

**Raport de mediu**  
*(evaluare strategică de mediu)*

**Program Operațional Sectorial**

*Infrastructura de transport*

**România**

**EuropeAid/121373/D/SV/RO**

Referință

București, ianuarie 2007

Folosirea valorilor și/sau textului este permisă numai cu menționarea clară a sursei. Această publicație poate fi copiată și/sau publicată cu acordul prealabil ale NEA, exprimat în scris.

## Cuprins

LISTA DE ABREVIERI ȘI ACRONIME	7
REZUMAT NON-TEHNIC	8
INTRODUCERE ȘI METODOLOGIE	14
1.1 <b>Obiectivele SEA</b>	14
1.2 <b>Metodologie</b>	15
2 PROGRAMUL OPERAȚIONAL SECTORIAL DE TRANSPORT – CONȚINUT ȘI CONTEXT	16
2.1 <b>Introducere</b>	16
2.2 <b>Rezumatul principalelor capitole</b>	16
2.3 <b>Obiectivele generale și specifice, axele prioritare și justificarea excluderii unor anumite aspecte din cadrul POST</b>	17
2.4 <b>Legătura cu planurile și programele naționale relevante și cu documentele internaționale (europene)</b>	18
3 PREZENTAREA MOTIVELOR PENTRU SELECTAREA OPȚIUNILOR (ALTERNATIVELOR) EXAMINATE ȘI ASPECTE PRIVIND COLECTAREA DATELOR NECESARE	24
3.1 <b>Alegerea opțiunilor supuse analizei</b>	24
3.2 <b>Alternativa POST examinată</b>	25
3.3 <b>Probleme legate de colectarea datelor necesare și alte aspecte</b>	26
4 STAREA CURENTĂ A FACTORILOR DE MEDIU ȘI EVOLUȚIA PROBABILĂ A ACESTORA ÎN LIPSA IMPLEMENTĂRII POST	28
4.1 <b>Analiza de mediu și evoluția probabilă a factorilor de mediu în lipsa implementării POST</b>	28
4.2 <b>Aspecte propuse a fi incluse în analiza SWOT a POST</b>	39
5 CARACTERISTICILE DE MEDIU ALE DOMENIILOR CE POT FI AFECTATE ÎN MOD SEMNIFICATIV	40
6 PROBLEMELE DE MEDIU EXISTENTE, RELEVANTE PENTRU POST, PRINTRE CARE, ÎN SPECIAL, PROBLEMELE LEGATE DE ZONELE CU IMPORTANȚĂ DEOSEBITĂ PENTRU MEDIUL ÎNCONJURĂTOR, PRECUM ARIILE DESEMNAȚE ÎN CONFORMITATE CU H.G.	

	236/2000 PRIVIND REGIMUL ARIILOR NATURALE PROTEJATE, CONSERVAREA HABITATELOR NATURALE, A FLOREI ȘI FAUNEI SĂLBATICE, APROBATĂ PRIN LEGEA 462/2001	41
6.1	<b>Probleme cheie de mediu privind POST</b>	41
6.2	<b>Rețeaua națională de arii naturale protejate (viitoarele arii ale rețelei Natura 2000)</b>	44
6.3	<b>Lista obiectivelor în domeniul protecției mediului și descrierea elaborării acestora</b>	46
6.4	<b>Evaluarea obiectivelor generale și specifice și a axelor prioritare</b>	47
7	POSIBILELE EFECTE SEMNIFICATIVE ASUPRA MEDIULUI ÎNCONJURĂTOR	50
7.1	<b>Evaluarea domeniilor cheie de intervenție și măsuri specifice sugerate pentru minimizarea, reducerea și compensarea efectelor semnificative potențiale ale acestora</b>	50
7.2	<b>Evaluarea efectelor cumulative ale POST asupra obiectivelor relevante de mediu</b>	97
8	MĂSURI PREVĂZUTE PENTRU PREVENIREA, DIMINUAREA ȘI, PE CÂT POSIBIL, CONTRACARAREA EFECTELOR ADVERSE SEMNIFICATIVE ASUPRA MEDIULUI ÎNCONJURĂTOR PRODUSE DE IMPLEMENTAREA POST	105
8.1	<b>Măsuri în vederea minimizării, diminuării sau contracarării posibilelor efecte semnificative asupra mediului înconjurător produse de fiecare domeniu cheie de intervenție</b>	105
8.2	<b>Măsuri suplimentare în vederea minimizării, diminuării sau contracarării posibilelor efecte semnificative asupra mediului produse de implementarea întregului document de programare</b>	105
8.3	<b>Concluzii asupra măsurilor propuse în vederea reducerii la minim, diminuării sau contracarării posibilelor efecte semnificative asupra mediului înconjurător ale implementării programului operațional</b>	108
9	DESCRIEREA MĂSURILOR PROPUSE ÎN VEDEREA MONITORIZĂRII	110
9.1	<b>Descrierea sistemului propus pentru monitorizarea efectelor asupra mediului</b>	110
9.2	<b>Recomandări generale ale echipei SEA privind monitorizarea</b>	113
	ANEXE	115
	<b>Anexa 1. Lista membrilor Grupului de Lucru pentru SEA POST</b>	115

<b>Anexa 2. Procesul verbal al întâlnirii de încadrare pentru POST din 11 septembrie, 2006 (în limba română)</b>	116
<b>Anexa 3. Lista documentelor legale și de politici relevante la nivel național și internațional</b>	118
<b>Anexa 4. Evaluarea obiectivelor specifice POST</b>	125
<b>Anexa 5. Programul de monitorizare</b>	147
<b>Anexa 6. Rezumatul dezbaterii publice din 15 ianuarie 2007 și lista de participanți</b>	149
<b>Anexa 7. Tabel cu răspunsuri la comentariile publicului din perioada consultării publice și a dezbaterii publice din 15 ianuarie 2007</b>	158

## Lista de tabele

Tabelul 1. Starea curentă a factorilor de mediu și evoluția probabilă a acestora în situația neimplementării POST	28
Tabelul 2. Aspecte recomandate pentru includerea în tabelul SWOT a POST	39
Tabelul 3. Principalele probleme de mediu legate de POST	41
Tabelul 4. Obiective relevante în domeniul protecției mediului propuse pentru Evaluarea Strategică de Mediu SEA a POST	46
Tabelul 5. Propunerea de reformulare alternativă a obiectivelor specifice ale POST	48
Tabelul 6. Evaluarea domeniilor cheie de intervenție ale POST	51
Tabelul 7. Scurtă prezentare a potențialelor efecte cumulative semnificative asupra mediului înconjurător ale POST în funcție de obiectivele relevante de mediu	97
Tabelul 8. Formular recomandat pentru evaluarea propunerilor de proiecte din punctul de vedere al impactului asupra mediului	106
Tabelul 9. Indicatori propuși în vederea monitorizării de mediu	111

## Lista de abrevieri și acronime

<b>Abreviere sau acronim</b>	<b>Explicație</b>
FC	Fond de Coeziune
HG 1076/2004 privind SEA	Hotărârea de Guvern nr. 1076/8.07.2004 de stabilire a procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri sau programe (JO nr. 707/5.08.2004)
EIA	Evaluarea impactului asupra mediului (evaluarea la nivel de proiect a efectelor de mediu)
EMAS	Sistemul european de management de mediu și audit
Env.	Abreviere pentru „de mediu” sau „mediu”
FEDR	Fondul European pentru Dezvoltare Regională
SEDD	Strategia europeană de dezvoltare durabilă (strategia Gothenburg, 2001)
Manual GRDP	Manualul privind SEA pentru politica de coeziune 2007-2013
DCI	Domeniu cheie de intervenție
BAT	Cele mai bune tehnologii disponibile
AM	Autoritatea de Management
MTCT	Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului din România
PND	Plan Național de Dezvoltare
ONG	Organizație neguvernamentală
AP	Axe prioritare
TP	Transport public (aici este inclus transportul public urban (metrou, tramvai, troleibuz, autobuz și microbuz), precum și sistemul național de transport public feroviar, autobuze, transportul public pe apă și aerian)
REC	Centrul Regional de Protecție a Mediului pentru Europa Centrală și de Est
SEA	Evaluare strategică de mediu
Directiva SEA	Directiva Consiliului European nr. 2001/42/CE privind evaluarea efectelor anumitor planuri și programe asupra mediului
POST	Program Operațional Sectorial - Transport 2007-2013
TEN-T	Rețele trans-europene
CSNR	Cadrul Strategic Național de Referință

## Rezumat non-tehnic

Programul operațional sectorial - Transport pentru anii 2007 – 2013 (în continuare denumit POST) este un document elaborat în vederea facilitării accesului și distribuirii fondurilor UE în domeniul mediului din România. Prezentul POS este elaborat de Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului din România (denumit în continuare MTCT), care este Autoritatea de Management a POST. Acesta este în conformitate cu prioritatea tematică identificată în Cadrul Strategic Național de Referință care urmărește „extinderea și îmbunătățirea infrastructurii de transport”, menționată în Legea nr. 203/2003 privind dezvoltarea și modernizarea rețelei de transport importante la nivel național și european, care definește strategiile identificate în Cartea Albă a Politicii Europene privind Transportul și directivele care prezintă în detaliu rețelele trans-europene (TEN-T). POST stabilește obiectivele, axele prioritare și domeniile cheie de intervenție în care vor fi primite cererile de co-finanțare a proiectelor din Fondurile Structurale UE.

POST a fost identificat ca fiind unul dintre cele 4 programe operaționale sectoriale avute în vedere pentru evaluarea strategică de mediu (în continuare denumită SEA), conform Hotărârii de Guvern nr. no.1076/8.07.2004 de stabilire a procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri și programe (JO nr. 707/5.08.2004) (în continuare denumită H.G. 1076/2004 privind SEA). Conținutul și domeniul de acoperire al evaluării a fost determinat în cadrul întâlnirii de definire a Grupului de lucru înființat de Autoritatea de Management în vederea SEA (a se vedea lista instituțiilor invitate la GL în Anexa 1). Întâlnirea de definire a avut loc la data de 8 septembrie 2006. Procesul verbal al întâlnirii este anexat la prezentul raport, în Anexa 2 (exclusiv în limba română).

Procesul de evaluare a început imediat după decizia luată în cadrul întâlnirii de incadrare. Încă de la începutul proiectului, la dispoziția echipei SEA a fost pusă o versiune de lucru a proiectului de POST din aprilie 2006 și procesul a continuat simultan cu amendamentele introduse la POST de Autoritatea de Management pe baza consultărilor cu factorii interesați și a recomandărilor rezultate din evaluarea ex-ante.

Toate părțile POST au fost evaluate în cadrul SEA. Concluziile și recomandările experților s-au bazat pe o serie de documente naționale și internaționale relevante pentru POST, inclusiv versiune preliminară a programului complementar elaborat de AM. Cadrul de referință de bază pentru derularea SEA a fost reprezentat de setul de obiective de mediu relevante avizate în cadrul întâlnirii de definire din luna septembrie menționate anterior. Obiectivele au fost formulate pe baza analizării documentelor strategice naționale și internaționale existente (strategii, planuri și programe) și pe baza situației actuale a aspectelor de mediu relevante pentru natura și subiectul POST. Setul final de obiective de mediu relevante a inclus, de asemenea, și aspecte relevante legate de sănătatea umană și aspecte specifice legate de protecția naturii și biodiversității (în cadrul rețelei Natura 2000).



Pe baza obiectivelor relevante, echipa SEA a evaluat secțiunile POST și a propus următoarele modificări la POSM:

- reorganizarea „analizei situației actuale” în vederea POST cu o secțiune separată dedicată analizei situației de mediu privind problemele intervenite datorate transportului;
- completarea și modificarea părții descriptive a POST, inclusiv analiza SWOT;
- completarea și modificarea obiectivelor globale și specifice ale POST prin sublinierea obiectivului de dezvoltare a transportului durabil;
- modificarea formulării anumitor domenii cheie de intervenție în vederea consolidării efectelor asupra mediului generate de acțiunile avute în vedere.

Raportul de mediu preliminar a fost finalizat în data de 15 noiembrie, a fost elaborat pentru versiunea POST din aprilie și include modificări ale versiunii din noiembrie 2006. POST și raportul preliminar de mediu au fost puse la dispoziția publicului spre consultare la sfârșitul lunii noiembrie 2006. În baza cererii Ministerului de Finanțe, care a dorit să se asigure că SEA ia în considerare variantele alternative, o altă variantă proiect/versiune a POS a fost supusă evaluării echipei SEA în data de 23 ianuarie 2007. Și aceasta a fost inclusă în versiunea finală a raportului de mediu.

POST conține axe prioritare care sunt stabilite în domeniile cheie de intervenție, care sunt partea cea mai importantă a POST, din punct de vedere al evaluării posibilelor sale impacturi negative și potențialelor beneficii pentru mediu, și alternative. Pentru fiecare domeniu de intervenție cheie, separat, a fost efectuată o evaluare bazată pe analiza consecvenței acestuia cu obiectivele de mediu relevante – dacă și cum pot exista impacturi pozitive sau negative asupra atingerii, pe viitor, a obiectivelor de mediu relevante în România. Au fost propuse și discutate reformulări alternative ale obiectivelor, axelor prioritare și DCI, unde a fost considerat necesar și posibil.

Pe baza acestei evaluări, echipa SEA a formulat propuneri pentru implementarea și modificarea accentului pe ariile de intervenție și, de asemenea, a sugerat condițiile pentru implementarea acestora. Un alt rezultat important al evaluării a fost propunerea pentru monitorizarea efectelor asupra mediului pe durata implementării POSM și o propunere pentru criteriile de mediu care vor ajuta la evaluarea performanței de mediu a proiectelor propuse pentru finanțare în cadrul POST. Se speră că integrarea criteriilor și indicatorilor de mediu în sistemul general de implementare și monitorizare a POSM va permite concentrarea asistenței financiare UE asupra acelor activități care vor genera efecte pozitive asupra mediului și care vor minimiza posibilele impacturi negative. În cadrul acestei evaluări au fost abordate și aspectele legate de sănătatea umană și impacturile asupra rețelei Natura 2000.

### ***Principalele recomandări și concluzii ale analizei***

Toate capitolele și secțiunile au fost analizate în timpul evaluării strategice de mediu, atenție deosebită acordându-se acelor capitole care oferă indicații privind posibilele efecte asupra mediului ca rezultat al proiectelor care vor fi finanțate în cadrul priorităților POST. Cea mai mare atenție a fost acordată afirmațiilor de ordin strategic ale POST, reprezentate de obiectivul global, obiectivele specifice, axele prioritare și domeniile cheie de intervenție. În elaborarea propunerii privind sistemul de monitorizare a POST, informațiile au fost corelate

cu programele complement, care contin mai multe detalii referitoare la indicatorii de monitorizare ai POST.

Rezultatele evaluarii s-au referit la doua versiuni ale POST: i) cea din 2005 si ii) cea din aprilie 2006.

Primei versiuni ii lipsea obiectivul "Promovarea dezvoltarii durabile in special prin minimizarea efectelor adverse ale transportului asupra mediului si imbunatatirea sigurantei" si DCI 4.3 din cadrul axei prioritare 4 "Dezvoltarea durabila a sectorului de transport" numita "Minimizarea efectelor adverse ale transportului asupra mediului".

Evaluarea DCI "Minimizarea efectelor adverse ale transportului asupra mediului" propusa in ultima varianta a POST indica ca aceasta interventie ca si adaugarea unui obiectiv separat al POST privind dezvoltarea transportului durabil va avea probabil efecte de mediu semnificative iar includerea sa imbunatateste balanta totala a efectelor pozitive si adverse ale POST.

Comparand ambele versiuni ale POST reiese ca versiuna POST din 2006 (Aprilie si Noiembrie) va avea probabil mai multe efecte pozitive asupra mediului decat cea anterioara (2005) deoarece:

- noul obiectiv " Promovarea dezvoltarii durabile in special prin minimizarea efectelor adverse ale transportului asupra mediului si imbunatatirea sigurantei" introdus in POST va imbunatati cu certitudine siguranta mediului in cadrul sectorului de transport;
- DCI 4.3 " Minimizarea efectelor adverse ale transporturilor asupra mediului" va avea probabil efecte pozitive semnificative prin extinderea activitatilor din cadrul AP 4, in comparatie cu propunerea originala
- Ultima versiune faciliteaza o mai buna integrare a dezvoltarii durabile si mediului in POST.

Obiectivele globale si specifice ale POST sunt la scara nationala de aceea nivelul (scala) evaluarii strategice a POST a fost tot de ordin national.

In POST se subliniaza ca infrastructura de transport urban nu este obiectul atentiei POST, si ar putea fi adresata de POR, care acopera aspecte ale politicii regionale, transportul municipal fiind un aspect de care raspund autoritatile locale. Analiza SEA si recomandarile includ referinte la transportul public (TP) concentrandu-se mai ales asupra infrastructurii nationale si internationale utilizata de TP, deoarece nu poate fi separate. Aceasta analizeaza impacturile dezvoltarii cailor ferate, transportului aerian si naval abordat de POST ca si de AP (5) privind "Dezvoltarea durabila a sectorului de transport", important pentru dezvoltarea TP, in special daca una dintre DCI din cadrul PA-5 urmareste introducerea unor initiative de transport ne-poluant pentru toate modalitatile de transport si diminuarea impacturilor negative asupra mediului rezultate din dezvoltarea anterioara a sectorului de transport in general. Echipa SEA subliniaza importanta unor astfel de masuri pentru TP.

Sugestiile privind modificarea (formularea alternativa) a obiectivelor specifice ale POST au fost urmatoarele:

Obiectivul 1. Promovarea circulației internaționale și de tranzit a persoanelor și bunurilor în România prin asigurarea de conexiuni eficiente pentru portul Constanța, precum și creșterea tranzitului dinspre UE către sud, prin modernizarea

și dezvoltarea axelor prioritare TEN-T relevante, cu aplicarea măsurilor necesare în domeniul mediului înconjurător

Obiectivul 2. Promovarea circulației eficiente a persoanelor și bunurilor între regiunile României și transferul acestora din interiorul țării către axele prioritare prin modernizarea și dezvoltarea rețelelor naționale și TEN-T în conformitate cu principiile dezvoltării durabile

Obiectivul 3. n/a

Obiectivul 4. Sprijinirea dezvoltării transportului durabil minimizând efectele adverse ale transportului asupra mediului și îmbunătățirea siguranței rutiere și a sănătății umane

Sugestiile privind modificarea (formularea alternativa) a Axelor Prioritare (AP) au fost următoarele:

AP 1: Modernizarea și dezvoltarea axelor prioritare TEN-T în scopul dezvoltării unui sistem durabil de transport și integrării acestuia în rețelele de transport comunitare

AP 2: Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii naționale de transport în afara axelor prioritare TEN-T în scopul dezvoltării unui sistem național durabil de transport

AP 3: Modernizarea materialului rulant feroviar de pasageri din rețelele feroviare naționale și TEN-T

AP 4: Modernizarea sectorului de transport în scopul îmbunătățirii protecției mediului, a sănătății umane și a siguranței pasagerilor

Sugestiile privind modificarea (formularea alternativa) a Domeniilor cheie de intervenție (DCI) au fost:

DCI 1.1 Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii rutiere durabile de-a lungul Axei prioritare TEN-T nr. 7

DCI 1.2: Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii durabile de cale ferată de-a lungul Axei prioritare TEN-T nr. 22

DCI 2.1: Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii rutiere prin adoptarea principiilor transportului durabil și prin asigurarea celui mai ridicat nivel posibil de protecție a mediului.

DCI 4.1: Dezvoltarea terminalelor intermodale și a centrelor de logistică

DCI 4.3: Minimizarea efectelor adverse ale transporturilor asupra mediului prin elaborarea unei Strategii Naționale de Protecție a Mediului pentru Sectorul Transport și prin dezvoltarea de alte activități care să vizeze atenuarea efectelor asupra mediului înconjurător.

DCI 1.3; 2.2; 2.3; 2.4; 3.1 și DCI 4.2 n/a

Implementarea obiectivelor și axelor prioritare ale POST poate avea efecte semnificative asupra mediului. Trebuie să se acorde o atenție specială selectării măsurilor adecvate de reducere a impactului pentru compensarea potențialelor impacturi negative care trebuie stabilite pentru axele prioritare (AP) 1 și 2. Cel mai probabil, efectele pozitive vor interveni în urma realizării măsurilor planificate în cadrul AP 3 și 4.

Măsurile cheie de reducere a impactului propuse pentru POST sunt:

- toate proiectele trebuie să fie însoțite de EIA în care să se acorde o atenție specială alternativelor privind reducerea oricăror potențiale impacturi semnificative asupra Natura 2000 și fragmentării peisajului. Dat fiind că nu sunt cunoscute amplasamentele exacte ale proiectelor, trebuie să se acorde o atenție specială suprapunerii și interacțiunii cu activitățile de

dezvoltare derulate în cadrul rețelei Natura 2000 care urmează să fie aprobată la sfârșitul anului 2006;

- trebuie să se acorde prioritate investițiilor care promovează CTD;
- trebuie să se acorde prioritate investițiilor care promovează minimizarea consumului de energie, sporesc eficiența energetică și necesarul de energie (de exemplu, petrol și gaze) și promovează refolosirea resurselor naturale;
- trebuie să se acorde prioritate proiectelor care încurajează folosirea TP și dezvoltarea (de exemplu, transportul feroviar versus transportul rutier și măsurile care vizează promovarea TP);
- trebuie să se acorde prioritate proiectelor identificate folosind criteriile de mediu propuse în raport în ceea ce privește finanțarea globală din cadrul POST.

Ca măsura suplimentară de prevenire, reducere și pe cât posibil compensare a oricărui efect advers semnificativ asupra mediului, a fost propus un sistem de evaluare și selecție a proiectelor din punct de vedere al protejării mediului. Acest sistem a fost conceput în două etape, cu o evaluare pre-proiect din punct de vedere al mediului în timpul pregătirii proiectului și o evaluare de mediu formală în timpul procedurilor oficiale de selecție.

A fost elaborată o propunere de formular pentru evaluarea propunerilor de proiecte din punct de vedere al impactului asupra mediului, bazată pe obiectivele de mediu relevante și care va facilita evaluarea impactului proiectului propus asupra obiectivelor de mediu relevante.

Pentru a implementa sistemul s-a recomandat:

- Incorporarea măsurilor propuse pentru minimizarea, reducerea sau compensarea posibilelor efecte semnificative asupra mediului în cadrul fiecărui domeniu de intervenție oferit (subliniat în sub-capitolul 8.1) prin intermediul criteriilor de bază de selecție a propunerilor de proiecte
- Incorporarea sistemului de evaluare de mediu propus în sistemul general de evaluare și selecție a propunerilor de proiecte
- Asigurarea unui personal suficient și a expertizei necesare în diferite domenii de mediu cu privire la evaluarea proiectelor
- Asigurarea unei informări suficiente a solicitanților cu privire la aspectele de mediu și asupra posibilelor legături dintre propunerile de proiect și mediu.

Pentru a asigura monitorizarea efectelor de mediu ale programului, a fost propus un set de indicatori de mediu (în coordonare cu indicatorii naționali de monitorizare a mediului ca și cu seturile de indicatori EEA). SEA a urmărit stabilirea unor indicatori care să monitorizeze efectele asupra fiecărui obiectiv relevant de mediu. Pentru a asigura monitorizarea, a fost recomandat:

- Incorporarea indicatorilor de mediu propuși în sistemul general de monitorizare a impactului implementării POST.
- Corelarea sistemului de monitorizare cu sistemul de evaluare și selecție a proiectelor ex. utilizarea aceluși obiective/indicatori de mediu pentru evaluarea și selecția proiectelor și mai departe pentru monitorizarea proiectelor;
- Corelarea monitorizării POST cu monitorizarea proiectelor individuale ex. sumarizarea rezultatelor monitorizării la nivel de proiect pentru a estima efectele generale ale POST asupra obiectivelor de mediu relevante.
- Publicarea rezultatelor monitorizării în mod regulat;

- Asigurarea de personal suficient, având capacități profesionale pentru toate domeniile de mediu din cadrul monitorizării POSM;
- Implicarea departamentelor cheie ale MMGA în discuțiile privind sistemul general de monitorizare și în special în modalitatea de incorporare a aspectelor de mediu în sistemul general de monitorizare înainte de adoptarea și implementarea acestuia;
- Informarea adecvată a solicitanților cu privire la aspectele de mediu și la posibilele legături dintre propunerile de proiect și aceste aspecte;
- Implicarea ONG de mediu în comitetul de monitorizare ce va fi stabilit pentru POST.

### **Consultări**

Pentru a se consulta cu publicul general în faza de pregătire și evaluare a POST, echipa SEA a propus realizarea unei pagini web în cadrul MTCT, unde au fost afișate documentele de lucru ale SEA și alte informații relevante (<http://gatekeeper.mt.ro>). Vizitatorii site-ului vor putea transmite comentariile lor privind versiunile preliminare ale documentelor în scris și se vor putea înscrie pentru a participa la dezbaterile publice care vor avea loc la sfârșitul procesului SEA.

REC România a creat o pagină specială pe pagina sa web ([www.recromania.ro](http://www.recromania.ro)) dedicată "Evaluării ex-ante" (EuropeAid/121373/D/SV/RO), care conține majoritatea documentelor interimare realizate în cadrul SEA pentru cele 4 Programe Operaționale evaluate în cadrul acestui contract.

În conformitate cu legislația națională relevantă, dezbaterile publice au fost organizate după înaintarea oficială a POST, inclusiv a acestui proiect de raport de mediu, către MMGA și după faza de 45 de zile de consultări cu alte grupuri interesate relevante și cu publicul, conform cerințelor legislative. Comentariile și sugestiile rezultate în urma acestei faze consultative și în urma dezbaterii publice au fost avute în vedere în versiunea finală a POST și a raportului de mediu. Minutele dezbaterii publice sunt atașate în Anexa 6. Tabelul cu răspunsurile la comentariile primite din partea publicului în timpul perioadei de consultare și a dezbaterii publice, care a avut loc în data de 15 ianuarie 2007, sunt atașate în Anexa 7.

## Introducere și metodologie

### 1.1 Obiectivele SEA

Evaluarea strategică de mediu este un instrument utilizat pentru minimizarea riscului și pentru maximizarea efectelor pozitive ale planurilor și programelor de mediu propuse. Directiva Consiliului European nr. 2001/42/CE privind evaluarea efectelor anumitor planuri și programe asupra mediului (denumită în continuare Directiva SEA) impune ca SEA să fie efectuată în faza de elaborare a unui plan sau program, precum și elaborarea unui raport de mediu, efectuarea de consultări și luarea în considerare a raportului de mediu și a rezultatelor consultărilor în procesul de luare a deciziilor. România a transpus Directiva SEA prin Hotărârea de Guvern nr. 1076 din 8 iulie 2004.

Directiva SEA a intrat în vigoare în iulie 2004 și se aplică programării fondurilor structurale și de coeziune pentru 2007-2013.

Procesul de programare a politicii de coeziune analizează și propune intervenții pentru dezvoltare. Procesul SEA examinează rezultatele individuale ale procesului de planificare și poate propune modificări necesare pentru a maximiza beneficiile pentru mediu generate de propunerea de dezvoltare și pentru a minimiza riscurile și impacturile negative ale acestora asupra mediului. Ca atare, procesul de programare și procesul SEA urmează o logică similară, aceasta constituind baza abordării recomandate de Consorțiul de implementare a proiectului.

În plus, SEA este un instrument cheie nu doar pentru "ecologizarea" planurilor și programelor (îmbunătățirea acestora în corelație cu politica de mediu), ci și pentru îmbunătățirea logicii și consecvenței generale ale acestora, precum și șansele de reușită<sup>1</sup> în cadrul obiectivelor generale ale politicii de coeziune, furnizând legături cu procesele de planificare paralele (cum ar fi planificarea ex-ante sau planificarea națională strategică) și contribuția la dezvoltarea durabilă.

Mai mult, cerințele Directivei SEA trebuie interpretate astfel încât ONG-urile de mediu din România și societatea civilă să aibă o implicare efectivă în procesul de consultare și să poată fi informate cu privire la evaluarea strategică de mediu, la care să și contribuie.

<sup>1</sup> Manualul SEA pentru Politica de Coeziune 2007-2013, proiectul „Greening Regional Development Programmes” (Programe de dezvoltare regională ecologică”).

## 1.2 Metodologie

În cadrul acestei SEA se respectă o abordare specifică evidențiată în „Manualul SEA pentru Politica de Coeziune 2007-2013” (denumit în continuare manualul GRDP) care a fost elaborat în cadrul proiectului Interreg IIIC „Greening Regional Development Programmes”. Acest manual a fost considerat de DG Reggio și DG Mediu în 2006 ca abordarea recomandată pentru realizarea SEA a Programelor Operaționale pentru politica de coeziune UE din 2007-2013.

Metodologia SEA folosită pentru această evaluare include toate cerințele Directivei SEA, recomandările metodologice din Manualul GRDP și cerințele naționale privind SEA din România, stabilite de HG nr. 1076/2004. Pe baza acestor cerințe, prezenta SEA vizează:

- stabilirea problemelor cheie care trebuie luate în considerare în cadrul elaborării documentului de programare;
- analiza contextului documentului de programare și posibilele tendințe viitoare în cazul în care documentul de programare nu este implementat;
- identificarea unui set optim de obiective și priorități de dezvoltare specifice;
- identificarea măsurilor optime care pot permite cel mai bine realizarea obiectivelor;
- propune un sistem optim de monitorizare și gestionare;
- asigură consultări în timp util și eficiente cu autoritățile relevante și publicul interesat, inclusiv cu cetățenii și grupuri organizate interesate;
- informează factorii de decizie cu privire la documentul de programare și posibilele impacturi ale acestuia;
- notifică autoritățile relevante și publicul general cu privire la documentul de programare final și motivele adoptării acestuia.

Evaluarea versiunii preliminare a POST s-a bazat pe următoarele etape:

- Analiza principalelor probleme și tendințe de mediu din România.
- Analiza planurilor și programelor de mediu relevante și a strategiilor conexe la nivel internațional, UE și național.
- Stabilirea obiectivelor de mediu relevante pentru POST.
- Evaluarea părții descriptive a POST – dacă reflectă în mod corespunzător principalele probleme de mediu relevante pentru POST.
- Evaluarea de mediu a strategiei POST (obiective și axe prioritare).
- Evaluarea de mediu a axelor prioritare și domeniilor de intervenție.
- Propuneri de modificări ale textului POST, pe baza evaluărilor efectuate.
- Propunerea unor indicatori de mediu pentru monitorizarea impacturilor de mediu ale implementării POST
- Propunerea criteriilor de mediu pentru selecția proiectelor.
- Compilarea versiunii preliminare a raportului de mediu.

## 2 Programul Operațional Sectorial de Transport – conținut și context

### 2.1 Introducere

Programul Operațional Sectorial de Transport (POST) este un document ce are ca subiect utilizarea surselor de finanțare ale Uniunii Europene (UE) și fondurilor naționale de cofinanțare în domeniul transporturilor din România. Programul este implementat de către Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului din România. POST este elaborat pe baza obiectivelor Cadrului Strategic Național de Referință (numit în continuare CSNR) și, în principal, a obiectivului de transport al acestuia (conform versiunii preliminare din luna aprilie 2006), care vizează „promovarea unui sistem de transport în România care să faciliteze circulația rapidă și eficientă, în condiții de siguranță și la standarde europene, a persoanelor și a bunurilor, la nivel național și internațional”.

POST stabilește obiectivele, axele prioritare și domeniile cheie de intervenție pentru sprijinirea cadrului în care va fi posibilă prezentarea de propuneri de proiecte pentru cofinanțare din Fondurile Structurale și de Coeziune ale UE. POST va fi finanțat din Fondul European de Dezvoltare Regională (FEDR) și din Fondul de coeziune (FC) (conform celor stabilite în versiunea din luna aprilie a CSNR).

### 2.2 Rezumatul principalelor capitole

POST (versiunea din luna aprilie 2006) conține următoarele secțiuni principale:

- Abrevieri și acronime;
- Lista tabelor;
- Lista figurilor;
- Introducere;
- 1. Analiza situației curente
  - o Tendințe recente în sectorul transporturi din România;
  - o Transportul rutier;
  - o Transportul feroviar;
  - o Transportul aerian;
  - o Transportul pe apă;
  - o Transportul intermodal și combinat;
  - o Prezentare generală a sistemului.
- 2. Analiza SWOT (puncte forte, puncte slabe, oportunități și pericole)
- 3. Strategie:
  - o Obiective;
  - o Lista axelor prioritare;
  - o Coerența și conformitatea cu politicile comunitare și naționale
  - o Complementaritatea cu alte Programe Operaționale și cu operațiuni finanțate din Politica Agricolă Comună (PAC) și Politica de Pescuit Comună (PPC);
- 4. Plan financiar:
  - o Planul financiar POST;



- Proiecte majore.
- 5. Implementare
  - Management;
  - Monitorizare și evaluare;
  - Management și control financiar;
  - Informații și publicitate;
  - Sistemul unic de informații pentru management (SMIS).
- 6. Parteneriat
  - Anexe:
    - Lista indicativă a principalelor proiecte;
    - Lista indicativă a schemelor de Ajutor de Stat;
    - Rezumatul evaluării ex-ante (de finalizat);
    - Informații suplimentare cu privire la POST

Toate capitolele și secțiunile au fost trecute în revistă în timpul Evaluării Strategice de Mediu (SEA), accentul punându-se pe acele secțiuni care puteau evidenția efectele asupra mediului înconjurător ale proiectelor ce urmează a fi finanțate în cadrul priorităților din acest POST.

### **2.3 Obiectivele generale și specifice, axele prioritare și justificarea excluderii unor anumite aspecte din cadrul POST**

Obiectivul POST este „să promoveze în România un sistem de transport care să permită deplasarea rapidă, eficientă și în condiții de siguranță a persoanelor și bunurilor, la servicii de un nivel corespunzător standardelor europene, la nivel național, în cadrul Europei, între și în cadrul regiunilor României”.

Obiectivul global este în conformitate cu Principiile Generale ale Politicii de coeziune a UE pentru perioada 2007-2013 (Linii Directoare Strategice comunitare, 2007-2013).

În vederea îndeplinirii obiectivului global, mijloacele financiare din cadrul POST vor fi concentrate pe axele prioritare stabilite care vizează implementarea celor 4 obiective specifice ale POST. Obiectivele specifice ale programului sunt următoarele:

- Promovarea circulației internaționale și de tranzit a persoanelor și bunurilor în România prin asigurarea de conexiuni atât pentru portul Constanța, cât și pentru Grecia, Bulgaria și Turcia, cu UE prin modernizarea și dezvoltarea axelor prioritare TEN-T relevante;
- Promovarea circulației eficiente a persoanelor și bunurilor între regiunile României și transferul acestora din interiorul țării către axele prioritare prin modernizarea și dezvoltarea rețelelor naționale și TEN-T;
- Promovarea dezvoltării unui sistem de transport echilibrat în ceea ce privește toate modurile de transport, prin încurajarea dezvoltării sectoarelor feroviar, naval și inter-modal;
- Promovarea dezvoltării durabile, cu precădere prin minimizarea efectelor adverse ale transportului asupra mediului și îmbunătățirea siguranței acestuia.

Obiectivele globale și specifice ale POST sunt la scara națională de aceea și analiza POST a avut de asemenea un caracter național și deci, general. Se recomandă prezentarea în POST a detaliilor rutelor planificate pentru renovare și extindere într-un format vizual pentru a facilita o mai bună prezentare și înțelegere.

POST conține următoarele axe prioritare:

1. Modernizarea și dezvoltarea Axelor Prioritare ale Rețelei trans-europene de transport (Axe prioritare TEN-T)
2. Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii naționale de transport în afara axelor prioritare TEN-T
3. Modernizarea materialului rulant feroviar de pasageri din rețelele feroviare naționale și TEN-T
4. Dezvoltarea durabilă a sectorului transport
5. Asistență tehnică

În POST se subliniază faptul că acest POS nu se ocupă de infrastructura de transport urban și că de aceasta probabil se va ocupa POR, care acopera aspecte ale politicii regionale, transportul municipal fiind un aspect de care raspund autoritățile locale. . Analiza și recomandările SEA conțin referiri la transportul public, axându-se în principal pe infrastructura națională și internațională utilizată de transportul public, de vreme ce aceasta nu poate fi scindată, și analizând diferitele tipuri de impact generate de dezvoltarea transportului feroviar, aerian și naval abordate de POST și de axa prioritara 5 „Dezvoltarea durabilă a sectorului transport”, care este imposibil de separat de dezvoltarea transportului public, mai ales datorită faptului că unul din domeniile cheie de intervenție din cadrul axei 5 vizează adoptarea de inițiative pentru infrastructura de transport eficiente și nepoluante pentru **toate mijloacele de transport** și atenuarea impactului dezvoltărilor anterioare din întreg sectorul transport. Echipa de evaluare SEA consideră că astfel de măsuri ar trebui să fie aplicabile și transportului public.

#### 2.4 Legătura cu planurile și programele naționale relevante și cu documentele internaționale (europene)

Principalele obiective ale POST sunt corelate cu secțiunea strategică a CSNR al României (2007-2013, versiunea preliminară din luna aprilie 2006), care este în curs de finalizare, și cu Planul Național de Dezvoltare (PND). Cunoscând sfera de acțiune și aspectele pe care se axează POST, a fost ușor de anticipat faptul că există legături cu legislația și documentele de programare strategică naționale și internaționale (în principal comunitare), evidențiate în capitolul 3.3 al POST „Coerența și conformitatea cu politicile comunitare și naționale”.

Evaluarea Strategică de Mediu (SEA) a stabilit că în ceea ce privește mediul înconjurător și transportul, POST are legături cu următoarele documente naționale:

- Legea nr. 271/2003 privind ratificarea Protocolului de la Gothenburg
- Hotărârea de Guvern (numită în continuare HG) nr. 731/2004 pentru aprobarea Strategiei naționale privind protecția atmosferei (publicată în Monitorul Oficial (JO) nr.496/02.06.2004);
- HG nr. 738/2004 pentru aprobarea Planului național de acțiune în domeniul protecției atmosferei (JO nr.476/27.05.2004);
- Programul Național de Reducere a Emisiilor de dioxid de sulf (SO<sub>2</sub>), oxizi de azot (NO<sub>x</sub>) și pulberi provenite din instalațiile mari de ardere și măsuri în vederea conformării la valorile limită pentru emisii, aprobat prin ordin ministerial comun al MMGA nr. 833/13.09.2005, MEC 545/26.09.2005 MAI 859/2005 (JO nr. 888/4.10.2005);
- HG nr. 568/2001 (JO nr. 348/29.06.2001) privind stabilirea cerințelor tehnice pentru limitarea emisiilor de compuși organici volatili rezultați din

- depozitarea, încărcarea, descărcarea și distribuția benzinei la terminale și la stațiile de benzină, modificată prin HG nr.893/2005;
- Ordinul ministrului mediului și gospodăririi apelor nr. 781/2004 pentru aprobarea Normelor metodologice privind măsurarea emisiilor de compuși organici volatili rezultați din depozitarea și încărcarea/descărcarea benzinei la terminale (JO nr. 1243/23.12.2004);
  - Ordinul ministrului industriilor și resurselor nr. 337/2001 pentru aprobarea Normelor privind inspecția tehnică a instalațiilor, echipamentelor și dispozitivelor utilizate în scopul limitării emisiilor de compuși organici volatili rezultați din depozitarea, încărcarea, descărcarea și distribuția benzinei la terminale și la stațiile de benzină, (JO nr. 10/10.01.2002) modificat de Ordinul ministrului economiei și comerțului nr. 122/2005 (JO nr. 324/18.04.2005)
  - Ordonanța de Urgență a Guvernului (OUG) nr. 243/2000 privind protecția atmosferei (JO nr. 63/06.12.2000), adoptată prin Legea nr. 655/2001 (JO nr. 773/04.12.2001);
  - HG nr. 541/2003 modificată și completată de HG 322/2005 privind stabilirea unor măsuri pentru limitarea emisiilor în aer ale anumitor poluanți proveniți din instalații mari de ardere, prin care se transpun prevederile Directivei 2001/80/EC;
  - Ordinul MAPM nr. 592/2002 pentru aprobarea Normativului privind stabilirea valorilor limită, a valorilor de prag și a criteriilor și metodelor de evaluare a dioxidului de sulf, dioxidului de azot și oxizilor de azot, pulberilor în suspensie (PM10 și PM2,5), plumbului, benzenului, monoxidului de carbon și ozonului în aerul înconjurător (MP nr. 765/21.10.2002);
  - Strategia Națională de dezvoltare durabilă (1999)
  - OUG nr. 195/2005 privind protecția mediului (JO nr. 1196/30.12.2005) aprobată prin Legea nr. 265/2006 (JO nr.586/06.07.2006);
  - HG 321/2005 pentru reevaluarea și managementul zgomotului de mediu;
  - Legea nr. 24/1994 (JO nr. 119/12.05.1994) pentru ratificarea Convenției-cadru a Națiunilor Unite asupra schimbărilor climatice, semnată la Rio de Janeiro la 5 iunie 1992;
  - Legea nr. 3/2001 de ratificare a Acordului de la Kyoto;
  - Strategia Națională asupra schimbărilor climatice 2005-2007, aprobată prin HG nr. 645/2005 (JO nr.670/27.07 2005);
  - Planul național de acțiune privind schimbările climatice (PNASC), aprobat prin HG nr. 1877/2005 (JO nr.110/ 06.02.2006);
  - Ordinul ministrului mediului și gospodăririi apelor nr. 860/2002 (JO nr.52/03.01.2003) pentru aprobarea Procedurii de evaluare a impactului asupra mediului și de emitere a acordului de mediu
  - HG nr. 918/2002 (JO nr.686/17.09.2002) privind stabilirea procedurii-cadru de evaluare a impactului asupra mediului și pentru aprobarea listei proiectelor publice sau private supuse acestei proceduri.

Unele din documentele mai-sus menționate sunt indicate ca referință și au legătură cu strategia POST, cum ar fi Legea 3/2001 de ratificare a Acordului de la Kyoto și Hotărârea de Guvern 321/2005 pentru reevaluarea și managementul zgomotului de mediu. Altele sunt importante din punct de vedere al evaluării de mediu.

Documentele comunitare la care s-a făcut referire în POST sunt Strategiile comunitare pentru creștere economică și locuri de muncă (Agenda Lisabona, 2000), Liniile directoare strategice comunitare privind politica de coeziune în sprijinul creșterii economice și a locurilor de muncă, 2007-2013, Capitolul 9 al negocierilor – Transport, Cartea Albă privind politica de transport europeană (CE, 2001) și Concluziile Consiliului European de la Gothenburg din 2001.

În POST se realizează și o legătură directă cu cadrul strategic internațional referitor la dezvoltarea durabilă (Gothenburg, 2001).

### **Strategia europeană de dezvoltare durabilă (Gothenburg, 2001)**

Consiliul European a adoptat la Gothenburg în anul 2001 prima Strategie Europeană de Dezvoltare Durabilă (numită în continuare SEDD), care a fost reînnoită la Bruxelles în anul 2006 în vederea adoptării propunerilor de la Întâlnirea Mondială pe tema dezvoltării durabile de la Johannesburg din anul 2002. S-au realizat astfel sinergii cu strategia de la Lisabona, modificând SEDD în sensul includerii obiectivelor ce vizează dimensiunea socială și economică a dezvoltării.

SEDD atrage atenția asupra tendințelor nedurabile legate de schimbările climatice și consumul de energie, care reprezintă o amenințare la adresa sănătății publice, sărăcia și excluderea socială, gestionarea resurselor naturale, pierderea biodiversității, utilizarea terenurilor și transporturile. SEDD a stabilit ținte noi pentru țările europene, unele dintre acestea având legături directe sau indirecte cu domeniul transporturilor. Principalele provocări prezentate în cadrul SEDD sunt direct legate de transport. Prima dintre ele o reprezintă schimbările climatice și energia nepoluantă, iar a doua dezvoltarea durabilă. Obiectivele operaționale care au legătură cu transportul cuprind:

- Adaptarea la schimbările climatice și atenuarea acestora ar trebui integrate în toate politicile comunitare relevante.
- Până în anul 2010, biocombustibilul ar trebui să reprezinte 5,7% din combustibilul folosit în transport, ca țintă reper.
- Atingerea unui nivel de economisire general de 9% din consumul final de energie, pe parcursul a 9 ani până în anul 2017.
- Decuplarea creșterii economice de cererea de transport în scopul reducerii impactului asupra mediului înconjurător.
- Atingerea unor niveluri durabile de consum de energie pentru transporturi și diminuarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transporturi.
- Diminuarea emisiilor poluante generate de transporturi la niveluri care reduc la minim efectele asupra sănătății populației și/sau mediului înconjurător.
- Realizarea unui transfer echilibrat către mijloacele de transport care respectă mediul înconjurător în scopul creării unui sistem durabil de mobilitate și transport.
- Reducerea zgomotului generat de transport atât la sursă, cât și prin măsuri de atenuare astfel încât nivelurile generale de expunere să aibă un impact minim asupra sănătății populației.
- Modernizarea cadrului european de servicii publice de transport pentru pasageri, pentru a încuraja îmbunătățirea eficienței și performanței până în anul 2010.
- În conformitate cu strategia comunitară referitoare la emisiile de CO<sub>2</sub> generate de vehiculele ușoare, noul parc mediu de autoturisme ar trebui să atingă un nivel de emisii de CO<sub>2</sub> de 140g/km (până în 2008/09) și 120g/km (în 2012).
- Înjumătățirea deceselor cauzate de accidente rutiere până în anul 2010 în comparație cu anul 2000.

Introducerea de politici de promovare a transportului feroviar (atât pentru transportul de pasageri, cât și pentru cel de mărfuri) și a transportului public rutier duce la o dezvoltare favorabilă a sectorului de transport al UE. Îmbunătățirile sunt și mai semnificative dacă se implementează și politici orientate spre utilizarea mai rațională a mijloacelor de transport (prin îmbunătățirea coeficien-

ților de încărcare a vehiculelor). În acest caz, necesarul de energie în sectorul transport poate scădea de la nivelurile actuale cu -13,0% până în 2010 și se poate menține la un nivel semnificativ redus chiar și pe termen lung (-8,7% în anul 2030).

Reacția consumatorilor la mai multe instrumente de politici publice utilizate în trecut a fost scăzută, de ex. introducerea de taxe foarte mari pentru combustibilii folosiți la transportul rutier privat. Importanța crescândă a sectorului transport pentru evoluția viitoare a sistemului energetic al UE a dus la elaborarea Cărții Albe privind politica europeană de transport, care poate juca un rol important în scăderea presiunilor cauzate de creșterea rapidă a utilizării transportului. Acest gen de opțiuni de politici publice vor contribui, de asemenea, la progrese în ceea ce privește îmbunătățirea calității aerului, reducerea congestiilor, etc.

Pentru a obține o percepție analitică mai bună a rezultatelor acestui scenariu, au fost definite două situații alternative:

- Un scenariu care pornește de la premisa că ponderea activităților de transport feroviar (atât de pasageri cât și de mărfuri) și transport public rutier va rămâne în esență stabilă la nivelul anului 1998 până în anul 2010, în contrast cu tendința actuală de diminuare continuă a ponderii acestor mijloace de transport. Această creștere va fi în detrimentul celorlalte mijloace de transport, ducând la deținerea unei ponderi mărite a transportului feroviar și a transportului public rutier.
- Un scenariu care pornește de la aceleași premise menționate mai sus privind activitățile de transport feroviar și transport public rutier dar care, în plus, ia în considerare și presupunerea conform căreia, până în anul 2010, coeficienții de încărcare vor crește semnificativ față de tendințele actuale. Aceasta înseamnă că toate mijloacele de transport vor fi utilizate într-un mod mult mai eficient decât la ora actuală. Acest scenariu este în conformitate cu Cartea Albă privind politica de transport aprobată de Comisia Europeană. Prin urmare, se poate considera că acesta este scenariul care include aproape toate măsurile care pot fi implementate până în 2010 pentru a reduce consumul de energie și emisiile de CO<sub>2</sub> din domeniul transporturilor în conformitate cu evoluțiile economice viitoare.

**Cartea Verde privind securitatea furnizării de energie, adoptată de Comisia Europeană în noiembrie 2000**, a evidențiat rolul important deținut de transport în ceea ce privește creșterea cererii de energie și a emisiilor de CO<sub>2</sub>. În anul 2000, transportul a generat 26% din totalul emisiilor de CO<sub>2</sub> din UE lărgită. Conform estimărilor TEN-STAC pentru UE lărgită, se prevede o creștere cu 40% a emisiilor de gaze cu efect de seră pentru toate mijloacele de transport în perioada 2000-2020. Se estimează că emisiile actualelor și noilor state membre vor crește cu aproximativ 34%, iar cele ale statelor ce urmează să adere la UE cu aproximativ 70%. Cea mai mare creștere este prognozată pentru sectorul transport aerian: 67% pentru întreaga UE extinsă.

Raportul Agenției Europene de Mediu (Nr. 3/2006) "Transportul și mediul se confruntă cu o dilemă: TERMENUL 2005 – indicatori pentru transport și mediu în Uniunea Europeană" subliniază câteva mesaje cheie foarte importante pentru sectorul de transport:

- Volumele de marfă transportate sunt în creștere fără a da semne de decuplare de la PIB
- Volumul de transport de persoane are o evoluție paralelă cu creșterea economică

- Emisiile de gaze cu efect de seră din transport sunt în creștere
- Emisiile nocive sunt în declin dar problemele privind calitatea aerului necesită o atenție continuă
- Transportul rutier de marfă continuă să câștige un loc important pe piață
- Transportul aerian de pasageri este în creștere în timp ce procentul de drumuri și cale ferată rămâne același
- Îmbunătățirile combustibilului folosit contribuie la reducerea emisiilor
- Indicii de ocupare a mașinilor și încărcătură a camioanelor indică un declin în țările pentru care datele sunt disponibile
- Noile tehnologii pot ajuta la reducerea emisiilor și a consumului de combustibil, dar eforturi mult mai mari sunt necesare pentru a atinge țintele de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub>
- Eforturile de aliniere a structurii prețurilor sunt în creștere, dar sunt încă inferioare nivelului de internalizare efectivă a costurilor externe.

**Cartea Albă privind politica de transport, aprobată de Comisia Europeană,** propune implementarea la nivel comunitar a aproximativ 60 de măsuri specifice, incluse și în POST, care abordează următoarele probleme:

- Revitalizarea căilor ferate;
- Îmbunătățirea calității în sectorul transportului rutier;
- Promovarea transportului naval și fluvial;
- Realizarea unui echilibru între dezvoltarea transportului aerian și protejarea mediului înconjurător;
- Materializarea transportului inter-modal;
- Construirea Rețelei trans-europene de transport (TEN-T);
- Îmbunătățirea siguranței rutiere;
- Adoptarea unei politici privind taxarea eficace pentru transport;
- Recunoașterea drepturilor și obligațiilor utilizatorilor;
- Dezvoltarea unui transport urban de înaltă calitate;
- Utilizarea cercetării și tehnologiei pentru realizarea unui transport nepoluant și eficient;
- Elaborarea unor obiective pe termen mediu și lung pentru realizarea unui sistem de transport durabil.

Elaborarea de strategii de dezvoltare, precum POST, în vederea obținerii unui impact general mai mare decât se poate realiza prin oricare alte programe, reprezintă un scop esențial al planurilor de dezvoltare durabilă. Documentarea și evaluarea acestor inițiative de dezvoltare durabilă – din punctul de vedere al cadrului instituțional, dar și al substanței realizărilor acestora – poate oferi modele valoroase pentru dezvoltările ulterioare ale transporturilor din România în conformitate cu principiile durabilității.

În acest context, viziunea care se impune este că atât dezvoltarea economică, cât și protecția mediului sunt obiective țintă, împreună cu echitatea socială; că planificatorii din domeniul transporturilor ar trebui să urmărească acele strategii, precum POST, care au rezultate nu doar în domeniul economic, ci în toate domeniile importante; în fine, că analizele elaborate ar trebui să reflecte întreaga gamă de preocupări în ceea ce privește proiectele – economice, sociale și de mediu.

Această viziune ar trebui, de asemenea, să recunoască faptul că o politică constantă de utilizare nerestricționată a automobilelor nu este durabilă din punct de vedere economic, social și de mediu. O strategie alternativă și durabilă de transport ar trebui să conțină ținte și măsuri specifice privitoare la diminuarea utilizării automobilelor. Aceasta ar putea fi realizată printr-o serie de mijloace care se împart în două categorii:

- a. diminuarea cererii de transport (prin mijloace precum practici mai bune de planificare urbană printre care se numără zonarea mixtă, construirea în zonele urbane libere în locul ramificării continue pe orizontală, dezvoltarea unor centre de activitate mai eficiente, etc.)
- b. inversarea actualei ierarhii a priorităților de transport, astfel încât planificarea și finanțarea să fie direcționate în mod consecvent către facilitarea următoarelor priorități (în această ordine): transportul public, transportul feroviar, transportul multimodal, deplasarea pe jos, transportul cu bicicleta și alte modalități de transport (inclusiv autovehiculele particulare).

Uniunea Europeană a lansat o serie de inițiative de politici publice ce vizează limitarea efectelor negative generate de tendința de dezvoltare crescândă a transporturilor. Acestea încurajează transferul dinspre transportul rutier către mijloacele de transport cu impact mai mic asupra mediului înconjurător, precum autobuze nepoluante, transport naval și feroviar nepoluant. Comisa Europeană a propus, de asemenea, introducerea de către statele membre a taxării pentru infrastructură pentru a influența cererea de transport, astfel încât prețurile plătite de utilizatorii de transport să reflecte costurile totale suportate de societate (de ex. directiva privind eurovigneta), însă implementarea acestei propuneri rămâne redusă. În plus, legislația și inițiativele UE au dus la progrese semnificative în ceea ce privește tehnologia pentru autovehicule și carburanții, în ciuda contraponderii impuse de creșterea volumului și cererii de transport. În sfârșit, sunt în curs de implementare acțiuni de îmbunătățire a mediului ambiant urban și a gestionării teritoriului urban, de exemplu prin Programul Cadru de Cercetare al UE.

Lista completă a documentelor strategice relevante naționale și europene este prezentată în Anexa 3 a prezentului document. Obiectivele și prioritățile relevante propuse de documentele conceptuale internaționale și naționale au fost utilizate de echipa de evaluare SEA la compilarea unui set de obiective de referință în domeniul protecției mediului și ocrotirii sănătății (vezi capitolul 5 de mai jos).

### 3 Prezentarea motivelor pentru selectarea opțiunilor (alternativelor) examinate și aspecte privind colectarea datelor necesare

#### 3.1 Alegerea opțiunilor supuse analizei

Legislația aplicabilă – atât Directiva (2001/42/EC) cât și Hotărârea de Guvern (1076/2004) – prevede ca în cadrul SEA să se țină seama de alternativele rezonabile ale programului.

În cazul programării Fondurilor Structurale și de Coeziune, POS-urile reprezintă programe având o singură variantă, iar varianta zero, "fără POS" corespunde situației inițiale, pre-existența față de elaborarea respectivului documentului programatic. Varianta "fără POS" a fost examinată în capitolul 4 privind Starea actuală a mediului și evoluția sa probabilă în cazul în care POS nu ar fi implementat – aceasta a evidențiat faptul că varianta "fără POS" ar conduce la deteriorarea situației de mediu în continuare, deci în absența unei intervenții se vor manifesta o serie de efecte negative asupra mediului. Astfel, analiza s-a concentrat în continuare numai pe variantele componentelor POS - obiective, axe prioritare și domenii cheie de intervenție și pe posibilele îmbunătățiri ale efectelor pozitive asupra mediului.

Manualul Comisiei Europene privind "Implementarea Directivei 2001/42 privind Evaluarea Efectelor Planurilor și Programelor asupra Mediului" oferă explicații clare asupra modului de abordare a variantelor în procesul de elaborare a programului.

Paragraful 5.11 al manualului se referă la faptul că "obligația de a identifica, descrie și evalua variante rezonabile trebuie să se refere la contextul obiectivului Directivei, respectiv cel de a asigura luarea în calcul a efectelor implementării planurilor și programelor în timpul pregătirii și înainte de adoptarea lor". Din momentul în care procesul SEA are loc înainte de finalizarea POS și permite analiza acestuia, cerința de a avea această analiză înainte de procesul de adaptare este respectată.

În plus, paragraful 5.14 se referă la faptul că "variantele alese trebuie să fie realiste". Evaluarea nu trebuie să conducă la elaborarea unor alternative nerealiste și să se concentreze asupra acțiunilor care pot aduce cele mai mari beneficii procesului – în sensul minimizării efectelor negative și sporirii efectelor pozitive asupra mediului.

În continuare paragraful 5.14 se referă la procesul de evaluare: "Un motiv pentru evaluarea variantelor constă în necesitatea identificării metodelor de reducere sau evitarea efectelor adverse semnificative asupra mediului ale planului sau programului propus. În mod ideal, deși Directiva nu impune acest lucru, varianta finală a planului sau programului ar trebui să fie varianta care contribuie cel mai bine la atingerea obiectivelor fixate în Articolul 1. Selectarea intenționată, în vederea evaluării, a variantelor cu efecte adverse numeroase – deci mai peri-



culoase pentru mediu, pentru a justifica alegerea în final a unei anumite variante de plan sau program, nu se încadrează în scopul acestui paragraf.” Aceasta abordare prezentată în manual, sta la baza deciziei echipei SEA de a se concentra asupra POS, ca singura variantă a programului și de a analiza posibile variante numai referitor la nivelele interne procesului de programare.

În cazul programelor operaționale, alternativele au fost discutate în timpul elaborării POST. Echipa SEA a evaluat **obiectivele alternative, axele prioritare** (cu excepția Axei prioritare privind asistența tehnică) și **domeniile prioritare de intervenție** prevăzute de versiunea de lucru a POR și a formulat recomandări pentru **alegerea formulării optime a acestora** (din punctul de vedere al mediului).

Echipa SEA a evaluat variantele referitoare la obiective, axe prioritare (cu excepția axei prioritare care vizează asistența tehnică) și domenii cheie de intervenție incluse în versiunea de lucru a POST și a prezentat recomandări pentru alegerea formulării optime a acestora din punct de vedere al protecției mediului.

Astfel, în urma analizării obiectivelor, AP și a DCI au fost formulate variante mai bune pentru mediu ale acestor elemente. Acolo unde SEA a identificat un posibil efect negativ semnificativ la nivelul DCI, au fost propuse formulări alternative ale DCI sau s-au făcut propuneri corespunzătoare pentru sistemul de evaluare și selecție de mediu a proiectelor ce vor fi propuse. Toate aceste variante au fost sugerate autorităților relevante prin comunicare în cadrul grupului de lucru SEA și prin întâlniri interne cu AM. Astfel de variante au fost de asemenea prezentate și publicului în cuprinsul versiunii raportului de mediu supuse dezbaterii publice. Unele variante sugerate de experții de mediu au fost considerate prea extreme și de aceea nu au fost agreate de Autoritatea de Management (AM).

Versiunea finală a POST va fi înaintată ca document „având o singură variantă”, împreună cu evaluarea ex-ante și rapoartele SEA, precum și de avizul autorității de protecția mediului, ca răspuns la modul în care aspectele de mediu au fost integrate în plan sau în program și în funcție de modul în care a fost elaborat raportul SEA.

Echipa SEA este conștientă de faptul că se vor identifica numeroase alternative reale de implementare a programului atunci când vor exista proiecte specifice. Aceste proiecte vor avea dimensiuni diferite, tipuri diferite, amplasamente diferite etc., având, inevitabil, impacturi diferite asupra mediului. Pentru a selecta acele proiecte alternative care prezintă cea mai bună performanță din perspectiva mediului, echipa SEA a sugerat indicatori de mediu și criterii de selecție a proiectelor care să fie incluse în sistemul de implementare și monitorizare a POST.

### 3.2 Alternativa POST examinată

Versiunea preliminară a raportului SEA a fost finalizată în data de 15 noiembrie, referindu-se inițial la versiunea POS Mediu din aprilie 2006; a inclus ulterior

modificări corespunzătoare versiunii POS Mediu din noiembrie 2006. Cele doua documente - raportul SEA si POS-ul Mediu - au fost puse la dispoziția publicului spre consultare la sfârșitul lunii noiembrie 2006. In baza cererii Ministerului de Finanțe, care a dorit sa se asigure ca SEA ia in considerare variantele alternative, o alta versiune a POS a fost pusa la dispoziția echipei SEA, in vederea evaluării, in data de 23 ianuarie 2007. Si aceasta versiune de POS a fost luata in considerare in versiunea finala a raportului SEA

Rezultatele evaluării s-au referit la doua versiuni ale POST: i) cea din 2005 si ii) cea din aprilie 2006.

Primei versiuni ii lipsea obiectivul "Promovarea dezvoltării durabile in special prin minimizarea efectelor adverse ale transportului asupra mediului si imbunatatirea sigurantei" si DCI 4.3 din cadrul axei prioritare 4 "Dezvoltarea durabila a sectorului de transport" numita "Minimizarea efectelor adverse ale transportului asupra mediului".

Evaluarea DCI "Minimizarea efectelor adverse ale transportului asupra mediului" propusa in ultima varianta a POST indica ca aceasta interventie ca si adaugarea unui obiectiv separat al POST privind dezvoltarea transportului durabil va avea probabil efecte de mediu semnificative iar includerea sa imbunatateste balanta totala a efectelor pozitive si adverse ale POST.

Comparand ambele versiuni ale POST reiese ca versiuna POST din 2006 (Aprilie si Noiembrie) va avea probabil mai multe efecte pozitive asupra mediului decat cea anterioara (2005) deoarece:

- noul obiectiv " Promovarea dezvoltării durabile in special prin minimizarea efectelor adverse ale transportului asupra mediului si imbunatatirea sigurantei" introdus in POST va imbunatati cu certitudine siguranta mediului in cadrul sectorului de transport;
- DCI 4.3 " Minimizarea efectelor adverse ale transporturilor asupra mediului" va avea probabil efecte pozitive semnificative prin extinderea activitatilor din cadrul AP 4, in comparatie cu propunerea originala
- Ultima versiune faciliteaza o mai buna integrare a dezvoltării durabile si mediului in POST.

### **3.3 Probleme legate de colectarea datelor necesare și alte aspecte**

Ministerul Finanțelor Publice și Autoritatea de Management au furnizat echipei de evaluare SEA o cantitate suficientă de documente relevante care să permită realizarea evaluării. Până în acest moment au fost evaluate din punctul de vedere al efectelor semnificative asupra mediului cea de-a doua versiune preliminară (din luna aprilie 2006) a POST si cea de a treia versiune (noiembrie).

Având în vedere că evaluarea SEA a debutat în momentul elaborării celei de-a doua versiuni preliminare a POST, se consideră că beneficiile evaluării ar fi fost mai importante dacă procesul de evaluare ar fi început mai devreme, odată cu procesul de programare (prima versiune a POST a fost realizată în luna decembrie 2005). Echipa de evaluare SEA dorește să sublinieze faptul că este destul de dificil pentru Autoritatea de Management să introducă modificări în acest document, a cărui elaborare a durat mai mult de un an. Un debut în paralel al evaluării SEA și al programării ar fi permis optimizarea treptată a POST din punctul

de vedere al impactului asupra mediului și ar fi facilitat o cooperare mai strânsă între echipa Autorității de Management și cea de evaluare SEA.

Analiza, recomandările și observațiile privind efectele POST asupra mediului înconjurător prezentate în acest raport au fost elaborate în perioada septembrie – octombrie 2006. Cu toate acestea, echipa de evaluare SEA a realizat Raportul de Mediu conform cerințelor Directivei SEA (2001/42/EC) și Hotărârii Guvernului României nr. 1076/2004 răspunzând scopului în cea mai mare măsură posibil în termenul avut la dispoziție.

Raportul Preliminar de Mediu este un document de sine stătător care se anexează, de asemenea, Raportului de evaluare Ex-ante.

## 4 Starea curentă a factorilor de mediu și evoluția probabilă a acestora în lipsa implementării POST

### 4.1 Analiza de mediu și evoluția probabilă a factorilor de mediu în lipsa implementării POST

Analiza situației de mediu a luat în considerare toate aspectele legate de mediul înconjurător identificate în timpul fazei de analiză preliminară a proiectului. Aceste aspecte analizate sunt: aerul, apa, solul, schimbările climatice, biodiversitatea, sănătatea publică, managementul riscurilor de mediu, eficiența utilizării resurselor și conservarea/ gestionarea durabilă a resurselor, patrimoniul natural și cultural, eficiența energetică și sursele regenerabile de energie, sensibilizarea publicului cu privire la aspectele de mediu, precum și transportul durabil.

În această secțiune sunt identificate principalele teme și probleme legate de protecția mediului înconjurător și sănătății publice și se acordă în special atenție legăturii cu problemele cauzate de sectorul transporturi.

**Tabelul 1. Starea curentă a factorilor de mediu și evoluția probabilă a acestora în situația neimplementării POST**

Aspecte de mediu	Starea curentă a factorilor de mediu	Tendențe viitoare probabile
Aerul	<p>Impactul transporturilor asupra calității aerului a crescut datorită creșterii numărului de autovehicule particulare și publice noi și a mobilității pasagerilor și mărfurilor, atât în cadrul transportului intern cât și internațional. Principalele emisii generate de sectorul transport sunt: oxizi de azot, oxizi de sulf, pulberi în suspensie (PM), COV dar și metale grele (ex. plumb).</p> <p>România a planificat eliminarea gradată totală până în anul 2005 a autovehiculelor fără tehnologie de reducere a gazelor de eșapament, însă acest obiectiv a fost dificil de atins datorită progreselor lente realizate până prezent în introducerea carburantului fără plumb. Până în acest moment, carburantul fără plumb pus în vânzare deține o pondere mai mică de 40%. De asemenea, ar trebui îmbunătățită calitatea generală a carburantului în vederea asigurării unei funcționări corecte a dispozitivelor de reducere a gazelor de eșapament.</p> <p>În anul 1996 doar un segment foarte redus al autovehiculelor pe carburanți din România avea catalizatoare, ceea ce reprezintă ponderea cea mai mică (puțin peste 0%) dintre statele membre UE</p>	<p>Dată fiind tendința ascendentă a dezvoltării sectorului transport, problemele de calitate a aerului cauzate de transporturi vor crește, mai ales în pe coridoarele specifice, în zonele cu o vulnerabilitate ridicată (zonele montane), în rețelele aglomerate și în zonele urbane.</p> <p>Transportul public, care este o metodă recunoscută la nivel internațional de reducere a poluării aerului (în special din mediul urban), este utilizat din ce în ce mai puțin în România (vezi mai mult în cadrul <i>Transportului durabil</i>), datorită nivelului nesatisfăcător de întreținere, volumului limitat al parcului de vehicule și slabei gestionării a timpului (intervalelor orare de transport).</p> <p>Dacă nu se va lua nici o măsură, utilizarea transportului public și a ponderii acestuia vor continua să scadă accentuat, iar numărul automobilelor particulare va crește și mai mult, diminuând astfel calitatea și așa scăzută a aerului din mediul ur-</p>

Aspecte de mediu	Starea curentă a factorilor de mediu	Tendențe viitoare probabile
	<p>pentru anul 1996. Această situație s-a îmbunătățit treptat datorită creșterilor economice, dar mai este încă o cale lungă de parcurs până a atinge media UE. Poluarea aerului din orașele României se datorează în mare măsură transportului, însă nu există date concrete pentru a putea realiza o comparație între poluarea cauzată de transportul privat și cea cauzată de transportul public sau alte mijloace de transport poluante.</p>	<p>ban.</p> <p>Dacă nu se vor implementa măsuri și schimbări reale, incidența bolilor respiratorii va crește în marile orașe, datorită numărului în creștere al automobilelor, până în momentul în care vor fi introduse automobile mai puțin poluante pentru a soluționa o parte din probleme.</p> <p>În ceea ce privește poluarea cauzată de transportul public, dacă situația din București nu se va îmbunătăți pe termen scurt și lung, situația deja alarmantă a sănătății publice va continua să se deterioreze nu numai în capitală, dar și în regiunile învecinate.</p> <p>Există probabilitatea unui impact indirect generat de transferul impactului asupra mediului către impactul asupra sistemului socio-economic, ca rezultat al deteriorării calității vieții.</p> <p>Transportul feroviar este considerat un mijloc de transport mai ecologic, însă dacă nu se îmbunătățesc costurile cu transportul, calitatea și accesibilitatea pentru mai multe regiuni din țară, este improbabil ca tendința de reducere a utilizării acestui mijloc de transport să poată fi contracarată.</p>
Apa	<p>Deși transportul nu este principalul factor care contribuie la poluarea apei, acesta afectează calitatea apei de suprafață și, indirect, a apei subterane, datorită poluării solului.</p> <p><b>Dunărea și Marea Neagră</b></p> <p>Dunărea colectează apa de suprafață a majorității afluenților din România și este afectată de poluarea directă (de la transporturile pe apă și evacuarea deșeurilor), calitatea apei subterane și scurgerile din sol.</p> <p>Apa Dunării este puternic poluată de compuși ai azotului și fosforului, precum și de alte substanțe chimice evacuate la suprafață în principal în urma activităților terestre de natură economică și socială. Dunărea a primit statut ecologic clasa II de clasificare, apa acesteia conținând cantități semnificative de cloruri organice de tip pesticid și substanțe toxice și cancerigene în concentrații care uneori depășesc limitele maxime admise.</p> <p>În anul 2003, nivelul Dunării a scăzut foarte mult datorită unei secete severe, ceea ce a afectat atât calitatea generală a apei, cât și condițiile de navigație pe fluviu.</p>	<p><b>Dunărea și Marea Neagră</b></p> <p>Ecosistemul Mării Negre suferă în principal de pe urma eutrofizării și a deversării de ape uzate insuficient tratate în Dunăre și în afluenții acesteia.</p> <p>Dacă nu vor fi aplicate măsuri de ecologizare a rețelei de transport, poluarea Dunării și Mării Negre va continua datorită deversărilor de substanțe petroliere în apele de suprafață și cele marine, generate de ambarcațiuni și nave, iar aceste incidente vor fi din ce în ce mai dese datorită îmbătrânirii flotei și instalațiilor de servicii din porturi și stațiile de andocare.</p> <p>Numărul accidentelor ecologice de deversări de substanțe nocive de pe nave de mărfuri pot fi diminuate simțitor sau parțial numai prin înzestrarea personalului înalt calificat cu instrumentele și materialele necesare pentru a soluționa acest tip de accidente.</p> <p>Odată cu creșterea comerțului rutier și pe apă, va crește și ris-</p>

Aspecte de mediu	Starea curentă a factorilor de mediu	Tendințe viitoare probabile
		cul unor astfel de accidente, iar dacă nu se vor lua măsuri, vor fi afectate și mai mult ecosistemele acvatice și, indirect, sănătatea populației.
Solul	<p>Poluarea solului datorată sectorului transporturi este cauzată în mare măsură de emisiile din aer prin deversări directe (produse petroliere, carburanți și substanțe chimice) și scurgeri pe suprafețele drumurilor care sunt spălate de ploii. Datele privitoare la poluarea solului datorată traficului din România sunt insuficiente, însă această problemă, chiar dacă este numai locală, este semnificativă prin efectul indirect asupra calității apelor de suprafață și celor subterane. Substanțele anti-îngheț folosite pe suprafețele carosabile în timpul iernii reprezintă o sursă specială de îngrijorare. Eroziunea solului este cauzată de noile construcții de infrastructură atunci când măsurile anti-eroziune nu sunt bine planificate. Această problemă este exacerbată în special în situația despăduririi unor regiuni în vederea construirii de noi artere rutiere. În astfel de cazuri în care măsurile anti-eroziune sunt reduse, apar pierderi semnificative de sol și scurgeri de materii poluante către apele subterane.</p> <p>Acidifierea este o problemă în mare măsură cauzată de emisiile provenite din instalațiile mari de ardere și centralele termice municipale, a treia mare sursă de emisii conținând sulf fiind sectorul transporturi. Efectul acestora este acidifierea solului și poluarea suprafețelor de apă, impactul asupra ecosistemelor, precum și eroziunea clădirilor și degradarea siturilor arheologice și culturale.</p>	<p>Odată cu intensificarea traficului, va continua să crească și nivelul poluării datorate sectorului transporturi, precum și impactul asupra solului. Riscul accidentelor și a scurgerilor (de substanțe anti-îngheț) accidentale și de rutină de substanțe chimice va crește, supunând această resursă naturală unor presiuni mai mari.</p> <p>Datorită eforturilor scăzute de diminuare a poluării datorate plumbului și sulfului din produsele petroliere, sectorul transporturi va continua să contribuie la acidifierea și poluarea cu plumb a zonelor învecinate arterelor rutiere.</p>
Schimbările climatice	<p>Conform celei de-a 3<sup>a</sup> Comunicări Naționale privind țara candidată, în anul 2001, 11% din emisiile de gaze cu efect de seră din România au fost datorate sectorului transport. Volumul total net de emisii de gaze cu efect de seră a scăzut cu aproximativ 50% în anul 2002 față de nivelul anului de referință 1989. Această scădere importantă s-a datorat în principal diminuării producției industriale (prin scăderea consumului de energie și închiderea unor ramuri industriale), precum și restructurării economice în tranziția către economia de piață și nu unor măsuri sau politici de reducere a emisiilor. Datorită reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră provenite din industrie, în România a crescut ponderea emisiilor de gaze cu efect de seră datorate transporturilor, tendința obser-</p>	<p>Pe măsură ce România face eforturi de a accelera creșterea economică cererea de transport și nivelul traficului vor continua să crească în România. Este de dorit scăderea nivelului emisiilor GHG datorate transportului prin eforturi de optimizare a utilizării diferitelor modalități de transport. Utilizarea mai frecventă a unor mijloace de transport mai prietenoase cu mediul precum trenul, transportul naval interior și TP vor limita creșterea emisiilor de GHG din sectorul de transport. Cea mai mare creștere în termeni relativi a emisiilor poate fi observată în sectorul transporturi. Tendințele ascendente de utilizare a transportu-</p>

Aspecte de mediu	Starea curentă a factorilor de mediu	Tendențe viitoare probabile
	vata de EEA în raportul TERM 2005 report (No.3/2006	lui particular va duce la noi creșteri a ponderii emisiilor de gaze cu efect de seră datorate transporturilor.
Bio-diversitatea	<p><b>Rețeaua ecologică Natura 2000</b></p> <p>În România se găsesc 5 din cele 11 regiuni biogeografice, ceea ce reprezintă cel mai mare număr de regiuni biogeografice dintr-un singur stat al UE. Rețeaua Natura 2000 este în curs de dezvoltare și ar trebui finalizată până la sfârșitul acestui an. Au fost identificate 190 de SPA (arii de protecție specială avifaunistică), reprezentând aproximativ 27% din teritoriul României, și 370 de SCI (situri de importanță comunitară), reprezentând aproximativ 14% din teritoriul României. Există regiuni în care activitățile antropogene au avut efecte negative asupra conservării speciilor sălbatice.</p> <p>Construcția de drumuri și coridoare de transport are un impact direct și în general ireversibil asupra ecosistemelor și biodiversității. În acest moment, România se bucură de unul dintre cele mai mici niveluri de fragmentare a habitatelor, lucru ce are cea mai mare valoare din punctul de vedere al conservării patrimoniului natural.</p>	<p>Dacă nu se iau măsuri de conservare a biodiversității, noile coridoare de transport vor genera noi fragmentări ale patrimoniului natural și ale habitatelor, ceea ce poate diminua diversitatea naturală atât în ceea ce privește calitatea, cât și compoziția speciilor naturale.</p> <p>Dacă nu vor fi luate măsuri de reducere a impactului asupra biodiversității, pădurilor și habitatelor, intensificarea investițiilor în sectorul transporturi (dezvoltarea acestuia având un puternic impact asupra biodiversității și ariilor naturale protejate), va duce la noi fragmentări ale habitatelor și pierderea biodiversității. Pierderea biodiversității se va accelera prin intensificarea dezvoltării economice și, mai ales, prin utilizarea produselor forestiere și a despăduririlor necontrolate la scară largă sau ilegale.</p> <p><b>Rețeaua Natura 2000</b></p> <p>Dacă lista de arii propuse pentru Rețeaua Natura 2000 nu va fi aprobată până la sfârșitul anului, este posibil ca multe din proiectele finanțate din POST să debuteze fără o evaluare și fără măsuri care să ia în considerare această rețea.</p>
Sănătatea publică	<p><b>Zgomotul</b></p> <p>Zgomotul reprezintă un subiect de îngrijorare, mai ales în aglomerările urbane care sunt zone cu o mare vulnerabilitate datorită densității mari a populației. Principala sursă este traficul rutier (dinăuntru și din jurul orașelor) și traficul feroviar. Ca rezultat al traficului intens, s-au înregistrat niveluri de zgomot dincolo de normele standard admisibile. Autovehiculele din transportul public reprezintă, de asemenea, o sursă majoră de zgomot și vibrații. Existența transportului public de suprafață crește poluarea fonică, în special pe drumurile principale, acolo unde sunt concentrate mai multe linii de transport și unde liniile de transport în comun nu sunt separate și ierarhizate în funcție de priorități.</p> <p>Zgomotul și vibrațiile generate de traficul rutier reprezintă, în mod clar, un fenomen în România, care are un efect</p>	<p><b>Zgomotul</b></p> <p>Datorită intensificării traficului în zonele urbane, precum și în afara localităților și orașelor, nivelul de zgomot datorat traficului rutier este probabil să crească. Zgomotul datorat traficului aerian va crește de asemenea datorită creșterii numărului de zboruri și pasageri.</p> <p><b>Siguranța traficului</b></p> <p>Conform datelor statistice din România, numărul accidentelor grave de circulație a scăzut de la aproximativ 9000/an la începutul anilor '90, la 6900 în anul 2003. Cu toate acestea, conform datelor Poliției Rutiere, numărul accidentelor grave de circulație a crescut cu 5,3% între 2004 și 2005, numărul deceselor crescând cu 8,2% în ace-</p>

Aspecte de mediu	Starea curentă a factorilor de mediu	Tendențe viitoare probabile
	<p>semnificativ asupra populației ce locuiește ori își desfășoară activitatea în proximitatea zonelor cu trafic intensiv. Zgomotul și vibrațiile generate de traficul rutier în zonele urbane provin în principal de la motoarele sau instalațiile de eșapament, iar în zonele rurale, de la interacțiunea cauciucurilor cu drumurile neasfaltate.</p> <p>Valorile procentuale ale ponderii populației care se estimează a fi afectată de nivelurile de zgomot corespunzătoare (Leq.-nivel de zgomot continuu echivalent) în 24 ore la o distanță de 2 metri de stradă, variază în funcție de sursele de zgomot analizate. Traficul rutier afectează 32% din populație cu niveluri de zgomot de până la 55 dB(A), 23% cu niveluri de zgomot de până la 60 dB(A) și 10,5% cu niveluri de zgomot între 65-75 dB(A).</p> <p>Traficul feroviar afectează doar 5% din populație cu niveluri de zgomot de până la 60 dB(A) și numai 1,5% , cu niveluri de zgomot între 65-70 dB(A).</p> <p>Traficul aerian afectează numai 0,05% din totalul populației cu niveluri de zgomot de până la 60 dB(A).</p> <p>Una din sursele de poluare fonică din România este traficul aerian (datorat utilizării de aparate zgomotoase de zbor). Traficul aerian a crescut puternic începând cu anul 1998 cu o rată medie ce depășește 10% pe an, iar în anul 2005 s-au înregistrat 4 milioane de pasageri transportați (din care 70,9% prin Aeroportul Henri Coandă din București). Zborurile interne au reprezentat puțin peste 11% din traficul total de pasageri de pe toate aeroporturile din România. Aeroportul Henri Coandă gestionează aproximativ 80% din toate transporturile aeriene de mărfuri ale României.</p> <p><b>Siguranța traficului</b></p> <p>Conform datelor statistice, în anul 1991 în România s-au produs 8948 de accidente rutiere, iar în 2005 numărul era redus până la 6905 (din care 36,1% reprezintă accidente mortale). Aproximativ 40% din accidentele grave au loc pe drumurile naționale, alte 40% în zonele urbane, iar restul de 20% pe alte drumuri. Numărul deceselor cauzate de accidentele rutiere par similare cu cele ale altor țări, fiind de 11 la 100.000 de locuitori. Cu toate acestea, dacă se ia în calcul nivelul scăzut de autoturisme aflate în proprietate privată, rata de accidente pe milion de vehicule-km este semnificativ mai mare decât în alte țări.</p>	<p>eași perioadă. Dacă nu sunt luate măsuri și dacă siguranța rutieră și a pietonilor rămâne la același nivel, această tendință este probabil să continue datorită numărului crescând de autovehicule. Creșterea de până la un nivel de 6800 a mediei anuale de trafic zilnic prevăzută pentru anul 2015 constituie o prognoză îngrijorătoare în acest sens.</p>



Aspecte de mediu	Starea curentă a factorilor de mediu	Tendențe viitoare probabile
Managementul riscurilor de mediu	<p>Accidentele de transport au un impact major asupra mediului înconjurător deoarece provoacă poluarea intensă a aerului și a apei prin evacuări de substanțe nocive în aer (accidente de trafic însoțite deseori de incendii) și în apă (deversări pe sol și în apă, generate de vehicule ce transportă substanțe nocive, care sunt foarte toxice pentru oameni și natura). Riscuri suplimentare pentru mediul înconjurător provin din spargerea conductelor de petrol, depozitarea ilegală de deșeuri provenind de pe nave, scurgeri de detergenți și poluanți organici și deversări ilegale de petrol provenind de pe nave, etc.</p>	<p>Odată cu creșterea utilizării transporturilor și a transportării de mărfuri în România și pe rutele de tranzit ale României, este probabil ca astfel de accidente și riscuri să crească. Dacă nu se vor lua măsuri pentru a îmbunătăți siguranța rutieră (suprafețe, marcaje și măsuri de siguranță a traficului mai bune), pentru a optimiza infrastructura feroviară și facilitățile portuare, este posibil ca aceste riscuri să crească. Deversările de produse petroliere în zonele marine au un impact semnificativ asupra calității mediului înconjurător, deoarece afectează toate aspectele ecosistemelor marine. Impactul deversărilor accidentale poate fi catastrofic în zonele costiere, care reprezintă deseori situri desemnate datorită valorii ecologice ridicate. Deversările pot avea, de asemenea, repercusiuni severe în domeniul turistic, al acvaculturilor și pescuitului în regiunile afectate.</p>
Eficiența utilizării resurselor și conservarea/gestionarea durabilă a resurselor	<p>Resursele utilizate în sectorul transporturi sunt cele pentru infrastructura de transport (de ex. teren, piatră, nisip, lemn), pentru vehiculele de transport (de ex. fier, metale) și combustibilul. Până în prezent, datorită investițiilor scăzute, sectorul transporturi a experimentat o presiune relativ scăzută în ceea ce privește resursele naturale folosite la dezvoltarea infrastructurii de transport, însă în ultimii ani tendința de dezvoltare s-a accelerat, ceea ce crește presiunea asupra resurselor folosite la dezvoltarea infrastructurii, în special a terenurilor.</p> <p>A crescut consumul de combustibil, datorită numărului sporit de autoturisme și vehicule de transport. Cu toate acestea, parcul de vehicule este în continuare destul de vechi, mai ales în transportul public (inclusiv cel feroviar). Eficiența energetică în sectorul transporturi este una din cele mai importante probleme, aceasta fiind exacerbată de infrastructura îmbătrânită care generează un consum intens de energie.</p>	<p>Eficiența energetică este una din principalele ținte ale sectorului transporturi, iar dacă nu s-ar implementa nici o măsură în cadrul POST, parcul auto particular va continua să se mărească datorită dezvoltării economice generale a țării, însă transportul public, care reprezintă soluția pentru diminuarea poluării cauzată de autovehiculele de transport și reducerea congestiei din mediul urban, va continua să se deterioreze.</p> <p>Dacă nu vor exista investiții în infrastructură, presiunea asupra resurselor naturale utilizate pentru dezvoltarea drumurilor și a căilor ferate va scădea, însă va continua să crească presiunea asupra resurselor energetice utilizate, datorită infrastructurii ineficiente de transport.</p>
Patrimoniul natural și cultural	<p>Transporturile și infrastructura de transport au un impact direct asupra peisajului natural al țării. Viteza de construcție a autostrăzilor a crescut în România în ultimii ani, iar acest lucru modifică peisajul natural cu rapiditate. Terenurile sunt supuse unei presiuni continue din partea noii infrastructuri de transport. Drumurile reprezintă cel mai mare consumator de terenuri, urmate de căile fe-</p>	<p>Dacă tendințele actuale legate de construcțiile de autostrăzi noi și importante vor continua, fără să fie însoțite de măsuri de diminuare a impactului asupra peisajului, ele vor cauza noi fragmentări ale peisajului și noi deteriorări ale patrimoniului cultural, datorită impactului negativ generat de trafic.</p>

Aspecte de mediu	Starea curentă a factorilor de mediu	Tendențe viitoare probabile
	<p>rate.</p> <p>După perioada de schimbări economice și sociale din ultima decadă a secolului XX, România a acumulat regiuni în care se află uzine sau fabrici și infrastructură abandonate, șantiere de construcții ne terminate și blocuri de locuințe abandonate și căzute în ruină. Datele privind zonele industriale dezafectate sunt insuficiente. Zonele industriale dezafectate cu infrastructură de transport pot avea impact asupra mediului, iar dacă nu sunt gestionate, acestea reduc atractivitatea peisajului în ciuda resurselor naturale și culturale bogate; exemple în acest sens sunt drumurile întreținute deficient și căile ferate abandonate (în special cele înguste folosite în scopuri industriale). România se poate mândri cu cele mai întinse suprafețe împădurite nefragmentate din Europa (până la 3400 km<sup>2</sup>, conform datelor Agenției Europene de Mediu EEA-ETC/TE din anul 2002).</p> <p><b>Litoralul Mării Negre</b></p> <p>Dezvoltarea transportului pe apă și dezvoltarea porturilor maritime au dus la transformarea peisajului Mării Negre. Transportul maritim este folosit atât pentru transportul public, cât și pentru transportul de mărfuri industriale, el având un efect puternic asupra transformării peisajului cultural și economic al unor orașe precum Constanța, Mangalia și Midia. Principalele porturi fluviale ale României sunt Brăila, Galați, Tulcea și Sulina, situate pe Dunăre. Condițiile acestor porturi se deteriorează și reprezintă o amenințare nu numai la adresa ecosistemelor naturale, dar și a atractivității peisajului României.</p>	<p>Situația actuală și tendințele anterioare legate de revitalizarea zonelor industriale dezafectate sau lipsa revitalizării acestora, vor continua să producă presiuni asupra spațiilor verzi dinăuntru și din jurul centrelor urbane, amenințând astfel patrimoniul cultural și ducând la eliminarea spațiilor verzi din orașe, care suferă deja din cauza congestiilor de trafic și poluării. Pe termen lung, deteriorarea patrimoniului natural și cultural este inevitabilă. Preluarea și utilizarea spațiilor verzi în detrimentul zonelor industriale dezafectate se datorează dezvoltării urbane, construcțiilor de locuințe, de centre comerciale și administrative, precum și de centre industriale/ de producție și de afaceri.</p> <p>Terenurile preluate pentru transporturi sunt sustrate altor întrebunțări. Preluarea de terenuri din ariile naturale poate duce la diminuarea biodiversității, la fel ca și fragmentarea datorată infrastructurilor liniare, precum drumurile, căile ferate sau canalele navigabile. Terenurile preluate din sectorul agricultură sau cel forestier poate avea efecte nocive asupra mediului (de ex. impact vizual asupra peisajelor), precum și impact socio-economic. Terenurile cu infrastructură feroviară abandonată reprezintă o resursă valoroasă. Din punct de vedere ecologic, cea mai bună soluție este ca aceste terenuri să fie redade naturii.</p> <p><b>Litoralul Mării Negre</b></p> <p>Având în vedere schimbările climatice la nivel global și creșterea generală a nivelului oceanului planetar, precum și condițiile geoecologice specifice geosistemului Dunăre – Delta Dunării – Marea Neagră, se poate estima faptul că procesul de eroziune va rămâne cel puțin la fel de activ pe termen mediu ca în ultimele două decenii. Prognozele pe termen lung evidențiază o extindere a eroziunii plajelor, datorată în special diminuării continue a materialului nisipos din zona costieră din cauza creșterii permanente a nivelului mării și puterii tot mai mari a factorilor hidrometeorologici.</p>

Aspecte de mediu	Starea curentă a factorilor de mediu	Tendențe viitoare probabile
Eficiența energetică și sursele regenerabile de energie	<p>Transportul este aproape în întregime dependent de combustibilii fosili. Dezvoltarea economică a permis introducerea de îmbunătățiri privind eficiența energetică din domeniul transportului public și privat din România. Acest sector a demonstrat cea mai mare diminuare a consumului de energie – care corespunde declinului economic al AC-12-, consumul de energie din România scăzând cu aproximativ 15%. Dezvoltările economice au inversat în ultimii ani această tendință. 80% din energia consumată de România este pentru transportul rutier.</p> <p>Consumul final de energie în perioada 1990 – 2000 a scăzut în România cu 23%. Impactul a fost generat în principal de importul de vehicule noi sau de înlocuirea treptată a vehiculelor vechi de pe piață.</p> <p>Transportul rutier este singura ramură consumatoare de energie în creștere a sectorului transport în țările Est - europene, conform EEA (2003).</p>	<p>Consumul de energie în sectorul transporturi își va păstra tendințele actuale dacă nu se vor realiza investiții în sectorul transportului public, care a înregistrat o scădere dramatică în timpul ultimelor două decenii. Transportul rutier va rămâne cel mai mare consumator de energie, datorită reducerii infrastructurii transportului public și feroviar din cauza ineficienței. Dacă nu se acordă sprijin surselor regenerabile de energie (precum biocarburantul), acest sector nu va reuși să se dezvolte singur, iar România va rămâne în afara pieței de biocombustibili și progreselor acestora în ceea ce privește producția și utilizarea.</p>
Sensibilizarea publicului cu privire la aspectele legate de mediul înconjurător	<p>Există foarte puține inițiative în domeniul sensibilizării publicului, iar majoritatea provin de la organizațiile neguvernamentale (ONG). ONG-urile beneficiază de finanțare limitată, iar Guvernul nu alocă resurse pentru astfel de acțiuni. Comportamentul de responsabilitate față de mediul înconjurător manifestat de public a suferit puternic din cauza lipsei investițiilor în sistemul de transport public și neglijării dezvoltării acestuia în România, în ultimul deceniu. Publicul s-a orientat către achiziționarea de autoturisme particulare și a mărit investițiile în acest domeniu. Această practică s-a accentuat odată cu tendințele recente de dezvoltare economică.</p> <p>Mijloacele alternative de transport, precum mersul cu bicicleta și mersul pe jos, nu au fost promovate în România, iar deteriorarea stării factorilor de mediu (în special poluarea crescândă a aerului în zonele urbane) nu favorizează sprijinirea și promovarea acestui gen de măsuri. În plus, nu este facilitat accesul persoanelor în vârstă sau cu handicap la transportul public, infrastructura de acest gen fiind în general absentă.</p> <p>Până acum, au fost luate doar puține măsuri de promovare și sensibilizare a publicului în ceea ce privește responsabilitatea față de mediul înconjurător în legătură cu transportul.</p>	<p>Atingerea acestui obiectiv va dura mai mult timp decât s-a anticipat dacă acțiunile de sensibilizare a publicului nu se vor axa în mod eficient pe informarea interactivă și crearea cadrului de reacție și implicare a publicului. Datorită faptului că politicile guvernamentale sunt axate pe alte priorități naționale, precum dezvoltarea drumurilor, sensibilizarea publicului cu privire la utilizarea transportului public și a celui feroviar, precum și la efectele sistemului de transport asupra mediului în general va rămâne la un nivel redus și va fi sprijinită numai de un număr restrâns de ONG-uri și cetățeni informați în domeniul mediului.</p> <p>Dacă sensibilizarea publicului în ceea ce privește efectele asupra mediului nu vor fi incluse în strategia de mediu pentru sectorul transport, acest obiectiv va fi susținut numai la un nivel superficial și nu se prevăd efecte pozitive semnificative pe termen lung în rândul publicului.</p>

Aspecte de mediu	Starea curentă a factorilor de mediu	Tendențe viitoare probabile
Transportul durabil	<p>Lipsa investițiilor în perioada 1990-2004 și calitatea slabă a serviciilor au dus la scăderea utilizării transportului public. În perioada anterioară, s-a observat o creștere puternică a numărului de autovehicule rutiere și, în special, a celor de pasageri (de la 1,29 milioane în anul 1990 la 3,23 milioane în 2001, adică de la un nivel de 55,7 autovehicule de pasageri la 1000 de locuitori în 1990, la un nivel de 144,3 în anul 2001). Numărul autovehiculelor de marfă a crescut de la 258.701 în anul 1990 la 597.047 în 2001, ceea ce reprezintă o creștere de aproximativ 230%. Nivelul transportului feroviar de mărfuri și călători (exprimat în tone-km/an și, respectiv, călători-km/an) a fost caracterizat de un declin abrupt în perioada 1990 – 2001: -71,8% și respectiv - 64,1%. Creșterea traficului rutier a dus la aglomerări nu numai în zonele urbane, ci și pe drumurile înguste rurale și internaționale.</p> <p>În aceeași perioadă, s-a înregistrat o situație similară în cazul nivelului transportului de mărfuri (exprimat în tone-km) și transportul de pasageri (exprimat în pasageri-km) pe celelalte mijloace de transport: transport pe apă (-16%, respectiv -67%), transport maritim (-98%) și transport aerian (-79% și, respectiv, -41%), exceptând transportul rutier.</p> <p>În perioada 1990 – 2004 s-a înregistrat o scădere semnificativă a utilizării transportului de pasageri cu autobuzele (de 3,5 ori) și microbuzele (de 2,5 ori). Față de statele membre UE, indicatorul pasager-km pe locuitor pe an în cazul transportului cu autobuzele și microbuzele din România este de departe cel mai scăzut. Media în UE este de aproximativ 1000 pasager-km, comparativ cu cea de numai 242 pasager-km în România.</p> <p>După declinul din perioada 1990 – 1999, traficul în portul Constanța a în anul 2001 atins nivelul de 33 milioane de tone (față de 42,4 milioane tone în 1990). În perioada 2000-2005, numărul pasagerilor din transportul aerian a crescut de 1,77 ori.</p> <p>Transportul feroviar este un mijloc de transport ecologic și reprezintă una din cele mai eficiente metode de reducere a poluării, înregistrând rezultate pozitive atât pe termen scurt, cât și pe termen lung. Condițiile deficiente ale infrastructurii feroviare au dus la reducerea vitezei operaționale, în timp ce nivelul confortului este afectat de îmbătrânirea materialului rulant feroviar de pasageri.</p> <p>În plus, mersul trenurilor nu pare adecvat necesităților actuale, în special din cauza practicii răspândite de a utiliza</p>	<p>Transportul public nu reprezintă subiectul principal al POST, însă are legătură cu dezvoltarea de ansamblu a sectorului transport, datorită faptului că utilizează aceeași infrastructură națională de transport, precum și cu dezvoltarea anumitor subsectoare, cum ar fi transportul pe apă și cel feroviar.</p> <p>Îmbunătățirile ce vizează renovarea parcului de vehicule din transportul public și mărirea gradului de atractivitate a acestuia în rândul publicului și utilizatorilor de autoturisme particulare vor contribui la dezvoltarea transportului public și la gestionarea traficului.</p> <p>Creșterea rapidă a numărului de autoturisme în proprietate privată se va menține și în următorii 10 ani. Dacă statutul transportului feroviar public și al celui public va continua să se deterioreze, utilizarea acestora va continua să scadă. Se estimează că în perioada 2005 – 2015 media generală de creștere a transportului de călători (exprimată în pasageri-km) va fi de 3,7% pe an (conform Master Planului General pentru Transporturi în România), cu rate mai mari de creștere în cazul transportului rutier și mai mici în cazul celui feroviar.</p> <p>Se estimează că transportul general de mărfuri (exprimat în tone-km) a crescut cu o medie de 1,1% pe an în perioada 2001-2006 și că începând cu anul 2006, va crește cu o medie de 5,3% pe an, cu rate mai mari în domeniul transportului rutier decât în cel feroviar.</p> <p>Dacă măsurile POST nu vor fi aplicate, condiția deja deficitară în care se află infrastructura feroviară va continua să se deterioreze și mai mult și vor avea loc noi scăderi ale vitezei operaționale și siguranței deplasării, în timp ce nivelul confortului va fi afectat de îmbătrânirea materialului rulant de pasageri. De asemenea, SNCFR este în principal orientată spre operarea trenurilor și nu spre necesitățile clienților. Toate aceste probleme vor persista în viitorul apropiat dacă nu vor fi realizate îmbunătățiri ale infrastructurii și materialului rulant de pasageri.</p>

Aspecte de mediu	Starea curentă a factorilor de mediu	Tendințe viitoare probabile
	<p>unitățile mari de tren doar la intervale mari de timp. SNCFR pare că are ca principal obiectiv operarea trenurilor și doar ca obiectiv secundar acela de a răspunde necesităților pasagerilor; altfel spus, SNCFR nu este încă suficient de mult orientată către client, situație des întâlnită în multe alte țări.</p>	<p>Starea infrastructurii transportului pe apă continuă să se deterioreze și, în multe cazuri, echipamentul este utilizat cu 20 ani peste durata de viață economică. Fluviul Dunărea este lăsat să își mențină „tendința naturală”. Există doar măsuri nesatisfăcătoare și reduse cantitativ în ceea ce privește îmbunătățirea condițiilor de navigație și siguranței operării pe fluviu. În plus, calitatea navigației pe Canalul Sulina necesită urgent consolidări ale malurilor și introducerea de sisteme de măsurare și semnalizare topohidrografice în sectorul românesc. Dacă aceste măsuri nu vor fi aplicate, fluxul actual al traficului poate scădea drastic pe viitor.</p> <p>Media UE a indicatorului pasager-km pe locuitor pentru transportul urban și interurban este de aproximativ 1000, în timp ce în România, acesta este de numai 242, ceea ce semnifică faptul că, în cazul în care nu va fi îmbunătățit gradul de atractivitate a transportului public, numărul autoturismelor particulare va continua să crească sau, cel puțin, nu va sprijini diminuarea traficului urban.</p> <p>Rețeaua feroviară necesită îmbunătățiri semnificative în scopul eficientizării legăturilor înainte ca inter-operabilitatea să poată fi realizată, având în vedere gradul de utilizare a infrastructurii și calitatea deficientă a acesteia – pe câteva sectoare de căi ferate există limitări de viteză.</p> <p>Frecvența legăturilor, timpul călătoriei, nivelul de confort și îmbunătățirea accesibilității pentru mai multe regiuni ale țării sunt aspecte ce necesită îmbunătățiri semnificative, în caz contrar transportul feroviar nu va putea probabil să dețină un rol semnificativ în sectorul transport în vederea diminuării ponderii celorlalte mijloace de transport.</p> <p>Dacă nu vor fi luate măsuri care să justifice prețul călătoriilor, trenul nu va putea probabil deveni un mijloc favorit de transport, ci va rămâne unul necesar, fapt ce nu va putea asadar contribui substanțial la creșterea</p>

<b>Aspecte de mediu</b>	<b>Starea curentă a factorilor de mediu</b>	<b>Tendențe viitoare probabile</b>
		opțiunilor de transport care respectă mediul înconjurător în România.

#### 4.2 Aspecte propuse a fi incluse în analiza SWOT a POST

Pe baza analizei de mediu, echipa de evaluare SEA propune modificarea tabelului SWOT în vederea includerii aspectelor prezentate în tabelul de mai jos.

**Tabelul 2. Aspecte recomandate pentru includerea în tabelul SWOT a POST**

<b>Puncte forte</b>	<b>Puncte slabe</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sistemul existent de transport public</li> <li>- Evaluările SEA și EIA ca instrumente legislative de bază pentru sprijinirea protecției mediului înconjurător și dezvoltării durabile.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ponderea crescândă a transportului pe distanță lungă (transport de mărfuri, materii prime, piese, etc.);</li> <li>- Utilizarea scăzută a transportului public, decalaj care, odată instalat, va fi dificil de recuperat;</li> <li>- Depășirea limitelor admise de zgomot în orașe;</li> <li>- Contribuția ridicată a traficului la poluarea aerului.</li> </ul>
<b>Oportunități</b>	<b>Amenințări</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sprijinirea mijloacelor de transport mai puțin poluante (prin dezvoltarea de infrastructuri durabile de transport) va contribui la îmbunătățirea sănătății publice, a stării factorilor de mediu și, în același timp, a competitivității economice;</li> <li>- Creșterea costurilor individuale de transport (absorbirea externalităților);</li> <li>- Planuri și acțiuni de eliminare treptată a autovehiculelor fără tehnologie de reducere a gazelor de eșapament;</li> <li>- Dezvoltarea suplimentară a sistemelor de transport public;</li> <li>- Planuri și acțiuni de eliminare treptată a vânzărilor de combustibili care nu conțin plumb;</li> <li>- Adoptarea standardelor globale de mediu (ISO, EMAS);</li> <li>- Noile motoare și tehnologii vor îmbunătăți eficiența energetică și vor diminua poluarea aerului.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Instrumente de reglementare complicate (aplicate uneori în mod birocratic), legislație comunitară transpusă în mod inadecvat;</li> <li>- Parc de autovehicule în creștere, care produce emisii puternice de gaze cu efect de seră;</li> <li>- Construirea de drumuri în spațiile verzi, care are ca efect degradarea biodiversității și utilizarea sporită a materiilor prime;</li> <li>- Dezvoltarea suplimentară a mijloacelor de transport, care produc efecte nocive semnificative asupra mediului înconjurător (de ex. fragmentarea habitatelor, degradarea peisajului).</li> </ul>

## 5 Caracteristicile de mediu ale domeniilor ce pot fi afectate în mod semnificativ

POST este elaborat pentru întreg teritoriul României. De vreme ce nu este posibilă identificarea locațiilor în teritoriu ale priorităților și activităților planificate în cadrul POST (dat fiind că nivelul strategic al Programului Operațional Sectorial este la scară națională), în acest caz este aplicabilă analiza a caracteristicilor și aspectelor de mediu prezentată în capitolul 4, aceasta răspunzând necesităților acestui punct specific al conținutului, în conformitate cu cerințele legislației interne și Directivei CE.

Caracteristicile de mediu ale regiunilor în care vor fi implementate proiectele finanțate prin POST urmează a fi evaluate prin aplicarea procedurii EIA de evaluare a impactului asupra mediului, în cazurile în care aceasta este aplicabilă.



- 6 Problemele de mediu existente, relevante pentru POST, printre care, în special, problemele legate de zonele cu importanță deosebită pentru mediul înconjurător, precum ariile desemnate în conformitate cu H.G. 236/2000 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, aprobată prin Legea 462/2001

### 6.1 Probleme cheie de mediu privind POST

Acest capitol evidențiază principalele probleme de mediu din sectorul transport care au fost identificate pe baza analizei POST și a analizei de mediu realizate pentru evaluarea prezentată în capitolul 5.

**Tabelul 3. Principalele probleme de mediu legate de POST**

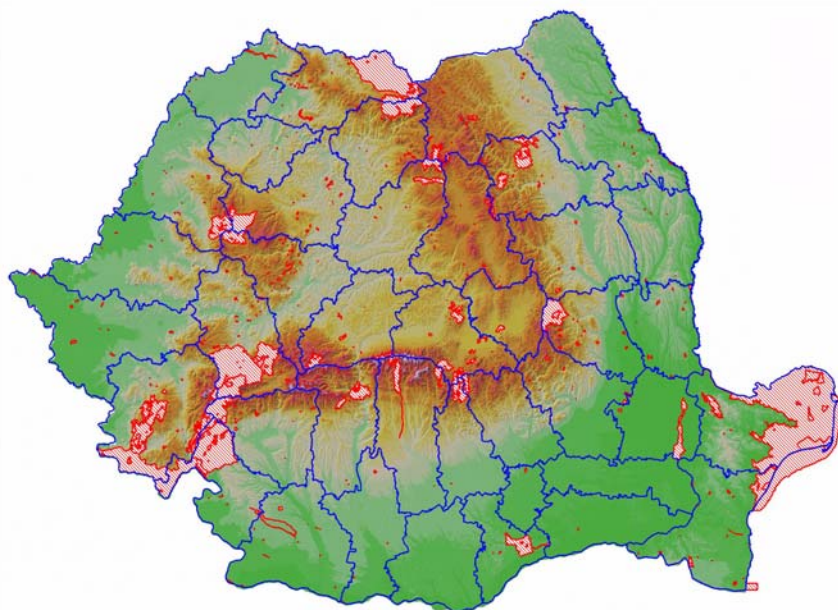
Aspecte legate de mediu	Principalele probleme de mediu legate de POST
Aerul	Impact semnificativ asupra calității aerului și sănătății umane produs de emisiile datorate congestiilor de trafic și autovehiculelor învechite, infrastructurii avariate sau incomplete, precum și combustibililor de calitate scăzută.
Apa	Poluarea apei produsă de drumuri și căi ferate, datorată contactului vehiculelor cu suprafețele avariate, vehiculelor vechi și, indirect, scurgerilor pluviale. Deversările ilegale și necontrolate de poluanți în apă, datorate transportului pe apă. Efecte negative asupra ecosistemelor acvatice cauzate de lucrări hidrotehnice (dragari, drenari, etc.)”
Solul	Poluarea directă a solului datorată precipitării substanțelor poluante provenite din emisiile produse de mijloacele de transport, precum și scurgerilor pluviale cu efecte asupra mediului și sănătății umane.
Schimbările climatice	Volumul în creștere al emisiilor de gaze cu efect de seră produse de mijloacele de transport; nivelul ridicat al emisiilor cauzate de vehiculele vechi, congestiile de trafic și infrastructurii de calitate scăzută.

<b>Aspecte legate de mediu</b>	<b>Principalele probleme de mediu legate de POST</b>
Biodiversitatea	<p>Probleme legate de fragmentarea habitatelor și despădurire, generate de dezvoltarea infrastructurii de transport.</p> <p>O problemă potențială legată de dezvoltarea rețelei Natura 2000 (abordată mai în detaliu în următoarea secțiune).</p>
Sănătatea umană	<p>Probleme semnificative de mediu și sănătate umană legate de poluarea aerului provocată de emisiile generate de transporturi;</p> <p>Probleme de mediu și sănătate umană cauzate de zgomotul și vibrațiile produse de mijloacele de transport (vehicule), datorate deficiențelor de infrastructură și mijloacelor vechi de transport.</p> <p>Poluarea apei din râuri și mare cu substanțe toxice datorită traficului (poluare continuă și accidentală)</p> <p>Probleme legate de siguranța deplasării, datorate intensificării traficului. Poluarea solului cu hidrocarburi și metale grele, poluare continuă și accidentală.</p>
Managementul riscurilor de mediu	<p>Riscuri de mediu și pentru sănătatea umană datorate accidentelor de transport (descărcări de substanțe poluante în mediul înconjurător) cauzate de supraîncărcarea rețelei de transport, deteriorarea condițiilor de trafic și congestionării traficului (rutier, feroviar și pe apă).</p>
Eficiența utilizării resurselor și conservarea/ gestionarea durabilă a resurselor	<p>Pondere semnificativă a vehiculelor vechi, lipsite de catalizatoare și care nu sunt în conformitate cu standardele actuale cu privire la emisii și eficiență (parc învechit).</p> <p>Problema crescândă a vehiculelor și infrastructurii feroviare învechite ca și a uleiurilor și anvelopelor uzate.</p>
Patrimoniul natural și cultural	<p>Problema legată de fragmentarea peisajului natural cauzată de noile coridoare de transport planificate defectuos și care nu sunt însoțite de evaluarea strategică de mediu SEA care permite evaluarea efectelor și impacturilor cumulative asupra patrimoniului natural și cultural.</p>
Eficiența energetică și sursele regenerabile de energie	<p>Creșterea consumului total de energie în sectorul transporturi (în principal în cel rutier) și reducerea utilizării transportului feroviar și pe apă din cauza îmbătrânirii infrastructurii și vehiculelor.</p> <p>Întârzieri semnificative în ceea ce privește disponibilitatea combustibililor de bună calitate, dar și a biocombustibililor utilizați pentru mijloacele de transport.</p>
Sensibilizarea publicului cu privire la aspectele legate de mediul înconjurător	<p>Lipsa de informare a publicului în ceea ce privește importanța dezvoltării transportului public și a celui feroviar.</p>

<b>Aspecte legate de mediu</b>	<b>Principalele probleme de mediu legate de POST</b>
Transportul durabil	Investiții semnificative realizate în domeniul dezvoltării infrastructurii rutiere, în timp ce sprijinirea și facilitarea transportului public înregistrează întârzieri și nu beneficiază de o strategie de dezvoltare la nivel național.

## 6.2 Rețeaua națională de arii naturale protejate (viitoarele arii ale rețelei Natura 2000)

Sistemul național de arii terestre protejate reprezintă aproximativ 8% din teritoriul României și conține 26 de rezervații ale biosferei, parcuri naționale și parcuri naturale de dimensiuni mari, precum și opt noi arii naturale protejate de dimensiuni mari, desemnate în perioada 2004 – 2005. În afară de acestea, există alte 935 rezervații științifice, monumente ale naturii și rezervații naturale care însumează o suprafață totală de aproximativ 18.000 hectare.



**Figura 1: Rețeaua ariilor naturale protejate din România**

Fondul național forestier însumează 6.368.000 ha, din care 6.227.000 ha sunt acoperite de păduri, iar 141.000 ha reprezintă zone împădurite, cultivate, în administrare silvică sau altele.

Rețeaua ecologică Natura 2000 a României este în curs de constituire în vederea respectării cerințelor Directivelor păsări și habitate a UE.

Habitatele naturale și speciile sălbatice de faună și floră prevăzute în Directiva păsări și habitate au fost identificate pe teritoriul României și sunt prezentate în anexele legii 462/2001 (completată de legea 345/19.07.2006) pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 236/2000 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice.

Ministerul Mediului și Gospodăririi Apelor a elaborat o strategie națională de armonizare a reglementărilor privind conservarea naturală cu cerințele comunitare și a elaborat planuri de acțiune pentru implementarea acestei strategii. În plus, au fost elaborate planuri de acțiune ce conțin termene, în vederea implementării Directivelor păsări și habitate.

Ariile naturale de protejate și celelalte componente ale patrimoniului natural care au fost identificate și desemnate trebuie incluse în Rețeaua ecologică europeană a ariilor naturale protejate Natura 2000. Până în acest moment au fost identificate 28 de arii de protecție specială, care respectă cerințele Directivei păsări, pentru a fi incluse în rețeaua Natura 2000 (aprobată în perioada 2004 – 2005), ceea ce reprezintă doar începutul acestei acțiuni.

Rețeaua Natura 2000 va cuprinde toate cele cinci regiuni biogeografice (alpină, continentală, panonică, pontică, de stepă) și, în consecință, există posibilitatea interferenței ariilor cu activitățile de dezvoltare a rețelei de transport, de vreme ce toate regiunile României sunt importante din punctul de vedere al rețelei Natura 2000.

A fost reglementată obligația de a realiza evaluarea de mediu a tuturor planurilor și proiectelor cu impact potențial asupra mediului. Procedura EIA trebuie să evalueze impactul potențial asupra ariilor Natura 2000 și, datorită faptului că procesul de constituire a rețelei este în desfășurare, această procedură va constitui o provocare la adresa proiectelor de transport și de altă natură planificate în cadrul POS. Pe baza „Ghidului metodologic” aprobat de Comisia Europeană, a fost elaborat „Ghidul metodologic privind introducerea considerațiilor legate de biodiversitate în cadrul procedurilor de evaluare a impactului asupra mediului”, care are legătură cu evaluarea impactului asupra ariilor rețelei Natura 2000. Acesta poate reprezenta un instrument util în timpul procedurii de evaluare.

În vederea unei evaluări și soluționări eficiente a problemelor (dacă acestea apar), procedurile de evaluare a impactului trebuie să conțină o componentă solidă de consultări cu toți actorii cheie implicați în proces. Actorii cheie în ceea ce privește rețeaua Natura 2000 sunt: autoritățile implicate în procesul de implementare și viitoare gestionare a rețelei și anume structurile Ministerului Mediului și Gospodăririi Apelor, alte autorități competente în domeniul conservării patrimoniului natural (agențiile naționale, regionale și locale de protecție a mediului, administrațiile parcurilor naționale și naturale, precum și Romsilva), Academia Română (care este responsabilă cu aprobarea științifică a documentelor de reglementare legate de zonele de conservare), precum și ONG-urile din domeniul protecției naturii.

Dat fiind că procesul de constituire a rețelei Natura 2000 și a structurilor și cadrului pentru managementul sănătos și eficace al acestui sistem se află în fazele inițiale de implementare, se recomandă cu tărie atât consultarea, cât și implicarea tuturor actorilor cheie în procesul de evaluare a proiectelor, de exemplu prin invitarea autorităților, cercetătorilor și ONG-urilor din domeniul protecției mediului să furnizeze idei și soluții pentru atenuarea posibilului impact negativ al proiectelor (pentru informații suplimentare, vezi capitolele 9 și 10 cu privire la cadrul de management și monitorizare).

### 6.3 Lista obiectivelor în domeniul protecției mediului și descrierea elaborării acesteia

În scopul realizării evaluării efectelor POST asupra mediului înconjurător, au fost selectate și formulate mai multe aspecte și obiective relevante în domeniul protecției mediului, pe baza obiectivelor și obligațiilor naționale și internaționale (comunitare și globale) asumate de România în domeniul protecției mediului înconjurător.

În vederea propunerii unei liste cu obiective relevante în domeniul protecției mediului, a fost elaborată o listă de referință conținând documente cheie naționale și internaționale în domeniul mediului înconjurător, iar aceste documente strategice esențiale au fost consultate; această listă este prezentată în Anexa 3.

Acest set de aspecte și obiective în domeniul protecției mediului propuse în vederea evaluării POST a fost prezentat grupului de lucru pentru evaluarea SEA organizat de către Autoritatea de Management (Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului), în timpul ședinței orientative inițiale ce a avut loc în luna septembrie 2006. Echipa de specialiști SEA a luat în considerare comentariile primite în timpul ședinței și ulterior acesteia. Tabelul de mai jos prezintă cadrul final ce conține aspectele și obiectivele în domeniul protecției mediului, propus în vederea realizării evaluării SEA a POST.

**Tabelul 4. Obiective relevante în domeniul protecției mediului propuse pentru Evaluarea Strategică de Mediu SEA a POST**

Aspecte de mediu	Obiective relevante în domeniul protecției mediului
Aerul	Mentținerea calității aerului în limitele impuse de normele legale și îmbunătățirea calității aerului
	Diminuarea impactului transporturilor asupra calității aerului
Apa	Limitarea poluării apei datorate surselor de poluare punctuale și difuze
Solul	Limitarea poluării punctuale și difuze a solului
Schimbările climatice	Diminuarea emisiilor de gaze cu efect de seră care generează schimbări climatice
Biodiversitatea	Protejarea și îmbunătățirea condițiilor și funcțiilor ecosistemelor terestre, acvatice și marine împotriva degradării antropogene, fragmentării habitatului și despăduririlor
	Conservarea diversității naturale a faunei, florei și habitatelor din ariile naturale protejate și din ariile potențiale ale rețelei Natura 2000

<b>Aspecte de mediu</b>	<b>Obiective relevante în domeniul protecției mediului</b>
Sănătatea publică	Facilitarea ameliorării sănătății populației prin implementarea de măsuri ce vizează prevenirea poluării
	Îmbunătățirea condițiilor din așezări și protejarea acestora împotriva noxelor datorate transporturilor, în special a zgomotului și vibrațiilor
	Creșterea protecției populației împotriva riscurilor asociate accidentelor rutiere
Managementul riscurilor de mediu	Creșterea protecției populației împotriva riscurilor asociate dezastrelor naturale și accidentelor industriale cauzate de transport
Eficiența utilizării resurselor și conservarea/gestionarea durabilă a resurselor	Limitarea utilizării diferitelor resurse naturale folosite în sectorul transport
	Reducerea volumului de deșeuri generate, creșterea nivelului de recuperare a deșeurilor, precum și facilitarea reciclării tuturor deșeurilor
Patrimoniul natural și cultural	Asigurarea protejării patrimoniului natural și cultural împotriva fragmentării datorate coridoarelor de transport.
	Conservarea, protejarea și reabilitarea zonei costiere a Mării Negre prin asigurarea protejării patrimoniului natural (inclusiv a ecosistemelor acvatice și terestre) și a celui cultural în vederea dezvoltării durabile a acestei regiuni
Eficiența energetică și sursele regenerabile de energie	Îmbunătățirea eficienței energetice și a eficienței utilizării de resurse energetice
	Îmbunătățirea calității combustibililor utilizați de vehiculele de transport, în vederea diminuării consumului de benzină conținând plumb și a celui de motorină conținând sulf, precum și sprijinirea utilizării combustibililor ecologici (de ex. a biocombustibilului)
Sensibilizarea publicului cu privire la aspectele de mediu	Creșterea responsabilității publicului față de mediul înconjurător prin promovarea utilizării transportului public și a altor mijloace de transport ecologice (de ex. deplasarea cu bicicleta și pe jos).
Transportul durabil	Dezvoltarea transportului ecologic (în special a sistemului de transport public și a transportului multimodal)
	Reducerea costurilor externe ale transportului (legate de zgomot, poluarea aerului și schimbările climatice, accidente, avarii ale infrastructurii și congestia traficului)
	Reducerea intensității traficului rutier

#### 6.4 Evaluarea obiectivelor generale și specifice și a axelor prioritare

Obiectivul POST este să promoveze în România un sistem de transport care să permită deplasarea rapidă, eficientă și în condiții de siguranță a persoanelor și

bunurilor, la servicii de un nivel corespunzător standardelor europene, la nivel național, în cadrul Europei, între și în cadrul regiunilor României.

Pe baza analizei stării factorilor de mediu din România, axată pe legăturile dintre transport și mediul înconjurător, precum și pe baza evaluării obiectivelor specifice, echipa SEA propune următoarea reformulare (alternativa) a obiectivului global propus: „să promoveze în România un sistem **durabil** de transport care să permită deplasarea rapidă, eficientă și în condiții de siguranță a persoanelor și bunurilor, la servicii de un nivel corespunzător standardelor europene, la nivel național, în cadrul Europei, între și în cadrul regiunilor României”.

Evaluarea obiectivelor specifice ale POST s-a axat pe efectele potențiale de mediu ale acestora asupra obiectivelor de mediu relevante. Evaluarea a fost realizată sub formă de comentarii care detaliază efectele (atât pozitive, cât și negative) potențiale ale implementării obiectivelor specifice ale Programului Operațional și a avut ca rezultat propuneri de reformulare a unora dintre obiectivele specifice și axele prioritare.

**Tabelul 5. Propunerea de reformulare alternativa a obiectivelor specifice ale POST**

<b>Obiective specifice originale</b>	<b>Propunere de reformulare alternativa a obiectivelor specifice</b>
Promovarea circulației internaționale și de tranzit a persoanelor și bunurilor în România prin asigurarea de conexiuni atât pentru portul Constanța, cât și pentru Grecia, Bulgaria și Turcia, cu UE prin modernizarea și dezvoltarea axelor prioritare TEN-T relevante.	Promovarea circulației internaționale și de tranzit a persoanelor și bunurilor în România prin asigurarea de conexiuni pentru portul Constanța, <b>precum și a tranzitului dinspre UE către sud</b> , prin modernizarea și dezvoltarea axelor prioritare TEN-T relevante, <b>cu aplicarea măsurilor necesare în domeniul mediului înconjurător.</b>
Promovarea circulației eficiente a persoanelor și bunurilor între regiunile României și transferul acestora din interiorul țării către axele prioritare prin modernizarea și dezvoltarea rețelelor naționale și TEN-T.	Promovarea circulației eficiente a persoanelor și bunurilor între regiunile României și transferul acestora din interiorul țării către axele prioritare prin modernizarea și dezvoltarea rețelelor naționale și TEN-T <b>în conformitate cu principiile dezvoltării durabile.</b>
Promovarea dezvoltării unui sistem de transport echilibrat în ceea ce privește toate modurile de transport, prin încurajarea dezvoltării sectoarelor feroviar, naval și inter-modal.	n/a
Promovarea dezvoltării durabile, cu precădere prin minimizarea efectelor adverse ale transportului asupra mediului și îmbunătățirea siguranței acestuia.	Sprrijinirea dezvoltării transportului durabil minimizând efectele adverse ale transportului asupra mediului și <b>îmbunătățirea siguranței rutiere și a sănătății umane.</b>

Sugestiile pentru modificarea formulării axelor prioritare (AP) sunt următoarele (textul în roșu prezintă alternativele la AP prezentate în POST):

AP 1: Modernizarea și dezvoltarea axelor prioritare TEN-T **în scopul dezvoltării unui sistem durabil de transport și integrării acestuia în rețelele de transport comunitare**

AP 2: Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii naționale de transport în afara axelor prioritare TEN-T **în scopul dezvoltării unui sistem național durabil de transport**



AP 3: Modernizarea materialului rulant feroviar de pasageri din rețelele feroviare naționale și TEN-T

AP 4: **Modernizarea** sectorului transport **în scopul îmbunătățirii protecției mediului, sănătății umane și a siguranței pasagerilor**

Evaluarea completă este prezentată în anexa 4 a prezentului raport.

Prin procedura SEA s-a ajuns la concluzia că implementarea obiectivelor și a axelor prioritare ale POST poate produce efecte semnificative asupra mediului înconjurător. Cele mai probabile efecte negative se consideră a fi cele produse de axele prioritare 1 și 2. Cele mai probabile efecte neutre și efecte pozitive se consideră a fi cele produse de implementarea măsurilor planificate în cadrul axelor 3 și 4.

Este importantă aplicarea măsurilor de atenuare recomandate de SEA și cele prevăzute de legislația românească. Se recomandă elaborarea unor astfel de măsuri în cadrul procedurii de evaluare de mediu EIA a proiectelor pentru infrastructura de transport nouă sau recondiționată, dezvoltarea porturilor fluviale și maritime, dezvoltarea unei infrastructuri ecologice, precum și pentru alte proiecte identificate prin intermediul procedurii de scanare pentru realizarea EIA.

De vreme ce nu se cunosc locațiile exacte ale proiectelor, trebuie acordată o atenție specială suprapunerii și interacțiunii dintre aceste proiecte și rețeaua Natura 2000, care urmează să fie aprobată la sfârșitul anului 2006.

Se propun următoarele măsuri esențiale de atenuare a impactului POST:

- realizarea evaluării de mediu EIA pentru toate proiectele, punându-se un accent special pe alternativele de reducere a impactului asupra rețelei Natura 2000 și a fragmentării peisajului natural;
- sprijinirea cu prioritate a investițiilor care promovează cele mai bune tehnologii disponibile (BAT);
- sprijinirea cu prioritate a investițiilor care promovează reducerea la minimum a consumului de energie, creșterea eficienței energetice și a necesarului de energie (de ex. petrol și combustibili) și care promovează reutilizarea resurselor naturale.

Pentru alte măsuri de atenuare a impactului, vezi capitolele 8.1 și 9.

## 7 Posibilele efecte<sup>1</sup> semnificative asupra mediului înconjurător

### 7.1 Evaluarea domeniilor cheie de intervenție și măsuri specifice sugerate pentru minimizarea, reducerea și compensarea efectelor semnificative potențiale ale acestora

După realizarea unei evaluări în vederea stabilirii dacă POST poate avea efecte substanțiale asupra mediului înconjurător (vezi capitolul 7 și Anexa 4 a prezentului raport), s-a realizat o nouă evaluare a domeniilor cheie de intervenție propuse în funcție de obiectivele relevante în domeniul mediului, altfel spus, s-a evaluat dacă și cum anume domeniile cheie de intervenție contribuie (sau nu) la îndeplinirea obiectivelor de mediu relevante.

Această evaluare a fost realizată în două faze.

În prima fază au fost evaluate domeniile cheie de sprijin în conformitate cu următoarea scară valorică:

- + 2: efect pozitiv substanțial al domeniului de intervenție în cadrul scopului (obiectivului) de referință propus
- + 1: efect pozitiv al domeniului de intervenție în cadrul scopului de referință propus
- 0: nici un impact
- 1: impact negativ al domeniului de intervenție în cadrul scopului de referință propus
- 2: impact negativ substanțial al domeniului de intervenție în cadrul scopului de referință propus
- ?: impactul nu poate fi determinat

Au fost furnizate comentarii asupra unei părți consistente a evaluării, mai ales în situațiile în care a fost identificat un impact negativ.

Evaluarea a fost realizată în mod independent de către specialiștii din echipa de evaluare SEA (au fost realizate în total 5 evaluări). Rezultatele obținute în urma evaluării au fost rezumate în tabele (de tip Microsoft Excel) și examinate statistic (au fost calculate deviația mediană și deviația standard). În cazul în care deviația standard a avut o valoare mai mare de 1 (arătând diferențe substanțiale de evaluare între membrii echipei), evaluarea a fost discutată în cadrul echipei și modificată în consecință.

<sup>1</sup> Efecte secundare, cumulative, sinergice, pe termen scurt, mediu sau lung, permanente sau temporare, pozitive sau negative care au asupra unor aspecte de mediu precum biodiversitatea, sănătatea publică, fauna, flora, solul, apa, aerul, factorii climatici, bunurile materiale, patrimoniul cultural, inclusiv cel arhitectural și arheologic, peisajul natural, precum și corelațiile dintre acești factori.

Evaluarea a vizat identificarea conflictelor negative semnificative potențiale din-tre domeniile de finanțare din cadrul POST și obiectivele de referință în domeniul protecției mediului. Au fost considerate importante acele conflicte negative pentru care deviația mediană a fost – 1 sau mai scăzută. În cazul acestor conflicte au fost propuse măsuri suplimentare de atenuare, în vederea reducerii la minim a efectelor nefaste asupra mediului provocate de implementarea POST.

Următoarele tabele prezintă evaluarea colectivă a echipei SEA, conform celor stabilite în timpul dezbaterii rezultatelor obținute din evaluările independente.

**Tabelul 6. Evaluarea domeniilor cheie de intervenție ale POST**

**Axa prioritară 1 – „Modernizarea și dezvoltarea axelor prioritare TEN-T”**

<b>Domeniul cheie de intervenție 1.1:</b> Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii rutiere de-a lungul Axei prioritare TEN-T nr. 7		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Evaluare</b>	<b>Comentarii privind efectele potențiale asupra mediului</b>
Mentținerea calității aerului în limitele impuse de normele legale și îmbunătățirea calității aerului	-2	Construirea de noi autostrăzi va duce la creșterea traficului rutier de-a lungul Axei prioritare TEN-T nr. 7, ceea ce va produce creșterea nivelurilor de poluare în aceste regiuni. De asemenea, procesul în sine de construire a drumurilor va avea un impact negativ semnificativ.
Diminuarea impactului transporturilor asupra calității aerului în mediul urban și cel rural	1	Rețeaua de autostrăzi este proiectată astfel încât să ocolească zonele urbane și rurale; în consecință, se prevede că impactul negativ al traficului rutier asupra calității aerului din așezări va fi redus la minim. Efectul produs va fi intensificarea traficului rutier și creșterea poluării aerului, de aceea, se prevede un anumit impact general negativ.
Limitarea poluării apei datorate surselor de poluare punctiforme și difuze	-0,5	Modernizarea drumurilor va reduce într-o anumită măsură poluarea apei datorată transporturilor, odată cu facilitarea unui trafic mai fluent și mai eficient, în cazul în care vor fi introduse și sisteme de colectare și evacuare a apei.
Limitarea poluării punctiforme și difuze a solului	0	Se prevede o scădere relativă a emisiilor, datorită îmbunătățirii sistemelor de transport. Va exista o reducere relativă a poluării solului, însă noile drumuri și secțiuni de infrastructură vor expune poluării difuze noi arii de sol. Se prevede un anumit impact negativ.
Diminuarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transport	-1	Dezvoltarea de coridoare rutiere noi și modernizate va duce întotdeauna la creșterea traficului rutier și a consumului de combustibil și, prin urmare, a emisiilor, printre care și cele de gaze cu efect de seră. Cu toate acestea, drumurile modernizate pot contribui la reducerea consumului de combustibil, astfel încât emisiile vor fi mai scăzute.

<b>Domeniul cheie de intervenție 1.1:</b> Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii rutiere de-a lungul Axei prioritare TEN-T nr. 7		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Evaluare</b>	<b>Comentarii privind efectele potențiale asupra mediului</b>
Protejarea și îmbunătățirea condițiilor și funcțiilor ecosistemelor terestre, acvatice și marine împotriva degradării antropogene, fragmentării habitatelor și defrișării	-1	Activitățile din cadrul acestui domeniu cheie de intervenție sunt axate pe construirea de noi autostrăzi și drumuri ocolitoare pentru orașele care se găsesc de-a lungul Axei prioritare nr. 7 sau care sunt adiacente acesteia. Drumurile noi și cele modernizate pot afecta puternic ecosistemele și pot cauza fragmentarea habitatelor atât în timpul construcției, cât și după, mai ales în cazul construirii de noi secțiuni de drumuri. Dezvoltarea infrastructurii rutiere va provoca degradarea antropogenă, fragmentarea habitatului și defrișări de dimensiuni semnificative și, prin urmare, se impune aplicarea procedurilor de realizare a evaluării de mediu EIA.
Conservarea diversității naturale a faunei, florei și habitatelor din ariile naturale protejate și din ariile potențiale ale rețelei Natura 2000	-1	Dezvoltarea infrastructurii rutiere a rețelei TEN-T va provoca fragmentări suplimentare ale habitatelor și peisajelor naturale. Este necesar să se acorde atenție măsurilor de atenuare care ar trebui implementate în paralel cu procesul de construire a infrastructurii de transport, în vederea diminuării fragmentării peisajului natural din ariile naturale și ariile rețelei Natura 2000. Se recomandă respectarea în totalitate a procedurii de evaluare de mediu EIA în scopul aplicării celor mai bune soluții pentru secțiunile care intersectează ariile protejate și ariile rețelei Natura 2000.
Facilitarea ameliorării sănătății publice prin implementarea de măsuri ce vizează prevenirea poluării	1	Se prevede o contribuție la poluarea fonică și a poluării aerului, însă, în același timp, și o reducere relativă a acestor forme de poluare datorate îmbunătățirii infrastructurii și scurtării călătoriei. Dezvoltarea rețelei TEN-T va duce la îmbunătățirea calității aerului în zonele urbane, prin transferul transportului rutier în afara orașelor, ceea ce va permite creșterea calității mediului ambiant din locațiile urbane.
Îmbunătățirea condițiilor din așezări și protejarea acestora împotriva noxelor datorate transporturilor, în special a zgomotului și vibrațiilor	1	Se prevede o contribuție la poluarea fonică și a aerului datorată construirii de drumuri, însă dacă se vor construi drumuri ocolitoare pentru traficul rutier, acestea vor reduce zgomotul și vibrațiile și le vor transfera din mediul urban în cel rural.

<b>Domeniul cheie de intervenție 1.1:</b> Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii rutiere de-a lungul Axei prioritare TEN-T nr. 7		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Evaluare</b>	<b>Comentarii privind efectele potențiale asupra mediului</b>
Creșterea protecției populației împotriva riscurilor asociate accidentelor de trafic	1	Dezvoltarea infrastructurii rutiere a rețelei TEN-T va duce la îmbunătățirea condițiilor de transport, scurtând durate călătoriei, reducând numărul așezărilor ocolite de drumuri și diminuând numărul accidentelor. Viteza mai mare de deplasare și numărul mărit al autovehiculelor aflate în trafic va crește riscul accidentelor.
Creșterea protecției populației împotriva riscurilor asociate dezastrelor naturale și accidentelor industriale cauzate de transport	1	Dezvoltarea infrastructurii rutiere a rețelei TEN-T va duce la îmbunătățirea condițiilor de transportare a bunurilor periculoase și la diminuarea numărului accidentelor. Impactul asupra reducerii riscurilor asociate dezastrelor naturale are valoare minimă sau zero.
Limitarea utilizării diferitelor resurse naturale folosite în sectorul transport	-1	Dezvoltarea infrastructurii rutiere va crește consumul de resurse naturale atât în timpul perioadei de construcție propriu-zise, cât și ulterior acesteia, prin creșterea consumului de combustibili; ea va crește însă eficiența combustibililor per kilometru și tonă de bunuri transportată. Este foarte dificil de evaluat economia de combustibil datorată condițiilor mai bune de deplasare rutieră <i>versus</i> consumul suplimentar de combustibil datorat sporirii traficului rutier pe drumurile noi sau modernizate. Specialiștii consideră că economia de combustibil ar trebui să fie mai mare decât consumul suplimentar deoarece pe termen scurt și lung, traficul rutier poate crește, însă economia de combustibil va fi mai mare.
Reducerea volumului de deșuri generate, creșterea nivelului de recuperare a deșeurilor, precum și facilitarea reciclării tuturor deșeurilor	0	Facilitarea reciclării deșeurilor de construcție generate în timpul construirii drumurilor poate avea un efect pozitiv. Îmbunătățirea calității drumurilor va duce la utilizarea unui număr mai mare de autoturisme noi și, prin urmare, la creșterea volumului de deșuri provenite de la autoturismele vechi. Lipsa infrastructurii de reciclare a autoturismelor va avea un impact negativ indirect.
Asigurarea protejării patrimoniului natural și cultural împotriva fragmentării datorate coridoarelor de transport.	-2	Dezvoltarea infrastructurii rutiere a rețelei TEN-T va provoca fragmentări suplimentare ale habitatelor și peisajelor naturale. Este necesar să se acorde atenție măsurilor de atenuare care ar trebui implementate în paralel cu procesul de construire a infrastructurii de transport. Aceste măsuri pot fi planificate doar dacă se realizează evaluări de mediu EIA adecvate.

<b>Domeniul cheie de intervenție 1.1:</b> Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii rutiere de-a lungul Axei prioritare TEN-T nr. 7		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Evaluare</b>	<b>Comentarii privind efectele potențiale asupra mediului</b>
Conservarea, protejarea și reabilitarea zonei costiere a Mării Negre prin asigurarea protejării patrimoniului natural (inclusiv a ecosistemelor acvatice și terestre) și a celui cultural în vederea dezvoltării durabile a acestei regiuni	0	Nu există nici o legătură sau există o legătură indirectă care nu poate fi evaluată.
Îmbunătățirea eficienței energetice și a eficienței utilizării de resurse energetice	1	Îmbunătățirea infrastructurii rutiere și feroviare va permite creșterea eficienței energetice (consum mai bun de combustibili și produse petroliere pe kilometru parcurs, respectiv tonă de bunuri transportate) și, în consecință, se prevede un efect pozitiv.
Facilitarea producerii de energie pe bază de resurse regenerabile	0	Nu există nici o legătură sau există o legătură indirectă care nu poate fi evaluată.
Îmbunătățirea calității combustibililor utilizați de vehiculele de transport, în vederea diminuării consumului de benzină conținând plumb și a celui de motorină conținând sulf, precum și sprijinirea utilizării combustibililor ecologici (de ex. a biocombustibilului)	0	Îmbunătățirea infrastructurii de transport va duce la creșterea consumului de combustibili și, prin urmare, la creșterea cererii de combustibili. Aceasta va duce în mod indirect la promovarea dezvoltării combustibililor ecologici, însă efectul va fi redus și dificil de estimat; de aceea, se impune aplicarea în paralel a unor măsuri suplimentare.
Dezvoltarea transportului ecologic (în special a sistemului de transport public și a transportului multimodal)	1	Îmbunătățirea și modernizarea drumurilor vor duce la creșterea traficului rutier și, prin urmare, la creșterea cererii în domeniul transportului rutier. Acest efect va fi sporit dacă se vor realiza conexiuni adecvate cu zonele urbane și cu transportul regional.
Reducerea costurilor externe ale transportului (legate de zgomot, poluarea aerului și schimbările climatice, accidente, avarii ale infrastructurii și ambuteiajele din trafic)	1	Construirea infrastructurii rutiere a rețelei TEN-T va provoca intensificarea traficului rutier (și, prin urmare, a costurilor externe) în anumite regiuni (care nu includ zonele urbane și rurale). Dacă dezvoltarea din acest domeniu va fi corelată cu noi sisteme de taxare pentru utilizarea drumurilor modernizate, se va reuși internalizarea într-o anumită măsură a efectelor asupra mediului înconjurător. Se prevede reducerea congestiilor de trafic și a nivelului de poluare a aerului, datorită ocolirii așezărilor și, în consecință, se prevede un efect pozitiv.

<b>Domeniul cheie de intervenție 1.1:</b> Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii rutiere de-a lungul Axei prioritare TEN-T nr. 7		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Evaluare</b>	<b>Comentarii privind efectele potențiale asupra mediului</b>
Reducerea intensității traficului rutier	0	Construirea infrastructurii rutiere a rețelei TEN-T va duce la intensificarea traficului rutier (și, prin urmare, la creșterea costurilor externe). Contribuție potențială la reducerea numărului de autovehicule grele care circulă pe drumurile principale ar trebui să aibă un efect pozitiv.
<b>Propunere de reformulare (dacă există) a domeniului cheie de intervenție:</b> Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii rutiere <b>durabile</b> de-a lungul Axei prioritare TEN-T nr. 7		
<b>Recomandările SEA (ex. condiții de implementare, criteriile de selecție):</b> Dezvoltarea infrastructurii rutiere va provoca degradarea antropogenă, fragmentarea habitatelor și defrișări de dimensiuni semnificative și, de aceea, se propune nu numai realizarea evaluărilor de mediu EIA pentru secțiunile de drum planificate, dar, în vederea reducerii impactului negativ, și a realizării evaluării strategice de mediu SEA pentru întreaga lungime de drum pentru a putea elimina efectul de „segmentare a întregului”. Ar trebui acordată atenție fragmentării habitatelor, reciclării materialelor de construcție utilizate la construirea drumurilor, precum și măsurilor ce vizează diminuarea vibrațiilor și zgomotului.		

<b>Domeniul cheie de intervenție 1.2:</b> Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de cale ferată de-a lungul Axei prioritare TEN-T nr. 22		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Evaluare</b>	<b>Comentarii privind efectele potențiale asupra mediului</b>
Menținerea calității aerului în limitele impuse de normele legale și îmbunătățirea calității aerului	2	Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii transportului feroviar de-a lungul Axei prioritare TEN-T nr. 22 vor reduce la minim nivelurile de poluare a aerului de-a lungul acestui coridor de transport. Îmbunătățirea infrastructurii de cale ferată va conduce la atragerea mai multor pasageri, iar nivelul poluării aerului per pasager se va diminua. Dezvoltarea infrastructurii de cale ferată de-a lungul acestei axe prioritare a TEN-T va diminua poluarea relativă a aerului și va permite creșterea volumului transportului de pasageri și marfă pe calea ferată și, în consecință, se prevede un efect pozitiv.
Diminuarea impactului transporturilor asupra calității aerului în mediul urban și cel rural	2	Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii de cale ferată de-a lungul axei prioritare TEN-T nr. 22 vor reduce la minim nivelurile de poluare de-a lungul acestui coridor de transport; de asemenea, ele pot diminua traficul rutier.

<b>Domeniul cheie de intervenție 1.2: Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de cale ferată de-a lungul Axei prioritare TEN-T nr. 22</b>		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Evaluare</b>	<b>Comentarii privind efectele potențiale asupra mediului</b>
Limitarea poluării apei datorate surselor de poluare punctiforme și difuze	1	Dezvoltarea acestui sector va avea ca efecte intensificarea traficului feroviar, construirea de noi ramuri de căi ferate și creșterea poluării apei datorate scurgerilor pluviale. În vederea reducerii impactului negativ, trebuie elaborate măsuri de diminuare a poluării apei și a eroziunii.
Limitarea poluării punctiforme și difuze a solului	0,5	Dezvoltarea acestui sector va avea ca efecte intensificarea traficului feroviar, construirea de noi ramuri de căi ferate și creșterea poluării solului. În vederea reducerii impactului negativ, trebuie elaborate măsuri de diminuare a poluării solului și a eroziunii acestuia.
Diminuarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transport	2	Îmbunătățirea infrastructurii feroviare va atrage mai mulți pasageri, iar nivelul de gaze cu efect de seră per pasager se va diminua. Se prevede un efect pozitiv.
Protejarea și îmbunătățirea condițiilor și funcțiilor ecosistemelor terestre, acvatice și marine împotriva degradării antropogene, fragmentării habitatelor și defrișării	-1	Construirea de infrastructuri feroviare noi va avea impact asupra ecosistemelor, habitatelor și nivelului defrișării, mai ales în cazul construirii de noi ramuri de căi ferate. Activitățile prevăzute în cadrul acestei axe a POST vizează realizarea interoperabilității infrastructurii feroviare pe axa prioritară TEN-T nr. 22, precum și îmbunătățirea calității serviciilor feroviare prin modernizarea infrastructurii și creșterea vitezei maxime operaționale la 160 km/h pentru trenurile de pasageri și la 120 km/h pentru trenurile de marfă. În consecință, aceste activități pot afecta grav ecosistemele și pot duce la fragmentarea habitatelor traversate de aceste infrastructuri.
Conservarea diversității naturale a faunei, florei și habitatelor din ariile naturale protejate și din ariile potențiale ale rețelei Natura 2000	-1	Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii de transport, inclusiv a celei feroviare, vor avea efecte nocive asupra habitatelor naturale din ariile naturale protejate dacă noile coridoare alese vor traversa aceste regiuni. În același timp, impactul produs de căile ferate este mai puțin periculos din punctul de vedere al mediului înconjurător decât infrastructurile celorlalte mijloace de transport (de ex. drumuri) deoarece acestea din urmă susțin mijloacele de transport necologice. Se recomandă realizarea evaluării de mediu EIA în vederea diminuării impactului negativ.



<b>Domeniul cheie de intervenție 1.2:</b> Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de cale ferată de-a lungul Axei prioritare TEN-T nr. 22		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Evaluare</b>	<b>Comentarii privind efectele potențiale asupra mediului</b>
Facilitarea ameliorării sănătății publice prin implementarea de măsuri ce vizează prevenirea poluării	1	Diminuarea poluării prin creșterea vitezei trenurilor, prin facilitarea sporirii rapidității și volumului transportului de bunuri, precum și prin potențialul transfer al transportului de mărfuri de pe sistemul rutier pe sistemul feroviar va contribui la ameliorarea sănătății publice.
Îmbunătățirea condițiilor din așezări și protejarea acestora împotriva noxelor datorate transporturilor, în special a zgomotului și vibrațiilor	1	Îmbunătățirea infrastructurii de cale ferată va avea un anumit impact suplimentar datorită creșterii traficului feroviar și a vitezei de deplasare. Trebuie planificate măsuri de protecție a locuitorilor împotriva expunerii sporite la zgomot și vibrații, prin restricționarea vitezei și traficului feroviar pe timpul nopții.
Creșterea protecției populației împotriva riscurilor asociate accidentelor de trafic	1	Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii de cale ferată prin îmbunătățirea infrastructurii de-a lungul Axei prioritare TEN-T nr. 22 vor reduce puternic numărul accidentelor de trafic.
Creșterea protecției populației împotriva riscurilor asociate dezastrelor naturale și accidentelor industriale cauzate de transport	1	Riscul asociat accidentelor industriale și transportării de mărfuri periculoase pe calea ferată va fi diminuat prin modernizarea și consolidarea infrastructurii. Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii de cale ferată de-a lungul axei prioritare TEN-T nr. 22 vor reduce puternic numărul accidentelor, inclusiv a celor în care sunt antrenate mărfuri periculoase, însă nu va avea nici un efect asupra dezastrelor naturale.
Limitarea utilizării diferitelor resurse naturale folosite în sectorul transport	1	Va exista o anumită creștere a consumului de resurse naturale din cauza intensificării traficului, însă eficiența va fi sporită.
Reducerea volumului de deșeuri generate, creșterea nivelului de recuperare a deșeurilor, precum și facilitarea reciclării tuturor deșeurilor	0	Intensificarea utilizării infrastructurii de cale ferată va duce la o anumită creștere a volumului deșeurilor generate, din cauza uzării echipamentelor vechi. Trebuie propuse măsuri de atenuare în vederea diminuării impactului potențial indirect și direct (datorat îndepărtării șinelor vechi de cale ferată).

<b>Domeniul cheie de intervenție 1.2:</b> Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de cale ferată de-a lungul Axei prioritare TEN-T nr. 22		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Evaluare</b>	<b>Comentarii privind efectele potențiale asupra mediului</b>
Asigurarea protejării patrimoniului natural și cultural împotriva fragmentării datorate coridoarelor de transport	-1	<p>Construirea noii infrastructuri de cale ferată va avea impact asupra patrimoniului natural și cultural, mai ales datorită lucrărilor de extindere.</p> <p>Activitățile din cadrul acestei axe a POST vizează realizarea inter-operabilității infrastructurii de cale ferată de-a lungul axei prioritare TEN-T nr. 22, precum și îmbunătățirea calității serviciilor feroviare prin modernizarea infrastructurii și creșterea vitezei maxime operaționale la 160 km/h pentru trenurile de pasageri și la 120 km/h pentru trenurile de marfă. În consecință, aceste activități pot afecta (însă nu grav) ecosistemele și pot duce la fragmentarea habitatelor traversate de aceste infrastructuri.</p> <p>Trebuie acordată atenție măsurilor de atenuare care ar trebui implementate în paralel cu procesul de construcție a infrastructurii de transport, aceste măsuri putând fi elaborate cu ajutorul procedurilor de evaluări de mediu EIA și SEA.</p>
Conservarea, protejarea și reabilitarea zonei costiere a Mării Negre prin asigurarea protejării patrimoniului natural (inclusiv a ecosistemelor acvatice și terestre) și a celui cultural în vederea dezvoltării durabile a acestei regiuni	0	Nu există nici o legătură sau există o legătură indirectă secundară.
Îmbunătățirea eficienței energetice și a eficienței utilizării de resurse energetice	1	Promovarea transportului feroviar va contribui la utilizarea eficientă a combustibililor. Dezvoltarea infrastructurii prezintă un efect pozitiv potențial semnificativ.
Facilitarea producerii de energie pe bază de resurse regenerabile	0	Nu există nici o legătură directă.
Îmbunătățirea calității combustibililor utilizați de vehiculele de transport, în vederea diminuării consumului de benzină conținând plumb și a celui de motorină conținând sulf, precum și sprijinirea utilizării combustibililor ecologici (de ex. a biocombustibilului)	0	Nu există nici o legătură directă. Va exista un anumit efect indirect secundar datorită necesarului sporit de combustibili și dezvoltării biocombustibilului pentru transportul feroviar.

<b>Domeniul cheie de intervenție 1.2:</b> Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de cale ferată de-a lungul Axei prioritare TEN-T nr. 22		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Evaluare</b>	<b>Comentarii privind efectele potențiale asupra mediului</b>
Dezvoltarea transportului ecologic (în special a sistemului de transport public și a transportului multimodal)	1	Modernizarea infrastructurii de cale ferată are legătură directă cu dezvoltarea transportului ecologic. Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii de cale ferată de-a lungul axei prioritare TEN-T nr. 22 vor încuraja utilizarea transportului feroviar și vor avea un efect pozitiv semnificativ.
Reducerea costurilor externe ale transportului (legate de zgomot, poluarea aerului și schimbările climatice, accidente, avarii ale infrastructurii și congestia traficului)	2	Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii de cale ferată de-a lungul axei prioritare TEN-T nr. 22 vor încuraja dezvoltarea transportului ecologic, ceea ce va duce la diminuări importante ale costurilor externe, în special a celor legate de congestiile de trafic și poluarea datorată transportului.
Reducerea intensității traficului rutier	1	Îmbunătățirea căilor ferate va conduce probabil la reducerea intensității traficului rutier. Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii de cale ferată de-a lungul Axei prioritare TEN-T nr. 22 vor încuraja dezvoltarea transportului ecologic ca alternativă la transportul rutier.
<b>Propunere de reformulare (dacă există) a domeniului cheie de intervenție:</b> Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii <b>durabile</b> de cale ferată de-a lungul Axei prioritare TEN-T nr. 22		
<b>Recomandările SEA (ex. condiții de implementare, criterii de selecție):</b> Trebuie acordată atenție fragmentării habitatelor naturale datorate construirii noii infrastructuri, precum și nivelului de zgomot din apropierea așezărilor. Se recomandă realizarea evaluării strategice de mediu SEA pentru întreaga secțiune de cale ferată, pentru a putea elimina efectul de „segmentare a întregului”, în scopul de a asigura aplicarea celor mai bune soluții de contracarare a fragmentării habitatelor naturale și de îmbunătățire a conservării acestora, precum și aplicarea soluțiilor optime pentru accesarea intermodală a căilor ferate.		

<b>Domeniul cheie de intervenție 1.3:</b> Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii navale de-a lungul axei prioritare TEN-T nr. 18		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Evaluare</b>	<b>Comentarii privind efectele potențiale asupra mediului</b>
Menținerea calității aerului în limitele impuse de normele legale și îmbunătățirea calității aerului	0	Dezvoltarea acestei infrastructuri va avea ca efecte intensificarea traficului și creșterea nivelului poluării aerului. Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii navale vor duce la îmbunătățirea calității aerului deoarece vor sprijini diminuarea traficului rutier prin transferul cererii de transport rutier către transportul naval. Pentru a reduce impactul este recomandată utilizarea unui combustibil de calitate îmbunătățită.

<b>Domeniul cheie de intervenție 1.3:</b> Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii navale de-a lungul axei prioritare TEN-T nr. 18		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Evaluare</b>	<b>Comentarii privind efectele potențiale asupra mediului</b>
Diminuarea impactului transporturilor asupra calității aerului în mediul urban și cel rural	0	Dezvoltarea acestei infrastructuri va avea ca efecte intensificarea traficului și creșterea nivelului poluării aerului. Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii navale vor duce la îmbunătățirea calitatea aerului deoarece vor sprijini diminuarea traficului rutier prin transferul cererii de transport rutier către transportul naval. În același timp, calitatea aerului din zonele urbane cu porturi de dimensiuni mari va fi afectată de intensificarea transportului naval, însă această situație se prevede doar pentru puține regiuni (de ex. porturile Giurgiu și Brăila). Trebuie propuse măsuri de atenuare prin intermediul procedurilor de evaluare de mediu EIA.
Limitarea poluării apei datorate surselor de poluare punctiforme și difuze	-1	Intensificarea traficului naval va duce la creșterea poluării apei. Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii navale vor duce la diminuarea poluării apei, prin adoptarea măsurilor necesare.
Limitarea poluării punctiforme și difuze a solului	0	Modernizarea și îmbunătățirea infrastructurii navale vor diminua poluarea solului. Se prevede un anumit efect pozitiv în acest sens, însă intensificarea poluării apei și a aerului, datorată traficului sporit, va avea un anumit impact negativ.
Diminuarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transport	0	Dezvoltarea acestei infrastructuri va avea ca efecte intensificarea traficului și creșterea poluării aerului și a emisiilor de gaze cu efect de seră. Creșterea eficienței deplasărilor va avea un efect pozitiv.
Protejarea și îmbunătățirea condițiilor și funcțiilor ecosistemelor terestre, acvatice și marine împotriva degradării antropogene, fragmentării habitatelor și defrișării	-1	Dezvoltarea infrastructurii navale va avea un impact semnificativ asupra funcțiilor ecosistemelor acvatice ale Dunării și Deltei Dunării. Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii navale vor afecta ecosistemele prin adâncirea albiilor, intensificarea traficului naval și regularizarea fluviului.

<b>Domeniul cheie de intervenție 1.3:</b> Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii navale de-a lungul axei prioritare TEN-T nr. 18		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Evaluare</b>	<b>Comentarii privind efectele potențiale asupra mediului</b>
Conservarea diversității naturale a faunei, florei și habitatelor din ariile naturale protejate și din ariile potențiale ale rețelei Natura 2000	-1	Dezvoltarea infrastructurii navale va avea un impact semnificativ asupra funcțiilor ecosistemelor acvatice ale Dunării desemnate ca arii naturale protejate și viitoare arii ale rețelei Natura 2000. Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii navale și a transportului pe apă vor avea efecte nocive asupra habitatelor naturale din ariile protejate și, în special, asupra Deltei Dunării. Reducerea la minim a acestui impact poate fi realizată prin propunerea de măsuri în cadrul evaluărilor de mediu EIA realizate pentru proiecte.
Facilitarea ameliorării sănătății publice prin implementarea de măsuri ce vizează prevenirea poluării	1	Modernizarea infrastructurii navale vor duce la ameliorarea sănătății publice deoarece vor sprijini diminuarea intensității traficului rutier. Transferul cererii de transport rutier către transportul naval va duce la scăderea într-o anumită măsură a nivelului poluării aerului. În același timp, calitatea aerului și nivelul de zgomot și vibrații din zonele urbane cu porturi de dimensiuni mari vor fi afectate de intensificarea transportului naval, însă această situație se prevede doar pentru puține regiuni (de ex. porturile Giurgiu și Brăila). În general, însă, efectele produse de modernizare vor fi pozitive.
Îmbunătățirea condițiilor din așezări și protejarea acestora împotriva noxelor datorate transporturilor, în special a zgomotului și vibrațiilor	0	Calitatea aerului și nivelul de zgomot și vibrații din zonele urbane cu porturi de dimensiuni mari vor fi afectate de intensificarea transportului naval. Intensificarea traficului va duce la creșterea nivelului de zgomotul de-a lungul rutelor de navigație.
Creșterea protecției populației împotriva riscurilor asociate accidentelor de trafic	0,5	Modernizarea infrastructurii navale va diminua riscul de accidente industriale (prin îmbunătățirea condițiilor de transportare a mărfurilor periculoase pe calea apei), precum și riscurile asociate accidentelor generale de trafic naval; cu toate acestea, intensificarea traficului naval va spori aceste riscuri într-o anumită măsură.

<b>Domeniul cheie de intervenție 1.3:</b> Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii navale de-a lungul axei prioritare TEN-T nr. 18		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Evaluare</b>	<b>Comentarii privind efectele potențiale asupra mediului</b>
Creșterea protecției populației împotriva riscurilor asociate dezastrelor naturale și accidentelor industriale cauzate de transport	1	Regularizarea cursului fluviului va reduce riscurile asociate accidentelor industriale navale și accidentelor de trafic naval, însă impactul acesteia asupra protecției împotriva dezastrelor naturale poate fi indirect sau secundar. Se prevede creșterea într-o anumită măsură a protecției împotriva dezastrelor naturale cu condiția ca în cadrul acestui domeniu major de intervenție să se susțină realizarea de diguri de protecție.
Limitarea utilizării diferitelor resurse naturale folosite în sectorul transport	0	Intensificarea traficului naval va duce la creșterea utilizării diferitelor resurse naturale (petrol și produse petroliere) și, în consecință, se prevede un anumit impact; în același timp, însă, va crește eficiența utilizării.
Reducerea volumului de deșeuri generate, creșterea nivelului de recuperare a deșeurilor, precum și facilitarea reciclării tuturor deșeurilor	0	Implementarea activităților prevăzute vor genera o anumită cantitate de deșeuri și, de aceea, trebuie elaborate măsuri care să asigure reciclarea și re folosirea deșeurilor generate de transportul naval.
Asigurarea protejării patrimoniului natural și cultural împotriva fragmentării datorate coridoarelor de transport	-1	Dezvoltarea infrastructurii navale va avea un impact semnificativ negativ asupra funcțiilor ecosistemelor acvatice și marine, în special în regiunea Deltei Dunării. Lucrările de modernizare și renovare din anumite porturi vor avea anumite efecte pozitive asupra patrimoniului cultural.
Conservarea, protejarea și reabilitarea zonei costiere a Mării Negre prin asigurarea protejării patrimoniului natural (inclusiv a ecosistemelor acvatice și terestre) și a celui cultural în vederea dezvoltării durabile a acestei regiuni	0	Această operațiune se referă la axa prioritară TEN-T 18, care include fluviul Dunărea pe toată lungimea sa, canalul Marea Neagră până în portul Constanța, precum și canalul Midia-Poarta Albă. Ea vizează dezvoltarea infrastructurii de transport pe apele interioare din România în scopul intensificării utilizării acesteia și, prin urmare, nu există nici o legătură cu zona costieră a Mării Negre.
Îmbunătățirea eficienței energetice și a eficienței utilizării de resurse energetice	1	Vor exista îmbunătățiri ale eficienței energetice în sectorul transportului naval, datorită renovării și reabilitării infrastructurii.

<b>Domeniul cheie de intervenție 1.3:</b> Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii navale de-a lungul axei prioritare TEN-T nr. 18		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Evaluare</b>	<b>Comentarii privind efectele potențiale asupra mediului</b>
Facilitarea producerii de energie pe bază de resurse regenerabile	0	Nu există nicio legătură directă. Datorita angajamentului national de a atinge o crestere de 2% a nivelului consumului de bicomustibili, exista un potential de incurajare a beneficiarilor sa utilizeze acest tip de combustibil si sa se acorde prioritate acestor tipuri de proiecte
Îmbunătățirea calității combustibililor utilizați de vehiculele de transport, în vederea diminuării consumului de benzină conținând plumb și a celui de motorină conținând sulf, precum și sprijinirea utilizării combustibililor ecologici (de ex. a bio-combustibilului)	1	Nu există nicio legătură directă.
Dezvoltarea transportului ecologic (în special a sistemului de transport public și a transportului multimodal)	1	Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii navale susțin în mod direct un transport care respectă mai mult mediul înconjurător, datorită potențialului acesteia de a reduce traficul de autoturisme particulare, care are consum foarte mare de energie și care este foarte nociv pentru mediul înconjurător. Transferul de la transportul rutier către cel naval este considerat a fi ecologic și, prin urmare, poate avea un efect pozitiv semnificativ.
Reducerea costurilor externe ale transportului (legate de zgomot, poluarea aerului și schimbările climatice, accidente, avarii ale infrastructurii și congestia traficului)	1	Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii navale vor duce la diminuarea costurilor externe ale transportului deoarece vor sprijini diminuarea traficului rutier prin transferul cererii de transport rutier către transportul naval, vor reduce congestiile de trafic pe arterele rutiere urbane și regionale și vor reduce numărul accidentelor.
Reducerea intensității traficului rutier	1	Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii navale vor sprijini diminuarea traficului rutier prin transferul cererii de transport rutier către transportul naval.
<b>Propunere de reformulare (dacă există) a domeniului cheie de intervenție:</b>		

<b>Domeniul cheie de intervenție 1.3:</b> Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii navale de-a lungul axei prioritare TEN-T nr. 18		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Evaluare</b>	<b>Comentarii privind efectele potențiale asupra mediului</b>
<p><b>Recomandările SEA (ex. condiții de implementare, criterii de selecție):</b></p> <p>Se recomandă ca lucrările structurale ce vizează modificarea albiei râurilor să se realizeze prin utilizarea de materiale și tehnologii ecologice.</p> <p>Trebuie realizate evaluări de mediu EIA pentru a asigura reducerea la minim a impactului asupra habitatelor naturale acvatică și de deltă, precum și pentru a propune măsuri în sprijinul reabilitării și conservării patrimoniului natural și cultural și în sprijinul conservării energiei. Pe de altă parte propunem ca atunci când un proiect impune modificări morfologice ireversibile, cu impact de mediu să fie impuse <b>masuri ecologice compensatorii</b> (renaturarea altor zone, inundarea altor suprafețe etc.).</p>		



**Axa prioritară 2 – „Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii naționale de transport în afara Axelor prioritare TEN-T”**

<b>Domeniul cheie de intervenție 2.1:</b> Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii rutiere naționale		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Evaluare</b>	<b>Comentarii privind efectele potențiale asupra mediului</b>
Menținerea calității aerului în limitele impuse de normele legale și îmbunătățirea calității aerului	-1	Fiecare operațiune de modernizare și dezvoltare a infrastructurii rutiere oferă condiții mai bune de trafic, astfel încât este foarte posibil să se obțină efectul invers celui dorit: scăderea calității aerului. Va exista un impact negativ important, cel puțin în timpul perioadei de construcție a drumurilor. Dezvoltarea de noi drumuri naționale va avea drept consecințe intensificarea traficului rutier și creșterea nivelului poluării aerului, însă noile secțiuni de drum pot devia traficul în afara orașelor și așezărilor aglomerate, producând astfel un anumit efect pozitiv.
Diminuarea impactului transporturilor asupra calității aerului în mediul urban și cel rural	-1	Îmbunătățirea infrastructurii rutiere stimulează de obicei cererea de autoturisme și transport rutier. Dacă nu se iau măsuri complementare, calitatea aerului, în special în zonele urbane și rurale, va fi afectată și vor exista „puncte fierbinți” în intersecțiile congestionate. În timpul perioadei de operare se va înregistra un ușor efect pozitiv datorat optimizării traficului rutier. Aceste operațiuni vizează modernizarea și dezvoltarea secțiunilor infrastructurii de drumuri naționale care sunt amplasate în afara axelor prioritare TEN-T. Aceste secțiuni vor intersecta în principal zonele urbane și, de aceea, vor avea un impact negativ major.
Limitarea poluării apei datorate surselor de poluare punctiforme și difuze	0	Dezvoltarea noilor secțiuni de infrastructură rutieră va duce la diminuarea poluării apei, datorită intensificării traficului de-a lungul noilor secțiuni de drumuri.
Limitarea poluării punctiforme și difuze a solului	0	Dezvoltarea noilor drumuri naționale va avea drept consecințe intensificarea traficului rutier și creșterea nivelurilor de poluare și eroziune ale solului. Eroziunea solului va fi parțial atenuată dacă vor fi implementate măsuri de atenuare.

<b>Domeniul cheie de intervenție 2.1:</b> Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii rutiere naționale		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Evaluare</b>	<b>Comentarii privind efectele potențiale asupra mediului</b>
Diminuarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transport	-2	Dezvoltarea și modernizarea noilor secțiuni de drumuri naționale vor duce la creșterea traficului rutier și a consumului de combustibili, sporind astfel emisiile de gaze cu efect de seră. Dezvoltarea acestora va avea ca efect intensificarea traficului, care va duce la rândul său la creșterea poluării și a emisiilor de gaze cu efect de seră.
Protejarea și îmbunătățirea condițiilor și funcțiilor ecosistemelor terestre, acvatice și marine împotriva degradării antropogene, fragmentării habitatelor și defrișării	-1	Dezvoltarea noilor secțiuni de drumuri naționale (în special, a autostrăzilor) va produce un impact major asupra fragmentării habitatelor și ecosistemelor atât în timpul perioadei de construcție, cât și ulterior acesteia. Este necesar să se acorde atenție măsurilor de atenuare care ar trebui implementate în paralel cu lucrările de construcție a infrastructurii rutiere.
Conservarea diversității naturale a faunei, florei și habitatelor din ariile naturale protejate și din ariile potențiale ale rețelei Natura 2000	-1	Dezvoltarea noilor drumuri naționale (în special, a autostrăzilor) va avea un impact semnificativ deoarece va afecta funcțiile ecosistemelor terestre și acvatice din ariile naturale protejate și din ariile Natura 2000. Este necesar să se acorde atenție măsurilor de atenuare a impactului, care ar trebui implementate în paralel cu lucrările de construcție a infrastructurii rutiere.
Facilitarea ameliorării sănătății publice prin implementarea de măsuri ce vizează prevenirea poluării	-1	Lucrările de construcție (efect pe termen scurt) și intensificarea traficului (efect pe termen lung) vor contribui la creșterea poluării aerului, în special la periferia așezărilor, și vor afecta nivelul de sănătate publică. Se prevede un impact general negativ; cu toate acestea, îmbunătățirea infrastructurii va duce la diminuarea congestiilor din așezări și, în consecință, la ameliorarea condițiilor de sănătate ale populației acestora. În timpul fazei de construcție trebuie propuse măsuri de atenuare a efectelor negative.

<b>Domeniul cheie de intervenție 2.1:</b> Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii rutiere naționale		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Evaluare</b>	<b>Comentarii privind efectele potențiale asupra mediului</b>
Îmbunătățirea condițiilor din așezări și protejarea acestora împotriva noxelor datorate transporturilor, în special a zgomotului și vibrațiilor	-1	Lucrările de construcție și modernizare vor contribui, pe termen scurt, la creșterea nivelurilor de zgomot și vibrații, însă se prevede o anumită descreștere a acestora datorită modernizării drumurilor, în special dacă vor fi ocolite așezările. Trebuie planificate măsuri de atenuare a impactului în situațiile în care intensificarea traficului se va produce în regiunile intens populate sau pe secțiunile de drum din apropierea locuințelor sau așezărilor.
Creșterea protecției populației împotriva riscurilor asociate accidentelor de trafic	1	Creșterea traficului în regiunile vizate va duce la sporirea numărului de accidente în care sunt implicați pietoni, însă numărul accidentelor rutiere va scădea.
Creșterea protecției populației împotriva riscurilor asociate dezastrelor naturale și accidentelor industriale cauzate de transport	1	Îmbunătățirea infrastructurii rutiere la nivel general poate produce un efect indirect secundar.
Reducerea volumului de deșuri generate, creșterea nivelului de recuperare a deșeurilor, precum și facilitarea reciclării tuturor deșeurilor	-0,5	Creșterea traficului va produce un anumit impact secundar asupra volumului de deșuri generate, care poate fi însă diminuat prin aplicarea unor măsuri de atenuare precum reciclarea autovehiculelor vechi, utilizarea deșeurilor din cauciuc sau plastic, spre exemplu, la construirea drumurilor sau managementul riscurilor de accidente. Este posibilă reciclarea limitată a deșeurilor provenite din construcții în timpul perioadei de construcție.
Asigurarea protejării patrimoniului natural și cultural împotriva fragmentării datorate coridoarelor de transport	-1	Modernizarea infrastructurii de drumuri naționale va avea efecte nocive asupra patrimoniului natural și a celui cultural, însă acestea vor fi mai mici decât cele produse de construcția noilor coridoare de transport (în special, a autostrăzilor). Trebuie acordată atenție măsurilor de atenuare, care ar trebui aplicate în paralel cu lucrările de construcție a infrastructurii rutiere. Se recomandă realizarea evaluărilor de mediu SEA și EIA în vederea atenuării efectelor negative asupra peisajului natural.

<b>Domeniul cheie de intervenție 2.1:</b> Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii rutiere naționale		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Evaluare</b>	<b>Comentarii privind efectele potențiale asupra mediului</b>
Conservarea, protejarea și reabilitarea zonei costiere a Mării Negre prin asigurarea protejării patrimoniului natural (inclusiv a ecosistemelor acvatice și terestre) și a celui cultural în vederea dezvoltării durabile a acestei regiuni	-1	Modernizarea infrastructurii de drumuri naționale de-a lungul zonei costiere a Mării Negre va avea efecte nocive asupra patrimoniului natural și a celui cultural. Trebuie acordată atenție măsurilor de atenuare, care ar trebui aplicate în paralel cu lucrările de construcție a infrastructurii rutiere, prin realizarea evaluării de mediu SEA sau EIA în funcție de dimensiunile proiectului.
Îmbunătățirea eficienței energetice și a eficienței utilizării de resurse energetice	-0,5	Îmbunătățirea drumurilor va duce la optimizarea eficienței energetice (timpul de deplasare și consumul de combustibil), însă va spori utilizarea de resurse naturale atât în timpul lucrărilor de construcție, cât și ulterior, datorită consumului de combustibili.
Facilitarea producerii de energie pe bază de resurse regenerabile	0	Nu există nicio legătură directă.
Îmbunătățirea calității combustibililor utilizați de vehiculele de transport, în vederea diminuării consumului de benzină conținând plumb și a celui de motorină conținând sulf, precum și sprijinirea utilizării combustibililor ecologici (de ex. a biocombustibilului)	1	Nu există nicio legătură directă.
Dezvoltarea transportului ecologic (în special a sistemului de transport public și a transportului multimodal)	1	Dacă se vor aplica unele măsuri precum dezvoltarea culoarelor pentru bicicliști și accesarea transportului multimodal din sistemul rutier național, poate exista o corelare cu dezvoltarea transportului ecologic și un efect pozitiv în acest sens. Proiectele care prevăd astfel de componente trebuie să beneficieze de prioritate.

<b>Domeniul cheie de intervenție 2.1:</b> Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii rutiere naționale		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Evaluare</b>	<b>Comentarii privind efectele potențiale asupra mediului</b>
Reducerea costurilor externe ale transportului (legate de zgomot, poluarea aerului și schimbările climatice, accidente, avarii ale infrastructurii și congestia traficului)	-1	Traficul rutier va duce la creșterea poluării, a zgomotului și a riscurilor de accidente, sporind astfel costurile externe. Dacă se vor planifica și construi secțiuni de infrastructură pentru ocolirea orașelor și a așezărilor, va avea loc o anumită diminuare a congestiilor de trafic, însă va exista un impact general asupra schimbărilor climatice și poluării suplimentare. Este evident că modernizarea infrastructurii va încuraja creșterea traficului rutier, în special în așezări, ceea ce va duce la creșterea dramatică a costurilor externe ale transportului (legate îndeosebi de traficul rutier).
Reducerea intensității traficului rutier	-1	Modernizarea infrastructurii de drumuri va duce la creșterea traficului rutier pe termen mediu și lung.
<b>Propunere de reformulare (dacă există) a domeniului cheie de intervenție:</b>		
Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii rutiere <b>prin adoptarea principiilor transportului durabil și prin asigurarea celui mai ridicat nivel posibil de protecție a mediului.</b>		
<b>Recomandările SEA (ex. condiții de implementare, criterii de selecție):</b>		
Trebuie acordată atenție măsurilor de atenuare, care ar trebui aplicate în paralel cu lucrările de construcție a infrastructurii rutiere (acordându-se o atenție specială fragmentării habitatelor, reciclării materialelor de construcție, precum și măsurilor de atenuare a vibrațiilor și zgomotului) și care pot fi obținute prin realizarea evaluării de mediu SEA sau EIA în funcție de dimensiunile proiectului, eliminându-se astfel efectul de „segmentare a întregului”.		

<b>Domeniul cheie de intervenție 2.2:</b> Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii naționale de cale ferată		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Evaluare</b>	<b>Comentarii privind efectele potențiale asupra mediului</b>
Menținerea calității aerului în limitele impuse de normele legale și îmbunătățirea calității aerului	2	Îmbunătățirea infrastructurii de cale ferată va atrage mai mulți pasageri către acest mijloc de transport, iar nivelul de poluare a aerului per pasager se va diminua. Coridoarele feroviare susțin circulația ecologică a persoanelor și bunurilor. Îmbunătățirea acestui tip de infrastructură va duce la o creștere a calității aerului.
Diminuarea impactului transporturilor asupra calității aerului în mediul urban și cel rural	1	Coridoarele feroviare susțin circulația ecologică a persoanelor și a bunurilor. Îmbunătățirea acestui tip de infrastructură va duce la creșterea calității aerului, în special în zonele urbane și rurale.
Limitarea poluării apei datorate surselor de poluare punctiforme și difuze	0,5	Modernizarea infrastructurii naționale de căi ferate va contribui la îmbunătățirea protecției calității apei; doar intensificarea traficului va crește ușor riscurile de poluare a apei, prin mărirea numărului de trenuri.
Limitarea poluării punctiforme și difuze a solului	0,5	Modernizarea infrastructurii naționale de căi ferate va contribui la îmbunătățirea protecției calității solului datorită optimizării infrastructurii, consumului mai eficient de combustibili și vitezei mari de deplasare; doar intensificarea traficului va crește ușor riscurile de poluare a solului, prin mărirea numărului de trenuri.
Diminuarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transport	2	Îmbunătățirea infrastructurii de cale ferată va atrage mai mulți pasageri către acest mijloc de transport, iar nivelul de gaze cu efect de seră/pasager se va diminua. Coridoarele feroviare susțin circulația ecologică a persoanelor și a bunurilor. Îmbunătățirea acestui tip de infrastructură va duce la o creștere a calității aerului în zonele prevăzute, inclusiv în ceea ce privește nivelul gazelor cu efect de seră.
Protejarea și îmbunătățirea condițiilor și funcțiilor ecosistemelor terestre, acvatice și marine împotriva degradării antropogene, fragmentării habitatelor și defrișării	-1	Dacă va fi susținută construcția de secțiuni noi de infrastructură feroviară, va exista un impact negativ asupra ecosistemelor și habitatelor naturale. Reabilitarea tunelurilor și podurilor de cale ferată și construirea de terasamente înalte va produce anumite efecte pozitive cu condiția aplicării de măsuri de protecție a mediului, precum amplasarea de secțiuni speciale pentru traversarea animalelor și a amfibienilor.

<b>Domeniul cheie de intervenție 2.2:</b> Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii naționale de cale ferată		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Evaluare</b>	<b>Comentarii privind efectele potențiale asupra mediului</b>
Conservarea diversității naturale a faunei, florei și habitatelor din ariile naturale protejate și din ariile potențiale ale rețelei Natura 2000	-1	Construcția de secțiuni noi de infrastructură feroviară va avea impact asupra ecosistemelor și habitatelor naturale, însă modernizarea secțiunilor existente va duce la o protecție sporită a habitatelor.
Facilitarea ameliorării sănătății publice prin implementarea de măsuri ce vizează prevenirea poluării	1	Diminuarea poluării datorată îmbunătățirii infrastructurii va contribui într-o anumită măsură la ameliorarea sănătății publice.
Îmbunătățirea condițiilor din așezări și protejarea acestora împotriva noxelor datorate transporturilor, în special a zgomotului și vibrațiilor	0	Diminuarea poluării va contribui la îmbunătățirea condițiilor din așezări și a condițiilor de mediu privind protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor. Intensificarea traficului va duce la creșterea nivelurilor de zgomot și vibrații. Se recomandă propunerea și implementarea unor măsuri de atenuare în acest sens.
Creșterea protecției populației împotriva riscurilor asociate accidentelor de trafic	1	Îmbunătățirea infrastructurii de cale ferată va duce la diminuarea numărului de accidente feroviare.
Creșterea protecției populației împotriva riscurilor asociate dezastrelor naturale și accidentelor industriale cauzate de transport	1	Va crește siguranța transporturilor de substanțe periculoase pe calea ferată, diminuându-se riscurile asociate accidentelor industriale. Îmbunătățirea infrastructurii de cale ferată va reduce numărul accidentelor feroviare în general, însă nu va contribui la atenuarea dezastrelor.
Reducerea volumului de deșuri generate, creșterea nivelului de recuperare a deșeurilor, precum și facilitarea reciclării tuturor deșeurilor	0,5	Va exista un anumit impact asupra volumului de deșuri generate, datorat lucrărilor de reconstrucție și renovare. În cadrul proiectelor trebuie elaborate și implementate activități de re folosire a deșeurilor provenite din construcții și de atenuare a impactului.
Asigurarea protejării patrimoniului natural și cultural împotriva fragmentării datorate coridoarelor de transport	-1	Dezvoltarea coridoarelor de infrastructură feroviară proiectate va duce la fragmentarea suplimentară a patrimoniului natural și cultural în situația în care se propune realizarea de noi secțiuni de cale ferată. Impactul negativ datorat noilor coridoare proiectate trebuie evaluat în cadrul evaluărilor de impact EIA.

<b>Domeniul cheie de intervenție 2.2:</b> Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii naționale de cale ferată		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Evaluare</b>	<b>Comentarii privind efectele potențiale asupra mediului</b>
Conservarea, protejarea și reabilitarea zonei costiere a Mării Negre prin asigurarea protejării patrimoniului natural (inclusiv a ecosistemelor acvatice și terestre) și a celui cultural în vederea dezvoltării durabile a acestei regiuni	0	Dezvoltarea noilor coridoare de infrastructură feroviară proiectate va avea impact asupra patrimoniului natural și cultural. În același timp însă, aceasta va permite diminuarea transportului rutier și a tipului de poluare asociată în zona costieră. Trebuie realizate evaluări de mediu EIA în vederea atenuării efectelor negative potențiale și creșterii efectelor pozitive potențiale ale dezvoltării de noi infrastructuri feroviare.
Îmbunătățirea eficienței energetice și a eficienței utilizării de resurse energetice	1	Acest domeniu cheie de intervenție va duce la creșterea eficienței energetice în transportul pe calea ferată. Promovarea transportului feroviar va contribui la îmbunătățirea eficienței utilizării de combustibili.
Facilitarea producerii de energie pe bază de resurse regenerabile	0	Nu există nicio legătură directă
Îmbunătățirea calității combustibililor utilizați de vehiculele de transport, în vederea diminuării consumului de benzină conținând plumb și a celui de motorină conținând sulf, precum și sprijinirea utilizării combustibililor ecologici (de ex. a biocombustibilului)	1	Nu există nicio legătură directă
Dezvoltarea transportului ecologic (în special a sistemului de transport public și a transportului multimodal)	1	Coridoarele de transport feroviar susțin circulația ecologică a persoanelor și a bunurilor.
Reducerea costurilor externe ale transportului (legate de zgomot, poluarea aerului și schimbările climatice, accidente, avarii ale infrastructurii și congestia traficului)	2	Reabilitarea secțiunilor de infrastructură de cale ferată va contribui la diminuarea poluării aerului și va reduce costurile externe ale transportului. Coridoarele de transport feroviar susțin circulația ecologică a persoanelor și a bunurilor. Îmbunătățirea acestui tip de infrastructură va contribui la reducerea costurilor externe ale transportului (legate de accidente, impactul poluării fonice, avarieri, etc.).
Reducerea intensității traficului rutier	2	Îmbunătățirea căilor ferate va promova utilizarea acestui mijloc de transport și va contribui la diminuarea intensității traficului rutier. Coridoarele de transport feroviar susțin circulația ecologică a persoanelor și a bunurilor și vor oferi o alternativă viabilă la transportul rutier.



<b>Domeniul cheie de intervenție 2.2:</b> Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii naționale de cale ferată		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Evaluare</b>	<b>Comentarii privind efectele potențiale asupra mediului</b>
<b>Propunere de reformulare (dacă există) a domeniului cheie de intervenție:</b>		
<p><b>Recomandările SEA (ex. condiții de implementare, criteriile de selecție):</b></p> <p>Intensificarea traficului feroviar va duce la creșterea nivelurilor de zgomot și vibrații. Se recomandă propunerea și implementarea de măsuri de atenuare în acest sens. Dezvoltarea noilor coridoare de infrastructură feroviară proiectate va crește pericolul la care sunt expuse patrimoniul natural și cel cultural. Impactul negativ potențial datorat noilor coridoare de transport trebuie evaluat în cadrul evaluării strategice de mediu SEA și trebuie acordată o atenție specială fragmentării habitatelor naturale de către noua infrastructură și zgomotului produs în apropierea așezărilor. Trebuie evaluate efectele pozitive ale noilor proiecte și trebuie încurajate contribuțiile la diminuarea poluării mediului înconjurător prin dezvoltarea unei infrastructuri feroviare mai bune și mai accesibile.</p>		

<b>Domeniul cheie de intervenție 2.3:</b> Modernizarea și dezvoltarea porturilor maritime și fluviale		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Evaluare</b>	<b>Comentarii privind efectele potențiale asupra mediului</b>
Menținerea calității aerului în limitele impuse de normele legale și îmbunătățirea calității aerului	-1	Dezvoltarea și modernizarea porturilor fluviale și maritime va afecta calitatea aerului, în special în timpul lucrărilor de construcție, dar și ulterior, în timpul operării, datorită creșterii numărului de vase. Îmbunătățirea într-o anumită măsură a accesului în porturi va avea un efect pozitiv datorită eliminării devierii traficului prin dreptul orașelor (Constanța) și datorită realizării conexiunilor directe ale traficului portuar cu rețelele feroviare și rutiere de transport. Calitatea aerului în mediile urbane cu porturi de dimensiuni mari va fi afectată de activitățile de transport pe apă, iar îmbunătățirea porturilor va susține creșterea cererii de transport pe apă și va diminua calitatea aerului în regiunile menționate. Se prevede un anumit impact negativ.
Diminuarea impactului transporturilor asupra calității aerului în mediul urban și cel rural	-1	Aceste operațiuni vor avea un impact numai asupra zonelor urbane unde sunt amplasate porturi. Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii porturilor fluviale și maritime va avea un impact negativ semnificativ asupra calității aerului. Proiectele care iau în considerare cerințele de protecție a mediului trebuie să fie prioritare în timpul procesului de selecție.

<b>Domeniul cheie de intervenție 2.3:</b> Modernizarea și dezvoltarea porturilor maritime și fluviale		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Evaluare</b>	<b>Comentarii privind efectele potențiale asupra mediului</b>
Limitarea poluării apei datorate surselor de poluare punctiforme și difuze	-1	<p>Îmbunătățirea infrastructurii portuare poate avea efecte negative, dar și pozitive asupra calității apei. Accesul în porturi a unui număr mai mare de nave va duce la poluarea apei în aceste regiuni (datorită activităților de alimentare cu combustibili și de întreținere). Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii porturilor fluviale și maritime (și dezvoltarea serviciilor de ecologizare precum managementul deșeurilor și managementul apelor uzate) vor un impact pozitiv datorită eliminării și atenuării poluării apei. Trebuie luate măsuri de evitare a deversării deșeurilor în mediul acvatic atât în timpul lucrărilor de dezvoltare, cât și în urma activităților desfășurate în regiunile portuare.</p> <p>Acest obiectiv va fi realizat prin facilitarea operațiunilor și eficienței porturilor, creșterea capacității de stivuire și manipulare a containerelor, precum și prin creșterea siguranței vaselor în portul Constanța, precum și prin inițiative similare în alte porturi dunărene în urma concluziilor și recomandărilor unui studiu propus cu privire la necesitatea unor asemenea inițiative. Aceste activități pot limita poluarea apei datorată surselor portuare.</p> <p>Se recomandă ca modernizarea porturilor de reparații nave și a celor de tip transport/tranzit să includă programe substanțiale de management al deșeurilor, de tratare și recuperare a depozitelor subterane de deșeuri sau de sisteme de colectare a deșeurilor noi. De exemplu, portul Constanța, cel mai mare port al României, se confruntă cu probleme serioase în ceea ce privește managementul depozitelor subterane de deșeuri, care nu pot fi soluționate decât prin implementarea unui nou tip ecologic și modern de depozitare.</p>
Limitarea poluării punctiforme și difuze a solului	0	<p>Creșterea traficului naval va duce la poluarea apei și a solului din porturi, în consecință, se prevede un impact negativ și, de aceea, se recomandă implementarea de măsuri de atenuare a poluării, precum sisteme de colectare și tratare a scurgerilor pluviale.</p>

<b>Domeniul cheie de intervenție 2.3:</b> Modernizarea și dezvoltarea porturilor maritime și fluviale		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Evaluare</b>	<b>Comentarii privind efectele potențiale asupra mediului</b>
Diminuarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transport	0	Calitatea aerului din zonele urbane cu porturi de dimensiuni mari va fi afectată de intensificarea transportului pe apă, iar îmbunătățirea porturilor va susține creșterea cererii de transport pe apă, precum și creșterea volumului emisiilor de gaze cu efect de seră datorate transportului în regiunile menționate. Se așteaptă creșterea volumului emisiilor de gaze cu efect de seră în timpul lucrărilor de reabilitare și dezvoltare.
Protejarea și îmbunătățirea condițiilor și funcțiilor ecosistemelor terestre, acvatice și marine împotriva degradării antropogene, fragmentării habitatelor și defrișării	-2	Se va înregistra un impact semnificativ asupra ecosistemelor acvatice datorat construcțiilor și operațiunilor portuare (de ex. dragări, infiltrări ale apei sărate, activități de reparații nave, aspecte legate de transportul intern). Se recomandă implementarea măsurilor propuse în cadrul evaluărilor de mediu EIA sau SEA în vederea reducerii la minim a posibilului impact negativ sau a modificării activităților prevăzute. Modernizarea infrastructurii portuare poate avea un impact negativ asupra ecosistemelor acvatice.
Conservarea diversității naturale a faunei, florei și habitatelor din ariile naturale protejate și din ariile potențiale ale rețelei Natura 2000	-2	Dezvoltarea porturilor dunărene este de o importanță substanțială acolo unde întreaga regiune este desemnată arie naturală protejată. Dezvoltarea infrastructurii porturilor maritime și fluviale va avea un impact semnificativ deoarece va afecta ariile naturale protejate și arii ale rețelei Natura 2000. Trebuie realizate evaluări de mediu EIA în acele cazuri în care astfel de activități de dezvoltare pot afecta ariile menționate anterior. Modernizarea infrastructurii portuare poate avea un impact negativ asupra ecosistemelor acvatice.
Facilitarea ameliorării sănătății publice prin implementarea de măsuri ce vizează prevenirea poluării	-0,5	Sănătatea populației din zonele urbane cu porturi de dimensiuni mari va fi afectată de activitățile de transport pe apă; astfel, îmbunătățirea porturilor va susține creșterea cererii de transport pe apă, însă va afecta calitatea sănătății.

<b>Domeniul cheie de intervenție 2.3:</b> Modernizarea și dezvoltarea porturilor maritime și fluviale		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Evaluare</b>	<b>Comentarii privind efectele potențiale asupra mediului</b>
Îmbunătățirea condițiilor din așezări și protejarea acestora împotriva noxelor datorate transporturilor, în special a zgomotului și vibrațiilor	0	Calitatea aerului și nivelurile de zgomot și poluare din zonele urbane cu porturi de dimensiuni mari va fi afectată de intensificarea activităților de transport pe apă (impact pe termen lung) și de dezvoltarea porturilor (impact pe termen scurt). Se recomandă adoptarea unor măsuri de atenuare a zgomotului și vibrațiilor în cazurile în care sunt afectate regiuni cu așezări, cum ar fi introducerea de restricții privind durata activităților.
Creșterea protecției populației împotriva riscurilor asociate accidentelor de trafic	1	Modernizarea porturilor va avea un efect pozitiv asupra reducerii și prevenirii accidentelor de trafic în transportul pe apă.
Creșterea protecției populației împotriva riscurilor asociate dezastrelor naturale și accidentelor industriale cauzate de transport	1	Modernizarea porturilor va preveni accidentele industriale, însă nu se poate stabili o legătură în privința prevenirii dezastrelor naturale.
Reducerea volumului de deșeuri generate, creșterea nivelului de recuperare a deșeurilor, precum și facilitarea reciclării tuturor deșeurilor	-1	Se va înregistra un impact negativ în cazul porturilor maritime, datorat creșterii volumului de deșeuri generate; acest impact trebuie atenuat prin introducerea unor sisteme de management a deșeurilor și de reducere a volumului acestora. Modernizarea porturilor poate duce la creșterea eficienței reciclării deșeurilor, dar și la creșterea volumului de deșeuri generate prin intensificarea activităților economice. Este foarte dificil de evaluat care dintre aceste două activități va fi mai intensă.
Asigurarea protejării patrimoniului natural și cultural împotriva fragmentării datorate coridoarelor de transport	-1	Modernizarea și dezvoltarea porturilor fluviale și maritime vor produce un impact substanțial asupra patrimoniului natural și cultural, în special de-a lungul fluviului Dunărea. Se prevede un efect pozitiv în situația în care clădirile și structurile vechi vor fi renovate și folosite în alte scopuri. Extinderea digului de nord al portului Constanța va avea un impact negativ care trebuie evaluat în cadrul evaluării de mediu EIA, ca și extinderea sistemului de cale ferată în apropierea regiunii de apă adâncă la nord de canalul Dunăre – Marea Neagră – portul Constanța.

<b>Domeniul cheie de intervenție 2.3:</b> Modernizarea și dezvoltarea porturilor maritime și fluviale		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Evaluare</b>	<b>Comentarii privind efectele potențiale asupra mediului</b>
Conservarea, protejarea și reabilitarea zonei costiere a Mării Negre prin asigurarea protejării patrimoniului natural (inclusiv a ecosistemelor acvatice și terestre) și a celui cultural în vederea dezvoltării durabile a acestei regiuni	-2	Modernizarea și dezvoltarea porturilor fluviale și maritime vor produce un impact substanțial asupra patrimoniului natural și cultural, în special de-a lungul fluviului Dunărea și în regiunea Mării Negre. Dezvoltarea infrastructurii porturilor maritime și fluviale (căi ferate și drumuri de acces) va avea un impact semnificativ deoarece va afecta funcțiile ecosistemelor acvatice și terestre de-a lungul litoralului. Se recomandă realizarea de evaluări de mediu EIA și SEA pentru toate proiectele de dezvoltare de acest tip, în conformitate cu cerințele ICZM (managementul integrat al zonei costiere).
Îmbunătățirea eficienței energetice și a eficienței utilizării de resurse energetice	1	Îmbunătățirea porturilor va duce la optimizarea eficienței energetice a transportului pe apă și a sistemelor de transport conectate la porturi.
Facilitarea producerii de energie pe bază de resurse regenerabile	0	Nu există nicio legătură directă
Îmbunătățirea calității combustibililor utilizați de vehiculele de transport, în vederea diminuării consumului de benzină conținând plumb și a celui de motorină conținând sulf, precum și sprijinirea utilizării combustibililor ecologici (de ex. a biocombustibilului)	0,5	Nu există nicio legătură directă
Dezvoltarea transportului ecologic (în special a sistemului de transport public și a transportului multimodal)	1	Aceste activități vor contribui suplimentar la dezvoltarea transportului multimodal. Modernizarea porturilor va încuraja transportul multimodal.
Reducerea costurilor externe ale transportului (legate de zgomot, poluarea aerului și schimbările climatice, accidente, avarii ale infrastructurii și congestia traficului)	1	Modernizarea porturilor va încuraja transportul multimodal și, în consecință, va duce la diminuarea costurilor externe prin eliminarea congestiilor de trafic în porturi și în zonele învecinate.
Reducerea intensității traficului rutier	1	Modernizarea porturilor va încuraja transportul multimodal, va duce la diminuarea traficului rutier și, totodată, va facilita îmbunătățirea accesului pe calea ferată către porturi.
<b>Propunere de reformulare (dacă există) a domeniului cheie de intervenție:</b>		

<b>Domeniul cheie de intervenție 2.3:</b> Modernizarea și dezvoltarea porturilor maritime și fluviale		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Evaluare</b>	<b>Comentarii privind efectele potențiale asupra mediului</b>
<p><b>Recomandările SEA (ex. condiții de implementare, criteriile de selecție):</b></p> <p>Trebuie acordată o atenție specială noilor infrastructuri din porturile fluviale și maritime, precum și impactului acestora asupra biodiversității (datorat construcțiilor precum extinderea sistemului de cale ferată). Trebuie implementate măsurile de atenuare prevăzute în evaluările de mediu EIA sau SEA, în vederea reducerii la minim a posibilului impact negativ sau propunerii de modificare a activităților prevăzute.</p>		

<b>Domeniul cheie de intervenție 2.4:</b> Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport aerian		
<b>Obiective de mediu</b>	<b>Evaluare</b>	<b>Comentarii privind efectele potențiale asupra mediului</b>
Mentținerea calității aerului în limitele impuse de normele legale și îmbunătățirea calității aerului	-1	Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii de transport aerian va duce la creșterea traficului aerian și va avea un efect negativ asupra calității aerului. În același timp, infrastructura transportului aerian poate afecta calitatea aerului – mai ales în regiunile unde sunt dezvoltate aeroporturile – prin creșterea traficului spre aeroport. În vederea reducerii la minim a acestor efecte, se recomandă finanțarea proiectelor ce vizează îmbunătățirea accesului transportului public spre aeroporturi. Operațiunile din acest domeniu vizează finanțarea modernizării și dezvoltării aeroporturilor TEN-T, în vederea creșterii eficienței și a gradului de atractivitate pentru utilizatori și a creșterii utilizării capacităților, precum și a conectării eficiente cu punctele din Comunitatea Europeană și cu cele internaționale. Modernizarea aeroporturilor poate crește gradul de atracție al transportului aerian și poate transfera o parte din volumul transportului rutier către transportul aerian. Se pot obține efecte pozitive asupra mediului înconjurător (în special, asupra calității aerului).
Diminuarea impactului transporturilor asupra calității aerului în mediul urban și cel rural	-1	Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii de transport aerian va duce la creșterea traficului aerian, va avea un efect negativ asupra calității aerului din zonele urbane și va duce la creșterea traficului rutier în jurul aeroporturilor. Măsurile menționate anterior privind accesul transportului public spre aeroporturi vor contribui la diminuarea impactului negativ. Majoritatea aeroporturilor sunt construite în afara orașelor.

<b>Domeniul cheie de intervenție 2.4:</b> Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport aerian		
<b>Obiective de mediu</b>	<b>Evaluare</b>	<b>Comentarii privind efectele potențiale asupra mediului</b>
Limitarea poluării apei datorate surselor de poluare punctiforme și difuze	0	Se prevede un anumit efect pozitiv asupra calității apei în urma dezvoltării sistemelor de management al apei în aeroporturile din regiunile vizate. Modernizarea aeroporturilor va duce la prevenirea deversărilor necontrolate de ape uzate provenite din activitățile legate de operarea aeroporturilor. Va exista un impact în situațiile în care transportul aerian utilizează aterizarea și decolarea pe apă sau este amplasat în imediata vecinătate a maselor de apă.
Limitarea poluării punctiforme și difuze a solului	0	Se prevede un impact negativ semnificativ în timpul lucrărilor de construcție și modernizare a infrastructurii, precum și ulterior, datorită creșterii traficului aerian și a emisiilor poluante.
Diminuarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transport	-1	Se prevede creșterea nivelului emisiilor cu efect de seră datorită sporirii numărului de zboruri și pasageri. Aceasta va provoca efecte nocive asupra stratului de ozon al atmosferei și, în consecință, se prevede un impact semnificativ.
Protejarea și îmbunătățirea condițiilor și funcțiilor ecosistemelor terestre, acvatice și marine împotriva degradării antropogene, fragmentării habitatelor și defrișării	-1	Lucrările de extindere și de dezvoltare a infrastructurii de transport aerian vor produce un anumit impact asupra degradării antropogene a peisajului natural, precum și asupra nivelurilor de fragmentare a habitatelor naturale și de despădurire. Trebuie propuse măsuri de atenuare în cadrul evaluărilor de mediu EIA în cazul modificărilor semnificative ale aeroporturilor existente.
Conservarea diversității naturale a faunei, florei și habitatelor din ariile naturale protejate și din ariile potențiale ale rețelei Natura 2000	0	Dezvoltarea infrastructurii de transport aerian va duce la creșterea degradării antropogene, a fragmentării habitatelor naturale și a defrișării și va avea un impact asupra condițiilor de viață ale păsărilor (prin afectarea rutelor de migrație). Măsuri de atenuare în acest sens trebuie propuse în timpul evaluărilor de mediu EIA, în cazul modificărilor semnificative ale aeroporturilor existente.



<b>Domeniul cheie de intervenție 2.4:</b> Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport aerian		
<b>Obiective de mediu</b>	<b>Evaluare</b>	<b>Comentarii privind efectele potențiale asupra mediului</b>
Facilitarea ameliorării sănătății publice prin implementarea de măsuri ce vizează prevenirea poluării	0	Infrastructura de transport aerian va avea efecte negative asupra sănătății populației, în special în zonele urbane în care vor fi dezvoltate aeroporturile. Se prevede un impact negativ în acest sens. Se recomandă propunerea și aplicarea de măsuri de atenuare în vederea îmbunătățirii accesului transportului public spre aeroporturi, acest efect putând fi sporit și prin măsurile ce vizează modernizarea serviciilor de utilități.
Îmbunătățirea condițiilor din așezări și protejarea acestora împotriva noxelor datorate transporturilor, în special a zgomotului și vibrațiilor	-2	În regiunile unde sunt amplasate infrastructurile de transport aerian, va exista un impact negativ semnificativ asupra așezărilor în ceea ce privește nivelurile de zgomot și vibrații. Infrastructura de transport aerian, în special cea din zonele urbane, va avea efecte extrem de nocive asupra condițiilor din așezări. În cadrul evaluărilor de mediu EIA trebuie prevăzute măsuri de atenuare a creșterii nivelului de zgomot și vibrații datorat intensificării potențiale a traficului.
Creșterea protecției populației împotriva riscurilor asociate accidentelor de trafic	1	Existența unui echipament adecvat în aeroporturi și a unei infrastructuri de bună calitate va întări siguranța traficului. Se prevede un efect pozitiv.
Creșterea protecției populației împotriva riscurilor asociate dezastrelor naturale și accidentelor industriale cauzate de transport	0	Nu se prevede nici un impact semnificativ, datorită faptului că nu există o legătură directă.
Reducerea volumului de deșeuri generate, creșterea nivelului de recuperare a deșeurilor, precum și facilitarea reciclării tuturor deșeurilor	0	Modernizarea și reabilitarea sau extinderea infrastructurii va avea un anumit impact negativ datorită generării de deșeuri suplimentare. Trebuie asigurate măsuri de ameliorare în cadrul propunerilor de proiecte.
Asigurarea protejării patrimoniului natural și cultural împotriva fragmentării datorate coridoarelor de transport	-1	Infrastructura aeriană va avea efecte dăunătoare asupra patrimoniului natural și cultural, în special în zonele urbane unde aceasta va fi dezvoltată. Se prevede un anumit impact negativ.

<b>Domeniul cheie de intervenție 2.4:</b> Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport aerian		
<b>Obiective de mediu</b>	<b>Evaluare</b>	<b>Comentarii privind efectele potențiale asupra mediului</b>
Conservarea, protejarea și reabilitarea zonei costiere a Mării Negre prin asigurarea protejării patrimoniului natural (inclusiv a ecosistemelor acvatice și terestre) și a celui cultural în vederea dezvoltării durabile a acestei regiuni	0	Nu există nicio legătură directă.
Îmbunătățirea eficienței energetice și a eficienței utilizării de resurse energetice	0	Îmbunătățirea aeroporturilor va susține diminuarea consumului de combustibili, ducând astfel la creșterea eficienței energetice. Intensificarea traficului aerian va duce la creșterea consumului de combustibili și la utilizarea mai intensă a resurselor energetice.
Facilitarea producerii de energie pe bază de resurse regenerabile	0	Nu există nicio legătură.
Îmbunătățirea calității combustibililor utilizați de vehiculele de transport, în vederea diminuării consumului de benzină conținând plumb și a celui de motorină conținând sulf, precum și sprijinirea utilizării combustibililor ecologici (de ex. a biocombustibilului)	0	Nu există nicio legătură.
Dezvoltarea transportului ecologic (în special a sistemului de transport public și a transportului multimodal)	0,5	Se prevede un anumit efect pozitiv dacă în cadrul acestui domeniu cheie de intervenție se va finanța dezvoltarea transportului public ca una din modalitățile de îmbunătățire a accesului spre aeroporturi (de ex. acces pe calea ferată, cu metroul sau transport rutier public). Trebuie încurajate sugestiile și aplicațiile de transport multimodal în vederea accesului spre aeroporturi. Dezvoltarea transportului aerian în sine este considerată negativă, acesta fiind un mijloc de transport ce nu protejează mediul înconjurător.

<b>Domeniul cheie de intervenție 2.4:</b> Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport aerian		
<b>Obiective de mediu</b>	<b>Evaluare</b>	<b>Comentarii privind efectele potențiale asupra mediului</b>
Reducerea costurilor externe ale transportului (legate de zgomot, poluarea aerului și schimbările climatice, accidente, avarii ale infrastructurii și congestia traficului)	1	Modernizarea aeroporturilor va încuraja transportul multimodal și, astfel, costurile externe datorate modurilor de transport mai poluante (de ex. autoturismele) se vor diminua; pe de altă parte însă, intensificarea traficului aerian va duce la intensificarea transportului înspre/dinspre aeroporturi și, prin urmare, la creșterea congestiilor rutiere, situație ce poate fi atenuată doar prin încurajarea transportului public.
Reducerea intensității traficului rutier	1	Traficul rutier de acces spre aeroporturi se va intensifica atât în timpul fazei de construcție, cât și ulterior. Modernizarea aeroporturilor va stimula transportul multimodal și va duce la diminuarea traficului rutier și, prin urmare, impactul negativ semnificativ al aeroporturilor va fi redus.
<b>Propunere de reformulare (dacă există) a domeniului cheie de intervenție:</b>		
<p><b>Recomandările SEA (ex. condiții de implementare, criteriile de selecție):</b></p> <p>Lucrările de extindere și dezvoltare a infrastructurii transportului aerian vor avea un impact negativ în ceea ce privește degradarea antropogenă a peisajului natural, fragmentarea habitatelor naturale și defrișările. Măsuri de atenuare în acest sens trebuie propuse în timpul evaluărilor de mediu EIA, în cazul modificărilor semnificative ale aeroporturilor existente. Se recomandă elaborarea de măsuri de protecție împotriva zgomotului și vibrațiilor, precum și o planificare urbanistică adecvată a infrastructurii. De asemenea, în timpul evaluărilor de mediu EIA trebuie propuse și măsuri de atenuare a creșterii zgomotului și a vibrațiilor datorate intensificării potențiale a traficului rutier. Trebuie încurajate sugestiile și aplicațiile de transport multimodal în vederea accesului spre aeroporturi.</p>		

**Axa prioritară 3 – „Modernizarea materialului rulant de cale ferată dedicat călătorilor pentru rețelele de cale ferată națională și TEN-T”**

<b>Domeniul cheie de intervenție 3.1:</b> Modernizarea materialului rulant de cale ferată dedicat călătorilor cu trenuri de generație nouă		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Evaluare</b>	<b>Comentarii privind efectele potențiale asupra mediului</b>
Mentținerea calității aerului în limitele impuse de normele legale și îmbunătățirea calității aerului	1	Îmbunătățirea materialului rulant de cale ferată va încuraja un transport mai puțin poluant, astfel încât se va reduce nivelul poluării aerului. În plus, modernizarea materialului rulant feroviar de pasageri va diminua volumul emisiilor în aer prin înlocuirea locomotivelor diesel cu cele electrice, în condițiile în care va fi disponibilă infrastructura adecvată.
Diminuarea impactului transporturilor asupra calității aerului în mediul urban și cel rural	1	Îmbunătățirea transportului pe calea ferată va contribui în mod semnificativ la limitarea poluării aerului. Impactul asupra calității aerului va fi diminuat și mai mult în regiunile vizate unde există transport pe calea ferată, dacă locomotivele diesel vor fi înlocuite cu locomotive electrice.
Diminuarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transport	1	Dacă locomotivele diesel vor fi înlocuite cu locomotive electrice, nivelul emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transportul feroviar va scădea semnificativ. Se prevede un efect pozitiv.
Protejarea și îmbunătățirea condițiilor și funcțiilor ecosistemelor terestre, acvatice și marine împotriva degradării antropogene, fragmentării habitatelor și defrișării	0	Un nivel mai mic al poluării va influența în mod direct condițiile habitatelor naturale. Se prevede un anumit efect pozitiv.
Conservarea diversității naturale a faunei, florei și habitatelor din ariile naturale protejate și din ariile potențiale ale rețelei Natura 2000	0	Impact pozitiv indirect
Facilitarea ameliorării sănătății publice prin implementarea de măsuri ce vizează prevenirea poluării	1	Îmbunătățirea materialului rulant de cale ferată va încuraja un transport mai puțin poluant și, în consecință, nivelul poluării aerului va scădea în mai multe regiuni, iar sănătatea populației se va ameliora.

<b>Domeniul cheie de intervenție 3.1:</b> Modernizarea materialului rulant de cale ferată dedicat călătorilor cu trenuri de generație nouă		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Evaluare</b>	<b>Comentarii privind efectele potențiale asupra mediului</b>
Îmbunătățirea condițiilor din așezări și protejarea acestora împotriva noxelor datorate transporturilor, în special a zgomotului și vibrațiilor	1	Oportunitatea ca un număr sporit de pasageri să poată utiliza transportul pe calea ferată – încurajați de îmbunătățirea calității trenurilor – poate duce la diminuarea numărului de autoturisme utilizate. În plus, va exista un efect pozitiv prin diminuarea zgomotului și a vibrațiilor, datorită utilizării de locomotive și vagoane moderne și mai eficiente.
Creșterea protecției populației împotriva riscurilor asociate accidentelor de trafic	1	Se prevede creșterea siguranței transportului pe calea ferată. Înnoirea și modernizarea materialului rulant pentru pasageri vor reduce numărul accidentelor de trafic. Se prevede un efect pozitiv cumulat dacă va fi îmbunătățită și infrastructura specifică.
Limitarea utilizării diferitelor resurse naturale folosite în sectorul transport	1	Îmbunătățirea materialului rulant de cale ferată va duce la diminuarea utilizării de resurse naturale (prin îmbunătățirea eficienței), însă va duce și la mărirea consumului de energie electrică, datorită intensificării traficului. Se vor produce efecte pozitive dacă locomotivele diesel vor fi înlocuite cu locomotive electrice.
Reducerea volumului de deșeuri generate, creșterea nivelului de recuperare a deșeurilor, precum și facilitarea reciclării tuturor deșeurilor	0	Se prevede un impact negativ semnificativ datorită retragerii din folosință a vagoanelor și locomotivelor vechi, însă acest impact negativ va fi diminuat dacă vor fi aplicate măsuri de atenuare prin înființarea de instalații de reciclare și re folosire.
Asigurarea protejării patrimoniului natural și cultural împotriva fragmentării datorate coridoarelor de transport	0	Nu se prevede nici un impact direct
Îmbunătățirea eficienței energetice și a eficienței utilizării resurselor energetice	1	Se prevede îmbunătățirea eficienței energetice per pasager. Acest efect pozitiv poate fi sporit dacă locomotivele diesel vor fi înlocuite cu locomotive electrice.
Facilitarea producerii de energie pe bază de resurse regenerabile	0	Nu se prevede nici un impact direct

<b>Domeniul cheie de intervenție 3.1:</b> Modernizarea materialului rulant de cale ferată dedicat călătorilor cu trenuri de generație nouă		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Evaluare</b>	<b>Comentarii privind efectele potențiale asupra mediului</b>
Îmbunătățirea calității combustibililor utilizați de vehiculele de transport, în vederea diminuării consumului de benzină conținând plumb și a celui de motorină conținând sulf, precum și sprijinirea utilizării combustibililor ecologici (de ex. a biocombustibilului)	1	Poate fi obținut un efect pozitiv dacă locomotivele diesel vor fi modernizate pentru a funcționa pe bază de biocombustibil, în situația în care această tehnologie va fi disponibilă.
Creșterea responsabilității publicului față de mediul înconjurător prin promovarea utilizării transportului public și a altor mijloace de transport ecologice (de ex. deplasarea cu bicicleta și pe jos)	1	Trenurile noi și moderne vor spori gradul de atracție a transportului feroviar, prin îmbunătățirea condițiilor de călătorie și prin reducerea duratei călătoriilor, promovând astfel responsabilitatea publicului față de mediul înconjurător.
Dezvoltarea transportului ecologic (în special a sistemului de transport public și a transportului multimodal)	2	Modernizarea transportului pe calea ferată are un efect pozitiv direct asupra sistemului de transport public. Modernizarea trenurilor va contribui la dezvoltarea transportului multimodal. În același timp, modernizarea materialului rulant existent dedicat pasagerilor va stimula dezvoltarea transportului durabil.
Reducerea costurilor externe ale transportului (legate de zgomot, poluarea aerului și schimbările climatice, accidente, avarii ale infrastructurii și congestia traficului)	1	Trenurile noi și moderne vor spori gradul de atractivitate a transportului feroviar și vor reduce costurile externe prin diminuarea impactului asupra mediului (poluarea aerului), dar și a zgomotului, congestiilor de trafic și riscurilor de accidente. Costurile externe datorate transportului feroviar sunt mult mai scăzute decât cele datorate celorlalte mijloace de transport.
Reducerea intensității traficului rutier	1	Creșterea transportului feroviar va duce la scăderea traficului rutier. Modernizarea trenurilor va îmbunătăți condițiile de călătorie și va atrage mai mulți pasageri către acest mijloc de transport, diminuând astfel cererea de automobile și, deci, intensitatea traficului rutier. Se prevede un efect pozitiv semnificativ.
<b>Propunere de reformulare (dacă există) a domeniului cheie de intervenție:</b>		
<b>Recomandările SEA (de ex. condiții de implementare, criterii de selecție):</b>		
Înlocuirea locomotivelor diesel cu locomotive electrice în vederea diminuării suplimentare a impactului asupra calității aerului.		

**Axa prioritară 4 – „Dezvoltarea durabilă a sectorului transport”**

<b>Domeniul cheie de intervenție 4.1:</b> Promovarea transportului intermodal		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Evaluare</b>	<b>Comentarii privind efectele potențiale asupra mediului</b>
Menținerea calității aerului în limitele impuse de normele legale și îmbunătățirea calității aerului	1	Introducerea transportului intermodal va avea un efect pozitiv semnificativ asupra îmbunătățirii calității aerului. Se propune formularea unei strategii în vederea dezvoltării acestui tip de transport în România.
Diminuarea impactului transporturilor asupra calității aerului în mediul urban și cel rural	1	Introducerea transportului intermodal va contribui în mod semnificativ la îmbunătățirea calității aerului din zonele urbane și rurale. Promovarea transportului intermodal (multimodal) va reduce nivelurile traficului rutier (de transport mărfuri) în zonele urbane și rurale. În consecință, impactul negativ asupra calității aerului va fi mult diminuat. Dezvoltarea unor astfel de noduri de transport va permite creșterea rapidității și eficienței transferului apă/feroviar și a accesului feroviar până în porturile importante.
Limitarea poluării apei datorate surselor de poluare punctiforme și difuze	1	Va exista un anumit impact negativ datorat construirii unor astfel de conexiuni pentru diferite mijloace de transport, precum și extinderii legăturilor feroviare și pe apă.
Limitarea poluării punctiforme și difuze a solului	1	Va exista un impact semnificativ asupra solului, datorită necesității de noi drumuri de acces și nevoii de a extinde ramificațiile rutiere și accesul rutier spre porturi.
Diminuarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transport	1	Pe termen lung, aceste operațiuni de dezvoltare vor duce la o diminuare a emisiilor de gaze cu efect de seră, în condițiile în care activitatea intermodală va oferi un acces mai bun la sistemul de transport feroviar.
Protejarea și îmbunătățirea condițiilor și funcțiilor ecosistemelor terestre, acvatice și marine împotriva degradării antropogene, fragmentării habitatelor și defrișării	1	Îmbunătățirea și dezvoltarea transportului durabil este singura modalitate de a proteja cel mai bine ecosistemele, cu toate acestea, va exista un impact negativ în sensul degradării antropogene, fragmentării habitatelor și defrișării, datorat construirii de noi linii de acces și extinderii porturilor și sistemelor de acces ale acestora. Se recomandă cu tărie ca toate aceste proiecte de dezvoltare să fie supuse evaluărilor de mediu EIA.
Conservarea diversității naturale a faunei, florei și habitatelor din ariile naturale protejate și din ariile potențiale ale rețelei Natura 2000	1	Îmbunătățirea și dezvoltarea transportului durabil este singura modalitate de a proteja cel mai bine natura. Activitățile de dezvoltare a transportului intermodal vor avea un impact negativ semnificativ, ce trebuie atenuat prin aplicarea procedurilor de evaluare de mediu EIA și SEA, după caz.

<b>Domeniul cheie de intervenție 4.1:</b> Promovarea transportului intermodal		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Evaluare</b>	<b>Comentarii privind efectele potențiale asupra mediului</b>
Facilitarea ameliorării sănătății publice prin implementarea de măsuri ce vizează prevenirea poluării	2	Promovarea mijloacelor ecologice de transport este singura modalitate de a diminua în mod semnificativ impactul negativ al activităților de transport asupra sănătății publice. Promovarea transportului intermodal (multimodal) va diminua nivelurile poluării pe termen lung și va facilita ameliorarea sănătății publice în general, dacă se va asigura accesul la transportul de mărfuri pe calea ferată și dacă se va permite mutarea traficului rutier de mărfuri pe calea ferată și pe calea apelor.
Îmbunătățirea condițiilor din așezări și protejarea acestora împotriva noxelor datorate transporturilor, în special a zgomotului și vibrațiilor	1	Va exista un anumit impact negativ datorat dezvoltării și utilizării transportului intermodal și, de aceea, trebuie propuse măsuri de atenuare.
Creșterea protecției populației împotriva riscurilor asociate accidentelor de trafic	1	Îmbunătățirea și modernizarea transportului intermodal va avea un efect pozitiv și va diminua riscul de accidente de trafic, datorită măsurilor de siguranță și mutării transportului din sistemul rutier pe calea ferată, considerată mai sigură.
Creșterea protecției populației împotriva riscurilor asociate dezastrelor naturale și accidentelor industriale cauzate de transport	1	Îmbunătățirea și modernizarea transportului intermodal va avea un efect pozitiv indirect în ceea ce privește accidentele industriale provocate de mijloacele de transport, după introducerea unor noi măsuri de siguranță și datorită mutării transportului din sistemul rutier pe calea ferată, considerată mai sigură.
Limitarea utilizării diferitelor resurse naturale folosite în sectorul transport	1	Transportul intermodal va avea un anumit efect pozitiv asupra consumului de resurse naturale grație creșterii eficienței utilizării acestora, însă, în general, va duce la creșterea nivelului de utilizare a resurselor. Transportul intermodal contribuie la diminuarea consumului de combustibili, datorită promovării și facilitării utilizării transportului pe calea ferată, care prezintă un grad mai înalt de eficiență a consumului de combustibili și de eficiență energetică.



<b>Domeniul cheie de intervenție 4.1:</b> Promovarea transportului intermodal		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Evaluare</b>	<b>Comentarii privind efectele potențiale asupra mediului</b>
Reducerea volumului de deșeuri generate, creșterea nivelului de recuperare a deșeurilor, precum și facilitarea reciclării tuturor deșeurilor	1	Va exista un anumit impact negativ în ceea ce privește volumul de deșeuri generate, care poate fi atenuat prin introducerea unor sisteme de management al deșeurilor specifice pentru fiecare mod de transport.
Asigurarea protejării patrimoniului natural și cultural împotriva fragmentării datorate coridoarelor de transport	1,5	Se poate produce un impact negativ în ceea ce privește fragmentarea peisajului natural, datorat necesității de a dezvolta noi drumuri de acces spre infrastructura feroviară sau navală existentă; în consecință, trebuie realizate evaluările de mediu EIA și SEA, după caz.
Conservarea, protejarea și reabilitarea zonei costiere a Mării Negre prin asigurarea protejării patrimoniului natural (inclusiv a ecosistemelor acvatice și terestre) și a celui cultural în vederea dezvoltării durabile a acestei regiuni	1	Se poate produce un impact negativ în ceea ce privește conservarea, protejarea și reabilitarea zonei costiere a Mării Negre, datorat necesității de a dezvolta noi drumuri de acces spre porturile și infrastructura navală existente. Trebuie realizate evaluările de mediu EIA și SEA, după caz.
Îmbunătățirea eficienței energetice și a eficienței utilizării resurselor energetice	2	Promovarea transportului intermodal (multimodal) va duce la diminuarea consumului de energie în sectorul transport prin stimularea modurilor de transport ce prezintă un grad mai înalt de eficiență energetică. Se prevede un impact semnificativ pe termen lung.
Facilitarea producerii de energie pe bază de resurse regenerabile	1	Nu există nicio legătură directă.
Îmbunătățirea calității combustibililor utilizați de vehiculele de transport, în vederea diminuării consumului de benzină conținând plumb și a celui de motorină conținând sulf, precum și sprijinirea utilizării combustibililor ecologici (de ex. a biocombustibilului)	1	Nu există nicio legătură directă.
Creșterea responsabilității publicului față de mediul înconjurător prin promovarea utilizării transportului public și a altor mijloace de transport ecologice (de ex. deplasarea cu bicicleta și pe jos)	2	Realizările transportului durabil vor avea o influență pozitivă asupra comportamentului responsabil al publicului prin facilitarea unui acces mai bun la transportul pe apă și pe calea ferată. Mediul de afaceri și publicul vor avea acces la mijloace de transport mai puțin poluante.

<b>Domeniul cheie de intervenție 4.1:</b> Promovarea transportului intermodal		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Evaluare</b>	<b>Comentarii privind efectele potențiale asupra mediului</b>
Dezvoltarea transportului ecologic (în special a sistemului de transport public și a transportului multimodal)	2	Va exista un efect pozitiv semnificativ direct generat de promovarea circulației intermodale (multimodale) și de implementarea măsurilor ce vizează creșterea nivelului de utilizare a mijloacelor ecologice de transport (de ex. calea ferată) în defavoarea celor poluante (de ex. autocamioane și autoturisme).
Reducerea costurilor externe ale transportului (legate de zgomot, poluarea aerului și schimbările climatice, accidente, avarii ale infrastructurii și congestia traficului)	2	Promovarea transportului intermodal va permite dezvoltarea transportului durabil și internalizarea costurilor de mediu ale transportului. Se prevede un efect pozitiv pe termen lung.
Reducerea intensității traficului rutier	2	Va exista un efect pozitiv dacă vor fi promovate, formulate și aplicate măsuri de restricționare a traficului rutier și de stimulare a transportului pe calea ferată. Promovarea circulației intermodale (multimodale) va încuraja transportul durabil prin adoptarea de măsuri ce vizează creșterea nivelului de utilizare a mijloacelor ecologice de transport (de ex. calea ferată) în defavoarea celor poluante (de ex. autoturismele), iar intensitatea traficului rutier va fi astfel redusă.
<b>Propunere de reformulare (dacă există) a domeniului cheie de intervenție:</b>		
<b>Dezvoltarea terminalelor intermodale și a centrelor de logistică</b>		
<b>Recomandările SEA (ex. condiții de implementare, criteriile de selecție):</b>		
Va exista un impact negativ în ceea ce privește fragmentarea peisajului natural, datorat necesității de a construi noi drumuri de acces spre infrastructura feroviară și navală existentă. Se poate produce un impact negativ asupra zonei costiere românești a Mării Negre, datorat necesității de a construi noi drumuri de acces spre porturile existente și infrastructura acestora și, de aceea, trebuie realizate evaluările de mediu EIA și SEA, după caz.		

<b>Domeniul cheie de intervenție 4.2: Îmbunătățirea siguranței traficului pentru toate modurile de transport</b>		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Evaluare</b>	<b>Comentarii privind efectele potențiale asupra mediului</b>
Mentținerea calității aerului în limitele impuse de normele legale și îmbunătățirea calității aerului	1	Măsurile ce vizează reducerea numărului de accidente (de ex. traversări îmbunătățite la nivel rutier/feroviar și construirea de noi pasaje aeriene/subterane peste drumuri/căi ferate; modernizarea sistemelor de semnalizare orizontală și verticală; ameliorarea și dezvoltarea infrastructurii fizice, prin luarea de măsuri preventive (de exemplu indicatoare de drumuri, camere video, sate liniare etc.) nu vor avea nici un impact direct asupra calității aerului. Însă, prin adoptarea unor astfel de măsuri, este posibilă încurajarea traficului rutier, ceea ce va afecta calitatea aerului.
Diminuarea impactului transporturilor asupra calității aerului în mediul urban și cel rural	1	Măsurile ce vizează reducerea numărului de accidente (de ex. traversări îmbunătățite la nivel rutier/feroviar și construirea de noi pasaje aeriene/subterane peste drumuri/căi ferate; modernizarea sistemelor de semnalizare orizontală și verticală; ameliorarea și dezvoltarea infrastructurii fizice, prin luarea de măsuri preventive (de exemplu indicatoare de drumuri, camere video, sate liniare etc.) nu vor avea nici un impact direct asupra calității aerului din așezările urban și rurale. Măsurile de siguranță pentru pietoni și trafic vor avea un efect indirect ce nu poate fi evaluat.
Limitarea poluării apei datorate surselor de poluare punctiforme și difuze	0	Măsurile de siguranță vor avea un efect nesemnificativ asupra nivelurilor de poluare a apei.
Limitarea poluării punctiforme și difuze a solului	0,5	Construirea de pasaje aeriene și subterane va afecta nivelurile de poluare a solului în timpul perioadei de construcție. Se prevede un efect temporar nesemnificativ.
Diminuarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transport	1	Măsurile ce vizează reducerea numărului accidentelor de transport nu vor avea nici un efect sau vor avea doar un efect nesemnificativ asupra nivelului emisiilor de gaze cu efect de seră.
Protejarea și îmbunătățirea condițiilor și funcțiilor ecosistemelor terestre, acvatice și marine împotriva degradării antropogene, fragmentării habitatelor și defrișării	0	Nu există nicio legătură directă.
Conservarea diversității naturale a faunei, florei și habitatelor din ariile naturale protejate și din ariile potențiale ale rețelei Natura 2000	0	Nu există nicio legătură directă.

<b>Domeniul cheie de intervenție 4.2: Îmbunătățirea siguranței traficului pentru toate modurile de transport</b>		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Evaluare</b>	<b>Comentarii privind efectele potențiale asupra mediului</b>
Facilitarea ameliorării sănătății publice prin implementarea de măsuri ce vizează prevenirea poluării	1	Măsurile ce vizează reducerea numărului de accidente (de ex. traversări îmbunătățite la nivel rutier/feroviar și construirea de noi pasaje aeriene/subterane peste drumuri/căi ferate; modernizarea sistemelor de semnalizare orizontală și verticală; ameliorarea și dezvoltarea infrastructurii fizice, prin luarea de măsuri preventive (de exemplu indicatoare de drumuri, camere video, sate liniare etc.) vor diminua numărul vătămărilor corporale și deceselor cauzate de accidentele rutiere. Va exista un efect pozitiv semnificativ pe termen lung. Se recomandă promovarea îmbunătățirii accesului pentru persoanele cu handicap.
Îmbunătățirea condițiilor din așezări și protejarea acestora împotriva noxelor datorate transporturilor, în special a zgomotului și vibrațiilor	1	Îmbunătățirea condițiilor de transport în vederea reducerii numărului accidentelor va avea un impact pozitiv în ceea ce privește diminuarea nivelurilor de zgomot și vibrații (de ex. grație reducerii vitezei, etc.).
Creșterea protecției populației împotriva riscurilor asociate accidentelor de trafic	2	Se va reduce riscul de accidente și, de aceea, se prevede un efect pozitiv semnificativ.
Creșterea protecției populației împotriva riscurilor asociate dezastrelor naturale și accidentelor industriale cauzate de transport	1	Nu există nicio legătură directă.
Limitarea utilizării diferitelor resurse naturale folosite în sectorul transport	0	Se va înregistra o creștere a utilizării resurselor naturale în timpul fazei de construcție, dar și o anumită scădere, grație reducerii vitezei de deplasare a autoturismelor.
Reducerea volumului de deșeuri generate, creșterea nivelului de recuperare a deșeurilor, precum și facilitarea reciclării tuturor deșeurilor	0,5	Nu există nicio legătură directă.
Asigurarea protejării patrimoniului natural și cultural împotriva fragmentării datorate coridoarelor de transport	1	Se prevede un impact nesemnificativ datorat construcției de panouri de separare a traficului și a altor măsuri de siguranță.
Conservarea, protejarea și reabilitarea zonei costiere a Mării Negre prin asigurarea protejării patrimoniului natural (inclusiv a ecosistemelor acvatice și terestre) și a celui cultural în vederea dezvoltării durabile a acestei regiuni	1	Se va reduce riscul accidentelor care implică substanțe toxice periculoase, de aceea poate fi anticipat un efect pozitiv.
Îmbunătățirea eficienței energetice și a eficienței utilizării de resurse energetice	1	Se prevede un impact nesemnificativ datorat reducerii vitezei de deplasare a autoturismelor.
Facilitarea producerii de energie pe bază de resurse regenerabile	0,5	Nu există nicio legătură directă.

<b>Domeniul cheie de intervenție 4.2: Îmbunătățirea siguranței traficului pentru toate modurile de transport</b>		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Evaluare</b>	<b>Comentarii privind efectele potențiale asupra mediului</b>
Îmbunătățirea calității combustibililor utilizați de vehiculele de transport, în vederea diminuării consumului de benzină conținând plumb și a celui de motorină conținând sulf, precum și sprijinirea utilizării combustibililor ecologici (de ex. a biocombustibilului)	1	Nu există nicio legătură directă.
Creșterea responsabilității publicului față de mediul înconjurător prin promovarea utilizării transportului public și a altor mijloace de transport ecologice (de ex. deplasarea cu bicicleta și pe jos)	1	Efectul pozitiv obținut prin optimizarea siguranței traficului și prin îmbunătățirea accesului la modurile ecologice de transport (de ex. transportul public, deplasarea cu bicicleta și pe jos) va contribui la creșterea interesului în rândul publicului pentru folosirea acestui tip de mijloace de transport.
Dezvoltarea transportului ecologic (în special a sistemului de transport public și a transportului multimodal)	1	Se poate obține un efect pozitiv dacă acțiunile propuse vor fi axate pe îmbunătățirea siguranței traficului pentru mijloacele ecologice de transport.
Reducerea costurilor externe ale transportului (legate de zgomot, poluarea aerului și schimbările climatice, accidente, avarii ale infrastructurii și congestia traficului)	1	Acțiunile din cadrul acestui domeniu cheie de intervenție vor contribui la reducerea numărului accidentelor și al avariilor infrastructurii, precum și a congestiilor de trafic. Diminuarea numărului accidentelor de trafic va contribui la scăderea costurilor externe legate de acestea.
Reducerea intensității traficului rutier	0	Intensitatea traficului va spori datorită îmbunătățirii siguranței acestuia (în special a celui rutier), deoarece participanții la trafic vor fi încurajați să folosească acest tip de transport. Intensitatea traficului va fi diminuată prin facilitarea unui acces îmbunătățit al tuturor categoriilor sociale la transportul public și prin promovarea acestui tip de transport.
<b>Propunere de reformulare (dacă există) a domeniului cheie de intervenție:</b>		
<b>Recomandările SEA (ex. condiții de implementare, criterii de selecție):</b>		
Se recomandă acordarea unei atenții speciale pasajelor aeriene și subterane, amplasării și impactului acestora. Odată cu îmbunătățirea siguranței traficului, intensitatea acestuia (în special a celui rutier) va crește, deoarece participanții la trafic vor fi încurajați să folosească acest tip de transport. Intensitatea traficului va fi diminuată prin facilitarea unui acces îmbunătățit al tuturor categoriilor sociale la transportul public și prin promovarea acestui tip de transport.		

<b>Domeniul cheie de intervenție 4.3:</b> Minimizarea efectelor adverse ale transporturilor asupra mediului		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Evaluare</b>	<b>Comentarii privind efectele potențiale asupra mediului</b>
Menținerea calității aerului în limitele impuse de normele legale și îmbunătățirea calității aerului	2	Toate acțiunile realizate în acest domeniu (protecția mediului) vor îmbunătăți condițiile de mediu, însă principalele condiții sunt formularea unei strategii adecvate și implementarea unor măsuri corespunzătoare. Promovarea de acte normative în domeniul transportului care sunt în conformitate cu cerințele Protocolului de la Kyoto va contribui la îmbunătățirea calității aerului. Se recomandă realizarea evaluării strategice de mediu SEA pentru această strategie.
Diminuarea impactului transporturilor asupra calității aerului în mediul urban și cel rural	2	Dezvoltarea unei strategii de protecție a mediului pentru sectorul transport va avea un efect pozitiv pe termen lung. Se recomandă ca această strategie să se axeze pe dezvoltarea transportul public și a mijloacelor de transport pe calea ferată și pe apă, precum și pe îmbunătățirea accesului intermodal și a conexiunilor infrastructurii mijloacelor de transport intermodal cu cele internaționale.
Limitarea poluării apei datorate surselor de poluare punctiforme și difuze	2	Măsurile de protecția mediului ce vizează tratarea deșeurilor și depoluarea vor limita poluarea apei datorată surselor de poluare punctiforme și difuze. Va exista un efect pozitiv semnificativ.
Limitarea poluării punctiforme și difuze a solului	2	Măsurile de protecția mediului ce vizează tratarea deșeurilor și depoluarea vor avea un efect pozitiv semnificativ asupra calității solului.
Diminuarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transport	2	Acest domeniu major de intervenție va permite promovarea de acte normative în domeniul transportului care sunt în conformitate cu cerințele Protocolului de la Kyoto și va contribui astfel la îmbunătățirea pe termen lung a calității aerului.
Protejarea și îmbunătățirea condițiilor și funcțiilor ecosistemelor terestre, acvatice și marine împotriva degradării antropogene, fragmentării habitatelor și defrișării	1	Se prevăd efecte pozitive semnificative, însă este imposibilă măsurarea acestora pe baza actualei descrieri. Se recomandă ca strategiile și planurile pe termen lung din sectorul transport să fie supuse evaluărilor strategice de mediu SEA.

<b>Domeniul cheie de intervenție 4.3:</b> Minimizarea efectelor adverse ale transporturilor asupra mediului		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Evaluare</b>	<b>Comentarii privind efectele potențiale asupra mediului</b>
Conservarea diversității naturale a faunei, florei și habitatelor din ariile naturale protejate și din ariile potențiale ale rețelei Natura 2000	2	Se prevăd efecte pozitive semnificative, însă este imposibilă măsurarea acestora pe baza actualei descrieri. Se recomandă ca strategiile și planurile pe termen lung din sectorul transport să fie supuse evaluărilor strategice de mediu SEA. Se prevede un anumit efect pozitiv datorat modernizării sistemului de epurare a apelor uzate provenite de pe vasele de pe fluviul Dunărea.
Facilitarea ameliorării sănătății publice prin implementarea de măsuri ce vizează prevenirea poluării	2	Se prevăd efecte pozitive semnificative, însă este imposibilă măsurarea acestora pe baza actualei descrieri. Se recomandă ca strategiile și planurile pe termen lung din sectorul transport să fie supuse evaluărilor strategice de mediu SEA.
Îmbunătățirea condițiilor din așezări și protejarea acestora împotriva noxelor datorate transporturilor, în special a zgomotului și vibrațiilor	2	Idem
Creșterea protecției populației împotriva riscurilor asociate accidentelor de trafic	1	Idem
Creșterea protecției populației împotriva riscurilor asociate dezastrelor naturale și accidentelor industriale cauzate de transport	1	Idem
Limitarea utilizării diferitelor resurse naturale folosite în sectorul transport	1	Idem
Reducerea volumului de deșeuri generate, creșterea nivelului de recuperare a deșeurilor, precum și facilitarea reciclării tuturor deșeurilor	1	Idem
Asigurarea protejării patrimoniului natural și cultural împotriva fragmentării datorate coridoarelor de transport	1	Idem
Conservarea, protejarea și reabilitarea zonei costiere a Mării Negre prin asigurarea protejării patrimoniului natural (inclusiv a ecosistemelor acvatice și terestre) și a celui cultural în vederea dezvoltării durabile a acestei regiuni	1	Idem

<b>Domeniul cheie de intervenție 4.3:</b> Minimizarea efectelor adverse ale transporturilor asupra mediului		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Evaluare</b>	<b>Comentarii privind efectele potențiale asupra mediului</b>
Îmbunătățirea eficienței energetice și a eficienței utilizării resurselor energetice	1	Idem
Facilitarea producerii de energie pe bază de resurse regenerabile	1	Idem
Îmbunătățirea calității combustibililor utilizați de vehiculele de transport, în vederea diminuării consumului de benzină conținând plumb și a celui de motorină conținând sulf, precum și sprijinirea utilizării combustibililor ecologici (de ex. a biocombustibilului)	2	Idem
Creșterea responsabilității publicului față de mediul înconjurător prin promovarea utilizării transportului public și a altor mijloace de transport ecologice (de ex. deplasarea cu bicicleta și pe jos)	2	Idem
Dezvoltarea transportului ecologic (în special a sistemului de transport public și a transportului multimodal)	2	Idem
Reducerea costurilor externe ale transportului (legate de zgomot, poluarea aerului și schimbările climatice, accidente, avarii ale infrastructurii și congestia traficului)	2	Idem
Reducerea intensității traficului rutier	2	Idem
<p><b>Propunere de reformulare (dacă există) a domeniului cheie de intervenție:</b>  Minimizarea efectelor adverse ale transporturilor asupra mediului <b>prin elaborarea unei Strategii Naționale de Protecție a Mediului pentru Sectorul Transport și prin dezvoltarea de alte activități care să vizeze atenuarea efectelor asupra mediului înconjurător.</b></p>		
<p><b>Recomandările SEA (ex. condiții de implementare, criterii de selecție):</b>  Acest domeniu de intervenție nu este clar definit. Se recomandă ca acesta să se axeze pe strategii și planuri care să promoveze transportul public și alte tipuri ecologice de transport, promovarea motorinei bio și atenuarea efectelor adverse provocate de sectorul transport (reabilitarea regiunilor afectate de construirea de drumuri sau de alte tipuri de infrastructură pentru transport). Este imposibilă măsurarea efectelor acestui domeniu de intervenție pe baza actualei descrieri și, de aceea, se recomandă ca strategiile și planurile pe termen lung propuse în cadrul acestuia să fie supuse Evaluărilor Strategice de Mediu SEA.</p>		



## 7.2 Evaluarea efectelor cumulative ale POST asupra obiectivelor relevante de mediu

Efectele cumulative asupra mediului înconjurător ce pot fi produse de POST au fost analizate prin folosirea abordării simplificate propuse în „Manualul de metodologie pentru realizarea SEA”. Efectele cumulative sunt acele efecte care rezultă din schimbările incrementale produse de alte acțiuni trecute, prezente sau care pot fi prognozate în mod rezonabil, în combinație cu acțiunile propuse. Efectele cumulative pot fi rezultatul unor acțiuni individuale minore, dar care, colectiv, sunt semnificative și care se produc de-a lungul unei perioade de timp.

Pentru această analiză au fost folosite informațiile generate de evaluările precedente ale măsurilor individuale prevăzute în documentul de programare, prezentate în subcapitolul 8.1. În vederea acestei analize au fost colectate toate efectele domeniilor cheie de intervenție asupra obiectivelor relevante din domeniul protecției mediului. Acest lucru a permis realizarea unei aprecieri în ceea ce privește posibilitatea ca fiecare DCI să producă efecte cumulative semnificative (pozitive și negative) asupra mediului înconjurător.

Evaluarea este prezentată pentru fiecare obiectiv relevant în domeniul mediului, prin rezumarea efectelor pozitive și a celor negative.

**Tabelul 7. Scurtă prezentare a potențialelor efecte cumulative semnificative asupra mediului înconjurător ale POST în funcție de obiectivele relevante de mediu**

Obiective de mediu relevante	Efecte asupra mediului înconjurător	Impact cumulativ general
Menținerea calității aerului în limitele impuse de normele legale și îmbunătățirea calității aerului	<p><b>Pozitive:</b>            Îmbunătățirea rețelei de cale ferată și dezvoltarea transportului intermodal vor avea un efect pozitiv. Îmbunătățirea materialului rulant feroviar va încuraja acest mod de transport mai puțin poluant și va reduce, astfel, nivelul de poluare a aerului.</p> <p>Efect pozitiv datorat creșterii vitezei de deplasare și diminuării congestiilor de trafic, precum și îmbunătățirii calității drumurilor.</p> <p>Toate acțiunile ce vizează protecția mediului vor îmbunătăți condițiile de mediu, însă principalele condiții în acest sens sunt formularea unei strategii și implementarea măsurilor. Promovarea de acte normative în sectorul transporturi care respectă cerințele Protocolului de la Kyoto va contribui la îmbunătățirea calității aerului. Se propune ca această strategie să fie supusă Evaluării Strategice de Mediu SEA.</p> <p><b>Negative:</b>            Construirea noii autostrăzi va duce la intensificarea traficului de-a lungul Axei prioritare TEN-T nr. 7, iar nivelurile de poluare a aerului în aceste regiuni vor crește datorită intensificării traficului.</p> <p>Se prevede un impact negativ semnificativ în timpul fazelor de construcție și utilizare a drumurilor.</p> <p>Dezvoltarea și modernizarea porturilor fluviale și maritime vor afecta calitatea aerului, în special în timpul fazelor de construcție, dar și</p>	<p>POST va avea probabil un efect pozitiv sau neutru de ansamblu asupra îmbunătățirii calității aerului în comparație cu situația actuală în regiunile unde concentrațiile maxime admise sunt depășite. Efectul pozitiv poate fi consolidat dacă transportul public și transportul feroviar vor fi finanțate și dacă li se va acorda prioritate în cadrul sistemului național de transport.</p>

Obiective de mediu relevante	Efecte asupra mediului înconjurător	Impact cumulativ general
	ulterior, în timpul utilizării.	
Diminuarea impactului transporturilor asupra calității aerului în mediul urban și cel rural	<p>Pozitive:</p> <p>Dezvoltarea rețelelor de autostrăzi va permite ocolirea zonelor urbane și rurale, astfel încât se prevede reducerea la minim a impactului negativ al traficului rutier asupra calității aerului din așezări;</p> <p>Dezvoltarea și modernizarea căii ferate de pe Axa prioritară TEN-T nr. 22 vor reduce la minim nivelurile de poluare a aerului de-a lungul acestui coridor de transport și pot diminua traficul rutier;</p> <p>Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii navale vor duce la îmbunătățirea calității aerului deoarece va contribui la diminuarea traficului rutier prin transferul cererii de transport rutier către transportul pe apă;</p> <p>Dezvoltarea strategiei de protecție a mediului pentru sectorul transport va avea un efect pozitiv pe termen lung. Se recomandă ca aceasta să se axeze pe stimularea transportului public din afara orașelor și a celui feroviar și naval, precum și pe îmbunătățirea accesului intermodal și a conexiunilor infrastructurii mijloacelor de transport intermodal cu cele internaționale.</p> <p><b>Negative: Efectul dezvoltării va fi intensificarea traficului și creșterea nivelului poluării aerului.</b></p>	<p>POST va avea probabil un efect pozitiv de ansamblu asupra calității aerului din zonele urbane și rurale, în comparație cu situația actuală. Acest efect pozitiv poate fi consolidat în condițiile în care transportul public și cel feroviar vor fi finanțate și dacă li se va acorda prioritate în cadrul sistemului național de transport.</p>
Limitarea poluării apei datorate surselor de poluare punctiforme și difuze	<p>Pozitive:</p> <p>Modernizarea drumurilor va reduce într-o anumită măsură poluarea apei datorată transporturilor, odată cu facilitarea unui trafic mai fluent și mai eficient, în cazul în care vor fi introduse și sisteme de colectare și evacuare a apei;</p> <p>Dezvoltarea infrastructurii porturilor maritime și fluviale (dezvoltarea serviciilor de ecologizare precum managementul deșeurilor și managementul apelor uzate) va avea un impact pozitiv datorită eliminării și atenuării poluării apei;</p> <p>Măsurile de protecție a mediului legate de tratarea deșeurilor și depoluare vor limita poluarea apei datorată surselor de poluare punctiforme și difuze din sectorul transport.</p> <p><b>Negative:</b></p> <p><b>Efectul dezvoltării va fi intensificarea traficului feroviar, construirea de noi ramificații de căi ferate și creșterea nivelurilor de poluare ale scurgerilor pluviale;</b></p> <p><b>Accesul în porturi al unui număr sporit de vase va duce la creșterea nivelului de poluare a apei în aceste regiuni (datorită activităților de alimentare cu combustibili și întreținere).</b></p>	<p>POST poate avea efecte pozitive sau negative asupra calității apei, în funcție de nivelul real de utilizare a tehnologiilor CTD (cele mai bune tehnologii disponibile) și de folosirea practicilor solide de management de mediu (EMAS, ISO 14xxx) în proiectele finanțate.</p>
Limitarea poluării punctiforme și difuze a solului	<p>Pozitive:</p> <p>Modernizarea și îmbunătățirea infrastructurii transportului pe apă va duce în mod indirect la diminuarea nivelului de poluare a solului.</p> <p>Măsurile de protecție a mediului legate de tratarea deșeurilor și depoluare vor avea un efect pozitiv semnificativ asupra calității solului.</p> <p><b>Negative:</b></p> <p><b>Efectul dezvoltării va fi intensificarea traficului feroviar, construirea de noi ramificații</b></p>	<p>POST poate avea efecte pozitive sau neutre de ansamblu asupra calității solului, în funcție de nivelul real de utilizare a tehnologiilor CTD și de folosirea practicilor solide de management de</p>

Obiective de mediu relevante	Efecte asupra mediului înconjurător	Impact cumulativ general
	<p>de căi ferate și creșterea nivelurilor de poluare ale solului;</p> <p>Dezvoltarea noilor drumuri naționale va avea consecințe în ceea ce privește intensificarea traficului rutier și va duce la creșterea poluării solului și a riscului de eroziune a acestuia;</p> <p>Impact negativ semnificativ în timpul fazelor de construcție și modernizare a infrastructurii și, ulterior, datorită creșterii traficului aerian și a nivelului de emisii poluante.</p>	<p>mediu (EMAS; ISO 14xxx) în proiectele finanțate.</p>
<p>Diminuarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transport</p>	<p><b>Pozitive:</b></p> <p>Modernizarea drumurilor poate contribui la diminuarea consumului de combustibili per pasager;</p> <p>Îmbunătățirea infrastructurii de cale ferată va atrage mai mulți pasageri către acest mijloc de transport, iar nivelul emisiilor de gaze cu efect de seră per pasager se va diminua.</p> <p><b>Negative:</b></p> <p>Dezvoltarea de coridoare rutiere noi și modernizate va duce întotdeauna la intensificarea traficului rutier și, în consecință, la creșterea emisiilor poluante, inclusiv a celor cu efect de seră. Creșterea intensității transportului aerian va duce la creșterea nivelului emisiilor de gaze cu efect de seră.</p>	<p>POST va avea un impact neutru sau negativ de ansamblu asupra nivelului emisiilor de gaze cu efect de seră. Impactul negativ poate fi diminuat dacă activitățile finanțate în cadrul POST vor inversa tendința negativă înregistrată de utilizarea transportului public și a celui pe calea ferată.</p>
<p>Protejarea și îmbunătățirea condițiilor și funcțiilor ecosistemelor terestre, acvatice și marine împotriva degradării antropogene, fragmentării habitatelor și defrișării</p>	<p><b>Pozitive:</b> Se prevede că domeniul cheie de intervenție „Minimizarea efectelor adverse ale transporturilor asupra mediului” va avea un efect pozitiv de ansamblu, însă este imposibil de evaluat anvergura și tipurile de impact ale acestuia; de aceea, se recomandă ca strategiile și planurile pe termen lung din sectorul transport să fie supuse Evaluărilor Strategice de Mediu SEA.</p> <p><b>Negative:</b></p> <p>Impact negativ major asupra ecosistemelor și în ceea ce privește fragmentarea habitatelor naturale, atât în faza de construcție, cât și ulterior, în special în cazul construirii de noi secțiuni de drumuri;</p> <p>Dezvoltarea infrastructurii rutiere va avea efecte semnificative în ceea ce privește degradarea antropogenă, fragmentarea habitatelor naturale și defrișările;</p> <p>Va exista un impact semnificativ asupra ecosistemelor acvatice datorat activităților de construcție, de ex. dragării.</p>	<p>POST va avea un impact negativ semnificativ de ansamblu asupra condițiilor și funcțiilor ecosistemelor terestre și acvatice. Impactul negativ poate fi diminuat dacă se realizează evaluarea de mediu EIA pentru fiecare proiect, dacă este evaluat impactul specific asupra regiunii respective și dacă sunt implementate măsurile de atenuare propuse.</p> <p>POST poate afecta multe regiuni geografice și, de aceea, fiecare dintre acestea trebuie analizată separat.</p>
<p>Conservarea diversității naturale a faunei, florei și habitatelor din ariile naturale protejate și din ariile potențiale ale rețelei Natura 2000</p>	<p><b>Pozitive:</b></p> <p>Îmbunătățirea și dezvoltarea transportului durabil reprezintă singura modalitate de a maximiza protecția naturii.</p> <p><b>Negative:</b></p> <p>Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii de transport, inclusiv a celei feroviare, vor avea efecte nocive asupra habitatelor naturale din ariile naturale protejate și va duce la noi fragmentări ale habitatelor și peisajului natural;</p> <p>Dezvoltarea infrastructurii de transport pe apă va avea un impact semnificativ deoarece va afecta funcțiile ecosistemelor acvatice ale Dunării care fac parte din ariile naturale protejate și ariile rețelei Natura 2000;</p>	<p>POST va avea probabil un impact negativ semnificativ de ansamblu asupra ariilor naturale protejate și ariilor rețelei Natura 2000. Este imposibil de evaluat anvergura impactului, deoarece locațiile de impact nu sunt cunoscute încă (dat fiind că rețeaua Natura 2000 este în curs de constituire și aprobare finală).</p> <p>Impactul negativ</p>

Obiective de mediu relevante	Efecte asupra mediului înconjurător	Impact cumulativ general
	<p>Dezvoltarea infrastructurii de transport aerian va duce la creșterea nivelurilor de degradare antropogenă, fragmentare a habitatelor naturale și defrișări și va avea un impact negativ asupra vieții păsărilor (deoarece va afecta rutele de migrație).</p>	<p>poate fi diminuat dacă se realizează evaluarea de mediu EIA pentru fiecare proiect, dacă este evaluat impactul specific asupra regiunilor respective și dacă sunt implementate măsurile de atenuare propuse. POST poate afecta multe regiuni geografice și, de aceea, fiecare dintre acestea trebuie analizată separat.</p>
<p>Facilitarea ameliorării sănătății publice prin implementarea de măsuri ce vizează prevenirea poluării</p>	<p>Pozitive:</p> <p>Dezvoltarea infrastructurii rutiere de-a lungul axei prioritare TEN-T va duce la îmbunătățirea calității aerului în mediul urban, datorită mutării transportului rutier în afara orașelor, ceea ce va permite îmbunătățirea condițiilor de mediu în zonele urbane;</p> <p>Reducerea nivelului poluării grație creșterii vitezei trenurilor, sporirii calității și vitezei traficului de mărfuri, precum și transferului potențial al traficului de mărfuri din sistemul rutier către cel feroviar va contribui la ameliorarea nivelului de sănătate publică;</p> <p>Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii navale vor duce la ameliorarea sănătății publice deoarece vor sprijini diminuarea intensității traficului rutier prin transferul cererii de transport rutier către transportul naval și scăderea într-o anumită măsură a nivelului poluării aerului;</p> <p>Promovarea mijloacelor ecologice de transport va contribui la diminuarea efectelor negative ale activităților de transport asupra sănătății publice;</p> <p>Măsurile ce vizează reducerea numărului de accidente (de ex. traversări îmbunătățite la nivel rutier/feroviar și construirea de noi pasaje aeriene/subterane peste drumuri/căi ferate; modernizarea sistemelor de semnalizare orizontală și verticală; ameliorarea și dezvoltarea infrastructurii fizice, prin luarea de măsuri preventive (de exemplu indicatoare de drumuri, camere video, sate liniare etc.) vor diminua numărul vătămărilor corporale și deceselor cauzate de accidentele rutiere.</p> <p>Negative: Contribuția la poluarea aerului și la cea fonică datorită construcțiilor (pe termen scurt) și intensificării traficului (pe termen lung).</p>	<p>POST poate avea un efect pozitiv de ansamblu asupra sănătății publice.</p>
<p>Îmbunătățirea condițiilor din așezări și protejarea acestora împotriva noxelor datorate transporturilor, în special a zgomotului și vibrațiilor</p>	<p>Pozitive:</p> <p>Creșterea numărului de pasageri în sistemul feroviar, grație îmbunătățirii materialului rulant, poate duce la diminuarea numărului de autoturisme utilizate;</p> <p>Îmbunătățirea condițiilor de transport în scopul diminuării numărului de accidente poate avea ca efect reducerea nivelului de zgomot și vibrații (prin restricții ale vitezei, etc.).</p> <p>Negative:</p> <p>Se prevede o contribuție la creșterea nivelurilor de poluare fonică și a aerului, datorată construcției drumurilor;</p>	<p>Este probabil ca POST să diminueze impactul negativ și să producă efecte pozitive în regiuni diferite și, de aceea, se prevede un efect neutru de ansamblu asupra condițiilor din așezări în ceea ce privește noxele datorate transporturilor.</p>

Obiective de mediu relevante	Efecte asupra mediului înconjurător	Impact cumulativ general
	<p>Îmbunătățirea infrastructurii feroviare va avea un anumit impact suplimentar datorat creșterii traficului și a vitezei de deplasare pe calea ferată;</p> <p>Activitățile de transport pe apă vor avea efecte negative asupra calității aerului și nivelurilor de zgomot și vibrații din zonele urbane cu porturi de dimensiuni mari.</p>	
Creșterea protecției populației împotriva riscurilor asociate accidentelor de trafic	<p>Pozitive:</p> <p>Dezvoltarea infrastructurii rutiere de-a lungul Axei prioritare TEN-T va duce la îmbunătățirea condițiilor de călătorie, scurtarea duratei călătoriei, diminuarea numărului de așezări traversate de drumuri și scăderea numărului accidentelor de trafic;</p> <p>Îmbunătățirea infrastructurii feroviare va duce la diminuarea numărului accidentelor feroviare;</p> <p>Modernizarea porturilor va avea un efect pozitiv în ceea ce privește reducerea și prevenirea accidentelor navale.</p> <p>Negativ:</p> <p>Intensificarea traficului poate duce la creșterea numărului de accidente în anumite regiuni.</p>	POST va avea probabil efecte pozitive asupra protecției populației împotriva accidentelor de trafic
Creșterea protecției populației împotriva riscurilor asociate dezastrelor naturale și accidentelor industriale cauzate de transport	<p>Pozitive:</p> <p>Dezvoltarea infrastructurii rutiere de-a lungul Axei prioritare TEN-T va duce la îmbunătățirea condițiilor de transportare a mărfurilor periculoase și va diminua numărul accidentelor;</p> <p>Regularizarea cursurilor de apă va reduce riscul asociat accidentelor industriale și navale.</p>	POST va avea probabil anumite efecte pozitive în ceea ce privește reducerea riscurilor asociate dezastrelor naturale și accidentelor industriale.
Limitarea utilizării diferitelor resurse naturale folosite în sectorul transport	<p>Pozitive:</p> <p>Îmbunătățirea transportului pe calea ferată și transferul prognozată al traficului către acest mod de transport vor avea un efect pozitiv semnificativ;</p> <p>Îmbunătățirea materialului rulant feroviar va duce la reducerea consumului de resurse energetice (eficiență);</p> <p>Transportul intermodal va avea un anumit efect pozitiv asupra utilizării resurselor naturale datorită creșterii eficienței utilizării acestora.</p> <p>Negativ: Dezvoltarea infrastructurii rutiere, feroviare și navale va duce la creșterea consumului de resurse naturale atât în timpul fazei de construcție, cât și ulterior, datorită consumului de combustibili.</p>	Se prevede un efect pozitiv de ansamblu datorat îmbunătățirii eficienței consumului de combustibili. Efectul pozitiv poate fi diminuat de un anumit impact negativ datorat intensificării traficului și, prin urmare, creșterii consumului de combustibili. Această diminuare poate fi compensată prin creșterea transferului traficului către transportul pe calea ferată.
Reducerea volumului de deșuri generate, creșterea nivelului de recuperare a deșeurilor, precum și facilitarea reciclării tuturor deșeurilor	<p>Negative:</p> <p>Îmbunătățirea drumurilor va duce la utilizare de autoturisme mai noi și în volum mai mare, ceea ce va avea ca rezultat generarea de deșuri provenind de la autoturismele vechi;</p> <p>Impact negativ semnificativ datorat retragerii din uz a vagoanelor și locomotivelor vechi;</p> <p>Va crește cantitatea de uleiuri și anvelope uzate;</p> <p>Intensificarea utilizării infrastructurii de cale ferată va duce la o anumită creștere a volumului de deșuri generate datorită îmbătrânirii echipamentelor vechi.</p>	POST va avea probabil un impact negativ în ceea ce privește volumul de deșuri generate, recuperarea și re folosirea deșeurilor. Efectele negative produse de POST pot fi diminuate prin intermediul altor programe naționale care au o legătură

Obiective de mediu relevante	Efecte asupra mediului înconjurător	Impact cumulativ general
		indirectă cu POST, precum cele privind reciclarea și reutilizarea deșeurilor.
Asigurarea protecției patrimoniului natural și cultural împotriva fragmentării datorate coridoarelor de transport	<p><b>Negative:</b></p> <p>Dezvoltarea infrastructurilor rutiere și feroviare va duce la fragmentarea suplimentară a habitatelor și a peisajului natural.</p> <p>Dezvoltarea infrastructurii navale va avea un impact semnificativ deoarece va afecta funcțiile ecosistemelor acvatice și marine, în special în Delta Dunării.</p>	POST va avea probabil un impact negativ de ansamblu asupra protecției patrimoniului natural și cultural împotriva fragmentării datorate coridoarelor de transport
Conservarea, protejarea și reabilitarea zonei costiere a Mării Negre prin asigurarea protecției patrimoniului natural (inclusiv a ecosistemelor acvatice și terestre) și a celui cultural în vederea dezvoltării durabile a acestei regiuni	<p><b>Negative:</b></p> <p>Modernizarea infrastructurii naționale de transport de-a lungul zonei costiere românești a Mării Negre va avea efecte nocive asupra patrimoniului natural și cultural;</p> <p>Modernizarea și dezvoltarea porturilor fluviale și maritime vor avea un puternic impact asupra patrimoniului natural și cultural, în special de-a lungul Dunării și în regiunea Mării Negre.</p>	POST va avea probabil un impact negativ de ansamblu asupra protecției și reabilitării zonei costiere a Mării Negre și a patrimoniului natural și cultural din regiune
Îmbunătățirea eficienței energetice și a eficienței utilizării resurselor energetice	<p><b>Pozitive:</b></p> <p>Îmbunătățirea infrastructurii rutiere și feroviare va permite îmbunătățirea eficienței energetice (utilizarea mai bună a combustibililor și a produselor petroliere per km parcurs și tonă de mărfuri transportată);</p> <p>Promovarea transportului feroviar va contribui la utilizarea eficientă a combustibilului, iar îmbunătățirea materialului rulant va asigura un consum mai eficient de energie per km parcurs;</p> <p>Promovarea transportului intermodal (multimodal) va duce la diminuarea consumului de energie în sectorul transporturi prin încurajarea mijloacelor de transport cu eficiență energetică mai bună.</p>	POST va avea un efect pozitiv de ansamblu asupra eficienței energetice și eficienței utilizării resurselor energetice
Facilitarea producerii de energie pe bază de resurse regenerabile	<p><b>Pozitiv:</b></p> <p>Va exista un efect pozitiv dacă locomotivele diesel vor fi modernizate în vederea funcționării pe bază de biocombustibili. Este imposibil pe măsurat acest efect pe baza actualei descrieri a domeniului cheie de intervenție „Minimizarea efectelor adverse ale transporturilor asupra mediului” și, de aceea, se propune realizarea evaluării strategice de mediu (SEA) pentru strategiile și planurile pe termen lung din sectorul transport.</p>	POST va avea probabil un efect pozitiv de dimensiuni reduse asupra producerii de energie pe bază de resurse regenerabile. Acest impact poate fi sporit prin încurajarea măsurilor ce vizează introducerea biocombustibilului în sectorul transporturi (de ex. în transportul public și cel feroviar).
Îmbunătățirea calității combustibililor utilizați de vehiculele de transport, în vederea diminu-	<p><b>Pozitive:</b></p> <p>Va exista un efect pozitiv dacă locomotivele diesel vor fi modernizate în vederea funcționării pe bază de bio-</p>	POST va avea probabil un efect pozitiv de dimensiuni reduse asupra calității combustibililor

Obiective de mediu relevante	Efecte asupra mediului înconjurător	Impact cumulativ general
<p>ării consumului de benzină conținând plumb și a celui de motorină conținând sulf, precum și sprijinirea utilizării combustibililor ecologici (de ex. a biocombustibilului)</p>	<p>combustibili; Pe baza actualei descrieri, este imposibil pe măsurat efectele domeniului cheie de intervenție „Minimizarea efectelor adverse ale transporturilor asupra mediului” și, de aceea, se propune realizarea evaluării strategice de mediu (SEA) pentru strategiile și planurile pe termen lung din sectorul transport. <b>Negative:</b> <b>Îmbunătățirea infrastructurii de transport va duce la sporirea consumului de combustibili și, prin urmare, la creșterea cererii de combustibil.</b></p>	<p>utilizați de vehiculele de transport. <b>Acest impact poate fi sporit prin încurajarea măsurilor ce vizează introducerea biocombustibilului în sectorul transporturi (de ex. în transportul public și cel feroviar).</b></p>
<p>Creșterea responsabilității publicului față de mediul înconjurător prin promovarea utilizării transportului public și a altor mijloace de transport ecologice (de ex. deplasarea cu bicicleta și pe jos)</p>	<p>Pozitive: Modernizarea și înnoirea materialului rulant de cale ferată vor crește atractivitatea transportului feroviar prin îmbunătățirea condițiilor de călătorie pentru pasageri și scurtarea duratelor de deplasare și, în același timp, vor promova responsabilitatea față de mediul înconjurător în rândul publicului; Realizările transportului intermodal vor avea o influență pozitivă asupra responsabilității publicului față de mediu prin facilitarea unui acces mai bun la transportul pe apă și pe calea ferată; Se prevede un efect pozitiv datorat creșterii siguranței traficului și îmbunătățirii accesului la mijloacele ecologice de transport (de ex. transportul public, deplasarea cu bicicleta sau pe jos); Pe baza actualei descrieri, este imposibil de măsurat efectele domeniului cheie de intervenție „Minimizarea efectelor adverse ale transporturilor asupra mediului” și, de aceea, se propune realizarea evaluării strategice de mediu (SEA) pentru strategiile și planurile pe termen lung din sectorul transport. <b>Negative:</b> <b>Îmbunătățirea infrastructurii rutiere va stimula utilizarea mai intensă a transportului rutier și a mijloacelor particulare de transport și, de aceea, va produce un efect negativ semnificativ, pe termen lung.</b></p>	<p><b>POST va avea probabil un efect pozitiv sau neutru asupra responsabilității publicului față de mediu</b></p>
<p>Dezvoltarea transportului ecologic (în special a sistemului de transport public și a transportului multimodal)</p>	<p>Pozitive: Modernizarea infrastructurii feroviare și navale are o legătură directă cu dezvoltarea transportului ecologic; Modernizarea infrastructurii feroviare va avea un efect pozitiv direct asupra dezvoltării transportului public; Va exista un impact pozitiv direct și semnificativ prin promovarea circulației intermodale (multimodale) și prin implementarea măsurilor ce vizează creșterea utilizării mijloacelor ecologice de transport (de ex. cel feroviar) în defavoarea celor poluante (de ex. autocamioanele și autoturismele); Pe baza actualei descrieri, este imposibil pe măsurat efectele domeniului cheie de intervenție „Minimizarea efectelor adverse ale transporturilor asupra mediului” și, de aceea, se propune realizarea evaluării strategice de mediu (SEA) pentru strategiile și planurile pe termen lung din sectorul transport. <b>Negative:</b> <b>Îmbunătățirea și modernizarea drumurilor vor duce la creșterea traficului rutier și, prin urmare, la creșterea cererii pentru transportul rutier.</b></p>	<p><b>POST va avea probabil un efect pozitiv asupra dezvoltării transportului ecologic</b></p>
<p>Reducerea costuri-</p>	<p>Pozitive:</p>	<p><b>POST va avea pro-</b></p>

Obiective de mediu relevante	Efecte asupra mediului înconjurător	Impact cumulativ general
lor externe ale transportului (legate de zgomot, poluarea aerului și schimbările climatice, accidente, avarii ale infrastructurii și congestia traficului)	<p>Se prevede diminuarea congestiilor de trafic și a nivelului de poluare a aerului grație construcției de drumuri ocolitoare;</p> <p>Reabilitarea secțiunilor de infrastructură feroviară va contribui la diminuarea poluării aerului și va duce la reducerea costurilor externe ale transportului;</p> <p>Îmbunătățirea transportului pe cale ferată și modernizarea porturilor vor stimula transportul multimodal și, din acest punct de vedere, vor duce la scăderea costurilor externe prin eliminarea congestiilor de trafic în porturi și în zonele învecinate.</p> <p><b>Negative: Construirea infrastructurii rutiere de-a lungul axei prioritare TEN-T va produce intensificarea traficului rutier (și, prin urmare, creșterea costurilor externe) în anumite regiuni (care nu includ zonele urbane și rurale).</b></p>	<p><b>babil un efect pozitiv asupra reducerii costurilor externe ale transportului</b></p>
Reducerea intensității traficului rutier	<p><b>Pozitive:</b></p> <p>Susținerea reconstrucției și modernizării infrastructurii feroviare va produce un efect pozitiv prin creșterea vitezei de deplasare a trenurilor de pasageri și mărfuri;</p> <p>Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii navale va sprijini diminuarea traficului rutier prin transferul cererii de transport rutier către calea apei;</p> <p>Există posibilitatea obținerii unui efect pozitiv dacă vor fi promovate, elaborate și implementate măsuri ce vizează restricționarea traficului rutier și facilitarea transportului pe calea ferată;</p> <p><b>Negative: Modernizarea infrastructurii rutiere va duce la creșterea traficului rutier pe termen mediu și lung.</b></p>	<p><b>POST va avea probabil un efect pozitiv asupra diminuării traficului rutier în anumite regiuni.</b></p>



## 8 Măsuri prevăzute pentru prevenirea, diminuarea și, pe cât posibil, contracararea efectelor adverse semnificative asupra mediului înconjurător produse de implementarea POST

### 8.1 Măsuri în vederea minimizării, diminuării sau contracarării posibilelor efecte semnificative asupra mediului înconjurător produse de fiecare domeniu cheie de intervenție

Tabelele de evaluare a fiecărui domeniu de intervenție prezentate în subcapitolul 8.1 sugerează o serie de măsuri cheie care ar trebui luate pentru a minimiza, diminua sau contracara efectele semnificative potențiale ale domeniilor de intervenție.

Se recomandă integrarea în totalitate a acestor recomandări în cadrul sistemului de implementare a POST, în cadrul **criteriilor de selecție** a proiectelor care vor solicita finanțare prin POST.

### 8.2 Măsuri suplimentare în vederea minimizării, diminuării sau contracarării posibilelor efecte semnificative asupra mediului produse de implementarea întregului document de programare

Propunerea de evaluare de mediu a proiectelor ce vor solicita finanțare, prezentată mai jos, oferă un sistem general de identificare a acelor proiecte care vor afecta cel mai puțin mediul înconjurător sau a celor care vor oferi cele mai mari beneficii din punctul de vedere al protecției mediului. Scopul acestui sistem este de a garanta faptul că POST va susține în principal acele proiecte care vor produce efecte pozitive asupra mediului înconjurător.

Acest sistem de evaluare de mediu a cererilor de finanțare pentru proiecte nu substituie celelalte instrumente de protecție a mediului prevăzute de legislația în domeniu (de ex. evaluarea de mediu EIA, prevenirea și controlul integrat al poluării IPPC, etc.); acest sistem este proiectat pentru a asigura impactul pozitiv maxim de protecție a mediului al POST.

*Descrierea sistemului propus de evaluare de mediu și selecție a proiectelor ce solicită finanțare*

Realizarea evaluării de mediu a proiectelor ce solicită finanțare ar trebui să reprezinte o parte integrantă a sistemului decizional cu privire la acordarea susținerii financiare pentru proiecte concrete în cadrul POST; cu alte cuvinte, evaluarea în funcție de criteriile de mediu ar trebui să facă parte din evaluarea generală a proiectelor propuse.

Se propune ca evaluarea de mediu a proiectelor ce solicită finanțare să fie realizată în două etape:

- Evaluarea de mediu preliminară, realizată în timpul elaborării proiectului;

- Evaluarea de mediu formală, realizată în cadrul procedurilor oficiale de selecție.

*Evaluarea de mediu realizată de către solicitantul finanțării*

Este deosebit de important ca solicitantul finanțării (entitatea care solicită finanțare pentru proiect) să realizeze evaluarea de mediu în timpul elaborării propriului proiect. Aceasta ar permite solicitantului să își modifice propunerea de proiect astfel încât să poată obține cea mai bună evaluare posibilă din punctul de vedere al impactului asupra mediului înconjurător. Această evaluare preliminară va fi realizată de către instituția care înaintează cererea de finanțare pentru proiect, pe baza formularului tip prezentat în tabelul de mai jos.

Formularul de evaluare de mediu completat (împreună cu eventualele informații suplimentare) ar trebui prezentat de către solicitantul finanțării ca parte integrantă a dosarului de cerere de finanțare pentru proiect.

**Tabelul 8. Formular recomandat pentru evaluarea propunerilor de proiecte din punctul de vedere al impactului asupra mediului**

Titlul proiectului/ nr. de referință:	Impactul proiectului asupra obiectivelor de mediu relevante ale POST			
Obiective de mediu relevante ale POST	Pozitiv	Neutru sau nu se aplică	Negativ	Scurtă prezentare a anvergurii și naturii impactului
Menținerea calității aerului în limitele impuse de normele legale și îmbunătățirea calității aerului				
Diminuarea impactului transporturilor asupra calității aerului în mediul urban și cel rural				
Limitarea poluării apei datorate surselor de poluare punctiforme și difuze				
Limitarea poluării punctiforme și difuze a solului				
Diminuarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transport				
Protejarea și îmbunătățirea condițiilor și funcțiilor ecosistemelor terestre, acvatice și marine împotriva degradării antropogene, fragmentării habitatelor și defrișării				
Conservarea diversității naturale a faunei, florei și habitatelor din ariile naturale protejate și din ariile potențiale ale rețelei Natura 2000				
Facilitarea ameliorării sănătății publice prin implementarea de măsuri ce vizează prevenirea poluării				

Titlul proiectului/ nr. de referință:	Impactul proiectului asupra obiectivelor de mediu relevante ale POST			
Obiective de mediu relevante ale POST	Pozitiv	Neutru sau nu se aplică	Negativ	Scurtă prezentare a anvergurii și naturii impactului
Îmbunătățirea condițiilor din așezări și protejarea acestora împotriva noxelor datorate transporturilor, în special a zgomotului și vibrațiilor				
Creșterea protecției populației împotriva riscurilor asociate accidentelor de trafic				
Creșterea protecției populației împotriva riscurilor asociate dezastrelor naturale și accidentelor industriale cauzate de transport				
Limitarea utilizării diferitelor resurse naturale folosite în sectorul transport				
Reducerea volumului de deșeuri generate, creșterea nivelului de recuperare a deșeurilor, precum și facilitarea reciclării tuturor deșeurilor				
Asigurarea protejării patrimoniului natural și cultural împotriva fragmentării datorate coridoarelor de transport				
Conservarea, protejarea și reabilitarea zonei costiere a Mării Negre prin asigurarea protejării patrimoniului natural (inclusiv a ecosistemelor acvatice și terestre) și a celui cultural în vederea dezvoltării durabile a acestei regiuni				
Îmbunătățirea eficienței energetice și a eficienței utilizării de resurse energetice				
Îmbunătățirea calității combustibililor utilizați de vehiculele de transport, în vederea diminuării consumului de benzină conținând plumb și a celui de motorină conținând sulf, precum și sprijinirea utilizării combustibililor ecologici (de ex. a biocombustibilului)				
Creșterea responsabilității publicului față de mediul înconjurător prin promovarea utilizării transportului public și a altor mijloace de transport ecologice (de ex. deplasarea cu bicicleta și pe jos)				
Dezvoltarea transportului ecologic (în special a sistemului de transport public și a				

Titlul proiectului/ nr. de referință:	Impactul proiectului asupra obiectivelor de mediu relevante ale POST			
Obiective de mediu relevante ale POST	Pozitiv	Neutru sau nu se aplică	Negativ	Scurtă prezentare a anvergurii și naturii impactului
transportului multimodal)				
Reducerea costurilor externe ale transportului (legate de zgomot, poluarea aerului și schimbările climatice, accidente, avarii ale infrastructurii și congestia traficului)				
Reducerea intensității traficului rutier				

*Evaluarea de mediu oficială realizată în cadrul procedurilor oficiale de selecție*

Evaluarea de mediu oficială a cererilor de finanțare pentru proiecte ar trebui realizată ca parte integrantă a procedurilor de selecție pentru acordarea susținerii financiare prin POST.

Formularele de evaluare de mediu completate (împreună cu eventualele informații suplimentare), care au fost prezentate de către solicitantul finanțării ca parte a cererii de finanțare, vor fi evaluate în cadrul evaluării de ansamblu a propunerii de proiect de către un comitet de evaluare format din specialiști în domeniul protecției mediului (în mod ideal, aceștia ar trebui să fie reprezentanți ai autorității de mediu).

Această evaluare va analiza calitatea evaluării de mediu prezentată și poate avea ca rezultat propuneri de modificare a proiectului și/ sau a condițiilor de implementare a acestuia. Pe baza acestei evaluări, comitetul de selecție va stabili, printre altele, condițiile obligatorii de acordare a finanțării prin POST.

**8.3 Concluzii asupra măsurilor propuse în vederea reducerii la minim, diminuării sau contracarării posibilelor efecte semnificative asupra mediului înconjurător ale implementării programului operațional**

Sistemul descris în subcapitolul anterior 9.2 are ca scop maximizarea impactului pozitiv asupra mediului înconjurător produs de implementarea întregului program operațional. Acesta este propus ca o oportunitate de a spori calitatea de ansamblu a proiectelor și nu ca un obstacol administrativ.

Următoarele acțiuni sunt deosebit de necesare pentru implementarea acestui sistem:

- Măsurile propuse în vederea reducerii la minim, diminuării sau contracarării posibilelor efecte semnificative asupra mediului ale fiecărui domeniu de re-

ferință al POST (prezentate în subcapitolul 8.1) să fie încorporate în cadrul criteriilor esențiale de selecție a cererilor de finanțare;

- Evaluarea de mediu propusă pentru analiza cererilor de finanțare să fie încorporată în cadrul sistemului general de evaluare și selectare a proiectelor;
- Să se asigure personal suficient și cu pregătire profesională adecvată în domeniul protecției mediului în cadrul structurii de evaluare a proiectelor;
- Să se ia măsuri pentru ca solicitanții de finanțare să beneficieze de informații suficiente cu privire la aspectele legate de protecția mediului și cu privire la corelările dintre propunerile de proiecte și aspectele de mediu.

Pentru ca aceste acțiuni să poată fi realizate, este necesar ca în cadrul sistemului de evaluare și selecție a proiectelor pentru POST să se asigure personal suficient și cu pregătire profesională adecvată în domeniul protecției mediului.

## 9 Descrierea măsurilor propuse în vederea monitorizării

### 9.1 Descrierea sistemului propus pentru monitorizarea efectelor asupra mediului

Sistemul de monitorizare de mediu propus de echipa SEA ia în considerare faptul că în timpul monitorizării indicatorilor de mediu la nivel național sau regional este imposibil să se facă o distincție între impactul asupra mediului produs de activitățile POST și impactul produs de alte activități/ intervenții (de ex. proiecte finanțate din alte surse decât POST).

De asemenea, echipa SEA pornește de la premisa că propunerea prezentată mai jos va putea fi modificată astfel încât să se ajusteze modalității de implementare a POST, precum și caracterului individual al proiectelor propuse. În acest scop însă, este necesar ca în cadrul sistemului de monitorizare a efectelor implementării POST să se asigure personal suficient și cu pregătire profesională adecvată.

Sistemul de monitorizare propus se bazează pe obiectivele relevante din domeniul protecției mediului specificate de echipa SEA (vezi Capitolul 7). Aceste obiective reprezintă acele arii și teme din domeniul mediului care pot fi influențate în mod substanțial de implementarea POST; altfel spus, impactul asupra mediului produs de implementarea POST va fi monitorizat în funcție de gradul în care vor fi influențate aceste obiective.

În scopul monitorizării gradului efectelor produse de POST asupra mediului înconjurător, echipa SEA a propus indicatori de mediu pentru fiecare din obiectivele de mediu relevante. Echipa SEA propune ca indicatorii de monitorizare să fie utilizați în mod selectiv la monitorizarea efectelor asupra mediului, în funcție de caracteristicile proiectelor selectate pentru finanțare. Se presupune că acele obiective de mediu utilizate în faza de evaluare și selecție a proiectului vor fi folosite și pentru monitorizare. Prin monitorizarea și rezumarea rezultatelor monitorizate ale fiecărui proiect, va fi posibilă estimarea efectului de ansamblu asupra obiectivelor de mediu relevante, altfel spus, a efectului POST.

Indicatorii de mediu propuși trebuie încorporați în sistemul general de monitorizare a POST. Această monitorizare ar trebui realizată pe întreaga durată a perioadei programate (raport anual sau cel puțin un raport interimar semestrial de la debutul proiectului și unul la finalul proiectului, în funcție de durata respectivă), iar rezultatele ar trebui făcute publice în mod regulat, ideal în format electronic (pe Internet).

Indicatorii de monitorizare propuși pentru evaluarea efectelor programului asupra mediului înconjurător sunt prezentați în tabelul de mai jos.

**Tabelul 9. Indicatori propuși în vederea monitorizării de mediu**

Obiective de mediu relevante	Indicatori	Descriere
Menținerea calității aerului în limitele impuse de normele legale și îmbunătățirea calității aerului	- Emisii în kilotone pe an pentru fiecare mijloc de transport de: - SOx - NOx, - compuși organici volatili - COV - pulberi PM10,	Reducerea nivelurilor de emisii. Datele cumulate la nivelul proiectului pot fi comparate ulterior cu datele de monitorizare de la nivel național. Datele ar trebui calculate și pentru transporturile între orașe și cele internaționale.
Diminuarea impactului transporturilor asupra calității aerului în mediul urban și cel rural	<i>Ca mai sus</i>	<i>Ca mai sus</i>
Limitarea poluării apei datorate surselor de poluare punctiforme și difuze	-Numărul deversărilor ilegale și accidentale de substanțe poluante în apele de suprafață și în cele subterane, pentru fiecare mijloc de transport. - Reducerea deversărilor în mediul acvatic ca urmare a proiectelor.	Reducerea deversărilor de substanțe poluante în apele fluviale și/sau maritime datorate transporturilor. De asemenea, se recomandă includerea acestui indicator în sistemul național de monitorizare. Datele de monitorizare din proiecte la finalul fazei de implementare.
Limitarea poluării punctiforme și difuze a solului	Numărul accidentelor care generează poluarea solului.	Date de la Agenția de Protecția Mediului
Diminuarea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transport	Nivelul emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transporturi (CO <sub>2</sub> echivalent) pe mijloc de transport (kilotonă/an)	Reducerea nivelurilor emisiilor de gaze cu efect de seră datorate traficului. Efectele proiectelor individuale și, respectiv, ale POST ar trebui calculate în funcție de consumul de combustibil.
Protejarea și îmbunătățirea condițiilor și funcțiilor ecosistemelor terestre, acvatice și marine împotriva degradării antropogene, fragmentării habitatelor și defrișării	-Creșterea nivelului de fragmentare a reliefului datorată POST Sau - Numarul de habitate afectate, starea si suprafata lor	Datele din monitorizarea proiectelor
Conservarea diversității naturale a faunei, florei și habitatelor din ariile naturale protejate și din ariile potențiale ale rețelei Natura 2000	Suprafața de teren preluată de infrastructura de transport la nivel național (mărită datorită proiectelor).	Datele colectate în urma monitorizării proiectelor specifice finanțate în cadrul POST și din statisticile naționale.
Facilitarea ameliorării sănătății publice prin implementarea de măsuri ce vizează prevenirea poluării	Numărul (sau procentul) persoanelor care locuiesc în regiunile în care sunt depășite nivelurile admise de poluare a aerului. Morbiditatea și mortalitatea.	Date furnizate de Institutul Național de Statistică Pentru indicatorii de morbiditate și mortalitate este recomandată colectarea datelor doar din proiectele care se vor implementa în zonele „punctelor fierbinți”. Date de la Centrul Național pentru Organizarea și Asigurarea Sistemului Informațional și Informatic în Domeniul Sănătății CNOASII.

Obiective de mediu relevante	Indicatori	Descriere
Îmbunătățirea condițiilor din așezări și protejarea acestora împotriva noxelor datorate transporturilor, în special a zgomotului și vibrațiilor	Procentul populației expuse la zgomotul datorat traficului.	Date de la Agențiile de Mediu
Creșterea protecției populației împotriva riscurilor asociate accidentelor de trafic	- Modificarea numărului victimelor datorate accidentelor de trafic (pe fiecare mijloc de transport)	Date furnizate de Institutul Național de Statistică
Creșterea protecției populației împotriva riscurilor asociate dezastrilor naturale și accidentelor industriale cauzate de transport	-Numărul accidentelor de transport care produc poluarea la scară largă a mediului înconjurător (rutiere, feroviare, pe apă – atât fluviale, cât și maritime)	Date furnizate de Institutul Național de Statistică și date din proiectele specifice (dacă sunt disponibile)
Limitarea utilizării diferitelor resurse naturale folosite în sectorul transport	Consum total de energie datorat transporturilor (pe fiecare mijloc de transport)	Date furnizate de monitorizarea proiectelor specifice
Reducerea volumului de deșuri generate, creșterea nivelului de recuperare a deșeurilor, precum și facilitarea reciclării tuturor deșeurilor	-Deșuri reciclate provenind din sectorul transport (de ex. numărul vehiculelor casate, în tone) - Numărul de cauciucuri uzate reciclate	Numărul de vehicule casate din datele statistice de la nivel național, iar numărul de tone de deșuri reciclate din datele furnizate de proiecte; Numărul de cauciucuri uzate reciclate din datele statistice de la nivel național și din datele furnizate de proiecte.
Asigurarea protejării patrimoniului natural și cultural împotriva fragmentării datorate coridoarelor de transport	Suprafața fragmentată a ecosistemelor și habitatelor naturale	Date furnizate de monitorizarea proiectelor, date statistice la nivel național.
Conservarea, protejarea și reabilitarea zonei costiere a Mării Negre prin asigurarea protejării patrimoniului natural (inclusiv a ecosistemelor acvatice și terestre) și a celui cultural în vederea dezvoltării durabile a acestei regiuni	Numărul deversărilor ilegale și accidentale de produse petroliere în apele maritime și fluviale, provenite de pe vasele de transport.	Date furnizate de Institutul Național de Statistică și/sau date de monitorizare a proiectelor.
Îmbunătățirea eficienței energetice și a eficienței utilizării de resurse energetice	Consumul final de energie în sectorul transport (total și pe fiecare mijloc)	Date furnizate de monitorizarea proiectelor specifice și date furnizate de Institutul Național de Statistică.
Îmbunătățirea calității combustibililor utilizați de vehiculele de transport, în vederea diminuării consumului de benzină conținând plumb și a celui de motorină conținând sulf, precum și sprijinirea utilizării combustibililor ecologici (de ex. a biocombustibilului)	-Volumul de combustibili ecologici absorbiți (benzină fără plumb, electricitate, combustibili alternativi)	Date furnizate de monitorizarea proiectelor specifice sau date furnizate de Institutul Național de Statistică.
Creșterea responsabilității publice față de mediul înconjurător prin promovarea utilizării transportului public și a altor mijloace de transport ecologice (de ex. deplasarea cu bicicleta și pe jos)	-Numărul proiectelor ce se ocupă de responsabilitatea față de mediu	Date furnizate de monitorizarea proiectelor specifice



Obiective de mediu relevante	Indicatori	Descriere
Dezvoltarea transportului ecologic (în special a sistemului de transport public și a transportului multimodal)	-Numărul proiectelor axate pe dezvoltarea mijloacelor ecologice de transport	Date furnizate de monitorizarea proiectelor specifice
Reducerea costurilor externe ale transportului (legate de zgomot, poluarea aerului și schimbările climatice, accidente, avarii ale infrastructurii și congestia traficului)	- Număr pasageri pe calea ferată și calea apei/km - Schimbarea ponderii transportului rutier de pasageri în comparație cu celelalte tipuri	Acest obiectiv este unul complex, care produce mai multe efecte de mediu și, dată fiind anvergura POST, se recomandă evaluarea schimbărilor privind utilizarea transportului public și a celor privind siguranța pe drumurile naționale. Date furnizate de Institutul Național de Statistică
Reducerea intensității traficului rutier	- Dimensiunile parcului de vehicule rutiere; - Număr pasager-km și tonă-km pe an - Număr pasager-km în transportul public față de cel particular (interurban, fără transportul public urban)	Date furnizate de Institutul Național de Statistică

Datele de monitorizare a efectului de ansamblu al POST ar trebui să se bazeze pe datele furnizate de monitorizarea proiectelor specifice. Estimările cu privire la efectul POST asupra mediului înconjurător pot fi ulterior comparate cu datele de monitorizare la nivel național.

În scopul monitorizării efectelor a fost elaborat un program de monitorizare, prezentat în Anexa 5.

## 9.2 Recomandări generale ale echipei SEA privind monitorizarea

Un sistem calitativ și eficace de monitorizare și evaluare a impactului asupra mediului produs de implementarea POST va contribui atât la prevenirea posibilelor efecte negative ale programului asupra mediului, cât și la sporirea efectelor sale pozitive în privința protecției mediului înconjurător și creșterii calității proiectelor pentru care solicită finanțare.

Pentru asigurarea monitorizării sunt necesare următoarele:

- Încorporarea indicatorilor propuși pentru monitorizarea de mediu în sistemul general de monitorizare a impactului implementării POST;
- Corelarea sistemului de monitorizare cu cel de evaluare și selecție a proiectelor, și anume utilizarea aceluiași obiective/indicatori de mediu atât pentru evaluare și selecție, cât și pentru monitorizarea ulterioară a proiectului;
- Corelarea monitorizării POST cu monitorizarea proiectelor individuale, și anume rezumarea rezultatelor monitorizării la nivel de proiect în scopul estimării efectelor de ansamblu ale POST asupra obiectivelor de mediu relevante;
- Publicarea rezultatelor monitorizării;
- Asigurarea de personal suficient și cu pregătire profesională adecvată în domeniul protecției mediului în cadrul structurii de monitorizare a POST;

- Implicarea Ministerului Mediului și Gospodăririi Apelor în discuțiile privind sistemul general de monitorizare și, în special, modalitatea de încorporare a aspectelor legate de mediu în sistemul general, înainte de lansarea acestuia;
- Luarea de măsuri pentru ca solicitanții de finanțare să beneficieze de informații suficiente cu privire la aspectele legate de protecția mediului și cu privire la corelările dintre propunerile de proiecte și aspectele de mediu
- Invitarea ONG de mediu în comitetele de monitorizare ale POST.

Sistemul de monitorizare în ansamblu conține următoarele activități:

- Monitorizarea indicatorilor de mediu (în special, pe baza cumulării datelor obținute la nivel de proiect);
- Examinarea rezultatelor de monitorizare, și anume revizuirea modificărilor indicatorilor de mediu;
- Inițierea acțiunilor prevăzute în cazul în care se identifică efecte negative produse de POST asupra mediului;
- Publicarea rezultatelor monitorizării;
- Selectarea și adaptarea indicatorilor de mediu în funcție de caracterul individual al proiectelor propuse;
- Comunicarea cu autoritatea de evaluare competentă (Ministerului Mediului și Gospodăririi Apelor) și organizațiile de protecție a naturii, precum și cu celelalte autorități din domeniul protecției mediului;
- Furnizarea de consultanță personalului din structura de implementare a POST, în special membrilor comisiilor de evaluare și selecție a proiectelor;
- Furnizarea de servicii de consiliere în domeniul protecției mediului entităților care solicită finanțare pentru proiecte;
- Furnizarea de informații tuturor părților interesate cu privire la aspectele de mediu legate de POST

Experiența și cunoștințele practice ale membrilor echipei de evaluare SEA au arătat că există câteva aspecte esențiale pentru funcționarea unui sistem eficient și de bună calitate în vederea monitorizării efectelor asupra mediului produse de implementarea programelor operaționale. Acestea sunt orientarea exactă, selecția, revizuirea și posibilele modificări ale obiectivelor de mediu relevante în vederea selecției și evaluării proiectelor și a indicatorilor de mediu conectați, care au fost propuse în cadrul SEA pe baza conținutului domeniilor individuale de intervenție ale POST și în contextul proiectelor individuale ale proiectelor propuse pentru finanțare.

## Anexe

**Anexa 1. Lista membrilor Grupului de Lucru pentru SEA POST****Lista membrilor desemnați în Grupul de Lucru pentru Evaluarea Strategică de Mediu a Programului Operațional Sectorial de Transport 2007-2013**

<b>Instituția</b>	<b>Numele și prenumele persoanei desemnate</b>	<b>Funcția</b>	<b>Date de contact</b>
MFP - AMSCS	Mariana SVESTUN	consilier	Tel: 302.52.57 e-mail: <a href="mailto:mariana.svestun@mfinante.ro">mariana.svestun@mfinante.ro</a>
MS	Adriana TURTUREAN	-	Tel: 307.25.24 ; 307.25.25 e-mail: <a href="mailto:adrianat@ms.ro">adrianat@ms.ro</a>
MMGA	Monica SERBAN	consilier	Tel: 316.67.00, Fax: 300.77.77 e-mail: <a href="mailto:monica.serban@mmediu.ro">monica.serban@mmediu.ro</a>
	Constantin PULBERE	consilier	Tel: 316.61.54, Fax: 316.04.21 e-mail: <a href="mailto:constantin.pulbere@mmediu.ro">constantin.pulbere@mmediu.ro</a>
MAI – DGRP	Constanța BARJOVANU		Tel: 316.22.72 e-mail: <a href="mailto:constanta.barjovanu@mai.gov.ro">constanta.barjovanu@mai.gov.ro</a>
ANRMAP	-	-	-
MTCT - DGM	Camelia LUNGOCI	consilier	Tel: 319.95.28 int 155, e-mail: <a href="mailto:zlibere@mt.ro">zlibere@mt.ro</a>
MTCT - DGTN	Monica PATRICHI	expert	Tel: 319.61.11, int 426, Fax 319.6106 e-mail: <a href="mailto:naval4@mt.ro">naval4@mt.ro</a>
MTCT - DGITR	Mircea IONESCU	consilier	Tel: 319.95.65, int 455, Fax 313.99.54 e-mail: <a href="mailto:rutier4@mt.ro">rutier4@mt.ro</a>
MTCT - DGAvc	Daniela SANDU	consilier	Tel: 319.61.07 e-mail: <a href="mailto:daunt@mt.ro">daunt@mt.ro</a>
MTCT - DGITF	Cornelia Magdalena PARNIA	expert	Tel: 319.95.65, int 282, e-mail : <a href="mailto:news17@mt.ro">news17@mt.ro</a>
MTCT - DGATUPL	Anca GINAVAR	dir. gen.adj	Tel/Fax: 319.62.19, e-mail: <a href="mailto:antal@mt.ro">antal@mt.ro</a>
	Monica OREVICIANU	consilier	Tel/Fax: 313.88.94, e-mail <a href="mailto:monica@mt.ro">monica@mt.ro</a>
MTCT - DGRFE	Cristian MRISTEANU	expert	Tel:319.95.28, int 263, Fax: 319.61.27 e-mail: <a href="mailto:ispaf3@mt.ro">ispaf3@mt.ro</a>
	Mariana NANU	consilier	Tel:319.95.28, int 263, Fax: 319.61.27 e-mail: <a href="mailto:ispaf4@mt.ro">ispaf4@mt.ro</a>

## **Anexa 2. Procesul verbal al întâlnirii de încadrare pentru POST din 11 septembrie, 2006 (în limba română)**

### **PROCES VERBAL**

#### **încheiat în urma întâlnirii Grupului de lucru pentru Evaluarea Strategica de Mediu aferenta POS Transport, din data de 8 septembrie 2006**

##### Participanți:

- Dna Florentina TEODOROVICI, dir.gen.adj. MTCT-DGRFE
- Dna. Anca GINAVAR, dir.gen.adj. MTCT- DGATUPL
- Dna. Monica OREVICIANU, consilier MTCT – DGATUPL
- Dna. Cornelia Magdalena PARNIA, expert, MTCT – DGITF
- Dna. Monica PATRICHI, expert, MTCT - DGTN
- Dna. Camelia LUNGOCI, consilier, MTCT – DGM
- Dl. Cristian MARISTEANU, expert MTCT - DGRFE
- Dna. Mariana SVESTUN, consilier MFP – AMCSC
- Dna. Laura TROFIN, expert MFP- AMCSC
- Dl. Constantin PULBERE, consilier MMGA
- Dna. Luminita ANDREI, consilier MMGA
- Dna. Adriana TURTUREAN, inspector MS
- Dl. Adrian VALCAN, NEA Ex- Ante pr. team
- Dl. Martin SMUTNY, INTEGRA-SEA Team
- Dna. Ausra JURKEVICIUTE, key expert SEA
- Dl. Marin VALENTIN, Societatea Ornitologica Romana

În data de 8 septembrie a.c., s-a desfășurat la sediul MTCT, prima întâlnire a Grupului de lucru pentru Evaluarea Strategica de Mediu pentru Programul Operațional Sectorial de Transport 2007-2013.

Întâlnirea de lucru a debutat prin cuvântul introductiv al dnei. Florentina Teodorovici, dir. gen. adj. MTCT-DGRFE, care a readus în atenție accentul Comisiei Europene pe aspectele de protecția mediului și dezvoltare durabilă, subliniind importanța Evaluării Strategice de Mediu pentru Programele Operaționale supuse acestei evaluări (POS T, PO Regional, POS de Mediu, POS Competitivitate) și contribuția Grupului de lucru SEA pentru POS T la elaborarea Raportului de mediu aferent acestui program.

În continuarea întâlnirii, dl. Martin Smutny, consultant în cadrul firmei contractate în cadrul proiectului Phare privind evaluarea ex-ante, a prezentat un material în format electronic în care a evidențiat aspectele cheie ale SEA (analiza legăturilor între Programele Operaționale și problemele cheie de mediu, corelarea obiectivelor de mediu SEA cu obiectivele de mediu cuprinse în cadrul POS T, monitorizarea implementării programului supus SEA, necesitatea colaborării între AM - POS T și MMGA în vederea elaborării Raportului de Mediu și supunerea acestuia consultării publice).

De asemenea, un nou material în format electronic a fost prezentat de către dna. Ausra Jurkeviciute, *key expert on SEA*, arătând metodologia procesului evaluării strategice de mediu prin înglobarea experienței statelor UE (Spania, Regatul Unit, Cehia) și cu avizul DG Regio și DG Employment. S-a pornit de la ideea că procesul de programare trebuie urmat îndeaproape de evaluarea ex-ante și evaluarea strategică de mediu, ca procese similare ce pot fi derulate împreună, în acest sens fiind necesară o bună colaborare între echipa SEA și personalul implicat în programarea POS T. De asemenea, s-a menționat faptul că SEA trebuie să se bazeze pe un set de indicatori exacti, urmare a analizării contextului de mediu. S-au prezentat etapele recomandate a fi parcurse în procesul evaluării strategice de mediu și a elaborării

Raportului de mediu, avându-se în vedere și impactul cumulativ al celor patru programe operaționale supuse evaluării SEA, inclusiv stabilirea unor criterii de mediu pentru monitorizarea și evaluarea implementării POS T. În finalul procesului de evaluare SEA, se va elabora Raportul de mediu care va fi avizat de membrii Grupului de lucru SEA pentru POS T și supus consultării publice.

Totodată, dna. Ausra Jurkeviciute și-a exprimat convingerea că între «echipa SEA» și «echipa programare», precum și între AM – POS Transport și MMGA, trebuie să existe o colaborare strânsă, cu cât mai multe consultări, chiar și prin e-mail. O nouă sugestie venită din partea consultantilor a vizat publicarea pe site-ul oficial al MTCT a *draft*-ului Raportului de mediu.

În continuarea întâlnirii, participanții și-au exprimat punctele de vedere asupra materialului pregătit de consultant referitor la problemele și obiectivele strategice de mediu și stabilirea relevanței acestora având în vedere impactul lor negativ sau pozitiv, în cadrul axelor prioritare ale POS Transport (material anexat la procesul verbal). Aceste documente de lucru vor sta la baza elaborării Raportului de Mediu aferent POST.

Reprezentanții MMGA și-au exprimat disponibilitatea de a sprijini consultanții în procesul evaluării SEA prin furnizarea unor documente (strategii, legislație) privind aspectele de mediu, avându-se în vedere că până la momentul întâlnirii de lucru consultantul a avut în vedere doar legislația română disponibilă în limba engleză.

În finalul întâlnirii, s-au prezentat mulțumiri celor prezenți pentru contribuția adusă în cadrul exercițiului mai sus menționat urmând ca eventualele sugestii și observații suplimentare pe baza materialului supus analizei în cadrul întâlnirii, să fie transmise MTCT- DGRFE la adresa de e-mail [dgrfe24@mt.ro](mailto:dgrfe24@mt.ro), până la data de 18 septembrie 2006, pentru a fi puse la dispoziția consultantului.

Întocmit: Cristian Maristeanu, expert

**Anexa 3. Lista documentelor legale și de politici relevante la nivel național și internațional**

<b>Aspecte de mediu</b>	<b>Legislație și politici relevante ale UE</b>	<b>Legislație și politici relevante din România</b>
Apă	<ul style="list-style-type: none"> <li>91/271/CEE (Stații de tratare a apelor uzate)</li> <li>2000/60/CE (Politica privind apele)</li> <li>91/676/CEE (Nitrați)</li> <li>76/464/CEE (Substanțe periculoase evacuate în mediul acvatic)</li> <li>Convenția de la Stockholm privind POP</li> <li>96/61/CE (IPPC)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Legea privind apele nr. 107/1996, modificată de Legea nr. 310/2004 și Legea nr. 112/2006</li> <li>HG nr. 351/2005 privind aprobarea Programului de acțiune pentru reducerea poluării mediului acvatic și a apelor subterane cauzată de evacuarea unor substanțe periculoase (JO nr. 428/20.05.2005), modificată de HG nr. 783/2006 (JO nr. 562/29.06.2006);</li> <li>OMU nr. 1146/2002 (JO nr. 197/27.03.2002) privind obiectivele pentru calitatea apelor de suprafață;</li> <li>HG nr. 188/2002 (JO nr. 187/20.03.2002) de aprobare a normelor privind condițiile de evacuare a apelor uzate în mediul acvatic, modificată de HG nr. 352/2005 (JO nr. 398/11.05.2005).</li> <li>Studii realizate de Institutul Național de Cercetare și Dezvoltare privind protecția mediului – ICIM București privind caracterizarea vulnerabilității la poluarea apelor subterane la nivel de bazin hidrografic (2001-2002)</li> </ul>
Aer	<ul style="list-style-type: none"> <li>2001/80/CE (IMA)</li> <li>2001/81/CE (Valori prag ale emisiilor)</li> <li>96/61/CE (IPPC)</li> <li>98/70/CE, 99/32/CE (Combustibili)</li> <li>94/63/CE, 99/13/CE (COV)</li> <li>97/68/CE (Mașini mobile non-rutiere)</li> <li>99/30/CE (valori limită pentru dioxidul de sulf (SO<sub>2</sub>), dioxidul de azot (NO<sub>2</sub>), oxizii de azot (NO<sub>x</sub>), pulberi (PM<sub>10</sub>) și plumb (Pb));</li> <li>2000/3/CE privind poluarea stratului de ozon (O<sub>3</sub>)</li> <li>2000/69/CE privind valorile limită pentru benzen (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>) și dioxid de carbon (CO).</li> <li>Convenția de la Stockholm privind POP</li> <li>Protocolul de la Gothenburg 1999</li> <li>96/61/CE (IPPC)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>HG nr. 731/2004 privind aprobarea Strategiei Naționale pentru Protecția Atmosferei (JO nr. 496/02.06.2004)</li> <li>HG nr. 738/2004 privind aprobarea Planului de Acțiune Național pentru Protecția Atmosferei (JO nr.476/27.05.2004)</li> <li>Legea nr. 271/2003 privind ratificarea Protocolului de la Gothenburg</li> <li>Planul Național de reducere a emisiilor și pulberilor de dioxid de sulf și oxizi de azot de la instalații mari de ardere și măsurile luate în vederea conformării la valorile limită pentru emisii, aprobat prin Ordin Ministerial Comun al MMGA 833/13.09.2005, MEC 545/26.09.2005 MAI 859/2005 (JO nr.888/4.10.2005).</li> <li>HG nr. 568/2001 (JO nr. 348/29.06.2001) privind stabilirea cerințelor tehnice pentru limitarea emisiilor COV provenite din depozitarea, descărcarea, încărcarea și distribuirea benzinei de la terminale la stațiile de service, modificată de HG nr.893/2005</li> <li>Ordinul Ministerial al MMGA nr. 781/2004 de aprobare a normelor metodologice privind măsurarea și analiza compușilor organici volatili rezultați din depozitarea și încărcare/descărcarea benzinei la terminale (JO nr. 1243/23.12.2004);</li> <li>Ordinul Ministerului Industriei și Resurselor nr. 337/2001 de aprobarea a normelor metodologice privind inspecția tehnică a instalațiilor, echipamentelor și dispozitivelor folosite pen-</li> </ul>

Aspecte de mediu	Legislație și politici relevante ale UE	Legislație și politici relevante din România
		<p>tru reducerea emisiilor de COV provenite din depozitarea, încărcarea, descărcarea și distribuția benzinei de la terminale la stațiile de service (JO nr. 10/10.01.2002), modificată de Ordinul Ministerului Economiei și Comerțului nr.122/2005 (JO nr. 324/18.04.2005)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• OUG nr. 243/2000 privind protecția atmosferei (JO nr. 63/06.12.2000) adoptată prin Legea nr. 655/2001 (JO nr.773/04.12.2001).</li> <li>• HG nr. 541/2003 modificată și completată de HG 322/2005 privind instituirea anumitor măsuri de limitare a emisiilor de anumiți poluanți în aer din instalațiile mari de ardere sunt transpuse în dispozițiile Directivei 2001/80/CE;</li> <li>• Ordinul Ministerului Mediului și Gospodăririi Apelor nr. 592/2002 de aprobare a normelor privind stabilirea valorilor limită, a valorilor-prag și a criteriilor și metodelor de evaluare pentru dioxidul de sulf, dioxidul de azot și oxizii de azot, particule (PM10 și PM2.5) plumb, benzene, monoxid de carbon și ozon din aerul ambiental - (JO nr. 765/21.10.2002);</li> <li>• OUG nr.152/2005 privind prevenirea și controlul integrat al poluării, aprobată de Legea nr. 84/2006;</li> <li>• NEAP (1995, actualizată în 1999).</li> <li>• Strategia Națională de Dezvoltare Durabilă (1999).</li> </ul>
Sol	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 75/442/CEE (Directiva cadru privind deșeurile)</li> <li>• 99/31/CE (Ramele de deșeurii)</li> <li>• 94/62/CE (privind ambalajele și deșeurile de ambalaje), modificată de Directiva 2004/12/CE</li> <li>• 91/689/CEE (Deșeurii periculoase)</li> <li>• 2000/76/CE privind incinerarea deșeurilor</li> <li>• Directiva privind deșeurile miniere preparate</li> <li>• Convenția de la Stockholm privind POP</li> <li>• CE este parte a Convenției de la Basel, Regulament nr. 259/93 (CE)</li> <li>• Decizia Consiliului 2003/33 de stabilire a criteriilor și procedurilor privind acceptarea deșeurilor la rampe în temeiul articolului 16 și al anexei II la Directiva 99/31/CE</li> <li>• 96/61/CE (IPPC)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• HG nr. 349/2005 (JO nr. 394/10.05.2005) privind rampele de deșeurii</li> <li>• Ordinul Ministerului Mediului și Gospodăririi Apelor nr. 95/2005 privind definirea criteriilor care trebuie îndeplinite de deșeurii pentru a se putea încadra în lista specifică a unei rampe și Lista Națională a deșeurilor acceptate pentru fiecare clasă de rampe (JO nr. 194/8.03.2005);</li> <li>• Ordinul Ministerului Mediului și Gospodăririi Apelor nr. 757/2004 de aprobare a normelor tehnice privind rampele de deșeurii (JO nr. 86/26.01.2005).</li> <li>• HG nr. 621/2005 (JO nr. 639/20.07.2005) privind gestionarea ambalajelor și al deșeurilor de ambalaje</li> <li>• HG nr. 128/2002 privind incinerarea deșeurilor (JO nr. 160/07.03.2002), modificată de HG nr. 268/2005 (JO nr.332/20.04.2005)</li> </ul>
îmbări climatice	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Programul European privind schimbările climatice</li> <li>• Decizia nr. 93/389/CEE privind mecanis-</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• OUG nr. 195/2005 privind protecția mediului (JO nr. 1196/30.12.2005), aprobată de Legea nr. 265/2006 (JO nr. 586/06.07.2006)</li> <li>• Legea nr. 24/1994 (JO nr.119/ 12.05.1994) de ratificare a Convenției-cadru ONU pri-</li> </ul>

Aspecte de mediu	Legislație și politici relevante ale UE	Legislație și politici relevante din România
	<p>mul de monitorizare a CO<sub>2</sub> și a altor emisii de gaze cu efect de seră din Comunitate</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Propunerea Directivei privind impozitul pe produse energetice</li> <li>• Directiva privind tranzacționarea emisiilor și Directiva conexă</li> <li>• UNFCCC și Protocolul de la Kyoto</li> </ul>	<p>vind schimbările climatice, (UNFCCC)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Legea nr. 3/2001 (JO nr. 81/ 16.02.2001) UNFCCC de ratificare a Protocolului de la Kyoto</li> <li>• Strategia Națională privind schimbările climatice 2005-2007, aprobată de HG nr. 645/2005 (JO nr. 670/27.07 2005</li> <li>• Planul de Acțiune Național privind schimbările climatice 2005-2007, aprobat de HG nr. 1877/2005 (JO nr. 110/ 06.02.2006);</li> <li>• HG nr. 731/2004 de aprobare a Strategiei Naționale privind Protecția Atmosferei (JO nr. 496/02.06.2004) și</li> <li>• HG nr. 738/2004 de aprobare a Planului Național de Acțiune pentru protecția atmosferei (JO nr. 476/27.05.2004);</li> <li>• Inventarul național al gazelor cu efect de seră pentru perioada 1992-2000 (2002);</li> <li>• Inventarul național al gazelor cu efect de seră pentru perioada 1992-2001 (2003);</li> <li>• Inventarul național al gazelor cu efect de seră pentru perioada 1989-2004 (2006)</li> </ul>
Biodiversitate	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 92/43/CEE (Habitate)</li> <li>• 79/409/CEE (Păsări)</li> <li>• 78/659/CEE privind calitatea apelor dulci care au nevoie de protecție sau de îmbunătățiri pentru a susține viața peștilor</li> <li>• 79/923/CEE privind calitatea necesară pentru apele în care trăiesc crustacee</li> <li>• COM(2006) 302 (privind Planul de acțiune privind pădurile al UE 2007-2011);</li> <li>• UE este parte a Convenției privind Diversitatea Biologică (CDB) (1993)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Legea nr. 5/2000 privind sistemul național al ariilor protejate (JO nr. 152/12.04.2000).</li> <li>• Legea nr. 462/2001 (JO nr. 433/2.08.2001) de aprobare a OG nr. 236/2000 (JO nr. 625/04.12.2000) privind regimul ariilor protejate, conservarea habitatelor naturale și a faunei și florei sălbatice; actualizată prin Legea nr. 345/19.07.2006 (JO nr. 650/27.07.2006).</li> <li>• Strategia Națională și Planul de Acțiune pentru Conservarea Biodiversității și Utilizarea Durabilă a Componentelor acesteia (1996)</li> <li>• Planul național strategic pentru agricultură și dezvoltare rurală, 2006</li> <li>• Legea nr. 58/1994 de ratificare a Convenției privind Diversitatea Biologică (CDB)</li> <li>• Ordinul Ministerului Mediului și Gospodăririi Apelor nr. 370/19.06.2003 pentru Regulamentul privind sistemul de autorizare a laboratoarelor pentru evaluarea mediului și a activităților acestora (JO 756/29.10.2003).</li> <li>• HG nr. 201/2002 de aprobare a normelor tehnice privind calitatea necesară pentru apele în care trăiesc crustacee (JO nr. 196/22.03.2002). HG nr. 202/2002 de aprobare a normelor tehnice referitoare la calitatea apelor dulci care au nevoie de protecție sau îmbunătățiri pentru a susține viața peștilor (JO nr. 196/22.03.2002).</li> <li>• HG nr. 230/2003 (JO nr. 190/26.03.2003) privind delimitarea rezervelor biosferei, a parcurilor naționale și a parcurilor naturale și constituirea administrațiilor acestora;</li> <li>• Ordinul Ministerului Agriculturii, Pădurilor, Apelor și Mediului nr. 850/2003 (JO nr. 793/11.11.2003) privind procedura de încredințare a administrației sau a custodiei ariilor naturale protejate a fost emis pe baza HG nr. 230/2003.</li> <li>• Ordinul Ministerului Agriculturii, Pădurilor, Apelor și Mediului nr. 552/2003 (JO nr. 648/11.09.2003) privind aprobarea zonării interne a parcurilor naționale și naturale din punctul de vedere al necesității conservării diversității biologice;</li> </ul>



Aspecte de mediu	Legislație și politici relevante ale UE	Legislație și politici relevante din România
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• HG nr. 2151/2004 privind stabilirea noilor arii protejate (JO nr. 38/12.01.2005).</li> <li>• Ordinul Ministerului Mediului și Gospodăririi Apelor nr. 246/22.07.2004 pentru clasificarea peșterilor ca arii protejate (JO nr. 732/13.08.2004).</li> <li>• Ordinul Ministerului Mediului și Gospodăririi Apelor nr. 1198/25.11.2005 pentru modificarea anexelor Legii nr. 462/2001 de aprobare a OG nr. 236/2000 (JO 1097/6.12.2005).</li> <li>• HG nr. 1581/2005 privind stabilirea noilor arii protejate (JO nr. 24/11.01.2006).</li> <li>• Ordinul Ministerului Mediului și Gospodăririi Apelor nr. 207/3.03.2006 de aprobare a formularului standard de date și a manualului pentru Natura 2000 (JO 284/29.03.2006).</li> </ul>
Sănătate umană	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 98/83/CE (Calitatea apei destinată consumului uman)</li> <li>• 80/68/CEE (protecția apelor subterane împotriva poluării cauzate de anumite substanțe periculoase)</li> <li>• Directiva 99/31/CE (rampe de deșeuri)</li> <li>• 75/442/CEE (Regimul deșeurilor)</li> <li>• 2000/14/CE (Zgomot)</li> <li>• Planul de Acțiune al Comunității UE privind programul de sănătate publică pentru 2003-2008, care a fost adoptat de Decizia nr. 1786/2002 a Parlamentului și Consiliului European</li> <li>• OMS (1998) Strategia „Sănătate pentru toți în secolul 21”;</li> <li>• OMS: Transport și Sănătate OMS: Indicatori de mediu și sănătate</li> <li>• OMS: Indicatori de calitatea aerului</li> <li>• Orașe europene durabile</li> <li>• Carta Europeană regional/planificare spațială (Carta 'Torremolinos'), adoptată în 1983 de către Conferința Europeană a Ministerelor responsabile de planificarea regională (CEMAT)</li> <li>• Cartea Verde a Comisiei Europene pentru viitoarea politică privind zgomotul (1996)</li> <li>• Carta Aalborg</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Legea nr. 458/2002 (JO nr. 552/29.07.2002) privind calitatea apei potabile</li> <li>• HG nr. 351/2005 de aprobare a Planului de Acțiune pentru reducerea poluării mediului acvatic și a apelor subterane, cauzată de evacuarea anumitor substanțe periculoase (JO nr. 428/20.05.2005), modificată de HG nr.783/2006 (JO nr. 562/29.06.2006).</li> <li>• Planul național de gestionare a deșeurilor</li> <li>• Legea privind apele nr. 107/1996, modificată de Legea nr. 310/2004 și Legea nr. 112/2006</li> <li>• HG nr. 188/2002 (JO nr. 187/20.03.2002) de aprobare a normelor privind condițiile de evacuare a apelor uzate în mediul acvatic, modificată de HG nr. 352/2005 (JO nr. 398/11.05.2005);</li> <li>• HG nr. 539/2004 (JO nr. 398/05.05.2004) privind limitarea emisiilor de zgomot în mediu de la echipamentele pentru uz în spații deschise transpune Directiva nr. 2000/14/CE, modificată de HG nr. 1323/2005 (JO nr. 1048/25.11.2005);</li> <li>• HG nr. 321/2005 de reevaluare și gestionare a zgomotului din mediu</li> <li>• Raportul anual al sintezei naționale privind gestionarea deșeurilor medicale 2005</li> <li>• ORDIN nr.536 din 23 iunie 1997pentru aprobarea Normelor de igienă și a recomandărilor privind mediul de viață al populației- în curs de modificare ( propunere de proiect)</li> <li>• Propunere de proiect : Normele de igienă pentru transporturile de persoane -Art. 2 - La data intrării în vigoare a prezentului ordin se abrogă Capitolul 8 - Norme de igienă pentru transporturile de persoane din Ordinul ministrului sănătății nr. 536/1997, pentru aprobarea Normelor de igienă și a recomandărilor privind mediul de viață al populației, publicat în Monitorul Oficial al României, nr. 140 din 03 iulie 1997.</li> <li>• ORDIN nr.1.028 din 18 august 2004 al ministrului sănătății pentru modificarea și completarea Ordinului ministrului sănătății nr. 536/1997 pentru aprobarea Normelor de igienă și a recomandărilor privind mediul de viață al populației</li> <li>• HOTĂRÂRE nr.88 din 29 ianuarie 2004 pentru aprobarea Normelor de supraveghere, inspecție sanitară și control al zonelor naturale utilizate pentru îmbăiere</li> <li>• ORDIN nr.923 din 16 iulie 2004</li> </ul>

Aspecte de mediu	Legislație și politici relevante ale UE	Legislație și politici relevante din România
		<p>al ministrului sănătății privind aprobarea Strategiei naționale de sănătate publică</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• HOTĂRÂRE nr.734 din 7 iunie 2006 pentru modificarea Hotărârii Guvernului nr. 124/2003 privind prevenirea, reducerea și controlul poluării mediului cu azbest</li> </ul>
Managementul riscului de mediu	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2000/60/CE (Directiva cadru privind apa);</li> <li>• COM/2000/547 (management integrat al zonei costiere: o strategie pentru Europa);</li> <li>• COM/2004/472 (Gestionare riscului de inundații – Prevenirea inundațiilor, protecția și reducerea efectelor inundațiilor);</li> <li>• COM/2002/481 (Intervenția CE în cazul inundațiilor din Austria, Germania și câteva țări candidate);</li> <li>• COM/2004/60 (Către o strategie tematică privind mediul urban);</li> <li>• COM/2002/179 (Către o strategie tematică pentru protecția solului);</li> <li>• 1999/847/CE (Programul de Acțiune al Comunității în domeniu protecției civile)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• OG nr. 47/1994 privind apărarea împotriva dezastrelor, aprobată de Legea nr. 124/1995, cu modificările ulterioare,</li> <li>• Legea nr. 106/1996 privind protecția civilă, cu modificări ulterioare (JO nr. 241/03.10.1996),</li> <li>• Legea nr.111/1996 cu modificări ulterioare (JO nr. 267/29.10.1996),</li> <li>• OM nr. 242/1993 (JO nr. 195/13.08.1993).</li> <li>• Strategia Națională de gestionare a riscului de inundații (2005)</li> <li>• Plan principal, versiunea preliminară și programul privind protecția coastei Mării Negre (va fi finalizat în 2006)</li> </ul>
Eficientizarea și conservarea resurselor/management durabil al resurselor	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 75/442/CEE (Directiva cadru privind deșeurile)</li> <li>• CE este parte a Convenției de la Basel, Regulamentul nr. 259/93 (CE)</li> <li>• 91/689/EEC (Deșeuri periculoase)</li> <li>• 94/62/EC (Deșeuri din ambalaje)</li> <li>• Strategie tematică privind utilizarea durabilă a resurselor naturale (COM(2005)670 final)</li> <li>• 96/61/CE (IPPC)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• OG nr. 78/2000 (JO nr. 283 /22.07.2000) privind regimul deșeurilor, aprobat de Legea nr. 426/2001 (JO nr. 411 /25.07.2001), cu modificările ulterioare</li> <li>• Legea 6/1991 (JO nr. 18 /26.01.1991), de aderare a României la Convenția de la Basel, modificată de Legea 256/2002 (JO nr. 352 /27.05.2002)</li> <li>• OG nr. 200/2000 (JO nr. 593/22.11.2000), modificată de HG 490/2002 (JO nr. 356/285.05.2002)</li> <li>• HG nr. 349/2002 privind ambalajele și deșeurile de ambalaje, modificată de HG nr. 621/2005 (JO nr. 621/20.07.2005)</li> <li>• OG nr. 34/2002 (JO nr. 223/03.04.2002), modificată de OG 152/2005 (JO nr.1078/30.11.2005)</li> <li>• Planul național de gestionare a deșeurilor (2004)</li> </ul>
Peisaje și patrimoniu cultural	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Convenția europeană privind peisajul</li> </ul>	<p>Planul spațial național (PSN):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Secțiunea I – Mijloace de transport și comunicații, aprobată de Legea 71/1996 (revizuită);</li> <li>• Secțiunea II – Apă, aprobată de Legea 171/1997;</li> <li>• Secțiunea III – Aree protejate, aprobată de Legea 5/2000;</li> <li>• Secțiunea IV – Rețeaua de aglomerări, aprobată de Legea nr. 351/2001;</li> </ul>

Aspecte de mediu	Legislație și politici relevante ale UE	Legislație și politici relevante din România
Eficiență energetică și surse regenerabile de energie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• COM(2005)265 (Cartea verde privind eficiența energetică)</li> <li>• Directiva 92/42/CEE, modificată de Directivele 93/68/CEE și 2004/8/CE privind eficiența cazanelor</li> <li>• Directiva 93/76/CEE – SAVE</li> <li>• Directiva 96/61/CE (IPPC)</li> <li>• Directiva 2001/77/CE (Promovarea electricității obținute din surse regenerabile)</li> <li>• Directiva 2002/91/CE – performanțe energetice ale clădirilor</li> <li>• Directiva 2003/66 – etichetarea ecologică a frigiderelor</li> <li>• Directiva 2003/54/CE – piața internă a electricității</li> <li>• Directiva 2003/30/CE – privind promovarea utilizării bio-combustibililor și a altor combustibili regenerabili pentru transport</li> <li>• Directiva 2006/32/CE (eficiența privind folosirea energiei de către utilizatorul final și servicii energetice)</li> <li>• COM(2002)415 – directive privind cogenerarea;</li> <li>• Propunerea pentru Directiva privind impozitarea produselor energetice</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Secțiunea V – Zone de riscuri naturale, aprobată de Legea nr. 575/2001;</li> <li>• Planul strategic național pentru agricultură și dezvoltare rurală 2007-2013 (2006)</li> <li>• Ghidul privind Energia în România - HG nr. 890/2003</li> <li>• Strategia națională privind eficientizarea energetică – HG nr. 163/2004 și Legea nr. 199/2000, modificată de Legea 56/2006;</li> <li>• HG nr.174/2004 privind reabilitarea termică a clădirilor</li> <li>• HG nr. 574/2005 privind cerințele de eficientizare ale noilor cazane pentru apa caldă cu combustibil lichid sau gazos</li> <li>• HG nr. 958/2005 de modificare a HG nr. 443/2003 privind promovarea electricității obținute din surse regenerabile și de modificare și completare a Hotărârii Guvernului nr. 1892/2004 de stabilire a sistemului de electricitate obținută din surse regenerabile</li> <li>• HG nr. 1535/2003 Strategia privind capitalizare resurselor regenerabile de energie, aprobată de HG nr. 1535/2003</li> <li>• HG nr. 1844/2005 privind promovarea utilizării bio-combustibililor și a altor combustibili regenerabili pentru transport</li> <li>• Angajamentele asumate de România în cadrul procesului de negociere cu UE – Capitolul 14, Energie.</li> <li>• Proiectul de HG privind aprobarea Documentului național de politici privind energia 2005-2008</li> <li>• Angajamentele asumate de România în procesul de negociere cu UE – Capitolul 14, Energia.</li> </ul>
Conștientizarea privind problemele de mediu	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 90/313/CEE (Acces la informații)</li> <li>• Agenda 21</li> <li>• CE este semnatară a Convenției de la Aarhus (Convenția ONU CEE privind accesul la informații, participarea publică la procesul decizional și accesul la justiție cu privire la aspectele de mediu)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strategia națională privind schimbările climatice, 2005</li> <li>• Legea nr. 86/2000 (JO nr. 224/22.05.2000) de ratificare a Convenției privind accesul la informații, participarea publică la procesul decizional și accesul la justiție cu privire la aspectele de mediu;</li> <li>• Legea nr. 544/2001 (JO nr. 663/23.10.2001) privind accesul la informațiile de interes public;</li> <li>• HG nr.123/2002 (JO nr. 167/03.08.2002) de aprobare a normelor metodologice privind implementarea Legii nr. 544/2001 privind accesul la informațiile de interes public;</li> <li>• HG nr. 878/2005 (JO nr. 760/22.08.2005) privind accesul la informațiile de mediu;</li> <li>• HG nr. 658/2006 privind reorganizarea Comisiei Naționale pentru schimbările climatice (un organism inter-ministerial coordonat de MMGA în vederea promovării măsurii-</li> </ul>

Aspecte de mediu	Legislație și politici relevante ale UE	Legislație și politici relevante din România
		lor necesare pentru implementarea unitară în România a obiectivelor UNFCCC și ale Protocolului de la Kyoto) JO nr. 465/30.05.2006;
Transport durabil	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Concluziile de la Cardiff ale Consiliului European (1998)</li> <li>• Strategia europeană pentru dezvoltarea durabilă (Gothenburg 2001)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Strategia Națională de Dezvoltare Durabilă (1999)</li> </ul>

**Obiectivele de referință respectă și cerințele stipulate în următoarele documente:**

- COM(2001)31 – Al 6-lea program de acțiune privind mediul;
- 97/11/EC (EIA)
- OM privind apele și protecția mediului nr. 860/2002 (JO nr. 52/03.01.2003) privind aprobarea procedurii pentru evaluarea impactului asupra mediului și emiterea acordului de mediu;
- HG nr. 918/2002 (JO nr. 686/17.09.2002) de stabilire a procedurii cadru pentru evaluarea impactului asupra mediului și aprobarea listei de proiecte publice și private pentru care trebuie să se aplice procedura, modificată de HG nr. 1705/2004 (JO nr. 970/2004)
- HG nr. 1076/8.07.2004 de stabilire a procedurii de evaluare a mediului pentru anumite planuri și programe (JO nr.707/5.08.2004).

#### Anexa 4. Evaluarea obiectivelor specifice POST

Evaluarea s-a axat pe posibilele efecte de mediu ale obiectivelor specifice ale POST față de obiectivele de mediu relevante. Evaluarea s-a făcut sub formă de comentarii, explicând care sunt efectele (atât pozitive, cât și negative) ce pot fi cauzate de implementarea obiectivului specific al PO și a dus la posibila reformulare a obiectivelor specifice și a axelor prioritare.

<b>Obiectiv specific 1:</b> Promovarea circulației internaționale și a tranzitului persoanelor și bunurilor în România prin asigurarea unor legături eficiente din portul Constanța, precum și din Grecia, Bulgaria și Turcia, spre UE prin modernizarea și dezvoltarea axelor prioritare relevante TEN-T		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Indicatori relevanți/ întrebări orientative</b>	<b>Comentarii privind posibilele efecte asupra mediului</b>
Mentținerea și îmbunătățirea calității aerului ambiental în limitele stabilite de normele legislative	-Nivelurile de emisii per călător-km și per tonă-km. -Va duce la reducerea emisiilor de poluanți acidifianți? -Va duce la reducerea particulelor fine (PM)?	Construirea infrastructurii TEN-T poate duce la intensificarea traficului rutier (și astfel la creșterea poluării aerului) în anumite zone. Pe de altă parte, dezvoltarea transportului feroviar contribuie semnificativ la reducerea poluării dacă se acordă sprijin construirii infrastructurii adecvate și dacă se instalează puncte de tranzit.
Minimizarea impacturilor transportului asupra calității aerului în zonele urbane și rurale	-Va contribui la reducerea poluanților din aer în zonele urbane și rurale?	Dezvoltarea infrastructurii TEN-T poate duce la îmbunătățirea calității aerului în zonele urbane prin trecerea de la traficul în interiorul orașelor la traficul în exteriorul acestora. Se poate ajunge la o scădere a poluării sau la construirea unor drumuri ocolitoare dacă se folosesc combustibili mai puțin poluanți sau dacă se introduce monitorizarea emisiilor vehiculelor. Minimizarea clară a poluării aerului și o mai bună calitate a aerului vor putea fi realizate numai dacă transportul pe calea ferată va fi promovat mai puternic și va fi dezvoltat.

<b>Obiectiv specific 1:</b> Promovarea circulației internaționale și a tranzitului persoanelor și bunurilor în România prin asigurarea unor legături eficiente din portul Constanța, precum și din Grecia, Bulgaria și Turcia, spre UE prin modernizarea și dezvoltarea axelor prioritare relevante TEN-T		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Indicatori relevanți/ întrebări orientative</b>	<b>Comentarii privind posibilele efecte asupra mediului</b>
Limitarea poluării apei din surse punctiforme și difuze de poluare	-Vor scădea nivelurile de poluare a apei datorită activităților legate de transport? - Suprafața afectată - Calitatea apei	Dezvoltarea infrastructurii TEN-T poate duce la îmbunătățirea transportului de bunuri periculoase, prin urmare la reducerea riscului de accidente. Poluarea apei va crește din cauza suprafeței noilor drumuri și a scurgerilor de pe drumuri. O infrastructură îmbunătățită pentru transportul apei va avea un efect pozitiv.
Limitarea poluării punctiforme și difuze a solului	Calitatea apei și solului	Se preconizează un impact negativ asupra solului din cauza intensificării traficului în zonele din apropierea drumurilor prin emisiile provenite de la vehicule. Se preconizează și o creștere a poluării solului din jurul șinelor de cale ferată.
Scăderea emisiilor de gaze cu efect de seră cauzate de transport	Nivelurile de emisii echivalente CO2	Construirea infrastructurii TEN-T poate duce la intensificarea traficului rutier, și astfel la creșterea semnificativă a emisiilor de gaze cu efect de seră. Autostrăzile permit reducerea ambuteiajelor dar poluarea (la nivel local și global) crește deoarece se folosesc mai multe mașini. Dezvoltarea TEN-T va duce și la creșterea transportului și a consumului de combustibili. Impactul poate fi redus dacă se introduc și se promovează transportul feroviar, combustibili mai curăți și biologici.

<b>Obiectiv specific 1:</b> Promovarea circulației internaționale și a tranzitului persoanelor și bunurilor în România prin asigurarea unor legături eficiente din portul Constanța, precum și din Grecia, Bulgaria și Turcia, spre UE prin modernizarea și dezvoltarea axelor prioritare relevante TEN-T		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Indicatori relevanți/ întrebări orientative</b>	<b>Comentarii privind posibilele efecte asupra mediului</b>
Protejarea și îmbunătățirea condițiilor și funcțiilor apelor terestre și continentale și a ecosistemelor marine împotriva degradării antropogene, fragmentării habitatului și defrișării	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Construcția de noi drumuri protejează habitatele naturale?</li> <li>- Suprafața de teren ocupată (% național, în prezent sub 1%)</li> </ul>	<p>Dezvoltarea infrastructurii TEN-T va duce la o mai mare fragmentare a habitatelor și peisajului. Trebuie să se acorde atenție măsurilor de reducere a impactului care ar trebui să fie implementate în paralel cu construirea infrastructurii de transport, cum ar fi coridoarele de trecere a animalelor, trecători și împăduriri de-a lungul drumurilor.</p> <p>Proiectele trebuie să fie însoțite de EIA pentru a asigura minimizarea efectelor negative.</p>
Conservarea diversității naturale a faunei, florei și habitatelor din ariile protejate și potențiale arii din Natura 2000	- Care dintre amplasamentele arhitecturale vechi și din Natura 2000 vor fi afectate de construcția TEN-T și de noile rute de infrastructură?	<p>Dezvoltarea infrastructurii TEN-T va duce la o mai mare fragmentare a habitatului, va afecta flora și fauna sălbatică, ariile naturale. Trebuie să se acorde atenție măsurilor de reducere a impactului care trebuie să fie implementate în paralel cu construirea infrastructurii de transport, cum ar fi devierea traficului etc.</p> <p>Proiectele trebuie să fie însoțite de EIA pentru a asigura minimizarea efectelor negative și pentru a oferi alternative pentru noile drumuri construite.</p>
Facilitarea îmbunătățirii sănătății umane prin implementarea măsurilor care vizează prevenirea poluării.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se va înregistra o îmbunătățire a sănătății umane?</li> <li>- Numărul de persoane cu boli respiratorii cauzate de poluarea determinată de transport</li> </ul>	Dezvoltarea infrastructurii TEN-T poate duce la îmbunătățirea calității aerului în zonele urbane prin trecerea la traficul în exteriorul orașelor (dacă se construiesc puncte de trecere)

<b>Obiectiv specific 1:</b> Promovarea circulației internaționale și a tranzitului persoanelor și bunurilor în România prin asigurarea unor legături eficiente din portul Constanța, precum și din Grecia, Bulgaria și Turcia, spre UE prin modernizarea și dezvoltarea axelor prioritare relevante TEN-T		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Indicatori relevanți/ întrebări orientative</b>	<b>Comentarii privind posibilele efecte asupra mediului</b>
Protejarea și îmbunătățirea situației aglomerărilor în ceea ce privește noxele din transport, în special zgomotele și vibrațiile	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Va facilita îmbunătățirea sănătății umane?</li> <li>- Ce fel de măsuri se vor aplica pentru protejare populației împotriva zgomotului și vibrațiilor?</li> </ul>	<p>O mai bună infrastructură de transport poate duce la reducerea zgomotului și vibrațiilor.</p> <p>Se poate înregistra o creștere a zgomotului în zonele rurale de-a lungul autostrăzilor și căilor ferate. Măsurile de precauție sunt importante.</p>
Îmbunătățirea protecției populației împotriva riscurilor asociate accidentelor rutiere	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Va facilita reducerea accidentelor de transport?</li> <li>- Număr de accidente pe an – cu decese</li> <li>- Ce fel de măsuri se vor aplica în vederea protecției populației împotriva accidentelor din trafic?</li> </ul>	Dezvoltarea infrastructurii TEN-T poate duce la îmbunătățirea condițiilor de transport și la diminuarea numărului de accidente dacă măsurile speciale de instalații și protecție sunt aplicate în mod corespunzător.
Îmbunătățirea protecției populației împotriva riscurilor asociate dezastrelor naturale și accidentelor industriale cauzate de transport	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Va asigura o mai bună legătură către zonele expuse la dezastre naturale în vederea evacuării persoanelor la nevoie?</li> <li>- Va ajuta la reducerea riscului asociat cu accidentele din trafic dacă sunt implicate substanțe periculoase?</li> </ul>	Dezvoltarea infrastructurii TEN-T poate duce la îmbunătățirea condițiilor de transport și la diminuarea numărului de accidente de transport cauzate de transportul unor bunuri periculoase. Efectul pozitiv poate fi mai important dacă se asigură o mai bună legătură și un mai bun acces la zonele expuse la riscul de dezastre naturale.
Limitarea folosirii diferitelor resurse naturale utilizate în sectorul transporturilor	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Consumul energetic total pentru transport în România, precum și în funcție de modul de transport</li> <li>- Procentul de vehicule din trafic fără catalizatoare</li> </ul>	<p>Dezvoltarea infrastructurii TEN-T poate duce la îmbunătățirea condițiilor de transport astfel încât consumul de combustibil pe km să scadă.</p> <p>Construirea și modernizarea rețelelor va duce la creșterea folosirii resurselor naturale din cauza intensificării traficului</p>



<b>Obiectiv specific 1:</b> Promovarea circulației internaționale și a tranzitului persoanelor și bunurilor în România prin asigurarea unor legături eficiente din portul Constanța, precum și din Grecia, Bulgaria și Turcia, spre UE prin modernizarea și dezvoltarea axelor prioritare relevante TEN-T		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Indicatori relevanți/ întrebări orientative</b>	<b>Comentarii privind posibilele efecte asupra mediului</b>
Reducerea generării de deșeuri, creșterea nivelului de recuperare a deșeurilor și facilitarea reciclării tuturor deșeurilor	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Va încuraja reciclarea deșeurilor provenite din activitatea de transport, inclusiv mașinile vechi?</li> <li>- Va preveni producerea deșeurilor din transport și va promova re folosirea sau reciclarea cât mai multor materiale re folosibile posibil?</li> </ul>	Drumuri mai bune vor duce la achiziționarea mai multor mașini și pot duce la creșterea deșeurilor generate de mașini, astfel încât impactul poate fi semnificativ, dar poate fi minimizat prin introducerea unor stimulente oferite de stat pentru reciclarea mașinilor
Asigurarea protecției peisajului natural și cultural împotriva fragmentării cauzate de coridoarele de trafic	Măsurile de minimizare a fragmentării peisajului vor fi susținute în cadrul POST?	Dezvoltarea infrastructurii TEN-T va duce la o mai mare fragmentare a peisajului. Trebuie să se acorde atenție măsurilor de reducere a impactului care ar trebui implementate în paralel cu infrastructura pentru transport, cum ar fi împădurirea, punctele de trecere care protejează peisaje culturale și naturale importante etc.
Conservarea, protecția și reabilitarea zonei costiere a Mării Negre, asigurând protecția patrimoniului natural (inclusiv ecosistemele terestre și acvatice) și cultural în vederea atingerii unui nivel de dezvoltare durabilă a regiunii	Cum vor fi afectate ecosistemele și patrimoniul cultural de dezvoltarea porturilor la mare și rivare	Dezvoltarea infrastructurii portuare poate duce indirect la îmbunătățirea ecosistemelor printr-o mai bună infrastructură de mediu (cum ar fi disponibilitatea STAU, măsuri de reducere a poluării marine etc.). În același timp, dezvoltarea TEN-T poate avea un impact negativ asupra peisajului prin măsuri de creștere a navigației pe Dunăre și canalele sale.
Îmbunătățirea eficienței energetice și folosirea resurselor energetice	Va duce la reducerea energiei utilizate per călător-km și per tonă-km?	Dezvoltarea infrastructurii TEN-T poate duce la îmbunătățirea condițiilor de transport și la diminuarea consumului de combustibil, prin urmare a resurselor naturale.
Facilitarea producerii de energie din surse regenerabile	Va permite folosirea și producerea de bio-combustibili prin transport internațional și de tranzit?	Se poate înregistra o îmbunătățire a producției și utilizării bio-combustibilului în România dacă sunt planificate măsuri corespunzătoare în acest sens

<b>Obiectiv specific 1:</b> Promovarea circulației internaționale și a tranzitului persoanelor și bunurilor în România prin asigurarea unor legături eficiente din portul Constanța, precum și din Grecia, Bulgaria și Turcia, spre UE prin modernizarea și dezvoltarea axelor prioritare relevante TEN-T		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Indicatori relevanți/ întrebări orientative</b>	<b>Comentarii privind posibilele efecte asupra mediului</b>
Îmbunătățirea comportamentului responsabil din punct de vedere ale mediul din partea guvernului, sectoarelor public și privat prin promovarea folosirii mijloacelor de transport în comun și a altor mijloace de transport ecologice (de exemplu mersul pe bicicletă, mersul pe jos)	Va permite creșterea utilizării transportului feroviar și a altor mijloace TP? Cum va încuraja utilizarea mijloacelor alternative de transport, precum bicicleta?	Îmbunătățirea infrastructurii feroviare poate duce la o creștere a gradului de folosirii a trenurilor pentru distanțe lungi, prin urmare se poate atinge un efect pozitiv indirect. Se impune îmbunătățirea condițiilor de călătorie și a facilităților pentru a încuraja preferința pentru trenuri. Dacă se va îmbunătăți infrastructura națională, poate exista un efect pozitiv privind traversarea țării pe bicicletă și turismul internațional cu bicicleta. Trebuie planificate și susținute măsuri care să încurajeze mersul cu bicicleta.
Realizarea unui transport ecologic (în special sistemul de transport în comun și transportul multi-modal)	Va asigura accesul la serviciile de bază folosind moduri de transport ecologice?	Dezvoltarea infrastructurii TEN-T va impune îmbunătățirii transportului inter-modal. Modernizarea infrastructurii căilor ferate poate contribui la disponibilitatea și promovarea unui transport ecologic.
Reducerea costurilor externe privind transportul (afere zgomotului, poluării aerului și schimbărilor climatice, accidentelor, daunelor aduse infrastructurii și ambuteiajelor)	- Va încuraja recuperarea costurilor complete ale transportului, inclusiv externalitățile, de la utilizatori?	Construirea infrastructurii TEN-T va duce la intensificarea traficului rutier (și, prin urmare, la creșterea poluării aerului) în anumite zone. Pe de altă parte, dezvoltarea transportului feroviar ar putea îmbunătăți situația în domeniul respectiv și, indirect, reducerea acestor costuri.
Reducerea intensității traficului rutier	Număr de km pe persoană	Apare situația opusă, traficul rutier va crește datorită unor drumuri mai bune. Îmbunătățirea transportului pe calea ferată va duce probabil la reducerea intensității traficului rutier.
<b>Reformularea propusă a obiectivelor specifice propuse:</b>		
Promovarea circulației internaționale și a tranzitului persoanelor și bunurilor în România prin asigurarea unor legături eficiente din portul Constanța, precum și a <b>transportului de tranzit din UE spre sud</b> prin modernizarea și dezvoltarea axelor prioritare relevante TEN-T <b>aplicând măsurile de mediu necesare.</b>		

<b>Obiectiv specific 2:</b> Promovarea circulației eficiente a persoanelor și bunurilor între regiunile din România și a transferului acestora din zonele rurale către axele prioritare prin modernizarea și dezvoltarea rețelelor naționale și TEN-T		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Indicatori relevanți/ întrebări orientative</b>	<b>Comentarii privind posibilele efecte asupra mediului</b>
Menținerea și îmbunătățirea calității aerului ambiental în limitele stabilite de normele legislative	- Nivelurile emisiilor per călător-km și per tonă-km.	Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii de transport naționale poate duce la intensificarea traficului rutier (și astfel la creșterea poluării aerului) în anumite zone. Pe de altă parte, dezvoltarea căilor ferate, a transportului în interiorul țării și pe cale aeriană poate duce la îmbunătățirea situației. Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii naționale a drumurilor va duce la intensificarea traficului și la creșterea nivelului emisiilor, permițând o dezvoltare mai rapidă și ecologică a transportului public.
Minimizarea impacturilor transportului asupra calității aerului în zonele rurale și urbane	Programul de dezvoltare actual va duce la îmbunătățirea cu adevărat a calității aerului?	Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii naționale de transport poate duce la îmbunătățirea calității aerului în zonele urbane și la îmbunătățirea condițiilor de transport. Îmbunătățirea infrastructurii de cale ferată poate duce la reducerea traficului rutier între localități, dar aceasta depinde foarte mult și de prețurile practicate. O mai bună infrastructură rutieră, care ar permite un transport în comun mai rapid în orașe, poate avea un efect pozitiv semnificativ dacă este susținut în cadrul acestui obiectiv de măsuri precum benzi de prioritate TP, puncte de tranzit pentru diverse moduri TP, legături pentru TP inter-orașe, cm ar fi căi ferate etc.

<b>Obiectiv specific 2:</b> Promovarea circulației eficiente a persoanelor și bunurilor între regiunile din România și a transferului acestora din zonele rurale către axele prioritare prin modernizarea și dezvoltarea rețelelor naționale și TEN-T		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Indicatori relevanți/ întrebări orientative</b>	<b>Comentarii privind posibilele efecte asupra mediului</b>
Limitarea poluării apei din surse punctiforme și difuze de poluare	Calitatea apei	<p>Măsurile vor duce la îmbunătățirea condițiilor de transport a bunurilor periculoase, precum și a evacuării și colectării apei de pe suprafețele pavate.</p> <p>Modernizarea și dezvoltarea porturilor riverane și maritime în anumite zone va duce la creșterea poluării apei în anumite zone dacă nu se aplică măsuri de protecție în paralel prin intermediul aceluiași proiecte. EIA trebuie să asigure minimizarea poluării apei.</p>
Limitarea poluării punctiforme și difuze a solului	Calitatea solului	Din cauza cantității crescute a evacuărilor de pe suprafețele pavate se poate înregistra o creștere a poluării solului în apropierea rutelor vechi și noi.
Scăderea emisiilor de gaze cu efect de seră provenite din transport	Nivelurile de emisii echivalente CO2	<p>Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii naționale de transport va duce la intensificarea traficului rutier și va duce la creșterea emisiilor de gaze cu efect de seră în anumite zone.</p> <p>Dezvoltarea infrastructurii rutiere, precum și a porturilor și transportului pe cale aeriană va duce la creșterea numărului de mașini, vapoare și aeronave, toate folosind combustibil fosil care generează gaze cu efect de seră. Promovarea infrastructurii de căi ferate și investițiile în aceasta va avea un efect de minimizare.</p>

<b>Obiectiv specific 2:</b> Promovarea circulației eficiente a persoanelor și bunurilor între regiunile din România și a transferului acestora din zonele rurale către axele prioritare prin modernizarea și dezvoltarea rețelelor naționale și TEN-T		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Indicatori relevanți/ întrebări orientative</b>	<b>Comentarii privind posibilele efecte asupra mediului</b>
Protejarea și îmbunătățirea condițiilor și funcțiilor apelor terestre și continentale și a ecosistemelor marine împotriva degradării antropogene, fragmentării habitatului și defrișării	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Construirea de noi drumuri va proteja habitatele naturale?</li> <li>- Suprafața de teren ocupată per unitate de transport</li> <li>- Măsuri de protejare a habitatelor în cazul dezvoltării infrastructurii</li> </ul>	Dezvoltare și modernizarea infrastructurii naționale de transport va avea un impact asupra fragmentării habitatului și peisajului. Trebuie să se acorde atenție măsurilor de reducere a impactului care ar trebui implementate în paralel. Proiectele trebuie să fie însoțite de EIA pentru a asigura minimizarea efectelor negative și pentru a oferi alternative privind realizarea de noi drumuri.
Conservarea diversității naturale a faunei, florei și habitatelor din ariile protejate și potențiale amplasamente din Natura 2000	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ce amplasamente arhitecturale vechi și ce specii sălbatice vor fi afectate de construirea noilor rute de infrastructură?</li> <li>- Ce amplasamente Natura 2000 vor fi afectate de construirea noilor rute de infrastructură?</li> </ul>	Dezvoltare și modernizarea infrastructurii naționale de transport va avea un impact asupra faunei și florei sălbatice și a amplasamentelor naturale. Trebuie să se acorde atenție măsurilor de reducere a impactului care ar trebui să fie implementate în paralel cu construirea infrastructurii de transport.  Dezvoltarea porturilor de pe fluviul Dunărea este extrem de importantă deoarece întreaga zonă este protejată. Modernizarea porturilor riverane și a albiilor râurilor navigabile va avea un impact direct asupra habitatelor sistemelor acvatice. Proiectele trebuie să fie însoțite de EIA pentru a asigura minimizarea efectelor negative și pentru a oferi alternative pentru realizarea noilor drumuri.
Facilitarea îmbunătățirii sănătății umane prin implementarea măsurilor care vizează prevenirea poluării	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Va facilita îmbunătățirea sănătății umane?</li> <li>- Numărul de persoane cu boli respiratorii</li> </ul>	Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii naționale de transport poate duce la îmbunătățirea calității aerului în zonele urbane prin trecerea la traficul în exteriorul orașelor. Dezvoltarea și folosirea căilor ferate ar avea un efect pozitiv semnificativ, prin urmare astfel de măsuri ar trebui să reprezinte o prioritate.

<b>Obiectiv specific 2:</b> Promovarea circulației eficiente a persoanelor și bunurilor între regiunile din România și a transferului acestora din zonele rurale către axele prioritare prin modernizarea și dezvoltarea rețelelor naționale și TEN-T		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Indicatori relevanți/ întrebări orientative</b>	<b>Comentarii privind posibilele efecte asupra mediului</b>
Protejarea și îmbunătățirea situației aglomerărilor în ceea ce privește noxele de transport, în special zgomotul și vibrațiile	- Va facilita reducerea zgomotului și vibrațiilor cauzate de transport?	Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii naționale de transport ar putea duce la reducerea zgomotului în zonele urbane sau rurale prin oferirea unor mai bune condiții de transport, facilitarea TP și trecerea la traficul în exteriorul orașelor. Ar trebui să se acorde prioritate măsurilor care să vizeze în special reducerea zgomotului și vibrațiilor cauzate de trafic pentru a se maximiza efectul pozitiv.
Creșterea nivelului de protecție a populației împotriva riscurilor asociate accidentelor din trafic	- Va duce la reducerea accidentelor de transport? - Numărul de accidente pe an – cu decesul victimelor	Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii naționale de transport ar putea duce la îmbunătățirea condițiilor de transport și la diminuarea numărului de accidente.  O infrastructură îmbunătățită va duce la intensificarea traficului și la o expunere mai mare la accidente.
Creșterea nivelului de protecție a populației împotriva riscului asociat dezastrelor naturale și accidentelor industriale cauzate de transport	- Va duce la reducerea riscului asociat cu dezastrelor naturale și industriale? - Numărul de deversări de petrol în apele interne	Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii naționale de transport poate duce la îmbunătățirea condițiilor de transport și la reducerea numărului de accidente cauzate de transportul bunurilor periculoase. Accesibilitatea la zonele expuse la riscul de accidente industriale și dezastre naturale va fi îmbunătățită, prin urmare se preconizează un efect pozitiv.

<b>Obiectiv specific 2:</b> Promovarea circulației eficiente a persoanelor și bunurilor între regiunile din România și a transferului acestora din zonele rurale către axele prioritare prin modernizarea și dezvoltarea rețelelor naționale și TEN-T		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Indicatori relevanți/ întrebări orientative</b>	<b>Comentarii privind posibilele efecte asupra mediului</b>
Limitare folosirii diferitelor resurse naturale utilizate în sectorul transporturilor	- Consumul energetic total pentru transport, în funcție de moduri	Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii naționale de transport poate duce la îmbunătățirea condițiilor de transport și diminuarea consumului de transport și, implicit, al resurselor naturale. Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport va duce, în același timp, la o creștere a folosirii resurselor naturale în timpul procesului, datorată intensificării traficului. Sunt necesare măsuri de reducere a impactului.
Reducerea generării de deșeuri, creșterea nivelului de recuperare a deșeurilor și facilitarea reciclării tuturor deșeurilor	- Va încuraja reciclarea deșeurilor rezultate din creșterea activității de transport, inclusiv mașinile vechi? - Va preveni producerea deșeurilor din transport și va promova re folosirea sau reciclarea cât mai multor materiale reciclabile posibil?	Poate facilita o mai mare producție de deșeuri din cauza utilizării vehiculelor vechi. Poate apărea un efect pozitiv dacă este încurajată re folosirea deșeurilor din construcții pentru construirea de noi drumuri și căi ferate.
Asigurarea protecției peisajului natural și cultural împotriva fragmentării cauzate de coridoarele de trafic	- Vor fi promovate măsuri de minimizarea a fragmentării habitatelor în cadrul POST?	Modernizarea infrastructurii naționale de transport va avea efecte minore asupra fragmentării habitatelor și peisajului, dar dezvoltarea noilor coridoare va duce la creșterea fragmentării habitatului. Măsurile de reducere a impactului trebuie implementate în paralel cu dezvoltarea infrastructurii de transport. Modernizarea și dezvoltarea porturilor riverane și maritime va avea un mare impact asupra peisajului natural și cultural, în special pe fluviul Dunărea.

<b>Obiectiv specific 2:</b> Promovarea circulației eficiente a persoanelor și bunurilor între regiunile din România și a transferului acestora din zonele rurale către axele prioritare prin modernizarea și dezvoltarea rețelelor naționale și TEN-T		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Indicatori relevanți/ întrebări orientative</b>	<b>Comentarii privind posibilele efecte asupra mediului</b>
Conservarea, protecția și reabilitarea zonei costiere a Mării Negre, asigurând protecția patrimoniului natural (inclusiv ecosistemele terestre și acvatice) și cultural în vederea atingerii unui nivel de dezvoltare durabilă a regiunii	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Unde și ce porturi riverane și maritime noi vor fi construite sau extinse considerabil?</li> <li>- Care va fi suprafața acoperită de noile facilități?</li> </ul>	<p>Obiectivul poate avea un impact semnificativ dacă va avea loc modernizarea vechilor porturi riverane și maritime și dezvoltarea celor noi, deoarece va avea un mare impact asupra peisajului natural și cultural.</p> <p>Sunt necesare măsuri de protecție clare.</p>
Îmbunătățirea eficienței energetice și folosirea resurselor de energie	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Va reduce energia folosită pe călător-km și per tonă-km?</li> </ul>	<p>Dezvoltare și modernizarea infrastructurii naționale de transport poate duce la îmbunătățirea condițiilor de transport și la diminuarea consumului de combustibil și, implicit, a folosirii resurselor naturale. Dar, datorită intensificării traficului, energia folosită va crește.</p>
Facilitarea producerii de energie din resurse regenerabile	<ul style="list-style-type: none"> <li>- cantitatea de bio-combustibil vândut pentru transport</li> </ul>	<p>Dacă sunt promovate resursele energetice regenerabile prin introducerea infrastructurii necesare se poate înregistra un efect pozitiv semnificativ. Fără infrastructură nu poate avea loc folosirea bio-combustibilului sau folosirea acestuia pentru transport. Efectul poate fi vizibil numai dacă există o abordare strategică pentru a sprijini și dezvoltarea bio-combustibilii.</p>
Îmbunătățirea comportamentului responsabil din punct de vedere al mediului din partea guvernului, sectoarelor public și privat prin promovarea folosirii mijloacelor de transport în comun și a altor mijloace de transport ecologice (de exemplu mersul pe bicicletă, mersul pe jos)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Creșterea numărului de călători care folosesc transportul pe calea ferată</li> </ul>	<p>Modernizarea și dezvoltarea transportului cu trenul poate determina o creștere a numărului de călători și de călători care folosesc transportul feroviar și va avea un efect pozitiv. Dacă renovarea sau construcția de drumuri este însoțită de construirea de benzi pentru bicicliști, se va înregistra un efect pozitiv semnificativ.</p>



<b>Obiectiv specific 2:</b> Promovarea circulației eficiente a persoanelor și bunurilor între regiunile din România și a transferului acestora din zonele rurale către axele prioritare prin modernizarea și dezvoltarea rețelelor naționale și TEN-T		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Indicatori relevanți/ întrebări orientative</b>	<b>Comentarii privind posibilele efecte asupra mediului</b>
Realizarea unui transport ecologic (în special sistemul de transport în comun și transportul multi-modal)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Va asigura accesul la serviciile de bază prin moduri ecologice?</li> <li>- Lungimea benzilor pentru biciclete construite</li> </ul>	Dezvoltare și modernizarea infrastructurii naționale de transport va duce la îmbunătățirea transportului inter-modal, precum și la folosirea mijloacelor de transport alternativ cum ar fi bicicleta.
Reducerea costurilor externe privind transportul (aferente zgomotului, poluării aerului și schimbărilor climatice, accidentelor, daunelor aduse infrastructurii și ambuteiajelor)	- Va încuraja recuperarea costurilor complete ale transportului, inclusiv externalitățile, de la utilizatori?	Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii naționale de transport poate duce la intensificarea traficului rutier (și implicit la creșterea poluării aerului) în anumite zone. Pe de altă parte, punctele de trecere și trecerea la transportul feroviar a persoanelor și bunurilor va avea efecte pozitive. Dezvoltarea tuturor modurilor de transport cu excepția celui feroviar va duce la creșterea costurilor externe legate de mediu.
Reducerea intensității traficului rutier		Un potențial efect negativ poate apărea din cauza intensificării traficului rutier, date fiind condițiile mai bune de trafic. Investițiile în căile ferate vor avea un efect pozitiv.
<b>Reformularea propusă a obiectivelor specifice propuse:</b> Promovarea circulației eficiente a persoanelor și bunurilor între regiunile din România și transferul acestora din zonele rurale către axele prioritare prin modernizarea și dezvoltarea rețelelor naționale și TEN-T <b>conform principiilor de dezvoltare durabilă.</b>		

<b>Obiectivul specific 3:</b> Promovarea dezvoltării unui sistem de moduri de transport echilibrat, bazat pe avantajul competitiv specific fiecărui mod, prin încurajarea dezvoltării transportului pe calea ferată, pe apă și inter-modal		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Indicatori relevanți/ întrebări orientative</b>	<b>Comentarii privind posibilele efecte asupra mediului</b>
Menținerea și îmbunătățirea calității aerului ambiental în limitele stabilite de normele legislative	- Nivelurile de emisii per călător-km și per tonă-km.	Îmbunătățirea flotei de transport feroviar va încuraja utilizarea acesteia și va îmbunătăți calitatea mediului prin reducerea poluării aerului în mai multe zone.  Dezvoltarea transportului feroviar, pe apă și inter-modal va contribui la îmbunătățirea normelor privind aerul în zonele în care poluarea datorată transportului depășește limitele, de exemplu, în orașe și în intersecții ale modurilor de transport.
Minimizarea impacturilor transportului asupra calității aerului în zonele rurale și urbane	- Programul de dezvoltare actual va îmbunătăți cu adevărat calitatea aerului?	Dezvoltarea transportului pe calea ferată, pe apă și inter-modal va contribui la limitarea poluării aerului cauzate de mașini.
Limitarea poluării apei din surse punctiforme și difuze de poluare	Reducerea emisiilor din porturi și nave în apă	Dezvoltarea și intensificarea transportului pe apă poate duce la o mai mare poluare a apei dacă nu sunt luate măsuri de precauție.
Limitarea poluării solului din surse punctiforme și difuze de poluare	Îmbunătățirea gestionării deșeurilor în porturi; Calitatea solului de-a lungul căilor ferate	Se preconizează un oarecare impact din cauza intensificării și extinderii traficului. Îmbunătățirea practicilor de gestionare a deșeurilor din porturi și stațiile inter-modale vor avea un efect pozitiv.
Scăderea emisiilor de gaze cu efect de seră cauzate de transport	Nivelurile de emisii echivalente de CO2	Îmbunătățirea flotei feroviare va încuraja transportul cu moduri mai puțin poluante, deci va duce la reducerea poluării aerului.  O utilizarea mai intensă a transportului feroviar și pe apă va contribui la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră.
Protejarea și îmbunătățirea condițiilor și funcțiilor apelor terestre și continentale și a ecosistemelor marine împotriva degradării antropogene, fragmentării habitatului și defrișării	Ocuparea terenului în România (% modificări); Zonele de pădure defrișate și zonele industriale dezafectate pentru dezvoltare de infrastructură nou (ha)	Ecosistemele din râuri pot fi afectate negativ dacă se deschid noi rute de navigare și dacă traficul se intensifică pe rutele existente. Deschiderea de noi rute poate duce la fragmentarea habitatului și la defrișare. Înainte de realizare trebuie să se aplice procedurile EIA pentru a căuta cele mai bune alternative posibile și tehnologii pentru minimizarea efectelor.

<b>Obiectivul specific 3:</b> Promovarea dezvoltării unui sistem de moduri de transport echilibrat, bazat pe avantajul competitiv specific fiecărui mod, prin încurajarea dezvoltării transportului pe calea ferată, pe apă și inter-modal		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Indicatori relevanți/ întrebări orientative</b>	<b>Comentarii privind posibilele efecte asupra mediului</b>
Conservarea diversității naturale a faunei, florei și habitatelor din ariile protejate și potențiale arii din Natura 2000	- Arii Natura 2000 afectate	Poate apărea un efect negativ dacă noile rute vor fi construite în amplasamentele Natura 2000 sau în apropierea acestora. Trebuie să se acorde o atenție specială măsurilor de reducere a impacturilor, prin urmare trebuie să se realizeze EIA.
Facilitarea îmbunătățirii sănătății umane prin implementarea măsurilor care vizează prevenirea poluării	- Va facilita îmbunătățirea sănătății umane? - Scade numărul de persoane cu boli respiratorii	Îmbunătățirea flotei feroviare va încuraja transportul cu un mod mai puțin poluant, deci va proteja în mod indirect sănătatea umană.
Protejarea și îmbunătățirea situației aglomerărilor din punct de vedere al noxelor de transport, în special zgomotul și vibrațiile	- Va reduce zgomotul și vibrațiile?	Îmbunătățirea flotei feroviare va încuraja transportul cu moduri mai puțin poluante, prin urmare există un potențial de reducere a zgomotului și vibrațiilor în anumite zone.  Un număr mai mare de persoane care călătoresc cu trenul în loc să folosească mașinile va avea un efect pozitiv indirect.
Creșterea nivelului de protecție a populației împotriva riscurilor asociate accidentelor din trafic	- Va facilita reducerea numărului de accidente de transport? - Număr de accidente/persoane rănite/decese pe an pe fiecare tip de transport	Îmbunătățirea transportului feroviar și pe apă ca duce la un mod de transport mai sigur.
Creșterea nivelului de protecție a populației împotriva riscului asociat dezastrelor naturale și accidentelor industriale cauzate de transport	- Va contribui la protecție? - Va ajuta la reducerea riscului asociat dezastrelor naturale și industriale?	Îmbunătățirea flotei feroviare va duce la un transport mai sigur, inclusiv transportul bunurilor periculoase. Poate duce la îmbunătățirea accesului la zonele afectate de dezastrele naturale și industriale. Un mod de transport pe apă mai sigur și modern va avea un efect pozitiv deoarece navele vechi sunt predispuse la scurgeri și poluarea apei, precum și la accidente care implică deversări majore de petrol și alte substanțe chimice.

<b>Obiectivul specific 3:</b> Promovarea dezvoltării unui sistem de moduri de transport echilibrat, bazat pe avantajul competitiv specific fiecărui mod, prin încurajarea dezvoltării transportului pe calea ferată, pe apă și inter-modal		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Indicatori relevanți/ întrebări orientative</b>	<b>Comentarii privind posibilele efecte asupra mediului</b>
Limitarea folosirii diferitelor resurse naturale utilizate în sectorul transporturilor	- Cum se va realiza reducerea folosirii resurselor naturale?	Dezvoltarea și folosirea transportului va avea întotdeauna un efect negativ asupra folosirii resurselor, deoarece depinde de resursele naturale. O dezvoltare echilibrată a resurselor poate duce la îmbunătățirea folosirii resurselor naturale. Dacă se transportă mai mulți călători și mai multe bunuri pe calea ferată, se va înregistra o reducere a folosirii resurselor naturale (pe călător și tonă).
Reducerea generării de deșeuri, creșterea nivelului de recuperare a deșeurilor și facilitarea reciclării tuturor deșeurilor	- Va încuraja reciclarea deșeurilor cauzate de activitatea de transport, inclusiv trenurile vechi? - Va preveni producerea de deșeuri din transport și va promova re folosirea sau reciclarea cât mai multor materiale reciclabile posibil?	Schimbarea/îmbunătățirea flotei feroviare și modernizarea infrastructurii existente vor genera numeroase deșeuri și materiale reciclabile dar, în același timp, acestea pot fi reciclate și re folosite în continuare pentru noi lucrări de construcții. Există un mare potențial de reducere și recuperare a deșeurilor.
Asigurarea protecției peisajului natural și cultural împotriva fragmentării cauzate de coridoarele de trafic	Ocuparea terenului pentru transport în România	Se preconizează un anumit impact în cazul în care sunt necesare noi rute pentru a asigura legături inter-modale de transport. Proiectele trebuie să fie însoțite de EIA pentru a asigura minimizarea efectelor negative.
Conservarea, protecția și rehabilitarea zonei costiere a Mării Negre, asigurând protecția patrimoniului natural (inclusiv ecosistemele terestre și acvatice) și cultural în vederea atingerii unui nivel de dezvoltare durabilă a regiunii	- cum se va asigura protecția ecosistemelor terestre și a patrimoniului cultural?	Dezvoltarea transportului pe apă poate afecta ecosistemele marine și din deltă. Trebuie să se aplice măsuri de precauție. Proiectele trebuie să fie însoțite de EIA pentru a asigura minimizarea efectelor negative.
Îmbunătățirea eficienței energetice și folosirea resurselor energetice	- Va reduce consumul de energie pe călător-km și per tonă-km?	Îmbunătățirea flotei feroviare va încuraja reducerea consumului de electricitate și combustibil. Se preconizează îmbunătățirea eficienței energetice per călător.

<b>Obiectivul specific 3:</b> Promovarea dezvoltării unui sistem de moduri de transport echilibrat, bazat pe avantajul competitiv specific fiecărui mod, prin încurajarea dezvoltării transportului pe calea ferată, pe apă și inter-modal		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Indicatori relevanți/ întrebări orientative</b>	<b>Comentarii privind posibilele efecte asupra mediului</b>
Facilitarea producerii de energie din resurse regenerabile	Cantitatea totală de bio-combustibil vândut în România	Dacă se vor introduce noi tipuri de trenuri sau de mijloace de transport pe apă alimentate cu bio-combustibil, se poate încuraja producerea de energie din resurse regenerabile.
Îmbunătățirea comportamentului responsabil din punct de vedere al mediului din partea guvernului, sectoarelor public și privat prin promovarea folosirii mijloacelor de transport în comun și a altor mijloace de transport ecologice (de exemplu mersul pe bicicletă, mersul pe jos)	- Va încuraja transportul feroviar?	Vehicule moderne și noi de transport feroviar ar putea duce la creșterea atractivității transportului feroviar și la promovarea folosirii acestuia și, implicit, la un comportament mai responsabil față de mediu prin trecerea la folosirea trenurilor în locul mașinilor.
Realizarea unui transport ecologic (în special sistemul de transport în comun și transportul multi-modal)	- Va asigura accesul la serviciile de bază cu moduri ecologice?	Vehicule moderne și noi de transport feroviar ar putea duce la creșterea atractivității transportului feroviar, care este mai ecologic decât alte moduri. Este nevoie de un transport feroviar mai bun.
Reducerea costurilor externe privind transportul (aferele zgomotului, poluării aerului și schimbărilor climatice, accidentelor, daunelor aduse infrastructurii și ambuteiajelor)	- Va încuraja recuperarea completă a costurilor de transport, inclusiv externalitățile, de la utilizator? - Număr de victime ale accidentelor rutiere	Vehicule moderne și noi de transport feroviar ar putea duce la creșterea atractivității transportului feroviar, care este mai ecologic și are niveluri mai scăzute ale costurilor externe decât alte moduri.
Reducerea intensității traficului rutier		Îmbunătățirea semnificativă a serviciilor de transport asigurate pe calea ferată sau pe apă pot duce la scăderea intensității călătoriilor cu mașina între orașe și a călătoriilor internaționale prin trecerea la folosirea trenurilor și a mijloacelor de transport pe apă.
<b>Reformularea propusă a obiectivelor specifice propuse:</b> nu există		

<b>Obiectivul specific 4:</b> Promovarea dezvoltării durabile în special prin minimizarea efectelor adverse ale transportului asupra mediului și prin îmbunătățirea siguranței.		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Indicatori relevanți/ întrebări orientative</b>	<b>Comentarii privind posibilele efecte asupra mediului</b>
Menținerea și îmbunătățirea calității aerului ambiental în limitele stabilite de normele legislative	- Niveluri de emisii per călător-km și per tonă-km.	Promovarea modurilor ecologice de transport și introducerea transportului inter-modal va reduce poluarea aerului, în special dacă acest tip de transport este promovat în zone cu norme de poluare a aerului care depășesc limitele.
Minimizarea impacturilor transportului asupra calității aerului în zonele rurale și urbane	- Date privind calitatea aerului	Promovarea modurilor ecologice de transport și măsurilor ecologice va duce la îmbunătățirea calității aerului.
Limitarea poluării apei din surse punctiforme și difuze de poluare	- Vor scădea nivelurile de poluare a apei datorate activităților de transport? - Calitatea apei	Dezvoltarea măsurilor de mediu privind rutele de transport va duce la reducerea efectelor poluării.
Limitarea poluării solului din surse punctiforme și difuze de poluare		Dezvoltarea măsurilor privind mediul de-a lungul rutelor de trafic va duce la reducerea efectelor poluării.
Scăderea emisiilor de gaze cu efect de seră provenite din transport	Nivelurile de emisii echivalente CO2	Promovarea modurilor ecologice de transport și dezvoltarea măsurilor privind mediul vor contribui la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră.
Protejarea și îmbunătățirea condițiilor și funcțiilor apelor terestre și continentale și a ecosistemelor marine împotriva degradării antropogene, fragmentării habitatului și defrișării	- Vor fi afectate ecosistemele terestre și acvatice?	Îmbunătățirea și dezvoltarea transportului durabil este singurul mod prin care se poate maximiza protecția ecosistemelor terestre, acvatice și marine împotriva degradării antropogene. Proiectele trebuie să fie însoțite de EIA pentru a asigura minimizarea efectelor negative.

<b>Obiectivul specific 4:</b> Promovarea dezvoltării durabile în special prin minimizarea efectelor adverse ale transportului asupra mediului și prin îmbunătățirea siguranței.		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Indicatori relevanți/ întrebări orientative</b>	<b>Comentarii privind posibilele efecte asupra mediului</b>
Conservarea diversității naturale a faunei, florei și habitatelor din ariile protejate și potențiale arii din Natura 2000	- Care dintre ariile protejate și potențiale arii Natura 2000 vor fi afectate?	Îmbunătățirea și dezvoltarea transportului durabil este singurul mod prin care se poate maximiza protecția diversității naturale a faunei, florei și habitatelor din ariile protejate și potențialele arii Natura 2000. Proiectele trebuie să fie însoțite de EIA pentru a asigura minimizarea efectelor negative și a oferi alternative pentru dezvoltarea unor drumuri noi și sigure.
Facilitarea îmbunătățirii sănătății umane prin implementarea măsurilor care vizează prevenirea poluării	- Va facilita îmbunătățirea stării de sănătate a oamenilor? - Numărul de persoane cu boli respiratorii	Dezvoltarea măsurilor privind mediul va reduce efectele poluării și, indirect, va reduce efectele negative ale activităților legate de transport asupra sănătății umane.
Protejarea și îmbunătățirea situației aglomerărilor din punct de vedere al noxelor de transport, în special zgomotul și vibrațiile	- Va reduce zgomotul și vibrațiile?	Acest obiectiv are un efect pozitiv deoarece promovează măsurile privind mediul care vizează reducerea zgomotului și vibrațiilor. Prin trecerea de la traficul rutier la modurile de transport alternative se vor reduce și impacturile.
Creșterea nivelului de protecție a populației împotriva riscurilor asociate accidentelor din trafic	- Va facilita reducerea accidentelor de transport? - Număr de accidente pe an –per mod de transport	Dezvoltarea infrastructurii de transport durabil va reduce efectele poluării și va reduce numărul de accidente rutiere.
Creșterea nivelului de protecție a populației împotriva riscului asociat dezastrelor naturale și accidentelor industriale cauzate de transport	- Va ajuta la reducerea riscului asociat dezastrelor naturale și industriale?	O mai bună infrastructură de transport va fi utilă la evacuarea în caz de dezastre naturale sau industriale. Minimizarea impacturilor prin transport durabil va reduce riscurile de mediu.

<b>Obiectivul specific 4:</b> Promovarea dezvoltării durabile în special prin minimizarea efectelor adverse ale transportului asupra mediului și prin îmbunătățirea siguranței.		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Indicatori relevanți/ întrebări orientative</b>	<b>Comentarii privind posibilele efecte asupra mediului</b>
Limitarea folosirii diferitelor resurse naturale utilizate în sectorul transporturilor	- Cum se va reduce consumul de resurse naturale?	Obiectivul are un potențial de a reduce și limita folosirea diferitelor resurse naturale pentru transport. Acțiunile care vizează reducerea consumului de energie, reducerea ocupării terenului și presiunea exercitată asupra resurselor (pietre, nisip etc.) ar avea un efect pozitiv. Se pot evalua mai multe opțiuni în cadrul EIA pentru a asigura maximizarea efectului asupra obiectivului.
Reducerea generării de deșeuri, creșterea nivelului de recuperare a deșeurilor și facilitarea reciclării tuturor deșeurilor	- Va încuraja reciclarea deșeurilor cauzate de activitatea de transport, inclusiv trenurile vechi? - Va preveni producerea de deșeuri din transport și va promova re folosirea sau reciclarea cât mai multor materiale reciclabile posibil?	Trebuie luate măsuri pentru a asigura reciclarea și re folosirea vechilor trenuri și vagoane și a altor tipuri de transport pentru a asigura minimizarea și re folosirea deșeurilor.
Asigurarea protecției peisajului natural și cultural împotriva fragmentării cauzate de coridoarele de trafic	- Va asigura protecția peisajului natural și cultural împotriva fragmentării datorate coridoarelor de transport?	Va exista un efect pozitiv dacă măsurile susținute vizează conservarea mediului și protecția peisajului. Aceste măsuri pot fi identificate prin dezvoltarea unor treceri alternative pentru drumurile naționale și amplasamente alternative pentru transportul intermodal. Dacă sunt susținute măsurile de reabilitare (conversia la spații verzi și spații naturale, împădurirea pantelor etc.), se va realiza un efect pozitiv mai puternic.



<b>Obiectivul specific 4:</b> Promovarea dezvoltării durabile în special prin minimizarea efectelor adverse ale transportului asupra mediului și prin îmbunătățirea siguranței.		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Indicatori relevanți/ întrebări orientative</b>	<b>Comentarii privind posibilele efecte asupra mediului</b>
Conservarea, protecția și reabilitarea zonei costiere a Mării Negre, asigurând protecția patrimoniului natural (inclusiv ecosistemele terestre și acvatice) și cultural în vederea atingerii unui nivel de dezvoltare durabilă a regiunii	- Această dezvoltare asigură protecția zonei costiere românești a Mării Negre?	Dacă sunt susținute măsurile specifice care vizează conservarea peisajului Mării Negre și protecția ecosistemelor acvatice și terestre, se va înregistra un efect pozitiv.
Îmbunătățirea eficienței energetice și folosirea resurselor de energie	- Măsurile privind reducerea consumului de energie (per călător-km și per tonă-km) vor beneficia de sprijin?	Dacă sunt susținute măsurile specifice care asigură eficientizarea energetică, se va înregistra un efect pozitiv.
Facilitarea producerii de energie din resurse regenerabile		Dacă sunt promovați biocombustibilii în cadrul unor astfel de măsuri, poate exista un efect pozitiv.
Îmbunătățirea comportamentului responsabil din punct de vedere ale mediului din partea Guvernului, sectoarelor public și privat prin promovarea folosirii mijloacelor de transport în comun și a altor mijloace de transport ecologice (de exemplu mersul pe bicicletă, mersul pe jos)	- Va încuraja comportamentul responsabil față de mediul referitor la mijloacele de transport?	Promovarea și îmbunătățirea transportului feroviar și pe apă, facilitarea trecerii de la transportul feroviar sau pe apă la folosirea transportului în comun, vor avea un efect pozitiv.
Realizarea unui transport ecologic (în special sistemul de transport în comun și transportul multi-modal)	- Ce măsuri vor fi sprijinite în vederea creșterii folosirii TP și a transportului inter-modal?	Dacă se acordă sprijin transportului public și dacă se promovează modurile de transport feroviar și pe apă se va înregistra un efect pozitiv semnificativ.
Reducerea costurilor externe privind transportul (aferele zgomotului, poluării aerului și schimbărilor climatice, accidentelor, daunelor aduse infrastructurii și ambuteiajelor)	- Va încuraja recuperarea completă a costurilor de transport, inclusiv externalitățile, de la utilizatori?	Internalizarea costurilor externe ale transportului vor reduce impacturile negative cauzate de transport asupra mediului și va îmbunătăți adevărata concurență între modurile de transport. Acest lucru se poate realiza prin măsuri financiare de internalizare a costurilor de mediu, restricționarea accesului la anumite zone cu mijloace de transport personale; se poate identifica o legătură pozitivă.

<b>Obiectivul specific 4:</b> Promovarea dezvoltării durabile în special prin minimizarea efectelor adverse ale transportului asupra mediului și prin îmbunătățirea siguranței.		
<b>Obiective de mediu relevante</b>	<b>Indicatori relevanți/ întrebări orientative</b>	<b>Comentarii privind posibilele efecte asupra mediului</b>
Reducerea intensității traficului rutier	- Se vor promova măsuri de reducere a intensității traficului rutier în vederea asigurării siguranței traficului?	Va exista un potențial efect pozitiv dacă se promovează măsuri de restricționare a traficului rutier în orașe.
<b>Reformularea propusă a obiectivelor specifice propuse:</b> <b>Facilitarea</b> dezvoltării durabile <b>a transportului</b> prin minimizarea efectelor adverse ale transportului asupra mediului și prin îmbunătățirea siguranței <b>traficului și a sănătății umane</b>		

## **Anexa 5. Programul de monitorizare**

MODEL (sugestii generale privind instituirea și implementarea)

### **Introducere și scopul monitorizării**

Programul de monitorizare a mediului reprezintă un proces vital al oricărui plan de management. Acesta ajută la semnalarea eventualelor probleme determinate de proiectele propuse, care nu au fost identificate în timpul proceselor de evaluare ex-ante (atât ESM, cât și EIM) și permite implementarea promptă a măsurilor de remediere eficiente.

Monitorizarea mediului ar trebui să fie o cerință în fazele de construcție și cele operaționale ale proiectelor realizate în cadrul POS. Principalele obiective ale monitorizării mediului sunt:

- evaluarea schimbărilor intervenite la nivelul condițiilor de mediu, determinate de proiecte,
- monitorizarea implementării efective a măsurilor de reducere a impactului asupra mediului,
- avertizarea cu privire la deteriorările semnificative ale calității mediului (dacă acestea sunt cauzate de derularea POS) pentru întreprinderea unor acțiuni preventive suplimentare,
- monitorizarea efectelor întregului program asupra mediului.

### **Echipa de monitorizare a mediului**

Autoritatea de Management desemnează o persoană pentru colectarea datelor de monitorizare a mediului în etapa inițială de implementare a programului.

Sarcina echipei de monitorizare a mediului ar trebui să constea în supravegherea și coordonarea studiilor, monitorizarea și implementarea măsurilor de reducere a impactului asupra mediului, asigurarea de consiliere pentru proiecte cu privire la parametrii și metodele de monitorizare și informarea publicului cu privire la datele de monitorizare, precum și raportarea problemelor de mediu care trebuie prezentate autorității de mediu relevante.

Modalitățile specifice folosite de programul de monitorizare se vor încadra în procedurile generale de monitorizare ale POS.

### **Raportarea privind monitorizarea mediului**

Persoanele responsabile de colectarea indicatorilor în cadrul AM sau experții desemnați sau angajați să interpreteze datele vor redacta un raport privind monitorizarea mediului la sfârșitul perioadei de raportare, după adunarea tuturor informațiilor.

Raportarea privind aspectele legate de monitorizarea mediului se va face în conformitate cu procedurile și instrumentele de monitorizare existente, constituite pentru instrumentele structurale. În procesul de colectare a datelor privind me-

diul se va folosi cât mai mult posibil Sistemul Unic de Management al Informațiilor care permite agregarea de jos în sus a indicatorilor de realizări (output) în domeniul mediului, la nivel de proiect. În plus, se vor folosi informații statistice relevante, de fiecare dată când este necesar.

### **Parametri și indicatori de monitorizare**

Parametrii/aspectele monitorizate vor fi corelate cu obiectivele de mediu relevante ale programului care sunt:

- Aer
- Apă
- Sol
- Schimbări climaterice
- Biodiversitate
- Sănătate publică
- Managementul riscului de mediu
- Eficiența și conservarea resurselor/managementul durabil al resurselor
- Peisaj și patrimoniu cultural
- Eficiență energetică și surse regenerabile de energie
- Conștientizarea privind problemele de mediu
- Turism durabil

Raportul de monitorizare a mediului trebuie să includă toate problemele. Indicatorii pentru fiecare aspect au fost prezentați în tabelul 8 al Evaluării Strategice de Mediu.

Autoritatea de Management sau autoritatea de mediu relevantă poate solicita analizarea mai multor indicatori în cadrul monitorizării mediului și în raportul de implementare redactat în scopuri de ordin intern național. Acest lucru permite o mai bună înțelegere a impacturilor indirecte și a incertitudinilor care provin din afara procesului de implementare a POS.

### **Transparența**

Fiecare AM va realiza o pagină web în care se vor prezenta informațiile privind monitorizarea, cum ar fi parametrii inițiali pentru fiecare problemă de mediu identificată, amplasamentele proiectelor și informații de mediu de bază privind fiecare dintre acestea, fie sub forma unor EIM afișate pe pagina web, fie sub forma unei baze de date.

**Anexa 6. Rezumatul dezbaterii publice din 15 ianuarie 2007 si lista de participanti**

# ***GUVERNUL ROMÂNIEI***



***MINISTERUL TRANSPORTURILOR, CONSTRUCȚIILOR ȘI TURISMULUI***

---

**DIRECȚIA GENERALĂ RELAȚII FINANCIARE EXTERNE**

**Autoritatea de Management pentru Programul Operațional Sectorial de Transport 2007-2013**

București \_\_\_/01/2007

Nr. 40 / 389

**PROCES VERBAL  
încheiat în urma Consultării Publice privind  
Evaluarea Strategică de Mediu aferentă POS Transport**

**București, 15 ianuarie 2007**

În data de 15 ianuarie 2007, s-a desfășurat la sediul MTCT procesul de consultare publică privind Evaluarea Strategică de Mediu aferentă Programului Operațional Sectorial de Transport 2007-2013.

Întâlnirea a debutat cu un cuvânt introductiv susținut de dl. Cătălin Costache, consilier în cadrul Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului (MTCT) - Autoritatea de Management pentru Programul Operațional Sectorial de Transport (POS-T), prin care s-a scos în evidență procesul aparte de programare a POS-T, proces ce cuprinde și Evaluarea Strategică de Mediu (SEA), fapt ce a condus la acest eveniment.

Dna. Luminița Andrei, consilier în cadrul Ministerului Mediului și Gospodăririi Apelor (MMGA), a menționat importanța deosebită a respectării prevederilor SEA pentru POS-T, în conformitate cu Directiva SEA a Comisiei Europene.

Dl. Cătălin Costache a prezentat în continuare **Programul Operațional Sectorial de Transport 2007-2013**.

Obiectivul global al POS-T constă în promovarea în România a unui sistem de transport care să permită deplasarea rapidă, eficientă și în condiții de siguranță a persoanelor și bunurilor, la servicii de un nivel corespunzător standardelor Europene, la nivel național, în cadrul Europei, între și în cadrul regiunilor României.

Obiectivele specifice urmărite de POS-T (în curs de modificare conform propunerilor evaluatorilor SEA și ex-ante) se referă la:

- Modernizarea și dezvoltarea Infrastructurii Trans-Europene de Transport (TEN-T), cu accent special asupra Axelor Prioritare TEN-T;
- Promovarea dezvoltării unui sistem de transport echilibrat în ceea ce privește toate modurile de transport, prin încurajarea dezvoltării sectoarelor feroviar, naval și intermodal;
- Promovarea dezvoltării durabile, în special prin minimizarea efectelor adverse ale transportului asupra mediului și creșterea siguranței transportului..

De asemenea, s-a menționat și structura Axelor Prioritare (în curs de modificare conform propunerilor evaluatorilor SEA și ex-ante):

- Axa prioritară 1 – Modernizarea și dezvoltarea Axelor Prioritare ale Rețelei Trans-Europene de Transport (Axe prioritare TEN-T nr. 7, 22, 18) în scopul creării unui sistem de transport durabil integrat cu rețelele de transport din Uniunea Europeană,
- Axa prioritară 2 – Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii naționale de transport în afara Axelor prioritare TEN-T în scopul creării unui sistem național de transport durabil;
- Axa prioritară 3 – Modernizarea materialului rulant pentru transportul feroviar public de călători de pe rețelele de cale ferată națională și TEN-T;
- Axa prioritară 4 – Modernizarea sectorului transporturi în scopul creșterii protecției mediului și a sănătății publice, precum și a siguranței pasagerilor (promovarea transportului intermodal; îmbunătățirea siguranței traficului pentru toate modurile de transport și minimizarea efectelor adverse ale transportului asupra mediului);
- Axa prioritară 5 – Asistență tehnică pentru POS-T.

Beneficiarii acestor priorități vor fi:

- Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România (CNADNR S.A.);
- Compania Națională de Căi Ferate CFR S.A.;
- SNTFC CFR Călători S.A.;
- Agenția MTCT;
- Administrații portuare, fluviale și maritime;
- Aeroporturi;
- Operatori privați.

Dl. Cătălin Costache a precizat de asemenea și tipurile de proiecte (în domeniul rutier, feroviar, naval, aerian, aspecte orizontale și asistență tehnică); portofoliile de proiecte (pe fiecare sector în parte), cât și un procentaj al alocațiilor financiare pentru fiecare axă prioritară.

În partea a doua a întâlnirii, dna. Austra JURKEVICIUTE, EA topic area team leader, Regional Environmental Center (REC), a susținut o prezentare a **concluziilor privind Raportul Evaluării Strategice de Mediu (SEA)**.

Pentru început au fost punctate obiectivele prezentării:

- Metodologia SEA;
- Aspecte și dificultăți din procesul evaluării;
- Efectele generale ale POS-T asupra obiectivelor de mediu relevante;
- Sistemul de selecție și evaluare a proiectelor din punct de vedere al protecției mediului;
- Sistemul de monitorizare a proiectelor din punct de vedere al protecției mediului.

În ceea ce privește procesul SEA, s-au făcut referiri la:

- Analiza principalelor aspecte de mediu și a tendințelor aferente POS-T;
- Analiza documentelor de mediu strategice relevante;
- Respectarea proiectelor conform standardelor naționale și internaționale;
- Identificarea obiectivelor de mediu relevante pentru POS-T;
- Evaluarea de mediu și recomandări pentru strategie;

- Propuneri pentru sistemele de selectare și monitorizare a proiectelor din punct de vedere al protecției mediului,
- Compilarea Raportului de mediu;
- Procesul de consultare.

Metodologia a avut la bază Manualul privind SEA pentru Politica de Coeziune a UE 2007-2013.

Aspecte deosebite și dificultăți întâmpinate în timpul realizării Raportului SEA:

- Inițierea cu întârziere a SEA în comparație cu procesul de programare,
- Lipsa experienței (nu a expertizei) și timpul limitat pentru pregătirea experților locali,
- Rețeaua Natura 2000 în curs de implementare.

Punctele forte ale SEA sunt constituite de:

- Primul proces SEA din țară;
- Metodologia de ultimă oră aplicată Programelor Operaționale (PO);
- Mici progrese în cadrul consultărilor instituționale;
- Având în vedere nivelul strategic de definire a intervențiilor intenționate în PO, recomandările SEA sunt de ordin strategic și nespecifice, bazându-se pe continuarea evaluării de mediu prin procese subsecvente (ex. Evaluarea Impactului de Mediu);
- Echipa multidisciplinară de experți naționali și internaționali cu experiență în SEA.

Efectele generale ale POS-T asupra obiectivelor de mediu relevante vor fi probabil semnificative. Astfel, un impact negativ ar putea avea Axele prioritare 1 și 2, în timp ce pentru Axele prioritare 3 și 4 se poate anticipa în general un impact pozitiv.

*Sugestiile pentru modificarea obiectivelor specifice, axelor prioritare (AP) și domeniilor majore de intervenție (DMI) ale POS-T* au făcut referire la încurajarea unei dezvoltări durabile și la asigurarea celui mai ridicat nivel posibil de protecție a mediului, astfel:

Obiectivul 1. Promovarea circulației internaționale și de tranzit a persoanelor și bunurilor în România prin asigurarea de conexiuni pentru portul Constanța, precum și creșterea tranzitului dinspre UE către sud, prin modernizarea și dezvoltarea axelor prioritare TEN-T relevante, cu aplicarea măsurilor necesare în domeniul mediului înconjurător

Obiectivul 2. Promovarea circulației eficiente a persoanelor și bunurilor între regiunile României și transferul acestora din interiorul țării către axele prioritare prin modernizarea și dezvoltarea rețelelor naționale și TEN-T în conformitate cu principiile dezvoltării durabile

Obiectivul 4. Sprijinirea dezvoltării transportului durabil minimizând efectele adverse ale transportului asupra mediului și îmbunătățirea siguranței rutiere și a sănătății umane.

AP 1: Modernizarea și dezvoltarea axelor prioritare TEN-T **în scopul dezvoltării unui sistem durabil de transport și integrării acestuia în rețelele de transport comunitare**

AP 2: Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii naționale de transport în afara axelor prioritare TEN-T **în scopul dezvoltării unui sistem național durabil de transport**

AP 3: Modernizarea materialului rulant feroviar de pasageri din rețelele feroviare naționale și TEN-T

AP 4: **Modernizarea sectorului de transport în scopul îmbunătățirii protecției mediului, a sănătății umane și a siguranței pasagerilor**

DMI 1.1 Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii rutiere **durabile** de-a lungul Axei prioritare TEN-T nr. 7

DMI 1.2: Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii **durabile** de cale ferată de-a lungul Axei prioritare TEN-T nr. 22

DMI 2.1: Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii rutiere **prin adoptarea principiilor transportului durabil și prin asigurarea celui mai ridicat nivel posibil de protecție a mediului.**

DMI 4.1: **Dezvoltarea terminalelor intermodale și a centrelor de logistică**



**DMI 4.3: Minimizarea efectelor adverse ale transporturilor asupra mediului prin elaborarea unei Strategii Naționale de Protecție a Mediului pentru Sectorul Transport și prin dezvoltarea de alte activități care să vizeze atenuarea efectelor asupra mediului înconjurător.**

Măsurile principale de reducere a impactului POS-T asupra mediului propuse în cadrul Raportului SEA:

- Toate proiectele trebuie să realizeze Evaluarea Impactului de Mediu, acordând atenție deosebită siturilor NATURA 2000 și fragmentării habitatelor,
- Sprijin prioritar trebuie acordat investițiilor care:
  - Promovează BAT-urile (tehnici pentru reducerea poluării),
  - Promovează minimizarea consumului de energie, creșterea eficienței energetice și a cererii de energie și promovează conservarea și reutilizarea resurselor naturale,
  - Facilitează dezvoltarea și utilizarea transportului public ca prioritate,
- Utilizarea criteriilor de mediu propuse în prioritizare a proiectelor depuse pentru finanțare prin POS-T.

În ceea ce privește sistemul de selecție și evaluare a proiectelor din punct de vedere al mediului, acesta cuprinde două etape:

- Evaluarea pro-proiect din punct de vedere al mediului, în timpul pregătirii proiectului,
- Evaluarea de mediu formală, în timpul procedurilor oficiale de selecție.

Recomandările Raportului SEA pentru asigurarea unui sistem de evaluare eficientă se referă la:

- Incorporarea sistemului de evaluare de mediu propus în sistemul general de evaluare și selecție a propunerilor de proiecte;
- Asigurarea unui personal suficient și a expertizei necesare în diferite domenii de mediu cu privire la evaluarea proiectelor;
- Informarea adecvată a solicitanților cu privire la aspectele de mediu.

Referitor la monitorizarea efectelor asupra mediului, au fost menționate:

- Sistemul propune luarea în considerare a faptului că monitorizarea națională și regională a indicatorilor de mediu nu poate distinge între impactul de mediu al POS-T și cel al altor activități (în unele cazuri);
- Propunerea trebuie modificată pentru a reflecta modalitatea de implementare a POS-T (ex. conform caracterelor proiectelor individuale depuse);
- Sunt propuși indicatori de mediu pentru fiecare obiectiv de mediu relevant;
- Indicatorii de monitorizare trebuie utilizați *selectiv* în monitorizarea efectelor asupra mediului pe baza caracteristicilor proiectelor;
- Prin monitorizarea și sumarizarea evaluărilor impactului de mediu la nivelul proiectelor individuale va fi posibilă estimarea efectului general asupra obiectivelor de mediu relevante;
- Autoritatea de Management trebuie să solicite la finalul fiecărui proiect datele de la beneficiarii proiectului;
- Indicatorii de mediu propuși trebuie încorporați în sistemul general de monitorizare al POS-T;
- Rezultatele trebuie făcute publice (ex. prin Internet).

În final, au fost prezentate recomandări pentru un sistem de monitorizare eficient:

- Implicarea departamentelor cheie ale MMGA în discuțiile privind sistemul general de monitorizare și în special în modalitatea de incorporare a aspectelor de mediu în sistemul general de monitorizare înainte de a adoptarea și implementarea acestuia;
- Asigurarea de personal suficient, având capacități profesionale pentru toate domeniile de mediu din cadrul monitorizării POS-T;
- Informarea adecvată a solicitanților cu privire la aspectele de mediu și la posibilele legături dintre propunerile de proiect și aceste aspecte.

În ultima parte a întâlnirii, dna. Andreia Petcu, reprezentantă a WWF – Programul Dunăre - Carpați România, a făcut următoarele *observații și comentarii*:

1. Organizația pe care o reprezintă consideră Raportul SEA al POS-T ca fiind un raport bun sau bun în raport cu documentul POS-T;
2. Existența unor neconcordanțe între scala folosită pentru evaluarea domeniilor majore de intervenție și comentariile privind efectele posibile asupra mediului,
3. Ecosistemele acvatice sunt atât ecosisteme marine, cât și fluviatile,
4. Se propune reformularea următorului paragraf (pagina 58):

*Recomandările SEA (ex. condiții de implementare, criterii de selecție):*

*Se recomandă ca regularizarea cursului fluviului să fie realizată prin utilizarea de materiale și tehnologii ecologice. Trebuie realizate evaluări de mediu EIA pentru a asigura reducerea la minim a impactului asupra habitatelor naturale acvatice și de deltă, precum și pentru a propune măsuri în sprijinul reabilitării și conservării patrimoniului natural și cultural și în sprijinul conservării energiei.*

WWF – Programul Dunăre - Carpați România consideră că trebuie evitat cuvântul *REGULARIZAREA* ca recomandare, deoarece aceasta implică modificări majore, unele ireversibile ale albiei râurilor și fluviilor. Organizația propune reformularea: „Se recomandă ca lucrările structurale ce vizează modificarea albiei râurilor să se realizeze prin utilizarea de materiale și tehnologii ecologice”. De asemenea, Direcția Generală Transport Naval din cadrul MTCT propune reformularea: „Se recomandă ca reabilitările locale ale albiei râurilor să se realizeze prin utilizarea de materiale și tehnologii ecologice”.

5. Ca recomandări generale, trebuie introdusă integrarea Directivei Cadru Ape (DCA) cu Programul TEN-T, și anume, necesitatea ca proiectele, planurile și programele ce urmează a fi implementate să integreze clar cerințele DCA (ex. Principiul non-deteriorării, îmbunătățirea stării ecologice, eficiența costurilor, participarea publică etc.). În ceea ce privește planurile de îmbunătățire a navigației pe Dunăre, acestea trebuie abordate holistic, fiind necesară o evaluare strategică a impactului la scara întregului bazin.
6. În POS-T, la capitolul *transport intermodal* se face referire doar la segmentele rutier și feroviar, în timp ce în SEA pentru POS-T este inclusă și corelarea segmentelor apă și feroviar. WWF – Programul Dunăre - Carpați România consideră că este necesară realizarea unei analize a beneficiilor de mediu înaintea realizării unor astfel de proiecte.
7. Atunci când un proiect implică modificări morfologice ireversibile, cu impact de mediu, să fie impuse *măsuri ecologice compensatorii* (renaturarea altor zone, inundarea altor suprafețe etc.).
8. În ceea ce privește indicatorii de mediu propuși, organizația consideră că unii dintre aceștia ar trebui reformulați pentru a permite o măsurare corectă a efectelor. De exemplu, la pagina 105 se menționează că pentru „*Limitarea poluării punctiforme și difuze a solului*” indicatorii sunt „*Numărul accidentelor care generează poluarea solului.*” WWF – Programul Dunăre - Carpați România consideră ca *nu este relevant doar numărul de accidente, ci și cantitatea, toxicitatea și alte caracteristici ale substanțelor sunt la fel de importante* (anumite substanțe au volatilitate mare și se pot evapora foarte ușor, iar altele se pot infiltra sau transforma cu ușurință etc.).

În ceea ce privește *transportul intermodal*, dl. Cătălin Costache a fost de acord că acest subsector nu a beneficiat de suficientă atenție în ultimii ani, însă odată cu POS-T, acest lucru va începe să se remedieze prin prisma proiectelor de intermodalitate.

Dna. Andreia Petcu a subliniat importanța unor studii și analize cost-beneficiu privind transportul pe căile navigabile interioare și nu numai, în scopul determinării funcționalității pieței și a

oportunității investițiilor în acest subsector. Ca urmare, dl. Cătălin Costache a reamintit că Master Plan-ul în domeniul transporturilor, care va fi realizat în acest an, va aborda și aceste aspecte.

În acest context a fost menționat și Programul Marco Polo, care finanțează servicii de transport oferite de sectorul privat, promovând intermodalitatea și transferul traficului de pe modul rutier pe modurile naval și feroviar.

Cu privire la *neconcordanțele între scala folosită pentru evaluarea domeniilor majore de intervenție și comentariile privind efectele posibile asupra mediului*, dna. Austra JURKEVICIUTE a precizat că evaluarea finală reprezintă o medie a evaluărilor celor 6 experți.

În ceea ce privește *celelalte observații* formulate de dna. Andreia Petcu, sunt bine venite și vor fi luate în considerare în versiunea finală a Raportului SEA.

În final, dna. Luminița Andrei, consilier în cadrul Ministerului Mediului și Gospodăririi Apelor, a solicitat dnei. Adriana Turturean, reprezentantă a Ministerului Sănătății Publice (MSP) la consultarea publică privind SEA aferentă POS-T, punctul de vedere al instituției privind proiectul Programului Operațional Sectorial de Transport și asupra Raportului Evaluării Strategice de Mediu, conform HG nr. 1076/2004. Până la momentul consultării publice nu fusese încă formulat un punct de vedere în acest sens, urmând ca acesta să fie transmis ulterior de către MSP, în cadrul aceleiași zile. De asemenea, punctul de vedere al organizației neguvernamentale WWF – Programul Dunăre - Carpați România urma să fie transmis și în format electronic până la sfârșitul zilei de 15 ianuarie a.c., conform HG nr. 1076/2004.

Întocmit,

Iuliana Mihaela BUREȚEA

Dana ONOFREI

Am luat la cunoștință:

Dl. Cătălin COSTACHE, Ministrul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului – Direcția Generală Relații Financiare Externe

Dna. Luminița ANDREI, Ministerul Mediului și Gospodăririi Apelor - Direcția Generală Evaluare Impact Controlul Poluării

Dna. Austra JURKEVICIUTE, Regional Environmental Center (REC) Ungaria

**Lista de participanti**

Nr. Crt.	Nume și prenume	Instituția / Organizația	Date de contact
1	Daniel Fistung	Academia Română - Centrul de Economia Industriilor și Serviciilor	<a href="mailto:dfistung@rdslink.ro">dfistung@rdslink.ro</a> 0766.76.57.68
2	Arinda Cadariu	Asociația Experților de Mediu	<a href="mailto:amcadariu@yahoo.com">amcadariu@yahoo.com</a> 312.51.30
3	Andreea Drăgănescu	Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România – Agenția ISPA	<a href="mailto:aderare@andnet.ro">aderare@andnet.ro</a> 312.42.08
4	Mirela Piștea	Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România – Agenția ISPA	<a href="mailto:docispa@andnet.ro">docispa@andnet.ro</a> 312.42.08
5	Laura Trofin	Ministerul Finanțelor Publice – Autoritatea de Management pentru Cadrul de Sprijin Comunitar, Unitatea Centrală de Evaluare	<a href="mailto:laura.trofin@mfinante.ro">laura.trofin@mfinante.ro</a> 302.52.09
6	Mariana Svestun	Ministerul Finanțelor Publice – Autoritatea de Management pentru Cadrul de Sprijin Comunitar	<a href="mailto:mariana.svestun@mfinante.ro">mariana.svestun@mfinante.ro</a> 302.52.57
7	Luminița Andrei	Ministerul Mediului și Gospodăririi Apeilor - Direcția Generală Evaluare Impact Controlul Poluării	<a href="mailto:luminita.andrei@mmediu.ro">luminita.andrei@mmediu.ro</a> 316.77.35
8	Adriana Turturean	Ministerul Sănătății Publice - Direcția Generală Relații Externe și Afaceri Europene	<a href="mailto:adrianat@ms.ro">adrianat@ms.ro</a> 307.26.78
9	Camelia Lungoci	Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului - Direcția Generală de Mediu	<a href="mailto:zlibere@mt.ro">zlibere@mt.ro</a> 319.61.44
10	Alayan Violanda	Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului – Direcția Generală Transport Naval	<a href="mailto:naval5@mt.ro">naval5@mt.ro</a> 319.61.06
11	Monica Patrichi	Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului – Direcția Generală Transport Naval	<a href="mailto:naval4@mt.ro">naval4@mt.ro</a> 319.61.11
12	Catalin Costache	Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului – Direcția Generală Relații Financiare Externe	<a href="mailto:catalin.costache@mt.ro">catalin.costache@mt.ro</a> 075 0032 263
13	Dana Onofrei	Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului – Direcția Generală Relații Financiare Externe	<a href="mailto:dana.onofrei@mt.ro">dana.onofrei@mt.ro</a> 075 0032 246
14	Iuliana Bureștea	Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului – Direcția Generală Relații Financiare Externe	<a href="mailto:ispaf4@mt.ro">ispaf4@mt.ro</a> 075 0032 263
15	Monica Oreviceanu	Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului – Direcția Generală Amenajarea Teritoriului, Urbanism și Politica Locuirii	<a href="mailto:monica@mt.ro">monica@mt.ro</a> 313.88.94
16	Adrian Vîlcan	NEA NL	<a href="mailto:avi@nea.nl">avi@nea.nl</a> +31703988421
17	Austra Jurkeviciute	Regional Environmental Center (REC)	<a href="mailto:ausra@rec.org">ausra@rec.org</a> +36205489790
18	Ionescu Lu-	Regional Environmental Center (REC)	<a href="mailto:lucian.ionescu@recromania.ro">lucian.ionescu@recromania.ro</a>

Nr. Crt.	Nume și prenume	Instituția / Organizația	Date de contact
	cian	România	316.73.44
19	Oana Boingeanu	Regional Environmental Center (REC) România	<a href="mailto:ana.boingeanu@recromania.ro">ana.boingeanu@recromania.ro</a> 316.73.44
20	Andreia Petcu	WWF Programul Dunăre-Carpați România	<a href="mailto:apetcu@wwfdcp.ro">apetcu@wwfdcp.ro</a>

**Anexa 7. Tabel cu răspunsuri la comentariile publicului din perioada consultării publice și a dezbaterii publice din 15 ianuarie 2007**

Nr	Institutie	Pagina/capitol	Comentariu	Raspuns
1	WWF B-dul Dimitrie Cantemir Nr. 2, Bl. P3, Sc.2, Ap.32 București, RO- 040241	Tabelul 3, pagina 37	Sunt prezentate principalele efecte ale prevederilor POST asupra apelor fara a se aminti lucrările hidrotehnice specifice (DRAGARI., DESECARI, etc.). Consideram ca acestea reprezintă o problema importanta si propunem includerea lor in analiza efectelor	Comentariul este luat in considerare iar textul a fost modificat astfel: "efecte negative asupra ecosistemelor acvatice cauzate de lucrari hidrotehnice (dragari, drenar, etc.)"
2		Capitolul 8	Am inteles ca valoarea impactului evaluata pe scara - 2 pana la 2 a rezultat prin medierea optiunilor diversilor specialisti si ca sunt foarte importante comentariile privind efectele care se regasesc pe coloana din partea dreapta. Acesta este motivul pentru care va sugeram ca aceste comentarii sa fie in concordanta cu scala. Iata cateva exemple de neconcordanta. a. Daca nu exista legatura atunci valoarea ar trebui sa fie 0, iar daca exista legatura atunci ar trebui sa se precizeze care este aceea. b. Consideram ca exista o legatura si ca ar trebui corelat	Observatia este corecta. a. Concluziile evaluarii efectelor DCI 1.3 asupra obiectivului "Conservarea, protejarea și reabilitarea zonei costiere a Mării Negre prin asigurarea protejării patrimoniului natural (inclusiv a ecosistemelor acvatice și terestre) și a celui cultural în vederea dezvoltării durabile a acestei regiuni" au fost modificate ca 0 (nici un efect), de aceea evaluarea a fost corectata. B. Nu este planificata achizitionarea nici unui motor sau echipament consumator de energie in cadrul acestui DCI. Ca atare evaluarea nu a fost modificata, totusi, in timpul lu-

Nr	Institutie	Pagina/capitol	Comentariu	Raspuns
			<p>acest program cu strategia energetica care prevede cresterea consumului de biocombustibili pana la 2% din totalul combustibilului</p>	<p>crarilor legate de activitatile planificate, exista posibilitatea utilizarii biocombustibililor, iar analiza a fost modificata cu urmatorul text . "Datorita angajamentului national de a atinge o crestere de 2% a nivelului consumului de bicombustibili, exista un potential de incurajare a beneficiarilor sa utilizeze acest tip de combustibil si sa se acorde prioritate acestor tipuri de proiecte".</p>
3		La pagina 58	<p>Consideram ca trebuie evitata REGULARIZAREA ca recomandare, deoarece aceasta implica modificari majore, unele ireversibile ale albiei raurilor si fluviilor . Propunem reformularea:          ,,Se recomanda ca lucrarile structurale ce vizeaza modificarea albiei rurilor sa se realizeze prin utilizarea de materiale si tehnologii ecologice.          Pe de alta parte propunem ca atunci cand un proiect impune modificari morfologice ireversibile, cu impact de mediu sa fie impuse <b>masuri ecologice compensatorii</b> (renaturarea altor zone, inundarea altor suprafete etc.)</p>	<p>Comentariul a fost acceptat iar modificarea propusa a fost inclusa in text.</p>

Nr	Institutie	Pagina/capitol	Comentariu	Raspuns
		<p><b>DCI 4.1:</b> Promovarea transportului intermodal, Analiza efectelor asupra obiectivului "Diminuarea impactului transporturilor asupra calității aerului în mediul urban și cel rural"</p>	<p>In POST, la capitolul transport intermodal se face referire doar la segmentele rutier și feroviar, în timp ce în SEA pentru acest POST este inclusă și corelarea segmentelor apă și feroviar.</p> <p>Considerăm că este necesară realizarea unei analize a beneficiilor de mediu înainte realizării unor astfel de proiecte.</p>	<p>Transportul intermodal este considerat ca fiind mai ecologic, deoarece facilitează utilizarea căilor ferate și o mai bună conexiune între transportul de marfă și pasageri pe apă, cai ferate și rutier asigurând accesul și o mai bună utilizare și a mijloacelor de transport mai puțin poluante. De aceea se consideră că este corectă o evaluare a impactului asupra mediului ca pozitivă, deși este corectă și observația că activitățile din cadrul acestui DCI trebuie, chiar și așa, prioritizate în funcție de efectele asupra mediului.</p>
5			<p>Ca și recomandări generale, trebuie introdusă integrarea Directivei Cadru Ape cu programul TEN-T, și anume, necesitatea ca proiectele, planurile și programele ce urmează a fi implementate să integreze clar cerințele DCA (ex. Principiul non-deteriorării, îmbunătățirea stării ecologice, eficiența costurilor, participarea publică, etc). În ceea ce privește planurile de îmbunătățire a navigației pe Dunare, acestea</p>	<p>Comentariul este acceptat. Echipa SEA nu are informații privind finalizarea planului de management a bazinului Dunării conform DCA. Suntem de acord în totalitate că activitățile din cadrul POST în ceea ce privește navigarea și dezvoltarea trebuie coordonate cu un astfel de plan. De aceea, pe baza comentariului, raportul de mediu a fost modificat cu următoarele recomandări:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- coordonarea proiectelor și a activităților pla-</li> </ul>



Nr	Institutie	Pagina/capitol	Comentariu	Raspuns
			trebuie abordate holistic, fiind necesara o evaluare strategica a impactului la scara intregului bazin.	nificate in cadrul POST in bazinul Dunarii cu DCA si/sau planul de management la nivel de bazin; - elaborarea SEA pentru setul complet de activitati din cadrul axei prioritare TEN-T 18 in Romania.
6		Recomandare generala	Tot ca o recomandare generala ar trebui propusa o analiza care sa arate raportul cost-beneficiu pentru mediul inconjurator al dezvoltarii diferitelor ramuri ale transportului si raportul optim intre acestea luand in considerare si factorii de mediu.	Astfel de analize au fost deja realizate in diverse tari. Pe baza efectelor asupra mediului cele mai positive sunt considerate trenul, navigatia si mijloacele publice de transport. Oricum, analize suplimentare ale dezvoltarii celor mai potrivite mijloace de transport pot fi realizate in cadrul sau in paralel cu dezvoltarea strategiei din cadrul DCI 4.3: Minimizarea efectelor negative ale transportului asupra mediului.
7		Pagina 105	In ceea ce priveste indicatorii de mediu propusi consideram ca unii dintre acestia ar trebuie reformulati pentru a permite o masurare corecta a efectelor: 1. Pentru obiectivul de mediu relevant „Limitarea poluării apei datorate surselor de poluare punctiforme și difuze” and „Limitarea poluării punctifor-	1. Tipul de poluare nu este direct legat de activitatile din cadrul POST. Datele privind poluantii deversati sunt colectate in mod regulat de catre inspectoratele de mediu. Indicatorii privind numarul de accidente ar demonstra mai bine rezultatele POST, de aceea consideram indicatorii ca relevanti. Monitorizarea POST

Nr	Institutie	Pagina/capitol	Comentariu	Raspuns
			<p>me și difuze a solu- lui” Nu este rele- vant doar numarul de accidente ci si cantitatea, toxicita- tea si alte caracte- ristici ale substantelor sunt la fel de importante. Anumite substante au volatilitate mare si se pot evapora foarte usor, iar al- tele se pot infiltra sau transforma cu usurinta.</p> <p>2. Pentru obiectivul de mediu relevant „Protejarea și îm- bunătățirea condiți- ilor și funcțiilor ecosistemelor te- restre, acvatice și marine împotriva degradării antropo- gene, fragmentării habitatelor și defri- șării”. Indicatorul „Creșterea nivelului de fragmentare a reliefului datorată POST” nu este re- levant. Trebuie cu- noscuta in primul rand situatia initiala.</p> <p>Indicatori sugerati: numarul de habita- te afectate, starea si suprafata lor.</p> <p>3. Pentru obiectivul de mediu relevant „Conservarea di- versității naturale a faunei, florei și ha- bitatelor din ariile naturale protejate și din ariile potenți- ale ale rețelei Na- tura 2000” Datele colectate în urma monitorizării pro-</p>	<p>nu ar trebui sa inlocuiasca monito- rizarea APM, dar trebuie sa reflecte cat de mult posibil activitatile ob. 2 si 3 ale programului. Datorita volumului mare de masuratori si expertizei avnasate a persona- lului necesara colectarii acestor date ca si necesitatii de a avea un numar reduc de indicatori, sprijinim recomandarile origi- nale si am incuraja alte institutii re- sponsabile cu ma- nagementul ariilor protejate si a situri- lor Natura2000 sa monitorizeze aceste date sau sa le includa in sistemul national de monito- rizare, dar nu pen- tru a-l folosi la mo- nitorizarea POST.</p>

Nr	Institutie	Pagina/capitol	Comentariu	Raspuns
			<p>iectelor specifice finanțate în cadrul POST și din statisticele naționale.</p> <p>Trebuie luate în considerare starea habitatelor și populațiilor speciilor afectate, pe lângă suprafața afectată de infrastructura de transport.</p>	
	<p>Dr. Fulga Mihaela și Dr. Emilia Maria NICIU, MD Sef sectie Sanatatea în Relatie cu Mediul, Institutul de Sanatate Publica Bucuresti</p>		<p>Proiectele cu impact negativ nu pot fi acceptate; acesta trebuie să fie cel puțin "0" -zero sau "+", chiar și pe durata construcției. În special în timpul fazei de construcție poluarea poate atinge cote care pot avea efecte severe asupra sănătății, conducând la importante probleme de sănătate publică.</p> <p>În toate fazele unui proiect (construcție și exploatare) măsuri de atenuare a poluării trebuie luate în calcul astfel încât starea de sănătate a populației să fie protejată și cel puțin menținută la starea inițială.</p>	<p>POS nu include proiecte, ci strategii generale privind implementarea obiectivelor. În timpul SEA/ESM scala de evaluare evidențiată a fost folosită pentru estimarea semnificației potențiale a efectului asupra DCI iar din evaluare nu se poate trage concluzia că proiectele vor avea efecte negative. Oricum, orice proiect aprobat în cadrul POS va trebui să se supună procedurii de EIM/EIA în baza legislației naționale, prin care se așteaptă ca efectele asupra sănătății și mediului să fie minimizezate sau ca măsuri de eliminare să fie propuse, discutate și aprobate, totodată și pentru faza de construcție.</p>
8	<p>Dr. Fulga Mihaela și Dr. Emilia Maria NICIU, MD MSc Sef sectie</p>	Comentariu general	<p>Proiectele cu impact negativ nu pot fi acceptate; acesta trebuie să fie cel puțin "0" -zero sau "+", chiar și pe durata construcției. În</p>	<p>POS nu include proiecte, ci strategii generale privind implementarea obiectivelor. În timpul SEA/ESM scala de evaluare evidențiată</p>

Nr	Institutie	Pagina/capitol	Comentariu	Raspuns
	Sanatate in Relatie cu Mediul, Institutul de Sanatate Publica Bucuresti		<p>special in timpul fazei de constructie poluarea poate atinge cote care pot avea efecte severe asupra sanatatii, conducand la importante probleme de sanatate publica.</p> <p>In toate fazele unui proiect (constructie si exploatare) masuri de atenuare a poluarii trebuie luate in calcul astfel incat starea de sanatate a populatiei sa fie protejata si cel putin mentinuta la starea initiala.</p>	a fost folosita pentru estimarea semnificatiei potentiale a efectului asupra DCI iar din evaluare nu se poate trage concluzia ca proiectele vor avea efecte negative. Oricum, orice proiect aprobat in cadrul POS va trebui sa se supuna procedurii de EIM/EIA in baza legislatiei nationale, prin care se asteapta ca efectele asupra sanatatii si mediului sa fie minimizezate sau ca masuri de eliminare sa fie propuse, discutate si aprobate, totodata si pentru faza de constructie.
9	"-"	Pagina 30	Remarca pentru textul referitor la impacturile deversarilor accidentale din trafic in apa "Toxic-periculoase"	Textul a fost modificat dupa cum urmeaza: 'deversări pe sol și în apă, generate de vehicule ce transportă substanțe nocive, foarte toxice pentru om si natura'.
10		Tabel 3	Numarul de comentarii privind principalele aspecte de mediu	Majoritatea comentariilor au fost acceptate, cu unele exceptii unde s-a considerat ca sunt prea multe detalii pentru nivelul general al POS
11		Tabel 4	Numarul de comentarii privind reformularea obiectivelor de mediu relevante	Obiectivele de mediu relevante au fost adoptate la intalnirea de incadrare si nu pot fi modificate in aceasta etapa
12		Capitolul 8.1	Din punct de vedere al evaluarii impactului	Evaluarea (estimarea) nu s-a referit la

Nr	Institutie	Pagina/capitol	Comentariu	Raspuns
			proiectelor asupra starii de sanatate a populatiei nu se pot accepta proiecte ca eligibile in cazul in care impactul proiectului este negativ fata de momentul pornirii lui (momentul zero - baseline)	proiecte ci la DCI, de aceea evaluarea expertilor indica doar efectele preliminare si nu o estimare finala a efectelor, si nu pentru oricare dintre proiecte sau orice DCI. In ESM este important sa se evalueze toate incertitudinile si optiunile, de aceea evaluarea generala este rezumata in evaluarea cumulata si sunt propuse masuri de mitigare, tabelul 7.
13		Tabel 6	Comentarii referitoare la evaluarea efectelor asupra obiectivelor relevante de mediu si in special asupra obiectivului "Protejarea si imbunatatirea sănătății publice prin implementarea de măsuri ce vizează prevenirea poluării"	Intelegem atentia pentru sanatatea umana, desi orice activitate economica are un efect negativ asupra mediului (mai lung sau mai scurt, reversibil sau irreversibil). Masuri de atenuare au fost propuse pentru minimizarea, compensarea sau prevenirea acestor efecte in cel mai inalt grad, dar masuri specifice pentru fiecare proiect nu pot fi sugerate la nivelul ESM, ci vor aparea doar la nivelul fiecarui proiect. SEA/ESM poate doar sa atraga atentia asupra acestor riscuri.
14		Tabel 6	Indicatii asupra potentialelor efecte negative	Evaluarea oferita in tabelul 6 urmareste sa identifice potentialele efecte negative, acesta fiind scopul analizei. Nu poate fi exclusa descrierea impactu-

Nr	Institutie	Pagina/capitol	Comentariu	Raspuns
				lui negativ. Expertii au incercat sa descrie cat mai detaliat posibil efectele in timpul avut la dispozitie, dar este posibil sa se fi omis unele aspecte.
15		Tabel 7	Comentariile privind informatii asupra potentialelor efecte negative trebuie eliminate	Informatiile incluse in tabel indica domeniile unde trebuie acordata o atentie deosebita in timpul EIA/EIM cu scopul de a stabili masuri de minimizare, reducere si eliminare a efectelor negative. Trebuie mentionate aici altfel nu va fi clar de ce este necesara EIA sau stbilirea unor masuri obligatorii de minimizare si protectie.
16		Indicatori	A fost recomandata includerea indicatorilor de sanatate a populatiei: mortalitate si morbiditate in acea zona	Acceptata cu explicatia ca SEA/ESM recomanda utilizarea acestui indicator pentru proiecte in zonele de poluare cu "puncte fierbinti", deoarece indicatorii nu vor reflecta probabil efectele PO in totalitate cand activitatile din alte sectoare se vor intensifica ca urmare a dezvoltarilor anticipate.
17		Anexa 4	Sugestii privind indicatorii	Acceptate