



Se aprobă,

SECRETAR DE STAT

Robert-Eugen SZÉP



AVIZ DE MEDIU

Nr. 116 din 22.11.2022

Ca urmare a notificării adresate de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, cu sediul în București, Bulevardul Dinicu Golescu nr. 38, Sector 1, înregistrată cu nr. R/5232/21.02.2022,

în urma analizării documentelor transmise și a verificării,

în urma parcurgerii integrale a etapelor procedurale prevăzute de *Hotărârea Guvernului nr. 1076/2004 privind stabilirea procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri și programe*,

luând în considerare prevederile Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 195/2005 privind protecția mediului, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 265/2006, cu modificările și completările ulterioare, și ale Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, cu modificările și completările ulterioare,

în baza prevederilor art. 4, lit.b) din *Hotărârea Guvernului nr. 43/2020 privind organizarea și funcționarea Ministerului Mediului, Apelor și Pădurilor*, cu modificările și completările ulterioare se emite:

AVIZ

pentru: “Programul Transport (2021-2027)”,

promovată de : Ministerul Transporturilor și Infrastructurii

în scopul adoptării ”Programului Transport (2021-2027)”

I.Situația actuală în România, prin raportare la contextul european

Maser Planul General de Transport/Programul investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pe perioada 2021-2030 au introdus conceptul de rețea primară, secundară și terțiară națională. Această defalcare este în particular importantă pentru sectorul rutier, în cadrul căruia rețeaua primară națională este constituită din rețeaua TEN-T Core de pe teritoriul României la care se adaugă câteva secțiuni situate pe rețeaua TEN-T Globală. România nu are încă realizată rețeaua

primară de infrastructură terestră care să asigure în condiții de siguranță legăturile între toate regiunile, precum și legăturile cu vecinii, în particular cu vecinii - state UE.

Transport rutier

Rețeaua primară la nivelul României este întinsă pe aliniamentul rețelei TEN-T Centrale și TEN-T Globale și conectează toate regiunile de dezvoltare și cei mai importanți poli de creștere economică din România. Din rețeaua rutieră primară fac parte și primele 18 orașe din România în raport cu nivelul populației (peste 125 000 locuitori). Astfel, rețeaua rutieră primară inter-conectează în mod direct municipiile București, Cluj-Napoca, Timișoara, Iași, Constanța, Craiova, Brașov, Galați, Ploiești, Oradea, Brăila, Arad, Pitești, Sibiu, Bacău, Baia Mare, Buzău, Drobeta Turnu Severin, importante centre socio-economice și demografice.

Rețeaua rutieră secundară este complementară rețelei rutiere primare, asigurând legăturile funcționale între aceasta și rețeaua de drumuri naționale și județene. Rețeaua secundară cuprinde pe teritoriul RO secțiunile de pe rețeaua TEN-T Comprehensive la care se adaugă câteva secțiuni situate pe alte rețele.

România deține unul dintre cele mai slabe recorduri de siguranță rutieră din UE. Aceasta a înregistrat dublul numărului mediu de decese la un milion de locuitori în UE în 2018, în ciuda unei reduceri cu 4% a numărului de decese față de 2017. Factorii ce cauzează această situație sunt infrastructura subdezvoltată, în special pentru pietoni și bicicliști, viteza excesivă și aplicarea deficitară a sancțiunilor legale. Investițiile în autostrăzi, precum și în întreținerea și modernizarea drumurilor existente ar contribui la îmbunătățirea siguranței rutiere.

Mobilitatea urbană este slab dezvoltată în toată România. Mai multe orașe în expansiune (București, Cluj, Iași, Timișoara etc.) se confruntă cu provocări sporite generate de extinderea recentă a zonelor lor funcționale și de suburbanizare, precum și de calitatea slabă a planurilor de mobilitate urbană și a punerii în aplicare întârziată a proiectelor existente. Bucureștiul este unul dintre cele mai congestionate orașe din lume, iar dezvoltarea infrastructurii de metrou a acestuia rămâne în continuare o prioritate.

Transport feroviar

România a reușit să modernizeze mai puțin de 700 km din cei peste 10.000 km de căi ferate de pe teritoriul său, acțiune realizată în principal cu fonduri UE. De exemplu, din 2007 până în prezent au fost investiți aproximativ 5 mld. euro pentru modernizarea a 500 km de cale ferată dintr-un total de aprox. 2.400 km pe cale ferată care aparțin rețelei TEN-T Centrale.

Cererea de transport feroviar din România, măsurată în kilometri parcurși per pasager, este de două sau chiar de trei ori mai mică comparativ cu alte țări. Conform EUROSTAT Media UE-27 este de 650 km/pasager/an, în timp ce indicatorul echivalent pentru România este cu 66% mai mic. În același timp, viteza comercială medie a trenurilor de călători este de de aproximativ 50 km/h la nivel de rețea, ajungând până la o medie 70 km/h pe magistralele principale. Aceste viteze au condus la un mod de transport neatractiv și necompetitiv.

Transportul urban - mobilitatea în nodurile urbane

România are mai multe zone metropolitane, iar cu excepția Bucureștiului, transportul urban în celelalte arii metropolitane se realizează exclusiv prin mijloace de transport de suprafață, predominant cu autobuze și microbuze.



Transportul fluvial și maritim

Dunărea reprezintă artera principală a căilor navigabile interioare ale României. În anul 2019 pe căile navigabile interioare ale României s-au transportat 33,26 milioane tone marfă echivalentul a aprox. 14 miliarde tone-km.

Cauzele principale ale utilizării inferioare a Dunării sunt lipsa fiabilității capacității de navigație la nivelul șenalului navigabil ce prezintă deficiențe atât în ceea ce privește lățimea, cât și adâncimea. Prin urmare, timpii de parcurs pentru barje sunt mai mari în raport cu alte moduri de transport din România, cu efect negativ semnificativ asupra costurilor și atractivității transportului naval de marfă.

Aceste condiții contribuie la o atractivitate redusă a transportului naval, fapt ce poate duce la transferarea transportului unor cantități de marfă către alte moduri, reducând viabilitatea comercială a transportului de marfă pe căi navigabile.

De-a lungul Dunării și a canalelor navigabile din România există 30 de porturi, 8 fiind situate pe rețeaua TEN-T centrală. În multe porturi infrastructura rutieră și feroviară este veche, prost întreținută, necorespunzând cerințelor transportatorilor. 12 dintre porturile dunărene nu au încă conexiuni la rețeaua feroviară. Întreținerea necorespunzătoare, infrastructura învechită, lipsa legăturilor multimodale și procedurile lente de manipulare a fluxurilor existente reduce atractivitatea acestor porturi pentru potențiali utilizatori, dăunând competitivității pe termen lung a transportului naval de mărfuri și limitând potențialul de dezvoltare intermodală.

Portul Constanța este cel mai important port maritim al României la Marea Neagră, beneficiind de conexiuni directe cu Dunărea și cu rețeaua TEN-T centrală rutieră și feroviară. În 2019 în portul Constanța a fost operat un volum de mărfuri de 56.750 mii tone (PI).

Operarea de containere rămâne relevantă doar la nivelul porturilor maritime (Constanța), în 2019 înregistrându-se aprox. 665 mii TEU, nivel sensibil egal cu cel din 2018, pe când la nivelul porturilor fluviale nivelul de operare a containerelor este neglijabil (aprox. 1800 TEU în 2019).

II. Obiective și priorități ale Programului Transport 2021 - 2027

Obiectivul general al Programului Transport 2021-2027 (denumit în continuare PT) 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)*.

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

Prioritățile identificate la nivelul PT

- Prioritatea 1. Îmbunătățirea conectivității primare rutiere
- Prioritatea 2. Îmbunătățirea conectivității secundare rutiere
- Prioritatea 3. Creșterea siguranței rutiere



- Prioritatea 4. Creșterea eficienței căilor ferate române
- Prioritatea 5. Creșterea atractivității transportului feroviar de călători
- Prioritatea 6. Dezvoltarea mobilității sustenabile în nodurile urbane
- Prioritatea 7. Dezvoltarea transportului naval și multimodal
- Prioritatea 8. Asistență tehnică

II.1. Acțiunile propuse de program în funcție de priorități și obiective specifice

Cadrul strategic al PT a fost compus luând în considerare Master Planul General de Transport al României (MPGT) a cărui strategie de implementare a fost actualizată de Programul Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport (PI). MPGT, respectiv PI au fost elaborate pe baza unei metodologii agreeate cu Comisia Europeană și cu experții Băncii Europene de Investiții (BEI) - JASPERS și PASSA. Lista de investiții prezentată în cadrul PT este identică cu lista proiectelor prioritizată în cadrul MPGT/PI, listă care a fost prioritizată ținând cont în principal de criteriul apartenenței proiectului la rețeaua TEN-T, în ordinea ierarhică Coridor TEN-T, Core TEN-T și Comprehensive TEN-T.

Zona programului este reprezentată de teritoriul României, situată în Europa Centrală și de Sud-Est la distanțe relativ egale față de punctele extreme estice, nordice și vestice ale continentului (aproximativ 2.800 km) și la aproximativ 1.000 km față de punctul extrem sudic al acestuia.

Prioritatea 1. Îmbunătățirea conectivității primare rutiere

Proiecte fazate din perioada 2014-2020:

- Proiecte fazate care răspund condițiilor de eligibilitate ale acestei priorități (exemplificativ, dar fără a se limita la: Autostrada Sibiu-Pitești (loturile 1,4,5); Centură București Sud și proiectele conexe; Drum de mare viteză Pitești-Craiova; Autostrada Transilvania);

Proiecte noi de investiții:

- Autostrada Pitești-Sibiu (loturile 2, 3);
- Autostrada Ploiești-Comarnic-Brașov;
- Autostrada Sibiu - Brașov;
- Legătura rutieră rapidă Arad - Oradea;
- Legătura rutieră rapidă București - Alexandria (faza 1 din București - Craiova);
- Orbital București (drumurile de centură și drumurile de conectivitate)
- Autostrada Tg. Neamț - Iași - Ungheni (Moțca - Ungheni);
- Autostrada Brașov - Bacău (inclusiv Bypass Brașov Nord);
- Legătura rutieră rapidă Pașcani - Suceava - Siret;
- Autostrada Tg.Mureș - Tg. Neamț (faza 1 din Miercurea Nirajului - Leghin);
- Legătura rutieră rapidă Craiova - Filiași - Drobeta Turnu Severin (faza 1);
- Legătura rutieră rapidă Drobeta Turnu Severin - Caransebeș - Lugoj (faza 1);
- Poarta Sălajului - Biharia.



Proiecte de rezervă:

- Legătura rutieră rapidă Timișoara - Moravița;
- Legătura rutieră rapidă Măcin - Tulcea (+drum de accesibilitate Delta Dunării) - Constanța (faza 1);
- Legătura rutieră rapidă Dej - Baia Mare - Halmeu;
- Legătura rutieră rapidă Baia Mare - Satu Mare;
- Legătura rutieră rapidă Cluj-Napoca (Apahida) - Dej;
- Legătura rutieră rapidă Buzău - Brăila.

Proiectele de mai sus conțin restul secțiunilor de pe rețeaua TEN-T Centrală necesare a fi implementate pentru a asigura obiectivul unei rețele TEN-T modernizate și funcționale în 2030 și în plus reflectă la nivel național conceptul politicii UE de focalizare a principalelor investiții pe o rețea compactă ce reprezintă coloana vertebrală a sistemului de transport.

Prioritatea 2. Îmbunătățirea conectivității secundare rutiere

Rețeaua TEN-T sau nodurile TEN-T

A. Drumuri expres de conectivitate:

- A1 - Pitești - Mioveni;
- Alternativa Techirghiol (A2/A4 - Olimp);

B. Drumuri de conectivitate și transregio:

- A8 - Lețcani Vest - Centura Iași (profil 2+2);
- DX - Centura Craiova Est (profil 2+2);
- A1 - Timișoara - Aeroport Traian Vuia/DNCT (profil 2+2);
- Rm. Vâlcea - Tigveni - A1 (profil 2+2, 2+1, 1+1);
- Tg. Jiu - Filiași - DX2 (profil 2+2);
- Centura Metropolitană Cluj-Napoca (Gilău - A3 - Cluj-Napoca - Apahida - DX4) (profil 2+2);
- A4 Cumpăna - DN39 Constanța;
- A7 - Suceava - Bistrița (fără variante de ocolire Vatra Dornei, Câmpulung Moldovenesc, Frasin, Gura Humorului);
- Tudor Vladimirescu - Galați (+drum de legătură DX).

C1. Variante de ocolire:

- VO Sibiu Sud;
- VO Rm. Vâlcea;
- VO Giurgiu;
- VO Zalău;



- VO Câmpulung;
- VO Sighișoara;
- VO Mangalia;
- VO Tg. Mureș;
- VO Sebeș;

C2. Variante de ocolire regionale:

- VO Arad (Regiunea de Dezvoltare V)
- VO Petroșani (Regiunea de Dezvoltare V)
- VO Huși (Regiunea de Dezvoltare NE)
- VO Bumbești-Jiu (Regiunea de Dezvoltare SV)
- VO Arad (Regiunea de Dezvoltare NV)

Accesul la rețeaua TEN-T

A. Drumuri expres de conectivitate:

- DX4 - Dej - Bistrița;
- A7 - Suceava - Botoșani;
- A7 - Bacău - Piatra Neamț;
- A1 - Găești - Târgoviște - Ploiești - A3;
- Limita București Ilfov - Târgoviște;

B. Drumuri de conectivitate și transregio:

- Hunedoara - Sântuhalm - A1 (profil 2+2);
- Blaj - Teiuș - A10 (profil 1+1);
- DX4 - Jibou - Românași - A3 (profil 2+2);
- Slobozia - Drajna - A2 (profil 2+2);
- Călărași - Drajna Nouă - A2 (profil 1+1);
- Reșița - Caransebeș - DX2 (profil 1+1);
- Vaslui - Iași - A8 (profil 1+1);
- Miercurea Ciuc - Sf. Gheorghe - Chichiș - A13 (profil 1+1);
- A1 - Titu - Bâldana - DX9;
- DX 9 - Târgoviște - Sinaia - A3;

C1. Variante de ocolire (VO):

- VO Bistrița;



- VO Vaslui;
- VO Mediaș;
- VO Botoșani;
- VO Piatra Neamț;
- VO Slobozia;
- VO Gura Humorului;
- VO Sfântu Gheorghe;
- VO Frasin;
- VO Miercurea Ciuc;

C2. Variante de ocolire regionale:

- VO Baia Mare (Regiunea de Dezvoltare NV);
- VO Curtea de Argeș (Regiunea de Dezvoltare S);
- VO Reșița (Regiunea de Dezvoltare V);
- VO Călărași (Regiunea de Dezvoltare S);
- VO Buftea (Regiunea de Dezvoltare București Ilfov);
- VO Cosmești (Regiunea de Dezvoltare SE);
- VO Reghin (Regiunea de Dezvoltare C);
- VO Sînmartin/Băile Felix (Regiunea de Dezvoltare NV);
- VO Liești/Ivești (Regiunea de Dezvoltare SE);
- VO Drăgășani (Regiunea de Dezvoltare SV);
- VO Băbeni;
- VO Câmpulung Moldovenesc;
- VO Pucioasa;
- VO Vatra Dornei;
- VO Valea lui Mihai;
- VO Păltinoasa (Regiunea de Dezvoltare NE);
- VO Brad (Regiunea de Dezvoltare V);
- VO Sighetu Marmăției (Regiunea de Dezvoltare NV);
- VO Hîrlău (Regiunea de Dezvoltare NE);
- VO Flămânzi (Regiunea de Dezvoltare NE);
- VO Gheorgheni (Regiunea de Dezvoltare C);



- VO Motru (Regiunea de Dezvoltare SV);
- VO Văleni Regiunea de Dezvoltare NE);
- VO Bălești (Regiunea de Dezvoltare SV);
- VO Viziru (Regiunea de Dezvoltare SE);
- VO Bocșa (Regiunea de Dezvoltare V);
- VO Horezu (Regiunea de Dezvoltare SV);
- VO Negrești-Oaș (Regiunea de Dezvoltare NV);
- VO Năsăud (Regiunea de Dezvoltare NV);
- VO Tăuții-Măgherauș (Regiunea de Dezvoltare NV);
- VO Corabia (Regiunea de Dezvoltare SV);
- VO Feldioara (Regiunea de Dezvoltare C);
- VO Fieni (Regiunea de Dezvoltare S);
- VO Sîngeorz-Băi (Regiunea de Dezvoltare NV);
- VO Vidra (Regiunea de Dezvoltare SE);
- VO Tudor Vladimirescu (Regiunea de Dezvoltare SE);
- VO Odobești (Regiunea de Dezvoltare S).

Prioritatea 3. Creșterea siguranței rutiere

Prin intermediul acestei priorități se vor finanța operațiuni de siguranță rutieră adresate secțiunilor de infrastructură rutieră situate pe rețeaua TEN-T ce vizează:

- Siguranță pasivă: parapete rutiere cu rulouri, montarea de parapete rutiere cu cabluri la marginea părții carosabile, amplasarea atenuatoarelor de impact echipate cu sistem de detecție a accidentelor și monitorizare trafic, achiziționarea de sisteme pentru protejarea lucrătorilor, campanii de conștientizare etc.;
- Iluminat pe timp de noapte și dispozitive luminoase și reflectorizante;
- Separarea căilor de trafic auto și pietonal prin denivelarea acestora pentru evitarea congestiilor;
- Semnalizare, marcaje și amenajări rutiere;
- Echipamente de intervenție în condiții meteo speciale;
- Digitalizarea elementelor de siguranță a circulației;
- Elaborarea documentelor strategice și de pregătire a proiectelor din aria de eligibilitate a axei;
- Contribuția la eliminarea a 92 puncte periculoase - Studiu de fezabilitate și lucrări și proiect tehnic și lucrări;
- Îmbunătățirea condițiilor de siguranță pentru parcurile existente pe drumurile naționale și autostrăzi;



- Îmbunătățirea condițiilor de siguranță prin realizarea de parcări noi pe drumurile naționale și autostrăzi;
- Creșterea siguranței rutiere pe drumurile naționale prin eliminarea obstacolelor fizice și dotarea cu elemente pasive de siguranță pe sectoarele din afara localităților;
- Creșterea siguranței rutiere în zona trecerilor de pietoni prin îmbunătățirea rugozității și vizibilității prin covoare antiderapante și semnalizare verticală;
- Campanie de siguranță rutieră adresată categoriilor vulnerabile de participanți la trafic;
- Măsuri de schimbare a comportamentului neadecvat al șoferilor;
- Proiecte pilot de siguranță rutieră;
- Achiziția de echipamente necesare Direcției pentru Drumuri și Poduri de la nivel regional pentru intervenții punctuale.

Prioritatea 4. Creșterea eficienței căilor ferate române

Având în vedere corelarea cu investițiile aferente PNRR (modernizare completă, *renewal*, *quick wins*, centralizări) și CEF, în cadrul PT sunt propuse la finanțare proiecte situate exclusiv pe rețeaua TEN-T, după cum urmează:

Proiecte fazate:

- ✓ Proiecte fazate care răspund condițiilor de eligibilitate ale acestei priorități (inclusiv dar fără a se limita la Radna- Gurasada - Simeria, dacă este cazul)

Proiecte noi de investiții:

- ✓ Predeal - Brașov;
- ✓ Craiova - Drobeta Turnu Severin - Caransebeș;
- ✓ Teiuș - Câmpia Turzii - Cluj-Napoca;
- ✓ Complexul feroviar Port Constanța - Palas;
- ✓ Complexul feroviar București, inclusiv dimensiunea metropolitană;
- ✓ Pașcani - Iași - Ungheni;
- ✓ Ploiești Triaj - Focșani - Roman - Pașcani - Dărmănești - Vicșani Frontieră;
- ✓ Reabilitare stații CF;
- ✓ Reabilitare poduri, podețe, tuneluri;
- ✓ Modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferată;
- ✓ Proiect de creștere a vitezei peste 160 km/h pe sectoarele în operare unde parametrii tehnici și operaționali permit viteză crescută;
- ✓ Studiu pentru trenul de mare viteză (HSR).



Proiecte de rezervă:

- ✓ Craiova-București;
- ✓ Craiova - Calafat;
- ✓ Suceava - Ilva Mică;
- ✓ Ilva Mică - Apahida;
- ✓ Timișoara - Stămora Moravița frontieră.

Prioritatea 5. Creșterea atractivității transportului feroviar de călători

- Achiziționarea materialului rulant pentru călători.

Prioritatea 6. Dezvoltarea mobilității sustenabile în nodurile urbane

Pentru metroul București:

Proiecte fazate:

- Proiecte fazate care răspund condițiilor de eligibilitate ale acestei priorități (exemplificativ Magistrala M2; Magistrale M6 Sud 1 Mai - Tokyo)

Proiecte noi:

- M5: secțiunea Eroilor - Iancului;
- Extensii magistrale metrou București (prioritizate în funcție de maturizarea acestora și corelate cu implementarea proiectelor Orbital București și centură feroviară București);
- Reabilitare stații de metrou București (în funcție de vechimea și necesitățile fiecărei stații);
- Achiziționarea de material rulant nou pentru metrou.

Proiecte de rezervă:

- Magistrala M7 București;
- Magistrala M8 București.

Tren metropolitan

Pe lângă proiectul centurii feroviare București, finanțabil din Axa 4, proiectele cu grad mare de certitudine sunt cele aferente municipiilor Cluj-Napoca, Iași, Brașov și Timișoara. Astfel operațiunile urmărite vor consta în:

- Dezvoltarea/modernizarea infrastructurii destinate transportului feroviar metropolitan;
- Achiziția de material rulant sustenabil pentru serviciile feroviare de transport metropolitan;
- Dezvoltarea facilităților multimodale pentru transportul de pasageri cu metroul / trenul metropolitan;
- Elaborarea documentelor necesare pregătirii proiectelor de infrastructură de metrou și tren metropolitan din aria de eligibilitate a axei prioritare.

Prioritatea 7. Dezvoltarea transportului naval și multimodal



Transportul naval

- Proiecte fazate care răspund condițiilor de eligibilitate ale acestei priorități;
- Lucrări hidrotehnice pentru eliminarea punctelor critice pentru navigație pe Dunăre și creșterea eficienței transportului naval pe canalele navigabile ale acesteia;
- Îmbunătățirea navigației pe Dunăre și canalele navigabile ale acesteia, inclusiv a măsurilor de siguranță a navigației, în particular în punctul critic Bala;
- Finalizarea Canalului Dunăre - București;
- Dezvoltarea/modernizarea porturilor dunărene strategice/situate pe rețeaua primară și rețeaua TEN-T, inclusiv a instalațiilor de combustibili alternativi (alimentare cu energie electrică la cheu, bunkeraj de hidrogen, metanol și amoniac);
- Asigurarea condițiilor optime de navigație în bazinele portuare prin dragaj;
- Susținerea, cu respectarea cerințelor de ajutor de stat, a modernizării mijloacelor de propulsie a navelor utilizate de transportatorii români pe apele interioare pentru transport naval de marfă;
- Dezvoltarea/modernizarea Portului Constanța, inclusiv a instalațiilor de combustibili alternativi (alimentare cu energie electrică la cheu, bunkeraj de hidrogen, metanol și amoniac);
- Dezvoltarea serviciilor SSS (Short sea shipping) în Portul Constanța;
- Elaborarea documentelor necesare pregătirii proiectelor de îmbunătățire a navigației din aria de eligibilitate a axei prioritare;
- Derularea studiilor de fezabilitate pentru noi canale navigabile conform Programului Investițional;
- Dezvoltarea terminalelor intermodale feroviar/rutier/ Dezvoltarea de centre logistice multimodale;
- Investiții în infrastructura de acces la centrele logistice multimodale.

III. Obiective relevante de mediu pentru PT 2022-2027

În raport cu aspectele de mediu, au fost identificate următoarele obiective de mediu relevante:

Aspecte de mediu	Obiective relevante de mediu (ORM)
Biodiversitate	ORM 1. Conservarea și protecția biodiversității, inclusiv menținerea/îmbunătățirea stării de conservare a speciilor și habitatelor.
Populație și sănătatea umană	ORM 2. Îmbunătățirea condițiilor de viață și a stării de sănătate a populației prin îmbunătățirea calității mediului.
Apă	ORM 3. Îmbunătățirea și menținerea stării ecologice și chimice/potențialului ecologic ale corpurilor de apă de suprafață și subterane, precum și utilizarea rațională a resurselor de apă și stoparea poluării.



Aspecte de mediu	Obiective relevante de mediu (ORM)
Sol	ORM 4. Îmbunătățirea calității solului și menținerea capacității productive, precum și diminuarea impactului negativ asupra acestuia.
Aer	ORM 5. Îmbunătățirea calității aerului și reducerea emisiilor de poluanți atmosferici inclusiv a mirosurilor.
Factori climatici	ORM 6. Reducerea emisiilor GES.
	ORM 7. Adaptarea la efectele schimbărilor climatice.
Valori materiale	ORM 8. Promovarea utilizării și gestionării durabile a valorilor materiale.
Peisaj	ORM 9. Protecția, îmbunătățirea și promovarea peisajelor naturale.
Patrimoniul cultural	ORM 10. Protecția și promovarea patrimoniului cultural, inclusiv păstrarea tradițiilor și obiceiurilor locale.
Eficiență energetică	ORM 11. Creșterea eficienței energetice și a utilizării surselor de energie regenerabilă.
Managementul riscurilor	ORM 12. Prevenirea și reducerea riscului de producere a dezastrelor naturale, precum și minimizarea efectelor acestora.
Economie circulară	ORM 13. Prevenirea și reducerea generării de deșeuri și a cantităților eliminate prin depozitare.
	ORM 14. Menținerea valorii produselor, materialelor și reducerea exploatării resurselor naturale neregenerabile.

Avizul se emite cu următoarele măsuri și condiții:

IV. Măsuri de prevenire/reducere și compensare a efectelor adverse asupra mediului:

IV.1 Măsuri cu caracter general:

- Anterior demarării lucrărilor de renovare a stațiilor de cale ferată, podurilor, podețelor și a tunelurilor se va realiza o identificare a eventualei prezențe a indivizilor de lilieci și păsări precum și a prezenței de adăposturi și cuiburi ale acestora. Activitățile vor fi derulate de experți atestați (Registrul experților atestați pentru elaborarea de studii de mediu - Tipuri de studii: Monitorizarea biodiversității). Experții trebuie să propună măsurile adecvate pentru realizarea lucrărilor fără afectarea indivizilor, cuiburilor și a adăposturilor, în conformitate cu cerințele legislației de mediu în vigoare.
- În cazul situațiilor în care au fost dezafectate adăposturi/cuiburi, vor fi adoptate soluții de instalare a unor adăposturi/cuiburi artificiale, utilizând de preferință soluții durabile (durată lungă de viață) precum adăposturile incorporate în construcții.
- Proiectele de infrastructură rutieră ce intersectează zone locuite vor avea în vedere implementarea soluțiilor de protecție împotriva zgomotului (de exemplu panouri fonoabsorbante), pentru a reduce nivelul de zgomot sub limita legală admisă.
- Locația exactă a amplasării acestora se va stabili în urma unei modelări de zgomot (pe timp de zi și pe timp de noapte), în funcție de nivelul de trafic preconizat.



- Pentru proiectele de infrastructură rutieră ce trec prin localități și pentru care sunt propuse lucrări de modernizare și/sau extindere parțială se va realiza o analiză (modelare de zgomot) în funcție de nivelul de trafic preconizat și de extinderea zonelor locuite, pentru a fi implementat soluții de protecție împotriva zgomotului.
- Variantele de ocolire ce intersectează zone locuite de la periferia orașelor vor avea în vedere implementarea de soluții împotriva zgomotului.
- La modernizarea infrastructurii feroviare se vor avea în vedere soluții de protecție împotriva zgomotului a populației din localitățile intersectate sau afectate de zgomot. Se va alege un sistem de protecție adecvat astfel încât nivelul de zgomot să fie sub limita legală atât pe timpul nopții, cât și pe timpul zilei. Stabilirea zonelor populate afectate de zgomot se va realiza în urma unei modelări de zgomot (pe timp de zi și pe timp de noapte).
- Se va evita evacuarea apelor meteorice colectate de pe carosabil în corpurile de apă de suprafață ce nu au potențialul/starea ecologic/ă bun/ă sau care nu ating starea chimică bună.
- Lucrările de artă (poduri, podețe) ce se propun a se realiza pe corpurile de apă vor fi analizate anterior într-un studiu de evaluare a impactului asupra corpurilor de apă.
- Se va evita evacuarea apelor meteorice colectate de pe carosabil neepurate sau epurate necorespunzător.
- Proiectele ce presupun realizarea de construcții/ extinderi vor asigura implementarea acelor alternative de proiect care asigură nivelul minim de artificializare a suprafețelor de sol.
- Includerea în cadrul proiectelor propuse a unor măsuri de refacere peisagistică, inclusiv prin lucrări de reconstrucție ecologică.
- Se va realiza o analiză a prezenței monumentelor istorice în zona de implementare a proiectelor (intersecția zonelor de protecție a acestora). În situația în care sunt identificate elemente ale patrimoniului cultural se opresc lucrările până la verificarea de către autoritățile competente.
- În cazul proiectelor ce sunt localizate în zone în care există risc de producere a inundațiilor se vor implementa măsuri adecvate pentru diminuarea pagubelor materiale.
- Toate proiectele finanțate prin PT vor asigura implementarea principiilor economiei circulare și vor include măsuri pentru reducerea cantităților de deșeuri eliminate prin depozitare.
- Pentru evitarea situațiilor de eliminare neconformă și pentru a asigura o gestionare corectă a deșeurilor (inclusiv aplicarea principiilor economiei circulare pentru creșterea gradului de reducere, reutilizare și reciclare a deșeurilor) din construcții și demolări, ce sunt generate la implementarea proiectelor subsecvente PT, se vor solicita documente justificative privind trasabilitatea deșeurilor (predarea lor către entități abilitate să gestioneze acest tip de deșeuri, conform legii) și metoda de gestionare a acestora (reutilizare/reciclare/eliminare).
- La implementarea proiectelor PT se va avea în vedere utilizarea rațională a resurselor naturale (agregate naturale, apă, sol etc.) precum și verificarea disponibilității acestora (ex. agregate naturale).

IV.2 Măsuri specifice de prevenire, evitare și reducere a efectelor potențial semnificative ale implementării PT 2021-2027

Măsuri specifice pentru evitarea, reducerea și compensarea impactului asupra rețelei Natura 2000:

Componenta	Tip de măsură	Măsură
Rețeaua Natura 2000	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.



Componenta	Tip de măsură	Măsură
		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.
Rețeaua Natura 2000	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.
Rețeaua Natura 2000	Evitare	Proiectele care nu pot evita intersectarea siturilor Natura 2000 trebuie să asigure că pierderile din oricare habitat / habitat al speciilor sunt ne semnificative.
Specii invazive	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.
Specii invazive	Evitare	Toate lucrările de plantare (ex: amenajarea taluzelor, lucrări de reabilitare, amenajări de spații verzi, înființări de perdelele forestiere, etc.) prevăzute în PT vor fi realizate cu utilizarea speciilor vegetale native caracteristice zonei de implementare a proiectelor.
Alterarea habitatelor	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.
Conectivitate ecologică	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.) și cerințelor particulare ale speciilor (ex: indicele de deschidere relativă în cazul mamiferelor, înălțimea pragurilor și viteza apei în cazul speciilor acvatice, etc.).



Componenta	Tip de măsură	Măsură
Conectivitate ecologică	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.
Zona de influență indirectă	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.
Conectivitate ecologică	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 în parapet), pentru a evita apariția unor capcane și mortalitatea faunei.
Zgomot	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.
Zgomot	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.



Componenta	Tip de măsură	Măsură
Poluare luminoasă	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.
Deșeuri	Reducere	La nivelul infrastructurilor de transport trebuie implementate sisteme adecvate de colectare a deșeurilor care să asigure imposibilitatea accesibilizării lor de către fauna sălbatică.
Mortalitate faună	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 omorârii 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.
Disponibilitatea datelor	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.

Măsuri specifice pentru evitarea, reducerea și compensarea impactului asupra populației

Componenta	Tip de măsură	Măsură
Zgomot & calitatea aerului	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 ecranarea undelor acustice. Acolo unde este posibil, este de preferat ca aceste infrastructuri să fie însoțite de coridoare verzi (cel puțin



Componenta	Tip de măsură	Măsură
		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.

Măsuri specifice pentru evitarea, reducerea și compensarea impactului asupra solului

Componenta	Tip de măsură	Măsură
Fertilitatea solului	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.

Măsuri specifice pentru evitarea, reducerea și compensarea impactului asupra calității apei

Componenta	Tip de măsură	Măsură
Alterări hidromorfologice	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.
Alterări hidromorfologice	Evitare	În cadrul PT Ministerul Transporturilor și Infrastructurii 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.
Alterări hidromorfologice	Reducere	În cadrul proiectelor finanțate prin PT se vor implementa măsuri de reducere a impactului lucrărilor temporare pe corpurile de apă de 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.



Componenta	Tip de măsură	Măsură
Zone de protecție	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.
Poluări accidentale	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.

Măsuri specifice pentru evitarea, reducerea și compensarea impactului asupra patrimoniului cultural

Componenta	Tip de măsură	Măsură
Elemente de patrimoniu imobil	Evitare	La alegerea traseelor proiectelor noi de infrastructură de transport se va evita, pe cât posibil, intersectarea zonelor ce conțin patrimoniu cultural imobil.

Măsuri specifice pentru evitarea, reducerea și compensarea impactului asupra peisajului

Componenta	Tip de măsură	Măsură
Fragmentarea peisajului	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 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	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.



Măsuri specifice pentru evitarea, reducerea și compensarea impactului asupra managementului riscurilor

Componenta	Tip de măsură	Măsură
Zone de risc	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.

Măsuri specifice pentru evitarea, reducerea și compensarea impactului asupra economia circulară

Componenta	Tip de măsură	Măsură
Pământ excedentar	Reducere	Soluțiile de valorificare/ depozitare a oricăror cantități de pământ excedentar ce rezultă din lucrările de execuție vor fi analizate la nivel de proiect 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.

V. Monitorizarea

Pentru a asigura monitorizarea efectelor programului asupra mediului a fost stabilit un set de indicatori (în concordanță cu indicatorii naționali de monitorizare a mediului), formulați pentru obiectivele relevante identificate, iar prin criteriul de evaluare propus se cuantifică eficiența măsurilor de implementare a programului.

Componentă	Indicator de monitorizare	Criteriu de evaluare	Ținte
Biodiversitate	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 infrastructura de transport) pentru fiecare habitat Natura 2000 și habitat al speciilor Natura 2000 ca urmare a implementării proiectelor PT.	Această suprafață trebuie să fie cât mai mică.	Preferabil <1% din suprafața habitatelor/ habitatelor speciilor la nivelul fiecărei sit afectat.
	Numărul de victime accidentale înregistrate în etapa de execuție și operare a proiectelor finanțate prin PT. Vor fi incluse cel puțin	Numărul victimelor ar trebui să fie cât mai mic.	Preferabil <1% pe an din efectivele populationale ale fiecărei specii.



Componentă	Indicator de monitorizare	Criteriu de evaluare	Ținte
	următoarele specii: toate speciile de păsări, precum și speciile strict protejate prevăzute în anexele nr. 4A și 4B ale OUG 57/2007.		
	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 infrastructură de transport.	Infrastructură 100% permeabilă, în funcție de sensibilitatea zonelor traversate și cerințele individuale ale speciilor afectate.
Populație	Lungimea sectoarelor de infrastructură de transport 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.	Încadrarea în valorile limită prevăzute de legislația în vigoare.
	Lungimea sectoarelor de infrastructură de transport 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.	Încadrarea în valorile limită prevăzute de legislația în vigoare.
Condiții etnice	Numărul situațiilor în care toate persoanele strămutate fac parte dintr-un anumit grup etnic sau cult religios.	Numărul de situații trebuie să fie cât mai mic.	Preferabil 0.
Apă	Numărul și lungimea sectoarelor în care se realizează devieri ale cursurilor apelor de suprafață	Numărul și lungimea sectoarelor trebuie să fie cât mai mici.	Preferabil 0.
	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.	Modificările nu trebuie să conducă la deteriorarea stării ecologice/potențialului ecologic al corpurilor de apă sau la



Componentă	Indicator de monitorizare	Criteriu de evaluare	Ținte
			neatingerea obiectivelor de mediu.
	Numărul de intersecții cu zonele de protecție a captărilor de apă pentru populație.	Numărul de intersecții trebuie să fie cât mai mic.	Preferabil 0.
Sol	Numărul situațiilor în care se depășesc concentrațiile poluanților în sol pe zone adiacente proiectelor de infrastructură de transport implementate în cadrul PT.	Numărul de situații trebuie să fie cât mai mic.	Încadrarea în valorile limită prevăzute de legislația în vigoare.
Valori materiale	Numărul situațiilor în care este afectată resursa economică a unei comunități dependente de aceasta.	Numărul de situații trebuie să fie cât mai mic.	Preferabil 0.
Peisaj	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.	Preferabil pe întreaga lungime a traseelor.
	Numărul situațiilor în care proiectele PT afectează zone cu peisaje protejate.	Numărul de situații trebuie să fie cât mai mic.	Preferabil 0.
Managementul riscurilor	Numărul situațiilor în care proiectele PT intersectează zone de risc ale amplasamentelor Seveso.	Numărul de situații trebuie să fie cât mai mic.	Preferabil 0.

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.

Emiterea avizului de mediu s-a făcut avându-se în vedere:

1. Alternative la Program și motivarea alternativei finale

A fost analizată alternativa zero - neimplementarea programului și versiunile prima și ultima Programului Transport 2021-2027 și nu au fost identificate diferențe la obiectivele, prioritățile și tipurile de acțiuni ale acestora.

În comparație cu prima versiune a Programului Transport, în ultima versiune se alocă cu aproximativ 10% mai mult pentru prioritățile care vizează îmbunătățirea transportului feroviar (respectiv prioritățile 4 și 5).

Având în vedere starea actuală a infrastructurii rutiere care nu ține pasul cu cererea de trafic generată de o economie în expansiune, această modificare în finanțare este una pozitivă care favorizează o dezvoltare echilibrată. Totodată este de menționat că transportul feroviar joacă un rol semnificativ în reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în domeniul transporturilor, fiind unul dintre cele mai ecologice și mai eficiente, din punct de vedere energetic, moduri de transport. Transportul feroviar



este în mare măsură electrificat și emite mult mai puțin CO2 decât o călătorie echivalentă rutieră sau aeriană.

În cazul transportului rutier (respectiv prioritățile 1, 2 și 3), acesta suferă o scădere din punct de vedere al alocării financiare, în proporție de 11% față de prima versiune a programului.

În cazul Priorității 6 - Modificarea mobilității sustenabile în nodurile urbane se identifică o scădere din punct de vedere al alocării financiare în proporție de 1% față de prima versiune.

Prioritatea 7- Dezvoltarea transportului naval și multimodal, prezintă o creștere din punct de vedere al alocării financiare în proporție de 2 procente față de prima versiune.

Prioritatea 8, reprezentând asistența tehnică, rămâne nemodificată.

Având în vedere alternativa aleasă (ultima versiune a PT) se poate spune că din punct de vedere al protecției mediului a fost aleasă cea mai bună alternativă, fiind finanțat într-un procent mai mare un mod de transport prietenos cu mediul.

2. Informarea și consultarea autorităților și publicului la nivel național

Procedura de evaluare de mediu s-a desfășurat conform prevederilor H.G. nr. 1076/2004, iar considerațiile de mediu au fost integrate în program.

S-au realizat toate demersurile prevăzute de H.G. nr. 1076/2004 pentru consultarea autorităților, informarea și participarea publicului.

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".

Programul a suferit modificări în cadrul grupului de lucru al autorităților interesate de efectele implementării și a fost evaluat din punct de vedere al impactului asupra mediului în cadrul raportului de mediu și studiului de evaluare adecvată.

În perioada februarie - septembrie 2022 au avut loc două reuniuni ale grupului de lucru care au contribuit la definitivarea proiectului de program și elaborarea raportului de mediu și a studiului de evaluare adecvată, înainte de supunerea acestor documente dezbaterii publice.

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.

Dezbaterea publică a avut loc în data de 21.11.2022, Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, din Bulevardul Dinicu Golescu, nr. 38, Sector 1, București, 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.

Titularul "Programului Transport (2021-2027)" are obligația de a notifica autoritatea competentă pentru protecția mediului dacă intervin elemente noi, necunoscute la data emiterii avizului de mediu,



precum și asupra oricăror modificări ale condițiilor care au stat la baza emiterii acestuia, înainte de realizarea modificării.

Titularul programului are obligația de a supune procedurii de adoptare programul, precum și orice modificare a acestuia, după caz, numai în forma avizată de autoritatea competentă pentru protecția mediului.

Prezentul aviz de mediu este valabil de la data emiterii, pe toată perioada de valabilitate a programului, dacă nu intervin modificări ale acesteia.

Nerespectarea condițiilor prezentului aviz se sancționează conform prevederilor legale în vigoare.

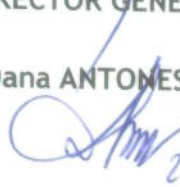
Prezentul aviz de mediu poate face obiectul unei acțiuni în justiție în baza Legii Contenciosului Administrativ nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare.

Avizul de mediu conține 23 pagini și a fost redactat în 3 exemplare.

Direcția Generală Evaluare Impact, Controlul Poluării și Schimbări Climatice

DIRECTOR GENERAL

Elena-Oana ANTONESCU STAN


22. 11. 2022

