

Masuri specifice in planul dezvoltarii programelor de infrastructura;

Programul MTI esalonat pana in 2013 nu mai este de actualitate si trebuie adaptat conditiilor reale de trafic si de posibilitati de finantare.

ARACO revine si propune spre analiza Strategia de dezvoltare a infrastructurii prezentata Guvernului la jumatatea anului 2009 pentru ca se impune revizuirea rapida a proiectelor atat pentru lucrari incepute cat si pentru lucrarile noi, in sensul etapizarii pe faze de executie cu volume mai mici de lucrari in anii care vin dar care sa asigure functionalitatea in conditii foarte bune pentru nevoile de infrastructura ale actualei etape de dezvoltare.

In fapt, ce propunem reprezinta solutii prin care cu banii alocati de la buget si alte sume programate a fi atrase sa se dubleze numarul de km de drumuri modernizate cu 4 benzi de circulatie, acolo unde traficul impune, cu 3 benzi (solutia suedeza) si acolo unde se circula inca multumitor, chiar pe 2 benzi.

Sinteza programului propus de ARACO Guvernului este definita de urmatoarele repere:

- Perioada de desfasurare: 2010 – 2016;
- Valoare estimata a investitiilor : 11 miliarde Euro;
- Structura programului:
 1. 545 km de autostrada la profil complet = 5450 mil Euro;
 2. 394 km de autostrada numai calea I, bidirectionala = 2167 mil Euro;
 3. 1342 km de drum expres (in mare parte cu 3 benzi dupa modelul Sibiu – Brasov) = 3355 mil Euro.

Daca la aceste valori adaugam ce avem acum, 259 km de autostrada si 284 km de drum expres am avea la finele anului 2016 cca 3000 de km de drumuri modernizate, suficiente pentru preluarea traficului fara restrictii.

Propunerea ARACO tine cont si de interpretarea tehnico –economica a ultimului recensamant al traficului rutier din Romania din care rezulta urmatoarele:

1. Dupa numararea prin 769 puncte de recenzie a tuturor vehiculelor care circula in 24 de ore pe teritoriul Romaniei, din cele 44 de depasiri ale pragului de 15.000 vehicule etalon / 24 de ore, 16 sunt pe DN 1, 4 pe A1, cate 3 pe DN 7, pe DN 2A, 3 la iesirea din Bucuresti, in zona orasului Constanta si pe drumurile spre granita de vest.

2. Pe traseul autostrazii Bechtel nu este nici un punct care reclama autostrada la profil complet in urmatoorii 20 de ani cu exceptia centurii orasului Cluj Napoca care este in constructie;

3. Nu este trafic de autostrada nici pe autostrada T. Mures – Iasi, nici spre Albita si nici pe Valea Oltului.

ARACO opineaza in baza acestor justificari tehnico economice ca nu ne putem permite sa ingropam bani in zone cu trafic recenizat la niveluri modeste care ne vor fi utile peste 30 de ani dar pe care va trebui sa le si intretinem in aceasta perioada.

Nr. Crt.	PROIECT	Km	OBSERVATII
1.	Autostrada Transilvania pe distanta Oradea - Tg.Mures, profil complet	245	
2.	Autostrada Bucuresti – Brasov, profil complet	130	Distanta de 43 de km dintre Ploiesti si Comarnic nu se ataca in aceasta faza
3.	Autostrada Cernavoda – Constanta, profil complet	80	De studiat si varianta pe malurile canalului Dunare – Marea Neagra
4.	Centuri ocolitoare, la profil de autostrada pentru coridorul IV	90	
5.	Autostrada Tg.Mures – Brasov calea I	161	
6.	Autostrada Nadlac – Arad - Sibiu, calea I	232	
7.	Drum expres Tg.Mures – Roman - Iasi, 3 benzi	307	
8.	Drum expres Pascani – Tg.Secuiesc – Oituz – Brasov, 3 benzi	240	
9.	Drum expres Tecuci - Albita	120	
10.	Drum expres Pitesti - Sibiu	116	
11.	Drum expres Pitesti - Craiova, 4 benzi	116	
12.	Drum expres Craiova - Lugoj	350	
13	Drum expres Bucuresti - Alexandria	93	