



Către: MINISTERUL TRANSPORTURILOR și CNADNR

În atenția:

Dlui Ministru Dan Costescu

Dlui Secretar de Stat Marcel Boloș

Dlui Director General Cătălin Homor

**SCRISOARE DESCHISĂ
PRIVIND MASTER PLANUL GENERAL DE TRANSPORT
ȘI LIPSA DE COERENȚĂ, VIZIUNE ȘI LOGICĂ
ÎN TRASAREA ANUMITOR MĂSURI ÎN DEZVOLTAREA INFRASTRUCTURII RUTIERE**

Domnilor decidenți,

Prin prezenta scrisoare deschisă dorim să vă semnalăm câteva probleme extrem de importante privind felul în care s-au sub-dimensionat sau supra-dimensionat soluțiile pentru infrastructura rutieră în Master Planul General de Transport (MPGT), probleme care denotă lipsă de coerență, viziune și chiar logică în alegerea și/sau recomandarea acestor soluții.

În esență, este vorba despre alegerea unui drum expres (DX) pentru ruta Ploiești-Buzău-Bacău-Târgu Frumos/Pășcani, când în mod normal fluxul de trafic pe acest segment extrem de important necesită alegerea autostrăzii ca soluție pentru creșterea vitezei de deplasare, îmbunătățirea semnificativă a siguranței rutiere (DN2 este unul dintre cele mai periculoase drumuri naționale) și asigurarea, așa cum este logic și normal, a conexiunii dintre Moldova și Muntenia la nivel de autostradă. La fel de ciudat și illogic, este să forțăm mutarea unei părți din fluxul de trafic de pe această rută prin mijlocul munților, pe ruta Brașov-Bacău (proiectată în MPGT la nivel de autostradă). Vrem să credem că logica firească și evidența studiilor de trafic impun ca soluție **Autostrada** Ploiești-Buzău-Bacău-Târgu Frumos/Pășcani (și mai departe spre Iași) și doar **Drum Expres (DX)** pe ruta Brașov-Bacău. Aceasta nu este singura problemă identificată de noi în MPGT, însă credem că este cea mai relevantă și importantă în ceea ce privește infrastructura rutieră.

Vă rugăm să dați dovadă de maximă responsabilitate și să luați în considerare **argumentele** noastre și posibilele **soluții** de modificare a MPGT și, în consecință, de includere a acestor soluții în Legea MPGT care urmează să fie trecută în curând prin procesul de adoptare în Parlament.

ARGUMENTELE NOASTRE

1. Fluxul de vehicule impune deja autostrada între Ploiești și Târgu Frumos. În MPGT există o hartă care descrie fluxurile totale de vehicule, centrele urbane și punctele importante de trecere a frontierei pe cale rutieră, hartă pe care o atașăm acestei scrisori pe pagina următoare. Oricine poate observa, cu ușurință, că ruta Ploiești-Buzău-Bacău-Târgu Frumos-Iași este una extrem de aglomerată, fiind printre cele mai aglomerate din țară.



Se observă clar că această rută este la fel de aglomerată ca numeroase alte rute-cheie pentru care MPGT arată ca soluție construcția de autostradă, cum ar fi Pitești-Craiova (dar și alte segmente din autostrăzile A1, A3 și A10, deja în construcție sau în faze avansate de planificare) și este chiar mai aglomerată decât alte rute pentru care MPGT recomandă autostrada, cum ar fi Brașov-Bacău.

Fig. 1 - Fluxurile de trafic
Sursa: MPGT, Modelul Național de Transport

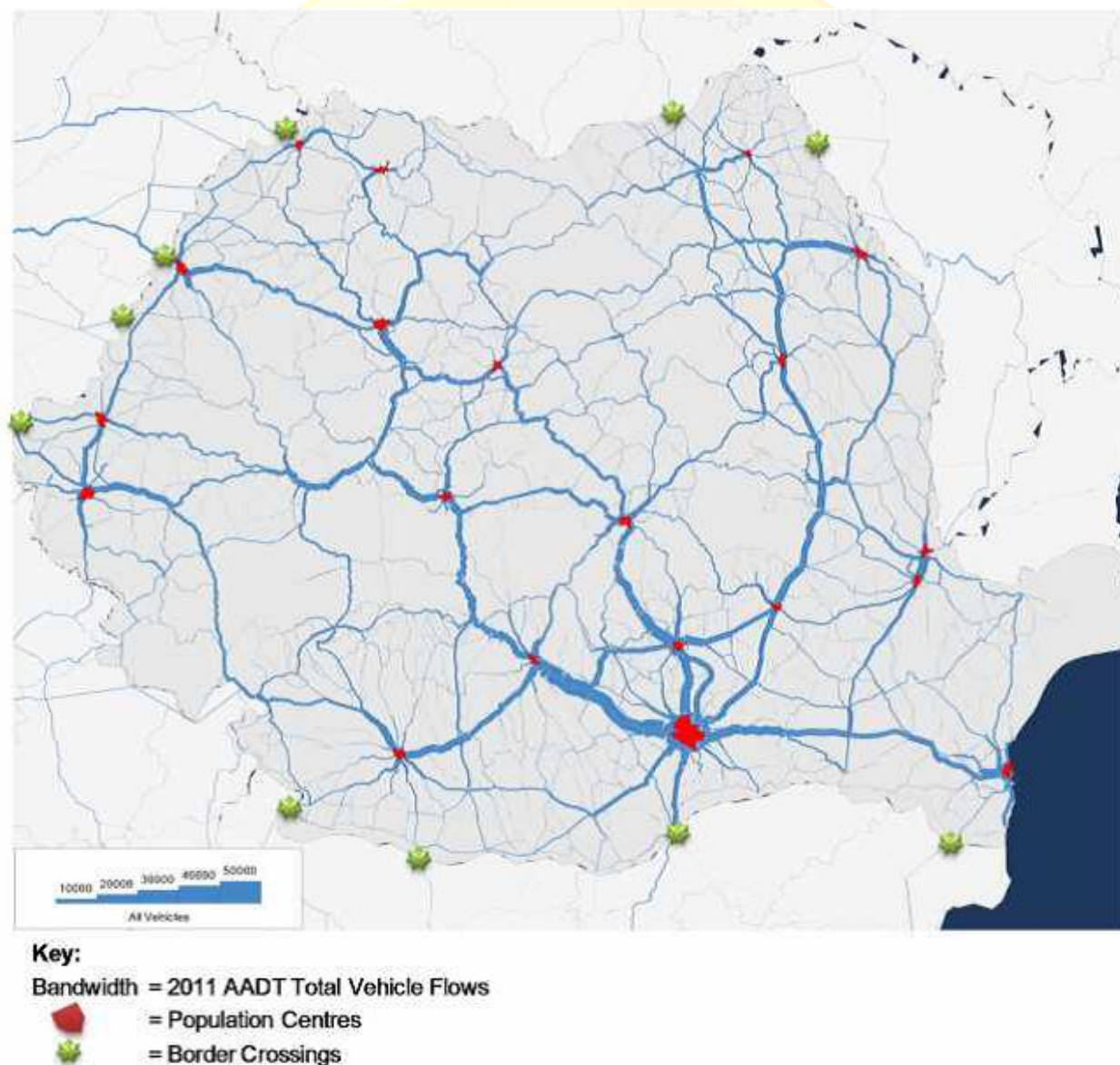
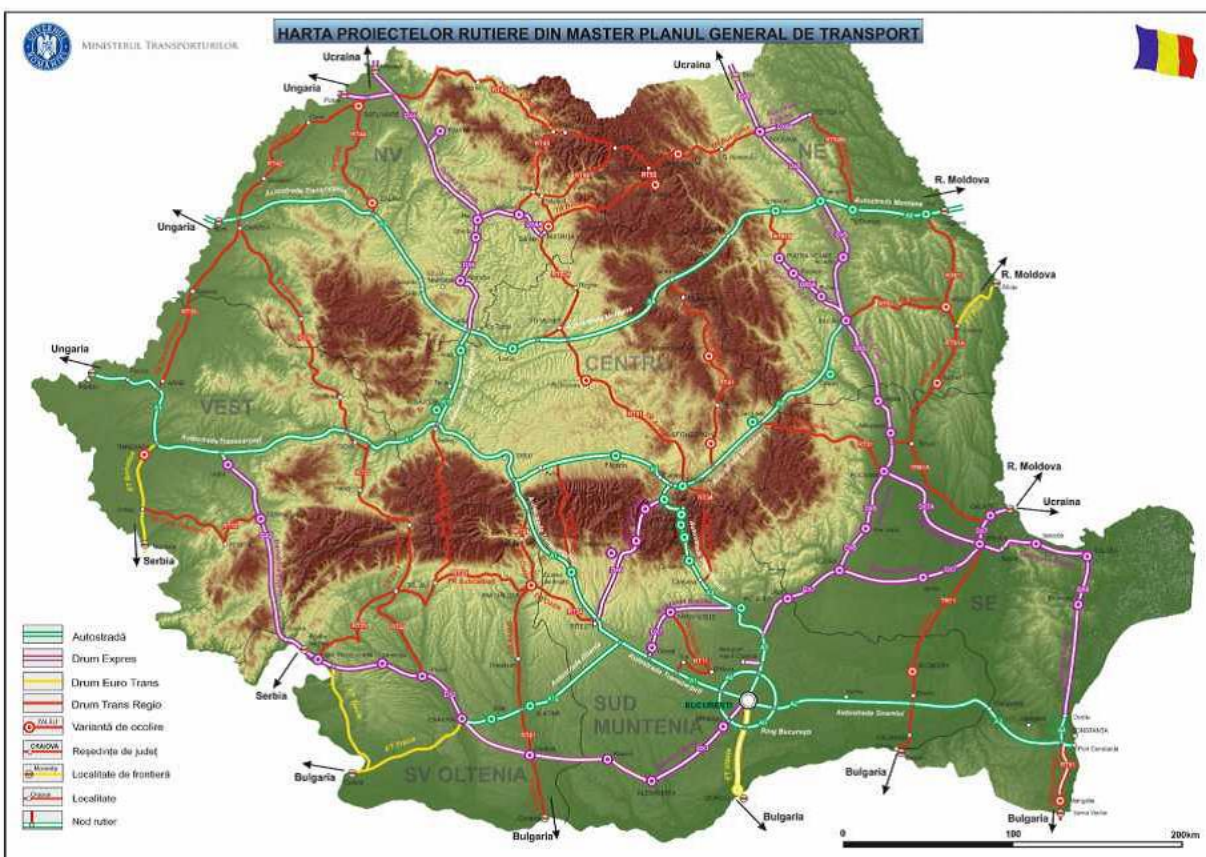




Fig. 2 - Harta proiectelor majore
Sursa: MPGT



Așadar, ne întrebăm, retoric, de ce trebuie să proiectăm o autostradă prin munți (Brașov-Bacău), extrem de scumpă, greu de implementat, complicat de executat tehnic și care deranjează mult la nivel de impact asupra mediului pentru a „deturna” o parte din traficul care, firesc, se deplasează prin câmpie pe ruta Bacău-Focșani-Buzău-Ploiești? Care sunt argumentele de ordin logic, economic, social și de mediu care să impună o astfel de decizie? În esență, de ce este mai bine să ignorăm, pur și simplu, fluxurile de trafic actuale, să facem eforturi financiare și tehnice deosebite pentru a impune o astfel de „soluție”?

2. Diferența de cost dintre DX și A este mică pe ruta Ploiești-Buzău-Bacău-Târgu Frumos/Pășcani. Pentru că această rută este, în mare parte, aflată în câmpie, costurile proiectării și execuției unei autostrăzi nu sunt cu mult mai mari decât costurile unui drum expres. Nu sunt viaducte imense peste văi, deblee adânci și tuneluri (așa cum, probabil, ar sta lucrurile pe segmentul Bacău-Brașov prin mijlocul munților), astfel că nu este mult mai costisitor să avem benzi de circulație mai late (la autostradă), curbe mai largi (viteză de deplasare mai mare) și o bandă de urgență (poate fi folosită în urgențe și la deblocarea mai facilă a traficului în caz de accident sau când fluxurile de trafic sunt extrem de ridicate). Din analizele noastre credem că o autostradă pe acest traseu ar fi cu 10-15% mai scumpă față de un drum expres, însă beneficiile aduse de autostradă depășesc clar aceste costuri!



3. Este o lipsă de viziune și logică să nu avem o autostradă între Moldova și Muntenia, între Iași și București. Oricine poate observa că o regiune ca Moldova are nevoie ca de aer de investiții masive în infrastructură pentru a se dezvolta și trebuie conectată cu rețeaua de autostrăzi din Muntenia (și mai departe Dobrogea), nu doar spre vest (Transilvania). Nu doar traficul o impune, ci și raționamentul economic. Noi credem că nu este normal ca această conexiune dintre Moldova și Muntenia să fie doar la nivel de drum expres, mai ales că, în comparație cu alte autostrăzi, aceasta va putea fi executată la costuri reduse (fiind la câmpie în cea mai mare parte).

4. Lipsa de certitudine din acest moment cu privire la standardul DX (Drum Expres). În acest moment România nu are niciun km de drum expres REAL. Există multă confuzie cu privire la drumurile expres. De exemplu, mulți decidenți consideră DNCB-Nord (Centura București) ca fiind „drum expres”. Nici vorbă de așa ceva - multe intersecții sunt la nivel, există treceri de pietoni și extrem de multe conflicte de trafic, în plus curbele sunt strânse, iar lățimea benzilor de circulație este redusă, nicidecum 3,75 m ca în standardul de autostradă. Noi credem că există un mare risc de interpretare greșită a standardului DX, dacă s-ar proiecta și executa pe ruta Ploiești-Bacău-Târgu Frumos.

SOLUȚIILE NOASTRE

1. Studiul de fezabilitate pe ruta Ploiești-Buzău-Bacău-Târgu Frumos să includă analiza cost-beneficiu drum expres/autostradă. Trebuie realizat un studiu care să arate dacă nu cumva, în acest moment, este deja fezabilă implementarea acestui proiect direct la standard de autostradă. În opinia noastră, acest lucru ar fi mai avantajos (având în vedere motivele expuse anterior) față de soluția implementării în trepte (mai întâi DX, apoi „upgrade” la profil de autostradă).

2. MPGT și Legea MPGT să prevadă, în mod expres, flexibilitate în sub-dimensionarea și supra-dimensionarea soluțiilor existente în acest moment. Predicțiile și soluțiile din MPGT sunt pe perioade lungi, 15-20 de ani, iar în proiectare va trebui să se țină cont de o perioadă de perspectivă de încă 20 de ani. Este evident pentru toată lumea că este foarte greu de anticipat în mod corect de la nivelul anului 2016 ce se va întâmpla în anul 2030 sau chiar 2050. Trebuie să evităm cazurile în care o anumită legătură rutieră devine congestionată în doar câțiva ani de la deschidere sau, din contră, este pentru foarte mulți ani lipsită de traficul anticipat. De aceea, în funcție de dezvoltarea economică, de contextul geo-politic și economic regional și european, este posibil ca la un moment dat să ne dăm seama, pe baza unor studii de fezabilitate executate în acel moment, că este nevoie ca unele drumuri expres să transformate în autostrăzi și invers!

De aceea, este foarte important ca MPGT și Legea MPGT să prevadă, în mod expres, faptul că se poate face „upgrade” și „downgrade” pe anumite segmente în funcție de rezultatele și recomandările din studiile de fezabilitate actualizate. Evident, nu trebuie schimbate coridoarele de trafic, Asociația Pro Infrastructură salutând soluția găsită de către autorități pentru a forța respectarea lor (autoritățile doresc ca schimbarea coridoarelor să devină infracțiune stipulată de Legea MPGT), însă trebuie să avem posibilitatea să trecem de la drum expres la autostradă chiar dacă inițial MPGT stipula necesitatea unui drum expres.



Mai mult, exact în spiritul acestei prevederi (nu trebuie să schimbăm fluxurile de trafic majore, coridoarele de trafic/transport), **considerăm că se încearcă a se „muta” o parte din traficul de pe ruta Ploiești-Buzău-Bacău-Târgu Frumos pe ruta Brașov-Bacău.** Evident, putem specula motivele reale pentru care se încearcă acest lucru (cum ar fi crearea unui argument în plus pentru realizarea în concesiune a autostrăzii A3 Comarnic-Brașov). Credem că acest lucru este neproductiv, costisitor și chiar penal, în măsura în care legea finală aprobată de Parlament va stipula că mutarea coridoarelor majore (fluxurilor majore de trafic) este infracțiune.

3. Flexibilitate în sensul alegerii profilului transversal tip (care este principala caracteristică care dă capacitatea de trafic). Profilul transversal al drumului și alte caracteristici tehnice care influențează capacitatea de trafic (lățime platformă, construcția fazată prin semiprofile, viteza de proiectare, complexitate noduri) se vor stabili prin studiile de fezabilitate efectuate la momentul respectiv și **pot să difere** de ce este momentan prevăzut în MPGT. De asemenea, aceste caracteristici ale legăturii rutiere pot să difere în lungul ei, în sensul că în apropierea aglomerărilor urbane mari generatoare de trafic de scurt și mediu parcurs, se pot alege caracteristici superioare (autostradă în loc de drum expres sau autostradă construită de la început cu profil complet în loc de semiprofil).

Vă rugăm să dispuneți de maximă responsabilitate și gândire rațională în implementarea acestor soluții pentru a asigura dezvoltarea coerentă a infrastructurii rutiere la nivel național!

Vă mulțumim pentru sollicitudine!

IONUȚ CIUREA

Vicepreședinte și Director Executiv

Asociația Pro Infrastructură

ionut.ciurea@proinfrastructura.ro

+4 0731 21 31 31