

Declarație privind Evaluarea Strategică de Mediu pentru PROGRAMUL TRANSPORT 2021-2027

1. Cadrul legal

Această **Declarație SEA** a fost elaborată în conformitate cu prevederile art. 9 (1) (b) al Directivei 2001/42/CE privind evaluarea efectelor anumitor planuri și programe asupra mediului (Directiva SEA) și ale art. 33 (1) (b) a HG nr. 1076/2004 privind stabilirea procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri și programe și însoțește propunerea oficială a Programului Transport (PT) 2021-2027. Declarația cuprinde modul în care procedura SEA a îmbunătățit elaborarea programului, inclusiv modul în care opiniile exprimate cu privire la Raportul de mediu au fost luate în considerare în procesul de finalizare a programului.

2. Scurtă descriere a Programului Transport 2021-2027, a obiectivelor sale și modul în care au fost integrate în program problemele de mediu

Programul Transport (PT) 2021-2027 este promovat de **Ministerul Transporturilor și Infrastructurii (MTI)** în calitate de titular al programului.

PT 2021-2027 s-a dezvoltat la intersecția politicii europene de transport evidențiată prin Regulamentul TEN-T (UE) nr. 1315/2013, Strategia UE pentru mobilitate durabilă și inteligentă, Pactul Ecologic European (Green Deal) și nevoile naționale de dezvoltare a infrastructurii și serviciilor de transport, precum și a siguranței rutiere, așa cum sunt prezentate în Strategia actualizată de implementare a Master Planului General de Transport al României, parte din Programul Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2021-2030 (PI).

Principala provocare pe care PT 2021-2027 va trebui să o rezolve o reprezintă recuperarea decalajului de dezvoltare a infrastructurii de transport a României, asigurând, în același timp, atingerea obiectivelor europene de reducere a emisiilor de carbon și transferul spre o mobilitate durabilă și sigură.

Obiectivul general al PT 2021-2027 este de a asigura realizarea investițiilor ce răspund nevoilor de dezvoltare ale României identificate în Acordul de Parteneriat 2021-2027 în concordanță cu Raportul de țară și Recomandările specifice de Țară, dar și cu strategia dezvoltată de România pentru recuperarea în mod sustenabil a decalajelor de dezvoltare a infrastructurii de transport, respectiv Programul investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pe perioada 2021-2030 (PI).

Viziunea pentru anul 2030 a Programului Transport (PT) 2021-2027 este de a avea în funcțiune în România o rețea de infrastructură de transport de înaltă calitate care să asigure conectivitatea între România și restul Uniunii Europene, precum și între toate regiunile țării, în siguranță și în armonie cu obiectivele de neutralitate climatică și protecție a mediului.

Programul Transport 2021-2027 este un document strategic, structurat în 2 obiective de politică, 3 obiective specifice, 8 tipuri de priorități și 146 tipuri de acțiuni.

Obiective de politică

- ⊗ OP3 - A more connected Europe by enhancing mobility (O Europă mai conectată prin îmbunătățirea mobilității);
- ⊗ OP2 - A greener, low-carbon transitioning towards a net zero carbon economy and resilient Europe by promoting clean and fair energy transition, green and blue investment, the circular economy, climate change mitigation and adaptation risk prevention and management, and sustainable urban mobility (O tranziție mai ecologică, cu emisii scăzute de dioxid de carbon, către o economie cu zero carbon și o Europă rezistentă, prin promovarea tranziției energetice curate și echitabile, a investițiilor verzi și albastre, a economiei circulare, a atenuării schimbărilor climatice și a prevenirii și gestionării riscurilor de adaptare și a mobilității urbane durabile).

Priorități

1. Îmbunătățirea conectivității primare rutiere;
2. Îmbunătățirea conectivității secundare rutiere;
3. Creșterea siguranței rutiere;
4. Creșterea eficienței căilor ferate române;
5. Creșterea atractivității transportului feroviar de călători;
6. Dezvoltarea mobilității sustenabile în nodurile urbane;
7. Dezvoltarea transportului naval și multimodal;
8. Asistență tehnică.

Obiective specifice:

- ⊗ Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale;
- ⊗ Dezvoltarea și creșterea unei mobilități naționale, regionale și locale durabile, reziliente la schimbările climatice, inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere;
- ⊗ Promovarea mobilității urbane multimodale durabile, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon.

Integrarea problemelor de mediu în program se realizează prin:

1. Considerarea în program a tuturor temelor majore de mediu precum reafacerea conectivității ecologice în zona coridoarelor ecologice, evitarea deteriorării corpurilor de apă, implementarea soluțiilor bazate pe procese naturale (ce asigură dezvoltarea infrastructurii verzi), reducerea incidenței accidentelor cu efecte grave, sau reducerea traficului de tranzit în localități;
2. Aplicarea la nivelul proiectelor subsecvente a măsurilor de prevenire, evitare și reducere a impactului prevăzute în Avizul de mediu.

În urma realizării evaluării tipurilor de acțiuni, s-a constatat că programul va genera potențiale efecte negative semnificative asupra următoarelor obiective de mediu: Biodiversitate, Populație, Apă, Sol, Aer, Peisaj și Managementul riscurilor. Aceste efecte au fost identificate pentru acțiunile ce vizează extinderea și /sau modernizarea infrastructurii rutiere și feroviare, precum și transportul naval și multimodal.

În urma analizei relației PT 2021-2027 cu alte planuri și programe se pot desprinde următoarele concluzii:

1. PT poate genera **efecte cumulate** cel puțin cu următoarele PP: Planul Național de Redresare și Reziliență al României (PNRR), Programul Operațional Infrastructură Mare (POIM), Programe Operaționale Regionale (POR);
2. Implementarea PT poate intra în **contradicție** și ca atare trebuie să țină cont de prevederile următoarelor PP: Programul Operațional Dezvoltare Durabilă (PODD), Strategia Națională de Management al Riscului de Inundații pe termen mediu și lung, Planul National de Amenajare a Bazinelor Hidrografice, Planul National de Management Actualizat Aferent porțiunii Naționale a Bazinului Hidrografic International al Fluviului Dunărea, Strategia Națională și Planul National de Management al Siturilor Contaminate din România, Planurile de management ale siturilor Natura 2000;
3. Implementarea PT contribuie la **atingerea obiectivelor** următoarelor PP: Master Planul General de Transport al României (MPGT), Planul Național Integrat în domeniul Energiei și Schimbărilor Climatice (PNIESC), Planul Național de Acțiune pentru implementarea Strategiei Naționale de Dezvoltare Durabilă a României, Planul Investițional pentru Dezvoltarea Infrastructurii de Transport România, Strategia UE pentru Regiunea Dunării (SUERD) și Planul de Acțiune.

3. Inițierea procedurii de evaluare

Programul Transport 2021-2027 a parcurs procedura de Evaluare Strategică de Mediu (SEA) în conformitate cu prevederile HG nr. 1076/2004 privind stabilirea procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri și programe (MO nr. 707/5.08.2004), care transpune în legislația românească Directiva SEA - Directiva Consiliului European nr. 2001/42/CE privind evaluarea efectelor anumitor planuri și programe asupra mediului.

MTI și-a asumat calitatea de titular al PT 2021-2027 și a demarat procedura de evaluare de mediu, prin depunerea primei versiuni a programului la autoritatea competentă pentru protecția mediului (Ministerului Mediului, Apelor și Pădurilor - MMAP), pentru a se decide dacă PT se supune procedurii evaluării de mediu (Adresa nr. 6812/17.02.2022 înregistrată de MMAP).

Prin Adresa nr. 94682/15.07.2022, Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor comunică faptul că Programul Transport 2021-2027 poate avea efecte semnificative asupra mediului, fiind necesară continuarea procedurii de evaluare de mediu și elaborarea Raportului de Mediu, respectiv a Studiului de Evaluare Adecvată.

4. Constituirea grupului de lucru și reuniuni ale acestuia

Conform art. 14 alin. 3 din HG nr. 1076/2004 s-a constituit grupul de lucru în vederea desfășurării etapei de definitivare a proiectului programului și de realizare a raportului de mediu. Grupul de lucru a fost format din: titularul programului, reprezentanți ai instituțiilor publice și persoane fizice sau juridice atestate care au dreptul să elaboreze raportul de mediu precum și experți.

Grupul de lucru s-a întrunit de două ori, prima dată în 29.07.2022 și a doua oară în 29.09.2022. În cadrul **primei întâlniri a grupului de lucru** au fost prezentate aspectele metodologice de elaborare a Raportului de Mediu și a Studiului de Evaluare Adecvată, precum și resursele necesare întocmirii acestora, iar în cadrul **cele de-a doua întâlniri a grupului de lucru** au fost prezente rezultatele evaluării din cele două documente, respectiv Raportul de mediu și Evaluarea Adecvată.

5. Modul în care a fost elaborat Raportul de Mediu

Raportul de mediu a fost elaborat în conformitate cu cerințele HG 1076/2004, din care s-au avut în vedere cerințele art. 19 și 20, după cum urmează:

- Conținutul-cadru al Raportului de mediu este cel prevăzut în Anexa nr. 2 din HG nr. 1076/2004 și include:
 - conținutul și obiectivele principale ale programului precum și a relației cu alte planuri și programe relevante;
 - aspectele relevante ale stării actuale a mediului și ale evoluției probabile în situația neimplementării programului;
 - obiectivele relevante de protecție a mediului, stabilite la nivel internațional, comunitar sau național, relevante pentru program și modul în care au fost luate în considerare;
 - potențiale efecte semnificative asupra mediului inclusiv asupra aspectelor de mediu;
 - posibile efecte semnificative asupra mediului, inclusiv asupra sănătății, în context transfrontier;
 - măsuri propuse pentru a preveni, reduce și compensa cât de complet posibil orice efect advers asupra mediului al implementării programului;
 - expunerea motivelor care au condus la selectarea variantelor alese și o descriere a modului în care s-a efectuat evaluarea, inclusiv orice dificultăți;
 - măsuri pentru monitorizarea efectelor implementării programului;
 - rezumat fără caracter tehnic.
- Raportul de Mediu a fost întocmit de către EPC Consultanță de Mediu SRL, înscrisă în Registrul experților atestați pentru elaborarea de studii de mediu, la poziția nr. 334/11.08.2022.

6. Expunerea motivelor care au condus la selectarea alternativelor alese

A fost realizată o analiză între prima și ultima versiune a Programului Transport 2021-2027 și nu au fost identificate diferențe la obiectivele, prioritățile și tipurile de acțiuni ale acestora. Având în vedere acest aspect, a fost analizat bugetul alocat pentru implementarea fiecărei priorități, respectiv a mijloacelor de transport ce se vor finanța prin acest program).

La baza alegerii alternative finale a programului a stat alegerea finanțării cu preponderență a mijloacelor de transport prietenoase cu mediului și mai puțin poluante. Din acest motiv, a fost aleasă ultima varianta a PT în care se alocă un buget mai mare infrastructurii feroviare, în comparație cu infrastructura feroviară.

7. Măsurile de reducere a impactului asupra mediului și modul în care au fost luate în considerare la finalizarea programului

Procesul de identificare și formulare a măsurilor de evitare și reducere a impactului a avut în vedere și următoarele două ipoteze:

1. Toate proiectele subsecvente PT 2021-2027 se vor implementa cu respectarea integrală a cerințelor legislației de mediu în vigoare. Prin urmare, nu au fost considerate măsuri de reducere a efectelor care să solicite respectarea legii;
2. În toate etapele de implementare ale PT 2021-2027 vor fi avute în vedere considerente privind maximizarea efectelor pozitive asupra mediului a proiectelor ce urmează a fi implementate. Ca urmare, nu au fost considerate măsuri care să adreseze exclusiv maximizarea efectelor pozitive.

Setul de măsuri propus aici se adresează prevenirii, evitării și reducerii potențialelor efecte negative semnificative și nesemnificative identificate. Sunt incluse măsurile propuse în cadrul Studiului de evaluare adecvată, a căror aplicare se va extinde pentru componentele de biodiversitate și în afara limitelor siturilor Natura 2000.

Setul de măsuri de prevenire, evitare și reducere, sunt prezentate în tabelul următor, acestea se regăsesc în conținutul Avizul de mediu nr. 116/22.11.2022, emis de autoritatea de mediu competentă.

Tablul nr. 1 Măsuri de prevenire, evitare și reducere a efectelor potențial semnificative ale implementării PT 2021-2027

Aspect de mediu	Componenta	Efecte	Cod măsură	Tip de măsură	Măsură	Rutier	Feroviar	Navigabil	Fără SF	EIM în derulare	În execuție	În operare	Adresabilitate Probleme de mediu
Biodiversitate	Rețeaua Natura 2000	IT ca presiune	M1	Prevenire	Toate proiectele pentru care încă nu a fost selectat traseul vor include în analiza multicriterială cel puțin un subcriteriu referitor la intersectarea limitelor siturilor Natura 2000. Acesta trebuie să asigure ierarhizarea alternativelor de traseu astfel încât punctajul maxim să fie obținut de proiectele ale căror limite și zone de influență nu intersectează limitele siturilor Natura 2000.	X	X		X	X			P1
	Revizuirea Acordurilor de mediu	IT ca presiune	M2	Reducere	Modificarea măsurilor de evitare și reducere a impactului ulterior emiterii Acordului de mediu pentru un proiect se va realiza doar în contextul revizuirii, după caz, a studiului de evaluare adecvată, a raportului privind impactul asupra mediului și a studiului de evaluare a impactului asupra corpurilor de apă.	X	X	X			X		P1
	Rețeaua Natura 2000	PH	M3	Prevenire	Toate proiectele pentru care încă nu a fost selectat traseul sau locațiile de implementare vor include în analiza multicriterială cel puțin un subcriteriu referitor la intersectarea limitelor habitatelor prioritare și a limitelor habitatelor speciilor prioritare. Acesta trebuie să asigure ierarhizarea alternativelor de traseu astfel încât proiectele ale căror limite și zone de influență nu intersectează limitele habitatelor prioritare / habitatelor speciilor prioritare să fie favorizate.	X	X	X	X	X			P2
	Rețeaua Natura 2000	PH	M4	Evitare	Proiectele care nu pot evita intersectarea siturilor Natura 2000 trebuie să asigure că pierderile din oricare habitat / habitat al speciilor sunt nesemnificative.	X	X	X	X	X			

Aspect de mediu	Componenta	Efecte	Cod măsură	Tip de măsură	Măsură	Rutier	Feroviar	Navigabil	Fără SF	EIM în derulare	În execuție	În operare	Adresabilitate Probleme de mediu
	Specii invazive	AH	M5	Evitare	Toate proiectele finanțate prin PT, indiferent dacă intersectează sau nu situri Natura 2000, vor elabora un Plan de identificare și control al speciilor invazive. Planul va acoperi toate etapele ciclului de viață al proiectului și va include toate măsurile necesare pentru evitarea favorizării pătrunderii și răspândirii speciilor invazive, precum și controlul acestora în toate zonele de implementare a proiectului. Planul trebuie să asigure evitarea oricărui impact asupra habitatelor de interes comunitar și habitatelor speciilor de interes comunitar.	X	X	X		X	X	X	P3
	Specii invazive	AH	M6	Evitare	Toate lucrările de plantare (ex: amenajarea taluzelor, lucrări de reabilitare, amenajări de spații verzi, înființări de perdele forestiere, etc.) prevăzute în PT vor fi realizate cu utilizarea speciilor vegetale native caracteristice zonei de implementare a proiectelor.	X	X	X		X	X		P3, P34
	Alterarea habitatelor	AH	M7	Reducere	Pentru toate proiectele finanțate prin PT vor fi asigurate sisteme și dotări adecvate pentru colectarea și preepurarea apelor uzate și a apelor pluviale potențial impurificate, care să asigure retenția poluanților și evitarea poluărilor accidentale.	X	X			X	X	X	P4, P15, P18, P19
	Conectivitate ecologică	FH	M8	Reducere	Proiectele finanțate prin PT vor asigura pe toată lungimea infrastructurii de transport și în oricare din locațiile proiectului un grad optim de permeabilitate pentru toată fauna sălbatică. Soluțiile pentru asigurarea permeabilității vor fi adaptate gradului de sensibilitate al zonelor intersectate (sensibilitate ridicată la intersectarea ariilor naturale protejate, a coridoarelor ecologice, a habitatelor favorabile speciilor de interes comunitar din afara ariilor protejate, etc.)	X	X	X		X			P5

Aspect de mediu	Componenta	Efecte	Cod măsură	Tip de măsură	Măsură	Rutier	Feroviar	Navigabil	Fără SF	EIM în derulare	În execuție	În operare	Adresabilitate Probleme de mediu
					și cerințelor particulare ale speciilor (ex: indicele de deschidere relativă în cazul mamiferelor, înălțimea pragurilor și viteza apei în cazul speciilor acvatice, etc.).								
	Conectivitate ecologică	FH	M9	Reducere	Evaluarea potențialului impact al proiectelor de infrastructură trebuie să includă o analiză de permeabilitate pentru întreg proiectul, care să identifice și să ia în considerare și alte bariere existente în zonă (inclusiv alte elemente de infrastructură de transport). Măsurile de menținere a permeabilității stabilite pentru proiectul analizat trebuie să ia în considerare și adresarea impactului cumulat al proiectului, împreună cu alte elemente de infrastructură existente. Măsurile implementate trebuie să asigure conectivitatea în lungul coridoarelor ecologice (inclusiv a cursurilor de apă) și nu doar la nivelul proiectului.	X	X	X	X	X			P5
	Zona de influență indirectă	FH	M10	Reducere	Toate proiectele de infrastructură propuse trebuie să includă o analiză a potențialelor impacturi din zonele de influență directă și indirectă, generate de modificările nivelului de trafic pe drumuri și căi ferate adiacente. Pe baza rezultatelor acestei analize, trebuie să fie propuse măsuri de evitare și reducere a impacturilor semnificative ce se pot produce la distanță de proiect. Se va avea în vedere că implementarea măsurilor poate fi necesară la nivelul altor infrastructuri decât cele care fac obiectul proiectului.	X	X		X	X			P5
	Conectivitate ecologică	FH	M11	Reducere	Toate proiectele pentru care va fi prevăzută montarea de parapeti mediani între sensurile de circulație trebuie să asigure dotarea parapetilor cu puncte de traversare pentru faună (întreruperi	X			X	X			P5

Aspect de mediu	Componenta	Efecte	Cod măsură	Tip de măsură	Măsură	Rutier	Feroviar	Navigabil	Fără SF	EIM în derulare	În execuție	În operare	Adresabilitate Probleme de mediu
					în parapet), pentru a evita apariția unor capcane și mortalitatea faunei.								
	Zgomot	PAS	M12	Reducere	În toate zonele în care nivelul de zgomot poate conduce la îndepărtarea speciilor din habitatele lor favorabile, se vor implementa măsuri de ecranare care să asigure reducerea nivelului de zgomot funcție de cerințele particulare ale speciilor potențial afectate. Prioritar, soluțiile de ecranare ale zgomotului vor include, acolo unde este posibil, perdele forestiere, panouri realizate din materiale naturale, panouri a căror arhitectură se integrează cu mediul natural al zonei.	X	X		X	X			P6, P34
	Zgomot	PAS	M13	Reducere	Proiectele care sunt în măsură să contribuie la creșterea nivelului de zgomot subacvatic trebuie să fie analizate din punct de vedere al riscului acestora de afectare a speciilor acvatice. Acestea trebuie să asigure măsuri adecvate pentru evitarea perturbării semnificative a speciilor acvatice.			X	X	X			P6
	Poluare luminoasă	PAS	M14	Reducere	Reducerea impactului poluării luminoase trebuie să reprezinte o preocupare constantă pentru toate proiectele PT. Acestea vor trebui să adapteze măsuri de evitare a iluminării excesive și de adaptare a surselor de lumină la cerințele speciilor de faună (din punct de vedere al tipului de lumină și a orientării sursei de lumină), în principal în interiorul și vecinătatea ariilor naturale protejate. O atenție deosebită trebuie acordată evitării surselor de lumină care atrag speciile zburătoare în zonele cu risc de coliziune de la nivelul drumurilor și căilor ferate.	X	X	X	X	X			P7, P8

Aspect de mediu	Componenta	Efecte	Cod măsură	Tip de măsură	Măsură	Rutier	Feroviar	Navigabil	Fără SF	EIM în derulare	În execuție	În operare	Adresabilitate Probleme de mediu
	Deșeuri	PAS	M15	Reducere	La nivelul infrastructurilor de transport trebuie implementate sisteme adecvate de colectare a deșeurilor care să asigure imposibilitatea accesibilizării lor de către fauna sălbatică.	X	X	X	X	X			P9, P40
	Mortalitate faună	REP	M16	Reducere	Reducerea mortalității pentru toate grupele de faună trebuie să reprezinte o preocupare continuă în dezvoltarea, construcția și operarea infrastructurilor de transport (inclusiv în cazul modernizării / extinderii / reabilitării rețelei existente de drumuri). Soluțiile adoptate trebuie să asigure evitarea distrugerii cuiburilor și adăposturilor, a vătămării sau omorării indivizilor în timpul lucrărilor de execuție, evitarea pătrunderii faunei sălbatice în zonele cu risc de mortalitate, evitarea electrocutării sau a coliziunii cu cablurile electrice, în timpul perioadei de operare. Măsurile trebuie adaptate particularităților speciilor potențial afectate, prioritate acordându-se implementării soluțiilor pentru care poate fi documentată eficacitatea.	X	X	X	X	X	X	X	P9
	Disponibilitatea datelor		M17	Evitare / Reducere	În scopul accesibilizării informației pentru toate părțile interesate (inclusiv pentru dezvoltarea cunoașterii și îmbunătățirea calității studiilor de mediu), toate datele și informațiile rezultate din aplicarea programelor de monitorizare (inclusiv verificarea eficacității măsurilor implementate pentru evitarea și reducerea impactului) la nivelul fiecărui proiect vor fi publicate pe internet și disponibile pe toată perioada construcției și cel puțin pentru primii 5 ani de operare.	X	X	X	X	X		X	P1-P9
Populație	Zgomot & calitatea aerului		M18	Reducere	Infrastructura de transport care intersectează zone de intravilan trebuie însoțită de măsuri de atenuare a zgomotelor prin implementarea unor soluții la nivelul căilor de rulare sau pentru	X	X		X	X			P13, P14, P20

Aspect de mediu	Componenta	Efecte	Cod măsură	Tip de măsură	Măsură	Rutier	Feroviar	Navigabil	Fără SF	EIM în derulare	În execuție	În operare	Adresabilitate Probleme de mediu
					ecranarea undelor acustice. Acolo unde este posibil, este de preferat ca aceste infrastructuri să fie însoțite de coridoare verzi (cel puțin aliniamente de arbori și arbuști), care pot avea și rol în reducerea poluanților atmosferici. De asemenea, aceste coridoare sunt benefice pentru fauna sălbatică din mediul urban și menținerea / dezvoltarea populațiilor de polenizatori.								
Sol	Fertilitatea solului		M19	Evitare	La alegerea traseelor proiectelor noi de infrastructură de transport se va evita, pe cât posibil, ocuparea suprafețelor de sol cu fertilitate moderată și ridicată.	X	X	X	X	X			P16
Apă	Alterări hidromorfologice		M20	Reducere	Proiectele noi de infrastructură de transport trebuie să evite crearea de noi presiuni hidromorfologice semnificative asupra corpurilor de apă de suprafață. În principal este necesară evitarea devierii cursurilor de apă. Secundar, este necesară reducerea artificializării malurilor și substratului albiei, reducerea afectării vegetației ripariene, precum și evitarea întreruperii conectivității longitudinale și laterale.	X	X	X	X	X	X	X	P17
	Alterări hidromorfologice		M21	Evitare	În cadrul PT Ministerul Transporturilor va asigura elaborarea unor ghiduri tehnice care să evite apariția unor impacturi semnificative, temporare sau permanente, asupra corpurilor de apă de suprafață. Ghidurile vor trebui să stea la baza dezvoltării noilor proiecte de infrastructură de transport. Ghidurile vor avea în vedere cerințele de bune practici ce se regăsesc în cele mai recente ghiduri elaborate la nivel european.	X	X	X	X	X	X	X	P17
	Alterări hidromorfologice		M22	Reducere	În cadrul proiectelor finanțate prin PT se vor implementa măsuri de reducere a impactului lucrărilor temporare pe corpurile de apă de	X	X	X	X	X	X		P17

Aspect de mediu	Componenta	Efecte	Cod măsură	Tip de măsură	Măsură	Rutier	Feroviar	Navigabil	Fără SF	EIM în derulare	În execuție	În operare	Adresabilitate Probleme de mediu
					suprafață (ex. drumuri temporare de acces, platforme temporare pentru realizarea pilelor podurilor, lucrări de dragaj), ce pot conduce la efecte pe termen lung, astfel încât aceste lucrări să nu conducă la deteriorarea stării/potențialului ecologic al corpurilor de apă sau la împiedicarea atingerii obiectivelor de mediu pentru corpurile de apă.								
	Zone de protecție		M23	Evitare	Toate proiectele pentru care încă nu a fost selectat traseul vor include în analiză locația zonelor de protecție a captărilor de apă și vor adapta soluțiile constructive astfel încât acestea să nu fie afectate.	X	X	X	X	X			-
	Poluări accidentale		M24	Evitare	Proiectele noi din domeniul infrastructurii de transport vor avea în vedere implementarea unor soluții de retenție a poluanților în cazul producerii unor accidente ce ar putea conduce la contaminarea apelor de suprafață. Atenție trebuie acordată în principal zonelor situate în amonte de arii naturale protejate și zone de protecție ale captărilor de apă, indiferent dacă acestea se găsesc pe teritoriul României sau al statelor vecine.	X	X	X	X	X			P19
Patrimoniul cultural	Elemente de patrimoniu imobil		M25	Evitare	La alegerea traseelor proiectelor noi de infrastructură de transport se va evita, pe cât posibil, intersectarea zonelor ce conțin patrimoniu cultural imobil.	X	X	X	X	X			P32
Peisaj	Fragmentarea peisajului		M26	Reducere	La nivelul infrastructurilor de transport, conectivitatea laterală se poate asigura prin intermediul structurilor (podețe, poduri, viaducte). Sunt necesare măsuri pentru asigurarea conectivității longitudinale (în lungul infrastructurii de transport) care pot asigura și o	X	X	X	X	X			P34

Aspect de mediu	Componenta	Efecte	Cod măsură	Tip de măsură	Măsură	Rutier	Feroviar	Navigabil	Fără SF	EIM în derulare	În execuție	În operare	Adresabilitate Probleme de mediu
					mai bună integrare vizuală a proiectelor. Principalele măsuri care trebuie avute în vedere sunt legate de crearea perdelelor forestiere, dar și de amenajarea taluzelor, a debleelor și a altor zone afectate în timpul construcției.								
	Peisaje protejate		M27	Evitare	Toate proiectele pentru care încă nu a fost selectat traseul vor include în analiză locația zonelor cu peisaje protejate și vor adapta soluțiile constructive astfel încât acestea să nu fie afectate.	X	X	X	X	X			-
Managementul riscurilor	Zone de risc		M28	Evitare	La alegerea traseelor proiectelor noi de infrastructură de transport se va evita, pe cât posibil, intersectarea zonelor cu risc ridicat de producere a hazardelor naturale și a zonelor de risc tehnologic, precum cele aferente amplasamentelor Seveso..	X	X	X	X	X			P37, P38
Economie circulară	Pământ excedentar		M29	Reducere	Soluțiile de valorificare/ depozitare a oricăror cantități de pământ excedentar ce rezultă din lucrările de execuție vor fi analizate în cadrul RIM și al Studiului EA pentru identificarea celor mai bune soluții la nivel local și evitarea impactului asupra ariilor naturale protejate, asupra corpurilor de apă de suprafață, precum și evitarea afectării terenurilor cu fertilitate moderată și ridicată.	X	X	X	X	X			P39

8. Monitorizare, responsabilități

Programul de monitorizare a efectelor implementării PT 2021-2027 are în vedere identificarea, respectiv preîntâmpinarea potențialelor efecte negative asupra componentelor de mediu și permite propunerea unor acțiuni suplimentare de reducere a impactului asupra mediului sau de remediere a zonelor posibil afectate. Acest program de monitorizare se bazează pe obiectivele de mediu relevante considerate în prezentul Raport de mediu, care reprezintă aspectele de mediu ce pot fi influențate în mod negativ de implementarea programului. Astfel, impactul asupra mediului generat de implementarea programului va fi monitorizat pe baza măsurii în care ar putea fi influențate aceste obiective.

Ținând cont de faptul că există mai multe autorități și instituții implicate în sectoarele abordate de PT 2021-2027, titularul programului (MTI) va colecta datele cu privire la indicatorii propuși pe baza rezultatelor evaluării finale a proiectelor, principala responsabilitate a sa fiind aceea de a centraliza și a prezenta indicatorii propuși într-un mod adecvat.

Titularul programului este obligat să depună anual, până la sfârșitul primului trimestru al anului ulterior realizării monitorizării (art. 27, alin. (3) din HG nr. 1076/2004), rezultatele programului de monitorizare a efectelor asupra mediului la autoritatea emitentă a avizului.

Tabelul nr. 2 Indicatori de monitorizare a efectelor PT 2021-2027

Componentă	Cod	Indicator de monitorizare	Criteriu de evaluare	Situația actuală	Ținte	Sursa datelor
Biodiversitate	MON 1	Suprafață totală de habitat pierdut (include pierdere de habitate, alterare de habitate și suprafețele de habitat în care specia nu mai este prezentă ca urmare a îndepărtării generate de IT) pentru fiecare habitat Natura 2000 și habitat al speciilor Natura 2000 ca urmare a implementării proiectelor POT.	Această suprafață trebuie să fie cât mai mică.	Date insuficiente.	Preferabil <1% din suprafața habitatelor / habitatelor speciilor la nivelul fiecărui sit afectat.	Studiile EA la nivel de proiect.
	MON 2	Numărul de victime accidentale înregistrate în etapa de execuție și operare a proiectelor finanțate prin PT. Vor fi incluse cel puțin următoarele specii: toate speciile de păsări, precum și speciile strict protejate prevăzute în anexele nr. 4A și 4B ale OUG 57/2007.	Numărul victimelor ar trebui să fie cât mai mic.	Date insuficiente.	Preferabil <1% pe an din efectivele populaționale ale fiecărei specii.	Rapoartele de monitorizare din fiecare an de construcție și operare a proiectului.
	MON 3	Gradul de permeabilitate al IT nou construite. Monitorizările se vor realiza cu scopul confirmării, în etapa de operare, a gradului de permeabilitate la nivelul întregii lungimi a infrastructurii nou construite, inclusiv a eficacității măsurilor de asigurare a permeabilității pentru faună implementate pentru fiecare proiect. Monitorizările se vor realiza la nivelul infrastructurii de transport și a zonei sale de influență indirectă.	Permeabilitate optimă pe întreaga lungime a traseelor noilor proiecte de IT.	Date insuficiente.	Infrastructură 100% permeabilă, în funcție de sensibilitatea zonelor traversate și cerințele individuale ale speciilor afectate.	Rapoartele de monitorizare din fiecare an de operare a proiectului.
Populație	MON 4	Lungimea sectoarelor de IT din intravilan incluse în PT la nivelul cărora se depășesc valorile limită pentru zgomot, prevăzute de legislația în vigoare pentru protecția sănătății umane.	Lungimea sectoarelor trebuie să fie cât mai mică.	Date insuficiente.	Încadrarea în valorile limită prevăzute de legislația în vigoare.	Rapoartele de monitorizare din fiecare an de construcție și operare a proiectului.
	MON 5	Lungimea sectoarelor de IT din intravilan incluse în PT la nivelul cărora se depășesc valorile limită pentru calitatea aerului, prevăzute de legislația în vigoare pentru protecția sănătății umane.	Lungimea sectoarelor trebuie să fie cât mai mică.	Date insuficiente.	Încadrarea în valorile limită prevăzute de legislația în vigoare.	Rapoartele de monitorizare din fiecare an de construcție și operare a proiectului.

Componentă	Cod	Indicator de monitorizare	Criteriu de evaluare	Situația actuală	Ținte	Sursa datelor
Condiții etnice	MON 6	Numărul situațiilor în care toate persoanele strămutate fac parte dintr-un anumit grup etnic sau cultă religioasă.	Numărul de situații trebuie să fie cât mai mic.	Date insuficiente.	Preferabil 0.	RIM
Apă	MON 7	Numărul și lungimea sectoarelor în care se realizează devieri ale cursurilor apelor de suprafață	Numărul și lungimea sectoarelor trebuie să fie cât mai mici.	Date insuficiente.	Preferabil 0.	SEICA la nivel de proiect.
	MON 8	Numărul și lungimea sectoarelor în care apar modificări hidromorfologice asupra apelor de suprafață, ca urmare a implementării proiectelor PT.	Numărul și lungimea sectoarelor trebuie să fie cât mai mici.	Date insuficiente.	În niciunul din cazuri modificările trebuie să conducă la deteriorarea stării ecologice / potențialului ecologic al corpurilor de apă sau la neatingerea obiectivelor de mediu.	SEICA la nivel de proiect.
	MON 9	Numărul de intersecții cu zonele de protecție a captărilor de apă pentru populație.	Numărul de intersecții trebuie să fie cât mai mic.	Date insuficiente.	Preferabil 0.	SEICA la nivel de proiect.
Sol	MON 10	Numărul situațiilor în care se depășesc concentrațiile poluanților în sol pe zone adiacente proiectelor IT implementate în cadrul PT.	Numărul de situații trebuie să fie cât mai mic.	Date insuficiente.	Încadrarea în valorile limită prevăzute de legislația în vigoare.	Rapoartele de monitorizare din fiecare an de construcție și operare a proiectului.
Valori materiale	MON 11	Numărul situațiilor în care este afectată resursa economică a unei comunități dependente de aceasta.	Numărul de situații trebuie să fie cât mai mic.	Date insuficiente.	Preferabil 0.	RIM
Peisaj	MON 12	Numărul proiectelor PT și lungimea (%) sectoarelor acestora în care au fost implementate măsuri eficiente de integrare peisagistică.	Numărul proiectelor și lungimea sectoarelor trebuie să fie cât mai mari.	Date insuficiente.	Preferabil pe întreaga lungime a traseelor.	RIM

Componentă	Cod	Indicator de monitorizare	Criteriu de evaluare	Situația actuală	Ținte	Sursa datelor
	MON 13	Numărul situațiilor în care proiectele PT afectează zone cu peisaje protejate.	Numărul de situații trebuie să fie cât mai mic.	Date insuficiente.	Preferabil 0.	RIM
Managementul riscurilor	MON 14	Numărul situațiilor în care proiectele PT intersectează zone de risc ale amplasamentelor Seveso.	Numărul de situații trebuie să fie cât mai mic.	Date insuficiente.	Preferabil 0.	RIM

9. Consultarea publică a Raportului de Mediu și a Programului Transport 2021-2027

Raportul de mediu a fost elaborat în perioada Iulie – Noiembrie 2022.

Procedura a început prin notificarea Ministerului Mediului, Apelor și Pădurilor de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii la data de 21.02.2022 în vederea demarării evaluării de mediu pentru "Programul Transport".

În data de 15.07.2022 a fost emisă decizia etapei de încadrare prin care se menționează că este necesară continuarea procedurii de evaluare de mediu și elaborarea raportului de mediu și a studiului de evaluare adecvată, având în vedere că programul intră sub incidența prevederilor Ordonanței de Urgență nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor, a florei și faunei sălbatice, cu modificările și completările ulterioare, deoarece o parte din obiectivele propuse prevăd lucrări care pot afecta obiectivele de conservare adoptate pentru menținerea/readucerea la o stare de conservare favorabilă a habitatelor și speciilor de interes comunitar specifice fondului forestier, existând riscul unui impact negativ semnificativ asupra acestora.

Pe toată perioada de desfășurare a procedurii de evaluare de mediu, publicul a fost informat în conformitate cu obligațiile prevăzute de HG nr.1076/2004, prin anunțurile în mass-media date de titular și prin afișarea pe pagina de internet a Ministerului Mediului, Apelor și Pădurilor a documentelor specifice procedurii de evaluare de mediu.

Varianta Raportului de Mediu supusă consultării publice a fost disponibilizată pe paginile de internet ale titularului și a autorității competente pentru protecția mediului, împreună cu varianta finală a programului, începând cu data de 06.10.2022.

Dezbaterea publică a avut loc în data de 21.11.2022, Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, din Bulevardul Dinicu Golescu, nr. 38, Sector 1, Bucuresti, punct acces Poarta G.

La ședința de dezbatere publică nu s-au înregistrat comentarii și observații cu privire la program, la raportul de mediu și la studiul de evaluare adecvată.

10. Luarea în considerare a rezultatelor consultării la finalizarea Raportului de mediu și a Programului Transport 2021-2027

Evaluarea programului a condus la identificarea unor potențiale efecte negative semnificative asupra mediului, pentru care au fost formulate măsuri pentru evitare și reducere. La acest moment ținând cont de nivelul de detaliu al tipurilor de acțiuni, nu au fost identificate efecte negative generate de PT2021-2027 care să se resimtă pe teritoriul statelor învecinate. De asemenea nu a fost identificată nevoia propunerii unor măsuri de evitare și reducere a impacturilor care să vizeze teritoriul altor state, analiza fiind necesară a se realiza la nivelul proiectelor, când vor fi cunoscute toate detaliile proiectelor. Pe perioada consultării publice au primit observații din partea Ministerului Culturii, referitoare la capitolul 3.1.9 Patrimoniului cultural. Observațiile au constat într-o prezentare mai detaliată a elementelor patrimoniului cultural disponibile la nivelul țării. Aceste observații au fost integrate în cadrul Raportului de mediu la capitolul 3.1.9.