

**DOCUMENTAȚIE PRIVIND
EVALUAREA STRATEGICĂ DE MEDIU**

A
**PROGRAMULUI OPERAȚIONAL SECTORIAL DE TRANSPORT
2007-2013**

- A). Rezumat Non-Tehnic**
- B). Declarație privind modul în care considerațiile privind mediul au fost avute în vedere**
- C). Descrierea măsurilor decise privind monitorizarea efectelor asupra mediului**
- D). Informare privind consultările cu publicul și autoritățile de mediu relevante**

Listă de Abrevieri

AM	- Autoritate de Management
AP	- Axă Prioritară
CE	- Comisia Europeană
DCA	- Directiva Cadru Ape
DMI	- Domeniu Major de Intervenție
EIM	- Evaluare a Impactului asupra Mediului
ESM	- Evaluare Strategică de Mediu (SEA)
MMDD	- Ministerul Mediului și Dezvoltării Durabile
MSP	- Ministerul Sănătății Publice
MT	- Ministerul Transporturilor
POS	- Program Operațional Sectorial
POST	- Program Operațional Sectorial de Transport
SEA	- Evaluare Strategică de Mediu (Strategic Environmental Assessment)
TEN-T	- Rețele Trans-Europene de Transport (Trans-European Networks Transport)
TP	- Transport Public
UE	- Uniunea Europeană

A). Rezumat Non-Tehnic

Programul Operațional Sectorial de Transport 2007 – 2013 (POST) este un document elaborat în vederea distribuirii fondurilor Uniunii Europene (UE) în domeniul infrastructurii de transport din România. Prezentul POST este elaborat de Ministerul Transporturilor (MT) din România, care este Autoritatea de Management (AM) pentru 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 de Transport (TEN-T). POST stabilește obiectivele, axele prioritare (AP) și domeniile majore de intervenție (DMI) în cadrul cărora vor fi primite cererile de co-finanțare a proiectelor din Fondurile UE.

POST a fost identificat ca fiind unul dintre cele 4 Programe Operaționale Sectoriale (POS) avute în vedere pentru Evaluarea Strategică de Mediu (SEA), conform Hotărârii de Guvern nr.1076/2004 de stabilire a procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri și programe (Monitorul Oficial nr. 707/05.08.2004). Conținutul și domeniul de acoperire al evaluării a fost aprobat în cadrul întâlnirii (scoping meeting) Grupului de Lucru înființat de Autoritatea de Management în vederea realizării procedurii SEA. Întâlnirea (scoping meeting) a avut loc la data de 8 septembrie 2006.

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

Toate secțiunile 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 versiunea preliminară a programului complement elaborat de AM POS-T. Cadrul de referință de bază pentru derularea SEA a fost reprezentat de setul de obiective de mediu relevante avizate în cadrul întâlnirii de definire menționate anterior. Obiectivele au fost formulate pe baza analizării documentelor strategice naționale și internaționale relevante 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 de mediu relevante, echipa SEA a evaluat secțiunile POST și a propus următoarele modificări la POST:

- completarea „Analizei situației actuale” 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 majore 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 2006 și a fost elaborat pentru versiunea POST din aprilie 2006 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 solicitării Ministerului Economiei și Finanțelor, care a dorit să se asigure că SEA ia în considerare variante alternative, o altă variantă proiect/versiune a POST a fost supusă evaluării echipei SEA în data de 23 ianuarie 2007 (versiunea decembrie 2005). Această versiune a fost inclusă în versiunea finală a raportului de mediu.

POST conține axe prioritare și domenii majore de intervenție, care sunt partea cea mai importantă a POST din punct de vedere al evaluării posibilelor impacturi negative și ale potențialelor beneficii pentru mediu.

Pentru fiecare domeniu major de intervenție, separat, a fost efectuată o evaluare bazată pe analiza consecvenței acesteia 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 domeniilor majore de intervenție, unde a fost considerat necesar și posibil.

Pe baza acestei evaluări, echipa SEA a formulat propuneri pentru implementarea și modificarea accentului domeniilor 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 POST 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 POST va permite concentrarea asistenței financiare UE asupra acelor activități care vor genera efecte pozitive mai mari 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.

Principale 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 majore de intervenție.

În elaborarea propunerii privind sistemul de monitorizare a POST, informațiile au fost corelate cu programul complement, care conține mai multe detalii referitoare la indicatorii de monitorizare ai POST.

Rezultatele evaluării s-au referit la două versiuni ale POST: i) versiunea 2005 și ii) versiunile din aprilie și noiembrie 2006 a POST.

Ambele versiuni ale POST diferă prin scop. Primei versiuni îi lipsea obiectivul “Promovarea dezvoltării durabile în special prin minimizarea efectelor adverse ale transportului asupra mediului și îmbunătățirea siguranței” și DMI 4.3¹ din cadrul Axei prioritare 4 „Dezvoltarea durabilă sectorului de transport”² denumită “Minimizarea efectelor adverse ale transportului asupra mediului”.

Evaluarea domeniului major de intervenție “Minimizarea efectelor adverse ale transportului asupra mediului” propusă în variantele ulterioare ale POST indică faptul că această intervenție, ca și adăugarea unui obiectiv separat al POST privind dezvoltarea transportului durabil va avea probabil efecte pozitive semnificative asupra mediului, iar includerea sa îmbunătățește echilibrul general al impacturilor pozitive și negative asupra mediului ale POST.

Comparând ambele versiuni ale POST reiese că ultima versiune a POST din 2006 (aprilie și noiembrie 2006) va avea probabil mai multe efecte pozitive asupra mediului decât versiunea anterioară a POST (2005) deoarece:

- noul obiectiv “Promovarea dezvoltării durabile în special prin minimizarea efectelor adverse ale transportului asupra mediului și îmbunătățirea siguranței” introdus în POST va contribui cu certitudine la siguranța sectorului de transport din punct de vedere al mediului;
- DMI 4.3³ “ Minimizarea efectelor adverse ale transporturilor asupra mediului” va avea probabil efecte pozitive semnificative prin extinderea activităților din cadrul axei prioritare 4⁴, în comparație cu propunerea inițială;
- ultima versiune permite o mai buna integrare a dezvoltării durabile și mediului în cadrul POST.

Obiectivele globale și specifice ale POST sunt la scară națională, de aceea nivelul (scala) evaluării POST a fost de asemenea la nivel național.

În POST se subliniază că infrastructura de transport urban nu constituie obiect în cadrul POST, și ar putea fi adresată de POR, care acoperă aspecte ale politicii regionale, transportul urban fiind un aspect de care răspund municipalitățile și autoritățile locale.

Analiza și recomandările SEA includ referințe la transportul public (TP), concentrându-se mai ales asupra infrastructurii naționale și internaționale utilizată de TP, deoarece nu pot fi separate. Această evaluare analizează impacturile dezvoltării transportului feroviar, aerian și naval abordat în POST, precum și impacturile AP “Dezvoltarea durabilă a sectorului de transport”⁵, care este importantă pentru dezvoltarea TP, în special pentru că unul dintre DMI din cadrul acestei AP urmărește introducerea de inițiative privind infrastructura de transport eficiente și

¹ DMI 4.3 a devenit DMI 3.3 în cadrul versiunii Aprilie 2007 a POST, în urma negocierilor cu CE.

² AP 4 „Dezvoltarea durabilă a sectorului de transport” a devenit AP 3 „Modernizarea sectorului de transport în scopul îmbunătățirii protecției mediului, a sănătății umane și a siguranței pasagerilor” în cadrul versiunii Aprilie 2007 a POST, în urma negocierilor cu CE.

³ DMI 4.3 a devenit DMI 3.3 în cadrul versiunii Aprilie 2007 a POST, în urma negocierilor cu CE.

⁴ AP 4 a devenit AP 3 în cadrul versiunii Aprilie 2007 a POST, în urma negocierilor cu CE.

⁵ AP 4 „Dezvoltarea durabilă a sectorului de transport” a devenit AP 3 „Modernizarea sectorului de transport în scopul îmbunătățirii protecției mediului, a sănătății umane și a siguranței pasagerilor” în cadrul versiunii Aprilie 2007 a POST, în urma negocierilor cu CE.

nepoluante/prietenoase cu mediul pentru toate modurile de transport, precum și atenuarea impacturilor asupra mediului rezultate din dezvoltarea anterioară a sectorului de transport în general. Echipa SEA subliniază importanța unor astfel de măsuri pentru TP.

Au fost propuse următoarele modificări (formulări alternative) ale obiectivelor specifice ale POST:

Obiectivul 1. Promovarea circulației internaționale și de tranzit a persoanelor și bunurilor în România prin asigurarea de conexiuni eficiente pentru portul Constanța, precum și *transportul de tranzit 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 modificări (formulări alternative) a domeniilor majore de intervenție (DMI) 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 3⁶: Modernizarea materialului rulant de cale ferată dedicat călătorilor pentru rețelele de cale ferată națională și TEN-T.

AP 4⁷: *Modernizarea sectorului de transport în scopul îmbunătățirii protecției mediului, a sănătății umane și a siguranței pasagerilor.*

Sugestiile privind modificări (formulări alternative) a Domeniilor Majore de Intervenție (DMI) au fost următoarele:

DMI 1.1: Modernizarea și dezvoltarea *în mod durabil* a infrastructurii rutiere de-a lungul Axei prioritare TEN-T nr. 7.

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

DMI 2.1: Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii rutiere naționale, *adoptând principiile transportului durabil și asigurând cel mai ridicat nivel posibil de protecție a mediului.*

DMI 4.1⁸: *Dezvoltarea terminalelor inter-modale și a centrelor logistice.*

DMI 4.3⁹: Minimizarea efectelor adverse ale transporturilor asupra mediului *prin elaborarea la nivel național a unei Strategii de Mediu a Sectorului Transporturi și prin dezvoltarea de alte activități care să vizeze atenuarea efectelor asupra mediului.*

⁶ În cadrul versiunii Aprilie 2007 a POST, AP 3 a fost eliminată, activitățile prevăzute pentru DMI 3.1 fiind incluse în cadrul DMI 2.2, în urma negocierilor cu CE.

⁷ AP 4 a devenit AP 3 în cadrul versiunii Aprilie 2007 a POST, în urma negocierilor cu CE.

⁸ DMI 4.1 a devenit DMI 3.1 în cadrul versiunii Aprilie 2007 a POST, în urma negocierilor cu CE.

DMI 1.3; 2.2; 2.3; 2.4; 3.1¹⁰ și DMI 4.2¹¹ 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 3¹² și AP 4¹³.

Măsurile cheie de reducere a impactului propuse pentru POST sunt:

- toate proiectele trebuie să fie însoțite de EIA (Evaluarea Impactului asupra Mediului) în care să se acorde o atenție specială alternativelor privind reducerea oricărui potențial 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 cele mai bune tehnici disponibile;
- trebuie să se acorde prioritate investițiilor care promovează minimizarea consumului de energie, sporesc eficiența energetică și diminuează cererea de energie (de exemplu, petrol și gaze) și promovează re folosirea resurselor naturale;
- trebuie să se acorde prioritate proiectelor care încurajează folosirea TP și dezvoltarea (de ex. 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 măsură 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) printre criteriile de bază de selecție a propunerilor de proiecte

⁹ DMI 4.3 a devenit DMI 3.3 în cadrul versiunii Aprilie 2007 a POST, în urma negocierilor cu CE.

¹⁰ În cadrul versiunii Aprilie 2007 a POST, AP 3 a fost eliminată, activitățile prevăzute pentru DMI 3.1 fiind incluse în cadrul DMI 2.2, în urma negocierilor cu CE.

¹¹ DMI 4.2 a devenit DMI 3.2 în cadrul versiunii Aprilie 2007 a POST, în urma negocierilor cu CE.

¹² În cadrul versiunii Aprilie 2007 a POST, AP 3 a fost eliminată, activitățile prevăzute pentru DMI 3.1 fiind incluse în cadrul DMI 2.2, în urma negocierilor cu CE.

¹³ AP 4 a devenit AP 3 în cadrul versiunii Aprilie 2007 a POST, în urma negocierilor cu CE.

- 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 ale Agenției Europene de Mediu). 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 selectare a proiectelor, de ex. utilizarea acelorași obiective/indicatori de mediu pentru evaluarea și selectarea proiectelor și mai departe pentru monitorizarea proiectelor;
- Corelarea monitorizării POST cu monitorizarea proiectelor individuale, de 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 POST;
- Implicarea MMDD 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-urilor de mediu în comitetul(ele) de monitorizare stabilit(e) 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 MT, unde au fost afișate documentele de lucru ale SEA și alte informații relevante (<http://gatekeeper.mt.ro>). Vizitatorii site-ului au putut transmite comentariile lor privind versiunile preliminare ale documentelor în scris și s-au putut înscrie pentru a participa la dezbaterile publice la sfârșitul procesului SEA.

REC România a creat o pagină specială pe pagina sa web (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. Comentariile asupra raportului de mediu preliminar pentru POST au putut fi de asemenea transmise la următoarele adrese de email: ana.boingeanu@recromania.ro de pe 19 ianuarie 2007.

În conformitate cu legislația națională relevantă, dezbateră publică a fost organizată după înaintarea oficială a POST, inclusiv a acestui proiect de raport de mediu, către MMDD și după faza de 45 de zile 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.

B). Declarație privind modul în care considerațiile privind mediul au fost avute în vedere

1. INTRODUCERE

Această Declarație SEA a fost elaborată în conformitate cu prevederile art.9 (1) (b) al Directivei 2001/42 privind evaluarea efectelor anumitor planuri și programe asupra mediului (SEA) și însoțește propunerea oficială de Program Operațional Sectorial de Transport. Declarația cuprinde modul în care SEA a îmbunătățit elaborarea programului, inclusiv modul în care opiniile exprimate în ceea ce privește Raportul de Mediu și POS Transport au fost luate în considerare în finalizarea programului operațional.

Această Declarație este publicată pe site-ul MT, conform art. 33, paragraful 1, litera b) a HG nr. 1076/2004 privind stabilirea procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri și programe.

2. METODOLOGIA ȘI ETAPELE SEA

POS Transport a fost subiectul unei Evaluări Strategice de Mediu (SEA) în conformitate cu prevederile HG nr. 1076/2004 privind stabilirea procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri și programe, care transpune în legislația românească Directiva UE Nr. 2001/42 (SEA). Proiectul PHARE RO-2004/016-772.04.03.01.06-“Evaluare ex-ante” a oferit asistență pentru realizarea evaluării strategice de mediu aferentă Programului Operațional Sectorial de Transport, incluzând elaborarea raportului de mediu și organizarea consultării publice.

Nr.	Etapele Procedurii SEA	Documente / Data pentru îndeplinirea etapelor
1	Notificarea privind elaborarea primului proiect POST a fost transmisă de AM POS Transport către departamentul responsabil cu SEA din cadrul Ministerului Mediului și Dezvoltării Durabile (MMDD) – Direcția Generală Evaluare Impact Controlul Poluării împreună cu primul proiect al POST; două anunțuri au fost publicate în ziar; primul proiect de program a fost, de asemenea, publicat pe site-ul MT	Scrisoarea Oficială a fost propusă pe data de 9 Februarie 2006. Anunțurile au fost publicate pe data de 10 și 13 Februarie 2006.
2	Decizia de parcurgere a procedurii de evaluare de mediu a POS Transport – a fost luată de Direcția Generală Evaluare Impact Controlul Poluării, înainte de aprobarea acestuia, în conformitate cu art.5, paragraful 2, litera a din HG nr. 1076/2004	Scrisoarea Oficială de la Direcția Generală Evaluare Impact Controlul Poluării a fost primită pe data de 20 Februarie 2006.

Ministerul Transporturilor
Autoritate de Management pentru Programul Operațional Sectorial de Transport 2007-2013

3	Stabilirea unui Grup de Lucru SEA compus din reprezentanții ministerelor relevante – Ministerul Transporturilor, Ministerul Mediului și Dezvoltării Durabile, Ministerul Internelor și Reformei Administrative, Ministerul Economiei și Finanțelor, Ministerul Sănătății Publice (MSP) – Institutul de Sănătate Publică, Autoritatea Națională pentru Reglementarea și Monitorizarea Achizițiilor Publice și ONG-uri, consultanți externi din cadrul proiectului PHARE	Invitația Oficială a fost trimisă autorităților relevante pe data de 3 Martie 2006.
4	<i>Invitația de a lua parte la prima întâlnire a Grupului de Lucru SEA</i>	Invitația Oficială a fost trimisă pe data de 5 Septembrie 2006.
5	Prima întâlnire a Grupului de Lucru SEA cu privire la informarea reprezentanților ministerelor relevante asupra procedurii și a rolului acestora în cadrul procesului de Evaluare Strategică de Mediu	Întâlnirea a avut loc pe data de 8 Septembrie 2006.
6	Pregătirea Raportului de Mediu privind posibilele efecte semnificative ale POS Transport asupra mediului, incluzând considerații privind: <ol style="list-style-type: none"> 1. Starea actuală a mediului și evoluția probabilă a acestuia dacă nu se implementează POS Transport; 2. Obiectivele privind protecția mediului, stabilite la nivel internațional, comunitar sau național, care sunt relevante pentru POS Transport și modalitatea în care aceste obiective au fost luate în considerație; 3. Efectele semnificative probabile asupra mediului ale POS Transport; 4. Măsurile avute în vedere pentru a preveni, reduce sau compensa efectele probabile semnificative asupra mediului ale fiecărui domeniu de intervenție; 5. Măsurile pentru monitorizarea efectelor asupra mediului. 	Raportul de Mediu pregătit cu sprijinul experților PHARE.
7	<i>Invitația de a lua parte la cea de-a doua întâlnire a Grupului de Lucru SEA</i>	Invitația oficială a fost trimisă pe data de 31 Octombrie 2006.
8	A doua întâlnire a Grupului de Lucru SEA (scoping meeting) cu privire la stabilirea scopului și a gradului de detaliere (conținutul) pentru Raportul de Mediu, bazat pe propunerile făcute de principalii experți PHARE a SEA și agreeate de grupul de lucru	Întâlnirea a avut loc pe 3 Noiembrie 2006.
9	Finalizarea Proiectului de Raport de Mediu	Proiectul de Raport de Mediu finalizat de experții PHARE în colaborare cu Grupul de Lucru.

10	Informarea oficială privind finalizarea Proiectului Raportului de Mediu a fost trimisă Grupului de Lucru SEA	Anunțul Oficial a fost trimis Grupului de Lucru pe data de 27 Noiembrie 2006.
11	Anunțarea consultării publice (45 zile înainte de întâlnire); Raportul de Mediu a fost publicat pe site-ul MT împreună cu cele două anunțuri care erau, de asemenea, publicate în ziar	Anunțul Oficial pentru consultarea publică a fost publicat pe data de 27 și 30 Noiembrie 2006. Consultarea publică a fost stabilită pentru data de 15 Ianuarie 2007.
12	Consultarea publică	Consultarea publică a avut loc pe data de 15 Ianuarie 2007 la sediul MT.
13	Elaborarea Raportului de Mediu Final luând în considerare comentariile primite	Raportul de Mediu Final a fost finalizat pe data de 26 Ianuarie 2007.
14	Notificarea Autorității de Management a POS Transport transmisă Ministerului Mediului și Dezvoltării Durabile împreună cu proiectul final POST (care include comentariile publicului) și versiunea finală a Raportului SEA	Scrisoarea Oficială a fost trimisă pe data de 26 Ianuarie 2007.
15	Emiterea avizului de mediu	Avizul de mediu a fost emis pe data de 31 Ianuarie 2007.
16	Notificarea Oficială a deciziei emiterii avizului de mediu.	Scrisoarea Oficială a fost primită de Ministerul Mediului și Dezvoltării Durabile pe data de 2 Februarie 2007.
17	Publicarea anunțului și deciziei de emiterie a avizului de mediu în mass - media și pe site-ul MMDD; publicarea Raportului de Mediu Final aferent POST și declarația SEA pe site-ul MT	Publicarea anunțului și a deciziei de emiterie a avizului de mediu pe site-ul MMDD pe data de 2 Februarie 2007 și în ziar pe data de 7 Februarie 2007. Publicarea Raportului de Mediu Final aferent POST și declarația SEA pe site-ul MT pe data de 7 Februarie 2007.

3. CUM AU FOST LUATE ÎN CONSIDERARE ÎN RAPORTUL SEA OPINIILE EXPRIMATE DE PUBLIC ȘI DE AUTORITĂȚILE RELEVANTE PE PARCURSUL PROCESULUI DE CONSULTARE

Raportul de Mediu a fost pregătit cu ajutorul experților cheie PHARE SEA, în urma consultărilor cu reprezentanții grupului de lucru SEA. Consultarea cu autoritățile relevante (ministere și institute) s-a realizat prin grupul de lucru.

POS Transport, precum și Raportul de Mediu și metodologia SEA au fost disponibile pentru toate părțile interesate pe site-ul MT (www.mt.ro) și o perioadă de timp corespunzătoare a fost prevăzută pentru trimiterea de comentarii și sugestii. Din ianuarie 2006, prima versiune a POS Transport, precum și versiunile ulterioare au fost făcute publice pe site-ul MT, atât în română, cât și în engleză.

În conformitate cu legislația națională relevantă privind procesul SEA, în data de 15 ianuarie 2007 a fost organizată o reuniune de dezbatere publică, anunțul întâlnirii fiind publicat în mass-media și pe site-ul MT (www.mt.ro) cu 45 de zile înainte de întâlnire.

Comentariile primite în timpul procesului de consultare publică, răspunsul dat și modalitatea în care aceste comentarii au fost luate în considerare în POS Transport sunt prezentate în tabelul de mai jos. Nu au fost primite comentarii din partea publicului larg referitoare la Raportul de Mediu în timpul consultării publice. Autoritățile relevante și-au exprimat opinia și au formulat comentarii asupra Raportului de Mediu în timpul lucrărilor Grupului de Lucru, astfel încât versiunea finală a Raportului a conținut contribuția acestora. Opinia Institutului de Sănătate Publică a fost solicitată încă o dată în timpul consultării publice. Răspunsurile sunt incluse în tabel, după cum urmează:

Nume/ Organizație	Întrebare / Comentariu	Răspuns / Cum a fost luat(ă) în considerare în POS Transport
Andreia Petcu / WWF – Programul Dunăre - Carpați România	Sunt prezentate principalele efecte ale prevederilor POST asupra apelor fără a se aminti lucrările hidrotehnice specifice (dragări, desecări etc.). Considerăm că acestea reprezintă o problemă importantă și propunem includerea lor în analiza efectelor	Comentariul este luat în considerare iar textul a fost modificat astfel: “efecte negative asupra ecosistemelor acvatice cauzate de lucrări hidrotehnice (dragări, desecări etc.)”
“-,,	Am înțeles că valoarea impactului evaluată pe scara de la 2 până la 2 reprezintă media opțiunilor diverșilor specialiști implicați în evaluare și că sunt foarte importante comentariile privind efectele care se regăsesc pe coloana din partea dreapta. Acesta este motivul pentru care vă sugerăm ca aceste comentarii să fie în concordanță cu scala. A. Dacă nu există nici o legătură directă, atunci valoarea ar trebui să fie 0, iar dacă există o legătură, atunci ar trebui să se	Observația este corectă. A. Concluziile evaluării efectelor DMI 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 în 0 (nici un efect). B. Nu este planificată achiziționarea nici unui motor sau echipament consumator de energie în cadrul acestui DMI. Ca atare evaluarea nu a fost modificata, totuși, în timpul lucrărilor legate de

	<p>precizeze valoarea corespunzătoare.</p> <p>B. Considerăm că există o legătură și că ar trebui corelat acest program cu strategia energetică care prevede creșterea consumului de biocombustibili până la 2% din totalul combustibilului consumat.</p>	<p>activitățile planificate, există posibilitatea utilizării biocombustibililor, iar analiza a fost modificată cu următorul text: . “Datorită angajamentului național de a atinge o creștere de 2% a nivelului consumului de biocombustibili, există un potențial de încurajare a beneficiarilor să utilizeze acest tip de combustibil și să se acorde prioritate acestor tipuri de proiecte”.</p>
“-,,	<p>Comentariu privind recomandarea pentru DMI 1.3 Considerăm că trebuie evitată REGULARIZAREA ca recomandare, deoarece aceasta implică modificări majore, unele ireversibile ale albiei râurilor și fluviilor . Propunem reformularea:</p> <p>„Se recomandă ca lucrările structurale ce vizează modificarea albiei râurilor să se realizeze prin utilizarea de materiale și tehnologii ecologice. Pe de alta parte propunem ca atunci când un proiect impune modificări morfologice ireversibile, cu impact de mediu să fie impuse măsuri ecologice compensatorii (renaturalizarea altor zone, inundarea altor suprafețe etc.)</p>	<p>Comentariul a fost acceptat iar modificarea propusă a fost inclusă în text.</p>
“-,,	<p>În POST, la capitolul transport intermodal se face referire doar la segmentele rutier și feroviar, în timp ce în Raportul SEA pentru POST este inclusă și corelarea segmentelor de transport pe apă și feroviar. Considerăm că este necesară realizarea unei analize a beneficiilor de mediu înaintea realizării unor astfel de proiecte.</p>	<p>Transportul intermodal este considerat ca fiind mai ecologic, deoarece facilitează o mai bună conexiune între transportul de marfă și pasageri pe apă, căi ferate și rutier asigurând accesul și mai buna 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 DMI trebuie, chiar și așa, prioritizate în funcție de efectele asupra mediului.</p>
“-,,	<p>Directiva Cadru Ape (DCA)</p>	<p>Comentariul este acceptat. Echipa SEA</p>

	<p>trebuie integrată în cadrul programului TEN-T. Și anume, necesitatea ca proiectele, planurile și programele ce urmează a fi implementate să integreze clar cerințele DCA (ex: principiul nedeteriorării, 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.</p>	<p>nu are informații privind finalizarea planului de management al bazinului Dunării conform DCA. 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: - coordonarea proiectelor și a activităților planificate în cadrul POST în bazinul Dunării cu DCA și/sau planul de management al bazinului Dunărea; - elaborarea SEA pentru setul complet de activități din cadrul axei prioritare TEN-T 18 în România.</p>
<p>“-,,</p>	<p>Tot ca o recomandare generală ar trebui propusă o analiză care să arate raportul cost-beneficiu pentru mediul înconjurător al dezvoltării diferitelor ramuri ale transportului și raportul optim între acestea luând în considerare și factorii de mediu.</p>	<p>Astfel de analize au fost deja realizate în diverse țări. Pe baza efectelor asupra mediului cele mai pozitive sunt considerate trenul, navigația și mijloacele și rețelele publice de transport. Oricum, analize suplimentare ale dezvoltării celor mai potrivite mijloace de transport pot fi realizate în cadrul sau în paralel cu dezvoltarea strategiei din cadrul DMI 4.3¹ „Minimizarea efectelor negative ale transportului asupra mediului”.</p>
<p>“-,,</p>	<p>În ceea ce privește indicatorii de mediu propuși, considerăm că unii dintre aceștia ar trebui reformulați pentru a permite o măsurare corectă a efectelor: 1. Pentru obiectivele de mediu relevante „Limitarea poluării apei datorate surselor de poluare punctiforme și difuze” și „Limitarea poluării punctiforme și difuze a solului”. Nu este relevant doar numărul de accidente, ci și cantitatea, toxicitatea și alte caracteristici ale substanțelor sunt la fel de</p>	<p>1. Tipul de poluare nu este direct legat de activitățile din cadrul POST. Datele privind poluanții deversați sunt colectate în mod regulat de către inspectoratele de mediu. Indicatorii privind numărul de accidente ar demonstra mai bine rezultatele POST, de aceea considerăm indicatorii ca relevanți. Monitorizarea POST nu ar trebui să înlocuiască monitorizarea APM, dar trebuie să reflecte cât de mult posibil activitățile 2 și 3 ale programului. Datorită volumului mare de măsurători și expertizei avansate a personalului necesară colectării acestor date ca și</p>

¹ DMI 4.3 a devenit DMI 3.3 în cadrul versiunii Aprilie 2007 a POST, în urma negocierilor cu CE.

	<p>importante.</p> <p>Anumite substanțe au volatilitate mare și se pot evapora foarte ușor, iar altele se pot infiltra sau transforma cu ușurință.</p> <p>2. Pentru obiectivul de mediu relevant „Protejarea și îmbunătățirea condițiilor și funcțiilor ecosistemelor terestre, acvatice și marine împotriva degradării antropogene, fragmentării habitatelor și defrișării”.</p> <p>Indicatorul „Creșterea nivelului de fragmentare a reliefului datorată POST” nu este relevant. Trebuie cunoscută în primul rând situația inițială.</p> <p>Indicatori sugerați: numărul de habitate afectate, starea și suprafața lor.</p> <p>3. Pentru obiectivul de mediu relevant „Conservarea diversității naturale a faunei, florei și habitatelor din ariile naturale protejate și din ariile potențiale ale rețelei Natura 2000” trebuie luate în considerare starea habitatelor, populațiilor și speciilor afectate, pe lângă suprafața afectată de infrastructura de transport.</p>	<p>necesității de a avea un număr redus de indicatori, sprijinim recomandările inițiale și am încuraja alte instituții responsabile cu managementul ariilor protejate și a siturilor Natura 2000 să monitorizeze aceste date sau să le includă în sistemul național de monitorizare, dar nu pentru a-l folosi la monitorizarea POST.</p>
<p>Dr. Fulga Mihaela și Dr. Emilia Maria NICIU, MD Șef secție Sănătatea în Relație cu Mediul, Institutul De Sănătate Publică, București</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</p>	<p>PO nu include proiecte, ci strategii generale privind implementarea obiectivelor.</p> <p>În timpul ESM (SEA) scala de evaluare evidențiată a fost folosită pentru estimarea semnificației potențiale a efectului asupra DMI, iar din evaluare nu se poate trage concluzia că proiectele vor avea efecte negative.</p> <p>Oricum, orice proiect aprobat în cadrul PO va trebui să se supună procedurii de EIM (Evaluare a Impactului asupra Mediului) în baza legislației naționale, prin care se așteaptă ca efectele asupra</p>

	starea de sănătate a populației să fie protejată și cel puțin menținută la starea inițială.	sănătății și mediului să fie minimizate sau ca măsuri de eliminare să fie propuse, discutate și aprobate, totodată și pentru faza de construcție.
“-,,	Remarca pentru textul referitor la impacturile deversărilor accidentale din trafic în apă “Toxic-periculoase”	Textul a fost modificat după cum urmează: „deversări pe sol și în apă, generate de vehicule ce transportă substanțe nocive, foarte toxice pentru om și natură”.
“-,,	Numărul de comentarii privind principalele aspecte de mediu	Majoritatea comentariilor au fost acceptate, cu unele excepții unde s-a considerat că sunt prea multe detalii pentru nivelul general al PO.
“-,,	Numărul de comentarii privind reformularea obiectivelor de mediu relevante	Obiectivele de mediu relevante au fost adoptate la a doua întâlnire a Grupului de Lucru SEA (scoping meeting) și nu pot fi modificate în această etapă.
“-,,	Din punct de vedere al evaluării impactului proiectelor asupra stării de sănătate a populației, este posibil să fie acceptate ca proiecte eligibile doar în cazul în care impactul este negativ (-) față de momentul inițierii lui (date la momentul zero)	Evaluarea (estimarea) nu s-a referit la proiecte, ci la DMI, de aceea evaluarea experților indică doar efectele preliminare și nu o estimare finală a efectelor, și nu pentru oricare dintre proiecte sau orice DMI. În ESM (SEA) este important să se evalueze toate incertitudinile și opțiunile, de aceea evaluarea generală este rezumată în evaluarea cumulată și sunt propuse măsuri de diminuare a impactului, tabelul 7.
“-,,	Comentarii referitoare la evaluarea efectelor asupra obiectivelor relevante de mediu și în special asupra obiectivului “Protejarea și îmbunătățirea sănătății publice prin implementarea de măsuri ce vizează prevenirea poluării”	Înțelegem atenția pentru sănătatea umană, deși orice activitate economică are un efect negativ asupra mediului (mai lung sau mai scurt, reversibil sau ireversibil). Măsuri de atenuare au fost propuse pentru minimizarea, compensarea sau prevenirea acestor efecte în cel mai înalt grad, dar măsuri specifice pentru fiecare proiect nu pot fi sugerate la nivelul ESM, ci vor apărea doar la nivelul fiecărui proiect. ESM (SEA) poate doar să atragă atenția asupra acestor riscuri.
“-,,	Indicații asupra potențialelor efecte negative	Evaluarea oferită în tabelul 6 urmărește să identifice potențialele efecte negative. Acesta fiind scopul analizei. Nu poate fi exclusă descrierea

		impactului negativ. Experții au încercat să descrie cât mai detaliat posibil efectele în timpul avut la dispoziție, dar este posibil să se fi omis unele aspecte.
“-,,	Comentariile privind informații asupra potențialelor efecte negative trebuie eliminate	Informațiile incluse în tabel indică domeniile unde trebuie acordată o atenție deosebită în timpul EIM cu scopul de a stabili măsuri de minimizare, reducere și eliminare a efectelor negative. Trebuie menționate aici altfel nu va fi clar de ce este necesară EIM sau stabilirea unor măsuri obligatorii de minimizare și protecție.
“-,,	A fost recomandată includerea indicatorilor de sănătate a populației: mortalitate și morbiditate în acea zonă	Acceptată cu explicația ca ESM (SEA) recomandă utilizarea acestui indicator pentru proiecte în zonele de poluare cu “puncte fierbinți”, deoarece indicatorii nu vor reflecta probabil efectele PO în totalitate când activitățile din alte sectoare se vor intensifica ca urmare a dezvoltărilor anticipate.
“-,,	Sugestii privind indicatorii	Acceptate.

Notă: În perioada ianuarie 2006 – ianuarie 2007, diverse comentarii / recomandări au fost făcute de public (în timpul consultării și a ședinței publice), de către autoritățile relevante (în special în timpul lucrărilor Grupului de Lucru), de evaluatorii ex-ante (inclusiv evaluatorii SEA) și de Comisia Europeană. Aceste poziții și remarci au fost analizate de Autoritatea de Management și au fost luate în considerare în versiunea din 31 ianuarie 2007 a POS- Transport.

4. CUM AU FOST AVUTE ÎN VEDERE CONSIDERAȚIILE PRIVIND MEDIUL ÎN POST

POST este instrumentul care dezvoltă obiectivele Cadrelui Național Strategic de Referință (CNSR), stabilind priorități, deziderate și alocarea de fonduri pentru dezvoltarea sectorului de transport în România.

Obiectivul global al Programului Operațional Sectorial de Transport (POST) este de a „promova 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.”

Principalele obiective specifice ale POST, analizate în Raportul de Mediu, au fost următoarele:

- Promovarea circulației internaționale și de tranzit a persoanelor și bunurilor în România prin asigurarea de conexiuni pentru portul Constanța, precum și Grecia, Bulgaria și Turcia, 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 modurile de transport, bazat pe avantajul competitiv al fiecăruia, prin încurajarea dezvoltării sectoarelor de transport feroviar, naval și inter-modal;
- Promovarea dezvoltării durabile în special prin minimizarea efectelor adverse ale transportului asupra mediului și îmbunătățirea siguranței traficului.

Pentru a se atinge aceste obiective, următoarele axe prioritare și domenii majore de intervenție au fost identificate și analizate în Raportul de Mediu:

<u>Axele Prioritare POST</u>	<u>Domenii majore de intervenție</u>
Axa prioritară 1: Modernizarea și dezvoltarea axelor prioritare TEN-T	1.1 Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii rutiere de-a lungul Axei prioritare TEN-T nr. 7
	1.2 Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de cale ferată de-a lungul Axei prioritare TEN-T nr. 22
	1.3 Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii navale de-a lungul Axei prioritare TEN-T nr. 18
Axa prioritară 2: Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii naționale de transport în afara Axelor prioritare TEN-T	2.1 Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii rutiere
	2.2 Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de cale ferată
	2.3 Modernizarea și dezvoltarea porturilor maritime și fluviale
	2.4 Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de transport aerian
Axa prioritară 3²: Modernizarea materialului rulant de cale ferată dedicat călătorilor pentru rețelele de cale ferată națională și TEN-T	3.1³ Modernizarea materialului rulant de cale ferată dedicat călătorilor cu trenuri de generație nouă
Axa prioritară 4:	4.1 Promovarea transportului inter-modal

² În cadrul versiunii Aprilie 2007 a POST, AP 3 a fost eliminată, activitățile prevăzute pentru DMI 3.1 fiind incluse în cadrul DMI 2.2, în urma negocierilor cu CE.

³ Idem.

Dezvoltarea durabilă a sectorului Transport	4.2 Îmbunătățirea siguranței traficului pentru toate modurile de transport
	4.3 Minimizarea efectelor adverse ale transporturilor asupra mediului

În scopul evaluării efectelor de mediu a POS Transport, a fost selectat și formulat un număr relevant de aspecte și obiective de mediu, având ca punct de pornire obligațiile naționale și internaționale (europene și globale) pe care România le are în domeniul mediului.

Pe baza acestei declarații, echipa SEA a făcut propuneri pentru implementarea și modificarea măsurilor prevăzute pentru domeniile majore de intervenție și de asemenea, sugerează condițiile de implementare.

Recomandările propuse în Raportul de Mediu bazate pe evaluarea domeniilor majore de intervenție și modalitatea în care au fost luate în considerație la îmbunătățirea POS Transport sunt prezentate în tabelul de mai jos:

Recomandări	Cum au fost luate în considerare în POS Transport sau alte documente conexe
Completarea „Analizei situației actuale” cu o secțiune separată dedicată analizei situației mediului determinată de problemele apărute în sectorul transporturilor	Acest capitol a fost îmbunătățit conform recomandărilor.
Completarea și modificarea părții descriptive a POST, inclusiv a analizei SWOT	Acest capitol a fost completat și modificat conform recomandărilor.
Completarea și modificarea obiectivului global și a obiectivelor specifice din cadrul POST cu sublinierea obiectivului de dezvoltare durabilă în sectorul de transport	Obiectivul global și obiectivele specifice din cadrul POST au fost completate și modificate în conformitate cu recomandările.
Modificarea formulării unora dintre Axele prioritare prin sublinierea obiectivului de dezvoltare durabilă în sectorul de transport	Axele prioritare din cadrul POST au fost completate și modificate în conformitate cu recomandările.
Modificarea formulării unora dintre domeniile majore de intervenție pentru a întări potențialul progres al acțiunilor avute în vedere către dezvoltarea durabilă	Nu a fost întreprinsă nici o acțiune, având în vedere că schimbarea denumirii axei prioritare a fost considerată suficientă pentru a sublinia obiectivul de dezvoltare durabilă.
Toate proiectele trebuie să aibă EIM, cu	Recomandarea a fost luată în considerație pe

accent pe alternativele care reduc orice posibil impact semnificativ pentru Natura 2000 și fragmentarea reliefului	deplin în criteriile de selecție ale proiectelor. Toate proiectele de investiții sub POS Transport vor urma procedura EIM în conformitate cu legislația națională, care transpune Directiva EIM, cu amendamentele ulterioare; de asemenea, avizul Natura 2000 este necesar pentru toate proiectele de infrastructură.
Se va acorda sprijin prioritar investițiilor care promovează cele mai bune tehnologii disponibile.	Această recomandare este luată în considerație pentru toate domeniile de intervenție din cadrul POST și în particular în serviciile de transport inteligent (ITS).
Se va acorda sprijin prioritar investițiilor care promovează minimizarea consumului de energie, sporirea eficienței energetice și reducerea consumului de energie (ex: petrol și gaz) și reutilizarea resurselor naturale	Această recomandare este luată în considerație pentru toate domeniile de intervenție din cadrul POST și în particular în serviciile transportului de călători pe cale ferată.
Proiectele care au în vedere dezvoltarea transportului public vor avea prioritate (ex: transportul pe calea ferată versus transportul rutier și promovarea transportului public)	Axa prioritară 3 ⁴ - Modernizarea materialului rulant de cale ferată dedicat călătorilor pentru rețelele de cale ferată națională și TEN-T – va conduce la echilibrarea tuturor modurilor de transport. Aceasta va duce la rapiditate, siguranță și o calitate superioară a serviciilor la standarde europene de inter-operabilitate pentru călătoriile naționale și internaționale pe calea ferată prin modernizarea materialului rulant, astfel încât să permită eficacitatea față de creșterea transportului rutier de călători.
Proiectele prioritizate folosind criteriile de selecție de mediu propuse în Raportul de Mediu vor avea prioritate la finanțarea POST	Recomandarea este inclusă în cadrul criteriilor de selecție a proiectelor.

O altă importantă recomandare a fost propunerea pentru monitorizarea efectelor asupra mediului pe parcursul implementării POST și propunerea criteriilor de mediu care vor ajuta la evaluarea performanțelor de mediu ale proiectele propuse pentru finanțarea din POST. Se anticipează că integrarea indicatorilor și criteriilor de mediu în cadrul implementării și monitorizării generale a programului POST va duce la alocarea fondurilor UE către activități cu efecte pozitive de mediu și la minimizarea efectelor adverse.

Raportul de Mediu a oferit recomandări utile care au fost luate în considerație în versiunea finală a POS Transport.

⁴ În cadrul versiunii Aprilie 2007 a POST, AP 3 a fost eliminată, activitățile prevăzute pentru DMI 3.1 fiind incluse în cadrul DMI 2.2, în urma negocierilor cu CE.

5. OPȚIUNI ALTERNATIVE

Legislația relevantă – atât Directiva 2001/42/EC, cât și Hotărârea Guvernului nr. 1076/2004, solicită ca alternative rezonabile ale programului să fie luate în considerare în cadrul SEA.

Următoarele alternative la POS Transport au fost analizate în timpul procesului SEA:

- Alternativa zero – fără implementarea POS Transport;
- Prima alternativă – varianta POS Transport elaborată în decembrie 2005;
- A doua alternativă – varianta POS Transport elaborată în aprilie 2006;
- A treia alternativă – varianta POS Transport elaborată în noiembrie 2006.

Diferența principală între aceste alternative constă în definirea obiectivelor, axelor prioritare și a domeniilor majore de intervenție.

Diferitele versiuni ale POST diferă prin scop. Versiunii din 2005 îi lipsea obiectivul „Promovarea dezvoltării durabile în special prin minimizarea efectelor adverse ale transportului asupra mediului și îmbunătățirea siguranței” și DMI 4.3⁵ din cadrul Axei prioritare 4 „Dezvoltarea durabilă a sectorului de transport”⁶ numită „Minimizarea efectelor adverse ale transportului asupra mediului”.

Evaluarea domeniului major de intervenție „Minimizarea efectelor adverse ale transportului asupra mediului” propusă în versiunile ulterioare ale POST arată că această intervenție ca și adăugarea unui obiectiv separat al POST privind dezvoltarea transportului durabil va avea probabil efecte de mediu semnificative iar includerea sa îmbunătățește balanța totală a efectelor pozitive și adverse ale POST.

Comparând aceste versiuni ale POST ajungem la concluzia că ultimele versiuni ale POST (aprilie și noiembrie 2006) vor avea probabil mai multe efecte pozitive asupra mediului decât cea anterioară (2005), deoarece:

- noul obiectiv “ Promovarea dezvoltării durabile în special prin minimizarea efectelor adverse ale transportului asupra mediului și îmbunătățirea siguranței” introdus în POST va îmbunătăți cu certitudine siguranța mediului în cadrul sectorului de transport;
- DMI 4.3⁷ “ Minimizarea efectelor adverse ale transportului asupra mediului” va avea probabil efecte pozitive semnificative prin extinderea activităților din cadrul axei prioritare 4⁸, în comparație cu propunerea inițială;
- ultima versiune facilitează o mai bună integrare a dezvoltării durabile și mediului în POST.

Experții au luat în considerare următoarea abordare în analizarea alternativelor POST. În cazul programării Fondurilor Structurale ,POS - urile reprezintă programe având o singură variantă și varianta zero, “fără POS” corespunde situației inițiale , pre - existența față de elaborarea

⁵ DMI 4.3 a devenit DMI 3.3 în cadrul versiunii Aprilie 2007 a POST, în urma negocierilor cu CE.

⁶ AP 4 „Dezvoltarea durabilă a sectorului de transport” a devenit AP 3 „Modernizarea sectorului de transport în scopul îmbunătățirii protecției mediului, a sănătății umane și a siguranței pasagerilor” în cadrul versiunii Aprilie 2007 a POST, în urma negocierilor cu CE.

⁷ DMI 4.3 a devenit DMI 3.3 în cadrul versiunii Aprilie 2007 a POST, în urma negocierilor cu CE.

⁸ AP 4 a devenit AP 3 în cadrul versiunii Aprilie 2007 a POST, în urma negocierilor cu CE.

respectivului document programatic. Varianta “fără POS” a fost examinată în Raportul de Mediu, 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 majore de intervenție.

Analiza a fost făcută urmând Ghidul Directivei SEA a CE “Implementarea Directivei 2001/42 privind evaluarea efectelor anumitor planuri și programe asupra mediului”, care pune la dispoziție explicații clare privind tratarea alternativelor în procesul de elaborare al planului sau programului. Abordarea prezentată în Ghid a dat posibilitatea echipei SEA, datorită procesului de programare și a disponibilității de timp, să se axeze pe program ca alternativă de bază și să rafineze opțiunile privind nivelurile interne ale 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 POST și a formulat recomandări pentru alegerea formulării optime a acestora (din punctul de vedere al mediului).

Versiunea Raportului de Mediu a fost finalizată la data de 15 noiembrie 2006 și conținea analiza alternativelor POS Transport menționate mai sus.

Versiunea finală a POS Transport și Raportul de Mediu au fost puse la dispoziția publicului spre consultare la sfârșitul lunii noiembrie 2006. Comentariile primite au fost luate în considerare în versiunea finală a POS Transport, elaborată după ce a avut loc dezbateră publică.

C). Descriere măsurilor pe parcursul monitorizării

Monitorizarea efectelor și impactului asupra mediului este un proces vital al oricărui plan sau program strategic. Ajută nu numai la urmărirea corespunzătoare a considerațiilor de mediu identificate de evaluarea ex-ante, dar și la semnalarea problemelor potențiale care pot rezulta din proiectele propuse, care nu au fost identificate în timpul proceselor de evaluare ex-ante (atât SEA, cât și EIA). Procesul de monitorizare va permite de asemenea implementarea promptă a unor măsuri efective de corectare.

Monitorizarea de mediu este cerută în fazele de construire și operare a proiectelor realizate în cadrul POS Transport. Obiectivele principale ale monitorizării de mediu 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 POST) pentru întreprinderea unor acțiuni preventive suplimentare,
- monitorizarea efectelor întregului program asupra mediului.

În principiu, este acceptată ideea că monitorizarea indicatorilor de mediu la nivel național și regional, face dificilă distingerea impactului de mediu avut de POS Transport de impactele altor activități /intervenții (ex. proiecte finanțate din alte surse decât POS Transport).

Monitorizarea efectelor semnificative ale POST asupra mediului va urmări îndeaproape abordarea utilizată pentru sistemul general de monitorizare a factorilor de mediu din România. Cele două principii care ghidează monitorizarea sunt:

- Nevoia unei abordări simple, dar robuste, ușor de utilizat;
- Nevoia unei abordări colective între partenerii implicați în implementarea programului.

Actorii relevanți implicați în monitorizarea factorilor și efectelor de mediu includ: agențiile naționale, regionale și locale de protecție a mediului, Administrația Națională “Apele Române”, autoritățile locale.

Este, astfel, important ca monitorizarea efectelor semnificative asupra mediului să fie inclusă în cadrul general de monitorizare, pentru a se asigura că procesul de monitorizare oferă informații pentru managementul și revizuirea POST, precum și pentru a realiza colectarea datelor în cel mai eficient mod posibil.

Sistemul de monitorizare va ține cont de obiectivele de mediu relevante specificate în Raportul de Mediu. Aceste obiective reprezintă domenii și teme de mediu care pot fi influențate în mod substanțial de implementarea POS Transport.

În conformitate cu recomandările SEA, în vederea monitorizării impactului asupra mediului al POS Transport, o serie de indicatori de mediu au fost propuși pentru fiecare obiectiv relevant de mediu. Indicatorii de monitorizare vor fi utilizați pentru monitorizarea efectelor asupra mediului, pe baza caracteristicilor proiectelor selectate pentru finanțare. Obiectivele de mediu folosite în cadrul evaluării și selecției proiectului vor fi folosite în continuare pentru monitorizarea proiectului. Prin monitorizarea și cuantificarea rezultatelor monitorizării pe fiecare proiect, se va

Ministerul Transporturilor
Autoritate de Management pentru Programul Operațional Sectorial de Transport 2007-2013

realiza, apoi, o estimare a tuturor efectelor de mediu produse prin implementarea POS Transport asupra obiectivelor de mediu relevante.

Datele de monitorizare privind efectele POS Transport asupra mediului ar trebui solicitate de Autoritatea de Management și furnizate de beneficiarii proiectelor, anual și împreună cu rapoartele finale ale proiectelor, la finalizarea implementării acestora, cel puțin. Datele de mediu trebuie rezumate și interpretate în rapoartele de evaluare interimare și ex-post, într-un capitol separat, care va urma rezultatele SEA, secțiunea de mediu și sisteme de monitorizare.

Având la bază recomandările SEA, măsurile avute în vedere pentru monitorizarea efectelor POS Transport sunt prezentate în tabelul de mai jos:

Măsura de monitorizare	Termen limită	Instituția responsabilă
Măsurile luate înainte de aprobarea POS Transport		
Încorporarea indicatorilor de mediu relevanți propuși de SEA în sistemul global de monitorizare a POS Transport	Acțiune corelată cu dezvoltarea SMIS / elaborarea procedurii de monitorizare pentru POS Transport Martie 2007	Ministerul Economiei și Finanțelor / Autoritatea de Management pentru POS Transport
Conectarea sistemului de monitorizare la sistemul de evaluare și selecție a proiectelor ex: utilizarea aceluiași obiective de mediu/ indicatori pentru evaluarea și selecția proiectelor și de asemenea pentru monitorizarea ulterioară a proiectelor.	Martie 2007 (Conectare realizată prin intermediul procedurilor de monitorizare și selecție a proiectelor/ghidul pentru aplicanți).	Autoritatea de Management pentru POS Transport
Corelarea monitorizării POS Transport cu monitorizarea proiectelor individuale, adică sintetizarea rezultatelor monitorizării de la nivel de proiect pentru a se estima efectele globale ale POS Transport asupra obiectivelor de mediu relevante.	Acțiunea va fi corelată cu dezvoltarea SMIS (care asigură agregarea datelor de la nivel de proiect la nivel de program)	Autoritatea de Management pentru POS Transport
Elaborarea criteriilor de selecție pentru proiecte, incluzând evaluarea proiectelor, bazate pe indicatorii de mediu propuși de echipa SEA	Criteriile de selecție includ considerații de mediu (vor fi propuse spre aprobare Comitetului de Monitorizare)	Autoritatea de Management pentru POS Transport
Asigurarea de personal suficient și dezvoltarea capacității profesionale în domeniul protecției mediului pentru monitorizarea POS Transport	Instruirea continuă a personalului (cu ajutorul programelor de pre-aderare și a POST, dar și a bugetului guvernamental)	Autoritatea de Management pentru POS Transport

Ministerul Transporturilor
Autoritate de Management pentru Programul Operațional Sectorial de Transport 2007-2013

Informarea adecvată a potențialilor aplicanți în ceea ce privește problemele de mediu și asupra posibilelor influențe asupra mediului pe care le pot avea proiectele propuse	Elaborarea și diseminarea ghidului pentru aplicanți – corelat cu organizarea depunerilor de oferte - Campanii de informare - Ghidul pentru aplicanți	Autoritatea de Management pentru POS Transport
Participarea ONG-urilor de mediu la Comitetul de Monitorizare	Selectarea reprezentanților ONG-urilor februarie – martie 2007	Autoritatea de Management pentru POS Transport
Verificarea măsurilor luate pentru a compensa posibilele efecte negative asupra mediului; verificări regulate vor fi făcute la nivel de proiect (on the spot checks). Acțiunea este corelată cu sistemul de monitorizare al autorităților relevante.	Anual	Autoritatea de Management pentru POS Transport
Monitorizarea indicatorilor de mediu (în special la baza agregării datelor de la nivel de proiect)	Conform termenelor stabilite în procedura de monitorizare și raportare a POS Transport	Autoritatea de Management pentru POS Transport
Publicarea rezultatelor operațiunilor POS pe site-ul AM	Anual, după aprobarea Raportului de implementare a POS Transport privind progresul operațiunilor POS Evaluare ex-post pentru totalitatea efectelor POST asupra mediului (2015)	Autoritatea de Management pentru POS Transport

Rapoartele operațiunilor de monitorizare a mediului vor fi realizate cu regularitate de unitățile responsabile din Autoritățile de Management.

Raportarea privind problemele de monitorizare de mediu va fi realizată în conformitate cu procedurile și instrumentele existente de monitorizare, stabilite de cadrul normativ. Colectarea datelor de mediu va folosi, pe cât posibil, SMIS (Single Management Information System), ceea ce permite agregarea de jos în sus a indicatorilor de mediu la nivel de proiect. În plus, informații statistice relevante (Raportul privind Starea Mediului, Anuarul Statistic Român) vor fi utilizate în cadrul unui context relevant. Raportul ex-post relevant va fi, de asemenea, folosit.

Conform art. 27, paragraful 3 al Hotărârii de Guvern nr. 1076/2006, Autoritatea de Management pentru POS Transport va trimite anual autorității de mediu competente, respectiv Direcției Generale Evaluare Impact, Controlul Poluării un raport anual privind rezultatele măsurilor de monitorizare prezentate mai sus. Acest raport va fi compilat din datele existente de monitorizare a POST și din alte surse, urmând să fie utilizat de asemenea și pentru întocmirea Raportului Anual de Implementare a POST.

D). Informarea publicului și autorităților relevante

Așa cum se menționează în *Declarația privind modul în care considerațiile privind mediul au fost avute în vedere* (Capitolul B), anunțurile oficiale pentru consultarea publică au fost publicate pe 27 și 30 noiembrie 2006 într-un cotidian central și pe site-ul MT (împreună cu proiectul Raportului de Mediu), cu 45 zile înainte de întâlnirea stabilită pentru 15 ianuarie 2007.

De asemenea, în-afară de publicul larg, principalele instituții consultate au fost cele din cadrul Grupului de Lucru SEA alcătuit din reprezentanți ai ministerelor relevante – MT, MMDD, Ministerul Internelor și Reformei Administrative, Ministerul Economiei și Finanțelor, MSP - Institutul de Sănătate Publică, Autoritatea Națională pentru Reglementarea și Monitorizarea Achizițiilor Publice și ONG-uri.

În continuare este redată *Minuta consultării publice* din data de 15 ianuarie 2007.

Minuta Consultării Publice (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.

DI. 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.