

În calitate de cercetător asociat al Centrului de Cercetare CUGUAT-Tigris Iași dar și de moderator și administrator a unui grup vocal de opinii și discuții în mediul on-line (peste 7.000 de membri pasionați de infrastructura de transport din România) dorim a solicita o serie de actualizări, modificări și puncte de reflecție asupra MasterPlanului General de Transporturi.

Având în vedere faptul că documentul strategic MasterPlan General de Transporturi urmează a fi aprobat printr-o Ordonanță de Urgență a Guvernului și că până la data de **07.06.2016** se mai pot efectua propuneri și observații grupul civic, neafiliat politic și format din societatea civilă în urma analizei documentului mai sus amintit formulează o serie de întrebări, opinii și eventuale corecturi care se impun.

Precizăm încă de la început că sugestiile formulate de noi se referă la teritoriul Moldovei Apusene, respectiv la județele Botoșani, Suceava, Iași, Neamț, Bacău, Vaslui, Vrancea și Galați, ce se suprapune și peste caroiajul non-administrativ al Regiunii de Nord-Est.

1. Observăm la *Cap. III – Dezvoltarea infrastructurii de transport rutier, art. 12* enumerate Coridoarele rutiere de legatura strategică ale Romaniei care reprezinta “articularea” rețelei de transport trans-europeana (TEN-T Centrala si Globala) la nivel teritorial romanesc. Per general, MPGT respectă în linii mari “exigențele” și legalitatea directivelor europene de transport cu câteva mici excepții pe care le detaliem și asupra cărora insistăm. În Moldova pe lângă rețeaua principala de transport trans-european rutier respectiv *axele/coridoarele Est-Vest (A8 Montana) și Nord-Sud (DX5 – Siret Express)* exista si rețeaua secundara (comprehensive network) care este reprezentata de tronsonul Focsani-Albita ce „dreneaza” partea sudica si sud-estica a Moldovei. Din nefericire nu este mentionata deloc in MasterPlan si nici nu este prevazuta modernizarea acesteia cu toate ca poate beneficia de finantare din fondurile de coeziune. Vă rugăm să actualizați MasterPlanul General de Transporturi și inclusiv Modelului Național de Transport.
2. Observam faptul ca sunt propuse modernizari de tronsoane la nivel de drum express care nu au nicio legatura cu situarea acestora pe “rețeaua de transport TEN-T Centrală și/sau TEN-T Globală” in detrimentul altora care sunt pe TEN-T comprehensive network și care nici macar nu sunt mentionate ca propuse pentru modernizare. Ma refer la TEN-T comprehensive core *Focsani-Tecuci-Barlad-Crasna-Husi-Albita* care nu beneficiază de confirmarea (europeana) deși traficul este pe măsură iar punctul vamal Albița confirmă acest aspect. Mentionez ca, conform datelor oficiale, reprezentate de adresa 4356/16.02.2012 de la Direcția Regională pentru Accize și Operațiuni Vamale Iași, cele mai multe camioane din Moldova au tranzit punctul vamal Albița aflat pe TEN-T comprehensive. Mentionez faptul ca Republica Moldova si-a pregatit rețeaua de transport in vederea accesului catre autostrada Focsani-Albita modernizand drumul M1 (Leuseni-Chisinau), acel "DN1" al Republicii Moldova, astfel că România trebuie să “răspundă” similar pentru coeziunea teritorială.

3. In plus, la art. 13 se face referire si la inter-coridoare rutiere de legatura strategica. Daca analizam tabelul - Anexa 2 si harta de la anexa 3 observam ca lipsește relația Focșani-Albița. Ne puteți preciza care au fost argumentele care au condus la nematerializarea unei axe europene, respectiv fostul coridor pan-european IX și actuala inițiativa TRACECA?
4. La pag. 32 – Anexa 3 observăm faptul că reședințele de județ Suceava, Botoșani, Neamț, Iași, Bacău, Focșani și Galați sunt legate strategic via coridor sau, după caz, via inter-coridor. Județul Vaslui (tranzitat de rețeaua secundara de transport, cu cea mai mare vamă din estul României și care e tranzitat de drumul European E581) NU este relaționat via coridor sau inter-coridor cu alte entități administrative. Deși este un județ mult mai tranzitat decât alte județe moldave (vezi recensământul mașinilor efectuat de Cestrin în 2010 și 2015) nu “primește” acces la rețea fiind singurul județ din Moldova care este izolat și depunctat în consecință.
5. Ne puteți preciza care a fost argumentul prin care, de exemplu, județul Botoșani (nefiind tranzitat de rețeaua secundară sau principală de transport, neavând puncte vamale cu trafic important) a beneficiat de intercoridor rutier în dauna județului Vaslui?
6. Avand in vedere ca s-a "omis" nematerializarea unui tronson TEN-T Comprehensive Core în MPGT (Focsani-Tisita-Albita) imi puteti preciza cum de s-a justificat (din punct de vedere al eligibilitatii tehnice, economice si sociale) "upgrade-ul" sectorului Cluj-Napoca - Dej si Bistrita - Dej la drum expres din moment ce sunt doua drumuri nationale normale, cu un trafic mediu, care nici măcar nu sunt incluse in rețeaua TEN-T Core si nici TEN-T comprehensive? Prin omiterea tronsoanelor din TEN-T și includerea altora în MPGT (care nu sunt eligibile în acest exercițiu financiar european) nu se respectă angajamentele României în privința modernizării rețelei principale și secundare de transport trans-european.
7. Va rog sa-mi explicati care au fost criteriile ce au condus la eliminarea vamei Albita din MPGT, la izolarea si lipsa de conectivitate a vamei respective cu rețeaua nationala de transport propusa spre modernizare? De ce nu a contat faptul că vama Albița se află pe TEN-T comprehensive core și că este cea mai mare, importantă și tranzitată vamă de către camioane (trafic de mărfuri)?
8. La pag. 39, anexa 5 sunt enumerate și detaliate drumurile Transregio. Ne puteti preciza care este corespondentul drumului transregio in legislația, normativele și stas-urile de proiectare naționale și implicit europene?
9. De ce se prevăd modernizări de drumuri pe porțiuni de drumuri care deja au beneficiat de finanțări europene? Ne referim strict la Iași – Vaslui – Bacău (TR61 – Moldavia) pe secțiunea *Iași-Crasna-Vaslui* și Vaslui – Bârlad – Tecuci (– Tișița) – Galați (TR61A – Moldavia) pe secțiunea *Vaslui-Bârlad-limita de județ Galați/Vaslui* care au fost modernizate în anii 2012 și 2013 cu fonduri europene/BEI. Dacă tot sunt prevăzute în MPGT recomandăm (având în vedere că traficul este în creștere) modernizarea acestora la categoria TransRegio (1X1) +bandă suplimentară sau (2X2) tocmai pentru a justifica și “răspunde” traficului actual și de perspectivă apropiată.

10. Observăm faptul că Crasna – Albița (ET15 - Prut) de la pag. 41 este prevăzut ca Eurotrans 1X1 (+ bandă suplimentară) însă Bârlad-Crasna (traficul dinspre sud) și Iași-Vaslui-Crasna sau Iași-Răducăneni-Albița (traficul dinspre nord) este prevăzut doar ca 1X1 ceea ce constituie o gătuire și implicit o aglomerare a traficului pe relația nord-sud și nord-est spre sud-vest. Prin urmare, având cele expuse mai sus și implicit la numărul 8, propunem modernizarea tronsoanelor de drumuri naționale principale/drumuri europene pe relația Iași-Crasna-Vaslui, Iași-Răducăneni-Albița dar și Focșani-Tecuci-Bârlad-Crasna la 1X1 + bandă suplimentară sau 2X2 mai ales că aceste zone “drenează” trafic între orașele cu veleități regionale Iași și Galați.
11. Este cunoscut faptul că punctul feroviar de la Fălciu a fost modernizat în anul 2012 cu circa 8 milioane de lei. Din anul 2012 și până în prezent punctul vamal nu este funcțional, singura legătură feroviară între Republica Moldova și România a rămas Ungheni. Având în vedere că prin darea în funcțiune a vămii Fălciu s-ar scurta mult pe relația sudul României (via Focșani/Tecuci) spre centrul Republicii Moldova recomandăm menționarea modernizării căii ferate simple neelectrificate CF 603 Zorleni-Fălciu în MPGT pe termen mediu.
12. Având în vedere faptul că județul Botoșani este un județ deficitar la rețeaua feroviară vă rugăm să țineți cont de faptul că există la nivel de execuție (întreruptă și în conservare) Hârlău-Botoșani și Dângeni-Săveni. Prin urmare, vă rugăm să țineți cont că se impune realizarea unor studii de fezabilitate cu privire la stabilirea cuantumului investiției în aceste proiecte.
13. Având în vedere că se dorește corelarea MPGT cu PATN (Legea 363 - Secțiunea I – Rețele de transport) vă rugăm să menționați corect prevederile din PATN. Vă rugăm să menționați și proiectul strategic cu implicații în transportul fluvial, agricultură, dezvoltare rurală și durabilă Siret-Bărăgan în MPGT.
14. În MPGT (varianta mai 2015) era prevăzută și modernizarea căii ferate M 600 Făurei-Iași-Cristești Jijia-Ungheni prin dublare. În actuala O.U.G. propusă nu se mai prevede acest aspect. Vă rugăm să nu omiteți acest aspect deoarece Magistrala Feroviară 600 necesită ample lucrări de modernizare și întreținere în vederea satisfacerii unei viteze convenționale constante. Propunem pentru un orizont mediu spre lung (2020-2030) electrificarea aceste Magistrale Feroviare pe relația Iași-Nicolina – Tecuci Nord.

<i>Nume și Prenume</i>	<i>Afilieră</i>	<i>Funcție</i>
COVĂȘNIANU Adrian	Centrul de Cercetare CUGUAT-TIGRIS Iași – U.A.I.C. Iași	Dr. Geograf Cercetător asociat