

STRATEGIA DE DEZVOLTARE A ROMÂNIEI PENTRU ORIZONTUL DE TIMP 2035

Investiții în infrastructura rutieră, extinderea infrastructurii aeroportuare și exploatarea resurselor turistice

Strategia de dezvoltare teritorială a României reprezintă viziunea asumată a Guvernului și Parlamentului României privind dezvoltarea teritoriului național pentru orizontul de timp 2035. În acest document sunt stabilite liniile directoare de dezvoltare teritorială a României, bazate pe un concept strategic, precum și direcțiile de implementare pentru o perioadă de timp de peste 20 de ani, la scară regională, interregională, națională, cu integrarea aspectelor relevante la nivel transfrontalier și transnațional. Strategia de dezvoltare teritorială a României este elaborată de către Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice, sub coordonarea primului-ministru.

Investițiile economice se concentrează din ce în ce mai mult în regiunile care deja sunt dezvoltate și, dacă nu venim cu o abordare integrată și vizionară asupra dezvoltării teritoriale a României, riscăm ca, în câțiva ani de zile, chiar dacă la nivel macro vom avea o dezvoltare economică bună, aceasta să fie inechilibrat repartizată între diferitele regiuni ale țării, a declarat, recent, premierul Dacian Cioloș, în contextul lansării Strategiei de Dezvoltare Teritorială a României.

Domnia sa are în vedere și o mai



bună cheltuire a banului public la nivel local. El le-a cerut primarilor să pună capăt risipei și să se alăture Guvernului pentru o dezvoltare mai bună în plan local. Premierul

s-a arătat dispus să aloce bani mai mulți celor care vin cu proiecte concrete în zonele mai puțin dezvoltate: "Avem nevoie de mai multă claritate în modul în care resursele pe care le avem le repartizăm la nivelul autorităților locale și mai ales cum urmărim utilizarea lor eficientă. Și vedem că sunt exemple, din păcate, de risipă, de incompetență, chiar corupție, care duc la utilizarea inefficientă a acestor fonduri. Avem nevoie să îmbunătățim sistemul de transfer și echilibrare. Să încercăm să folosim alocările bugetare de la nivel central în așa fel încât să stimulăm și la nivel local mai multă eficiență în colectarea fondurilor cât și în utilizarea lor".

Printre obiectivele cuprinse în strategia pentru următorii 20 de

ani se numără investiții în infrastructura rutieră, extinderea infrastructurii aeroportuare și exploatarea resurselor turistice.

Documentul menționează proiecte precum realizarea mai multor autostrăzi, dintre care una va lega Moldova de Transilvania, două noi poduri peste Dunăre și linii ferate de mare viteză.

Termenul de realizare pentru aceste investiții de infrastructură este de cel mult 11 ani. Strategia va fi implementată de Ministerul Dezvoltării.

Țara noastră - important nod logistic pentru UE și vecinătatea acesteia

Lipsa unei autostrăzi care să lege România de vestul Europei reprezintă o problemă principală pentru



țara noastră, potrivit Strategiei, care precizează că dezvoltarea și diversificarea rețelei de transport printr-o axă pe direcția nord-sud care leagă spațiul baltic de cel balcanic și de Turcia, dinspre nord-estul României către sud-estul sau printr-o axă pe direcția de la vest la est prin partea de nord a țării, care să unească Viena și Budapesta, prin teritoriul românesc și prin Republica Moldova, de Odesa și Nordul Mării Negre, reprezintă una din acțiunile importante pentru valorificarea poziției teritoriului național.

Lipsa unei autostrăzi care să lege România de vestul Europei reprezintă o problemă principală pentru țara noastră.

Țara noastră continuă să dețină o poziție periferică față de masa economică a UE, și din cauza poziției geografice. Strategia menționează: "Acesta este parțial și motivul pentru care regiunile din partea vestică a țării au avansat mai mult decât regiunile din est și sud, care sunt mai depărtate de centrul economic al UE. De aceea, cele mai multe proiecte actuale de infrastructură sunt orientate către vestul țării".

Soluția pentru a încuraja crește-



rea multi-dimensională/direcțională (adică nu doar creșterea orientată către vest) o reprezintă reducerea restricțiilor/ blocajelor la trecerea frontierei dintre România și țările învecinate, cum ar fi Serbia, Republica Moldova, Ucraina, pentru extinderea comerțului și transportului dintre UE, incluzând Rom-

ânia, și țări din regiunea Mării Negre, cum sunt Turcia, Georgia, Armenia și Azerbaidjan sau țări ale coridorului TRACECA, schimbând prin aceasta poziția României, de la una periferică la una de mare importanță, în cadrul relațiilor comerciale externe ale Uniunii Europene.

Creșterea accesibilității României la nivel internațional reprezintă, potrivit Strategiei, o direcție majoră de dezvoltare pentru piețele globale prin îmbunătățirea infrastructurii și stimularea fluxurilor transfrontaliere de oameni, capital și idei: "Prin așezarea sa geografică, România reprezintă o zonă de in-



tersecție a mai multor magistrale de transport, care leagă nordul de sudul Europei, și vestul de estul acesteia, necesitatea conexiunilor fiind atribuită și celor 70% din exporturile țării noastre care se îndreaptă spre Europa occidentală. Cu toate acestea, România rămâne limitată din cauza infrastructurii rutiere subdezvoltate, aceasta fiind o barieră în fața dezvoltării și creșterii economice".

Din perspectiva creșterii schimburilor comerciale cu statele din afara UE, România își propune să devină un important nod logistic pentru UE și vecinătatea acesteia prin depășirea limitărilor actuale - inclusiv prin infrastructura de co-

nectivitate. Consolidarea relațiilor transfrontaliere reprezintă un pas spre sporirea conectivității atât din punct de vedere al infrastructurii cât și din punct de vedere al dezvoltării economice și sociale cu alte state vecine cum sunt Republica Moldova, Serbia și Ucraina și nu numai, și cu țări mai îndepărtate ca Turcia, Rusia și Asia Centrală.

Îmbunătățirea relațiilor și diminuarea disparităților dintre zonele dezvoltate și cele mai puțin dezvoltate din România creează o serie de beneficii din punct de vedere economic, social și de concen-

trare eficientă a resurselor. Urmărirea unui echilibru la nivel național va avea consecințe pozitive în manifestarea efectelor de propagare a dezvoltării, potrivit Strategiei. De asemenea, este necesară consolidarea legăturilor interregionale prin dezvoltarea infrastructurii de transport care asigură relațiile dintre principalele centre regionale.

Strategia menționează: "O rețea policentrică se bazează pe o infrastructură de transport eficientă care să asigure mobilitatea persoanelor și schimbul de mărfuri la nivelul întregului teritoriu național. Orașele mari au un potențial important de creștere în rețeaua de localități din România, maximizarea acestui avantaj constând în asigurarea unei interconectări eficiente a acestor zone cu potențial competitiv.

În prezent rețeaua de transport (mai cu seamă cel feroviar și aerian) este centrată pe asigurarea legăturilor dintre centrele regionale și capitală, legăturile dintre centrele regionale fiind deficitare.

Asigurarea traversărilor barierele naturale (lanțuri montane, arte-

re hidrografice mari) și creșterea viabilității rețelei de transport (existența rutelor alternative pentru evitarea unui tronson blocat), pe cale rutieră și feroviară, sunt principalele măsuri care trebuie luate pentru întărirea legăturilor dintre principalele centre regionale, în scopul stimulării dezvoltării policentrice, precum și pentru a reduce dependența regiunilor de centrul coordonator București".

Polii de creștere din România se pot dezvolta asemenea unor zone dinamice cu o infrastructură puternic dezvoltată. Facilitarea conexiunii cu aceste zone va atrage investitori și se vor putea dezvolta anumite zone urbane funcționale care susțin dezvoltarea socio-economică bazată pe oferta de locuri de muncă, oportunități legate de educație și de servicii, mai precizează documentul.

Una din intervențiile majore în ceea ce privește infrastructura conectivă o reprezintă finalizarea autostrăzii A1 (coridorul IV) și a autostrăzii A3 (Autostrada Transilvania și Autostrada Comarnic-Brașov). Strategia mai arată: "Conectarea celor mai dinamice centre urbane

Ținte ale Strategiei de Dezvoltare Teritorială:

- Autostrada A1 (coridorul IV)
- Autostrada A3 (Autostrada Transilvania și Comarnic-Brașov)
- Autostrada Moldova
- Autostrada Sudului (București-Craiova)
- Poduri noi peste Dunăre (termen: 6 ani):
 - între Brăila și Galați
 - în zona transfrontalieră România-Bulgaria
- Linie ferată de mare viteză (termen: 11 ani):
 - pe coridorul Brașov - Ploiești - București
 - pe direcția București - Constanța



din România - București, Ploiești, Brașov, Târgu Mureș, Cluj-Napoca și Oradea (adică trei din cei 7 poli de creștere și 2 dintre cei 13 poli de dezvoltare urbană din România) prin Autostrada A3 poate fi relaționată cu o dezvoltare economică eficientă. Conform modelului gravitațional elaborat în cadrul Raportului Băncii Mondiale Orașe Competitive - Remodelarea geografiei economice a României, s-a constatat de asemenea necesitatea unei conexiuni între Brașov și Sibiu, pentru întărirea sinergiilor puternice dintre cele două orașe.

Un alt proiect important constă în consolidarea conexiunilor fizice cu zona urbană funcțională cea mai importantă din țară, Bucureștiul, prin autostrăzile A1, A2, și A3 care fac legătura cu vestul, estul și nordul țării. Totodată, este necesară luarea în considerare a necesității modernizării legăturii rutiere

între București și Regiunea de Dezvoltare Nord-Est României în vederea asigurării accesului rapid către frontiera cu Ucraina, ca proiect major ce contribuie la dinamizarea zonei la nivelul teritoriului național. Regiunea de Dezvoltare Nord-Est este una dintre zonele cele mai puțin dezvoltate din România, iar modernizarea rutei existente ar facilita dezvoltarea imediată a regiunii prin asigurarea unui acces mai bun al oamenilor la oportunitățile din capitală și în același timp ar îmbunătăți urbanizarea regiunii. O dezvoltare prin sporirea masei economice datorită conexiunilor mai bune ar fi benefică pentru orașele din zonă (ex. Iași, Bacău, Vaslui, Piatra Neamț, Suceava, Botoșani, Roman).

Alte două regiuni mai puțin dezvoltate în comparație cu celelalte sunt Regiunea de Dezvoltare cea de Sud și Regiunea de Dezvoltare

Sud-Vest, care pot beneficia de îmbunătățirea infrastructurii rutiere prin construirea Autostrăzii Pitești-Craiova. Tronsoanele Constanța-București și București-Pitești creează deja o legătură care poate fi continuată cu autostrada Pitești-Craiova, unde circa 1 milion de persoane ce locuiesc la aproximativ 1 oră de Craiova ar putea beneficia de pe urma acestui traseu direct conectat cu Bucureștiul. Legătura poate fi extinsă, mai departe, către vest, pe traseul Craiova - Filiași - Drobeta-Turnu Severin - Caransebeș - Lugoj, acest traseu fiind prevăzut în PATN - secțiunea I - Rețele de transport. Astfel, se poate obține

un efect de concentrare economică și demografică prin conectarea a 3 dintre principalii poli urbani naționali, dar și o interconectare a zonelor mai dezvoltate cu cele mai puțin dezvoltate.

Se constată că lipsa unei infrastructuri rutiere cu caracteristici tehnice care să permită accesul rapid pe ruta București-Alexandria-Craiova-Drobeta Turnu-Severin are un impact negativ asupra potențialului de dezvoltare a zonei de sud a României. O astfel de legătură ar asigura conectivitatea între cele două ramuri ale coridorului IV din România, fapt ce are ca efect atragerea de investiții și asigurarea condițiilor necesare pen-

Regiunea de Dezvoltare Nord-Est este una dintre zonele cele mai puțin dezvoltate din România, iar modernizarea rutei existente ar facilita dezvoltarea imediată a regiunii.

DÎNCU RECOMANDĂ PARTENERIATELE:

"Primarii spun, de multe ori, că sunt prea mici pentru proiecte mari"



Vicepremierul Vasile Dîncu a subliniat, la Forumul Administrației Publice Locale, importanța colaborării și a parteneriatelor locale, în contextul în care de multe ori primarii spun că sunt prea mici pentru proiectele mari: "Aș putea să spun că, în ultima vreme, noi, ca reprezentanți - să spunem - ai puterii centrale putem recunoaște că există o serie de deficiențe pe care nu am reușit să le rezolvăm în cele opt

luni de când suntem la guvernare. Ceea ce se spunea despre orașele mai mici care deservește comune din zonă poate fi reglementat și poate fi sprijinit legislativ prin accelerarea unei proceduri legate de zonele metropolitane, mult mai eficientă decât cele care există în acest moment. Vrem să intensificăm și stimulăm colaborarea în asociere și parteneriat local. De multe ori, dvs, primarii, spuneți că sunteți prea

mici pentru proiectele mari, dar oamenii care se unesc, care se asociază, pot face și proiecte mari. La această unire a UAT-urilor vine și Guvernul cu o participare, pentru ca să existe resurse pentru un proiect mai mare". Vicepremierul a subliniat și importanța organizării unor târguri și burse de proiecte.

"Vrem să vedem cum funcționează colaborarea descentralizată, să facem schimburi de formule, de povești de succes, de proiecte care vin din interiorul administrației locale. Administrația locală este de foarte multe ori mult mai creativă, mai inovativă decât administrația centrală, iar noi vom stimula asta și vom premia acest lucru în viitor", a precizat Dîncu.

El a arătat că, timp de 26 de ani, guvernele centrale au rămas datoare guvernării locale, în contextul în care nici măcar nu a fost conceptualizat într-un mod foarte clar ce înseamnă guvernarea locală. Pe de altă parte, Dîncu a apreciat că, în ultima vreme, a fost inițiată o dezbatere semnificativă legată de dezvoltare, fiind importantă stabilirea rolului administrației locale și al celei centrale ca actori ai acestei dezvoltări.

"Ideea că numai mediul privat dezvoltă România nu este una care să poată fi susținută până la capăt. E adevărat, mediul privat susține dezvoltarea economică, susține crearea PIB-ului și a bugetului, dar o dezvoltare sistematică, planificată - pe care încercăm să o orchestrăm în acest moment - nu poate fi făcută fără administrație", a subliniat Dîncu.

tru susținerea unei axe de dezvoltare urbană pe această direcție cu potențial de polarizare și zona de nord a Bulgariei.

Necesitatea și importanța acestui proiect au fost relevate și de cercetările întreprinse de experții Băncii Mondiale în cadrul Raportului Orașe Competitive - Remodelarea geografiei economice a României subliniind faptul că cea mai directă legătură rutieră care conectează Sofia de București este cea care trece prin Alexandria-Turnu Măgurele-Nicopole-Plevna. Această rută trece prin Turnu Măgurele, fapt ce justifică necesitatea dezvoltării unei infrastructuri de trecere peste Dunăre (pod).

În ciuda faptului că orice nou punct de trecere de la o țară la alta ar trebui, în principiu, să conducă la beneficii comerciale mutuale, podul recent inaugurat între Calafat și Vidin este situat în afara oricărei rute comerciale majore din România. În fapt, acest pod unește două dintre cele mai slab dezvoltate regiuni din cele două țări.

În acest context, ruta ce leagă orașele Sofia și București prin Turnu Măgurele are mai multă utilitate pentru România, cu atât mai mult cu cât facilitează legătura cu viitoarea autostradă Hemus din Bulgaria.

Proiectul de modernizare a rutelor existente în vederea creșterii accesibilității orașelor din sudul României, în condițiile respectării normelor europene privind securi-

tatea transporturilor contribuie în mod semnificativ la atingerea obiectivelor naționale privind competitivitatea și coeziunea teritorială și este concordant cu politicile europene privind dezvoltarea regională și transporturile.

Se apreciază că impactul este major, atât la nivel local prin conectarea zonelor mai puțin dezvoltate cu cele mai dezvoltate, cât și la nivel național prin asigurarea unei accesibilități și conectivități pentru toată zona de sud a României, dar și la nivel transfrontalier și macro-regional prin asigurarea premisei pentru polarizarea de către axa de dezvoltare Craiova-București-Constanța a zonei de Nord a Bulgariei și punerea accentului pe valorizarea potențialului Dunării și Mării Negre.

Conform prevederilor legislației europene și a obligațiilor României ca stat membru a Uniunii Europene, rețeaua rutieră TEN-T centrală în România va trebui finalizată la nivel de autostradă sau drum expres până la finalul anului 2030.

În acest sens, realizarea legăturilor rutiere rapide între orașele din sudul României este un proiect care se încadrează în prioritățile UE privind politica de transport având în vedere faptul că segmentul Calafat - Craiova - Alexandria - București face parte din rețeaua TEN-T centrală, având astfel prioritate în realizare față de alte segmente ale rețelei incluse în categoria TEN-T

globală.

Un punct central al trebui să îl constituie îmbunătățirea legăturilor transcarpatice, în special în cuprinsul Carpaților Orientali. Dintre traseele propuse menționăm: Satu Mare-Baia Mare-Mireșu Mare-Dej-Bistrița-Vatra Dornei-Suceava și Târgu Mureș-Iași-Ungheni, prioritară fiind cea de-a doua rută. Pentru ambele trasee, infrastructura de transport, în acest moment, este deficitară. Modernizarea legăturilor rutiere va determina creșterea conectivității între regiuni istorice ale României, cu influențe benefice asupra fluxurilor de mărfuri și circulației persoanelor. Creșterea gradului de accesibilitate pentru Maramureș sau Bucovina este în măsură să contribuie la intensificarea fluxurilor turistice. De asemenea, un alt proiect important cu impact asupra creșterii atractivității turistice a teritoriului constă în finalizarea șoselei Transalpina (Dn. 67C - comuna Voineasa).

Totodată, sistemul de transport trebuie completat prin consolidarea rețelei de transport feroviar. Starea rețelei de căi ferate din România s-a degradat continuu, ceea ce a dus la reducerea vitezei de circulație. Cu peste 1.000 de puncte periculoase, viteza medie a trenurilor este de aproape 50 de kilometri pe oră pe ansamblul rețelei feroviare. Dacă în 1990 un tren rapid ajungea de la București la Iași în cinci ore și 40 de minute, în prezent același tren parcurge distanța

Sistemul de transport trebuie completat prin consolidarea rețelei de transport feroviar. Starea rețelei de căi ferate din România s-a degradat continuu.

Dacă în 1990 un tren rapid ajungea de la București la Iași în cinci ore și 40 de minute, în prezent același tren parcurge distanța de 406 kilometri în șapte ore și 16 minute.

de 406 kilometri în șapte ore și 16 minute. Această situație este valabilă pentru mai multe rute. Procentul liniilor scadente la reparații este de 50,8%.

De asemenea, este important să fie îmbunătățite conexiunile dintre zona funcțională a capitalei și câteva dintre zonele mai slab dezvoltate din România. Oportunitățile zonei funcționale a capitalei pot fi extinse și către zone mai slab dezvoltate din România, prin conexiuni îmbunătățite. Astfel, este necesară o ierarhizare a priorității investițiilor în infrastructură pe baza numărului de persoane care ar ajunge să fie conectate. Hărțile gravitaționale demografice indică zonele în care rețeaua de autostrăzi și de drumuri expres (stabilită în PATN), ar facilita cele mai însemnate sinergii. În acest context, se observă faptul că una dintre regiunile care ar beneficia cel mai mult de pe urma îmbunătățirii rețelei rutiere este Regiunea de Dezvoltare Nord-Est.

În plus, ar putea fi luată în considerare și posibilitatea îmbunătățirii conexiunii pe coridorul Brașov-Ploiești-București, de exemplu printr-o linie ferată de mare viteză, dat fiind că aceasta este ruta feroviară cu cel mai mare număr de pasageri din țară. Infrastructura feroviară de mare viteză ar putea fi, ulterior, integrată în rețeaua metropolitană de transport a celor trei municipii, realizând transferul ușor de la un mijloc de transport la altul".



Plan de acțiuni prioritare

1 Complementar procesului de monitorizare a dinamicilor teritoriale stabilite la nivelul SDTR, a fost elaborat un set de ținte instituționale și investiționale corelate măsurilor stabilite la nivelul strategiei.

2 Țintele stabilite au rol de monitorizare a procesului de implementare a strategiei, determinările temporale stabilite pen-

tru aceste ținte urmând să facă obiectul unui proces de dezbatere și consultare cu instituțiile responsabile.

3 În termen de 6 luni de la intrarea în vigoare a legii de aprobare a SDTR, MDRAP va elabora și supune spre adoptare Guvernului proiectul de hotărâre a Guvernului privind **Planul de implementa-**

re al Strategiei de dezvoltare teritorială a României. Planul de implementare al Strategiei de dezvoltare teritorială a României se va actualiza la intervale de 3 ani, pe baza concluziilor raportului periodic privind implementarea Strategiei de dezvoltare teritorială a României.

Nr. crt.	Acțiunea prioritară	Indicator	Valoare inițială	Valoare finală	Ținte		Termen estimat Scurt (3 ani) Mediu (7 ani) Lung (peste 10ani)
					Țintă instituțională	Țintă investițională	
OG 1 Asigurarea unei integrări funcționale a teritoriului național în spațiul european prin sprijinirea interconectării eficiente a rețelelor energetice, de transporturi și broadband							
1.	Negocierea și semnarea documentelor tehnice și politice necesare racordării României la rețelele paneuropene de transport energie	Acord încheiat pentru racordare la noile rețele paneuropene de transport energetic	0	1	✓		Termen scurt
2.	Semnarea unui acord interguvernamental și pregătirea documentațiilor tehnice (studii de fezabilitate, etc.)	Acord interguvernamental semnat	0	1	✓		Termen mediu
3.	Elaborarea de strategii instituționale pentru toate zonele transfrontaliere		1	5	✓		Termen mediu
4.	Racordarea României la rețelele pan-europene energetice	Creșterea volumului de export a energiei electrice	-	+20%		✓	Termen mediu
		Scăderea importurilor de gaze		x%		✓	Termen mediu
		Documentații tehnice	0		✓		Termen mediu
5.	Realizarea a cel puțin două sisteme noi peste Dunăre	Sisteme noi de traversare a Dunării	0	2		✓	Termen mediu
6.	Realizarea a cel puțin două sisteme noi de traversare peste Prut	Sisteme noi de traversare peste Prut	0	2		✓	Termen mediu
7.	Realizarea unui pod nou peste Tisa la Sighetu Marmăției	Pod nou	0	1		✓	Termen lung
8.	Realizarea a 2 autostrăzi complete care să traverseze țara nord-sud, est-vest	Număr autostrazi	0	2		✓	Termen lung
		Km autostradă pe an				✓	Termen lung
9.	Realizarea a 2 autostrăzi la exteriorul Carpaților	Număr autostrazi	0	2		✓	Termen lung
		Km autostradă pe an				✓	Termen lung
10.	Realizarea a cel puțin unei autostrăzi de legătură între Moldova și Transilvania	Număr autostrazi	0	1		✓	Termen lung
		Km autostradă pe an				✓	Termen lung
		Reducerea timpului mediu de acces pe rețeaua de transport rutier între Iași și Cluj-Napoca	-	-40%		✓	Termen lung
11.	Realizarea a cel puțin o trecere de cale ferată de viteză sporită peste Carpații Orientali	Trecere de cale ferată de viteză sporită peste Carpații Orientali	-	1		✓	Termen lung
		Reducerea timpului mediu de acces pe rețeaua de transport cale ferată între Iași și Cluj-Napoca	-	-40%		✓	Termen lung
12.	Realizarea a minimum 4 trasee de variante de ocolire	Număr de variante de ocolire	-	4		✓	Termen mediu
13.	Realizarea a minimum 5 platforme intermodale de transport	Număr platforme intermodale de transport	-	5		✓	Termen lung
		Creșterea capacității de manipulare intermodală în Giurgiu, Constanța, București, Cluj, Galați	-	+X%		✓	Termen lung
14.	Realizarea unei magistrale de biciclete pe cursul Dunării, până la Marea Neagră	Număr de drumuri de biciclete amenajate (km)	-	500 km		✓	Termen mediu

Nr. crt.	Acțiunea prioritară	Indicator	Valoare inițială	Valoare finală	Ținte		Termen estimat Scurt (3 ani) Mediu (7 ani) Lung (peste 10 ani)
					Țintă instituțională	Țintă investițională	
15.	Piste de bicicletă în zonele naturale și legături cu zonele de patrimoniu cultural și centrele urbane și rurale	Piste pentru acces la zone naturale (km)	-			✓	Termen mediu
		Piste pentru acces la zone de patrimoniu (km)	-			✓	Termen mediu
16.	Asigurarea navigabilității pe Dunăre pe tot parcursul anului	Cale navigabilă amenajată de la Baziaș la Sulina		800 km		✓	Termen lung
17.	Realizarea a minimum 5 sisteme de infrastructură de transport între orașele cu potențial de pol transfrontalier	Cale ferată rapidă Oradea-Debrecen (km)		70 km		✓	Termen lung
		Cale ferată Timișoara-Szeged		100 km		✓	Termen lung
		Drum expres Vallaj-Satu Mare-Baia Mare;		70 km		✓	Termen lung
		Dublarea capacității de traversare a podului Giurgiu- Ruse;				✓	Termen lung
		Pod rutier la Ungheni		1		✓	Termen lung
18.	Modernizarea rețelei de transport feroviar	Creșterea lungimii infrastructurii de cale ferată de mare viteză		+ %		✓	Termen lung
		Creșterea lungimii liniilor electrificate		+ %		✓	Termen lung
19.	Modernizarea rețelei de transport rutier	Creșterea lungimii rețelei de drumuri modernizate		+80%		✓	Termen lung
		Scăderea timpului mediu de acces la centrele urbane		-20%		✓	Termen lung
OG 2 Creșterea calității vieții prin dezvoltarea infrastructurii tehnico-edilitară și a serviciilor publice în vederea asigurării unor spații urbane și rurale de calitate, atractive și inclusive							
20.	Realizarea de strategii pentru zonele urbane funcționale	Număr de strategii	15	40	✓		Termen mediu
21.	Revizuirea Planului de Amenajare a Teritoriului Național (PATN) - secțiunea Rețeaua de localități	PATN – Rețeaua de localități revizuit	0	1	✓		Termen scurt
22.	Asigurarea dotărilor edilitare ale locuințelor din mediul urban și rural	Creșterea ponderii locuințelor din mediul urban și din mediul rural racordate la rețele edilitare – apă și canal	Apă 91,6 % urban 37,2% rural Canal 90,8 % urban 34,8% rural La nivelul anului 2011	Apă 100% urban 70% rural		✓	Termen mediu
		Creșterea ponderii locuitorilor conectați la stații de epurare a apelor uzate	45% La nivelul anului 2014	75%		✓	Termen mediu
23.	Realizarea a cel puțin 5 sisteme de servicii publice integrate transfrontalier, din care cel puțin 2 servicii medicale	Număr de sisteme de servicii publice integrate transfrontalier	0	5		✓	Termen mediu
		Număr de sisteme de servicii medicale integrate transfrontalier	0	2		✓	Termen mediu
24.	Constituirea a cel puțin 4 zone metropolitane competitive la nivel european	Număr de strategii pentru zonele metropolitane		4	✓		Termen mediu
		Număr sisteme de echipare tehnico-edilitare complete		4		✓	Termen lung
25.	Rețea metropolitană de transport public pentru principalele zone metropolitane	Creșterea numărului de pasageri		+X%		✓	Termen mediu
		Asigurarea accesului din orice punct la centrul unei zone funcționale cu potențial internațional		Cel mult 1 oră		✓	Termen mediu
26.	București 2035 – Transformarea capitalei într-un pol competitiv la nivel european	Canalul București - Dunăre amenajat				✓	Termen lung
		Inelele circulare amenajate	2			✓	Termen lung
		Hub aeroportuar internațional regional amenajat	1			✓	Termen lung
		Creștere a cifrei de afaceri a industriilor creative	+ %			✓	Termen lung
OG 3 Dezvoltarea unei rețele de localități competitive și coezive prin sprijinirea specializării teritoriale și formarea zonelor urbane funcționale							
27.	Realizarea a minimum 30 de strategii pentru GAL-uri finalizate	Număr de strategii pentru GAL-uri finalizate		30	✓		Termen scurt

Nr. crt.	Acțiunea prioritară	Indicator	Valoare inițială	Valoare finală	Ținte		Termen estimat Scurt (3 ani) Mediu (7 ani) Lung (peste 10 ani)
					Țintă instituțională	Țintă investițională	
28.	Dezvoltarea a minimum 100 de comune poli rurale în afara ariilor de polarizare a centrelor urbane	Realizarea unui program de investiții dedicat consolidării polilor rurali		1		✓	Termen scurt
		Dinamica populației polilor rurali		Pozitivă		✓	Termen lung
29.	Asigurarea accesului echitabil al locuitorilor la servicii de interes general	Asigurarea accesului populației la un pol de importanță internațională sau supraregională		Max. 2,5 ore		✓	Termen mediu
		Asigurarea accesului populației la un pol de importanță locală		Max. 1 oră		✓	Termen mediu
		Asigurarea accesului populației la o unitate medicală de urgență		Max. 30 minute		✓	Termen mediu
		Asigurarea accesului populației școlare la o unitate școlară		Max. 60 minute		✓	Termen mediu
30.	Adoptarea Strategiei locuirii	Strategia locuirii adoptată		1	✓		Termen scurt
31.	Proiecte de investiții pentru creșterea stocului de locuințe sociale la nivel de unitate administrativă	Creșterea numărului de clădiri cu funcțiuni de locuire și destinație socială la nivel de UAT		15%		✓	Termen lung
32.	Adoptarea metodologiei pentru identificarea așezărilor informale	Metodologie adoptată			✓		Termen scurt
33.	Realizarea unui proiect de inventariere a așezărilor informale	Proiect de inventariere a așezărilor informale realizat		1	✓		Termen scurt
OG 4 Protejarea patrimoniului natural și construit și valorificarea elementelor de identitate teritorială							
34.	Aprobarea metodologiei de regenerare urbană	Metodologie de regenerare urbană aprobată	0	1	✓		Termen scurt
35.	Realizarea de hărți de risc pentru toate tipurile de risc, pe întreg teritoriul României	Hărți de risc complete la dispoziția decidenților			✓		Termen scurt
36.	Reabilitarea a 10 centre istorice	Număr de centre istorice reabilite	0	10		✓	Termen lung
37.	Planuri de prevenție, pregătire și intervenție pe feluri de risc și pe tot teritoriul României	Număr de planuri			✓		Termen scurt
38.	Lucrări hidrotehnice specifice de apărare contra inundațiilor	Creșterea lungimii digurilor construite, inclusiv pe Dunare	Total X km Y km pe Dunăre	Total X km Y km pe Dunăre		✓	Termen mediu
		Asigurarea captării apei în bazine de refugiu	m3 apă	m3 apă		✓	Termen mediu
39.	Realizarea de lucrări de reabilitare structurală a clădirilor publice					✓	Termen mediu
40.	Realizarea de lucrări de îmbunătățire funciară și irigații pentru întreg teritoriul României					✓	
41.	Realizarea de lucrări de împădurire	Împădurirea zonele defrișate	70%			✓	Termen lung
42.	Dotarea cu echipamentul specific de intervenție a fiecărui centru regional	Număr centre regionale și județene echipate complet				✓	Termen mediu
OG 5 Creșterea capacității instituționale de gestionare a proceselor de dezvoltare teritorială							
43.	Realizarea sistemului cadastral românesc	Cadastre de specialitate			✓		Termen mediu
		Sisteme informaționale cadastrale specifice			✓		Termen mediu
44.	Unificarea Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul și a Legii nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor într-o singură lege a dezvoltării	Codul urbanismului (CUT, POT, spații verzi pe cap de locuitor, limitarea extinderii intravilanului)	0	1	✓		Termen scurt
45.	Revizuirea metodologiei privind conținutul cadru al documentațiilor de amenajare a teritoriului și a planurilor de urbanism	Cadrul metodologic revizuit	0	1	✓		Termen scurt
46.	Modificarea și completarea HG nr. 525/1996 pentru aprobarea regulamentului general de urbanism	HG modificat aprobat	0	1	✓		Termen scurt
47.	Stabilirea mecanismului instituțional de cooperare pentru implementarea Strategiei Europene pentru Regiunea Dunării	Mecanism instituțional creat	0	1	✓		Termen scurt
48.	Realizarea a minimum 10 proiecte investiționale cu relevanță SUERD finanțate din cadrul programelor operaționale	Număr de proiecte finanțate		10		✓	Termen mediu