



UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale
2014-2020

RAPORT DE MEDIU

PROGRAMUL TRANSPORT 2021- 2027

CONTRACTOR: MOTT MACDONALD

REF. NO. 421300B/AP/MV/...

**ASISTENȚĂ ÎN PREGĂTIREA EVALUĂRII STRATEGICE DE MEDIU
PENTRU 4 PROGRAME**

AA-010560-001



European
Investment
Bank

The EU bank

Fișa de control a documentului

Versiunea	Data	Elaborat de	Revizuit de	Aprobat de
0	21.09.2022	Valentina COMAN Adrian JURAVLEA Silvia BORLEA – NKE Theodor LUPEI – NKE Răzvan DUMITRU – NKE Alexandra DOBA – NKE Marius NISTORESCU – NKE Alina UNGUREANU Denisa BURCIOIU Romeo FARCASANU
1	03.10.2022	Marius NISTORESCU – NKE Silvia BORLEA – NKE Alexandra DOBA – NKE Răzvan DUMITRU – NKE Theodor LUPEI – NKE Valentina COMAN Adrian JURAVLEA Alina UNGUREANU Denisa BURCIOIU Romeo FARCASANU		
2	14.11.2022	Marius NISTORESCU – NKE Silvia BORLEA – NKE Alexandra DOBA – NKE Răzvan DUMITRU – NKE Theodor LUPEI – NKE Valentina COMAN Adrian JURAVLEA Alina UNGUREANU Denisa BURCIOIU Romeo FARCASANU		

Beneficiar:		Ministerul Transporturilor și Infrastructurii	
Data Raportului	predării	21.09.2022	Versiunea 0 – Grup de lucru 2
Data Raportului	predării	03.10.2022	Versiunea 1 – Draft dezbatere publică
Data Raportului	predării	14.11.2022	Versiunea 2 – Draft dezbatere publică revizuit

Cuprins

Abrevieri și aronime.....	12
1. Introducere	14
2. Expunerea conținutului și a obiectivelor principale ale PT 2021-2027 și a relației cu alte planuri și programe relevante	15
2.1 Contextul actual	15
2.2 Scurtă prezentare a zonei de implementare a programului	15
2.3 Structura Programului Transport 2021-2027	17
2.4 Principalele obiective propuse prin PT 2021-2027	17
2.5 Relația cu alte planuri și programe relevante.....	28
3. Aspecte relevante ale stării actuale a mediului și ale evoluției probabile în situația neimplementării programului.....	35
3.1 Starea actuală a mediului.....	35
3.1.1 Aspecte generale	35
3.1.2 Biodiversitate.....	35
3.1.3 Populația și sănătatea umană.....	67
3.1.4 Sol	80
3.1.5 Apă	84
3.1.6 Aer.....	90
3.1.7 Factori climatici.....	97
3.1.8 Valori materiale	108
3.1.9 Patrimoniul cultural.....	116
3.1.10 Peisaj.....	122
3.1.11 Eficiență energetică.....	125
3.1.12 Managementul riscurilor	127
3.1.13 Economie circulară.....	134
3.2 Evoluția stării mediului în situația neimplementării programului	137
4. Caracteristicile de mediu ale zonelor posibil a fi afectate semnificativ de implementarea PT	145
5. Probleme de mediu existente relevante PT 2021-2027.....	148
6. Obiectivele de protecția mediului stabilite la nivel național, comunitar sau internațional, care sunt relevante pentru PT 2021-2027.....	151
7. Potențiale efecte semnificative asupra mediului.....	152

7.1	Metodologia de evaluare.....	152
7.2	Efectele asupra mediului generate de implementarea PT 2021-2027.....	153
7.2.1	Analiza privind obiectivele și prioritățile programului	153
7.2.2	Evaluarea compatibilității între obiectivele PT 2021-2027 și obiectivele relevante de mediu (obiectivele SEA)	154
7.2.3	Evaluarea compatibilității dintre obiectivele PT 2021-2027	155
7.2.4	Concluziile Studiului de Evaluare Adecvată.....	155
7.2.5	Evaluarea efectelor generate de Prioritățile PT	156
7.2.6	Evaluarea tipurilor de acțiuni propuse în cadrul PT 2021-2027	163
7.2.6.1	Evaluare biodiversitate	163
7.2.6.2	Evaluare populație și sănătate umană	207
7.2.6.3	Evaluare sol.....	211
7.2.6.4	Evaluare apă	218
7.2.6.5	Evaluare aer	225
7.2.6.6	Evaluare factori climatici	231
7.2.6.7	Evaluare valori materiale.....	236
7.2.6.8	Evaluare patrimoniul cultural.....	236
7.2.6.9	Evaluare peisaj.....	241
7.2.6.10	Evaluare eficiență energetică.....	244
7.2.6.11	Evaluare managementul riscurilor.....	244
7.2.6.12	Evaluare economie circulară.....	250
7.2.6.13	Evaluarea tipurilor de acțiuni	250
8.	Efecte potențiale semnificative pentru mediu și sănătate în context transfrontieră.....	258
9.	Măsuri propuse pentru a preveni, reduce și compensa cât de complet orice posibil efect advers asupra mediului al PT 2021-2027	261
10.	Expunerea motivelor care au condus la selectarea variantei alese.....	270
10.1	Evaluarea alternativelor/variantelor PT 2021-2027.....	270
10.2	Dificultăți.....	271
11.	Măsuri avute în vedere pentru monitorizarea efectelor semnificative ale implementării PT 2021-2027.....	272
12.	Rezumat nontehnic	275
13.	Bibliografie selectivă	289
14.	Anexe	291

INDEX TABELE

Tabelul nr. 2-1 Structura Programului Transport 2021-2027	18
Tabelul nr. 2-2 Relația cu alte planuri și programe a PT 2021-2027	29
Tabelul nr. 3-1 Nivelul presiunilor legate de infrastructura de transport identificate în siturile Natura 2000 din România	61
Tabelul nr. 3-2 Numărul deceselor premature ca urmare a expunerii la emisiile de poluanți ai aerului în 2016 și 2018 (Sursa: Air quality in Europe - 2020 Report)	72
Tabelul nr. 3-3 Efecte ale zgomotului asupra sănătății umane	74
Tabelul nr. 3-4 Procentul populației din România expusă la un nivel de zgomot ≥ 55 dB în anul 2017 (Sursa: EEA, 2020)	75
Tabelul nr. 3-5 Evoluția procentuală a accidentelor rutier în funcție de locație și rezultat (Sursa MAI 2021)	79
Tabelul nr. 4-1 Tipurile de zone posibil a fi afectate semnificativ de implementarea PT, precum și caracteristicile acestora.....	146
Tabelul nr. 5-1 Probleme de mediu existente relevante pentru PT	148
Tabelul nr. 6-1 Obiective relevante de mediu pentru PT 2021-2027	151
Tabelul nr. 7-1 Analiza compatibilității dintre obiectivele PT și obiectivele SEA.....	154
Tabelul nr. 7-2 Evaluarea priorităților PT 2021-2027 în relație cu ORM.....	157
Tabelul nr. 7-3 Justificare evaluare priorități PT	158
Tabelul nr. 7-4 Tipurile de arii protejate de interes național și internațional intersectate de proiectele de infrastructură	174
Tabelul nr. 7-5 Analiza amplasării proiectelor PT în raport cu zonele de liniște de la nivel național	182
Tabelul nr. 7-6 Proiectele de infrastructură propuse prin PT și zonel de poluare luminoasă în care se află acestea.....	190
Tabelul nr. 7-7 Legendă CLC 2018.....	215
Tabelul nr. 7-8 Ponderea de sol cu fertilitate ridicată ocupată de proiectele PT, raportat la lungimea totală a acestora.....	216
Tabelul nr. 7-9 Suprafețele ocupate sol conform CLC 2018.....	216
Tabelul nr. 7-10 Proiect PT ce se suprapun pe soluri cu fertilitate moderată.....	216
Tabelul nr. 7-11 Matricea utilizată pentru evaluarea probabilității de apariție a unui impact asupra corpurilor de apă, din punct de vedere al stării ecologice.....	219
Tabelul nr. 7-12 Matricea utilizată pentru evaluarea probabilității de apariție a unui impact asupra corpurilor de apă, din punct de vedere al stării chimice.....	219
Tabelul nr. 7-13 Potențiala contribuție a proiectelor de infrastructură rutieră la calitatea aerului.....	229
Tabelul nr. 7-14 Rezultatele analizei spațiale a proiectele PT cu elementele patrimoniului cultural	240
Tabelul nr. 7-15 Evaluarea tipurilor de acțiuni	251

Tabelul nr. 9-1 Măsurile de prevenire, evitare și reducere a efectelor potențial semnificative ale implementării PT 2021-2027	262
---	-----

INDEX FIGURI

Figura nr. 2-1 Localizarea zonei programului	16
Figura nr. 2-2 Structura și legătura dintre elementele PT 2021-2027 (PT – Programul Transport; OP – Obiectiv de politică; P – Prioritate; A – Acțiune)	27
Figura nr. 3-1 Dinamica numărului de situri Natura 2000 în România (Sursa: Natura 2000 Barometer).....	37
Figura nr. 3-2 Dinamica suprafețelor siturilor Natura 2000 în România (Sursa: Natura 2000 Barometer) ..	37
Figura nr. 3-3 Dinamica suprafeței marine a siturilor Natura 2000 în România (Sursa: Natura 2000 Barometer)	38
Figura nr. 3-4 Arii naturale protejate din România (Sursa: limitele ariilor naturale protejate publicate de MMAP)	39
Figura nr. 3-5 Ariile naturale protejate din zona programului (Sursa: Raport privind starea mediului în România 2020).....	40
Figura nr. 3-6 Arii naturale protejate din vecinătatea României.....	41
Figura nr. 3-7 Situri Ramsar din România	42
Figura nr. 3-8 Starea de conservare a habitatelor în statele membre UE (Sursa: Agenția Europeană de Mediu)	43
Figura nr. 3-9 Tendința stării de conservare a speciilor din România (Sursa: Agenția Europeană de Mediu)	44
Figura nr. 3-10 Localizarea pădurilor virgine și cvasivirgine din România (Sursa: MMAP).....	46
Figura nr. 3-11 Harta elaborată în cadrul proiectului NaturRegio	48
Figura nr. 3-12 Rezultatele proiectului ConnectGREEN.....	49
Figura nr. 3-13 Exemple de specii de plante invazive de-a lungul infrastructurilor de transport și în zonele de derulare a lucrărilor pentru execuția lucrărilor.....	51
Figura nr. 3-14 Distribuția a speciilor de plante alogene invazive în raport cu căile rutiere și feroviare, gări, porturi, aeroporturi, vămi (primul an de inventariere) (sursa: https://zenodo.org/record/6577809#.YzQB2HZBxPY)	52
Figura nr. 3-15 Poluarea luminoasă la nivelul României (sursa: Noul Atlas mondial al luminozității artificiale a cerului).....	54
Figura nr. 3-16 Comparatie a nivelului radianței în anul 2021 (imagine sus) și anul 2012 (imagine jos) (Sursa: www.lightpollutionmap.info).....	55
Figura nr. 3-17 Ecoductele construite pentru supratraversarea autostrăzii Lugoj – Deva (sursa: economedia.ro , Google Street View)	57
Figura nr. 3-18 Nivelul de mortalitate raportat la numărul de km (Sursa: Hlavac, V., Andel, P., Matousova, J., Dostal, I., & Stmad, M. (2019). <i>Wildlife and Traffic in the Carpathians</i> . TransGREEN)	58

Figura nr. 3-19 Victime accidentale ale traficului rutier și feroviar	59
Figura nr. 3-20 Dinamica populației în România (Sursa: INS) și proiecția populației în orizontul anilor 2040, 2060, 2080, 2100 (Sursa: Tendințe sociale, 2019).....	67
Figura nr. 3-21 Dinamica procentelor claselor de vârstă (Sursa INS)	68
Figura nr. 3-22 Rata sporului natural (Sursa: INS)	69
Figura nr. 3-23 Evoluția sărăciei relative în perioada 2007-2020 la nivelul României (%) (Sursa INS)	70
Figura nr. 3-24 Distribuția zonelor marginalizate la nivelul României (Sursa Atlasul Zonelor Rurale Marginalizate și al Dezvoltării Umane Locale din România).....	71
Figura nr. 3-25 Numărul de depășiri anuale ale valorii limită zilnice a concentrațiilor de PM10	73
Figura nr. 3-26 Nivel de zgomot la nivelul României (Sursa EEA)	74
Figura nr. 3-27 Populația expusă la zgomot la nivel European (Sursa: Agenția Europeană de Mediu)	75
Figura nr. 3-28 Evoluția numărului de decese în urma accidentelor rutiere din 2010-2020 (Sursa MAI 2021)	77
Figura nr. 3-29 Decese la milion de locuitori - din accidente rutiere (Sursa: European Commission (2022) Annual statistical report on road safety in the EU, 2021).....	78
Figura nr. 3-30 Evoluția procentuală a accidentelor rutiere grave și a consecințelor acestora în 2020 față de 2010	80
Figura nr. 3-31 Evoluția căilor de comunicație și căilor ferate din România în perioada 2000-2014 (Sursa TempOnline)	81
Figura nr. 3-32 Conținutul de carbon organic din sol (fertilitatea solului) (Sursa: LUCAS)	82
Figura nr. 3-33 Utilizarea terenurilor (CLC 2018)	83
Figura nr. 3-34 Reprezentarea grafică a resurselor de apă de suprafață în România	84
Figura nr. 3-35 Potențialul/starea corpurilor de apă de suprafață din România (Sursa: ANAR)	85
Figura nr. 3-36 Starea chimică a cursurilor de apă de suprafață România (Sursa: ANAR)	86
Figura nr. 3-37 Starea chimică a corpurilor de apă subterană România (Sursa: ANAR).....	87
Figura nr. 3-38 Presiuni hidromorfologice potențial semnificative și nesemnificative la nivel național România (Sursa ANAR).....	88
Figura nr. 3-39 Betonarea albiei unui râu în zona unui podeț de cale ferată. Râul își continuă curgerea pe sub plăcile de beton, însă continuitatea ecologică pentru fauna acvatică este întreruptă	89
Figura nr. 3-40 Lucrări temporare în albie la construcția unei infrastructuri rutiere noi. Acestea produc modificări temporare atât la nivelul substratului cât și al parametrilor fizico-chimici ai corpului de apă	90
Figura nr. 3-41 Media anuală pentru NO2 la nivelul zonei programului în 2018	92
Figura nr. 3-42 Media anuală pentru NOx la nivelul zonei programului în 2018	93
Figura nr. 3-43 Media anuală pentru PM10 la nivelul zonei programului în 2018	94
Figura nr. 3-44 Media anuală pentru PM2.5 la nivelul zonei programului în 2018	95
Figura nr. 3-45 Media maximă zilnică/8h de O ₃ la nivelul zonei programului în 2018.....	96
Figura nr. 3-46 Evoluția emisiilor GES din 1989 până în 2019 în România (Sursa: United Nations Climate Change).....	97

Figura nr. 3-47 Emisiile de GES provenite din transportul intern în România (1000 tone de CO ₂) (Sursa: Strategia CRESC, 2015)	99
Figura nr. 3-48 Evoluția și proiecțiile emisiilor GES (kt CO ₂ e) provenite din transport la nivel României (Sursa: Agenția Europeană de Mediu, EEA greenhouse gas projections - data viewer — European Environment Agency (europa.eu))	100
Figura nr. 3-49 Harta emisiilor de CO ₂ pe rețeaua de drumuri naționale și autostrăzi (Kg/km/Zi (media zilnică anulă) - 2019 (Sursa: https://cestrin.ro/)	101
Figura nr. 3-50 Temperatura maximă a lunii Iulie în 2050 (Sursa: World Clim)	104
Figura nr. 3-51 Temperatura minimă a lunii Ianuarie 2050 (Sursa: World Clim)	105
Figura nr. 3-52 Evoluția cantităților anuale de precipitații în 2050 (Sursa: World Clim)	106
Figura nr. 3-53 Precipitații anuale în 2050 (Sursa: World Clim)	107
Figura nr. 3-54 Lungimea drumurilor publice la nivel național (Sursa: INS, calcul propriu)	109
Figura nr. 3-55 Vechimea parcului auto în România (Sursa: DRPCIV, calcul propriu)	110
Figura nr. 3-56 Lungimea căilor ferate în România (Sursa INS, calcul propriu)	111
Figura nr. 3-57 Lungimea căilor ferate în regiunile de dezvoltare ale României (Sursa INS)	111
Figura nr. 3-58 Evoluția transportului portuar de mărfuri în perioada 2008-2021 (Sursa INS)	112
Figura nr. 3-59 Alternative de mobilitate București (stânga transportul în comun, dreapta transport personal) Sursa: Google Maps, accesat în data de 26.09.2022	114
Figura nr. 3-60 Transportul de mărfuri, pe moduri de transport - Mărfuri transportate (mii tone) (Sursa INS)	115
Figura nr. 3-61 Transportul de pasageri pe moduri de transport (Sursa INS)	116
Figura nr. 3-62 Elemente ale patrimoniului cultural din România (sursa ANCPI)	118
Figura nr. 3-63 Situri arheologice din România (sursa Institutul Național al Patrimoniului)	119
Figura nr. 3-64 Tipuri de peisaj din zona programului	123
Figura nr. 3-65 Gadul de fragmentare al peisajului în zona programului	124
Figura nr. 3-66 Consumul final energetic în sectorul transport	125
Figura nr. 3-67 Ponderea consumului de energie al sectorului de transport raportat la consumul total de energie în perioada 2012 - 2016 (Sursa: Tendințele eficienței energetice și politici în ROMÂNIA, 2019)	125
Figura nr. 3-68 Ponderea energiei regenerabile în totalul consumului de energie în transporturi (Sursa: INS)	126
Figura nr. 3-69 Consumul de energie pe tip de combustibil (Sursa EEA, 2016)	126
Figura nr. 3-70 Consumul de biocombustibil ca procent din consumul total de combustibil folosit în transport (Sursa INS)	127
Figura nr. 3-71 Evoluția înmatriculărilor vehiculelor electrice și hibride (Sursa INS)	127
Figura nr. 3-72 Riscul de producere a inundațiilor în România (Sursa: OMS)	128
Figura nr. 3-73 Riscul de apariție a alunecărilor de teren	129
Figura nr. 3-74 Zonele cu risc de producere a cutremurelor din România (Sursa: https://mobe.infp.ro/)	130

Figura nr. 3-75 Probabilitate de producere a incendiilor de pădure	131
Figura nr. 3-76 Locația amplasamentele SEVESO la nivelul României (Sursa: MMAP)	133
Figura nr. 3-77 Gradul de valorificare a anvelopelor (Sursa RSM).....	134
Figura nr. 3-78 Deșeuri menajere în apropierea căii ferate (sursa https://clubferoviar.ro/gunoaiele-de-pe-calea-ferata/)	135
Figura nr. 3-79 Campania de igienizare derulată de CNAIR pe autostrăzi, drumuri naționale și parcări (sursa https://trans.info/ro)	135
Figura nr. 3-80 Campania CFR de colectare a deșeurilor din lungul căii ferate (sursa: CFR Infrastructură, https://www.facebook.com/894054857296050/posts/5502652169769606/)	136
Figura nr. 7-1 Clase de evaluare tipuri de priorități.....	152
Figura nr. 7-2 Clase de evaluare a efectelor.....	153
Figura nr. 7-3 Rezultatele evaluării între obiectivele programului și obiectivele SEA.....	154
Figura nr. 7-4 Evaluarea compatibilității dintre obiectivele specifice ale programului	155
Figura nr. 7-5 Zonele de infrastructură verde de la nivelul României, în raport cu proiectele PT	164
Figura nr. 7-6 Amplasarea proiectelor de infrastructură în raport cu siturile Natura 2000.....	169
Figura nr. 7-7 Amplasarea proiectelor din PT în raport cu ariile naturale protejate de interes național	172
Figura nr. 7-8 Amplasarea proiectelor din PT în raport cu ariile naturale protejate de interes internațional.....	173
Figura nr. 7-9 Suprapunerea dintre proiectele PT și zonele forestiere	175
Figura nr. 7-10 Amplasarea pădurilor virgine și cvasivirgine în raport cu proiectele incluse în PT	177
Figura nr. 7-11 Zonele de coridor ecologic intersectate de proiectele de infrastructură incluse în PT.....	179
Figura nr. 7-12 Distribuția proiectelor incluse în PT în raport cu zonele de liniște	181
Figura nr. 7-13 Distribuția estimată a zgomotului subacvatic continuu, pe baza densității traficului maritim din 2017 (Sursa: Agenția Europeană de mediu, 2020).....	188
Figura nr. 7-14 Amplasarea proiectelor propuse prin PT în raport cu diferitele zone de luminozitate	189
Figura nr. 7-15 Abundența speciilor invazive de plante în raport cu proiectele de infrastructură incluse în PT.....	194
Figura nr. 7-16 Suprapunerea proiectelor PT cu zonele marginalizate	208
Figura nr. 7-17 Amplasarea zonele de liniște de la nivel național în raport cu proiectele PT	210
Figura nr. 7-18 Exemplu de realizare a unui proiect de infrastructură în vecinătatea zonelor locuite.....	211
Figura nr. 7-19 Suprapunerea proiectelor incluse în PT cu fertilitatea solului în funcție de conținutul de carbon organic din sol.....	212
Figura nr. 7-20 Suprapunerea proiectelor PT de infrastructură rutieră cu CLC 2018.....	213
Figura nr. 7-21 Suprapunerea proiectelor PT feroviare și navale cu CLC 2018.....	214
Figura nr. 7-22 Suprapunerea proiectelor incluse în PT (inclusiv proiecte fazate) cu corpurile de apă de suprafață	220
Figura nr. 7-23 Suprapunerea proiectelor PT cu mediile anuale înregistrate pentru PM10 în anul 2018 ..	226

Figura nr. 7-24 Suprapunerea proiectelor PT cu mediile anuale înregistrate pentru NO ₂ în anul 2018	227
Figura nr. 7-25 Suprapunerea proiectelor PT cu mediile anuale înregistrate pentru NO _x în anul 2018	228
Figura nr. 7-26 Suprapunerea proiectelor propuse prin PT cu temperatura maximă în luna Iulie în 2050	232
Figura nr. 7-27 Suprapunerea proiectelor propuse prin PT cu temperatura minimă în luna Ianuarie în 2050	233
Figura nr. 7-28 Suprapunerea proiectelor propuse prin PT cu precipitațiile anuale în 2050	234
Figura nr. 7-29 Suprapunerea proiectelor propuse prin PT cu evoluția cantităților de precipitații în 2050.	235
Figura nr. 7-30 Suprapunerea proiectelor PT cu elementele patrimoniului cultural (Sursa datelor: ANCPPI)	238
Figura nr. 7-31 Suprapunerea proiectelor PT cu siturile arheologice (Sursa datelor: Institutul Național al Patrimoniului)	239
Figura nr. 7-32 Suprapunerea proiectelor propuse prin PT și gradul de fragmentare al peisajului	243
Figura nr. 7-33 Amplasare proiectelor propuse în PT și riscul de alunecări de teren	245
Figura nr. 7-34 Amplasarea proiectelor propuse în PT și probabilitatea de apariție a incendiilor de pădure	246
Figura nr. 7-35 Suprapunerea proiectelor propuse în PT cu indicele de risc de inundații (Sursa: OMS) ..	247
Figura nr. 7-36 Suprapunerea proiectelor propuse în PT cu zonele inundabile din România (Sursa: ANAR)	248
Figura nr. 7-37 Amplasarea proiectelor propuse prin PT în raport cu obiectivele SEVESO	249
Figura nr. 10-1 Prima versiune a PT – Pondere alocare financiară pe priorități	270
Figura nr. 10-2 Ultima versiune a PT (alternativa aleasă) – Pondere alocare financiară pe priorități	270

Abrevieri și aronime

ABA – Administrație Bazinală de Apă
AMPT – Autoritatea de management PT
ANPM – Agenția Națională pentru Protecția Mediului
ANAR – Administrația Națională Apele Române
ANCPI – Agenția Națională de Cadastru și Publicitate Imobiliară
CE – Comisia Europeană
CLC – Corine land cover (Acoperirea terenului Corine)
dB - decibeli
DRPCIV - Direcția regim permise de conducere și înmatriculare a vehiculelor
EA – Evaluare Adecvată
ENI – Instrumentul European de Vecinătate
GES – Gaze cu Efect de Seră
HG – Hotărâre de guvern
IGSU – Inspectoratul General pentru Situații de Urgență
INS – Institutul Național de Statistică
IT – Infrastructură de transport
LULUCF – Land Use, Land-Use Change and Forestry (Utilizarea terenurilor, schimbarea utilizării terenurilor și silvicultură)
MAB – Man and the Biosphere (Omul și Biosfera)
MAI – Ministerul Afacerilor Interne
MIPE – Ministerul Investițiilor și Proiectelor Europene
MMAP – Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor
MPGT – Master Planul General de Transport al României
MTI – Ministerul Transporturilor și Infrastructurii
ORM – Obiective relevante de mediu
PI – Programul Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport
PM10 – Particule cu diametrul de 10 micrometri sau mai puțin
PM2.5 – Particule de 2,5 micrometri sau mai puțin
PNA – Planul Național de Acțiune
PNIESC – Planul Național Integrat în domeniul Energiei și Schimbărilor Climatice
PNRR – Planul Național de Redresare și Reziliență
PDD – Programul Dezvoltare Durabilă 2021-2027
POIM – Programul Operațional Infrastructură Mare 2014-2020
PT – Programul Transport 2021-2027
PPPDEI – Plan pentru Prevenirea, Protecția și Diminuarea Efectelor Inundațiilor
RAN – Repertoriul Arheologic Național
RM – Raport de mediu
RO – România
SCI – Sit de importanță comunitară
SEA – Evaluare Strategică de Mediu
SNDDR – Strategia Națională pentru Dezvoltarea Durabilă a României
SPA – Sit de protecție specială avifaunistică
SSS – Short Sea Shipping (Transport maritim pe distanțe scurte)
SUERD – Strategia UE pentru Regiunea Dunării

TEN-T - Trans-European Transport Network (Rețeaua transeuropeană de transport)

TERM – Mecanismul de raportare în domeniul transportului și al mediului

TFUE – Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene

UE – Uniunea Europeană

UNESCO – Organizația Națiunilor Unite pentru Educație, Știință și Cultură

USAMV – Universitatea de Științe Agronomice și Medicină Veterinară din București

VO – Variantă de ocolire

1. Introducere

Raportul de față reprezintă Raportul de mediu pentru Evaluarea Strategică de Mediu a Programului Transport (PT) 2021-2027.

Lucrarea a fost elaborată de EPC Consultanță de Mediu SRL, înscrisă în Registrul experților atestați pentru elaborarea de studii de mediu, la poziția nr. 334/11.08.2022, pentru elaborarea de Rapoarte de mediu (RM), Rapoarte privind impactul asupra mediului (RIM), Bilanțuri de mediu (BM), Rapoarte de amplasament (RA/RSR) și Studii de evaluare adecvată (EA).

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii (MTI) va îndeplini rolul de Autoritate de Management pentru Programul Transport 2021-2027.

În conformitate cu HG nr. 1076/2004 privind stabilirea procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri și programe, MTI și-a asumat calitatea de titular al PT 2021-2027 și a demarat procedura de evaluare de mediu, prin depunerea primei versiuni a programului la autoritatea competentă pentru protecția mediului (Ministerului Mediului, Apelor și Pădurilor - MMAP), pentru a se decide dacă PT se supune procedurii evaluării de mediu (Adresa nr. 6812/17.02.2022 înregistrată de MMAP).

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

Raportul de mediu a fost elaborat în conformitate cu cerințele de conținut ale Anexei nr. 2 a HG nr. 1076/2004 privind stabilirea procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri și programe.

La elaborarea Raportului de mediu s-au luat în considerare actele normative în vigoare cu referire la protecția mediului, ghiduri și manuale, dintre care amintim:

- ⊗ „Manual privind aplicarea procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri și programe”, elaborat de MMGA și ANPM, aprobat prin Ordinul nr. 117/2006;
- ⊗ „Ghidul generic privind Evaluare de mediu pentru planuri și programe”, elaborat în cadrul proiectului EuropeAid/121491/D/SER/RO (PHARE 2004/016 – 772.03.03) „Întărirea capacității instituționale pentru implementarea și punerea în aplicare a Directivei SEA și a Directivei de Raportare”;
- ⊗ Ordonanța de Urgență nr. 195/2005 privind protecția mediului, cu modificările și completările ulterioare;
- ⊗ Legea nr. 107/1996 a apelor, cu modificările și completările ulterioare;
- ⊗ Legea nr. 104/2011 privind calitatea aerului înconjurător, cu modificările și completările ulterioare;
- ⊗ Ordinul nr. 119/2014 pentru aprobarea Normelor de igienă și sănătate publică privind mediul de viață al populației, emis de Ministerul Sănătății;
- ⊗ Legea nr. 422/2001 privind protejarea monumentelor istorice, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- ⊗ Legea nr. 22/2001 de ratificare a Convenției privind evaluarea impactului de mediu în context transfrontieră, adoptată la Espoo la 25 februarie 1991 (M.Of., Partea I nr. 105 din 01/03/2001).

2. Expunerea conținutului și a obiectivelor principale ale PT 2021-2027 și a relației cu alte planuri și programe relevante

2.1 Contextul actual

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

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

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).

PT s-a format ținând cont de o serie de probleme și provocări ale sectorului de transport din România, o parte din acestea fiind identificate de CE în cadrul exercițiilor Semestrului European, iar o parte identificate de RO în cadrul MPGT/PI.

Din punct de vedere strategic, PT se corelează cu POIM 2014-2020 fiind o continuare logică a intervențiilor începute în acest program și a căror eligibilitate continuă în perioada 2021 -2027.

2.2 Scurtă prezentare a zonei de implementare a programului

Zona programului este reprezentată de România, 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. De asemenea, prin poziția sa la intersecția paralelei de 45° latitudine nordică și a meridianului de 25° longitudine estică, suprafața țării noastre se poziționează în partea centrală a emisferei nordice.

Din punct de vedere geopolitic formează granițe cu cinci țări. Cele cinci țări cu care se învecinează sunt următoarele:

- Ucraina (nord și est);
- Republica Moldova (est și nord-est);
- Bulgaria (sud);
- Serbia (sud-vest);
- Ungaria (nord-vest).

Localizarea proiectelor propuse în PT 2021-2027 este reprezentată în figura următoare.

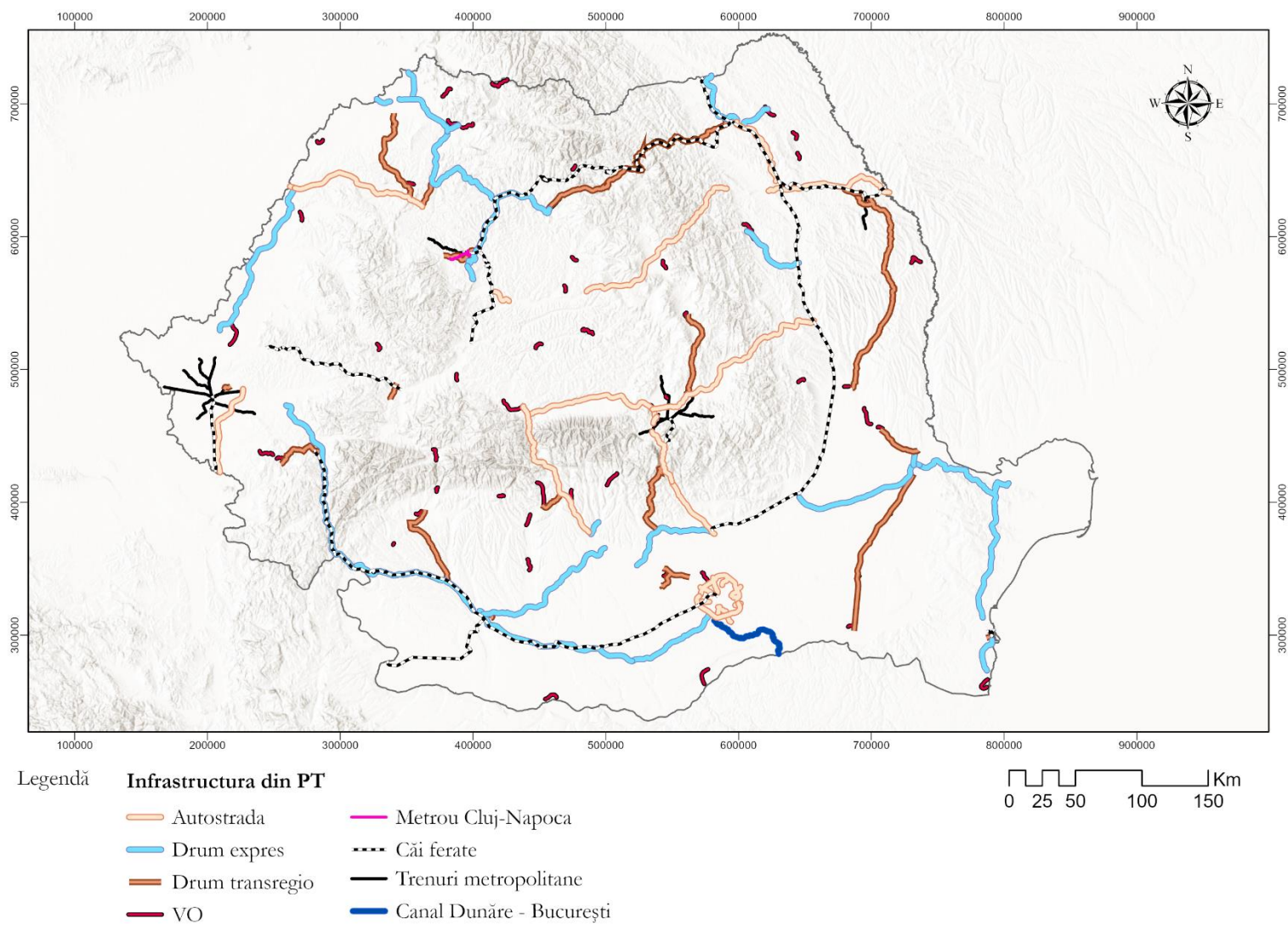


Figura nr. 2-1 Localizarea zonei programului

2.3 Structura Programului Transport 2021-2027

Programul Transport 2021-2027 este un document strategic, care conform ultimei versiuni, este structurat în următoarele capitole:

- Strategia programului: sunt prezentate principalele provocări în materie de dezvoltare, viziunea și obiectivul programului;
- Justificarea obiectivelor specifice: sunt prezentate și explicate cele 2 obiective de politică și cele 3 obiective specifice ale programului;
- Condiții favorizante: sunt prezentate 8 priorități cu tipurile de acțiuni aferente, necesare pentru implementarea programului;
- Autorități responsabile de program;
- Parteneriat;
- Comunicare și vizibilitate: descrierea metodelor de informare a populației;
- Anexe.

2.4 Principalele obiective propuse prin PT 2021-2027

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

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

În tabelul următor este prezentată structura Programului Transport (PT) 2021-2027, ce cuprinde prioritățile, obiectivele de politică, obiectivele specifice și tipurile de acțiuni.

Tabelul nr. 2-1 Structura Programului Transport 2021-2027

Obiectiv de politică	Obiective specifice	Priorități	COD	Tipuri de acțiuni
OP3 - A more connected Europe enhancing mobility	3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale	Prioritatea 1. Îmbunătățirea conectivității primare rutiere	A1.	Proiecte realizate în perioada 2014-2020: Proiecte realizate care răspund condițiilor de eligibilitate ale acestei priorități (exemplificativ, dar fără a se limita la: Autostrada Sibiu-Pitești (loturile 1,4,5))
			A2.	Proiect nou de investiții: Autostrada Pitești-Sibiu (loturile 2,3)
			A3.	Proiecte realizate în perioada 2014-2020: Proiecte realizate care răspund condițiilor de eligibilitate ale acestei priorități (exemplificativ, dar fără a se limita la: Centură București Sud și proiectele conexe)
			A4.	Proiecte realizate în perioada 2014-2020: Proiecte realizate care răspund condițiilor de eligibilitate ale acestei priorități (exemplificativ, dar fără a se limita la: Drum de mare viteză Pitești-Craiova)
			A5.	Proiecte realizate în perioada 2014-2020: Proiecte realizate care răspund condițiilor de eligibilitate ale acestei priorități (exemplificativ, dar fără a se limita la: Autostrada Transilvania)
			A6.	Proiect nou de investiții: Poarta Sălajului – Biharia
			A7.	Proiect nou de investiții: Autostrada Ploiești-Comarnic-Brașov
			A8.	Proiect nou de investiții: Autostrada Sibiu – Brașov
			A9.	Proiect nou de investiții: Legătura rutieră rapidă Arad – Oradea
			A10.	Proiect nou de investiții: Legătura rutieră rapidă București - Alexandria (faza 1 din București - Craiova)
			A11.	Proiect nou de investiții: Orbital București (drumurile de centură și drumurile de conectivitate)
			A12.	Proiect nou de investiții: Autostrada Tg. Neamț - Iași - Ungheni (Moțca - Ungheni)
			A13.	Proiect nou de investiții: Autostrada Brașov - Bacău (inclusiv Bypass Brașov Nord)
			A14.	Proiect nou de investiții: Legătura rutieră rapidă Pașcani - Suceava – Siret
			A15.	Proiect nou de investiții: Autostrada Tg.Mureș - Tg. Neamț (faza 1 din Miercurea Nirajului - Leghin)
			A16.	Proiect nou de investiții: Legătura rutieră rapidă Craiova - Filași - Dr.Tr.Severin (faza 1)
			A17.	Proiect nou de investiții: Legătura rutieră rapidă Dr.Tr.Severin - Caransebeș – Lugoj (faza 1)
			A18.	Proiect de rezervă: Legătura rutieră rapidă Timișoara – Moravița
			A19.	Proiect de rezervă: Legătura rutieră rapidă Macin – Tulcea (+drum de accesibilitate Delta Dunării) - Constanta (faza 1)
		A20.	Proiect de rezervă: Legătura rutieră rapidă Dej - Baia Mare – Halmeu	
		A21.	Proiect de rezervă: Legătura rutieră rapidă Baia Mare - Satu Mare	
		A22.	Proiect de rezervă: Legătura rutieră rapidă Cluj-Napoca (Apahida) – Dej	
		A23.	Proiect de rezervă: Legătura rutieră rapidă Buzău – Brăila	
		A24.	Drumuri expres de conectivitate: A1 - Pitești – Mioveni	
		A25.	Drumuri expres de conectivitate: Alternativa Techirghiol (A2/A4 - Olimp)	
		Prioritatea 2. Îmbunătățirea		

Obiectiv de politică	Obiective specifice	Priorități	COD	Tipuri de acțiuni
		conectivității secundare rutiere	A26.	Drumuri de conectivitate și transregio: A8 - Lețcani Vest - Centura Iași (profil 2+2)
			A27.	Drumuri de conectivitate și transregio: DX - Centura Craiova Est (profil 2+2)
			A28.	Drumuri de conectivitate și transregio: A1 - Timișoara - Aeroport Traian Vuia/DNCT (profil 2+2)
			A29.	Drumuri de conectivitate și transregio: Rm. Vâlcea - Tigveni - A1 (profil 2+2, 2+1, 1+1)
			A30.	Drumuri de conectivitate și transregio: Tg. Jiu - Filiași - DX2 (profil 2+2)
			A31.	Drumuri de conectivitate și transregio: Centura Metropolitană Cluj-Napoca (Gilău - A3 - Cluj-Napoca - Apahida - DX4) (profil 2+2)
			A32.	Drumuri de conectivitate și transregio: A4 Cumpăna - DN39 Constanța
			A33.	Drumuri de conectivitate și transregio: A7 – Suceava – Bistrița (fără variante de ocolire V. Dornei, Câmpulung M., Frasin, G. Humorului)
			A34.	Drumuri de conectivitate și transregio: Tudor Vladimirescu – Galați (+drum de legătură DX)
			A35.	VO Sibiu Sud
			A36.	VO Rm. Vâlcea
			A37.	VO Giurgiu
			A38.	VO Zalău
			A39.	VO Câmpulung
			A40.	VO Sighișoara
			A41.	VO Mangalia
			A42.	VO Tg. Mureș
			A43.	VO Sebeș
			A44.	VO Arad (Reg. Dezvoltare V)
			A45.	VO Petroșani (Reg. Dezvoltare V)
			A46.	VO Huși (Reg. Dezvoltare NE)
			A47.	VO Bumbești-Jiu (Reg. Dezvoltare SV)
			A48.	VO Ardud (Reg. Dezvoltare NV)
			A49.	Drumuri expres de conectivitate: DX4 - Dej – Bistrița
			A50.	Drumuri expres de conectivitate: A7 - Suceava – Botoșani
			A51.	Drumuri expres de conectivitate: A7 - Bacău - Piatra Neamț
			A52.	Drumuri expres de conectivitate: A1 - Găești - Târgoviște - Ploiești - A3
			A53.	Drumuri expres de conectivitate: Limita B/I – Târgoviște
	A54.	Drumuri de conectivitate și transregio: Hunedoara - Sântuhalm - A1 (profil 2+2)		
	A55.	Drumuri de conectivitate și transregio: Blaj - Teiuș - A10 (profil 1+1)		
	A56.	Drumuri de conectivitate și transregio: DX4 - Jibou - Românași - A3 (profil 2+2)		
		3.2 Dezvoltarea și creșterea unei mobilități naționale, regionale și locale durabile, reziliente la schimbările climatice,		

Obiectiv de politică	Obiective specifice	Priorități	COD	Tipuri de acțiuni
	inteligente și intermodale, inclusiv îmbunătățirea accesului la TEN-T și a mobilității transfrontaliere		A57.	Drumuri de conectivitate și transregio: Slobozia - Drajna - A2 (profil 2+2)
			A58.	Drumuri de conectivitate și transregio: Călărași - Drajna Nouă - A2 (profil 1+1)
			A59.	Drumuri de conectivitate și transregio: Reșița - Caransebeș - DX2 (profil 1+1)
			A60.	Drumuri de conectivitate și transregio: Vaslui - Iași - A8 (profil 1+1)
			A61.	Drumuri de conectivitate și transregio: Miercurea Ciuc - Sf. Gheorghe - Chichiș - A13 (profil 1+1)
			A62.	Drumuri de conectivitate și transregio: A1 - Titu - Bâldana - DX9
			A63.	Drumuri de conectivitate și transregio: DX 9 - Târgoviște - Sinaia - A3
			A64.	VO Bistrița
			A65.	VO Vaslui
			A66.	VO Mediaș
			A67.	VO Botoșani
			A68.	VO Piatra Neamț
			A69.	VO Slobozia
			A70.	VO Gura Humorului
			A71.	VO Sfântu Gheorghe
			A72.	VO Frasin
			A73.	VO Miercurea Ciuc
			A74.	VO Băbeni
			A75.	VO Câmpulung Moldovenesc
			A76.	VO Pucioasa
			A77.	VO Vatra Dornei
			A78.	VO Valea lui Mihai
			A79.	VO Baia Mare (Reg. Dezv. NV)
			A80.	VO Curtea de Argeș (Reg. Dezv. S)
			A81.	VO Reșița (Reg. Dezv. V)
			A82.	VO Călărași (Reg. Dezv. S)
			A83.	VO Bufta (Reg. Dezv. BI)
			A84.	VO Cosmești (Reg. Dezv. SE)
A85.	VO Reghin (Reg. Dezv. C)			
A86.	VO Sînmartin/Băile Felix (Reg. Dezv. NV)			

Obiectiv de politică	Obiective specifice	Priorități	COD	Tipuri de acțiuni
			A87.	VO Liești/Ivesti (Reg. Dezv. SE)
			A88.	VO Drăgășani (Reg. Dezv. SV)
			A89.	VO Păltinoasa (Reg. Dezv. NE)
			A90.	VO Brad (Reg. Dezv. V)
			A91.	VO Sighetu Marmăției (Reg. Dezv. NV)
			A92.	VO Hîrlău (Reg. Dezv. NE)
			A93.	VO Flămânzi (Reg. Dezv. NE)
			A94.	VO Gheorgheni (Reg. Dezv. C)
			A95.	VO Motru (Reg. Dezv. SV)
			A96.	VO Văleni (Reg. Dezv. NE)
			A97.	VO Bălești (Reg. Dezv. SV)
			A98.	VO Viziru (Reg. Dezv. SE)
			A99.	VO Bocșa (Reg. Dezv. V)
			A100.	VO Horezu (Reg. Dezv. SV)
			A101.	VO Negrești-Oaș (Reg. Dezv. NV)
			A102.	VO Năsăud (Reg. Dezv. NV)
			A103.	VO Tăuții-Măgherăuș (Reg. Dezv. NV)
			A104.	VO Corabia (Reg. Dezv. SV)
			A105.	VO Feldioara (Reg. Dezv. C)
			A106.	VO Fieni (Reg. Dezv. S)
			A107.	VO Sîngeorz-Băi (Reg. Dezv. NV)
			A108.	VO Vidra (Reg. Dezv. SE)
			A109.	VO Tudor Vladimirescu (Reg. Dezv. SE)
			A110.	VO Odobești (Reg. Dezv. S)
	3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și	Prioritatea 3. Creșterea siguranței rutiere	A111.	<p>Prin intermediul acestei priorități se vor finanța operațiuni de siguranță rutieră adresate secțiunilor de infrastructură rutieră situate pe rețeaua TEN-T ce vizează:</p> <ul style="list-style-type: none"> – 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 monitorizarea trafic, achiziționarea de sisteme pentru protejarea lucrătorilor, campanii de conștientizare etc; – Iluminat pe timp de noapte și dispozitive luminoase și reflectorizante;

Obiectiv de politică	Obiective specifice	Priorități	COD	Tipuri de acțiuni
	intermodale 3.2 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			<ul style="list-style-type: none"> - 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 – SF+PT și lucrări; - Îmbunătățirea condițiilor de siguranță pentru parcarile 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 pentru DRDP-urilor pentru intervenții punctuale.
	3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale	Prioritatea 4. Creșterea eficienței căilor ferate române	A112.	Proiecte realizate: Proiecte realizate care răspund condițiilor de eligibilitate ale acestei priorități (inclusiv dar fără a se limita la Radna- Gurasada – Simeria, dacă este cazul)
			A113.	Proiect nou de investiții: Predeal – Brașov
			A114.	Proiect nou de investiții: Craiova - Dr. Tr. Severin – Caransebeș
			A115.	Proiect nou de investiții: Teiuș - Cp. Turzii - Cluj-Napoca
			A116.	Proiect nou de investiții: Complexul feroviar Port Constanța – Palas
			A117.	Proiect nou de investiții: Complexul feroviar București, inclusiv dimensiunea metropolitană
			A118.	Proiect nou de investiții: Pașcani - Iași – Ungheni
			A119.	Proiect nou de investiții: Ploiești Triaj – Focșani – Roman – Pașcani - Dărmănești - Vicșani Frontieră
			A120.	Proiect nou de investiții: Reabilitare stații CF
			A121.	Proiect nou de investiții: Reabilitare poduri, podete, tuneluri
			A122.	Proiect nou de investiții: Modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferată
			A123.	Proiect nou de investiții: Proiect de creștere a vitezei peste 160 km/h pe sectoarele în operare

Obiectiv de politică	Obiective specifice	Priorități	COD	Tipuri de acțiuni
				unde parametrii tehnici și operaționali permit viteză crescută
			A124.	Proiect nou de investiții: Studiu pentru trenul de mare viteză (HSR)
			A125.	Proiect de rezervă: Craiova-București
			A126.	Proiect de rezervă: Craiova - Calafat
			A127.	Proiect de rezervă: Suceava - Ilva Mică
			A128.	Proiect de rezervă: Ilva Mică – Apahida
			A129.	Proiect de rezervă: Timișoara - Stamora Moravița frontieră
	3.2 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	Prioritatea 5. Creșterea atractivității transportului feroviar de călători	A130.	<p>Înnoirea parcului de material rulant pentru călători. Acțiunile prevăzute în această axă prioritară vor complementa intervențiile prevăzute în PNRR și în particular vor viza achiziția de rame electrice/zero emisii noi în conformitate cu Studiul de fezabilitate pentru achiziționarea materialului rulant pentru călători, distribuit pe baza contractelor de servicii publice atribuite în mod competitiv și operate pe liniile prevăzute în obligația pentru serviciul public din rețeaua feroviară din România.</p> <p>Concret intervențiile din această axă prioritară nu se vor suprapune achizițiilor prevăzute a se realiza în PNRR, ci vor viza continuarea achizițiilor demarate în perioada precedentă de programare (POIM) și finanțarea unor achiziții noi pentru a contribui la atingerea țintei de 99 trenuri noi ecologice aferente cuprinse în documentația de fezabilitate referitoare la următoarele servicii:</p> <p>-10 Servicii regionale care necesită 56 RE-R, + 6 unități de rezervă (11 %) = total 62 RE-R; și - 13 servicii inter-regionale care necesită 33 RE-IR, + 4 unități de rezervă (12 %) = total general de 37 RE-IR.</p> <p>Din cele 99 de trenuri este planificat ca minim 40 de trenuri să fie achiziționate prin intermediul acestei priorități.</p>
OP2 - A greener, low-carbon transitioning towards a net zero carbon economy and resilient Europe by promoting clean and fair energy transition, green	2.8 Promovarea mobilității urbane multimodale durabile, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon	Prioritatea 6. Dezvoltarea mobilității sustenabile în nodurile urbane	A131.	<p>Operațiunile finanțate prin intermediul acestei priorități vor viza:</p> <p>Pentru metroul București:</p> <p>Proiecte fazate: Proiecte fazate care răspund condițiilor de eligibilitate ale acestei priorități (exemplificativ Magistrala M2; Magistrale M6 Sud 1 Mai – Tokyo).</p> <p>Proiecte noi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. <p>Proiecte de rezervă:</p>

Obiectiv de politică	Obiective specifice	Priorități	COD	Tipuri de acțiuni
and blue investment, the circular economy, climate change mitigation and adaptation risk prevention and management, and sustainable urban mobility				<ul style="list-style-type: none"> Magistrala M7 București; Magistrala M8 București.
			A132.	<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> Dezvoltare/modernizarea infrastructurii destinate transportului feroviar metropolitan; Achiziția de material rulant sustenabil pentru serviciile feroviare de transport metropolitan; Dezvoltare facilităților multimodale pentru transportul de pasageri cu metroul / trenul metropolitan; <p>Elaborarea documentelor necesare pregătirii proiectelor de infrastructură de metrou și tren metropolitan din aria de eligibilitate a axei prioritare.</p>
OP3 - A more connected Europe by enhancing mobility	3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale	Prioritatea 7. și Dezvoltarea transportului naval multimodal	A133.	Proiecte fazate care răspund condițiilor de eligibilitate ale acestei priorități
			A134.	Lucrări hidrotehnice pentru eliminarea punctelor critice pentru navigație pe Dunăre și creșterea eficienței transportului naval pe canalele navigabile ale acesteia
			A135.	Îmbunătățirea navigației pe Dunăre și canalele navigabile ale acesteia, inclusiv a măsurilor de siguranță a navigației, în particular în punctul critic Bala
			A136.	Finalizarea Canalului Dunăre – București
			A137.	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)
			A138.	Asigurarea condițiilor optime de navigație în bazinele portuare prin dragaj
			A139.	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
			A140.	Dezvoltarea Modernizarea Portului Constanța, inclusiv a instalațiilor de combustibili alternativi (alimentare cu energie electrică la cheu, bunkeraj de hidrogen, metanol și amoniac)
			A141.	Dezvoltarea Serviciilor SSS (Short sea shipping) în Portul Constanța
			A142.	Elaborarea documentelor necesare pregătirii proiectelor de îmbunătățire a navigației din aria de eligibilitate a axei prioritare
			A143.	Derularea studiilor de fezabilitate pentru noi canale navigabile conform Programului Investițional
			A144.	Dezvoltarea terminalelor intermodale feroviar/rutier / Dezvoltarea de centre logistice multimodale
			A145.	Investiții în infrastructura de acces la centrele logistice multimodale
-	-	Prioritatea 8.	A146.	➤ Acțiuni suport pentru toate activitățile derulate de AMPT, inclusiv dar fără a se limita la:

Obiectiv de politică	Obiective specifice	Priorități	COD	Tipuri de acțiuni
		Asistență tehnică		<ul style="list-style-type: none"> o fundamentarea priorităților strategice și a deciziilor din implementarea AP/PO prin studii, analize, strategii etc. o elaborarea de metodologii, ghiduri, instrumente, manuale de bune practici, culegeri de spețe etc., orizontale sau specifice PO o sprijin pentru implementarea unor decizii adoptate la nivel european, cu impact asupra programării și implementării fondurilor o consultanță/expertiză necesară coordonării și controlului fondurilor și gestionării PO, inclusiv pentru monitorizarea în teren a proiectelor, o acțiuni ce vizează prevenirea fraudei și a corupției Acțiunile în acest sens vor lua în considerare elementele anti-fraudă stabilite în Secțiunea 9 a Acordului de Parteneriat.. o sprijin pentru autoevaluarea/evaluarea/gestionarea riscului de fraudă și implementarea/dezvoltarea instrumentelor specifice de evaluare a riscului, o sprijin pentru digitalizarea procedurilor de lucru ale PO precum și destinat utilizării opțiunilor de costuri simplificate, o sprijin pentru procesul de urmărire a pregătirii portofoliului de proiecte, precum și evaluarea, selecția, monitorizarea și verificarea proiectelor finanțate la nivelul PO o implementarea operațiunilor aferente instrumentelor financiare dezvoltate la nivelul PO o sprijin pentru elaborarea/actualizarea unor scheme de ajutor de stat pentru PO o organizarea și funcționarea optimă a Comitetelor de monitorizare pentru PO o organizarea și funcționarea funcției de selecție a proiectelor, inclusiv dezvoltarea instrumentelor informatice pentru urmărirea pregătirii proiectelor, o organizarea de evenimente (conferințe, rețele, reuniuni, grupuri de lucru, ateliere, vizite de studiu etc.) pe tematica fondurilor, atât la nivel orizontal, cât și specific PO o participarea la traininguri și evenimente organizate la nivel național sau european, legate de sau cu impact asupra fondurilor o orice alt tip de sprijin ad-hoc identificat ca fiind necesar în implementarea AP/PO o sprijin în procesul de închidere a perioadelor anterioare de programare 2007-2013 și 2014-2020. <ul style="list-style-type: none"> ➤ Acțiuni de informare și comunicare, inclusiv dar fără a se limita la: <ul style="list-style-type: none"> o activități de comunicare și publicitate despre implicarea fondurilor europene în dezvoltarea sectorului de transport din RO de interes pentru publicul larg și stakeholderii (inclusiv media), în scopul: promovării rezultatelor obținute în implementare, asigurării transparenței și vizibilității fondurilor, precum și creșterii gradului de conștientizare asupra impactului acestora la nivel național o activități de comunicare și informare pentru potențialii beneficiari și beneficiarii PO cu privire la oportunitățile de finanțare, modalitățile de accesare a fondurilor, apelurile lansate, inclusiv acordare de helpdesk și îndrumare pentru îndeplinirea acțiunilor de comunicare la nivelul

Obiectiv de politică	Obiective specifice	Priorități	COD	Tipuri de acțiuni
				<p>proiectelor implementate cu fonduri europene, cu accent pe promovarea operațiunilor de importanță strategică</p> <ul style="list-style-type: none"> o sprijinirea funcționării și întăririi capacității comunicatorilor PT. <ul style="list-style-type: none"> ➤ Acțiuni privind evaluare PT inclusiv , dar a fără a se limita la: o susținerea funcției de evaluare prin implementarea Planului de evaluare a AP o întărirea capacității de evaluare a personalului din unitățile de evaluare (training, asistență tehnică), precum și formarea beneficiarilor și personalului din sistemul de monitorizare a indicatorilor o îmbunătățirea accesării datelor din registrele administrative, construirea infrastructurii de date necesare procesului de evaluare a fondurilor, inclusiv dezvoltarea de instrumente statistice și de colectare date o sprijin specific pentru implementarea Planului de evaluare PT <ul style="list-style-type: none"> ➤ Studii, analize și propuneri de îmbunătățire a cadrului legislativ pentru creșterea eficienței implementării și exploatarea proiectelor de infrastructură de transport; ➤ Pregătirea perioadei post 2027 ➤ Susținerea cheltuielilor de operare și funcționare ale AMPT, inclusiv dar fără a se limita la o Asigurarea unui sediu funcțional al AMPT (închiriere/amenajare interioară), o Asigurarea performanței în coordonarea, gestionarea și controlul fondurilor prin asigurarea plății salariilor și stimulentele salariale și a contribuțiilor sociale pentru personalul AM cu atribuții în derularea programului în scopul motivării personalului din sistem implicat în pregătirea, contractarea, managementul, monitorizarea, evaluarea, informarea , rambursarea și controlul programului <p>Asistența tehnică necesară vizează, în principal, următoarele aspecte:</p> <ul style="list-style-type: none"> ❖ Sistemul de management și control al PT (evaluare, verificare achiziții publice, verificare tehnică și financiară, etc); ❖ Asistență la nivel de sector (cadrul metodologic aferent pregătirii proiectelor, legislație achiziții publice, etc.).

În figura următoare este prezentată structura Programului Transport precum și relațiile dintre obiectivele de politică, obiectivele specifice, priorități și tipurile de acțiuni.

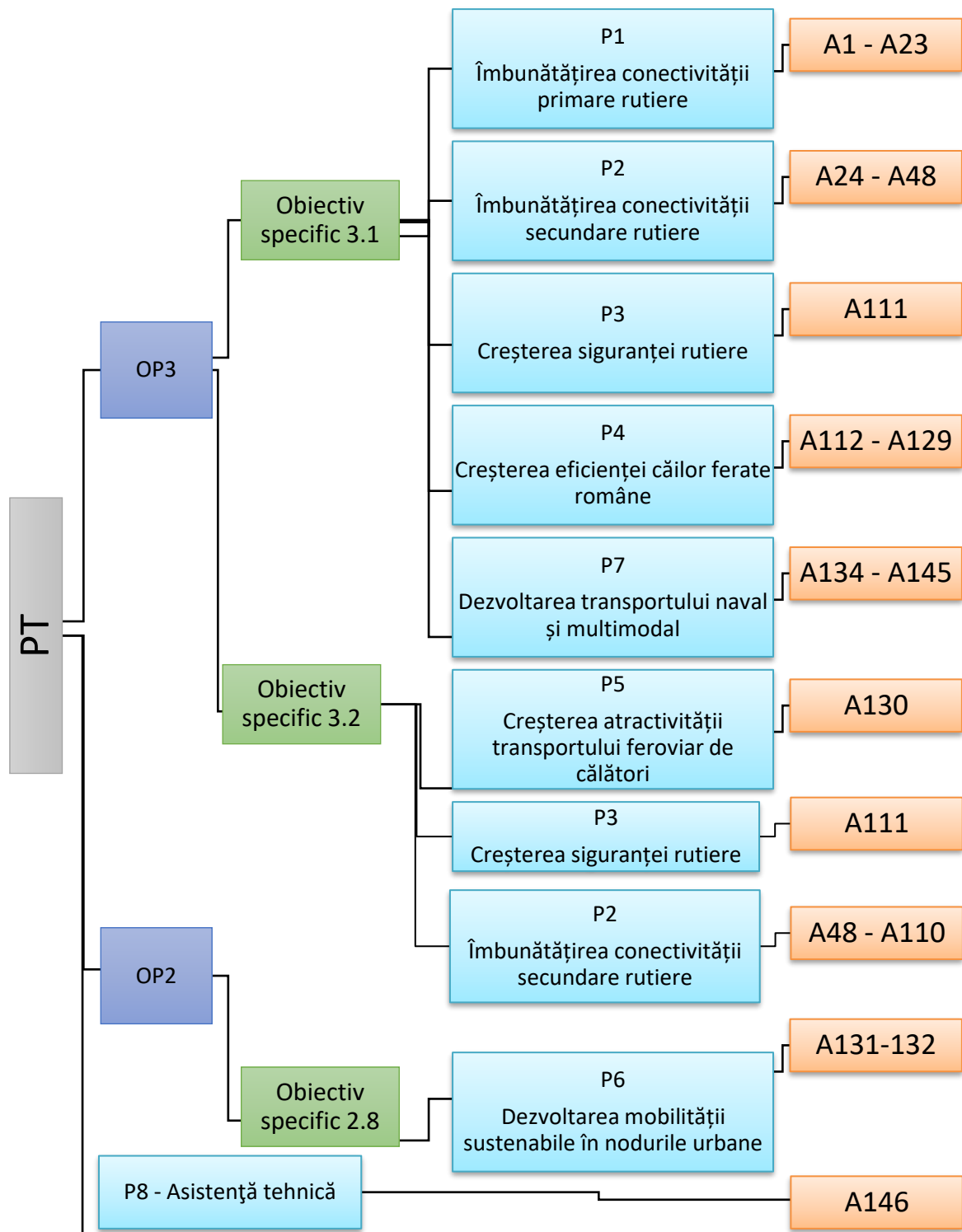


Figura nr. 2-2 Structura și legătura dintre elementele PT 2021-2027 (PT – Programul Transport; OP – Obiectiv de politică; P – Prioritate; A – Acțiune)

2.5 Relația cu alte planuri și programe relevante

Analiza relației PT 2021-2027 cu alte planuri, programe și strategii s-a realizat cu scopul de a identifica existența unor posibile sinergii sau potențiale neconcordanțe și constrângeri determinate de cerințele acestora, precum și de a contribui la identificarea obiectivelor Evaluării de Mediu.

Pentru identificarea relației PT 2021-2027 cu alte planuri și programe, au fost luate în considerare documentele strategice la nivel național.

Aceste documente strategice sunt relevante atunci când stabilesc condițiile și problemele care trebuie reflectate în mod corespunzător sau care pot influența Programul evaluat.

Identificarea relației dintre diferitele documente strategice relevante și Programul supus evaluării servește pentru:

- Identificarea existenței unor sinergii posibile sau a unor potențiale neconcordanțe și constrângeri;
- Identificarea problemelor care au fost deja abordate în alte politici, planuri, programe sau strategii;
- Luarea în considerare a efectelor cumulative asupra receptorilor cheie după implementarea mai multor planuri / programe conectate, pentru a fundamenta evaluarea opțiunilor alternative și a formelor specifice de impact ale PT 2021-2027.

Tabelul nr. 2-2 Relația cu alte planuri și programe a PT 2021-2027

Nr. crt.	Denumirea strategiei, planului sau programului	Orizontul de timp	Scurtă descriere a documentului	Relația cu PT 2021-2027
1.	Master Planul General de Transport al României Aviz de mediu nr. 33/11.12.2015	2014 – 2020 - 2030	Scopul Master Planului este de a identifica proiectele și politicile care vor răspunde cel mai bine nevoilor de transport ale României, pentru toate modurile de transport, constituind astfel o bază solidă și analitică în alegerea acestor politici. Astfel, acest Master Plan cuprinde: proiecte pentru Programul Operațional 2014 - 2020 – 2030, proiecte majore de importanță națională, întreținere și revizie, modernizare etc.	Cadrul strategic al PT a fost elaborat luând în considerare Master Planul General de Transport al României (MPGT).
2.	Planul Investițional pentru Dezvoltarea Infrastructurii de Transport România Decizia Etapei de Încadrare nr. 9/20.12.2021 (fără Aviz de Mediu)	2020- 2030	Planul Investițional reprezintă o actualizare a Master Planului de Transport a României, aprobat în Septembrie 2016, pentru care s-a emis Avizul de mediu nr. 33/11.12.2015 în urma evaluării Raportului de mediu și studiului de Evaluare adecvata.	Planul Investițional pentru Dezvoltarea Infrastructurii de Transport România este parte componenta a PT, fiind stabilite acțiunile și modul de finanțare al acestor acțiuni incluse în PT.
3.	Cadrul Național de Politică pentru Dezvoltarea Pieței în ceea ce privește Combustibilii Alternativi în Sectorul Transporturilor și pentru Instalarea Infrastructurii Relevante în România Decizia etapei de încadrare nr. 16230/28.08.20217	-	Scopul acestui document este de a susține dezvoltarea infrastructurii de combustibili alternativi în România, astfel încât toate modurile de transport, metodele și tehnologiile relevante să poată fi utilizate nediscriminatoriu în conformitate cu eficiența, aplicabilitatea și rentabilitatea lor pentru a asigura un sistem de transport cu un grad ridicat de continuitate și un impact minim asupra mediului înconjurător și sănătății populației, atât în aglomerările urbane cât și de-a lungul infrastructurii interurbane și rețelelor europene de transport rutier, naval și aerian.	Nu au fost identificate situații de neconcordanță între PT și cadrul analizat.
4.	Planul Național de Redresare și Reziliență al României (PNRR) Nu a parcurs procedura SEA și EA. Este compatibil cu principiul DNSH	2022- 2032	Obiectivul general al PNRR este dezvoltarea României prin realizarea unor programe și proiecte esențiale, care să sprijine reziliența, nivelul de pregătire pentru situații de criză, capacitatea de adaptare și potențialul de creștere, prin reforme majore și investiții cheie cu fonduri din Mecanismul de Redresare și Reziliență. PNRR definește o serie de reforme și investiții pentru accelerarea și susținerea tranziției la neutralitatea climatică. Astfel, Pilonul I: Tranziția Verde, Componenta C4., Transport sustenabil, Reforma R1., Transport sustenabil, decarbonizare și siguranța rutiera, sunt	PNRR este planul cu un nivel ridicat de convergență cu PT, investițiile propuse prin PNRR, Componenta C4. Transport sustenabil, Reforma R1. Transport sustenabil, decarbonizare și siguranța rutiera, având o contribuție directă la susținerea PT. Relația de complementaritate a fost identificată pentru primele 7 Priorități ale PT (din cele 8), respectiv:

Nr. crt.	Denumirea strategiei, planului sau programului	Orizontul de timp	Scurtă descriere a documentului	Relația cu PT 2021-2027
			definite clar investițiile care vor fi susținute prin acest plan, respectiv: I1. Modernizarea și reînnoirea infrastructurii feroviare; 2. Material rulant feroviar; I3. Dezvoltarea infrastructurii rutiere sustenabile pe rețeaua TEN-T, taxarea rutieră, managementul traficului și siguranța rutieră; I4. Dezvoltarea rețelei de transport cu metroul în Municipiile București și Cluj-Napoca;	<ol style="list-style-type: none"> 1. Îmbunătățirea conectivității primare rutiere; 2. Îmbunătățirea conectivității secundare rutiere; 3. Creșterea siguranței rutiere; 4. Creșterea eficienței căilor ferate române; 5. Creșterea atractivității transportului feroviar de călători; 6. Dezvoltarea mobilității sustenabile în nodurile urbane; 7. Dezvoltarea transportului naval și multimodal; <p>Acțiunile propuse prin PT, asociate celor 7 priorități, au fost prioritizate în funcție de gradul de maturitate al proiectelor și vor fi parțial finanțate prin PNRR.</p>
5.	Programele Operaționale Regionale (POR)	2021-2027	POR 2021 - 2027 urmăresc asigurarea continuității viziunii strategice privind dezvoltarea regională în România, prin completarea și dezvoltarea direcțiilor și priorităților de dezvoltare regională în programele anterioare. Sunt propuse 8 programe operaționale regionale, aferente fiecărei regiunii a României.	Câteva exemple din domeniul acoperit în POR 2021-2027 sunt reprezentate de: digitalizare, eficiență energetică, dezvoltare urbană, mobilitate și conectivitate, biodiversitate, infrastructură educațională, turism și cultură/patrimoniu cultural. PT și POR sunt complementare, POR vizând de asemenea dezvoltarea infrastructurii rutiere.
6.	Programul Operațional Infrastructură Mare (POIM) Aviz de mediu nr. 3/20.08.2015, a parcurs procedura de Evaluare Adecvată	2014-2021	POIM fost elaborat pentru a răspunde nevoilor de dezvoltare ale României, identificate în Acordul de Parteneriat 2014-2020 și conform Cadrelui Strategic Comun și Documentul de Poziție al serviciilor Comisiei Europene, strategia POIM fiind orientată spre obiectivele Strategiei Europa 2020, în corelare cu Programul Național de Reformă și cu recomandările specifice de țară. Obiectivul global al POIM 2014-2020 este „Dezvoltarea infrastructurii de transport, mediu, energie și prevenirea riscurilor la standarde europene, în vederea creării premiselor unei creșteri economice sustenabile, în condiții de siguranță și utilizare eficientă a resurselor naturale”. Obiectivele specifice OS 1.1-1.4 și OS 2.1-2.6 vizează în	POIM este un plan convergent cu PT, obiectivele specifice OS 1.1-1.4 și OS 2.1-2.6 din POIM vor fi continuate prin PT-proiectele fazate din perioada 2014-2020, dar și proiectelor noi de investiții.

¹ Declarația va deveni finală după aprobarea POIM de către Comisia Europeană

Nr. crt.	Denumirea strategiei, planului sau programului	Orizontul de timp	Scurtă descriere a documentului	Relația cu PT 2021-2027
			mod direct dezvoltarea infrastructurii de transport.	
7.	Strategia Națională privind Adaptarea la Schimbările Climatice pentru perioada 2022-2030 cu perspectiva anului 2050” (SNASC) și “Planul național de acțiune pentru implementarea acesteia” (PNASC) Decizia etapei de încadrare nr. 6/15.09.2022	2022-2030	Prin această strategie se asigură revizuirea “Strategiei naționale privind schimbările climatice și creșterea economică bazată pe emisii reduse de carbon pentru perioada 2016–2020”. Obiectivul general al SNASC îl constituie îmbunătățirea capacității de adaptare și creștere a rezilienței sistemelor socio-economice și naturale la efectele schimbărilor climatice, pe diferite areale și intervale de timp. SNASC asigură continuitatea și coerența cu componenta de adaptare din cadrul “Strategiei naționale privind schimbările climatice și creșterea economică bazată pe emisii reduse de carbon pentru perioada 2016–2030”. În același timp, SNASC vizează dezvoltarea sectorială în concordanță cu principiile Noii Strategii a UE privind adaptarea la schimbările climatice, respectiv adaptarea inteligentă, rapidă, sistemică și conectată la scara globală de acțiune.	În cadrul strategiei sunt propuse măsuri pentru sectorul transport. De asemenea sunt propuse măsuri și pentru alte aspecte precum biodiversitate, păduri etc, iar în aceste situații ar putea exista o neconcordanță între PT și SNASC.
8.	Planul Național Integrat în domeniul Energiei și Schimbărilor Climatice (PNIESC) Nu a parcurs procedura SEA și EA. Decizia etapei de încadrare nr. 7/08.03.2021	2021-2030	PNIESC este destinat să contribuie la realizarea obiectivelor stabilite în Acordul de la Paris privind schimbările climatice. La nivelul României, a fost stabilită o țintă de eficiență energetică, astfel încât să fie îndeplinită ținta stabilită la nivel european.	PT contribuie la atingerea țintelor stabilite la nivelul României prin intermediul PNIESC. Prioritatea 5 și Prioritatea 6 contribuie în mod direct la atingerea obiectivelor privind schimbările climatice, de asemenea și acțiuni din Prioritatea 7, pot contribui direct dar și indirect la atingerea obiectivelor stabilite prin PNIESC.
9.	Programul Dezvoltare Durabilă Aviz de mediu nr. 96 din 26.07.2022 Nu a parcurs EA	2021-2027	Obiectivul principal al PDD este îmbunătățirea standardelor de viață ale populației și a standardelor de mediu, precum și îndeplinirea obligațiilor rezultate din directivele europene. PDD are ca fundament SNDDR 2030 și contribuie la îndeplinirea unora dintre cele 17 obiective ale dezvoltării durabile, prin tipurile de acțiuni propuse, precum cele ce vizează eficiența energetică, economia circulară, calitatea aerului, infrastructura de apă și apă uzată, conservarea biodiversității etc. Programul Dezvoltare Durabilă reprezintă o continuare a Programului Operațional Infrastructură Mare ce vizează componenta de mediu și energie.	Cele două programe (PT și PDD) sunt complementare, domeniile vizate sunt diferite dar, contribuie în final la îmbunătățirea standardelor de viață ale populației și standardelor de mediu și economie circulară. O mai bună conectivitate, obiectivul principal al PT, va determina o reducere a emisiilor de poluanți în mediu prin reducerea timpului necesar deplasărilor și îmbunătățirea condițiilor de trafic, iar Prioritatea 5 și Prioritatea 6 vor contribui la creșterea eficienței energetice. Contradicții pot să apară din punct de vedere al efectelor (PT) asupra siturilor Natura 2000 și

Nr. crt.	Denumirea strategiei, planului sau programului	Orizontul de timp	Scurtă descriere a documentului	Relația cu PT 2021-2027
				asupra corpurilor de apă.
10.	Planul Național de Acțiune pentru implementarea Strategiei Naționale de Dezvoltare Durabilă a României Decizia etapei de încadrare nr 8618/04.2022	2022-2030	Planul reprezintă documentul cheie care ghidează implementarea SNDDR 2030, în acord cu obiectivele Agendei 2030 pentru Dezvoltare Durabilă și documentele strategice ale UE, în toate politicile sectoriale, pentru dezvoltarea durabilă pe plan național în perioada 2022-2030. Prin cele 4 direcții prioritare și cele 12 obiective specifice, Planul Național de Acțiune (PNA) susține o abordare integrată și multidimensională a dezvoltării durabile.	Acțiunile propuse prin PT vizează domenii diferite comparativ cu cele aferente Planului Național de Acțiune pentru implementarea Strategiei Naționale de Dezvoltare Durabilă a României. Tangențial, acțiunile propuse prin PT converg cu cele stabilite prin PNA pentru adaptarea la schimbările climatice.
11.	Planul Național de Gestionare a Deșeurilor Aviz de mediu nr. 46 din 14.12.2017 Nu a parcurs procedura EA.	2018-2025	Prin Planul Național de Gestionare a Deșeurilor s-a caracterizat situația actuală în domeniu deșeurilor (cantități de deșeuri generate și gestionate, instalații existente), s-au identificat problemele ce generează un management ineficient al deșeurilor, s-au stabilit obiectivele și țintele pe baza prevederilor legale, precum și identificarea nevoilor de investiții.	Acțiunile aferente Planului National de Gestionare a Deșeurilor și tipurile de acțiuni din PT nu se află într-o relație de contradicție, deoarece cele două seturi de acțiuni vizează abordarea unor domenii diferite.
12.	Strategia Națională de Management al Riscului de Inundații pe termen mediu și lung Aviz de mediu nr 18/04.06.2010	2010-2035	Strategia (aprobată prin H.G. nr. 846/2010) are ca scop definirea cadrului de orientare coordonată, intersectorială a tuturor acțiunilor, în vederea prevenirii și reducerii consecințelor inundațiilor asupra activităților socio-economice, asupra vieții și sănătății umane și asupra mediului. Se urmărește o gestionare integrată a apei și a resurselor adiacente: amenajarea teritoriului și dezvoltarea urbană, protecția naturii, dezvoltarea agriculturii și forestiere, protecția infrastructurii de transport, clădirilor și zonelor turistice, protecția individuală etc.	Acțiunile propuse prin PT vizează îmbunătățirea conectivității și creșterea siguranței rutiere, precum și creșterea eficienței cailor ferate romane dar, proiectele ce vor fi finanțate prin PT vor trebui dezvoltate după caz, cu respectarea condițiilor stabilite prin H.G. nr. 846/2010 pentru aprobarea Strategiei, vizând protecția infrastructurii de transport. Nu există potențiale neconcordanțe între PT și programele realizate de administrațiile bazinale (ABA).
13.	Planul National de Management Actualizat Aferent porțiunii Naționale a Bazinului Hidrografic International al Fluviului Dunărea, aprobat prin HG 859/2016 Decizia etapei de încadrare nr. 13.657/1.06.2016	2016-2021	Planul reprezintă o sinteză a celor 11 planuri de management la nivel de bazine/spații hidrografice.	Acțiunile stabilite prin PT, Prioritatea 7. Dezvoltarea transportului naval și multimodal sunt convergente cu Planul National de Management Actualizat Aferent porțiunii Naționale a Bazinului Hidrografic International al Fluviului Dunărea. Celelalte acțiuni propuse prin PT nu au o legătură directă cu acest plan, însă implementarea acțiunilor PT poate avea efecte asupra obiectivelor Planului National de Management Actualizat Aferent porțiunii Naționale a Bazinului Hidrografic International al Fluviului Dunărea.

Nr. crt.	Denumirea strategiei, planului sau programului	Orizontul de timp	Scurtă descriere a documentului	Relația cu PT 2021-2027
14.	Strategia Națională și Planul National de Management al Siturilor Contaminate din România Aviz de mediu nr. 27/10.02.2014	2015 - 2020 - 2050	Strategia urmărește să ofere linii directe de acțiune pentru investigarea terenului afectat de poluare și a zonelor adiacente, pentru a decide gradul de contaminare a sitului și pentru a determina modul în care se vor reglementa acțiunile corective și validarea terenului corectat. Scopul strategiei este stabilirea pe termen scurt (2015) a principiilor în managementul siturilor contaminate și soluționarea problemei siturilor contaminate care necesită acțiuni urgente pe termen mediu (până în 2020), iar această acțiune va continua pe termen lung până în 2050.	Acțiunile aferente Strategiei Națională și Planului National de Management al Siturilor Contaminate din România și tipurile de acțiuni din PT nu se află într-o relație de contradicție, deoarece cele două seturi de acțiuni vizează abordarea unor domenii diferite.
15.	Strategia UE pentru Regiunea Dunării (SUERD) și Planul de Acțiune	2011	SUERD este o strategie macro-regională a UE, adaptată la specificul regiunii dunărene. Strategia este structurată pe patru mari obiective (piloni), fiecărui obiectiv (pilon) corespunzându-i domenii specifice de acțiune, grupate în 11 Arii Prioritare (AP). Cele 4 mari obiective sunt: 1. Interconectarea regiunii Dunării; 2. Protejarea mediului în regiunea Dunării; 3. Creșterea prosperității în regiunea Dunării; 4. Consolidarea regiunii Dunării;	Acțiunile propuse prin PT, Prioritatea 7. Dezvoltarea transportului naval și multimodal sunt convergente cu SUERD. Pentru celelalte acțiuni stabilite prin PT nu exista discordante cu ariile prioritate stabilite prin SUERD.
16.	Programul Interreg VI-A România-Bulgaria Punct de vedere final al Ministerului Mediului, Apelor și Pădurilor nr 22923/22.03.2022	2021-2027	Obiectivul general al programului este reprezentat de „Dezvoltarea durabilă a ariei de graniță dintre cele două țări prin finanțarea unor proiecte comune”. Prin program au fost stabilite 4 priorități, respectiv: Prioritatea 1: O regiune bine conectată; Prioritatea 2: O regiune mai verde; Prioritatea 3: O regiune bine educată; Prioritatea 4: O regiune integrată	Acțiunile propuse prin PT aferente priorităților P1, P2 și P7 sunt concordante cu obiectivul tematic 7, Îmbunătățirea accesibilității în regiuni, dezvoltarea transportului și a rețelelor și sistemelor comune de transport. Pentru celelalte acțiuni propuse prin PT nu exista discordante cu obiectivele tematice din Programul Interreg VI-A
17.	Interreg VI-A România-Ungaria 2021-2027 Punct de vedere final al Ministerului Mediului, Apelor și Pădurilor nr 55066/11.05.2022	2021-2027	Obiectivul general al programului este: „o regiune transfrontalieră mai ecologică, mai rezilientă și mai coezivă între România și Ungaria, cu o mai bună înțelegere a oportunităților de cooperare, încredere sporită și bariere reduse în calea cooperării, în direcția obiectivelor comune ale Agendei 2030 cu un cadru de cooperare mai durabil”.	Nu au fost observate discordante cu obiectivele tematice din programul Interreg VI-A România-Ungaria.
18.	Planul National de Management al Riscurilor de Dezastre	2021-2028	Orizont de timp de 8 ani (2020-2021) cu unele măsuri care se extind și după anul 2030	Nu au fost observate discordante cu obiectivele stabilite prin Planul National de Management al Riscurilor de Dezastre

Nr. crt.	Denumirea strategiei, planului sau programului	Orizontul de timp	Scurtă descriere a documentului	Relația cu PT 2021-2027
19.	Planurile de management ale siturilor Natura 2000	2007 – continuu	Reprezintă documentele care fundamentează managementul siturilor Natura 2000 în România, stabilesc măsurile necesare pentru asigurarea stării de conservare a habitatelor și speciilor de interes comunitar și identifică presiunile și amenințările asociate acestora.	Planurile de management pot conține informații relevante pentru proiectele incluse în PT, existând planuri care identifică infrastructura de transport ca presiune asupra habitatelor și speciilor de interes comunitar și care impun anumite restricții cu privire la infrastructura ce poate fi realizată în interiorul siturilor Natura 2000 cărora li se adresează.

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

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

3. Aspecte relevante ale stării actuale a mediului și ale evoluției probabile în situația neimplementării programului

3.1 Starea actuală a mediului

3.1.1 Aspecte generale

Acest capitol prezintă situația actuală a stării mediului, precum și evoluțiile recente în zona programului. Scopul acestuia îl reprezintă crearea unei situații de referință, care va sta la baza atât a identificării problemelor relevante de mediu și a prognozării posibilelor evoluții în absența implementării programului, cât și a evaluării efectelor potențiale ale programului.

Caracterizarea stării actuale a mediului a fost realizată pe baza datelor și informațiilor disponibile la nivel național la momentul elaborării Raportului de mediu. Nivelul de detaliu al analizei este reprezentat de acele seturi de date și informații care acoperă în mod omogen teritoriul național, indiferent de rezoluția acestora. Au fost utilizate cu prioritate datele care conțin informații spațiale (date vectoriale relevante pentru fiecare aspect de mediu).

Aspectele de mediu relevante, agreate în cadrul Grupului de lucru, sunt următoarele: biodiversitate, populație și sănătate umană, sol, apă, aer, factori climatici, valori materiale, patrimoniu cultural, peisaj, eficiență energetică, managementul riscurilor și economie circulară.

3.1.2 Biodiversitate

Principalele forme de relief prezente în România prezintă o varietate și proporții relativ echilibrate - 28% munți, 42% dealuri și podișuri și 30% câmpii – reprezentând caracteristici unice în Europa și rare inclusiv la nivel global. Pe teritoriul României se regăsesc următoarele regiuni biogeografice stabilite la nivel european: continentală, alpină, panonică, pontică (Marea Neagră) și stepică (prezentă numai în România). Bioregiunea Marea Neagră cuprinde, pe lângă partea litorală și apele teritoriale românești și zona economică exclusivă, conform Strategiei Cadru pentru Mediul Marin a Uniunii Europene (Directiva 2008/56/CE). În România se află 54% din lanțul Munților Carpați, iar 97,8% din rețeaua hidrografică națională este colectată de fluviul Dunărea².

3.1.2.1 Rețeaua de arii naturale protejate

Conform Raportului privind starea mediului în România – 2020, în zona programului se găsesc trei categorii de arii naturale protejate.

1. Arii naturale protejate de interes național:

- Rezervații științifice, monumente al naturii, rezervații naturale – arii naturale protejate ale căror scopuri sunt protecția și conservarea unor habitate naturale terestre și/sau acvatice, cuprinzând elemente reprezentative de interes științific sub aspect floristic, faunistic, geologic, speologic, paleontologic, pedologic sau de alta natură. În România acestea sunt în număr de 916, însumând o suprafață de 307973,06 ha;
- Parcuri Naționale – ariile naturale protejate ale căror scopuri sunt protecția și conservarea unor eșantioane reprezentative pentru spațiul biogeografic național, cuprinzând elemente naturale cu valoare deosebită sub aspectul fizico-geografic, floristic, faunistic, hidrologic, geologic, paleontologic,

² Strategia națională și Planul de acțiune pentru conservarea biodiversității 2014 – 2020

RAPORT DE MEDIU LA PROGRAMUL TRANSPORT 2021-2027

Asistență în pregătirea evaluării strategice de mediu pentru 4 programe

AA-010560-001

speologic, pedologic sau de altă natură, oferind posibilitatea vizitării în scopuri științifice, educative, recreative și turistice. În România sunt 13 parcuri naționale ocupând 317419,19 ha;

- Parcuri naturale – arii naturale protejate ale caror scopuri sunt protecția și conservarea unor ansambluri peisagistice în care interacțiunea activităților umane cu natura de-a lungul timpului a creat o zonă distinctă, cu valoare semnificativă peisagistică și/sau culturală, deseori cu o mare diversitate biologică. Acestea sunt în număr de 16 și însumează o suprafață de 770026,529 ha.
2. Arii naturale protejate de interes internațional:
- Situri naturale ale patrimoniului mondial natural și cultural – Convenția de la Paris – arii naturale protejate ale caror scopuri sunt protecția și conservarea unor zone de habitat natural în cuprinsul cărora există elemente naturale a căror valoare este recunoscută ca fiind de importanță universală. În România se găsește un singur astfel de sit, iar suprafața lui este de 311915,88 ha;
 - Geoparcuri – teritoriu ce cuprinde elemente de interes geologic deosebit, alături de elemente de interes ecologic, arheologic, istoric și cultural;
 - Zone umede de importanță internațională – Convenția de la Ramsar – arii naturale protejate al căror scop este asigurarea protecției și conservării siturilor naturale cu diversitate biologică specifică zonelor umede. Acestea sunt în număr de 19 și ocupă o suprafață de 1096640,01 ha;
 - Rezervații ale biosferei – Comitetul MAB/UNESCO – arii naturale protejate ale caror scopuri sunt protecția și conservarea unor zone de habitat natural și a diversității biologice specifice. În România există 3 rezervații ale biosferei ce ocupă o suprafață de 661939,33 ha.
3. Arii naturale protejate de interes comunitar – situri Natura 2000:
- Situri de importanță comunitară (SCI) și Arii speciale de conservare (SAC) – arii naturale care în regiunea sau în regiunile biogeografice în care există au o contribuție semnificativă la menținerea sau restaurarea stării de conservare favorabile a habitatelor naturale sau a speciilor de interes comunitar, și care pot contribui semnificativ la coerența rețelei „NATURA 2000” și/sau contribuie semnificativ la menținerea diversității biologice în regiunea ori regiunile biogeografice respective. În prezent în România sunt 435 de SCI și SAC ce ocupă o suprafață de 4650970 ha;
 - Arii de protecție specială avifaunistică – SPA – arii naturale protejate ale căror scopuri sunt conservarea, menținerea, iar unde este cazul aducerea într-o stare de conservare favorabilă a speciilor de păsări și a habitatelor specifice. În România sunt desemnate 171 de SPA-uri, însumând o suprafață de 3875297,58 ha.

Conform Barometrului Natura 2000, din anul 2011 până în prezent situația siturilor Natura 2000 s-a îmbunătățit, observându-se o creștere a numărului de situri, cât și a suprafețelor acestora. Evoluția numărului și suprafeței totale a siturilor Natura 2000 în perioada 2011-2020 este prezentată în figurile următoare.

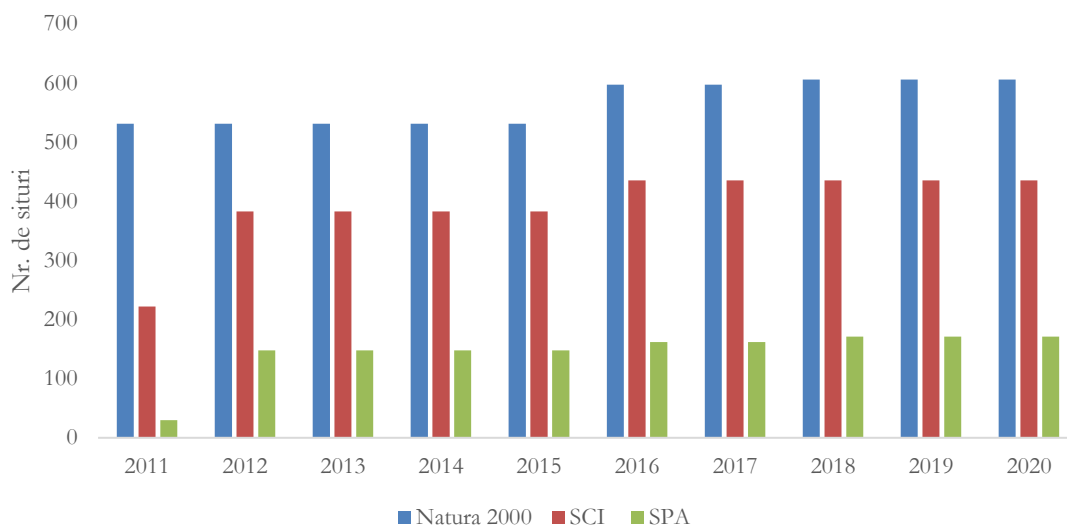


Figura nr. 3-1 Dinamica numărului de situri Natura 2000 în România (Sursa: Natura 2000 Barometer)



Figura nr. 3-2 Dinamica suprafețelor siturilor Natura 2000 în România (Sursa: Natura 2000 Barometer)

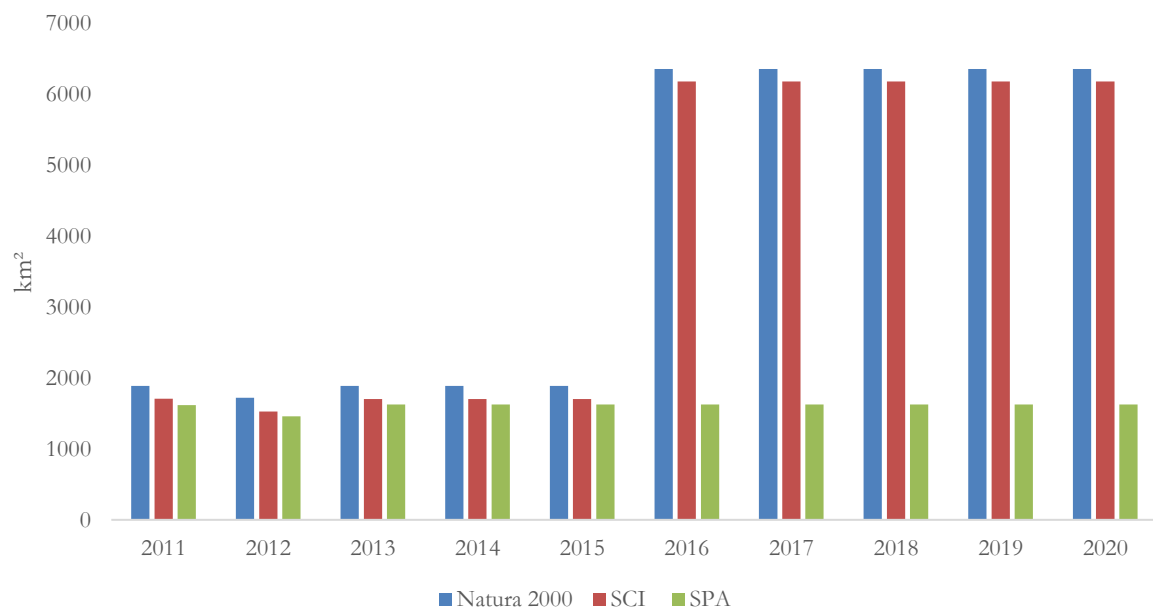


Figura nr. 3-3 Dinamica suprafeței marine a siturilor Natura 2000 în România (Sursa: Natura 2000 Barometer)

Localizarea ariilor naturale protejate, atât de interes național cât și comunitar și internațional, din zona programului sunt prezentate în figura următoare.

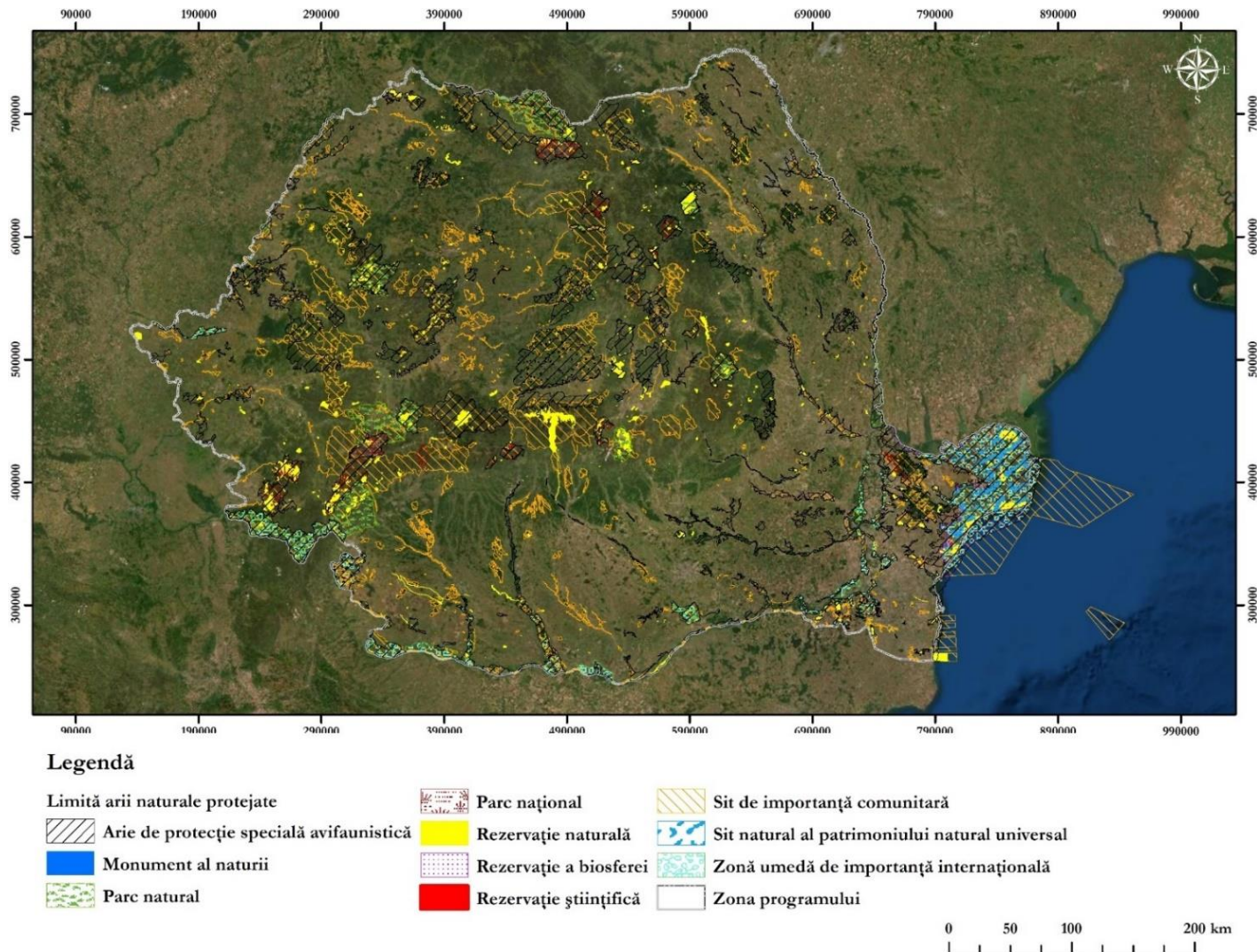


Figura nr. 3-4 Arii naturale protejate din România (Sursa: limitele ariilor natural protejate publicate de MMAP)

Analizând suprafața ocupată de ariile naturale protejate, se poate observa că sunt predominante Siturile de importanță comunitară – SCI (dintre care unele au fost între timp ca arii speciale de conservare – SAC), urmate de Ariile de protecție specială avifaunistică – SPA. Ponderea ocupată de fiecare categorie de arie naturală protejată din România este prezentată în figura următoare.

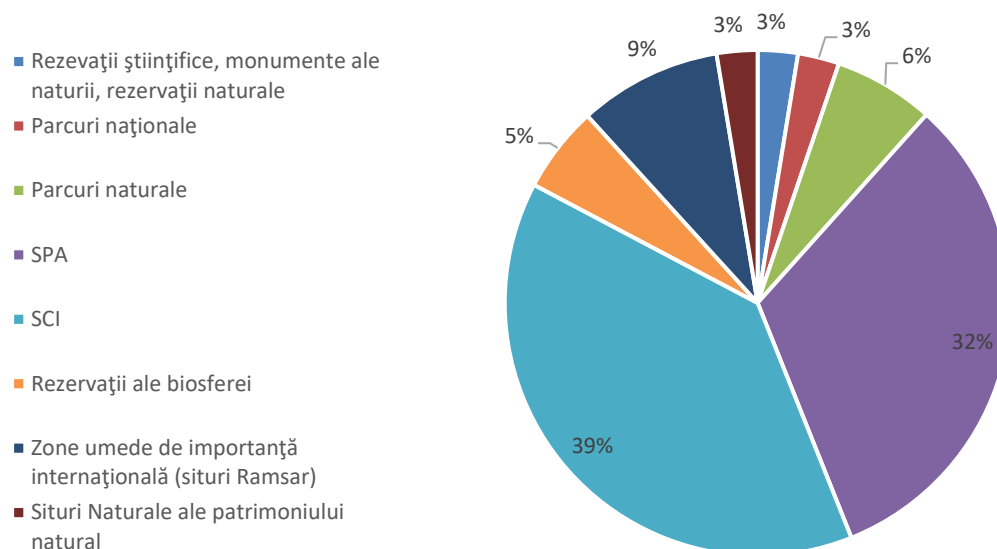


Figura nr. 3-5 Ariile naturale protejate din zona programului (Sursa: Raport privind starea mediului în România 2020)

Este de asemenea de precizat faptul că pe teritoriul statelor cu care România se învecinează sunt desemnate diferite categorii de arii naturale protejate, fiind considerate în cadrul analizei siturile Natura 2000 (pentru teritoriile Ungariei și Bulgariei) și siturile Emerald (pentru teritoriile Republicii Moldova, Ucrainei și Serbiei). Acestea sunt relevante din punct de vedere al potențialelor efecte în context transfrontieră pe care implementarea programului le poate genera. Localizarea acestora este prezentată în figura următoare.

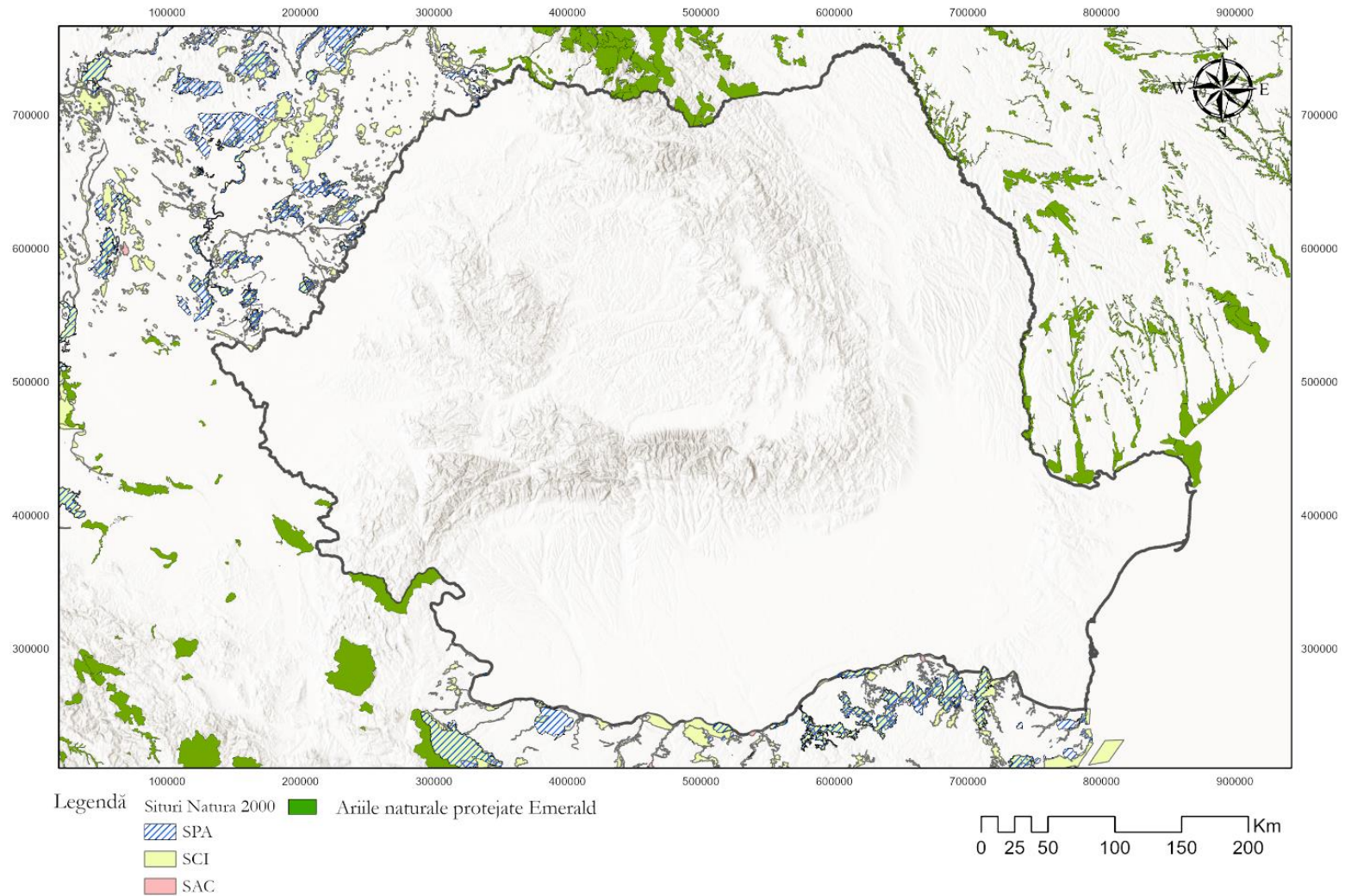


Figura nr. 3-6 Arii naturale protejate din vecinătatea României

În România sunt desemnate 19 situri RAMSAR (Zone umede de importanță internațională). Localizarea acestora la nivelul teritoriului național este prezentată în figura următoare.

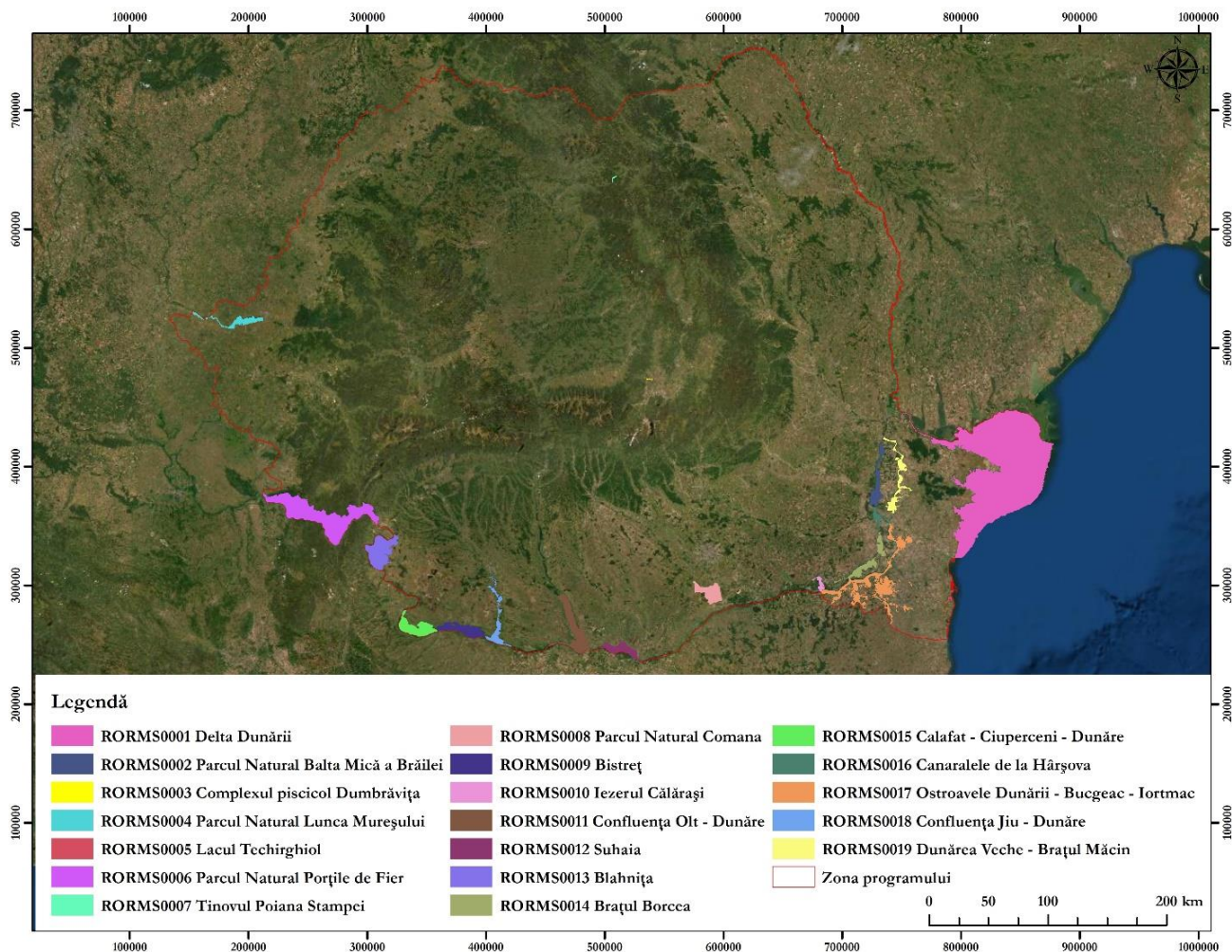


Figura nr. 3-7 Situri Ramsar din România

3.1.2.2 Starea de conservare a speciilor și habitatelor

Starea de conservare a habitatelor din România este în principal bună și într-o mică măsură proastă. În plus, la nivel European, România se află pe primul loc în ceea ce privește ponderea habitatelor cu starea bună de conservare. Numărul de evaluări pe țară este indicat între paranteze³.

³ Agenția Europeană de Mediu - Conservation status of habitats at Member State level, 2013-2018

RAPORT DE MEDIU LA PROGRAMUL TRANSPORT 2021-2027

Asistență în pregătirea evaluării strategice de mediu pentru 4 programe

AA-010560-001

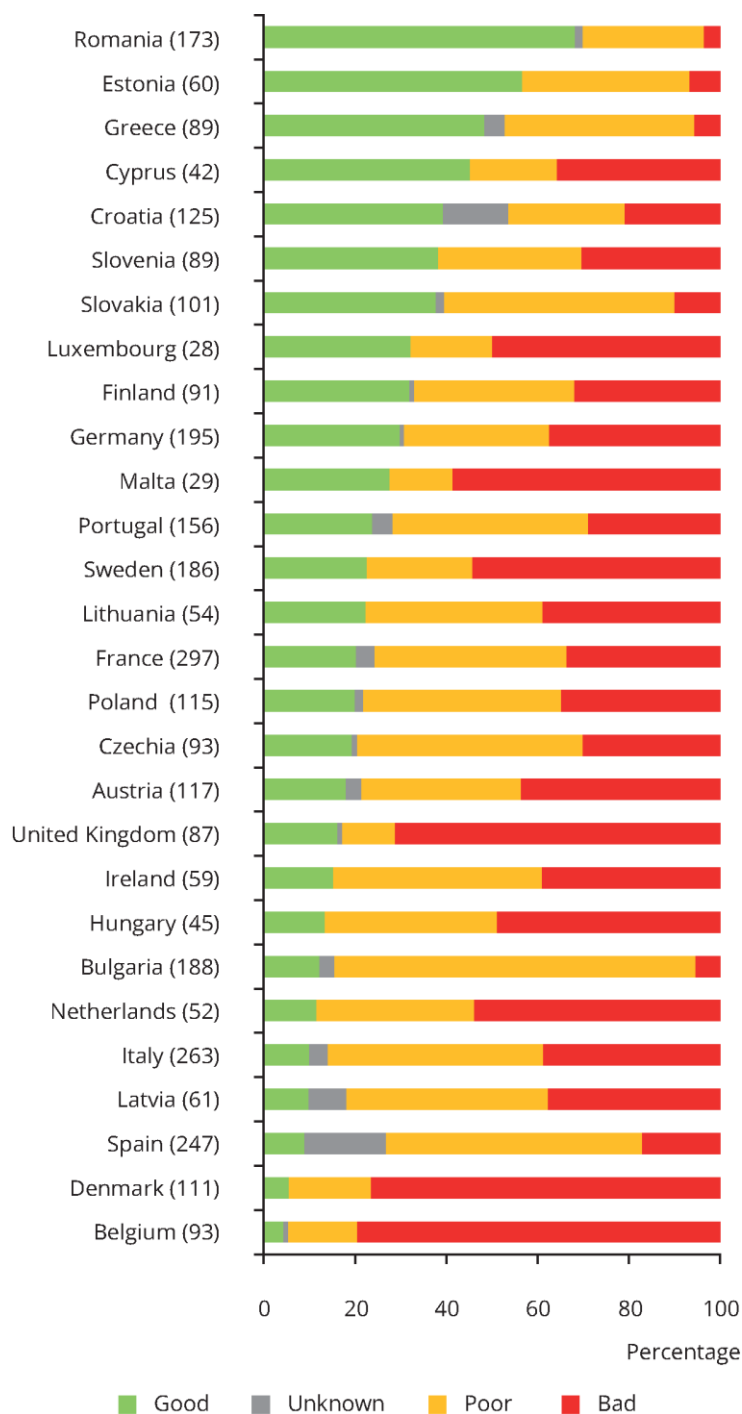
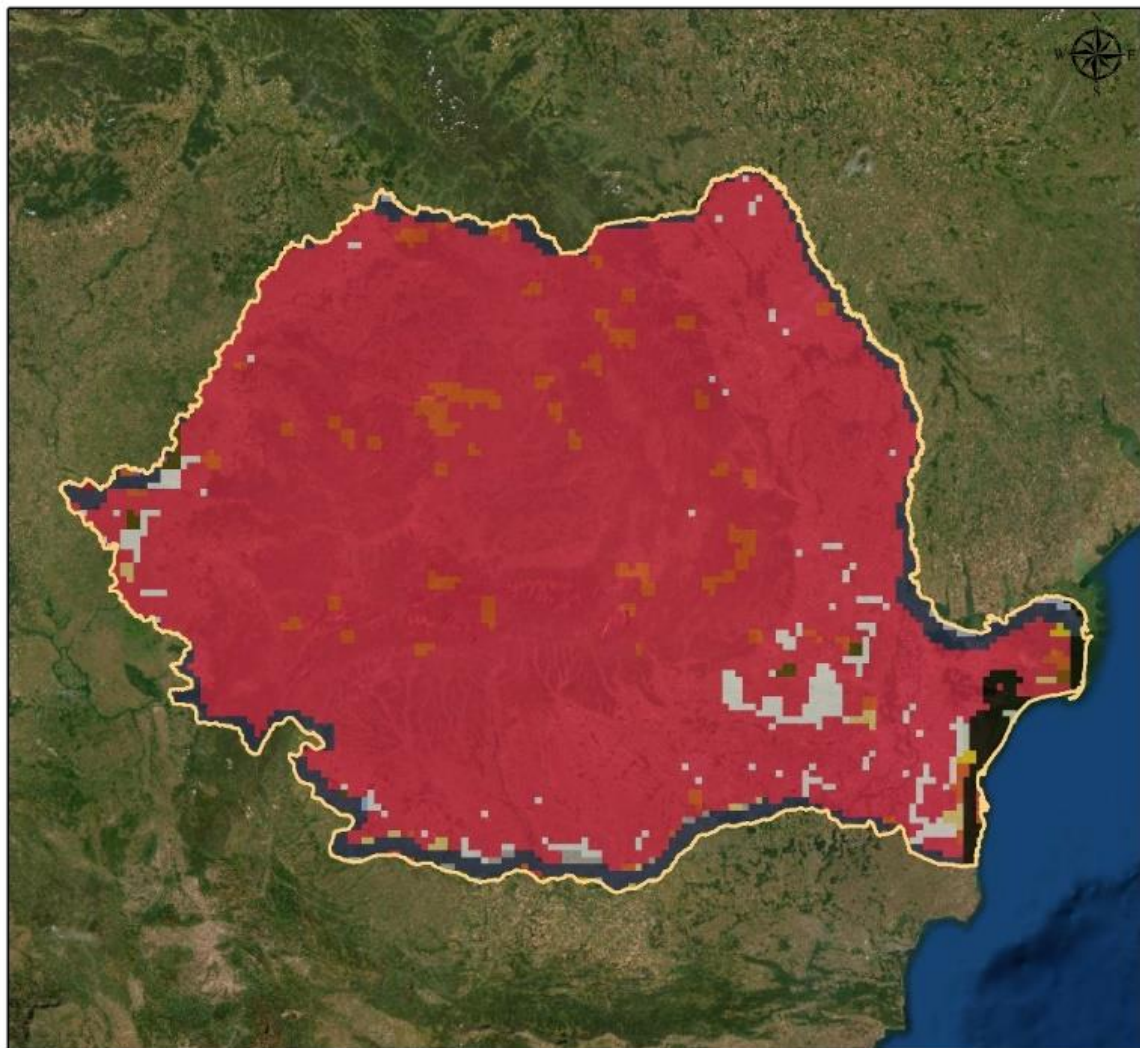


Figura nr. 3-8 Starea de conservare a habitatelor în statele membre UE (Sursa: Agenția Europeană de Mediu)

În ceea ce privește tendința stării de conservare a speciilor din România, aceasta este de îmbunătățire⁴. Distribuția la nivelul României este prezentă în figura următoare.

⁴ Agenția Europeană de Mediu - Spatial distribution of habitats conservation status trends at Member State level represented in a 10 x 10 km grid



Spatial distribution of species conservation status trends at Member State level represented in a 10 x 10 km grid

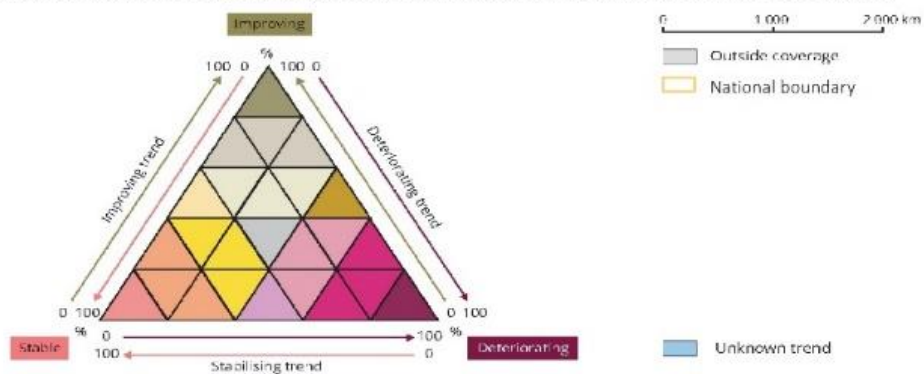


Figura nr. 3-9 Tendința stării de conservare a speciilor din România (Sursa: Agenția Europeană de Mediu)

Conform Raportul de țară din 2022 privind România, realizat de Comisia Europeană, aproximativ 68 % din habitate și 46 % din specii se aflau într-o stare bună de conservare. În ceea ce privește păsările, aproximativ 19 % din speciile cuibăritoare au prezentat tendințe stabile sau de creștere pe termen scurt a populației, în timp ce în cazul speciilor care ierneză, ponderea a fost de 15 %. Ponderea habitatelor

și a speciilor aflate într-o stare bună de conservare pare să fi crescut între ultimele două perioade de raportare; cu toate acestea, cifrele furnizate nu sunt neapărat direct comparabile, deoarece modificările stării de conservare din România pot fi cauzate mai degrabă de modificări ale metodelor sau de date de o mai bună calitate decât de modificări reale. Agricultură exercită de departe cea mai mare presiune asupra habitatelor, în timp ce în cazul speciilor, principalele surse de presiune au fost dezvoltarea, **construcția și utilizarea infrastructurii**, precum și extracția și cultivarea de resurse vii. S-au înregistrat progrese în ceea ce privește adoptarea Planurilor de management pentru siturile Natura 2000, dar o serie de astfel de planuri încă lipsesc, iar gestionarea siturilor nu este întotdeauna eficace. Pădurile acoperă 32,46 % din teritoriul României.

3.1.2.3 Pădurile din România

Pădurile reprezintă o resursă importantă a biodiversității, adăpostind trei sferturi din totalitatea speciilor de uscat din lume. Pădurile contribuie la reglarea climei planetei, întrucât ele înmagazinează aproape 861 de miliarde de tone de carbon în biomasă, sol și litieră și absorb 30% din emisiile globale produse de populație. Totodată, pădurile reglează circuitul apei în natură (Cucu și alții, 2018). La data de 31.12.2019, fondul forestier național ocupa 6592 mii ha, reprezentând 27,6% din suprafața țării⁵.

Pădurile virgine și cvasivirgine reprezintă păduri regenerate natural, cu specii locale, unde nu există semne evidente ale intervenției omului și unde nu s-a intervenit semnificativ asupra proceselor ecologice. Pot fi descrise și prin termenii: păduri naturale, primare sau seculare. Ele sunt foarte valoroase pentru faptul că găzduiesc biodiversitate bogată și unică, captează mari cantități de carbon și permit realizarea cercetărilor cu privire la schimbările climatice și a evoluției naturale a pădurii⁶. De asemenea acestea sunt strict protejate prin lege, potrivit articolului 26 (3) din Codul Silvic.

Potrivit ultimului inventar, publicat în 15 Decembrie 2021, în a 12-a ediție a Catalogului pădurilor virgine și cvasivirgine, în România este înscrisă o suprafață totală de 70.069 ha, din care 8.579,8 ha păduri virgine și 61.489,2 ha păduri cvasivirgine.⁷

În figura următoare este prezentată distribuția la nivelul României a pădurilor virgine și cvasivirgine.

⁵ Raport privind starea pădurilor - 2019

⁶<https://www.greenpeace.org/romania/articol/932/padurile-virgine-si-cvasivirgine-din-romania-o-mostenire-importanta-a-europei/>

⁷ <http://www.mmediu.ro/articol/catalogul-padurilor-virgine-si-cvasivirgine-din-romania/4790>

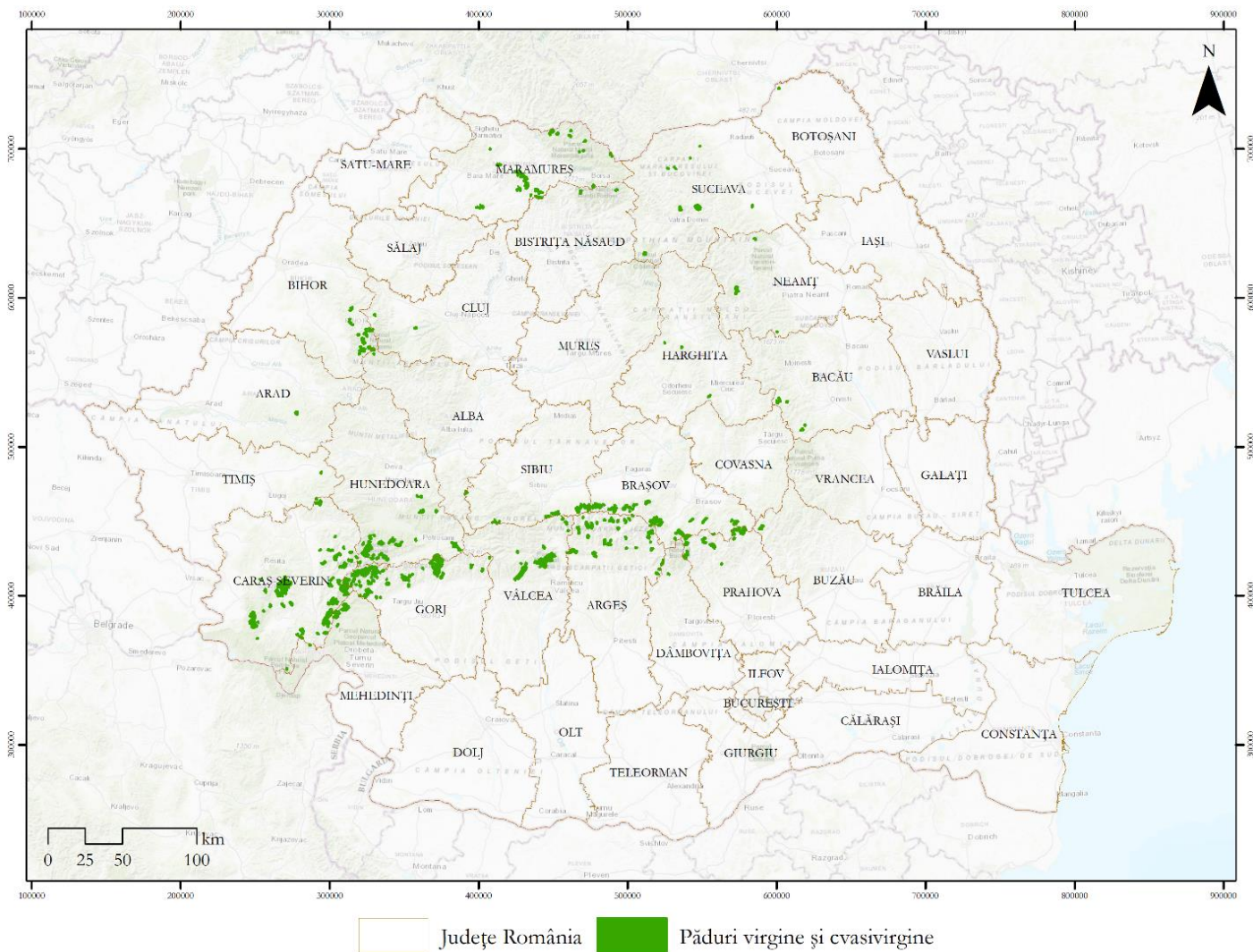


Figura nr. 3-10 Localizarea pădurilor virgine și cvasivirgine din România (Sursa: MMAP)

3.1.2.4 Coridoare ecologice

Coridoarele ecologice, conform OUG nr. 57/ 2007, aprobată prin Legea nr. 49/ 2011, cu modificările și completările ulterioare, sunt zone naturale sau amenajate, care asigură cerințele de deplasare, reproducere și refugiu pentru speciile sălbatice terestre și acvatice și în care se aplică unele măsuri de protecție și conservare.

Acestea facilitează fluxul sau circulația indivizilor, genelor și a proceselor ecologice (Chetkiewicz et al. 2006) între nucleele principale și reprezintă o funcție esențială pentru asigurarea rezistenței și rezilienței pe termen lung a populațiilor speciilor de plante și animale. Nucleele reprezintă, de cele mai multe ori, acele suprafețe care din punct de vedere al dimensiunii și condițiilor asigură valori optime îndeplinirii tuturor funcțiilor biologice ale speciilor (adăpost, hrănire, reproducere), fiind înconjurate în general, de suprafețe cu dimensiuni mai reduse sau cu condiții suboptimale (fragmentare, antropizare, utilizare a terenurilor neadecvată, zone afectate de schimbări climatice etc.) față de nuclee.

În cadrul proiectului COREHABS au fost identificate coridoare ecologice pentru trei specii de carnivore mari: urs (*Ursus arctos*), lup (*Canis lupus*) și râs (*Lynx lynx.*), ale căror caracteristici ecologice necesită mișcări sezoniere sau non sezoniere de amplitudini mari (de până la 40 de km pe zi). De asemenea, alte specii de interes comunitar care necesită conectivitate între habitate sunt: zimbriul (*Bison bonasus*), cerbul (*Cervus elaphus*), vidra (*Lutra lutra*), croitorul fagului (*Rosalia alpina*) și speciile de păsări. În acest sens, conectivitatea reprezintă un aspect cheie pentru speciile care au nevoie de teritorii întinse și care se deplasează pe distanțe mari. Rutele speciilor sălbatice nu prezintă aspect uniform, fiind local afectate de bariere, sau având staționar o calitate mai slabă sau mai bună, în funcție de valorile unor parametri locali de importanță.

Pădurile acoperă mai mult de jumătate din Carpați și reprezintă o legătură vitală între pădurile din Nordul și cele din Vestul și Sud-Vestul Europei. În Munții Carpați se adăpostesc aproape o treime dintre carnivorele din Europa și acestea reprezintă specii amenințate la nivel global. Coridoarele de migrație și de dispersie sunt dependente de existența unor habitate favorabile pe care indivizii speciei le pot folosi pentru hrănire și adăpost în tranzitul acestora. În sens larg, coridoarele ecologice se formează în condițiile existenței și coerenței infrastructurii verzi. Dacă coridoarele ecologice reprezintă elementul funcțional al dispersiei indivizilor sau populațiilor, infrastructura verde reprezintă elementul structural.

Proiectul BioREGIO a avut ca obiectiv a demonstra cum dezvoltarea durabilă, cât și conectivitatea ecologică în regiunea carpatică pot fi stimulate de o gestionare integrată a bunurilor naturale ale Carpaților. În special, proiectul a urmărit să identifice cele mai probabile zone de habitat și zone nucleu, precum și coridoare ecologice pentru ca fiecare specie să se deplaseze prin zonele favorabile. Speciile de animale sălbatice pentru analizele de conectivitate au fost selectate pe baza preferințelor lor ecologice și a nișelor de habitat, pentru a acoperi cea mai mare parte a tipurilor de habitate prezente în zona montană a Carpaților (*Lynx lynx*, *Ursus arctos*, *Canis lupus*, *Lutra lutra*, *Rupicapra rupicapra*, *Tetrao urogallus*).

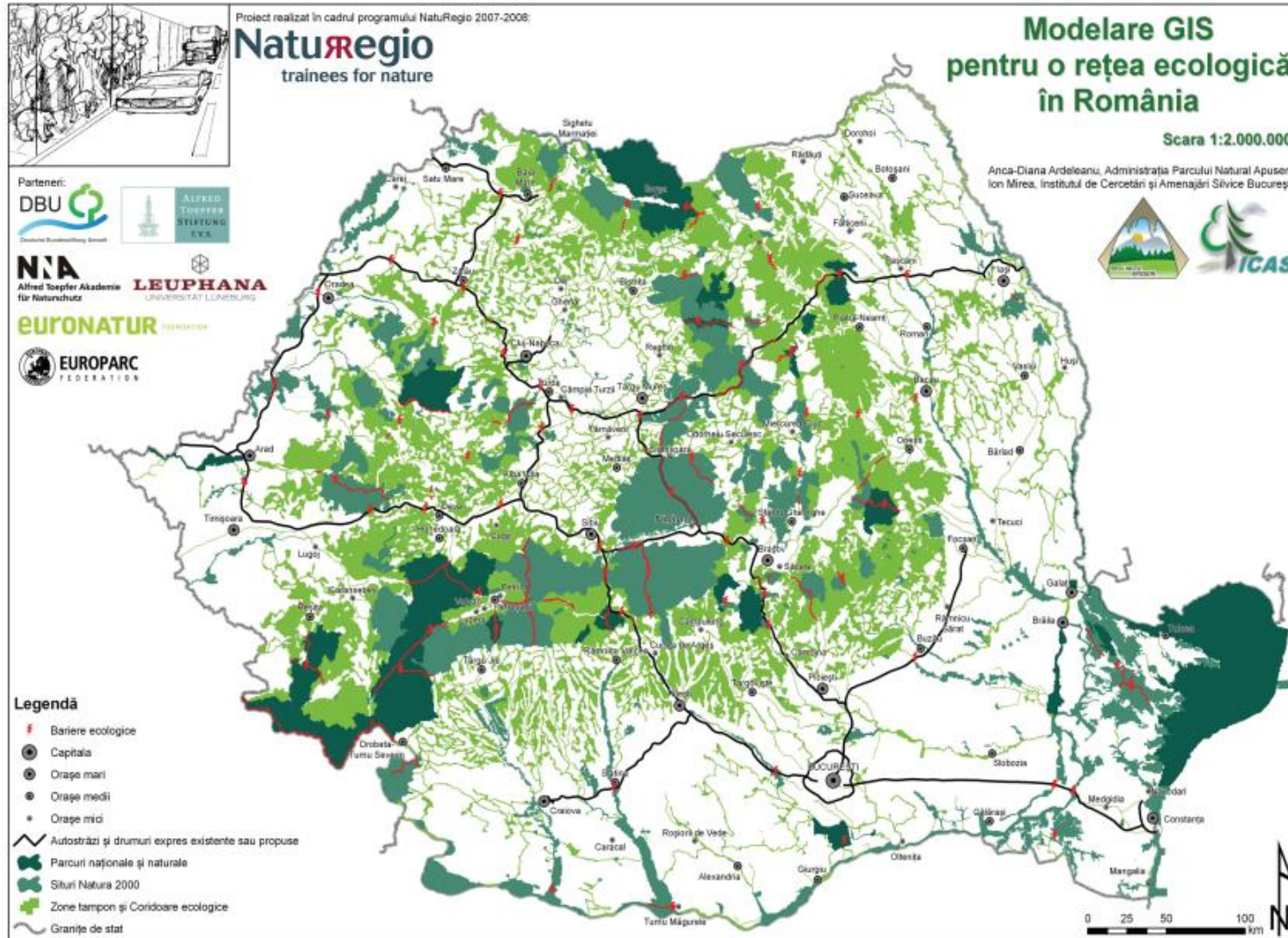


Figura nr. 3-11 Harta elaborată în cadrul proiectului NaturRegio

Un alt proiect, ConnectGREEN, a identificat zone continue de favorabilitate pentru deplasarea faunei în întreg lanțul Carpatic din România, precum și coridoare ecologice și zone critice de conectivitate, ce leagă aceste arii favorabile. Harta următoare prezintă zonele identificate în cadrul proiectului ConnectGREEN ca având diferite roluri în asigurarea conectivității.

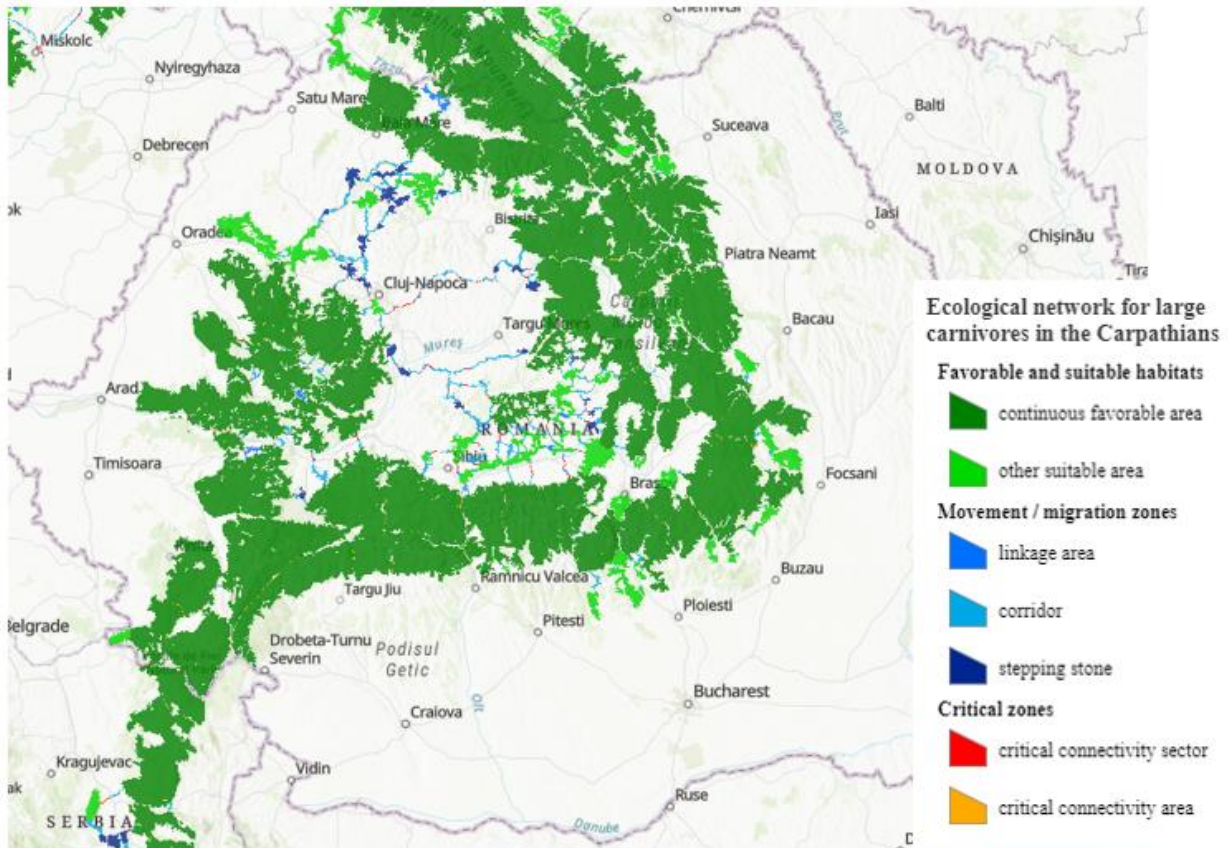


Figura nr. 3-12 Rezultatele proiectului ConnectGREEN

(Sursa: https://experience.arcgis.com/experience/03da1f6f67404518b3efe0d11f444e5a?data_id=dataSource_2-1756f2f018f-layer-19:190)

3.1.2.5 Presiuni asupra biodiversității

Conform Raportului privind starea mediului în România (2020), elaborat de Agenția Națională pentru Protecția Mediului, principalele presiuni și amenințări exercitate asupra biodiversității sunt reprezentate de: speciile invazive, poluarea și încărcarea cu nutrienți, modificarea habitatelor, exploatarea excesivă a resurselor naturale, schimbările climatice.

Suplimentar față de aspectele menționate în Raportul privind starea mediului în România – anul 2020, au mai fost identificate și analizate următoarele tipuri de presiuni asupra biodiversității: poluarea luminoasă, fragmentarea habitatelor și întreruperea conectivității ecologice, reducerea efectivelor populaționale ale speciilor de faună, relevante pentru domeniul infrastructurii de transport.

Modificarea habitatelor

Principalele cauze care determină modificarea structurii habitatelor sunt reprezentate de:

- dezvoltarea zonelor rezidențiale;
- tăieri ilegale de arbori;
- poluarea apelor de suprafață, subterane și a solului cu produse petroliere sau apă sărată, ape

menajere, deșeuri;

- modificarea morfologiei terenurilor din cauza activității de exploatare a unor resurse minerale (cariere, balastiere);
- schimbarea categoriei de folosință a terenurilor (extinderea intravilanului, scoaterea temporară sau definitivă din circuitul silvic);
- aplicarea necorespunzătoare a tehnologiilor agricole;
- folosirea pesticidelor;
- turismul necontrolat în zonele de agrement.

Introducerea speciilor invazive

În România la momentul actual sunt prezente următoarele grupe de organisme identificate ca specii invazive: 46 de specii acvatice, 3 specii de fungi, 19 specii de plante acvatice, 4 specii de nevertebrate, 4 specii de păsări, 27 de specii de insecte, 2 virusuri, 159 de specii de plante terestre.

Transportul maritim a fost responsabil pentru jumătate din totalul speciilor alogene introduse în mările europene începând cu 1949⁸. Domeniile prioritare în funcție de potențialul de introducere a speciilor alogene invazive, în funcție de ponderea acestora sunt: silvicultura (23%), piscicultura (21%), agricultura (14%), comerțul (12%), managementul spațiilor verzi (8%), **transporturile (5%)** și managementul terenurilor degradate (4%)⁹.

Conform Anastasiu et al, 2020 („Raport privind identificarea cartografică a căilor de introducere a speciilor de plante alogene în România și a punctelor fierbinți ce necesită studiu detaliat”, elaborat în cadrul Proiectului POIM2014+120008 - Managementul adecvat al speciilor invazive din România, în conformitate cu Regulamentul UE 1143/2014 referitor la prevenirea și gestionarea introducerii și răspândirii speciilor alogene invazive), vectorii de transport, ca și contaminanți sub formă de semințe sau alte mărfuri pot fi responsabili de introducerea speciilor invazive. De asemenea conform aceluiași Raport, flora nativă este afectată mai mult de speciile invazive introduse intenționat ca mărfuri, a căror dispersie poate fi facilitată de prezența coridoarelor rutiere sau feroviare. În ceea ce privește principalele rute de transport a speciilor alogene invazive au fost enumerate drumurile și căile ferate, iar dintre cele naturale au fost amintite cursurile de apă. Asociate acestora mai pot fi enumerate o serie de alte căi de introducere cum ar fi: punctele de trecere a frontierei (feroviare, rutiere, aeroporturi, porturi, zone libere), porturi, gări feroviare etc.

Un rol important în răspândirea plantelor alogene invazive îl dețin rutele comerciale, individualizate în lungul căilor de transport (rutiere, feroviare etc.) (Wołkowycki și Banaszuk, 2016). Atât rețeaua rutieră, cât și cea feroviară pot acționa ca și coridoare de răspândire, semințele sau fructele acestor plante invazive putând fi răspândite cu ușurință. Astfel, căile de comunicație amintite se constituie în habitate inițiale pentru speciile de plante alogene invazive răspândite prin intermediul diferitelor tipuri de transport (Rutkovskaa et al., 2013), în mod direct sau indirect (Wołkowycki și Banaszuk, 2016). Dezvoltarea infrastructurii de transport (rutieră, feroviară, portuară) creează habitate distincte, izolate, cu proprietăți ale potențialului ecologic diferite comparativ cu cele situate în proximitate, ceea ce favorizează instalarea speciilor alogene invaziv mult mai ușor. Astfel, căile ferate și șoselele reprezintă sursa primară a expansiunii în teritoriu a speciilor invazive alogene (Wołkowycki și Banaszuk, 2016). Foarte multe specii invazive lemnoase (arbori și arbuști exotici de exemplu) sunt localizate pe marginea drumurilor, acestea constituindu-se în vectori indirecti pentru reintroducerea speciilor de plante alogene (coridoare de

⁸ <https://www.eea.europa.eu/ro/highlights/transportul-maritim-din-ue-primul>

⁹ Raport privind domeniile sectoriale și elementele specifice fluxului administrativ care promovează acțiuni contrare/concurente/compatibile cu țintele asumate pentru managementul speciilor alogene invazive

RAPORT DE MEDIU LA PROGRAMUL TRANSPORT 2021-2027

Asistență în pregătirea evaluării strategice de mediu pentru 4 programe

AA-010560-001

dispersie) (Wołkowycki și Banaszuk, 2016)¹⁰.

În 2020 au fost inventariate în puncte fierbinți din întreaga țară 211 specii de plante alogene. Astfel, pe lângă speciile țintă, au fost notate și alte specii de plante alogene întâlnite. Datele de teren obținute în 2020 confirmă concentrări mari de specii alogene invazive în lungul căilor rutiere și feroviare, în porturi, în zone de graniță sau în lungul Dunării. În figurile de mai jos sunt prezentate rezultatele inventarierii speciilor alogene în raport cu infrastructura de transport din România¹¹.



Figura nr. 3-13 Exemple de specii de plante invazive de-a lungul infrastructurilor de transport și în zonele de derulare a lucrărilor pentru execuția lucrărilor

¹⁰ https://invazive.ccmesi.ro/wp-content/uploads/2020/10/POIM120008_Subact.1.1.4_Raport.pdf

¹¹ <https://zenodo.org/record/6577809#.YzQB2HZBxPY>

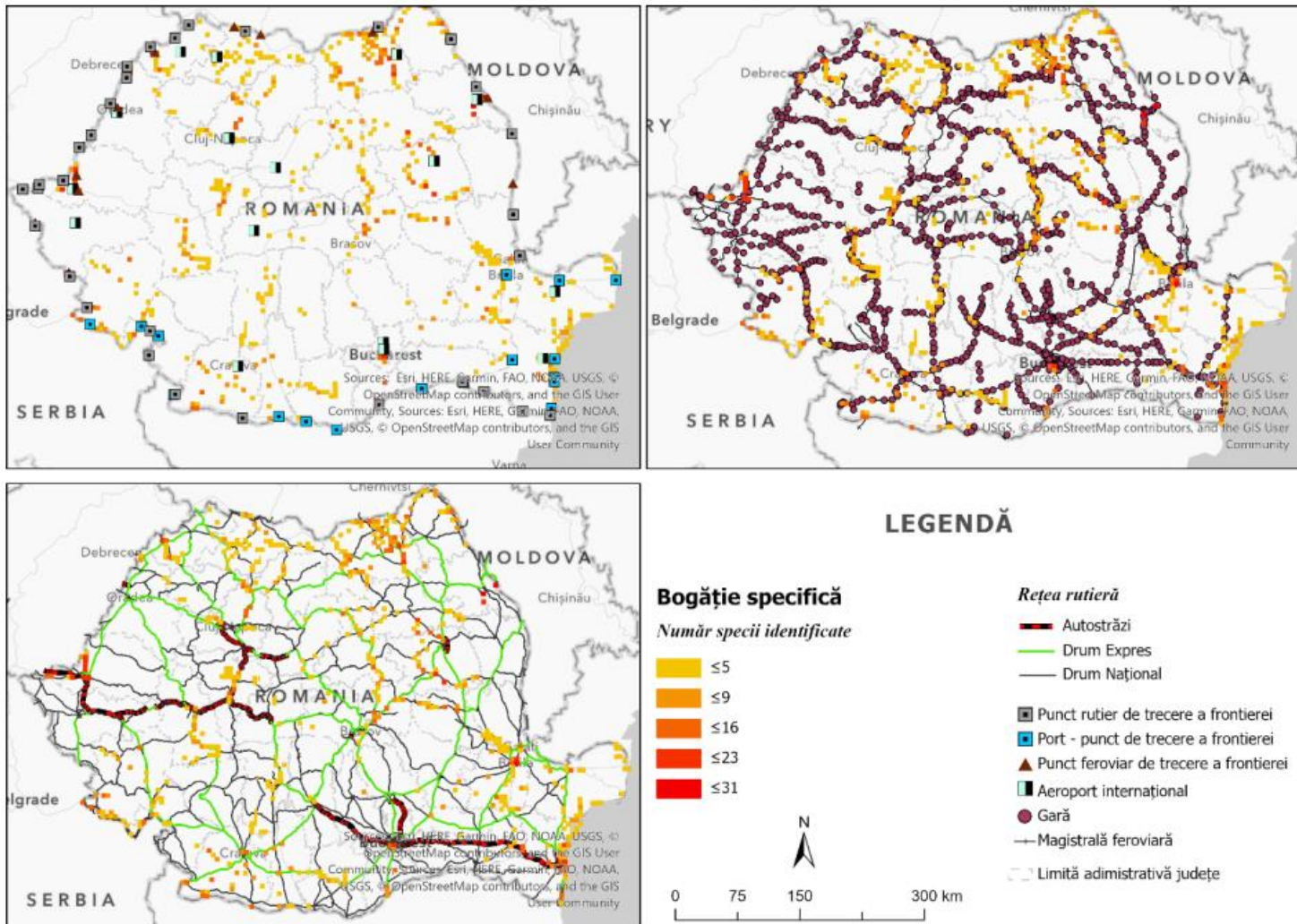


Figura nr. 3-14 Distribuția a speciilor de plante alogene invazive în raport cu căile rutiere și feroviare, gări, porturi, aeroporturi, vămi (primul an de inventariere) (sursa: <https://zenodo.org/record/6577809#.YzQB2HZBxPY>)

Poluarea și încărcarea cu nutrienți

La nivel național au fost identificate localități cu zone vulnerabile la poluarea cu nitrați, unele incluse total sau parțial în situri de importanță comunitară sau arii de protecție specială avifaunistică, însă nu există date disponibile pentru indicatorii ce pot determina modul în care este amenințată biodiversitatea de poluarea cu nutrienți.

Poluarea chimică – diverși oxizi poluanți, hidrocarburi, particule sau metale grele sunt eliberate de eșapamentul vehiculelor. Folosirea sării de dezghețare iarna poate conduce la poluări prin sodiu și cloruri, în timp ce contaminarea cu erbicide are loc adesea în timpul verii ca urmare a lucrărilor de întreținere a drumurilor și a căilor ferate. Benzină sau alte uleiuri se pot scurge în timpul accidentelor. Toate aceste substanțe chimice pot pătrunde apoi și contamina apele de suprafață și apele subterane, precum și solul din vecinătate, conducând în timp la acidificare și eutrofizare. Acest lucru poate provoca perturbări grave ale speciilor de faună din zonă¹².

Schimbările climatice

Principalele efecte ale schimbărilor climatice sunt următoarele:

- modificări fizico-comportamentale ale speciilor, ca urmare a incapacității acestora de adaptare;
- modificarea distribuției și compoziției habitatelor ca urmare a modificării componenței speciilor;
- creșterea numărului de specii alogene la nivelul habitatelor naturale actuale și creșterea potențialului invaziv al acestora, ca urmare a descoperirii fie a condițiilor prielnice sau a ocupării nișei ecologice eliberată prin dispariția unor specii indigene;
- modificarea distribuției ecosistemelor specifice zonelor umede, cu posibila restrângere până la dispariție a acestora;
- modificări ale ecosistemelor acvatice de apă dulce generate de încălzirea apei.

Poluarea luminoasă

La nivelul României sunt prezente diferite zone extinse de poluare luminoasă. De exemplu Centrul Bucureștiului și al Timișoarei ating cel mai ridicat nivel de poluare luminoasă (în care iluminarea artificială este de peste 41% din strălucirea naturală a cerului, pe timpul nopții). Acestea sunt urmate, cu un grad de iluminare artificială cuprins între 10,2-20,5% din strălucirea naturală a cerului, pe timpul nopții, de următoarele județe: Craiova, Galați, Ploiești, Pitești, Braila, Sibiu, Cluj, Oradea, etc.

¹² Hlavac, V., Andel, P., Matousova, J., Dostal, I., & Stmad, M. (2019). Wildlife and Traffic in the Carpathians. TransGREEN.

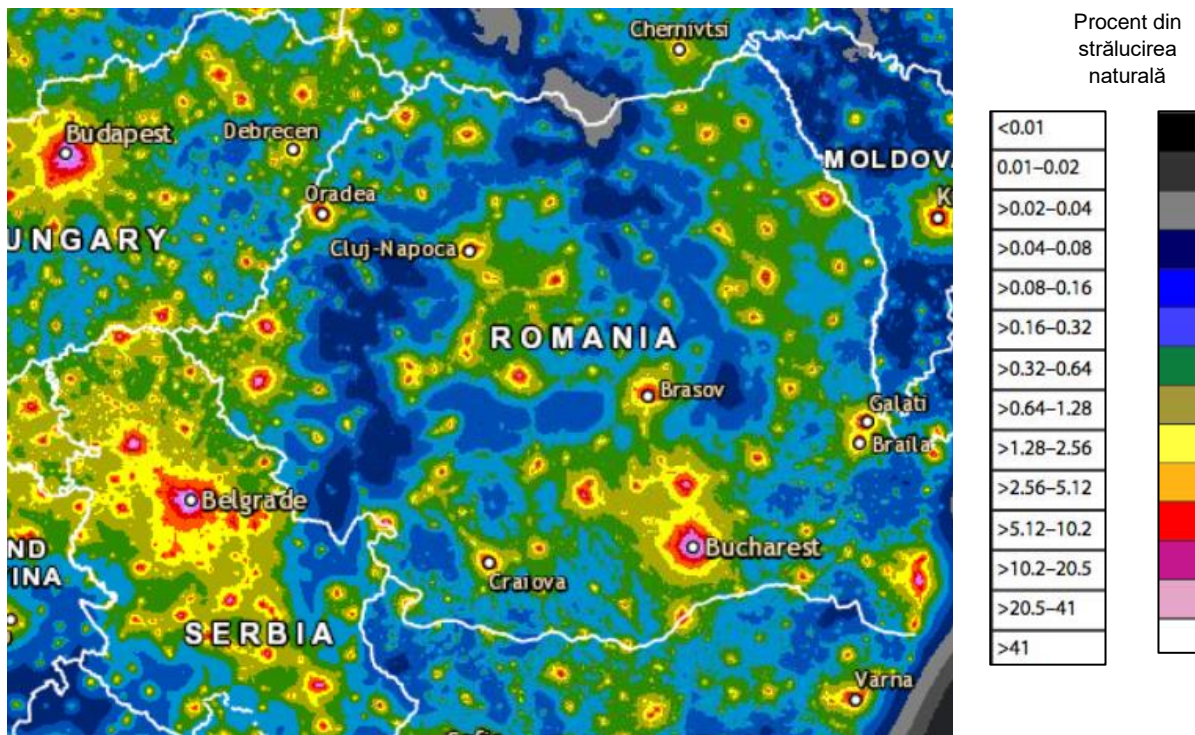


Figura nr. 3-15 Poluarea luminoasă la nivelul României (sursa: Noul Atlas mondial al luminozității artificiale a cerului ¹³)

Poluarea luminoasă afectează ciclurile reproductive ale unor specii, alterează habitatele și perturbă activitatea acestora în timpul nopții. Lumina excesivă îndepărtează unele specii și le atrage pe altele; în ambele cazuri indivizii speciilor afectate ajung în locații în care nu ar trebui să fie, fiind astfel expuși prădătorilor sau riscului de mortalitate. Speciile migratoare zburătoare sunt în special afectate. Poluarea luminoasă (în special cauzată de lumina albastră) are numeroase efecte negative și asupra sănătății umane.

Așa cum se poate observa și în figura următoare, poluarea luminoasă a crescut în ultimii 10 ani la nivelul României atât din punct de vedere al valorilor radianței, cât și al extinderii zonelor afectate de nivele ridicate ale radianței. Toate informațiile disponibile indică o tendință de înrăutățire pentru cei doi parametri (valoarea radianței și extinderea zonelor cu valori ridicate ale radianței) în următorul deceniu.

¹³ <https://cires.colorado.edu/Artificial-light>

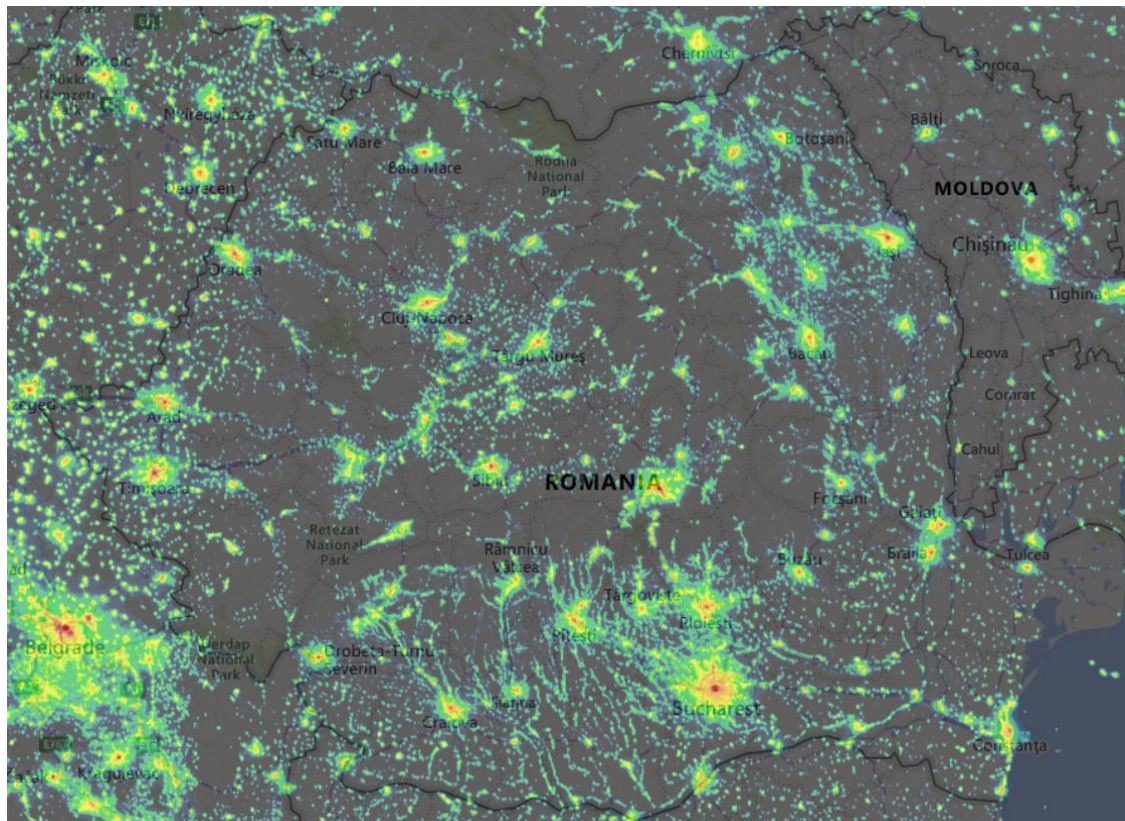
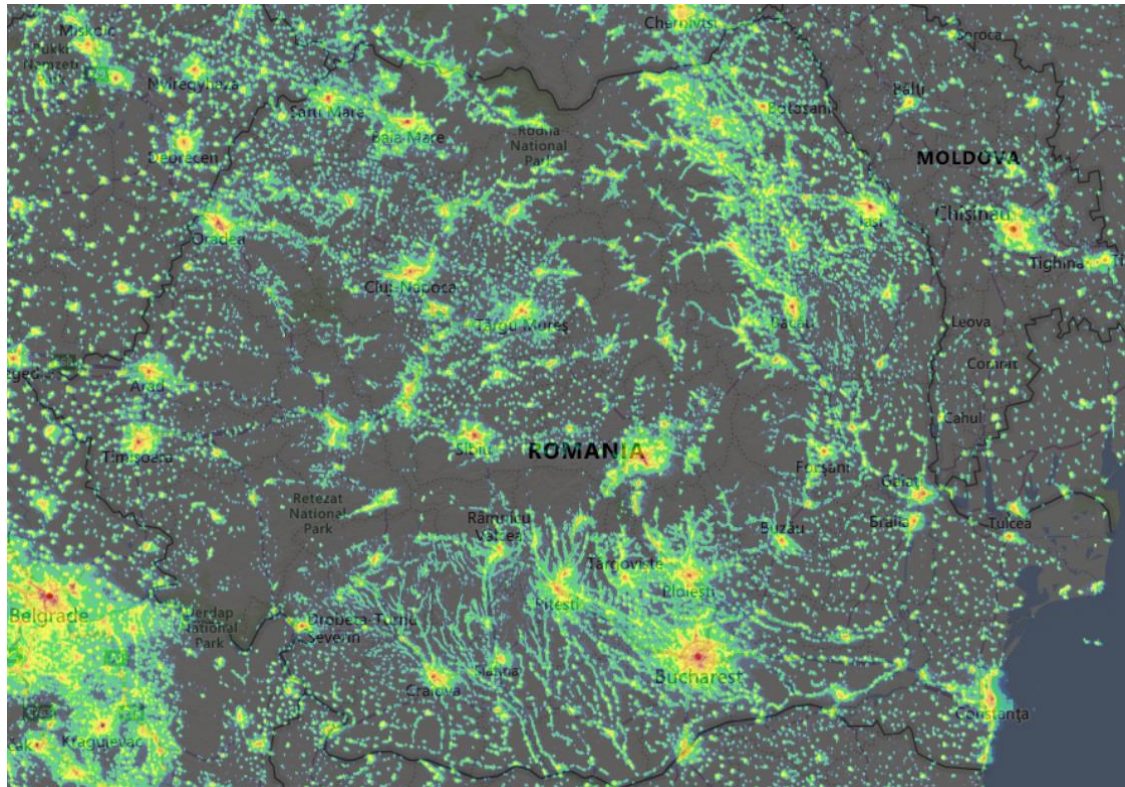


Figura nr. 3-16 Comparație a nivelului radianței în anul 2021 (imagine sus) și anul 2012 (imagine jos)
(Sursa: www.lightpollutionmap.info)

Fragmentarea habitatelor și întreruperea conectivității ecologice

Fragmentarea habitatelor asociată proiectelor de infrastructură reprezintă de asemenea o formă de impact ce afectează toate componentele biodiversității. Fragmentarea habitatelor împiedică deplasarea naturală a speciilor de faună (un factor cheie în supraviețuirea speciilor și menținerea populațiilor viabile) și creează izolarea habitatelor. Fragmentarea poate conduce la izolarea unor specii de plante sau animale sălbatice, conducând astfel la reducerea sau chiar întreruperea fluxului genetic între (sub)populațiile speciilor cu areal extins, ceea ce în timp poate conduce la dispariția anumitor subpopulații.

Pentru speciile de faună terestre, care se deplasează pe sol, infrastructura reprezintă fie o barieră fizică, din cauza elementelor construite (garduri de protecție, separatoare între sensuri, ziduri de consolidare cu înălțimi de peste 2 m, etc) și/sau intensității traficului, fie o barieră „comportamentală” (un comportament de evitare), din cauza densității traficului și a dezvoltărilor secundare create în apropierea infrastructurii (Luell et al., 2003). Bariera comportamentală poate fi resimțită și de speciile zburătoare (nevertebrate, păsări, lilieci). De asemenea, crearea de bariere transversale pe corpurile de apă conduce la întreruperea conectivității longitudinale. În același timp, lucrările aferente îmbunătățirii navigației pot conduce la fragmentarea habitatelor prin blocarea rutelor de migrație ale speciilor de pești migratori (cu accent pe speciile de sturioni).

Proiectele de infrastructură pot reprezenta bariere permanente în absența unor măsuri constructive care să permită subtraversarea și/sau supratraversarea infrastructurii de către fauna sălbatică și să asigure menținerea conectivității longitudinale a corpurilor de apă.

Conform rezultatelor proiectului NaturRegio, elaborat de ICAS și de Administrația PN Apuseni, se poate vedea cum zona verde (ce reprezintă zonele tampon și coridoarele ecologice) face legătura între situri, astfel păstrând conectivitatea (secțiunea 3.1.2.4 – Figura nr. 3-11). De asemenea, pe hartă se pot observa și principalele bariere ecologice identificate la acel moment (marcate cu un fulger roșu), reprezentate de infrastructura de transport.

La nivelul României, până în momentul de față au fost implementate măsuri de defragmentare doar pentru proiecte nou implementate. Un exemplu de măsuri de defragmentare sunt ecoductele construite peste autostrada Lugoj – Deva pentru menținerea funcționalității coridoarelor ecologice din zona Carpaților Occidentali. Aceste ecoducte sunt prezentate în figura următoare.

De asemenea, este propusă realizarea de ecoducte și poduri verzi, precum și subtraversări pentru faună în cadrul Studiilor de fezabilitate elaborate în ultimii ani pentru diferite proiecte de infrastructură rutieră și feroviară (ex. Autostrada Sibiu – Pitești, Autostrada Bacău – Pașcani, Reabilitarea liniei de cale ferată Cluj – Oradea – Episcopia Bihor).

Măsuri de defragmentare sunt necesare însă și pe rețeaua existentă de infrastructură de transport.



Figura nr. 3-17 Ecoductele construite pentru supratraversarea autostrăzii Lugoj – Deva (sursa: economedia.ro, Google Street View)

Reducerea efectivelor populaționale

Conform Hlavac, V și alții informațiile privind nivelul de mortalitate al faunei asociat infrastructurii de transport rutier indică faptul că în general, mortalitatea este mai mare pe drumurile de dimensiuni mici (drumuri comunale, drumuri județene, drumuri naționale), față de autostrăzi. Explicația acestui aspect este legată de lungimea totală mai mare a acestor tipuri de drumuri, comparativ cu autostrăzile.

Cu toate acestea, raportat la kilometru nivelul de mortalitate crește cu intensitatea traficului, fiind cel mai ridicat pe autostrăzi. Un exemplu din Cehia (prezentat în graficul de mai jos) arată diferențele dintre tipurile de drumuri și numărul de indivizi omorâți, respectiv numărul de indivizi omorâți / km de drum.

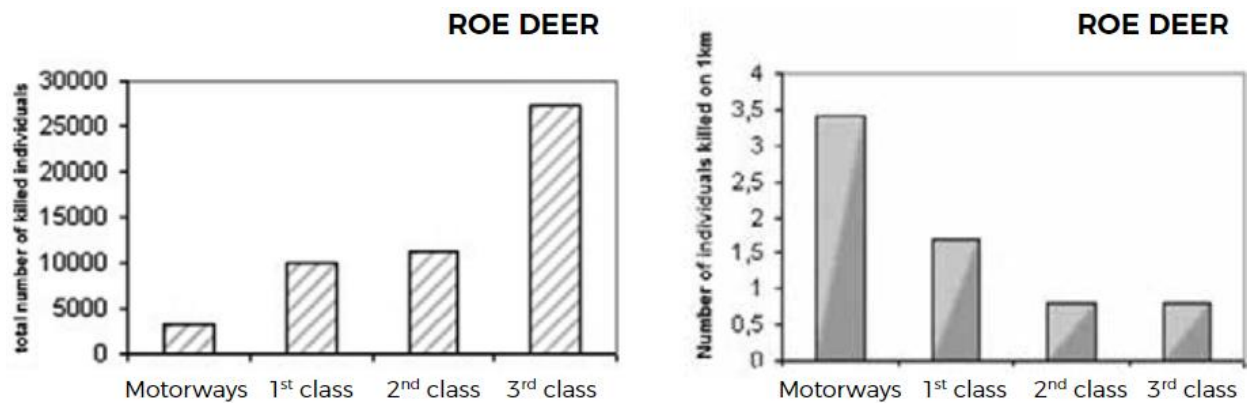


Figura nr. 3-18 Nivelul de mortalitate raportat la numărul de km (Sursa: Hlavac, V., Andel, P., Matousova, J., Dostal, I., & Stmad, M. (2019). *Wildlife and Traffic in the Carpathians*. TransGREEN)

Aceste informații evidențiază necesitatea asigurării unor sisteme adecvate care să împiedice pătrunderea faunei pe carosabil, cum ar fi înconjurarea autostrăzilor cu garduri sau instalarea de bariere în zonele nodurilor rutiere.

Traficul rutier poate cauza prin coliziune mortalitatea accidentală a speciilor de faună precum mamifere mari și mici, păsări, amfibieni, insecte etc. Extinderea drumurilor, creșterea numărului de autovehicule, a vitezei medii a vehiculelor și a distanței parcurse de fiecare șofer reprezintă o amenințare semnificativă pentru biodiversitate¹⁴.

Conectivitatea este un aspect cheie pentru speciile care au nevoie de teritorii întinse și care se deplasează pe distanțe mari pentru împerechere, dispersie și hrănire. Rețelele de transport reprezintă una dintre formele fragmentării habitatelor naturale. În acest sens, datorită infrastructurii liniare, unele specii care prezintă mobilitate mare sunt adesea ucise. Acest fenomen este una dintre principalele cauze ale dispariției anumitor specii, inclusiv a carnivorelor.

La nivel global, după recoltarea legală, drumurile sunt cea mai mare sursă de mortalitate antropică pentru multe vertebrate (Schwartz și colab., 2020).

De exemplu, conform unui studiu realizat în zona Buzău pe parcursul a două zile, au fost identificate 277 de victime ale traficului rutier din regiunea Vulcanilor Noroioși, majoritatea nevertebrate (271) și doar șase vertebrate. Cei 277 de indivizi uciși pe drum aparțin la 31 de grupuri de animale. Cel mai mare număr de indivizi uciși aparțin următoarelor grupe: *Coleoptera*, *Isopoda Oniscidea*, *Diplopoda* și *Hymenoptera*. În prima zi au predominat coleopterele, în timp ce în a doua zi izopodele terestre au avut cea mai mare abundență procentuală. Cu cât animalele ucise pe drum sunt de dimensiuni mai mici, pot trece neobservate sau sunt descompuse/îndepărtate mai repede de pe carosabil din cauza circulației rutiere (Popovici și Ile, 2018).

Prin intermediul platformei ROAD.KILL¹⁵ sunt centralizate datele raportate de civili cu privire la numărul de indivizi care cad victime traficului rutier. În urma analizei datelor înregistrate pe această platformă, în perioada 2011-2022 au fost identificați un număr de 517 indivizi. De menționat că datele rezultate pot fi influențate de numărul de persoane care raportează incidentele și de ușurința de observare a animalelor, deci reprezintă o aproximare. Cantitatea de date generată este în creștere, și numărul de confirmări poate crește de la an la an.

Datele indică faptul că membri ai tuturor claselor de faună pot fi victime ale coliziunii cu traficul rutier.

¹⁴ [Mortalitatea animală datorată vehiculelor - frwiki.wiki](https://frwiki.wiki)

¹⁵ <https://road-kill-registration.green-web.eu/?lang=en>

Baza de date este dominată de specii de mamifere, însă acest lucru poate fi explicat de ușurința de observare a indivizilor, comparativ cu alte grupe. Cu toate acestea, în baza de date există de asemenea membri ai claselor *Aves* (9,1%), *Amphibia* (6,4%) și *Reptilia* (2,1%), precum și specii neidentificate.



Figura nr. 3-19 Victime accidentale ale traficului rutier și feroviar

Nivelul actual al impactului generat de infrastructura de transport în siturile Natura 2000

Analiza nivelului actual al impactului generat de infrastructura de transport în siturile Natura 2000 a fost realizată luând în considerare datele public disponibile pe site-ul Agenției Europene de Mediu. Pe baza codurilor unice utilizate pentru identificarea presiunilor, a fost realizată o analiză privind nivelul presiunilor legate de infrastructura de transport din siturile Natura 2000 din România. Presiunile considerate în analiză sunt cele aferente categoriei D01 Drumuri, poteci și cai ferate, respectiv sub-categoriile: D01.02 drumuri, autostrăzi, D01.04 căi ferate, căi ferate de mare viteză, D01.05 poduri, viaducte, D01.06 tunele, precum și cele aferente sub-categoriile D03.01 Zone portuare și D03.02 Transport naval.

Analiza presiunilor a ținut cont și de nivelul (ridicat, mediu sau scăzut) estimat în Formularele Standard pentru fiecare presiune în fiecare sit Natura 2000. Presiuni asociate infrastructurii de transport au fost identificate într-un număr de 156 situri Natura 2000, dintre care 106 SCI-uri și 50 SPA-uri. Clasa de presiuni cu cele mai multe menționări (în 82% din siturile identificate) este „D01.02 – drumuri, autostrăzi”. Această clasă înregistrează și cel mai mare număr de situații în care presiunea a fost evaluată ca „ridicată” (în 39 de situri Natura 2000).

Tabelul următor prezintă situația presiunilor legate de infrastructura de transport identificate în siturile Natura 2000 din România, conform datelor incluse în Formularele Standard Natura 2000.

Tabelul nr. 3-1 Nivelul presiunilor legate de infrastructura de transport identificate în siturile Natura 2000 din România

Sit Natura 2000		D01 Drumuri, poteci și cai ferate	D01.02 Drumuri, autostrăzi	D01.04 Căi ferate, căi ferate de mare viteză	D01.05 Poduri, viaducte	D01.06 Tunele	D03.01 Zone portuare	D03.02 Transport naval
ROSCI0001	Aninișurile de pe Tărlung		MEDIU					
ROSCI0005	Balta Albă - Amara - Jirlău - Lacul Sărat Căineni			SCĂZUT				
ROSCI0006	Balta Mică a Brăilei							MEDIU
ROSCI0007	Bazinul Ciucului de Jos	MEDIU						
ROSCI0009	Bisoca		MEDIU					
ROSCI0010	Bistrița Aurie		RIDICAT					
ROSCI0012	Brațul Măcin							SCĂZUT
ROSCI0013	Bucegi		SCĂZUT	SCĂZUT				
ROSCI0015	Buila - Vânturarița		MEDIU					
ROSCI0018	Căldările Zăbalei		MEDIU					
ROSCI0019	Călimani - Gurghiu		MEDIU					
ROSCI0022	Canaralele Dunării		RIDICAT				RIDICAT	
ROSCI0023	Cascada Mișina		SCĂZUT					
ROSCI0024	Ceahlău		SCĂZUT					
ROSCI0026	Cenaru		SCĂZUT					
ROSCI0027	Cheile Bicazului - Hășmaș		MEDIU					
ROSCI0032	Cheile Rudăriei		SCĂZUT					
ROSCI0035	Cheile Turzii		MEDIU					
ROSCI0038	Ciucaș		MEDIU					
ROSCI0042	Codru Moma	MEDIU	MEDIU					
ROSCI0044	Corabia - Turnu Măgurele		RIDICAT				SCĂZUT	SCĂZUT
ROSCI0045	Coridorul Jiului		SCĂZUT	SCĂZUT				
ROSCI0046	Cozia		MEDIU					
ROSCI0048	Crișul Alb		RIDICAT					
ROSCI0050	Crișul Repede amonte de Oradea		MEDIU					
ROSCI0054	Dealul Cetății Deva							
ROSCI0063	Defileul Jiului		MEDIU	MEDIU		SCĂZUT		
ROSCI0066	Delta Dunării - zona marină							SCĂZUT
ROSCI0069	Domogled - Valea Cernei		RIDICAT					
ROSCI0073	Dunele marine de la Agigea		RIDICAT				MEDIU	
ROSCI0074	Făgetul Clujului - Valea		SCĂZUT					

Sit Natura 2000		D01 Drumuri, poteci și cai ferate	D01.02 Drumuri, autostrăzi	D01.04 Căi ferate, căi ferate de mare viteză	D01.05 Poduri, viaducte	D01.06 Tunele	D03.01 Zone portuare	D03.02 Transport naval
	Morii		SCĂZUT					
ROSCI0076	Dealul Mare - Hârlău		SCĂZUT					
ROSCI0085	Frumoasa							
ROSCI0088	Gura Vedei - Șaica - Slobozia							SCĂZUT
ROSCI0089	Gutâi - Creasta Cocoșului		MEDIU					
ROSCI0094	Izvoarele sulfuroase submarine de la Mangalia							MEDIU
ROSCI0100	Lacurile Fărăgău - Glodeni		SCĂZUT					
ROSCI0101	Larion		SCĂZUT					
ROSCI0108	Lunca Mureșului Inferior							
ROSCI0110	Măgurile Băitei							
ROSCI0111	Mestecănișul de la Reci		MEDIU					
ROSCI0114	Mlaștina Hergheliei - Obanul Mare și Peștera Movilei		RIDICAT					
ROSCI0115	Mlaștina Satchinez			MEDIU				
ROSCI0117	Movila lui Burcel							
ROSCI0122	Munții Făgăraș		SCĂZUT			MEDIU		
ROSCI0126	Munții Țarcu		MEDIU					
ROSCI0128	Nordul Gorjului de Est		SCĂZUT					
ROSCI0136	Pădurea Bejan		SCĂZUT					
ROSCI0141	Pădurea Ciornohal							
ROSCI0147	Pădurea de stejar pufos de la Mirăslău		SCĂZUT					
ROSCI0149	Pădurea Eseschioi - Lacul Bugeac		SCĂZUT					
ROSCI0151	Pădurea Gârboavele		MEDIU					
ROSCI0153	Pădurea Glodeasa		MEDIU					
ROSCI0164	Pădurea Plopeni		MEDIU					
ROSCI0170	Pădurea și mlaștinile eutrofe de la Prejmer		RIDICAT					
ROSCI0172	Pădurea și Valea Canaraua Fetii - Iortmac		SCĂZUT					
ROSCI0173	Pădurea Stârmina		MEDIU					
ROSCI0174	Pădurea Studinița	SCĂZUT						
ROSCI0175	Pădurea Tălășmani		MEDIU					

Sit Natura 2000		D01 Drumuri, poteci și cai ferate	D01.02 Drumuri, autostrăzi	D01.04 Căi ferate, căi ferate de mare viteză	D01.05 Poduri, viaducte	D01.06 Tunele	D03.01 Zone portuare	D03.02 Transport naval
ROSCI0177	Pădurea Topana		SCĂZUT					
ROSCI0179	Pădurea Troianu		MEDIU					
ROSCI0190	Penteleu		SCĂZUT					
ROSCI0195	Piatra Mare	MEDIU						
ROSCI0197	Plaja submersă Eforie Nord - Eforie Sud							SCĂZUT
ROSCI0198	Platoul Mehedinți		MEDIU					
ROSCI0200	Platoul Vașcău		MEDIU					
ROSCI0206	Porțile de Fier		MEDIU					MEDIU
ROSCI0214	Râul Tur		MEDIU					
ROSCI0215	Recifii Jurasici Cheia		RIDICAT					
ROSCI0221	Sărăturile din Valea Ilenei	MEDIU		MEDIU				
ROSCI0223	Sărăturile Ocna Veche	MEDIU						
ROSCI0224	Scroviștea		MEDIU					
ROSCI0227	Sighișoara - Târnava Mare							
ROSCI0229	Siriu		RIDICAT					
ROSCI0235	Stânca Tohani		SCĂZUT					
ROSCI0239	Târnovu Mare - Latorița		MEDIU					
ROSCI0244	Tinovul de la Fântâna Brazilor							
ROSCI0247	Tinovul Mare Poiana Stampei		RIDICAT					
ROSCI0255	Turbăria de la Dersca		SCĂZUT					
ROSCI0268	Valea Vâlsanului		MEDIU					
ROSCI0269	Vama Veche - 2 Mai							SCĂZUT
ROSCI0270	Vânători-Neamț		SCĂZUT					
ROSCI0275	Bârsău - Șomcuta		MEDIU	MEDIU				
ROSCI0276	Albești		RIDICAT					
ROSCI0281	Cap Aurora							SCĂZUT
ROSCI0284	Cheile Teregovei		RIDICAT					
ROSCI0289	Coridorul Drocea - Codru Moma		MEDIU					
ROSCI0291	Coridorul Munții Bihorului - Codru Moma		MEDIU					
ROSCI0292	Coridorul Rusca Montană - Tarcu - Retezat		RIDICAT					
ROSCI0295	Dealurile Clujului de Est		MEDIU					

Sit Natura 2000		D01 Drumuri, poteci și cai ferate	D01.02 Drumuri, autostrăzi	D01.04 Căi ferate, căi ferate de mare viteză	D01.05 Poduri, viaducte	D01.06 Tunele	D03.01 Zone portuare	D03.02 Transport naval
ROSCI0297	Dealurile Târnavei Mici - Bicheș		RIDICAT					
ROSCI0298	Defileul Crișului Alb		RIDICAT					
ROSCI0303	Hârtibaciu Sud - Est		RIDICAT					
ROSCI0304	Hârtibaciu Sud - Vest		RIDICAT					
ROSCI0318	Măgura Târgu Ocna		MEDIU					
ROSCI0324	Munții Bihor		MEDIU					
ROSCI0325	Munții Metaliferi		MEDIU					
ROSCI0326	Muscelele Argeșului		SCĂZUT					
ROSCI0327	Nemira - Lapoș		MEDIU					
ROSCI0337	Pădurea Neudorfului		MEDIU					
ROSCI0339	Pădurea Povernii - Valea Cernița		RIDICAT					
ROSCI0352	Perșani		RIDICAT					
ROSCI0355	Podișul Lipovei - Poiana Ruscă		RIDICAT					
ROSCI0356	Poienile de la Șard							
ROSCI0357	Porumbeni		RIDICAT					
ROSCI0358	Pricop - Huta - Certeze		RIDICAT					
ROSCI0381	Râul Târgului - Argeșel - Râușor		RIDICAT					
ROSCI0383	Râul Târnava Mare între Odorheiu Secuiesc și Vânători		MEDIU					
ROSCI0403	Vânju Mare		RIDICAT					
ROSCI0406	Zarandul de Est		RIDICAT	RIDICAT				
ROSCI0407	Zarandul de Vest		RIDICAT	RIDICAT				
ROSCI0417	Manoleasa		MEDIU					
ROSCI0420	Oprănești	MEDIU						
ROSCI0432	Prunișor	RIDICAT						
ROSCI0441	Viile Tecii		RIDICAT					
ROSPA0001	Aliman - Adamclisi		MEDIU					
ROSPA0002	Allah Bair - Capidava		MEDIU					MEDIU
ROSPA0004	Balta Albă - Amara - Jirlău		RIDICAT	RIDICAT				
ROSPA0006	Balta Tătaru		SCĂZUT					
ROSPA0007	Balta Vederouasa		MEDIU					
ROSPA0010	Bistreț	SCĂZUT						

Sit Natura 2000		D01 Drumuri, poteci și cai ferate	D01.02 Drumuri, autostrăzi	D01.04 Căi ferate, căi ferate de mare viteză	D01.05 Poduri, viaducte	D01.06 Tunele	D03.01 Zone portuare	D03.02 Transport naval
ROSPA0011	Blahnița							SCĂZUT
ROSPA0014	Câmpia Cermeiului	RIDICAT	MEDIU	MEDIU				
ROSPA0015	Câmpia Crișului Alb și Crișului Negru	MEDIU						
ROSPA0017	Canaralele de la Hârșova		RIDICAT		RIDICAT		RIDICAT	RIDICAT
ROSPA0018	Cheile Bicazului - Hășmaș		MEDIU					
ROSPA0019	Cheile Dobrogei		RIDICAT					
ROSPA0023	Confluența Jiu - Dunăre	SCĂZUT						
ROSPA0025	Cozia - Buila - Vânturarița		MEDIU					
ROSPA0026	Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier						MEDIU	MEDIU
ROSPA0027	Dealurile Homoroadelor		RIDICAT					
ROSPA0029	Defileul Mureșului Inferior - Dealurile Lipovei	MEDIU	MEDIU					
ROSPA0035	Domogled - Valea Cernei		RIDICAT					
ROSPA0038	Dunăre - Oltenița							MEDIU
ROSPA0039	Dunăre - Ostroave				RIDICAT			RIDICAT
ROSPA0040	Dunărea Veche - Brațul Măcin							MEDIU
ROSPA0043	Frumoasa		RIDICAT					
ROSPA0046	Gruia - Gârla Mare		MEDIU					MEDIU
ROSPA0048	Ianca - Plopu - Sărat			SCĂZUT				
ROSPA0049	Iazurile de pe valea Ibăneșei - Bașeului - Podrigăi		SCĂZUT					
ROSPA0053	Lacul Bugeac		MEDIU					
ROSPA0055	Lacul Gălățui		MEDIU					
ROSPA0057	Lacul Siutghiol		RIDICAT					
ROSPA0058	Lacul Stânca Costești							SCĂZUT
ROSPA0060	Lacurile Tașaul - Corbu		MEDIU					
ROSPA0061	Lacul Techirghiol			RIDICAT				
ROSPA0062	Lacurile de acumulare de pe Argeș	SCĂZUT						
ROSPA0066	Limanu - Herghelia		MEDIU					
ROSPA0068	Lunca inferioară a Turului		MEDIU					
ROSPA0071	Lunca Siretului Inferior		SCĂZUT					
ROSPA0074	Maglavit	SCĂZUT						

Sit Natura 2000		D01 Drumuri, poteci și cai ferate	D01.02 Drumuri, autostrăzi	D01.04 Căi ferate, căi ferate de mare viteză	D01.05 Poduri, viaducte	D01.06 Tunele	D03.01 Zone portuare	D03.02 Transport naval
ROSPA0075	Măgura Odobești		SCĂZUT					
ROSPA0076	Marea Neagră		MEDIU				RIDICAT	RIDICAT
ROSPA0080	Munții Almăjului - Locvei							MEDIU
ROSPA0086	Munții Semenic - Cheile Carașului		RIDICAT					
ROSPA0093	Pădurea Bogata		RIDICAT					
ROSPA0099	Podișul Hârtibaciului		MEDIU					
ROSPA0100	Stepa Casimcea		RIDICAT					
ROSPA0101	Stepa Saraiu - Horea		RIDICAT					
ROSPA0104	Bazinul Fizeșului		MEDIU					
ROSPA0105	Valea Mostiștea		MEDIU					
ROSPA0108	Vedea - Dunăre		SCĂZUT					MEDIU
ROSPA0139	Piemontul Munților Metaliferi - Vințu	SCĂZUT						
ROSPA0140	Scroviștea		SCĂZUT	SCĂZUT				
ROSPA0153	Defileul Crișului Alb		SCĂZUT					

3.1.3 Populația și sănătatea umană

Aspecte demografice

Conform Institutului Național de Statistică, la 1 ianuarie 2021 populația rezidentă din România a fost de 19.201.662 persoane, prezentând o descreștere în perioada 2003-2021.

Conform proiecțiilor demografice în orizontul anilor 2040, 2060, 2080, 2100, tendința de diminuare se va menține pe tot parcursul acestor ani. Populația urbană, precum și cea de sex feminin sunt majoritate (53,6%, respectiv 51,1%).

Fenomenul de îmbătrânire demografică continuă să se accentueze (ridicându-se la 121,3 persoane vârstnice la 100 de tineri sub 15 ani), ecartul dintre populația vârstnică de 65 ani și peste și populația tânără de 0-14 ani ajungând la 643 mii persoane, în creștere față de 554 mii persoane la 1 ianuarie 2019. Raportul de dependență demografică a crescut de la 52,0 la 52,9 persoane tinere și vârstnice la 100 persoane adulte. Soldul migrației internaționale temporare de lungă durată a fost negativ reprezentând - 30 591 persoane (INS, Comunicat de presă Nr. 222/28 august 2020).

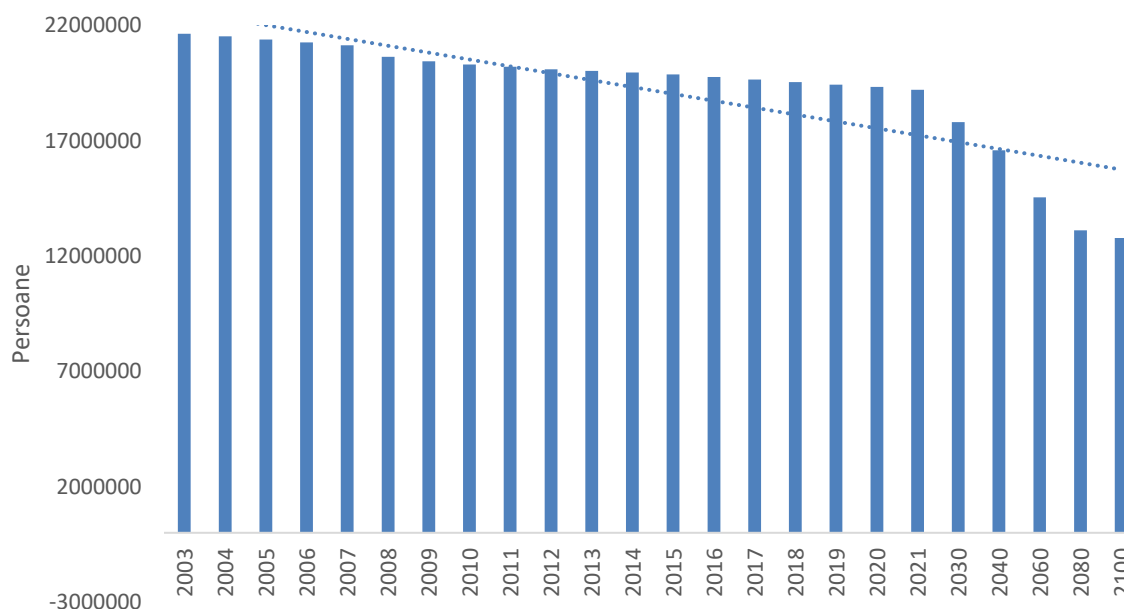


Figura nr. 3-20 Dinamica populației în România (Sursa: INS) și proiecția populației în orizontul anilor 2040, 2060, 2080, 2100 (Sursa: Tendințe sociale, 2019)

În ceea ce privește clasele de vârstă ale populației, în perioada 2003-2020 se observă o creștere a persoanelor cuprinse în clasele de vârstă 50-59 (de la 11,47% la 13,57%) 60-69 (de la 10,32% la 12,95%) și 70+ (de la 9,07% la 12,74%). În figura următoare este reprezentată structura populației (populația rezidentă la 1 ianuarie) în funcție de categoriile de vârstă din anii 2003 și 2020.

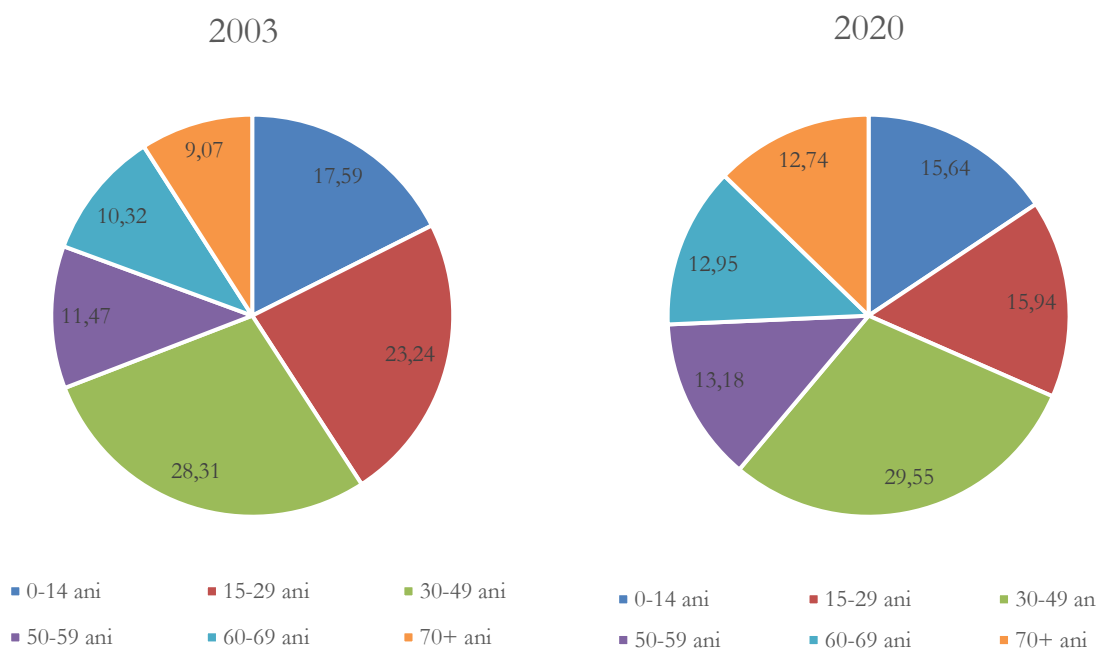


Figura nr. 3-21 Dinamica procentelor claselor de vârstă (Sursa INS)

Rata natalității prezintă o tendință descendentă în perioada 1990-2021, scăzând de la 13,6 la 8,2 născuți la 1000 de locuitori. Rata natalității în țară în anul 2019 are o distribuție heterogenă în funcție de județe, cea mai mare valoare fiind prezentă în Ilfov (10.5 născuți la 1000 de locuitori) iar cea mai mică valoare fiind în Caraș-Severin (6.5 născuți la 1000 de locuitori) (Sursa INS).

Pe perioada 1990-2020 s-a observat o tendință de creștere ușoară a ratei mortalității de la de la 10,6 decedați la 1000 de locuitori la 15,2 decedați la 1000 de locuitori ceea mai mare valoarea fiind înregistrată în 1996 de 12,5 decedați la 1000 de locuitori. În funcție de județe în anul 2019 cea mai mică rată a mortalității este înregistrată în județul Vâlcea (9 decedați la 1000 de locuitori) iar cea mai mare în județul Teleorman (16,7 decedați la 1000 de locuitori) (Sursa INS, 2020).

În perioada 1990-2020 s-a observat o tendință de ușoară creștere a ratei mortalității de la 10,6 decedați la 1000 de locuitori la 11,7 decedați la 1000 de locuitori, cea mai mare valoarea fiind înregistrată în 1996 de 12,5 decedați la 1000 de locuitori. În funcție de județe, în anul 2019 cea mai mică rată a mortalității este înregistrată în județul Vâlcea (9 decedați la 1000 de locuitori), iar cea mai mare în județul Teleorman (16,7 decedați la 1000 de locuitori) (Sursa INS, 2020).

Rata sporului natural în zona programului în perioada 1990-1991 este pozitivă, urmând ca în următoarea perioada să fie înregistrată o rată a sporului natural negativă.

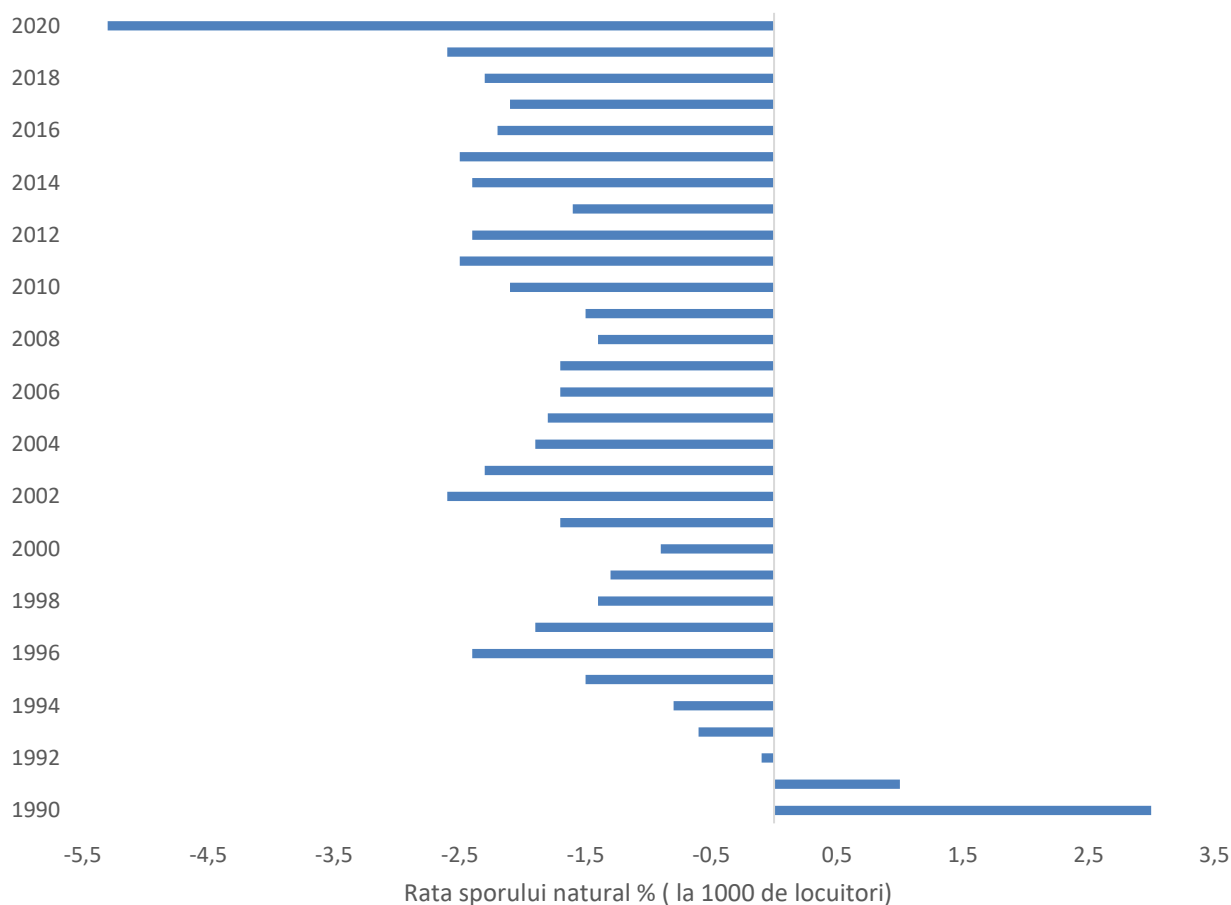


Figura nr. 3-22 Rata sporului natural (Sursa: INS)

Durata medie de viață prezintă o tendință de creștere în perioada 1990-2019 de la 69.56 ani la 75.99 ani, cea mai mică valoare fiind înregistrată în anul 1997 de 68,95 de ani. Analizând situația la nivel de județe în anul 2019 cea mai mică valoarea a fost înregistrată în Tulcea prezentând o durată medie de viață de 73,66 de ani, iar cea mai mare valoarea în Vâlcea de 80,84 de ani (Sursa INS, accesat octombrie 2020).

Rata sărăciei

Rata sărăciei relative se definește ca fiind ponderea persoanelor sărace în totalul populației. Se consideră sărace persoanele din gospodăriile care au un venit disponibil pe adult-echivalent (inclusiv sau exclusiv contravaloarea consumului din resurse proprii) mai mic decât nivelul pragului de sărăcie. În mod curent, acest indicator se determină pentru pragul de 60% din mediana veniturilor disponibile pe adult-echivalent. Indicatorul este întâlnit uneori sub denumirea de „rata riscului de sărăcie”.

Analizând situația înregistrată la nivelul României în perioada 2007-2020, se poate observa că tendința este relativ constantă, iar un sfert din populația României trăiește în sărăcie. La nivelul regiunilor, pe primul loc cu cea mai mare rată de sărăcie relativă a fost în perioada 2007-2009 Sud-Vest Oltenia, urmând ca din 2010 până în prezent Regiunea Nord-Est să înregistreze cea mai mare rata a sărăciei. La polul opus se află regiunea București-Ilfov cu tendință descendentă în perioada analizată.

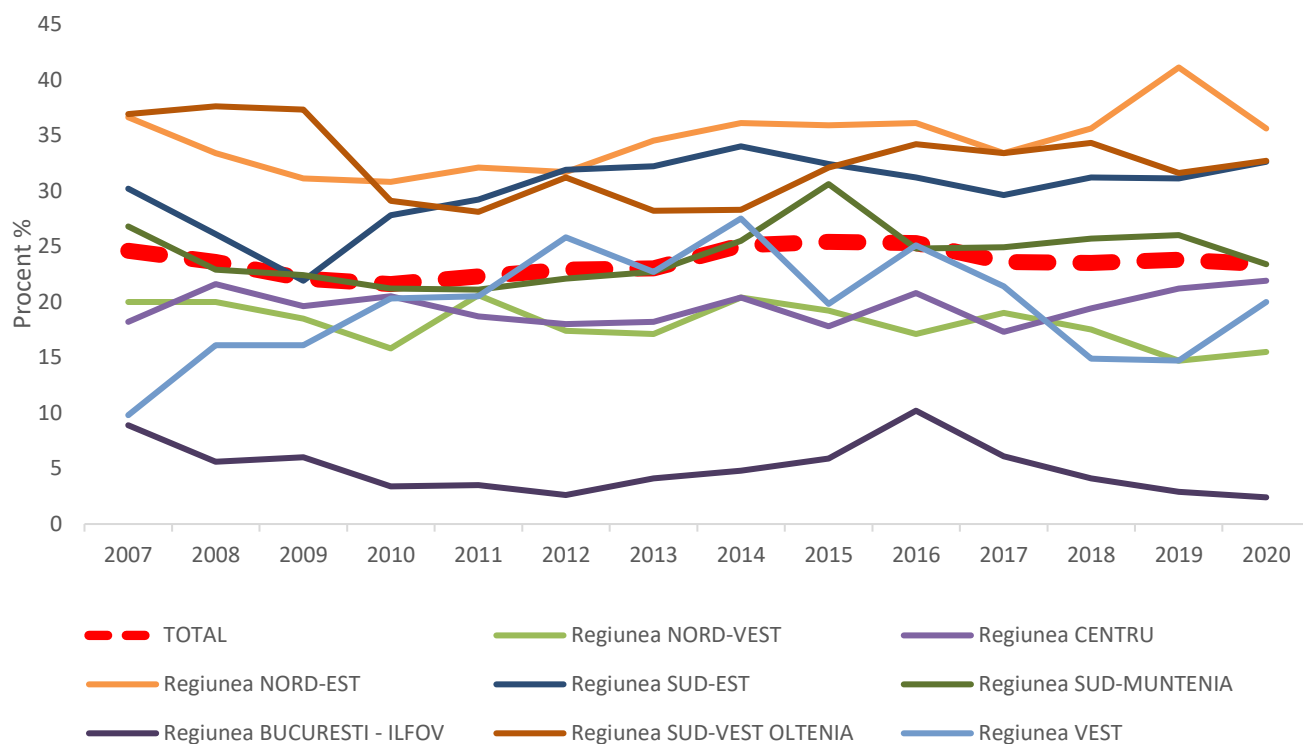


Figura nr. 3-23 Evoluția sărăciei relative în perioada 2007-2020 la nivelul României (%) (Sursa INS)

Din punct de vedere conceptual, poate să nu fie dificil să recunoaștem că infrastructura de transport poate contribui la reducerea sărăciei. Recent, au fost întreprinse o serie de studii empirice, iar rezultatele confirmă că infrastructura de transport contribuie la creșterea economică. Cu toate acestea, studiile arată, de asemenea, că, deși infrastructura îmbunătățită de transport poate fi o condiție necesară pentru reducerea sărăciei, aceasta nu este deloc suficientă¹⁶.

La nivelul României merită semnalat faptul că regiunile cu cele mai mari valori ale ratei sărăciei relative (Nord-Est, Sud-Vest Oltenia și Sud-Est) înregistrează, conform INS¹⁷, și cele mai mici valori ale lungimilor de autostradă construite până în prezent.

Zone marginalizate

Conform Atlasului Zonelor Rurale Marginalizate și al Dezvoltării Umane Locale din România, comunitățile rurale marginalizate sunt distribuite în 992 de comune (35% din totalul comunelor din țară), deși cu diferențe regionale semnificative. Proporția populației care trăiește în zone rurale marginalizate este de aproape două ori mai mare în Nord-Est comparativ cu media rurală națională (11,3% comparativ cu 6,2%). Regiunea Centru (8%) are, de asemenea, o rată de marginalizare mai mare decât rata medie de marginalizare. La cealaltă extremă, regiunile Vest (1,2%) și București-Ilfov (0,6%) au rate foarte mici de marginalizare.

La nivel de județ, se înregistrează discrepanțe considerabile. Vaslui are cea mai mare rată de marginalizare rurală din țară, de aproximativ 23% (aproape de patru ori mai mare decât media națională). Rate ridicate de marginalizare rurală (între 9 și 15% din totalul populației rurale din fiecare

¹⁶ <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/157260/adbi-rpb21.pdf>

¹⁷ INS, Tempo Online, TRN139A - Lungimea drumurilor publice, pe categorii de drumuri, tipuri de acoperământ, macroregiuni, regiuni de dezvoltare și județe

judet) au mai fost înregistrate în alte opt județe, respectiv Iași, Covasna, Brașov, Botoșani, Galați, Bacău, Sibiu, Mehedinți. La cealaltă extremă, județele Ilfov și Timiș au rate de marginalizare rurală de doar 0,5%. Rata de marginalizare rurală a comunităților de romi este substanțială (între 5 și 8% din totalul populației rurale din fiecare județ) în Brașov, Covasna, Mureș, Ialomița, Sibiu, Sălaj, Galați și Bihor. În același timp, în alte județe care au rate scăzute de marginalizare (cum ar fi Dâmbovița, Satu Mare, Prahova, Alba, Arad, Cluj și Călărași), majoritatea zonelor rurale marginalizate sunt comunități de romi. În schimb, în județele Vaslui, Botoșani, Iași și Harghita, majoritatea zonelor rurale marginalizate sunt comunitățile non-roma. În figura următoare este prezentată distribuția la nivel național a zonelor marginalizate.

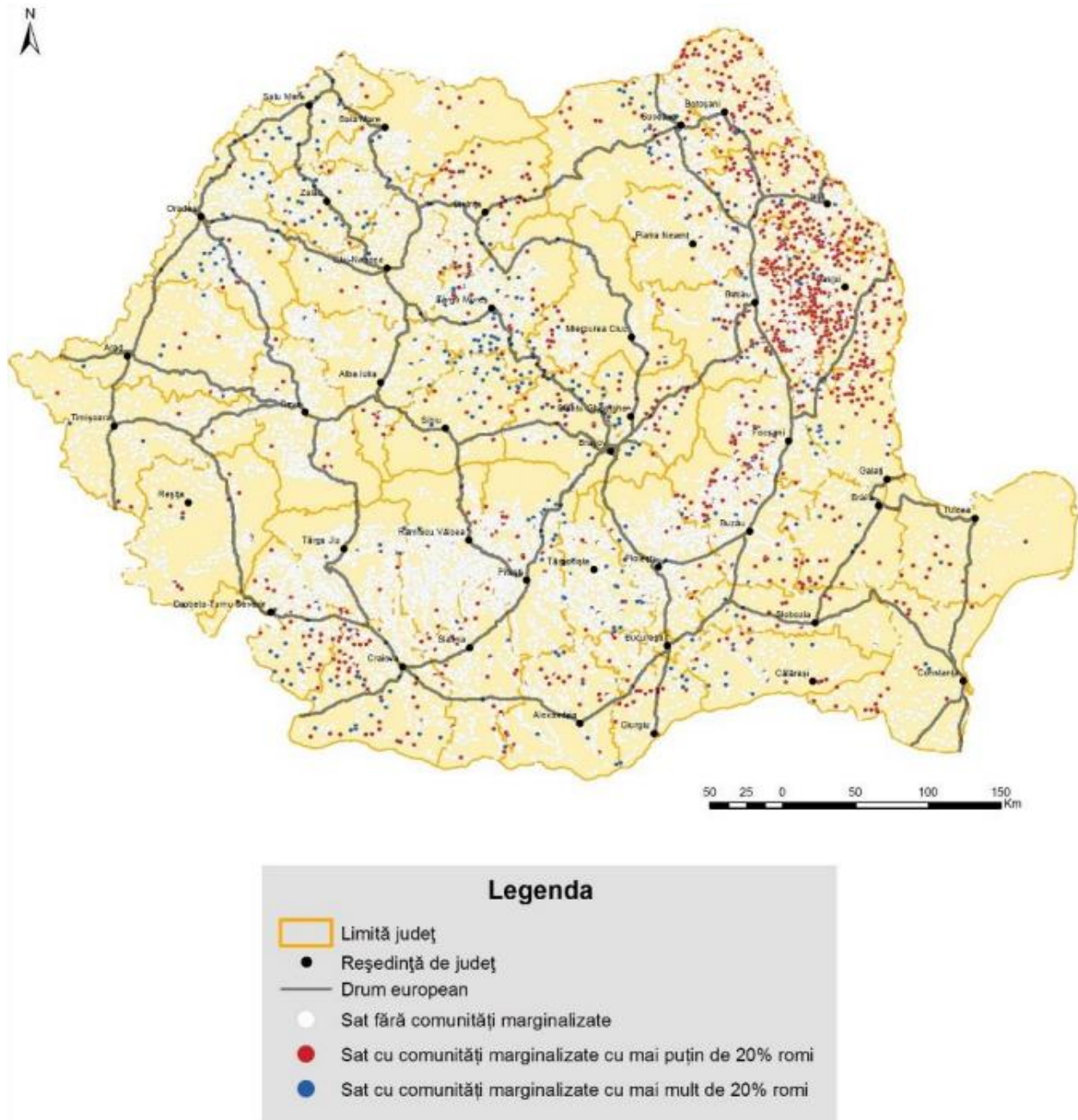


Figura nr. 3-24 Distribuția zonelor marginalizate la nivelul României (Sursa Atlasul Zonelor Rurale Marginalizate și al Dezvoltării Umane Locale din România)

Conform Atlasul Zonelor Rurale Marginalizate și al Dezvoltării Umane Locale din România, cel mai bun loc pentru a trăi din punct de vedere al dezvoltării umane este într-un oraș din regiunea urbană București, care este situat în apropiere de un drum european. Aceste orașe au un Indice al dezvoltării umane locale mediu, care este cu 8 puncte mai mare decât cel al orașelor din aceeași regiune, care sunt situate departe de drumul european.

Impactul învecinării cu un drum european este mult mai mare în zonele rurale decât în cele urbane (9 puncte pe scara dezvoltării locale pentru sate, față de doar 4 pentru orașele mici). Implicațiile la nivel de politică sunt clare: drumurile bune ar putea contribui într-o mare măsură la promovarea dezvoltării, mult mai mult pentru sate decât pentru orașe. Analizând figura de mai sus se poate observa că cele mai multe zone rurale marginalizate se regăsesc pe teritoriul Moldovei și al Olteniei.

Efectele poluării aerului asupra sănătății umane

Efectele poluării aerului se pot cuantifica și exprima ca decese premature, acestea apărând înainte ca o persoană să atingă vârsta așteptată. Transporturile continuă să fie o sursă semnificativă de poluare atmosferică, în special în marile orașe. Poluanții atmosferici, precum particulele în suspensie și dioxidul de azot (NO₂), dăunează sănătății umane și mediului¹⁸.

Tabelul următor arată numărul de decese premature atribuite expunerii la PM_{2.5}, NO₂ și O₃ în România și valoarea medie la nivel European în anii 2016 și 2018. Se poate observa că la nivelul României se înregistrează o creștere în perioada analizată, în timp ce media la nivel European înregistrează o diminuare, cu excepția deceselor premature cauzate de expunerea la O₃.

Tabelul nr. 3-2 Numărul deceselor premature ca urmare a expunerii la emisiile de poluanți ai aerului în 2016 și 2018 (Sursa: Air quality in Europe - 2020 Report)

	An	Decese premature		
		PM 2.5	NO ₂	O ₃
Romania	2016	23400	2600	490
	2018	25000	3500	730
Media europeană (EU-28)	2016	14714	2429	500
	2018	13536	1929	693

Analizând nivelul de expunere anuală a populației României la concentrațiile de PM₁₀, se constată că la nivelul anul 2020 se înregistrează o depășiri ale valorii limită anuale de 50 ug/m³ (percentila 90,4) în Argeș. Cu toate acestea în mai multe zone valorile sunt aproape de limită maximă, exemplu Dolj 47 ug/m³, 49 ug/m³ Mureș etc. În anul anterior, 2019 au fost înregistrate depășiri în mai multe zone ale țării, precum București, Brasov, Iași, Suceava, Alba-Iulia. În figura de mai jos este prezentată situația la nivelul țării în anul 2020.

Conform Raportului anual privind starea mediului în România în anul 2020, au existat depășiri ale valorii limită zilnice pentru PM₁₀ în Gorj (stația de monitorizare GJ-2) și Iași (stația de monitorizare IS-1). De asemenea depășiri aproape de limita anuală (între 30-35 de depășiri) au fost înregistrate în județele Argeș, Iași, Mureș și Suceava.

Procentul populației urbane expuse la depășiri valorii limită a indicatorilor de calitate a aerului (NO₂, O₃ și PM₁₀) în perioada 2018-2020, ce afectează sănătatea umană, înregistrează un trend descendent, iar anterior în perioada 2015-2018 a fost înregistrat un trend ascendent, valoarea maximă fiind în 2018.

¹⁸ <https://www.eea.europa.eu/ro/themes/transport/intro>

RAPORT DE MEDIU LA PROGRAMUL TRANSPORT 2021-2027

Asistență în pregătirea evaluării strategice de mediu pentru 4 programe

AA-010560-001

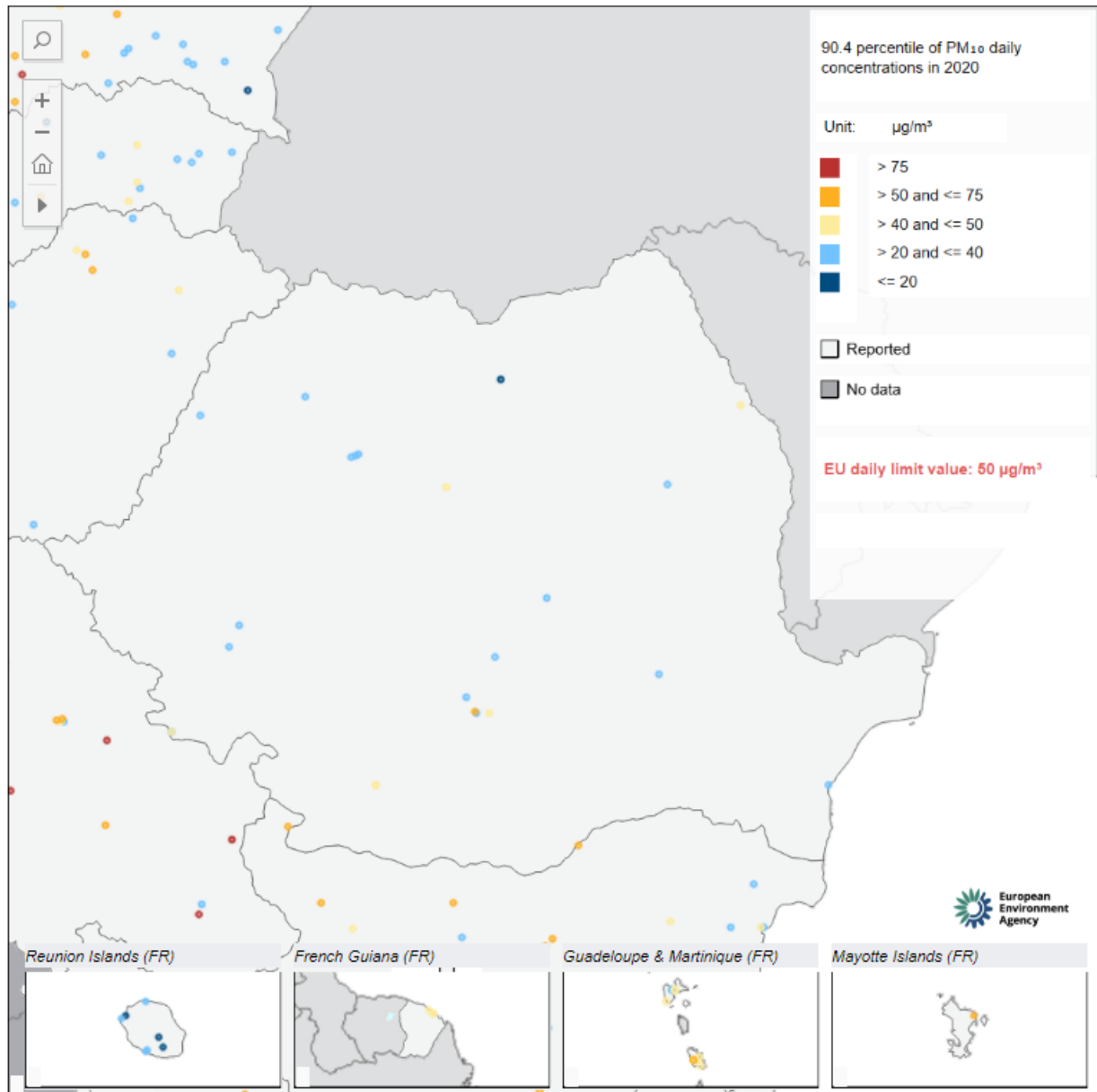


Figura nr. 3-25 Depășiri anuale ale valorii limită zilnice a concentrațiilor de PM10 în anul 2020 (Sursa: <https://www.eea.europa.eu/publications/status-of-air-quality-in-Europe-2022>)

Expunerea populației la zgomot

Poluarea fonică reprezintă una dintre problemele majore de mediu cu efecte asupra sănătății, care este asociată transporturilor. Traficul rutier reprezintă cea mai răspândită sursă de zgomot, peste 100 de milioane de oameni fiind afectați de niveluri dăunătoare în țările membre, conform datelor Agenției Europene de Mediu. Alte surse majore de zgomot sunt traficul aerian și căile ferate.

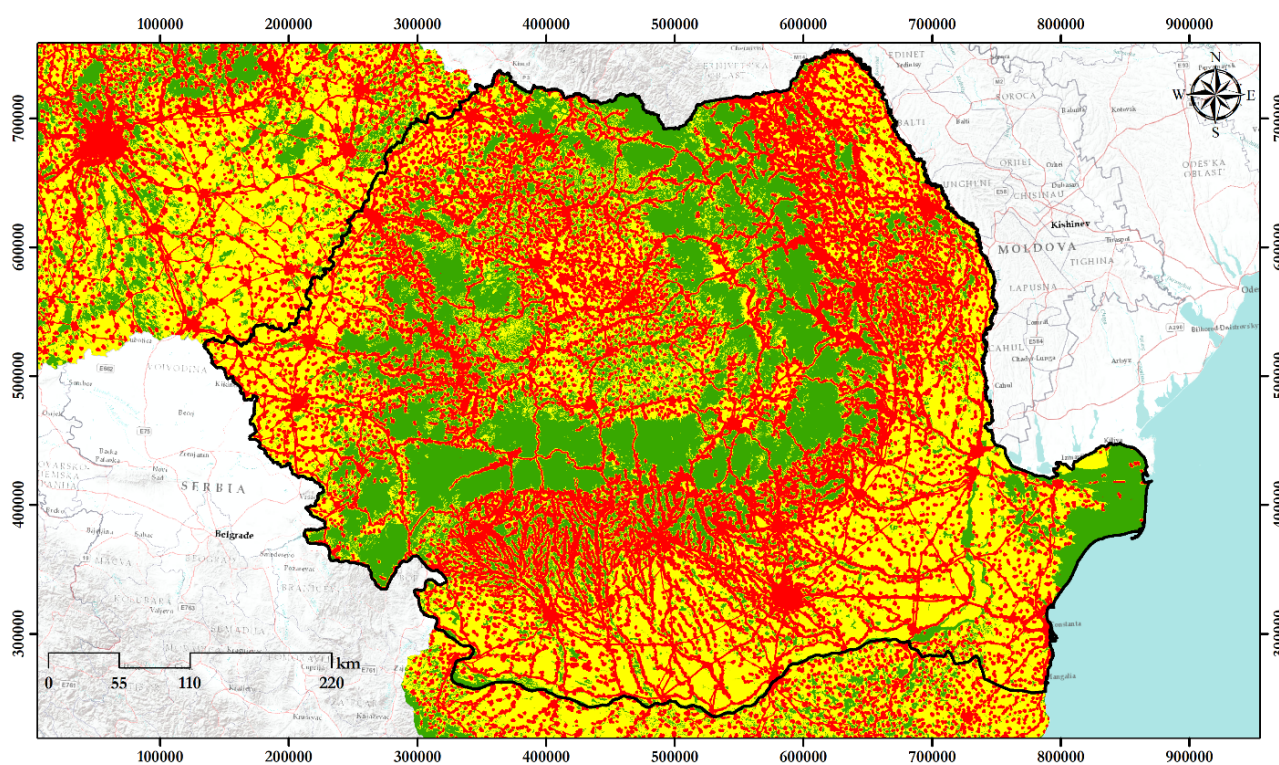
Zgomotul a devenit o problemă de sănătate majoră, în special pentru sistemul auditiv, dar în același timp și pentru sistemul cardiovascular și sistemul central nervos din cauza efectului negativ produs asupra somnului. De asemenea a fost demonstrat recent că acesta poate afecta sistemul imunitar și fătusul. Pierderea auzului și tinitusul pot fi directe consecințe ale expunerii la zgomot excesiv, fie pe termen lung sau în mod repetat. Poate fi totodată efectul expunerii pe termen scurt la zgomot puternic. (Cobzeanu și colab., 2019).

În tabelul următor este evidențiat nivelul de zgomot care poate afecta sănătatea umană conform Cobzeanu și colab.

Tabelul nr. 3-3 Efecte ale zgomotului asupra sănătății umane

Efect	Nivel de zgomot (dB)
Afectarea auzului	75
Hipertensiune	85
Boală cardiacă ischemică	70
Deranjare	55
Performanță școlară	70
Tulburarea somnului	60
Calitatea somnului	40

La nivelul României se regăsesc numeroase zone în care nivelul de zgomot este ridicat și mediu, fiind distribuite aproximativ pe tot teritoriul României. Zonele cu un nivel scăzut de zgomot se regăsesc în mod deosebit în zona montană, dar și la parțial la nivelul Dobrogei. În figura următoare sunt prezentate zonele din România cu diferite nivele de zgomot.



Legendă

- Zone cu nivel ridicat de zgomot
- Zone cu nivel mediu de zgomot
- Zone cu nivel scăzut de zgomot

Figura nr. 3-26 Nivel de zgomot la nivelul României (Sursa EEA)

Zgomotul în zonele prezentate în harta de mai sus provine din diferite surse, precum transporturi (rutier, feroviar, naval, aerian), industrie etc.

48% dintre locuitorii din zonele cu trafic rutier zgomotos prezintă tulburări de somn. De asemenea asocierea dintre insomnie și zgomotul din trafic nocturn a fost găsită semnificativă statistic. Copiii sunt afectați în special de expunerea la zgomot ambiental. Sunt numeroase studii care au evaluat acest aspect și s-a concluzionat că expunerea constantă a copiilor la zgomot afectează atenția, performanța, memoria și înțelegerea lecturii (Cobzeanu și colab., 2019).

Din punct de vedere al zgomotului provenit din transport, transportul rutier are cele mai multe efecte negative asupra sănătății umane. De exemplu în anul 2017 au fost afectate de zgomotul rutier 613.843 persoane, iar de zgomotul feroviar 21.353 persoane, cele mai multe fiind înregistrate în interiorul zonelor urbane. De asemenea, au fost provocate 709 decese premature din cauza zgomotului traficului feroviar, cele mai multe fiind înregistrate în zonele urbane.

Transportul rutier este una dintre cele mai importante surse de zgomot ambiental din în Europa. Se estimează că 125 de milioane de oameni sunt afectați de un nivel de zgomot mai mare de 55 dB cauzat de trafic, iar 37 de milioane de oameni sunt afectați de un nivel de zgomot mai mare de 65 dB¹⁹. Cel puțin 20 % din populația UE trăiește în zone în care nivelurile de zgomot din trafic sunt dăunătoare sănătății. Se estimează că expunerea pe termen lung la zgomotul ambiental provoacă 12.000 de decese premature și contribuie la 48.000 de cazuri noi de boală cardiacă ischemică pe an pe teritoriul european.

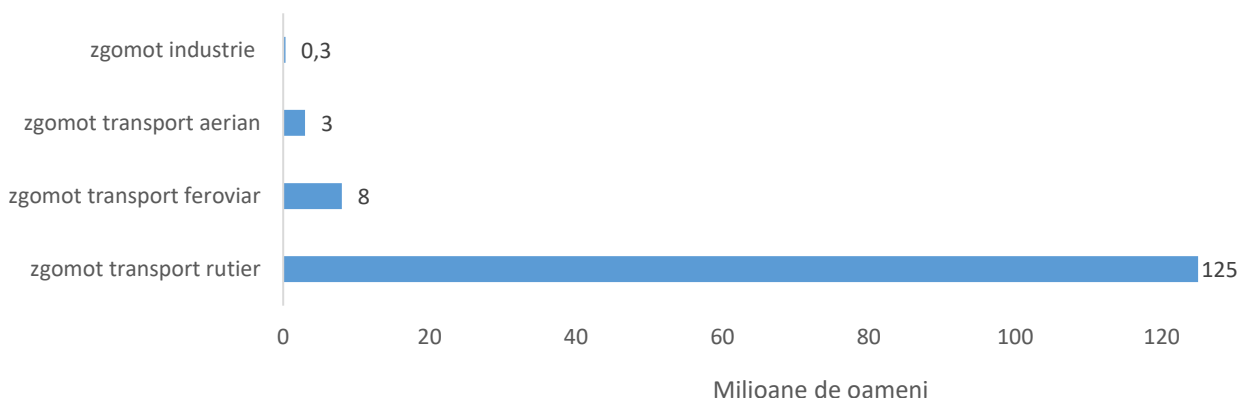


Figura nr. 3-27 Populația expusă la zgomot la nivel European (Sursa: Agenția Europeană de Mediu)

La nivelul României populația este expusă la un nivel de zgomot ≥ 55 dB cauzat de principalele tipuri de transport, atât în interiorul cât și exteriorul zonelor urbane. Cel mai mare procent de populație expusă surselor de zgomot rezultate este de 13,2% din cauza transportului rutier din interiorul zonelor urbane.

Tabelul nr. 3-4 Procentul populației din România expusă la un nivel de zgomot ≥ 55 dB în anul 2017 (Sursa: EEA, 2020)

În interiorul zonelor urbane				În exteriorul zonelor urbane		
Transport rutier	Transport feroviar	Transport aerian	Industrie	Transport rutier	Transport feroviar	Transport aerian
13.3	1.5	0.2	1.2	1.6	0.1	0

¹⁹ https://ec.europa.eu/environment/noise/europe_en.htm

Conform Agenției Europene de Mediu, la nivelul anului 2017 populația cea mai afectată de un nivel de zgomot peste limita admisă, a fost din următoarele orașe: Pitești (72,8% zi – 57,4% noapte), Sibiu (69% zi – 57,7% noapte), Craiova (67,7% zi – 52,2% noapte), Bacău (65,7 zi – 49,2% noapte) și Cluj-Napoca (62,6% zi și 41,8% noapte), procentul mai ridicat de expunere fiind pe timp de zi.

Din punct de vedere al procentului de locuitori din mediul urban expuși la un nivel de zgomot cauzat de traficul rutier peste limitele admise, România ocupă locul 17 la nivel European. De asemenea România prezintă un procent estimativ de 1-3% din populația totală a țării expuse la $L_{den} \geq 55$ dB (pe timp de zi) cauzat de traficul rutier din afara zonelor urbane.

În ceea ce privește zgomotul provenit din traficul feroviar, orașul Craiova ocupă primul loc la nivelul României în anul 2017 cu cel mai mare procent de populație expusă la un nivel de zgomot peste limita admisă, de 13,4% pe timpul nopții (3,6% pe timpul zilei). Acesta este urmată de Constanța cu 7,8% pe timpul zilei (2,7% noaptea), Brașov 3,5% (2,5% noaptea), Arad 2,7% (2,2% noaptea) și Brăila 2,4%.

Din punct de vedere al procentului de locuitori din mediul urban expuși la un nivel de zgomot cauzat de traficul feroviar, România ocupă locul 14 la nivel European. Comparativ cu alte 31 de capitale ale UE, Bucureștiul ocupă locul 4 din punct de vedere al procentului de persoane expuse la zgomotul provenit din traficul feroviar pe timp de zi ($L_{den} \geq 55$ dB) și locul 3 pe timp de noapte ($L_{noapte} \geq 50$ dB).

Populația din interiorul orașelor este de asemenea afectată și de zgomotul provenit din transportul aerian, dar într-un procent mai redus, cel mai afectat oraș fiind Cluj-Napoca cu 4% din populație pe timp de noapte și 1% pe timp de zi. De asemenea, pe lista orașelor afectate se regăsesc și Iași, Buzău, București și Bacău, dar într-un procent mult mai redus.

Industria reprezintă o altă sursă de zgomot pentru populația din interiorul orașelor, populația din orașul Buzău fiind cea mai afectată de un nivel de zgomot peste limita admisă, cu 2,7% pe timpul zilei și 1,9% pe timpul nopții. Acesta este urmat de Sibiu, Bacău, București și Ploiești²⁰. București este considerată ca fiind capitala cu cea mai mare proporție de oameni expuși la surse de zgomot din surse industriale din UE.

Siguranța populației

Decesele din accidente rutiere la nivel global au crescut la 1,35 milioane pe an, adică aproape 3.700 de oameni mor pe drumurile lumii în fiecare zi. Totodată, se remarcă vulnerabilitatea deosebită a tinerilor pe drumurile lumii. Accidentele rutiere reprezintă principala cauză de deces în rândul copiilor și tinerilor (între 5 și 29 ani²¹).

Conform Buletinului siguranței rutiere – Raport anual 2020²² la nivelul României, se constată că după ce a înregistrat o scădere bruscă între 2010 și 2011 (de la 117 la 94 de decese, la 1 milion de locuitori), mortalitatea rutieră în țara noastră s-a păstrat la un nivel relativ constant până în anul 2019, urmând ca în anul 2020 să se reducă brusc, sub influența schimbărilor intervenite în mobilitatea rutieră generate de restricțiile instituite în vederea reducerii impactului pandemiei COVID-19. În figura următoare este prezentată evoluția numărului de accidente la nivelul României în perioada 2010-2020.

²⁰ <https://www.eea.europa.eu/themes/human/noise/noise-fact-sheets/noise-country-fact-sheets-2021/romania>

²¹ World Health Organization 2018, Global status report on road safety 2018

²² Ministerul Afacerilor Interne - Direcția Rutieră Institutul de Cercetare și Prevenire a Criminalității

RAPORT DE MEDIU LA PROGRAMUL TRANSPORT 2021-2027
Asistență în pregătirea evaluării strategice de mediu pentru 4 programe
AA-010560-001

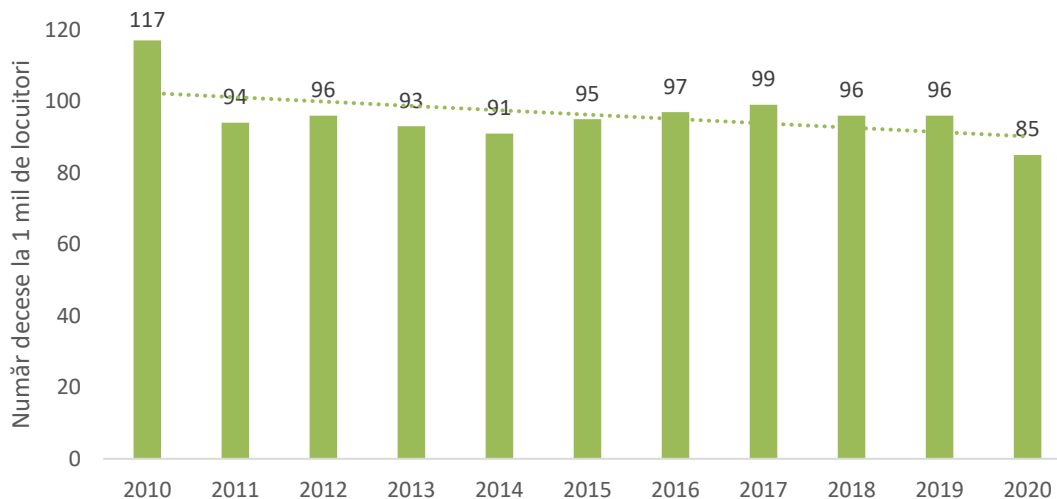


Figura nr. 3-28 Evoluția numărului de decese în urma accidentelor rutiere din 2010-2020 (Sursa MAI 2021)

Analizând ponderea accidentelor înregistrate, în funcție de locul unde se înregistrează și de gravitatea acestora (accidente grave, morți și răniți grav), în perioada 2010-2020, se pot constata următoarele aspecte:

- Până în anul 2019 cele mai multe accidente grave au avut loc în mediul urban, iar în anul 2020 în mediul rural. De menționat că în perioada 2016-2018 diferența dintre cele două era una foarte mică. Tendința accidentelor grave din mediul rural și din afara localității în perioada analizată este una ascendentă, iar în mediul urban este descendentă;
- Accidentele ce s-au soldat cu persoane decedate au avut loc cel mai mult în mediul rural și în afara localității. Tendința este ascendentă pentru mediul rural și descendentă pentru mediul urban și din afara localității;
- Accidentele din care au rezultat persoane rănite grav au avut loc preponderent în mediul rural și în mediul urban, tendința fiind ascendentă în prima situație și pentru accidentele produse în afara localității și descendentă în cea de-a doua.

România a raportat în 2021 cea mai mare rată din UE a numărului deceselor cauzate de accidente rutiere, 93 la un milion²³. Numărul deceselor a crescut cu 8% în 2021 față de anul precedent, iar față de 2019 s-a înregistrat o scădere cu 4%, însă la nivel European s-a înregistrat o scădere de 13% în anul 2019²⁴.

România nu este pentru prima dată când se află pe primul loc și cu mult peste media la nivel European la numărul de decese din cauza accidentelor rutiere. În anii 2010 și 2020 România a ocupat primul loc la nivel European. Se poate observa că analizând anii 2010 și 2020, tendința este ascendentă²⁵.

²³ <https://gov.ro/ro/stiri/laszlo-borbely-romania-a-raportat-in-2021-cea-mai-mare-rata-din-ue-a-numarului-deceselor-cauzate-de-accidente-rutiere-93-la-un-milion-aducem-din-nou-in-atentia-publica-importanta-educatiei-pentru-siguranta-rutiera-i-pentru-indeplinirea-obiectivelor-de-dezvoltare-durabila-din-agenda-2030>

²⁴ Preliminary 2021 EU Road Safety Statistics (europa.eu)

²⁵ European Commission (2022) Annual statistical report on road safety in the EU, 2021. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport.

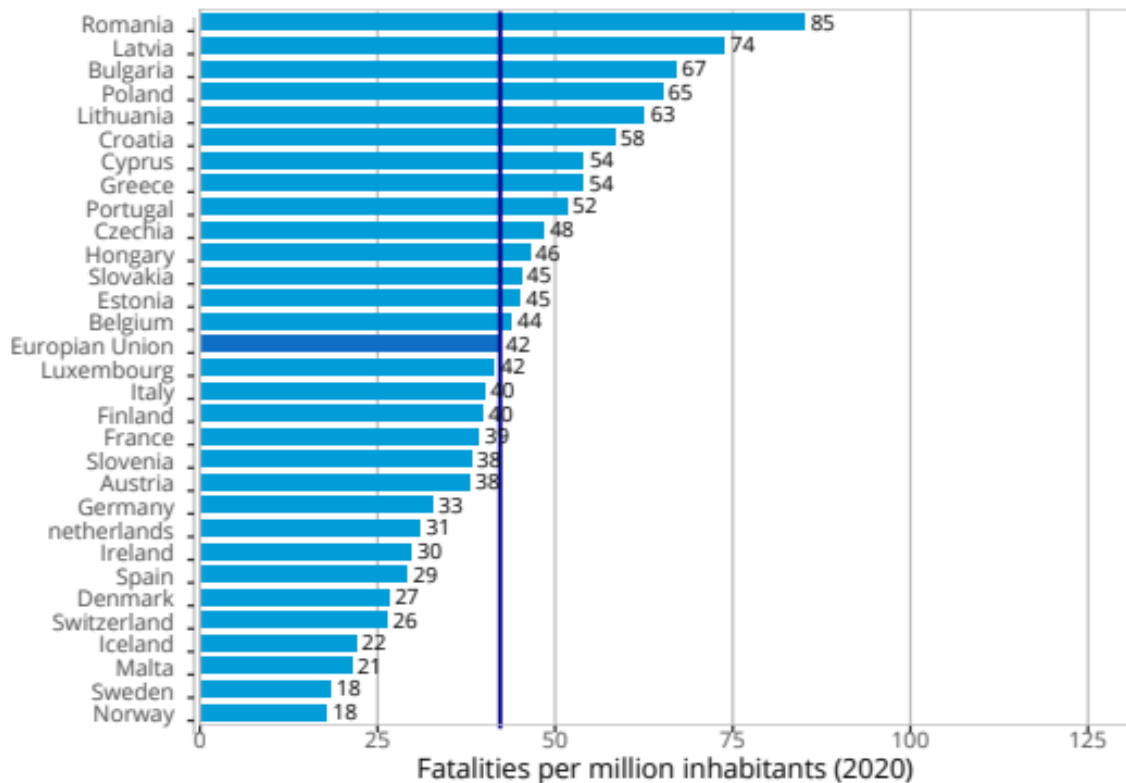
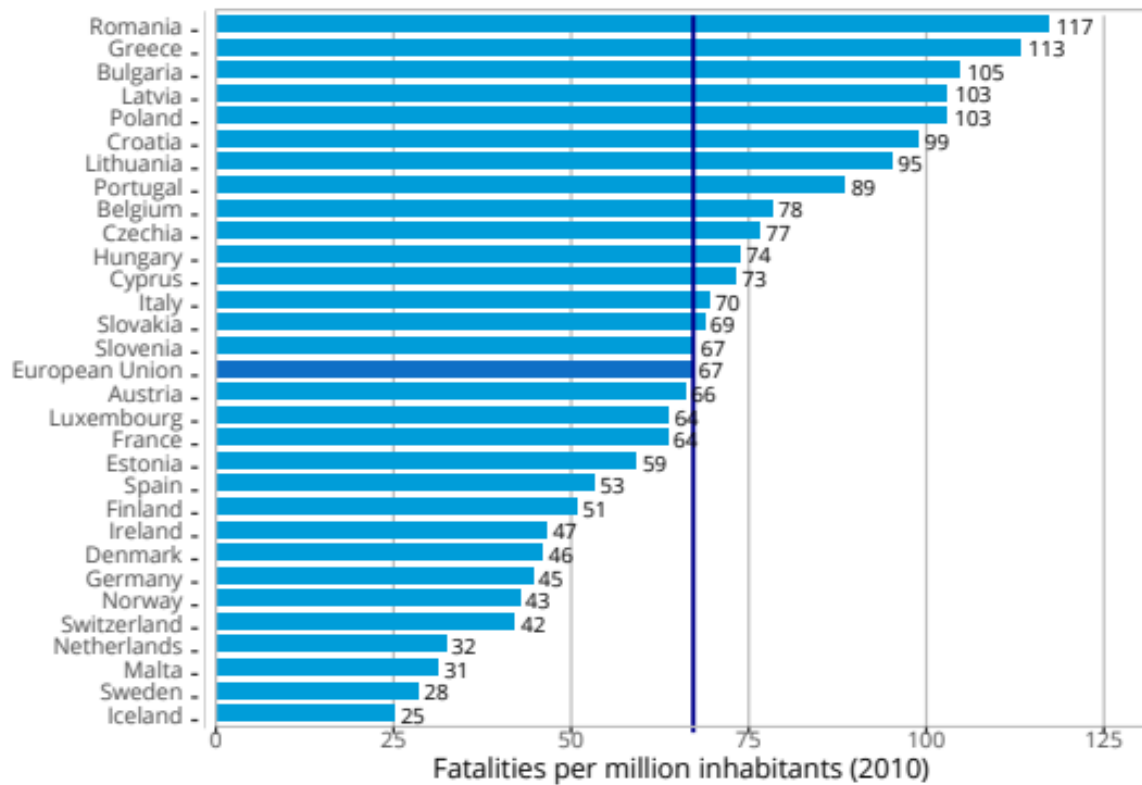


Figura nr. 3-29 Decese la milion de locuitori - din accidente rutiere (Sursa: European Commission (2022) Annual statistical report on road safety in the EU, 2021)

Tabelul nr. 3-5 Evoluția procentuală a accidentelor rutier în funcție de locație și rezultat (Sursa MAI 2021)

An	Accidente grave			Morți			Răniți grav		
	Rural	Urban	În afara localității	Rural	Urban	În afara localității	Rural	Urban	În afara localității
2010	34.9	41.8	23.3	37.7	25.1	37.2	33.1	42.5	24.4
2011	34.4	42.1	23.5	36.5	26.5	37.0	33.0	42.4	24.6
2012	34.4	42.8	22.8	38.3	22.7	39.0	32.7	43.6	23.7
2013	34.7	42.5	22.9	37.5	24.8	37.7	33.5	42.4	24.1
2014	35.1	42.0	23.0	40.1	22.9	37.0	32.8	42.2	25.0
2015	35.5	41.2	23.3	37.9	23.0	39.1	34.6	41.2	24.2
2016	37.5	38.7	23.7	39.8	22.4	37.8	35.7	38.3	26.0
2017	37.6	38.3	24.1	40.1	22.5	37.4	36.4	38.1	25.5
2018	37.8	38.9	23.2	39.7	23.6	36.6	36.4	38.2	25.4
2019	38.3	39.4	22.3	41.1	24.0	34.9	36.9	39.2	23.9
2020	39.2	37.6	23.2	41.2	24.2	34.6	38.1	38.4	23.5

Cele mai multe decese din accidente de circulație s-au produs (începând din 2016) în mediul rural, cu o ușoară tendință de creștere a ponderii acestora în ultimii ani. În același timp, procentul deceselor produse în urma accidentelor din afara localității a scăzut în ultimii 5 ani, iar cel al deceselor din accidentele urbane a crescut. Referindu-ne la ultimii ani, putem concluziona că, în timp ce cele mai multe accidente grave și cei mai mulți răniți grav au fost înregistrați în mediul urban, în mediul rural se înregistrează cel mai mare procent al deceselor.

Analizând schimbările produse față de anul 2010 în funcție de mediul producerii, se observă că scăderile procentuale cele mai mari au fost înregistrate în cazul numărului de răniți grav în urma unor accidente produse în mediul urban (cu -41,8%), accidentelor grave produse în mediul urban (cu 39,1%) și al răniților grav în afara localității (-37,8%). Numărul accidentelor rutiere grave a scăzut în 2020 față de 2010 cu 39,1% în mediul urban, cu 32,4% în afara localității și cu 23,9% în mediul rural.

Din toate cele trei posibile locații de producere a accidentelor rutier, se poate concluziona că cele mai multe au avut loc preponderent în mediul rural.

Cu privire la gradul de siguranță pe diverse categorii de drumuri în perioada 2010-2020 cele mai multe accidente rutiere grave s-au produs pe străzile din interiorul localităților, urmate de drumurile naționale, drumurile județene și drumurile comunale, în timp ce cele mai puține accidente au avut loc pe autostrăzi. Tendința accidentelor produse pe principalele categorii de drumuri este descendentă pe drumurile naționale, străzi și drumurile județene, însă cu mici fluctuații. Pe drumurile comunale, autostrăzi și alte categorii de drumuri trendul este ascendent. În figura următoare este prezentată comparația dintre anul 2010 și 2020 cu privire la tipurile de accidente și categoriile de drum unde au avut loc.

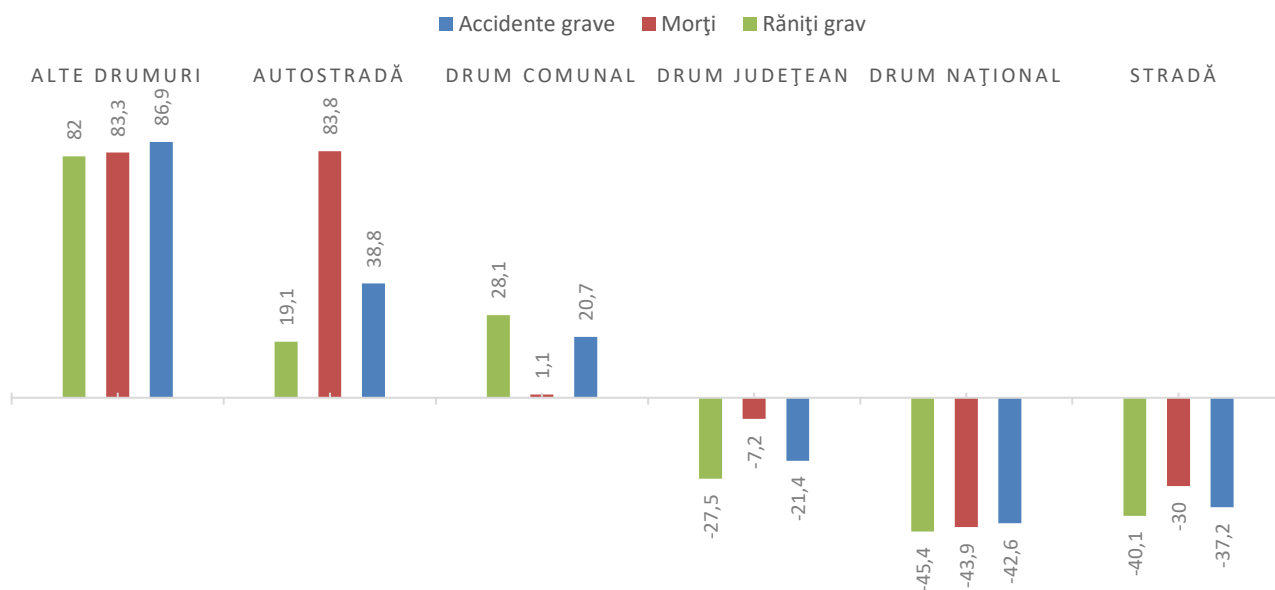


Figura nr. 3-30 Evoluția procentuală a accidentelor rutiere grave și a consecințelor acestora în 2020 față de 2010

Ponderele accidentelor grave în care vinovatul principal a fost un conducător auto a oscilat între 65 și 67% în tot intervalul 2010-2020. Pietonii au fost, la rândul lor, vinovați pentru producerea a 21% dintre accidentele grave, din care au rezultat 26% dintre victimele decedate și 17% dintre victimele rănite grav în accidentele rutiere. Ponderele accidentelor în care vinovatul principal a fost un pieton a scăzut, treptat, de la 24% în 2010 la 17% în 2020.

În schimb, bicicliștii au fost responsabili pentru producerea a aproximativ 8% dintre accidentele grave de circulație în perioada 2010-2020, însă remarcăm că acest procent a crescut de la aproximativ 5% în anul 2010 la 12% în 2020, această creștere intervenind treptat de-a lungul întregului interval. Accidentele produse de bicicliști au avut drept consecințe moartea a 6,5% din totalul victimelor decedate în evenimente rutiere și rănierea gravă a 7% din totalul răniților grav.

În ansamblu, numărul accidentelor grave produse cu vinovăția principală a unui pieton s-a înjumătățit între 2010 și 2020, cel al accidentelor produse de un conducător de autovehicul a scăzut cu o treime în această perioadă, iar cel al accidentelor de producerea cărora a fost vinovat un conducător de atelaje cu tracțiune animală s-a redus cu aproape un sfert. În schimb, numărul accidentelor grave pentru producerea cărora a fost vinovat principal un biciclist a crescut în această perioadă cu 77,4%.

3.1.4 Sol

Suprafața infrastructurii de transport

Conform informațiilor disponibile pe pagina de internet a Institutului Național de Statistică cu privire la suprafața fondului funciar în anul 2014, categoria „căi de comunicație și căi ferate”, ocupă 1,64% din suprafața României.

În figura următoare este prezentată distribuția acestora la nivelul Macroregiunilor. Se poate observa că Macroregiunea II deține cea mai mare suprafață de căi de comunicație și căi ferate, iar tendința este descendentă în perioada 2000-2014. Aceeași tendință descendentă a fost înregistrată și pentru macroregiunea I, iar pentru III și IV tendința este ascendentă.



Figura nr. 3-31 Evoluția căilor de comunicație și căilor ferate din România în perioada 2000-2014 (Sursa TempOnline)

Efectele poluării prin transporturi asupra mediului și a sănătății populației pot fi atât directe (ca urmare a expunerii la diverși agenți poluanți și fenomenelor climatice deosebite), cât și indirecte (din cauza activității agenților poluanți asupra apei, solului și vegetației)²⁶. Practic componenta de sol este una dintre cele afectate în mod negativ de transporturi.

Funcționarea autovehiculelor poate introduce în aer sau depune pe sol pulberi, produși de ardere incompletă, gaze nocive etc., care au diferite proprietăți și efecte²⁷.

Variația emisiilor de poluanți este în relație directă cu viteza de circulație în funcție de intensitatea traficului și de modalitatea de ventilație a străzii, apar diferențele de concentrație a emisiilor, ele degajându-se pe toată suprafața circulată. Substanțele poluante se depun în apa, sol și vegetație²⁸. Astfel traficul rutier contribuie la conținutul de substanțe poluante din solul din vecinătatea infrastructurii rutiere.

Fertilitatea solului

Conținutul de carbon organic este o proprietate biologică a solului. În funcție de conținutul de carbon organic din sol sunt stabilite următoarele clase²⁹:

- Ridicată: > 6 %
- Medie: 2 - 6 %
- Scăzută: 1 - 2 %
- Foarte scăzută: < 1 %

²⁶ Dragos, Tutunea - Poluare în transporturi - https://www.researchgate.net/publication/314243014_Poluare_in_transporturi

²⁷ Buletinul AGIR nr. 4/2009

²⁸ Revista de statistică Cristian Marius DUMITRU-VLĂDULESCU - Efectele activității de transport asupra factorilor de mediu

²⁹ King, D., Jamagne, M., Daroussin, J., Vanmechelen, L., Van Ranst, E., Hollis, J.M., Thomasson, A.J. and Jones, R.J.A., A geographical knowledge database on soil properties for environmental studies. Final Report of EC Contract No. 3392004 November 1994 DGXI, Brussels

Un nivel ridicat de carbon organic înseamnă condiții bune de sol din punct de vedere agricol, o eroziune redusă a solului, o capacitate mare de infiltrație a apei și un habitat bogat în organisme specifice solului.

Nivelul scăzut de carbon organic afectează fertilitatea solului, capacitatea de retenție a apei și rezistența solului la compactare. Mai mult, în aceste condiții se reduce biodiversitatea și crește susceptibilitatea la condiții alcaline și acide³⁰.

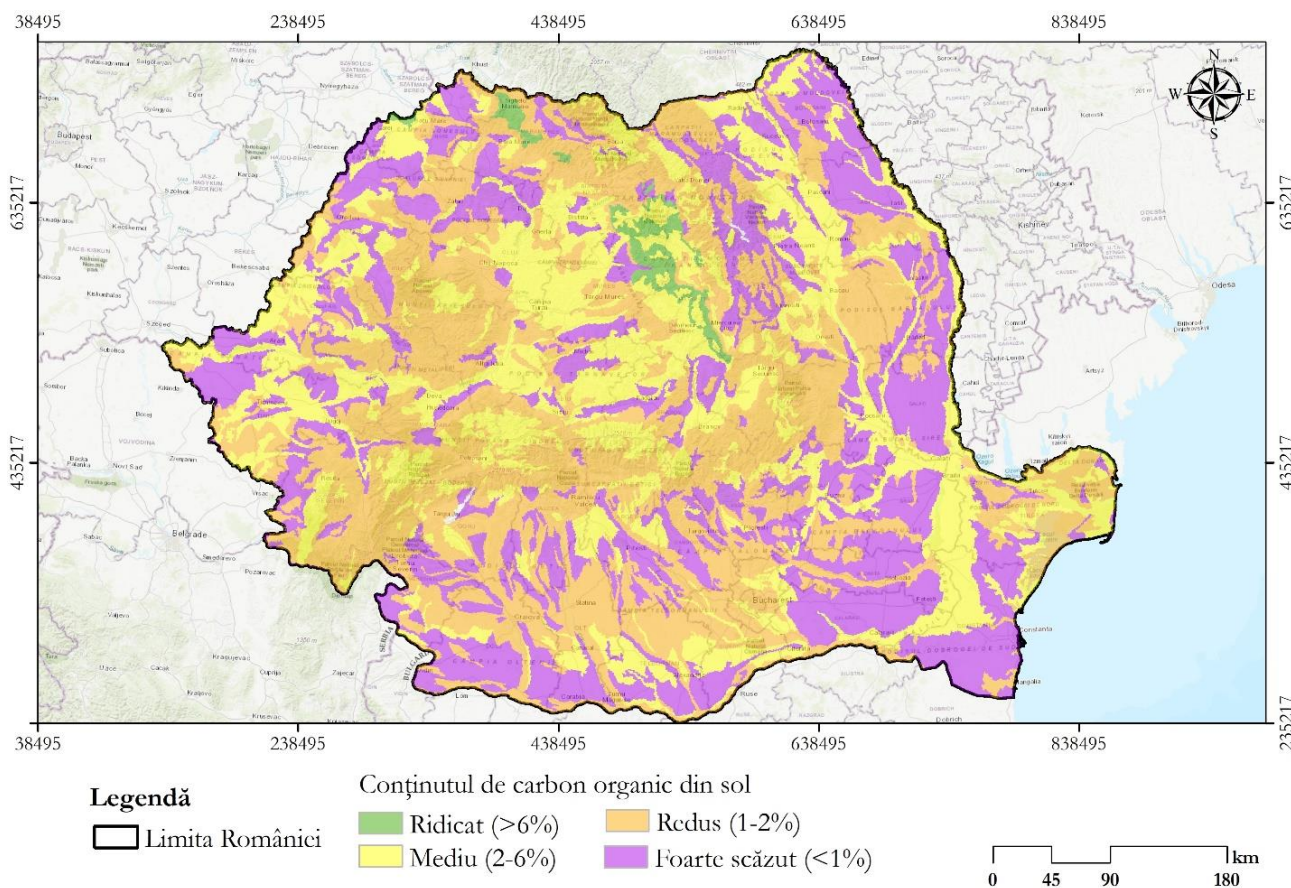


Figura nr. 3-32 Conținutul de carbon organic din sol (fertilitatea solului) (Sursa: LUCAS)

Se poate observa că la nivelul României este predominant un conținut de carbon organic din sol redus și foarte scăzut, rezultând că fertilitatea solului este predominant scăzută și foarte scăzută.

Utilizarea terenurilor

Conform CLC 2018, terenurile arabile neirigate ocupă cea mai mare suprafață din zona programului. Referitor la infrastructura de transport, aceasta ocupă 0,27% din suprafața țării. Clasificarea utilizării terenurilor este prezentată în figura următoare.

³⁰ https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/soil-organic-carbon-1/assessment/#_edn2

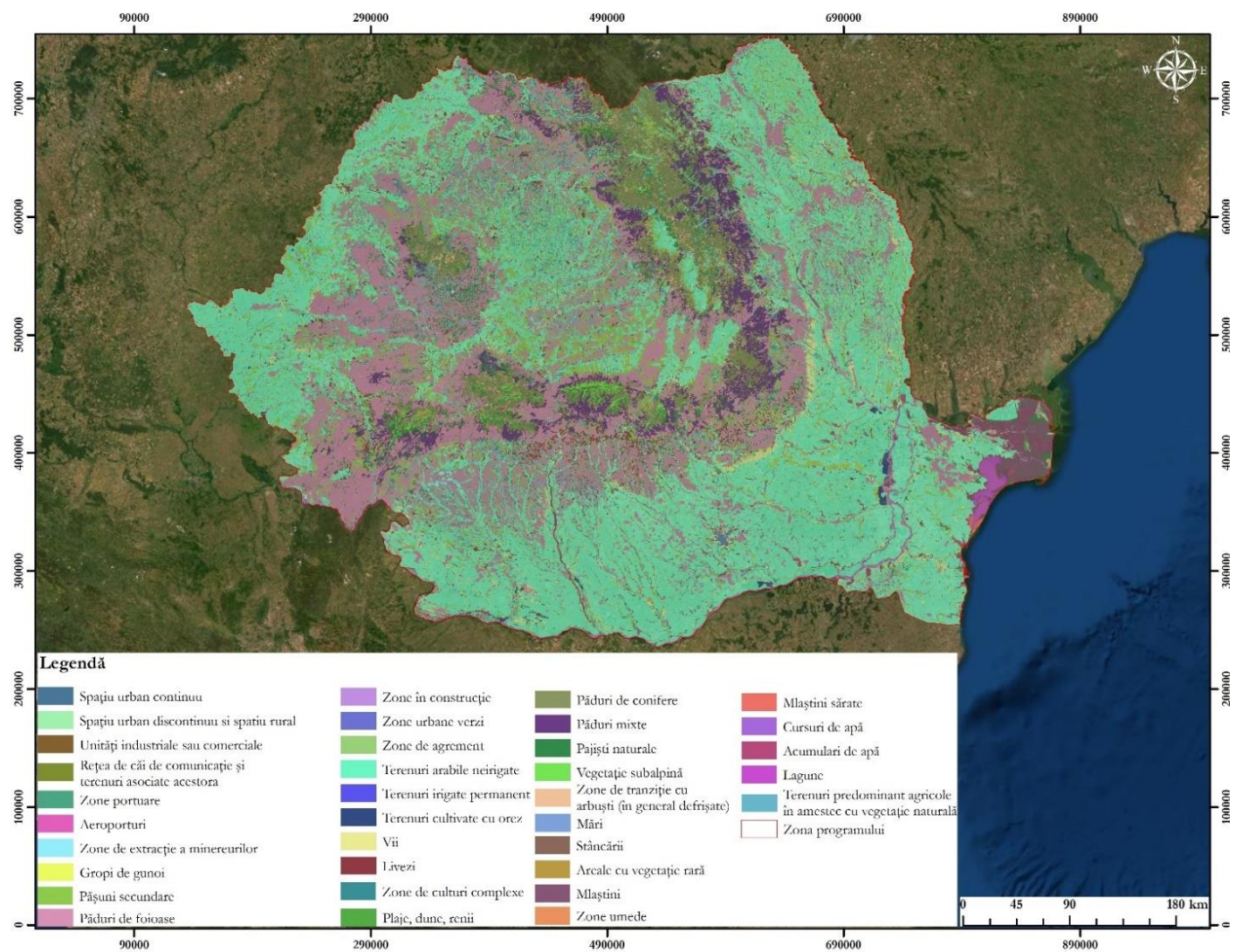


Figura nr. 3-33 Utilizarea terenurilor (CLC 2018)

3.1.5 Apă

În România există următoarele categorii de ape de suprafață (sursa: Planul Național de Management Actualizat Aferent porțiunii Naționale a Bazinului Hidrografic Internațional al Fluviului Dunărea, aprobat prin HG 859/2016):

- râuri (naturale, puternic modificate și artificiale) - 78.905 km (râuri cadastrate);
- lacuri naturale - 129;
- ape tranzitorii - 781,37 km² (619,37 km² ape tranzitorii marine și 162 km² lacul Sinoe);
- ape costiere - 571,8 km² (116 km);

Resursa de apă de suprafață din României provin din 2 categorii de surse, respectiv:

- râurile interioare (inclusiv lacurile naturale);
- fluviul Dunărea.

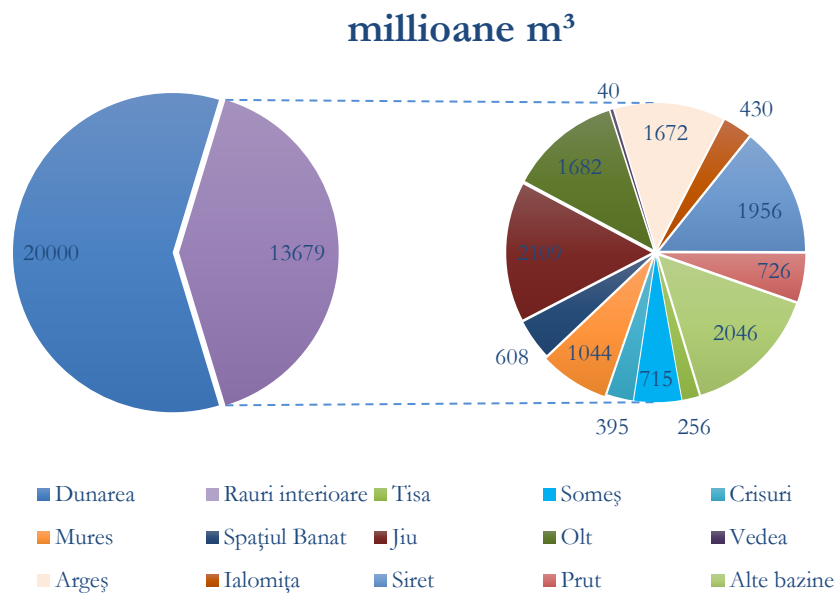


Figura nr. 3-34 Reprezentarea grafică a resurselor de apă de suprafață în Romania

În urma analizei datelor puse la dispoziție de Administrația Națională Apele Române referitor la starea/potențialul corpurilor de apă de suprafață din România, se poate constata că acestea au preponderent un/o potențial/stare ecologică bun/ă. De asemenea au fost identificate și corpuri de apă ce au potențialul/stare ecologică proastă și slabă.

Referitor la starea chimică a corpurilor de apă de suprafață, cea mai mare parte au o starea chimică bună și un procent redus nu ating starea chimică bună.

Infrastructura feroviară și rutieră traversează o parte din corpurile de apă ce nu au un potențial/stare ecologică bun/ă, respectiv nu ating starea chimică bună.

Distribuția corpurilor de apă de suprafață la nivel național în funcție de potențialul/starea ecologică și starea chimică sunt prezentate în figurile următoare.

În ceea ce privește corpurile de apă subterană, acestea au preponderent o stare chimică bună. În figura de mai sus este prezentată starea chimică a corpurilor de apă subterană la nivel național.

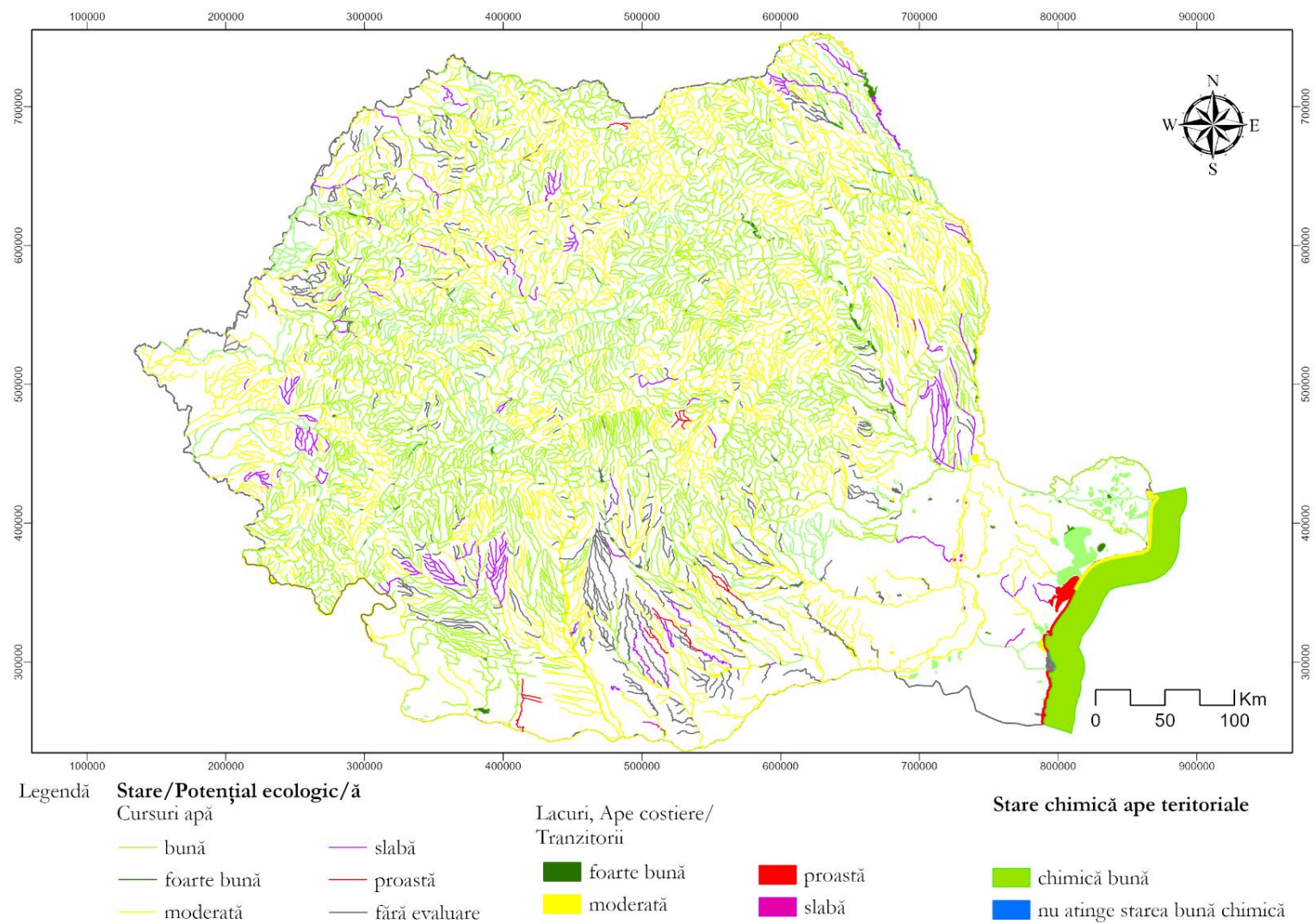


Figura nr. 3-35 Potențialul/starea corpurilor de apă de suprafață din România (Sursa: ANAR)

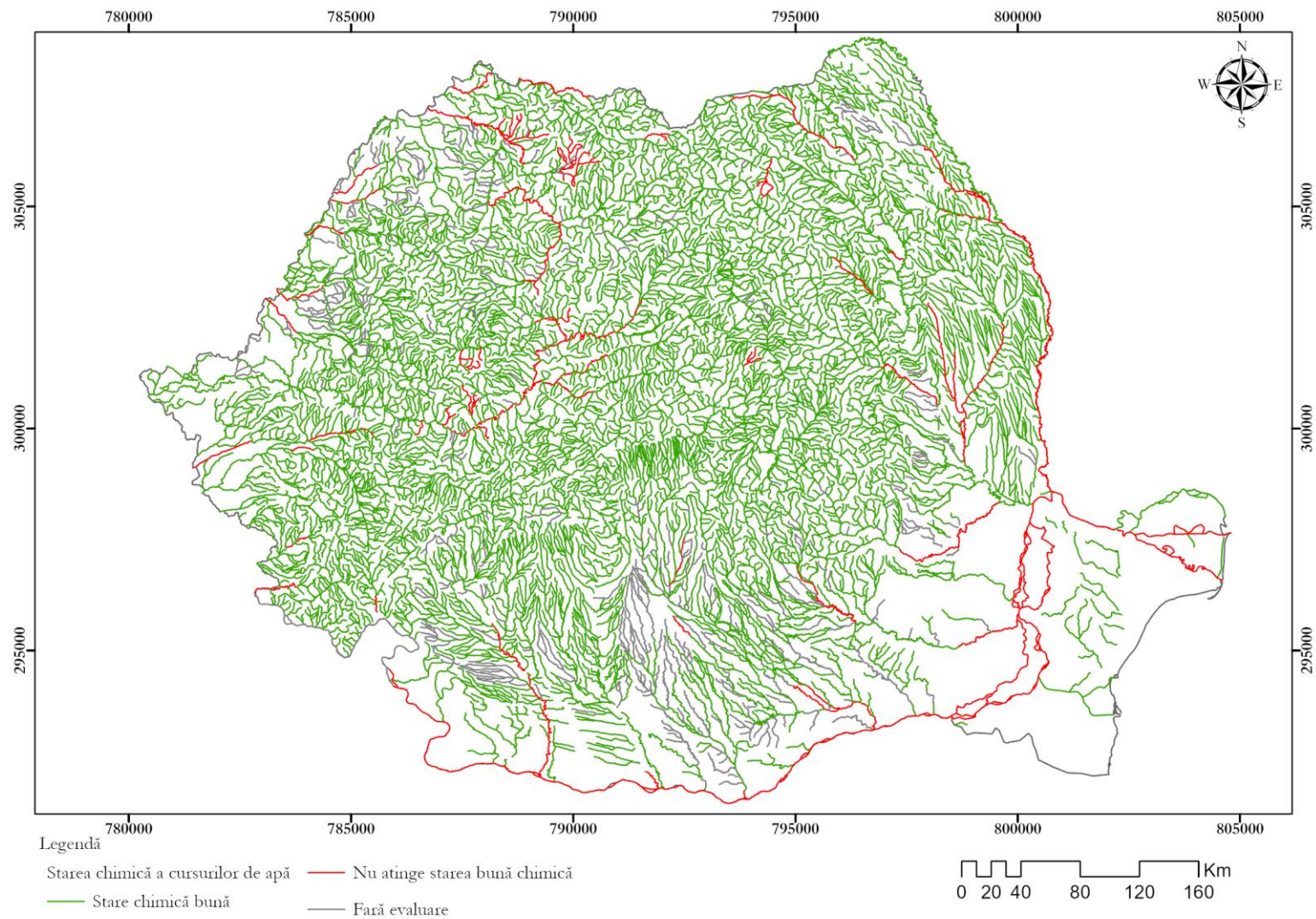


Figura nr. 3-36 Starea chimică a cursurilor de apă de suprafață România (Sursa: ANAR)

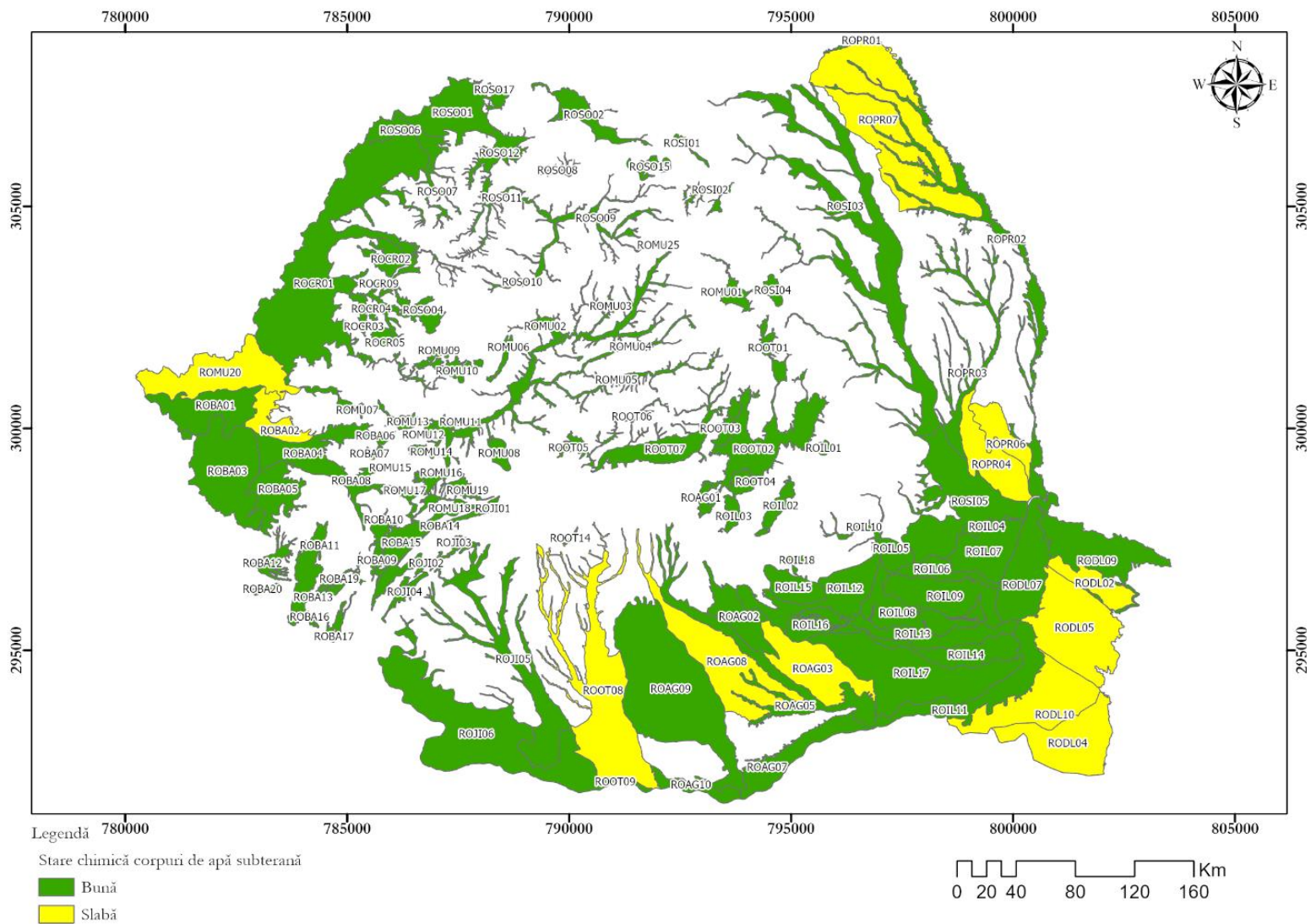


Figura nr. 3-37 Starea chimică a corpurilor de apă subterană România (Sursa: ANAR)

Presiuni asupra stării corpurilor de apă

Sectorul transport poate contribui la poluarea apelor de suprafață prin apele pluviale care spală poluanții depuși pe platforma drumurilor, dacă acestea nu sunt colectate și epurate corespunzător înainte de evacuarea lor în emisari naturali.

Multe drumuri rutiere au o capacitate de circulație neadecvată, ceea ce conduce la blocaje și creșterea riscului de accidente, implicând apariția unor poluări accidentale.

Problemele de adâncime ale șenalului navigabil pot pune în dificultate și siguranța transportului, crescând riscul de producere a unor accidente. Eroarea umană, diverse accidente survenite în timpul operațiilor de manevrare. Încărcare și descărcare marfă pot conduce de asemenea la apariția unor poluări accidentale în zona porturilor³¹.

Volumul de produse petroliere transportate pe mare a crescut în mod constant, în ultimul deceniu s-au produs în apele UE doar 8 deversări accidentale de la tancuri petroliere de dimensiuni medii spre mari, dintr-un total de 62 la nivel mondial³².

Conform Planului național de management actualizat (2021) aferent porțiunii naționale a bazinului hidrografic internațional al fluviului Dunărea, la nivel național se identifică diverse presiuni hidromorfologice potențial semnificative asupra corpurilor de apă, numărul acestora fiind prezentat în figura următoare.

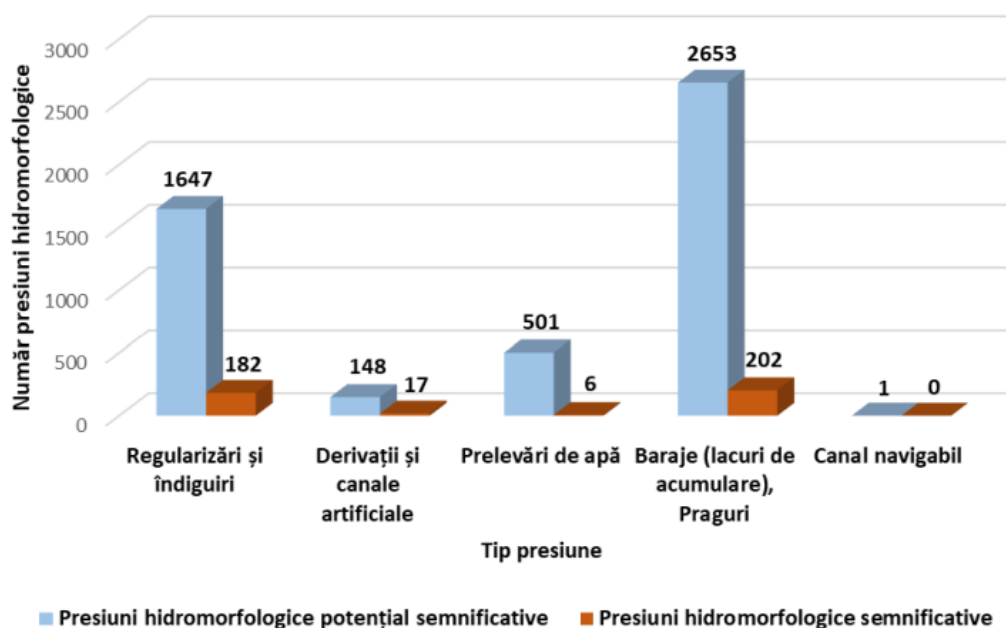


Figura nr. 3-38 Presiuni hidromorfologice potențial semnificative și nesemnificative la nivel național România (Sursa ANAR)

Prin realizarea infrastructurii de transport uneori sunt necesare anumite lucrări ce reprezintă o presiune asupra corpurilor de apă. La nivel național sunt mai multe proiecte (incluzând situațiile de proiecte cu mai multe loturi) care au făcut/fac subiectul reglementării din punct de vedere al gospodăririi apelor. Pentru acestea s-au solicitat și s-au finalizat Studii de evaluare a impactului asupra corpurilor de apă și s-au emis Avize de gospodărire a apelor pentru o serie de proiecte, precum: Drum expres Craiova – Pitești (avizul nr. 58/18.06.2019), Drum expres Brăila - Galați (avizul nr. 9/27.04.2022), Autostrada Sibiu - Făgăraș (avizul nr. 13/07.02.2022, Autostrada Buzău - Focșani (avizul nr. 2/03.01.2022), Autostrada

³¹ Master Plan General de Transport pentru România – Raport de mediu

³² <https://www.eea.europa.eu/ro/highlights/transportul-maritim-din-ue-primul>

RAPORT DE MEDIU LA PROGRAMUL TRANSPORT 2021-2027

Asistență în pregătirea evaluării strategice de mediu pentru 4 programe

AA-010560-001

Sibiu - Pitești (avizul nr. 117/14.12.2018).

Din analizele efectuate în Studiile de evaluare a impactului asupra corpurilor de apă a rezultat că realizarea și implementarea proiectelor nu prezintă riscul de deteriorare a stării corpurilor de apă care fac subiectul proiectelor.

Principalele presiuni generate de infrastructura de transport asupra corpurilor de apă de suprafață sunt reprezentate de alterările hidro-morfologice ce pot include: devierea cursurilor de apă, modificarea/betonarea malurilor și a substratului, alte amenajări ale malurilor, execuția de praguri etc. Aceste modificări pot afecta semnificativ biologia cursului de apă cu consecințe asupra stării ecologice a corpului de apă.

Astfel de presiuni există și în prezent în zona infrastructurilor de transport (a se vedea figura următoare – fotografiile sunt realizate pe traseul de cale ferată Cluj – Oradea). Din păcate există încă o practică de includere a unor soluții neprietenoase cu mediul în proiectarea noilor infrastructuri de transport.



Figura nr. 3-39 Betonarea albiei unui râu în zona unui podet de cale ferată. Râul își continuă curgerea pe sub plăcile de beton, însă continuitatea ecologică pentru fauna acvatică este întreruptă

Un alt aspect important de luat în considerare la derularea lucrărilor de construcție aferente proiectelor de dezvoltare a infrastructurii de transport sunt efectele temporare. În funcție de magnitudinea acestora și de sensibilitatea corpului de apă pe care au loc, ar putea conduce inclusiv la generarea unor efecte semnificative asupra stării corpurilor de apă.



Figura nr. 3-40 Lucrări temporare în albie la construcția unei infrastructuri rutiere noi. Acestea produc modificări temporare atât la nivelul substratului cât și al parametrilor fizico-chimici ai corpului de apă

3.1.6 Aer

În prezent la nivelul României sunt amplasate 152 de stații de monitorizare continuă a calității aerului și 41 de centre locale de colectare a datelor. Informațiile colectate sunt transmise panourilor de informare a publicului³³.

³³ https://www.calitateaer.ro/public/description-page/general-info-page/?__locale=ro

Starea actuală a calității aerului

Conform Rapoartelor privind starea mediului în România 2018-2020, se observă o continuă depășire a valorilor limită în principal pentru indicatorii NO₂, Ozon și depășiri ale valorii limită zilnice pentru particulele în suspensie PM₁₀, în principalele aglomerări urbane. Pentru restul poluanților nu au fost înregistrate depășiri ale valorii limită în perioada analizată.

Au fost analizate valorile anuale înregistrate la nivelul zonei programului în anul 2018 pentru o serie de poluanți, conform datelor disponibile pe pagina de internet a Agenției Europene pentru Protecția Mediului. Se poate observa conform figurilor de mai jos, că au existat depășiri ale valorii limită anuale pentru:

- NO₂ la nivelul Municipiului București;
- NO_x în Ploiești, Constanța și Târgul Mureș;
- PM₁₀ în partea de sud-vest a județului Dolj, de menționat că deși nu a fost depășită limita anuală în mai multe zone din țară, conform raportului privind starea mediului în România din anul 2018, au fost înregistrate depășiri ale valorii limită zilnice (35 μg/m³, mai mult de 35 de ori într-un an calendaristic) în mai multe județe din țară precum Iași unde au fost înregistrate peste 100 de depășiri, București peste 60, etc.
- PM_{2.5} pe o zonă mai extinsă din teritoriul României, în mod deosebit în apropiere sau în interiorul marilor orașe;
- O₃ în partea de vest și sud estul României și parțial în județul Argeș. De menționat că a fost atinsă limita maximă de depășiri (maxim 25 într-un an calendaristic) ale valorii țintă.

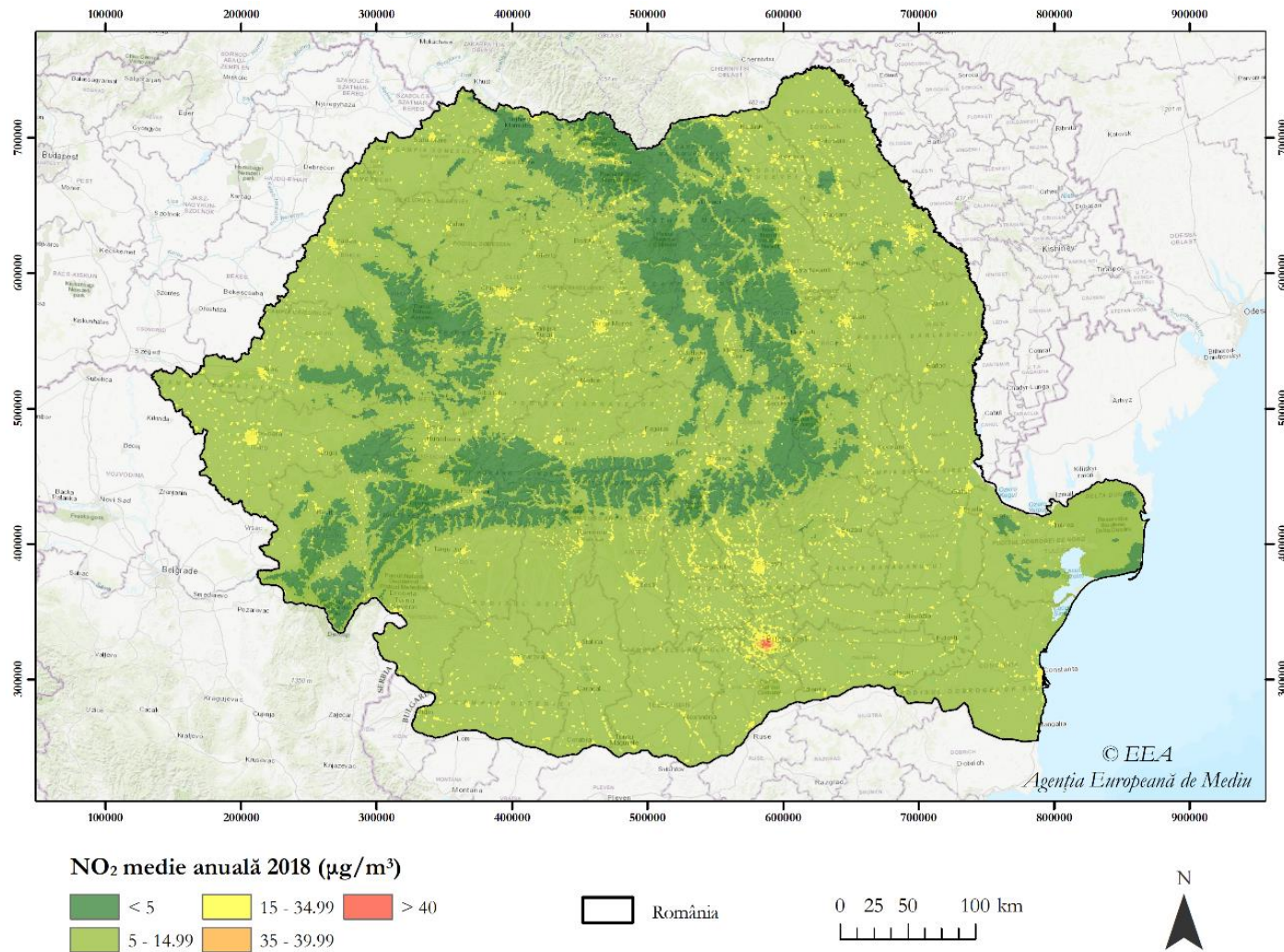


Figura nr. 3-41 Media anuală pentru NO2 la nivelul zonei programului în 2018

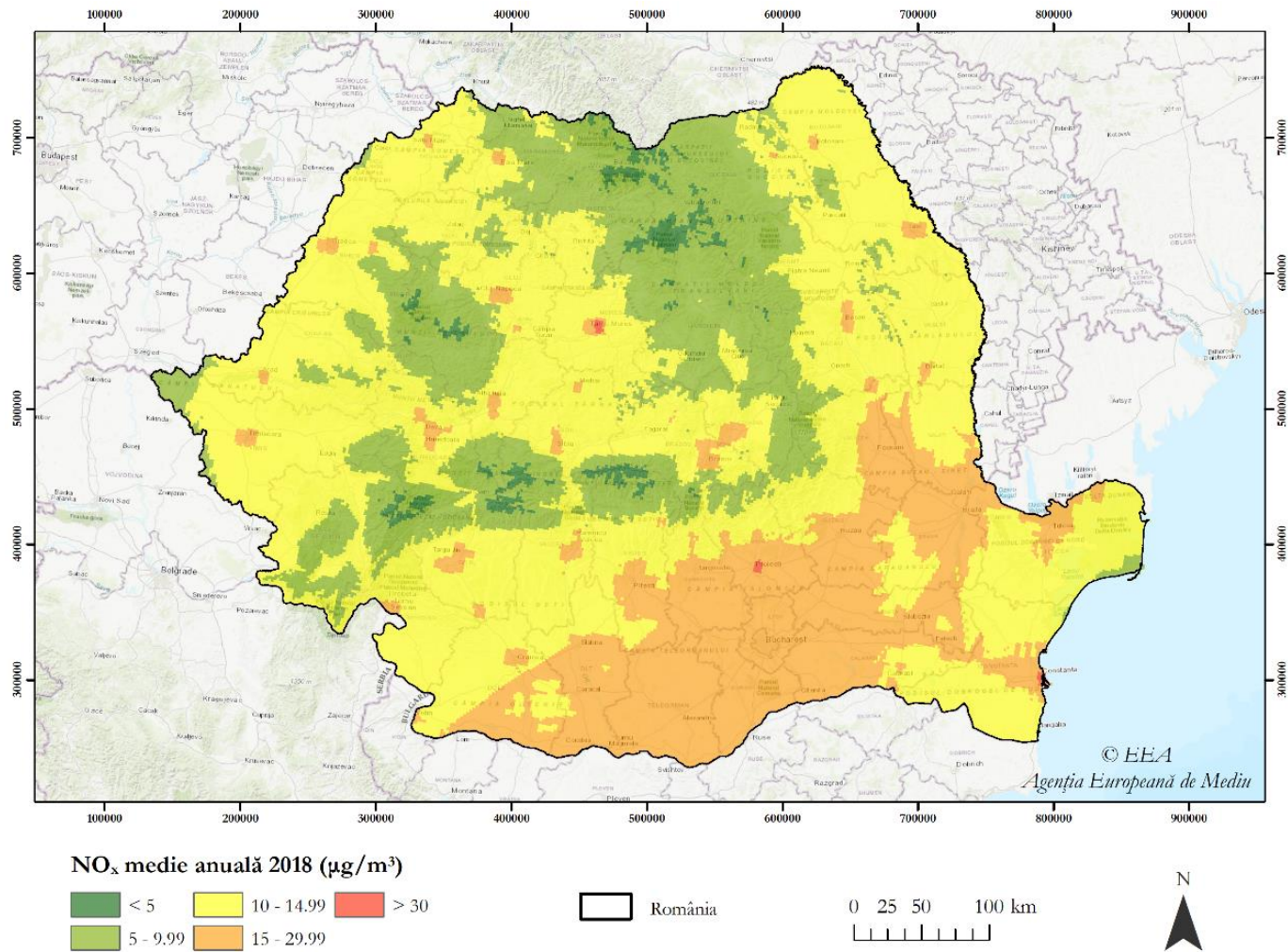


Figura nr. 3-42 Media anuală pentru NOx la nivelul zonei programului în 2018

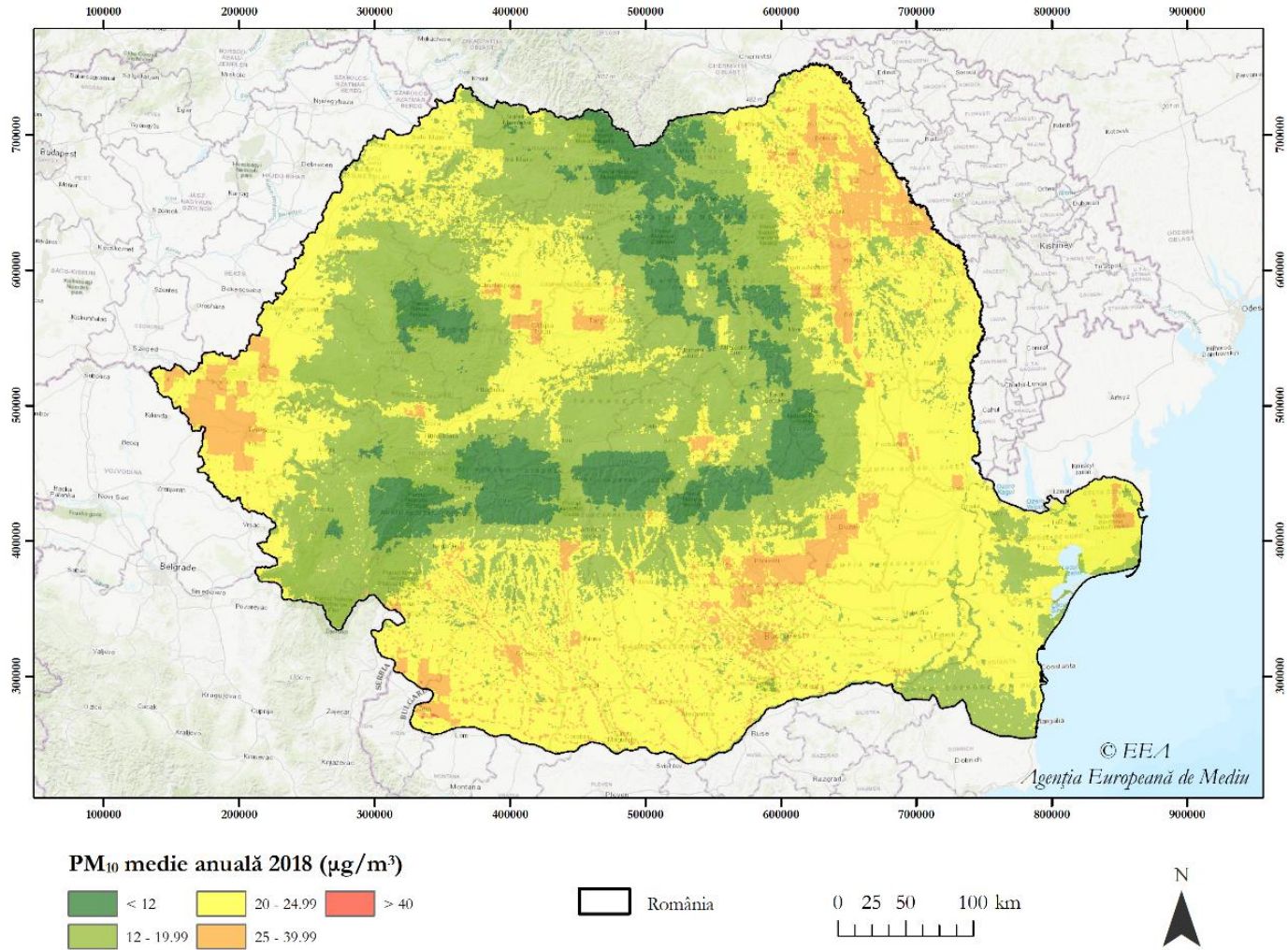


Figura nr. 3-43 Media anuală pentru PM10 la nivelul zonei programului în 2018

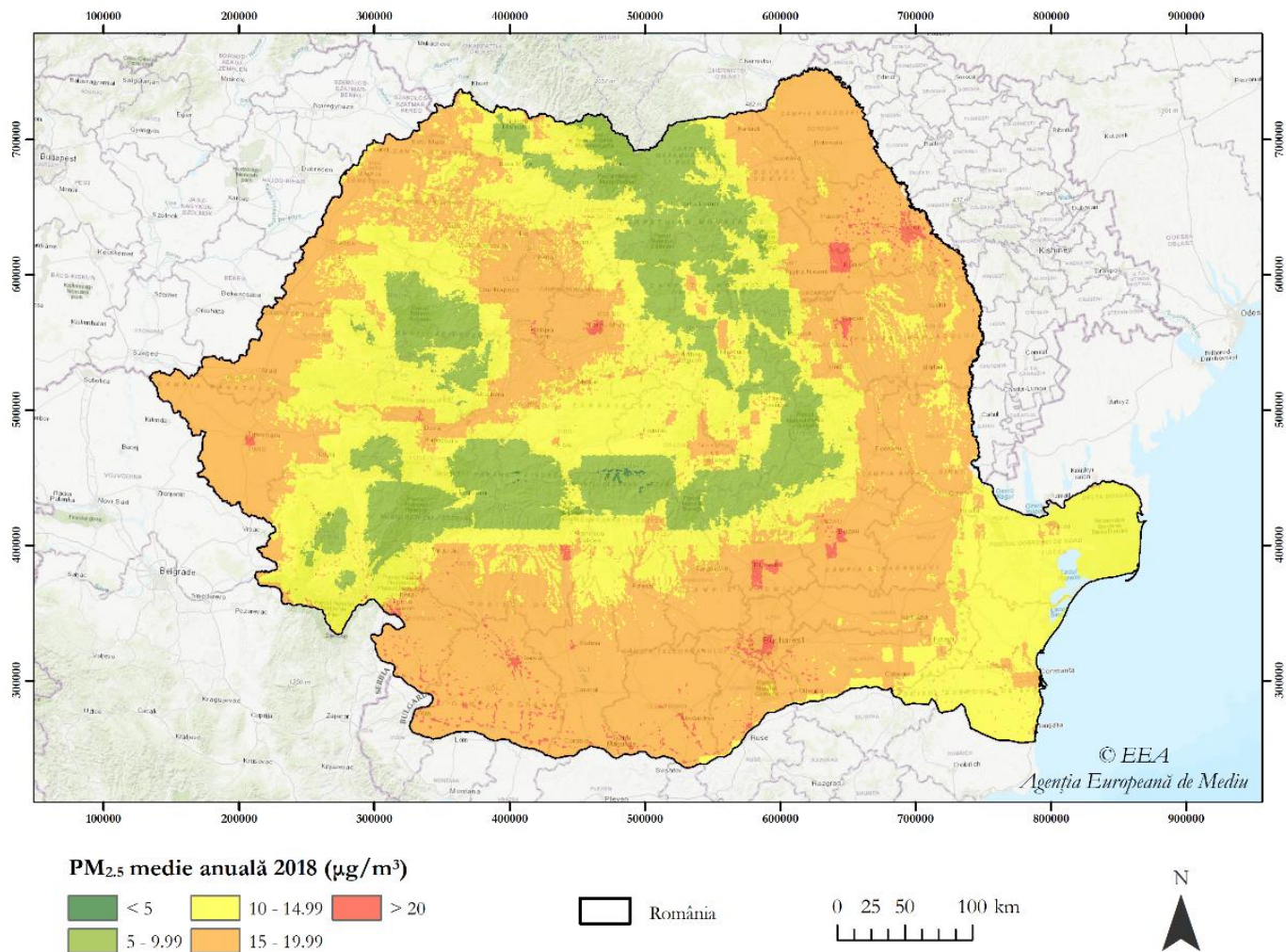


Figura nr. 3-44 Media anuală pentru PM_{2.5} la nivelul zonei programului în 2018

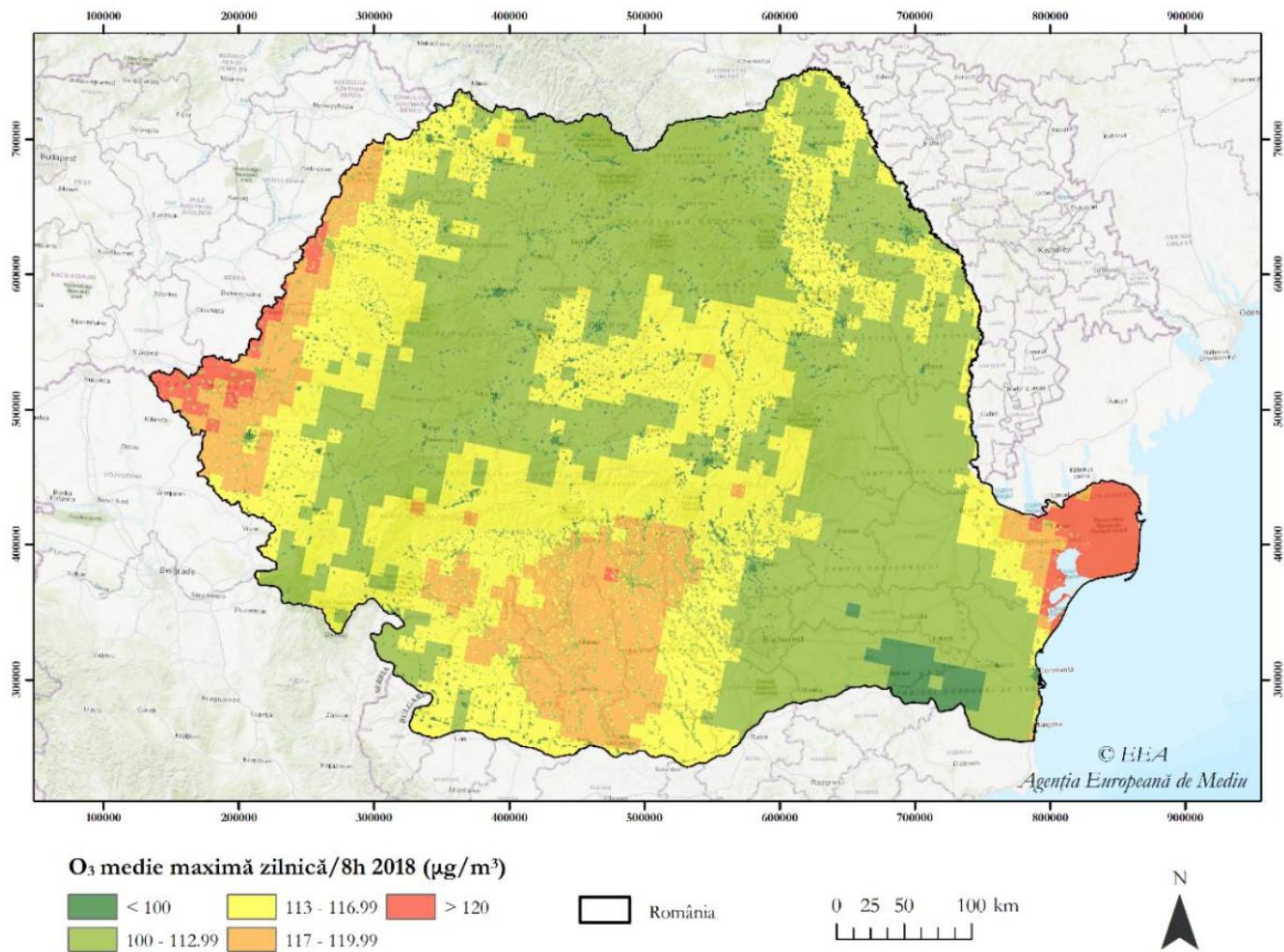


Figura nr. 3-45 Media maximă zilnică/8h de O₃ la nivelul zonei programului în 2018

Presiuni asupra calității aerului

La nivel European transporturile continuă să fie o sursă semnificativă de poluare atmosferică, în special în marile orașe. Poluanții atmosferici, precum particulele în suspensie și dioxidul de azot (NO₂), dăunează sănătății umane și mediului. Deși poluarea atmosferică provocată de transporturi a scăzut în ultimul deceniu ca urmare a introducerii standardelor de calitate a carburanților, a standardelor Euro privind emisiile provenite de la vehicule și a utilizării unor tehnologii mai curate, concentrațiile de poluanți atmosferici sunt încă prea ridicate³⁴.

Conform Raportului de țară din 2020 privind România³⁵, calitatea aerului continuă să reprezinte un motiv serios de îngrijorare în România. Emisiile de poluanți atmosferici principali au scăzut semnificativ în România în ultimii ani. În 2020, s-au înregistrat depășiri peste standardele de calitate a aerului pentru dioxidul de azot în trei zone de calitate a aerului, iar pentru particulele în suspensie (PM10) în patru zone. În plus, pentru mai multe zone de calitate a aerului, țintele privind concentrația de ozon nu au fost atinse.

3.1.7 Factori climatici

Evoluția gazelor cu efect de seră

Analizând situația de la raportarea României din 2019 și anul de referință (1989), se constată că cea mai mare parte a sectoarelor ce reprezintă surse de emisii de gaze cu efect de seră au înregistrat diminuări semnificative în perioada 1989-2019. În ceea ce privește emisiile provenite din sectorul transporturi, se constată că au fost înregistrate creșteri de aproximativ 70% în perioada 1989-2019. Sectoarele în care au mai fost înregistrate creșteri ale emisiilor GES sunt reprezentate de deșeuri, cu aproximativ 14,53%, și LULUCF (Land Use, Land-Use Change and Forestry), cu aproximativ 19,88%.

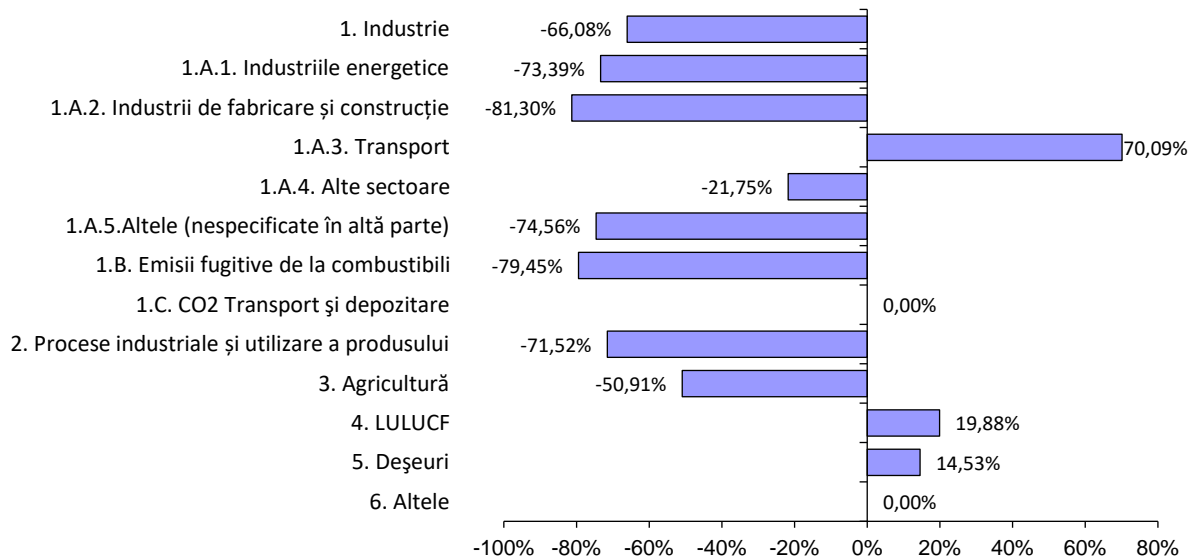


Figura nr. 3-46 Evoluția emisiilor GES din 1989 până în 2019 în România (Sursa: United Nations Climate Change)

³⁴ <https://www.eea.europa.eu/ro/themes/transport/intro>

³⁵ [2022-european-semester-country-report-romania_ro.pdf \(europa.eu\)](https://www.eea.europa.eu/ro/themes/transport/intro)

Emisiile GES din transport

Concentrațiile atmosferice globale de gaze cu efect de seră (în principal dioxid de carbon, metan și protoxid de azot) au crescut semnificativ începând cu anul 1750. Principala cauză a acestor creșteri a constituit-o activitatea umană, efectul fiind cel de încălzire globală. Cei unsprezece ani din perioada 1995- 2006 sunt printre cei mai calzi ani înregistrați de la momentul în care s-a început înregistrarea cu instrumente a temperaturilor globale (1850). Tendința lineară de încălzire din ultimii 50 de ani (0,13 °C [0,10 °C - 0,16 °C] pe deceniu) este aproape dublă decât cea pentru ultimii 100 de ani.

Conform Mecanismului de raportare în domeniul transportului și al mediului (TERM) 2021, transportul este responsabil pentru aproximativ un sfert din emisiile de gaze cu efect de seră din UE. În transportul rutier se înregistrează cea mai mare cotă de astfel de emisii, acestea crescând totodată cu aproape 30 % în ultimii 30 de ani³⁶.

Nu doar transportul rutier reprezintă o presiune pentru calitatea aerului, ci și transportul maritim emite în jur de 1.000 mil. tone de dioxid de carbon (CO₂) anual și este responsabil de 2,5% din noxele emise la nivel global, ceea ce reprezintă un motiv de îngrijorare pentru reprezentanții Comisiei Europene care și-au propus ca până în 2050 să reducă poluarea din transportul maritim cu 40%³⁷.

Conform raportului European Maritime Transport Environment Report (Raportul de mediu privind transportul maritim european³⁸), navele produc 13,5 % din totalul emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transporturi în cadrul UE, situându-se în urma emisiilor generate de transportul rutier (71 %) și de cel aviatic (14,4 %). Emisiile de dioxid de sulf (SO₂) provenite de la navele care fac escală în porturile europene s-au ridicat la aproximativ 1,63 milioane de tone în 2019, cifră care se preconizează că va continua să scadă în următoarele decenii datorită unor norme și măsuri de mediu mai stricte.

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 aeriană³⁹.

În ultimul deceniu, emisiile GES anuale provenite din sectorul transporturilor interne din România au crescut constant, semnificativ mai repede decât media UE. Ca procent din emisiile GES totale din toate sectoarele, transportul din România reprezintă 12,5%. Deși se situează sub media UE de 19,7%, transportul crește mai repede, impulsat în parte de reducerea ponderii transportului feroviar și de creșterea transportului rutier. Transportul rutier este sursa majorității emisiilor GES din sectorul transporturilor (93% din emisiile transportului intern), similar mediei UE-28. Deși ponderea modală a autoturismelor din România este în jurul mediei UE, gradul de utilizare a transportului rutier (sau numărul proprietarilor de autoturisme) din România este cel mai mic din UE, cu 224 autoturisme la 1000 de locuitori în 2012, crescând totuși semnificativ în ultimii ani, de la 152 de autoturisme la 1000 de locuitori în 2006. Experiența la nivel internațional sugerează că, deoarece economia României crește, gradul de motorizare va continua să crească în viitor. În lipsa unei intervenții menite să asigure alternative mai bune de transport și să încurajeze utilizarea lor, pe măsură ce crește numărul deținătorilor de automobile, este probabil să crească și gradul de utilizare a automobilelor. Master Planul General de Transport estimează creșterea rapidă a numărului de proprietari de autoturisme, cu o rată de utilizare a transportului rutier ce depășește 350 de autoturisme la 1.000 de locuitori până în 2030, ceea ce ar reprezenta o creștere de peste 50% în perioada 2012-2030. Între timp, numărul de călători din transportul feroviar se reduce din cauza degradării sistemului feroviar din România. (Strategia CRESC, 2015)

³⁶ Asigurarea unui transport mai durabil în Europa — Agenția Europeană de Mediu

³⁷ Transportul maritim, motiv de îngrijorare la nivelul Comisiei Europene din cauza poluării. „Emite în jur de 1.000 mil. tone de dioxid de carbon anual” (zf.ro)

³⁸ European Maritime Transport Environmental Report 2021 — European Environment Agency (europa.eu)

³⁹ <http://www.mmediu.ro/app/webroot/uploads/files/Plan%20Investitional%20infrastructura%20de%20transport.pdf>

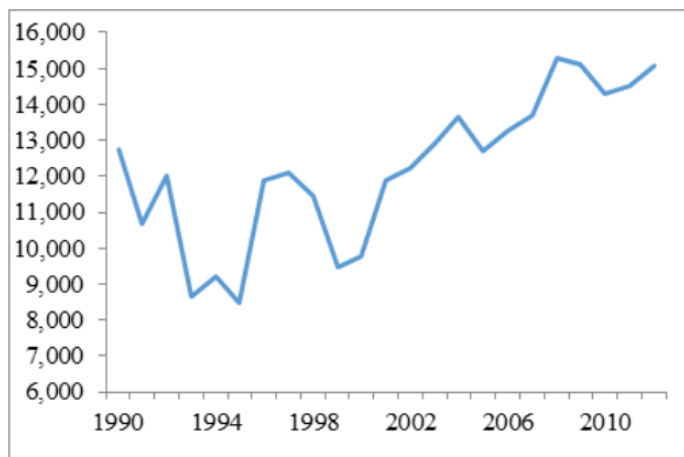


Figura nr. 3-47 Emisiile de GES provenite din transportul intern în România (1000 tone de CO₂) (Sursa: Strategia CRESC, 2015)

Pe perioada Strategiei 2016 - 2030, este puțin probabil să se poată atinge o țintă mai ambițioasă, de reducere a nivelului absolut de emisii GES, dar creșterea acestora poate fi redusă. Creșterea reală a PIB și emisiile GES din sectorul transporturilor din România în perioada 2000-2012 au mers în tandem, cu o excepție în 2009, când PIB-ul real a început să crească mai repede decât emisiile GES aferente sectorului transporturilor. În perioada 2000-2012, emisiile GES din transporturi au crescut cu 54%, în timp ce PIB-ul real a crescut cu 55%. Cererea europeană de servicii de transport a crescut în general odată cu PIB-ul, în ultimii ani, reflectând interdependența strânsă a transporturilor și dezvoltării economice, iar România a urmat și ea această tendință generală. Pentru a reduce emisiile GES, creșterea cererii trebuie să fie limitată sau gestionată ori îndreptată spre modurile de transport cu emisii scăzute, împreună cu reducerea emisiilor GES pe vehicul (g/km). Deși noile tehnologii de construcție a motoarelor vor ajuta la reducerea GES, este necesară o abordare mai cuprinzătoare. Aceasta include măsuri de încurajare a schimbării comportamentului de transport și a opțiunilor oamenilor (pe lângă măsurile tehnologice). De asemenea, utilizarea unor tehnologii adecvate pentru infrastructura de transport, cum ar fi îmbrăcămintea din beton de ciment pentru infrastructura rutieră, reprezintă un exemplu de bună practică pentru zonele unde se pretează condițiilor meteorologice, de relief și de trafic. (Strategia CRESC, 2015).

Conform proiecțiilor emisiilor GES provenite din transporturi la nivelul României, se preconizează că acestea vor înregistra o creștere treptată până la nivelul anul 2040, atât în situația în care sunt implementate măsurile existente (WEM) cât și cu măsuri adiționale (WAM).

Conform informațiilor disponibile pe pagina de internet cestrin.ro a Centrului de Studii Tehnice Rutiere și Informatică, Organismul tehnic al Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere, s-a analizat media zilnică a emisiilor de CO₂ pe rețeaua de drumuri naționale și autostrăzi. Conform figurii următoare, se poate observa că în sudul României și în mod special Regiunea București-Ilfov se înregistrează cele mai mari valori la nivel național. Valori ridicate sunt înregistrare în zonele urbane dezvoltate, precum Cluj, Timișoara, Constanța etc.

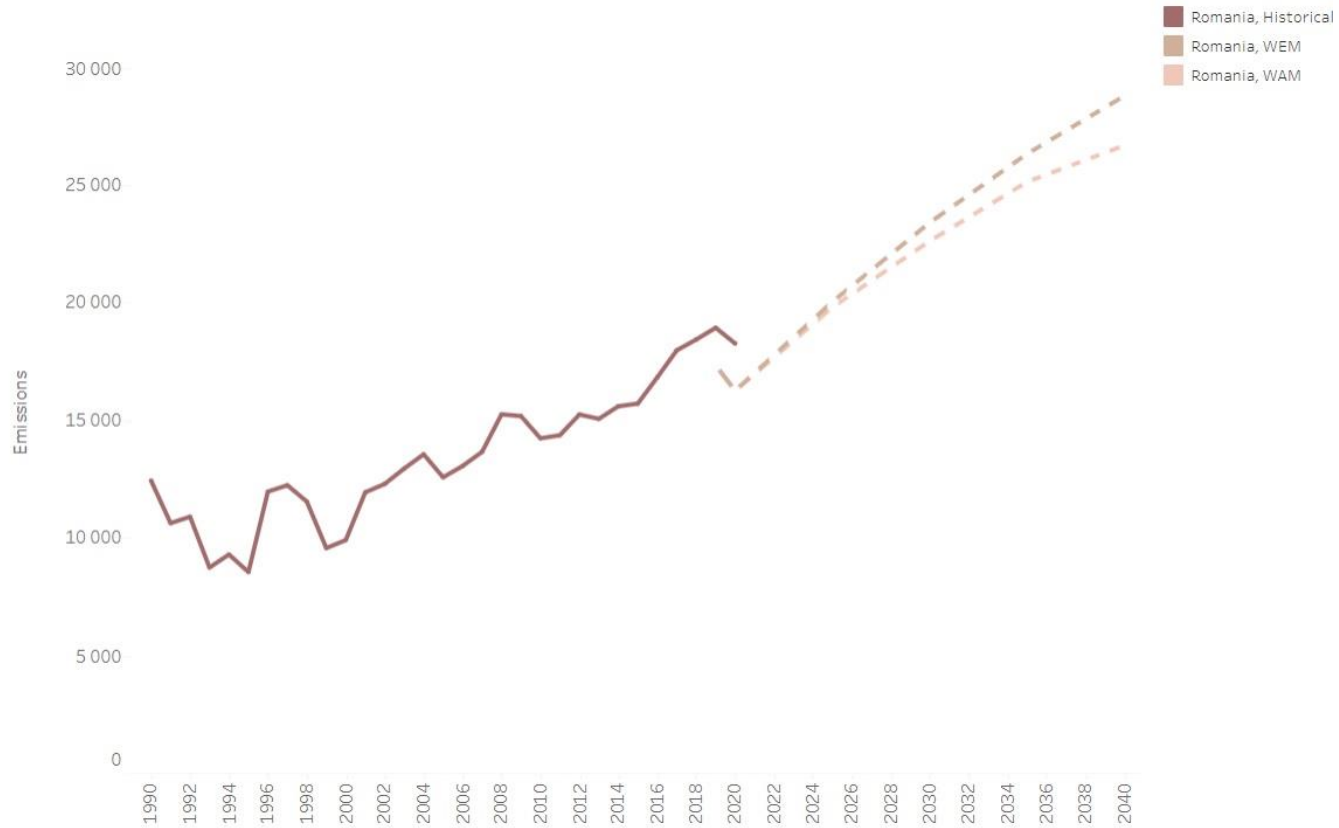


Figura nr. 3-48 Evoluția și proiecțiile emisiilor GES (kt CO₂e) provenite din transport la nivel României (Sursa: Agenția Europeană de Mediu, [EEA greenhouse gas projections - data viewer — European Environment Agency \(europa.eu\)](https://www.eea.europa.eu/en/press/2021/04/eea-greenhouse-gas-projections-data-viewer))

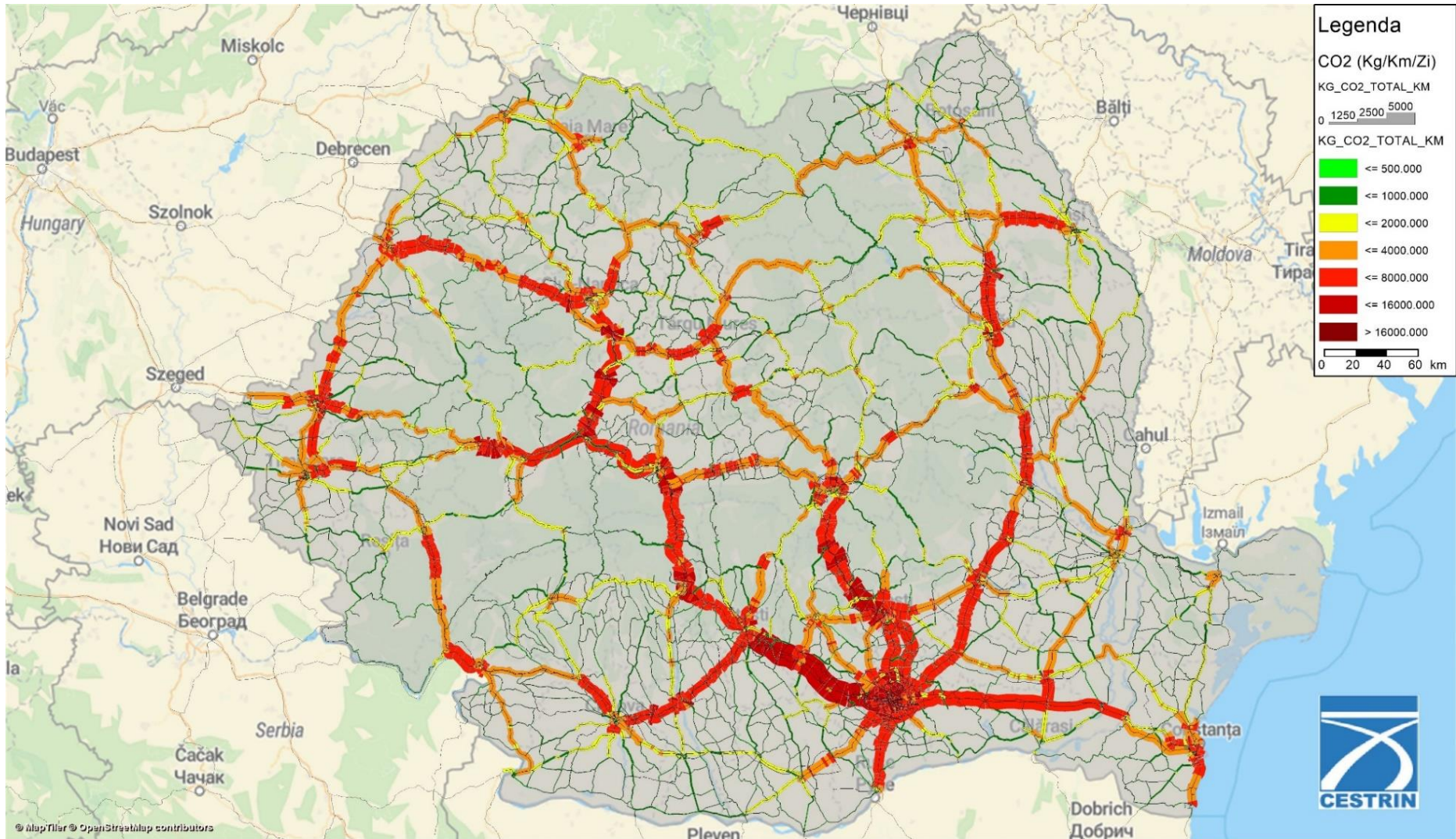


Figura nr. 3-49 Harta emisiilor de CO₂ pe rețeaua de drumuri naționale și autostrăzi (Kg/km/Zi (media zilnică anulă) - 2019 (Sursa: <https://cestrin.ro/>)

Efectele schimbărilor climatice

În contextul încălzirii globale, modificările regimului climatic din România sunt modulate de către condițiile regionale. Astfel, analiza rezultatelor ansamblurilor experimentelor numerice (CMIP3) realizate cu modele climatice globale arată pentru România o creștere progresivă a temperaturii medii a aerului pe parcursul secolului XXI, în toate anotimpurile, dar mai pronunțată în sezonul de vară și iarnă. Estimările IPCC indică faptul că, cel puțin în conformitate cu estimările globale, climatul se va încălzi în acest secol, iar precipitațiile din regiunea din care face parte și România se vor modifica, astfel încât iernile vor deveni mai umede și verile mai uscate. În acest fel, datele arată o creștere a temperaturii la nivelul României de aprox. 0,8° C în ultima sută de ani.

Se remarcă anul 2007 ca fiind cel mai călduros an din istoria măsurătorilor meteorologice, cu o abatere termică pozitivă de 1,8°C față de valoarea medie multianuală a perioadei 1901-2013 (9.7°C), iar pe locul secund, se situează 5 ani recentți din perioada 2000-2013 (2000, 2008, 2009, 2012 și 2013) cu o abatere termică pozitivă de 1.4°C peste media multianuală de 9,7°C. În 2005, în România s-au înregistrat inundații catastrofale care au cauzat 76 de decese și daune materiale semnificative, iar 2007 și 2012 au fost ani extrem de secetoși cu efecte deosebit de severe asupra agriculturii.

Aceste fenomene meteorologice extreme au efecte negative asupra României prin pierderi economice semnificative în agricultură și dezvoltare rurală, transport, alimentarea cu energie și gospodărirea apei. Într-un posibil scenariu de încălzire globală în creștere cu 4°C până la sfârșitul secolului, situația și impacturile schimbărilor climatice ar deteriora semnificativ situația din România.

Conform Raportului anual privind starea mediului în România – anul 2020, zona programului înregistrează o creștere a temperaturii aerului. Anul 2020 având temperatura medie anuală pe țară cu 1,7°C mai mare decât normala climatologică standard (pentru perioada de referință 1981-2010), și se situează pe locul doi, din punct de vedere al celor mai calzi ani din perioada 1981-2020. Temperatura medie anuală în ultimii 7 ani (2014-2020) a prezentat valori între 9,9 °C în anul 2017 și 10,9 °C în anul 2019, prezentând diferite fluctuații în perioada analizată dar și o ușoară creștere.

Proiecțiile temperaturii medii anuale pentru perioada 2021-2050 față de intervalul de referință 1970-2000, arată creșteri pe întreg teritoriul României, în toate scenariile (mai pronunțate în cele cu concentrații globale GES mai ridicate). Cele mai mari creșteri se vor înregistra în regiunile extracarpatice.

Adaptarea la schimbările climatice

Măsurile de adaptare la efectele schimbărilor climatice reprezintă ajustări ale sistemelor naturale și umane realizate ca răspuns al stimulilor climatici actuali sau estimați sau a efectelor acestora, care moderează sau exploatează oportunitățile benefice. Se pot identifica mai multe tipuri de adaptare la schimbările climatice, inclusiv adaptarea anticipativă și reactivă, adaptarea privată și publică și adaptarea autonomă și planificată. Opțiunile politicii de adaptare reprezintă moduri esențiale de promovare a schimbărilor în modul în care răspundem la efectele adverse cauzate de schimbările climatice, cum ar fi utilizarea mai eficientă a resurselor limitate de apă sau adaptarea normelor din construcții pentru a face clădirile rezistente la viitoare condiții climatice și la fenomenele meteorologice extreme. Măsurile de adaptare trebuie să fie evaluate ca o soluție locală care generează beneficii locale. (Strategia CRESC, 2015)

Elaborarea unui program eficient de adaptare la schimbările climatice pentru sectorul transporturilor se bazează pe o înțelegere robustă a vulnerabilității față de condițiile climatice actuale și viitoare. (Strategia CRESC, 2015)

Pe baza literaturii consultate, se poate concluziona că sistemul de transport european va fi afectat într-o anumită măsură de fenomene meteorologice extreme. O parte din aceste fenomene ar putea fi agravate de schimbări climatice viitoare, astfel crescând riscul afectării eficienței transporturilor (siguranță, fiabilitate, costuri). Doar foarte puține dintre consecințe ar putea fi pozitive (ex. Temperaturi

de iarnă mai mari⁴⁰).

Unele consecințe ar putea consta în: adâncimi reduse ale râurilor ce ar putea induce o eficiență mult mai scăzută a navigației, și chiar și frecvențe mai mari ale suspendării navigației.

Analiza temperaturilor extreme a fost realizată pe baza datelor WorldClim cu o rezoluție spațială de 1 km, ce au disponibile informații referitoare la situația actuală (temperaturi măsurate în perioada 1960 - 1990) și estimări ale temperaturilor viitoare. Modelul HadGEM2-CC este utilizat pentru estimarea situației din anul 2050, în scenariul în care emisiile de gaz cu efect de seră vor atinge punctul maxim în 2040 (RCP 4.5). Au fost utilizate datele reprezentative pentru temperaturile extreme, maxime în iulie și minime în ianuarie. Analizând evoluția temperaturile preconizate în anul 2050, prezentate în figurile de mai jos, se poate observa că la nivelul României în luna Iulie 2050 se vor înregistra temperaturi maxime de până la 30-35°C, iar în luna Ianuarie 2050 temperatura minimă de până la -9,9 °C în partea de centru și est a României.

Creșterea temperaturilor din timpul verii ar putea avea ca efect fisurarea asfaltului, curbarea șinelor de cale ferată, schimbarea lungimii pistelor de aterizare ale avioanelor, dilatarea termică a podurilor, supraîncălzirea motoarelor diesel. Deraieri serioase ar putea avea loc, precum și limitări de viteză mai frecvente. Creșterea temperaturilor din timpul iernii ar putea duce la reducerea restricțiilor pentru mentenanța drumurilor și căilor ferate, precum și schimbarea sezonului pentru construcții.

Creșterea precipitațiilor și a inundațiilor ar putea duce la inundarea infrastructurilor de transport și la riscuri crescute în ceea ce privește siguranța. De asemenea, pot ceda terasamentele, podurile, iar sistemele de transport din subteran pot fi inundate. Alunecările de teren ar fi mai frecvente, precum și avalanșele.

Conform scenariilor climatice rezultate în cadrul studiilor realizate de Administrația Națională de Meteorologie, se va manifesta o tendință generală descrescătoare a cantităților anuale de precipitații la nivelul întregii țări, iar în zonele din sudul și estul României creșterea deficitului de precipitații va fi mai accentuată, ceea ce va conduce la accentuarea fenomenului de secetă. Pentru a analiza tendințele în cantitățile de precipitații influențate de schimbările climatice, au fost utilizate datele Worldclim pentru a calcula diferența între situația actuală și cea estimată în 2050. Precipitațiile estimate în viitor sunt bazate pe modelul HadGEM2-CC, în scenariul conform căruia emisiile gazelor cu efect de seră vor culmina în 2040 (RCP 4.5). Referitor la cantitățile de precipitații preconizate în anul 2050, se poate observa conform figurilor de mai jos că în partea de est și în mod special sud-est a României vor fi înregistrate cele mai reduse cantități de precipitații.

⁴⁰ Impacts of Climate Change on transport: a focus on road and rail transport infrastructures, 2012

RAPORT DE MEDIU LA PROGRAMUL TRANSPORT 2021-2027

Asistență în pregătirea evaluării strategice de mediu pentru 4 programe

AA-010560-001

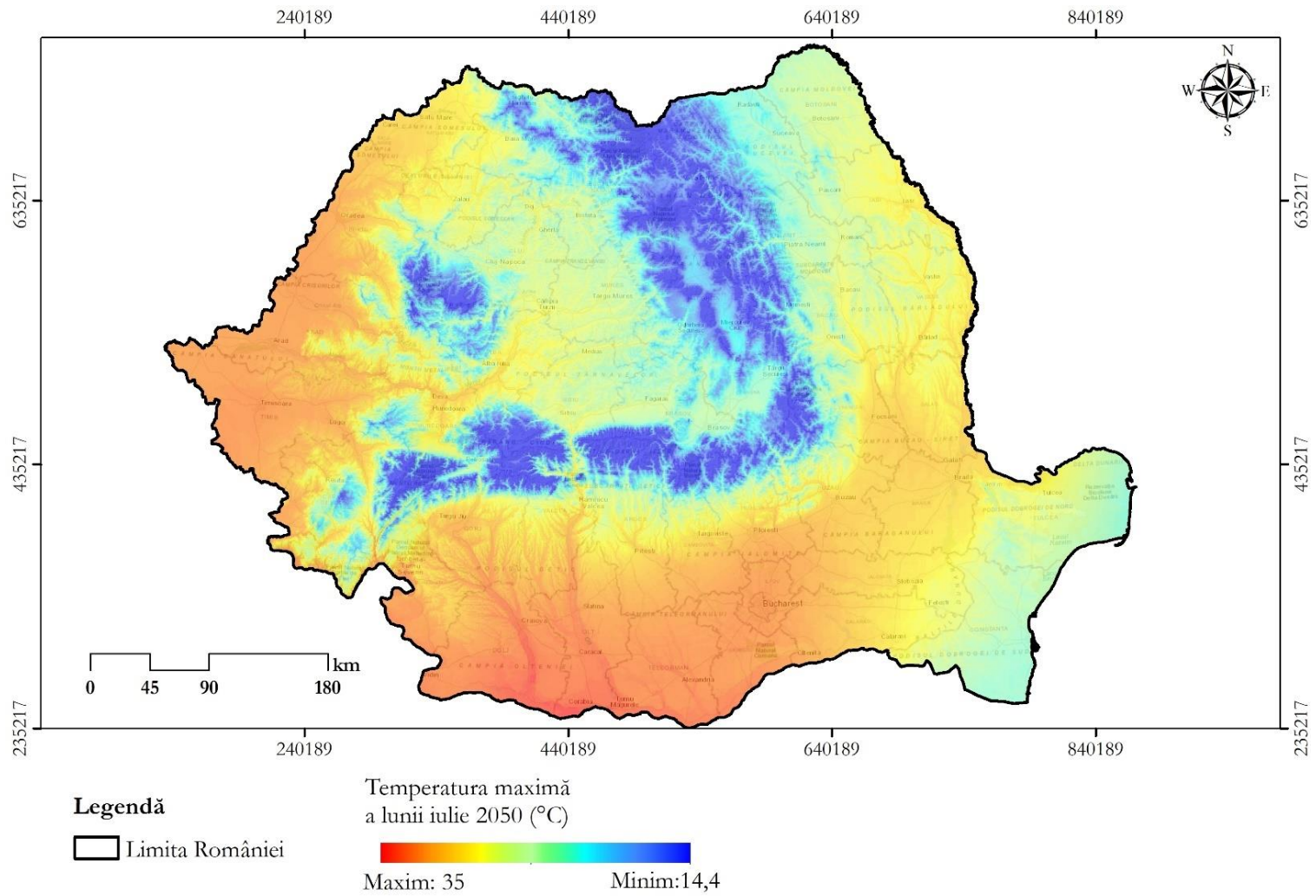


Figura nr. 3-50 Temperatura maximă a lunii iulie în 2050 (Sursa: World Clim)

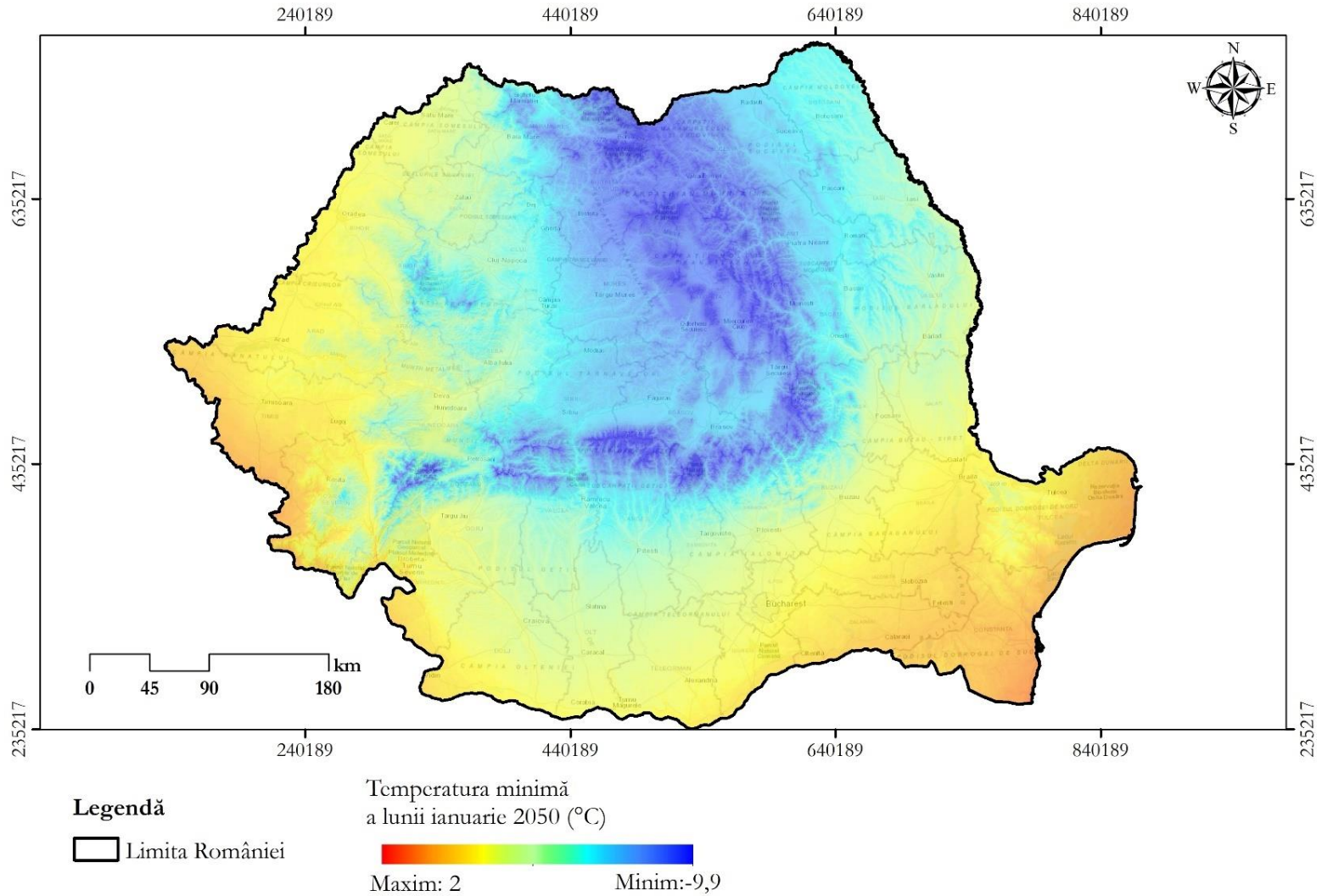


Figura nr. 3-51 Temperatura minimă a lunii Ianuarie 2050 (Sursa: World Clim)

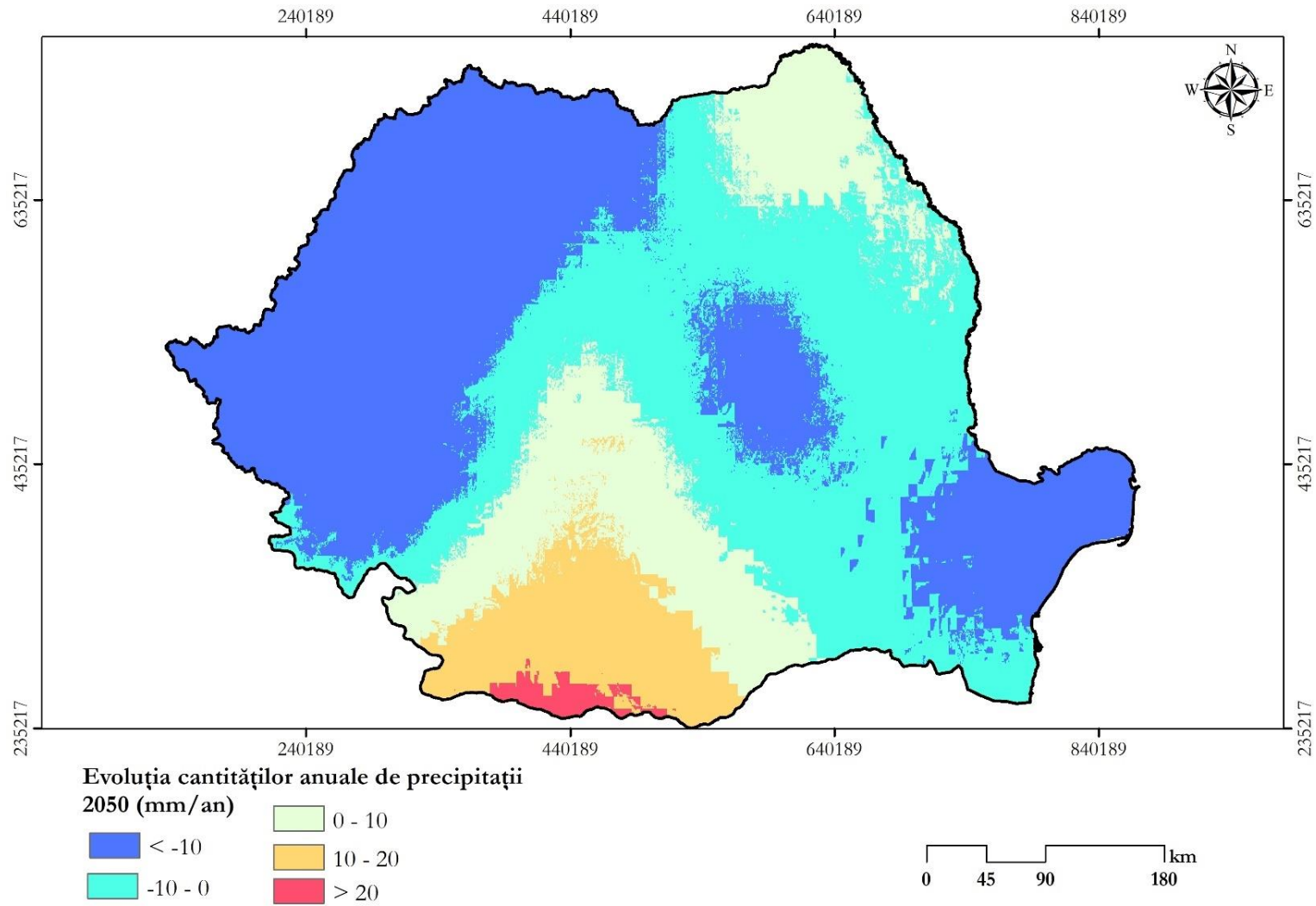


Figura nr. 3-52 Evoluția cantităților anuale de precipitații în 2050 (Sursa: World Clim)

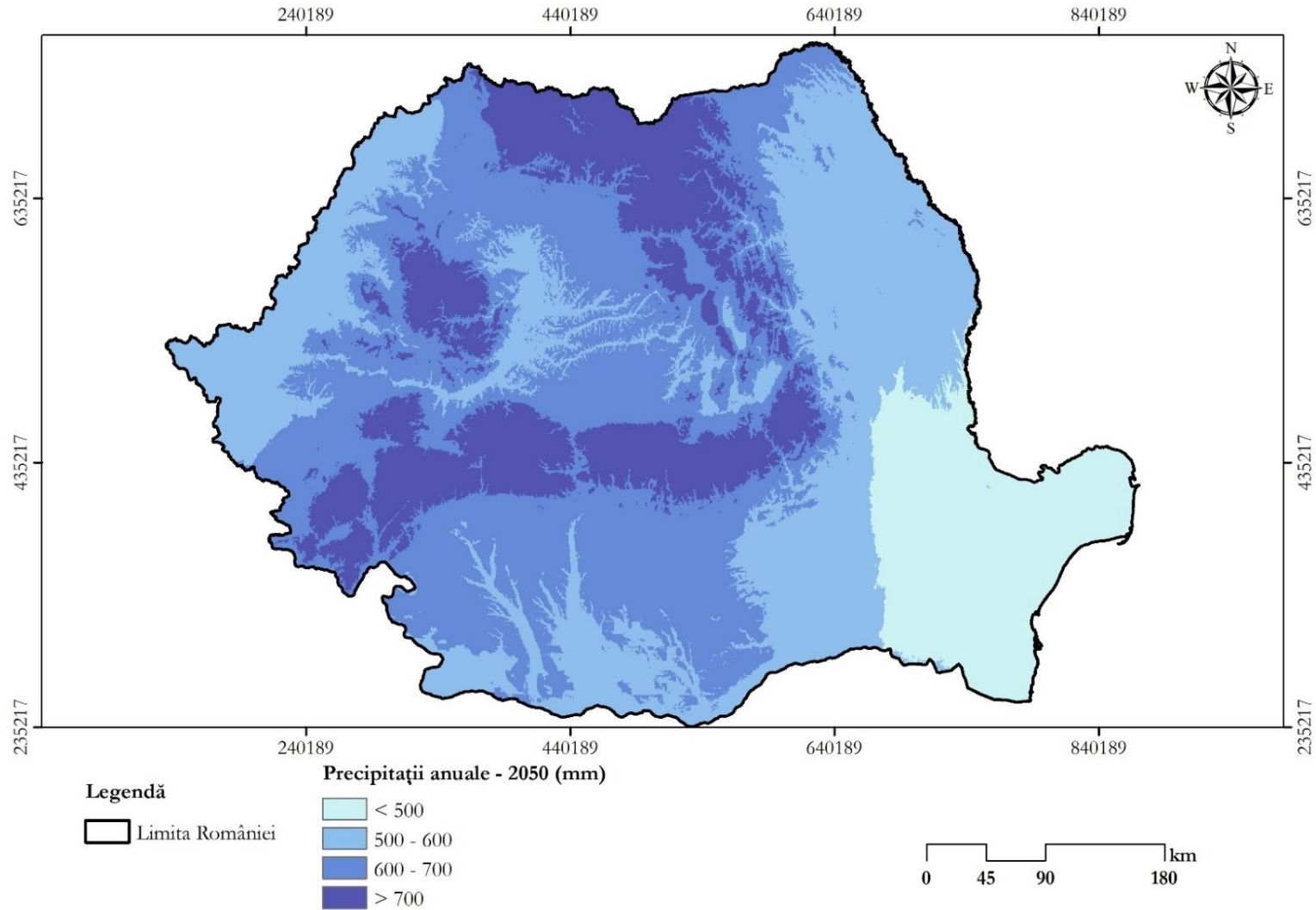


Figura nr. 3-53 Precipitații anuale în 2050 (Sursa: World Clim)

Conform lucrării „Schimbările climatice – de la bazele fizice la riscuri și adaptare”, elaborată de către ANM în 2015, viteza vântului prezintă schimbări majore în evoluția pe termen lung. Un procent de 93% din totalul stațiilor din România prezintă tendințe de scădere în viteza medie anuală a vântului. Regiunea intracarpatică este mai puțin afectată decât restul regiunilor din țară. Modelele climatice regionale indică schimbări reduse în viteza vântului la sfârșitul secolului (2071-2100), arătând o creștere de 1 m/s. Vânturile extreme ar avea o intensitate și o frecvență crescută, fapt ce ar duce la distrugerea infrastructurii de drumuri, căi ferate, țevi, aeroporturi, sisteme electrice, precum și la o siguranță redusă pentru șofat.

Conform aceluiși raport ANM, analiza rezultatelor a 4 experimente numerice sugerează pentru sfârșitul secolului (2071-2100), comparativ cu perioada de referință (1971-2000), o ușoară creștere a frecvenței de apariție a vânturilor puternice (cu viteze mai mari de 10 m/s), magnitudinea acestor schimbări fiind însă mică.

Din punct de vedere al evenimentelor extreme (furtuni), observațiile existente asupra locațiilor acestora, frecvențelor și intensității arată o variabilitate considerabilă în Europa pe parcursul secolului XX (EEA, 2012). Frecvența furtunilor prezintă un trend general crescător în perioada 1960 – 1990, urmat de o scădere până în prezent. Previziunile disponibile cu privire la schimbările climatice nu indică un consens clar nici legat de direcția de mișcare, nici de intensitatea activității furtunilor. În această categorie sunt incluse tornadele, asociate furtunilor convective severe. Conform Antonescu & Bell 2014, în perioada 1822–2013, există date cu privire la un număr de 129 de tornade ce au avut loc în 112 zile. Distribuția spațială a acestor date arată faptul că acestea sunt mai frecvente în zona de est a țării, cu un maxim în zona de sud-est. De asemenea, apariția tornadelor este mai frecventă în perioada lunilor mai–iulie, cu un vârf în luna mai.

Creșterea nivelului mării ar putea duce la eroziunile puternice ale drumurilor de pe coastă, valuri mai mari în porturi, inundații mai frecvente și permanente. (Impacts of Climate Change on transport: a focus on road and rail transport infrastructures, 2012).

Perspective

Se estimează că în următoarele decenii, degradarea drumurilor cauzată de precipitații va fi agravată, motiv pentru care asfaltul va trebui adaptat. Stresul cauzat de căldură este relevant pentru asfalt, pentru care liantul trebuie adaptat corespunzător. În general, costurile vor crește pentru mentenanța drumurilor (Impacts of Climate Change on transport: a focus on road and rail transport infrastructures, 2012).

3.1.8 Valori materiale

Transport rutier

Lungimea drumurilor publice din zona programului, în perioada 2000-2021, a suferit diferite modificări. Lungimea drumurilor naționale a înregistrat o creștere, cele mai semnificative fiind în perioada 2002 - 2004 și 2011-2012. Referitor la drumurile județene și comunale, în perioada analizată lungimea acestora s-a diminuat. Însă având în vedere că perioadele în care au existat creșteri ale lungimii drumurilor naționale, au fost înregistrate scăderi ale lungimii drumurilor județene și comunale, se poate concluziona că drumurile județene și comunale s-au transformat în drumuri naționale.

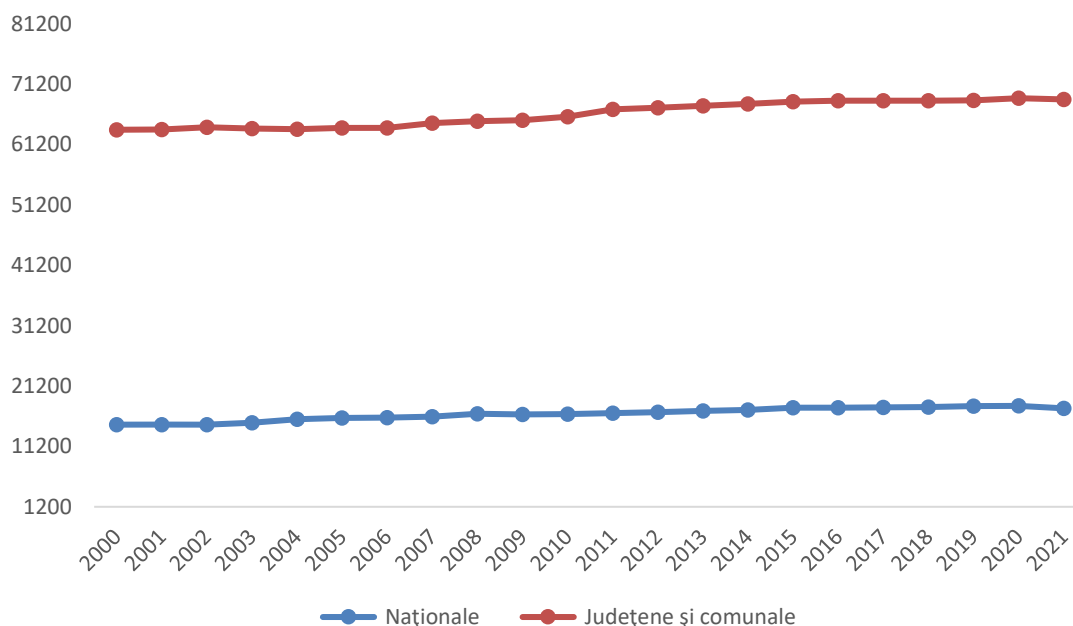


Figura nr. 3-54 Lungimea drumurilor publice la nivel național (Sursa: INS, calcul propriu)

România are un nivel scăzut al calității infrastructurii rutiere, rețeaua TEN-T nefiind încă finalizată, lipsind conexiunile transcarpatice. Lipsa unor conexiuni adecvate de transport reprezintă un obstacol în calea integrării teritoriale, lăsând izolate anumite regiuni precum Nord-Est și Sud-Vest Oltenia. Starea generală a infrastructurii rutiere rămâne precară. Infrastructura nu ține pasul cu cererea de trafic generată de o economie în expansiune, în ciuda disponibilității unor finanțări semnificative din partea UE. Rețeaua rutieră se numără printre cele mai puțin dezvoltate din UE, cu doar 38 km la 1 milion de locuitori.

România se situează pe locul 119 din 141 de țări analizate prin prisma calității infrastructurii rutiere. România se situează pe ultimul loc în Europa în ceea ce privește nr. de km de autostradă la 100.000 de locuitori, la nivelul anului 2019, iar din lungimea rețelei de transport rutier de interes național de 17.091 km, la nivel de autostradă sunt doar 848,12 km (Eurostat).

Deficitul de infrastructură se reflectă într-o mobilitate redusă, conectivitate insuficientă la nivelul anumitor regiuni cu impact major asupra disparității regionale (spre exemplu regiunea Nord-Est), trafic de tranzit ridicat la nivelul a numeroase localități ce nu beneficiază de variante de ocolire, timpi mari de așteptare la trecerea frontierei.

Numărul înmatriculărilor autovehiculelor înregistrate la nivelul României este într-o continuă creștere. Evoluția acestora în perioada 2018-2021 este prezentată în figura următoare.

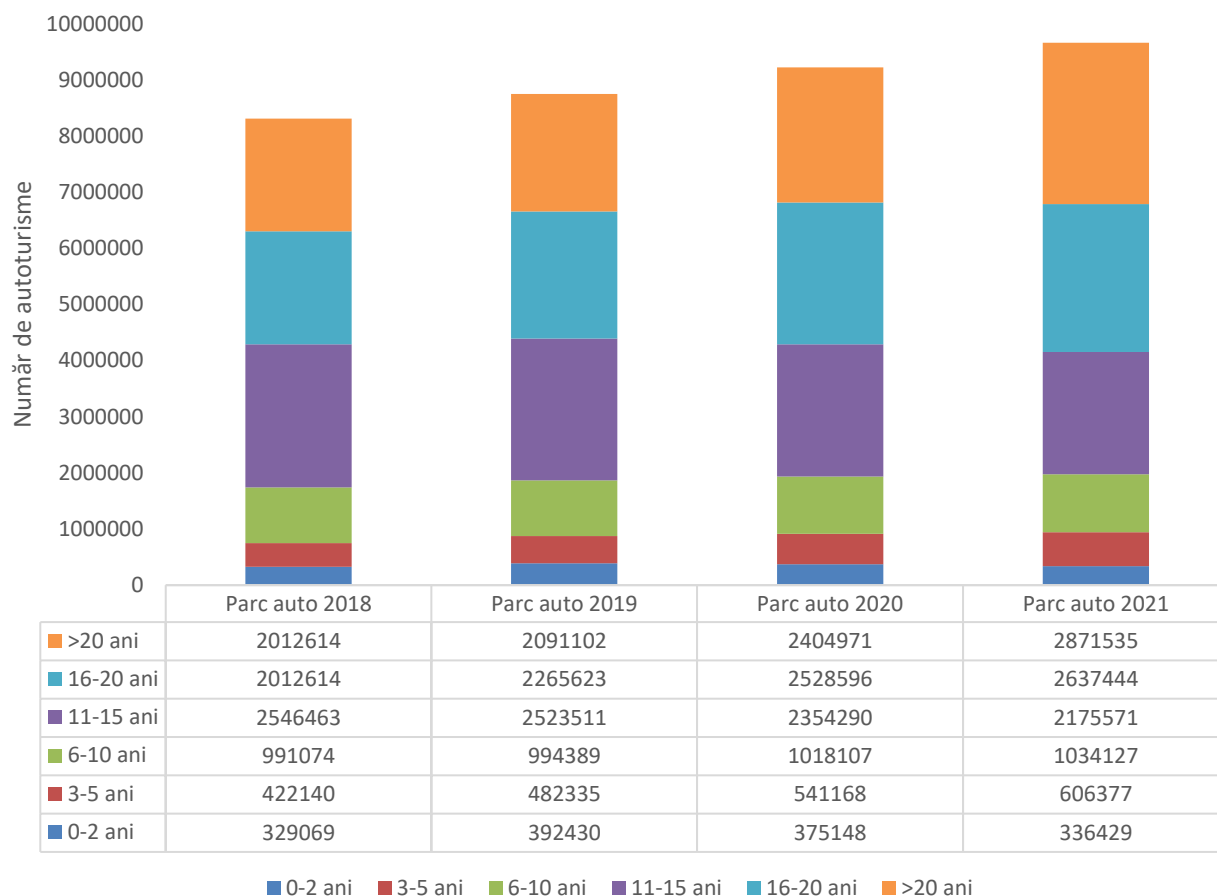


Figura nr. 3-55 Vechimea parcului auto în România (Sursa: DRPCIV, calcul propriu)

Parcul auto din România în perioada 2018-2021 a înregistrat o diminuare a vehiculelor cu durata de viață cuprinsă între 11-15 ani. Analizând situația la nivelul anului 2021 categoriile de vechime a parcului auto predominante în țară sunt reprezentate de > 20 ani și 16-20 ani, care au înregistrat creșteri treptate în perioada 2018-2021.

În ceea ce privesc numărul autovehiculele cu o vechime de până în 10 ani au fost înregistrate creșteri a categoriilor de vechime 3-5 ani și 6-10 ani. Autovehiculele cu vechimea cuprinsă între 0-2 de ani a înregistrat o ușoară creștere în anul 2019, urmată de o diminuare până în anul 2021.

Conform celor prezentate, se poate concluziona faptul că în zona programului sunt predominante autoturismele cu o vechime de peste 10 ani, ce au un grad de poluare mai ridicat.

Din punct de vedere al aglomerării traficului și al timpului pierdut în trafic, Municipiul București ocupă primul loc la nivelul României. Populația Bucureștiului pierde aproximativ 98 de ore din cauza traficului și ocupă locul 11 în lume ca impact rezultat asupra populației datorate traficului, conform unui studiu publicat de INRIX⁴¹.

Transport feroviar

Lungimea căilor ferate în exploatare, în perioada 2000-2021 s-a diminuat, cea mai semnificativă scădere fiind în perioada 2003-2006, după care a urmat o perioadă de fluctuații, trendul fiind ușor ascendent,

⁴¹ inrix.com/scorecard

până în anul 2021, când s-a înregistrat o ușoară scădere.

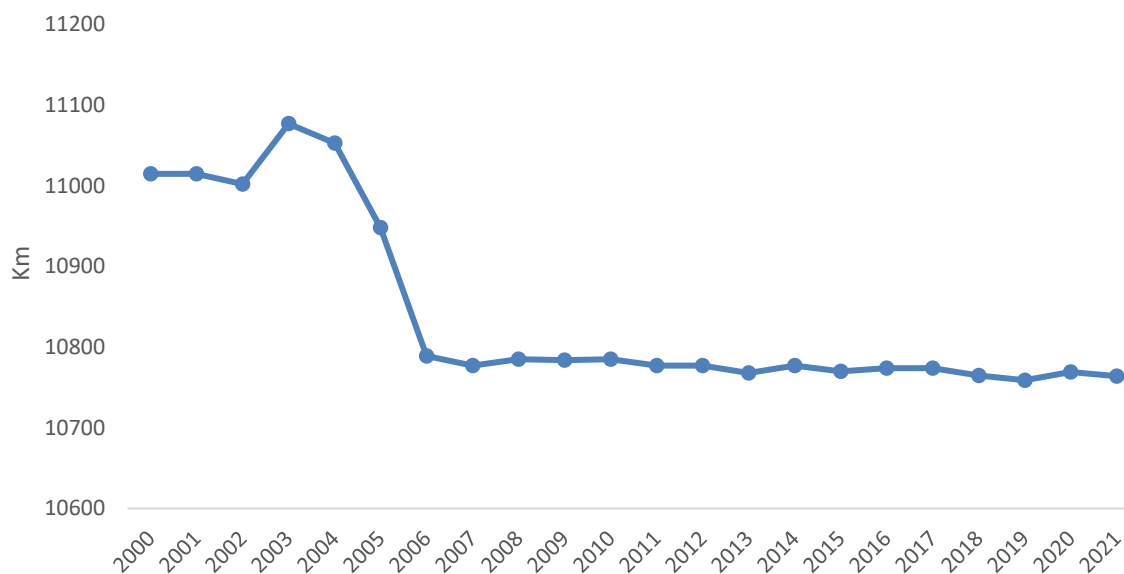


Figura nr. 3-56 Lungimea căilor ferate în România (Sursa INS, calcul propriu)

Analizând distribuția la nivelul României a căilor ferate, se poate observa că Regiunea Nord – Vest urmată de Sud-Est deține cea mai mare lungime de căi ferate din România.

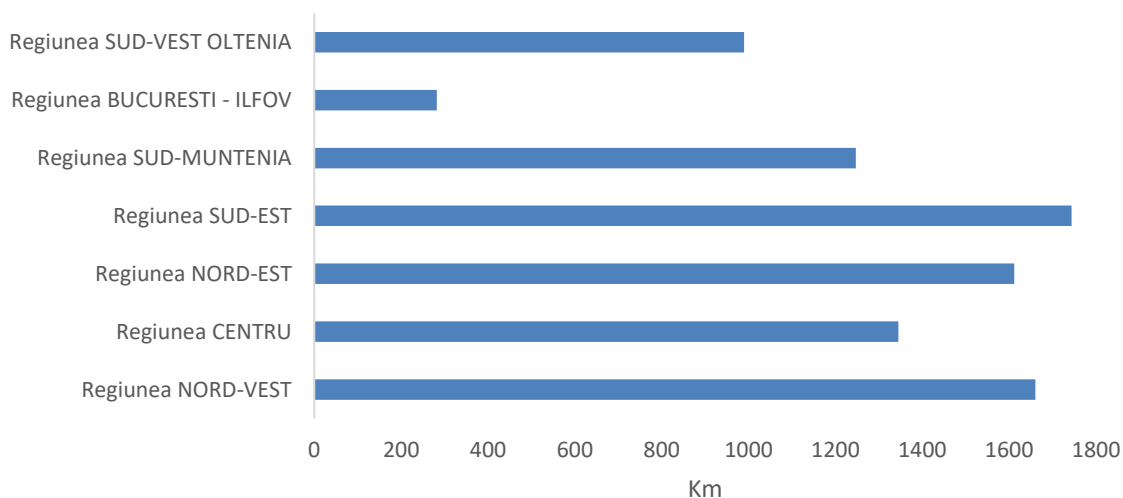


Figura nr. 3-57 Lungimea căilor ferate în regiunile de dezvoltare ale României (Sursa INS)

Infrastructura feroviară nu ține pasul cu cererea de trafic generată de o economie în expansiune, în ciuda disponibilității unor finanțări semnificative din partea UE. Modernizările și întreținerea insuficientă au redus viteza trenurilor și au afectat timpii de livrare. Reforma sectorului feroviar a rămas în urmă.

Viteza comercială medie a trenurilor de călători la nivelul întregii rețele este de 46 km/h, indicând o deteriorare acută a infrastructurii feroviare. Toate aceste date au condus la un mod de transport neatractiv și necompetitiv, solicitând intervenții structurale pentru creșterea calității, eficienței și interoperabilității.

Transport fluvial și maritim

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.

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.

Analizând evoluția mărfurilor încărcate și descărcate în funcție de modul de transport, maritim sau căi navigabile interioare în perioada 2008-2021, se poate concluziona că se utilizează cel mai frecvent transportul pe cale maritimă. Gradul de utilizare pentru comerț a transportului pe cale maritimă și căi navigabile interioare se află pe un trend ascendent în perioada analizată.

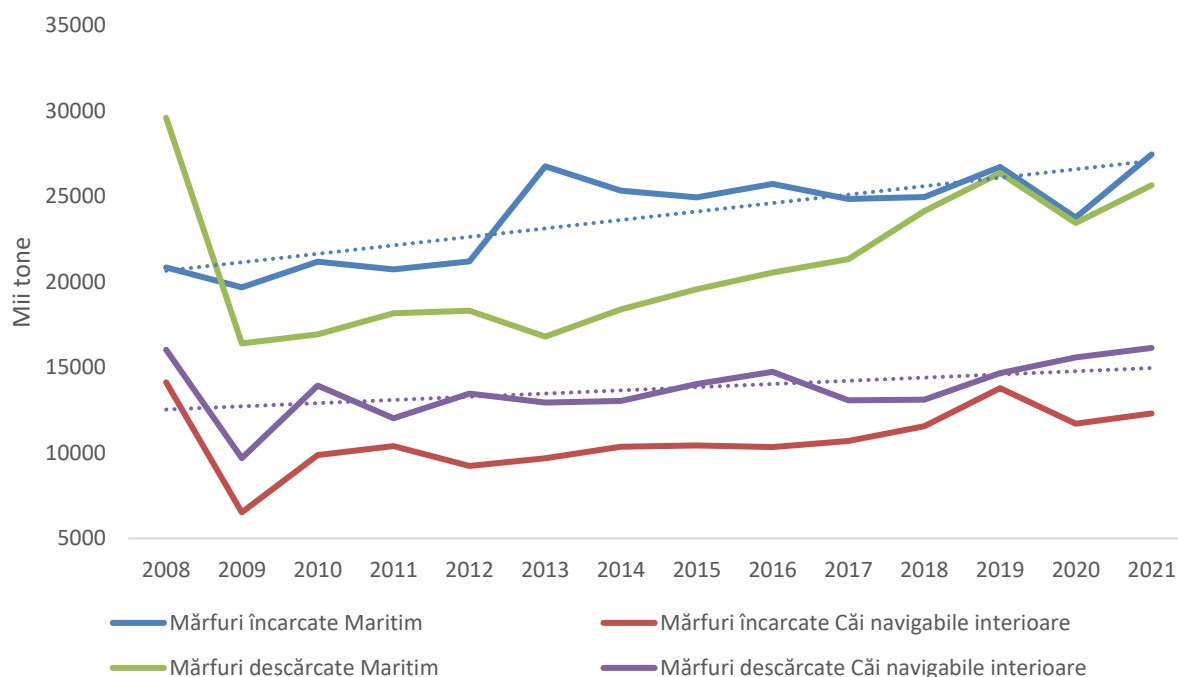


Figura nr. 3-58 Evoluția transportului portuar de mărfuri în perioada 2008-2021 (Sursa INS)

Transport intermodal

În România infrastructura terminalelor intermodale existente (majoritatea publice) este veche, sistemele sunt depășite și nu sunt adaptate la evoluția cererii. Numărul limitat și capacitatea terminalelor actuale de marfă restrânge posibilitatea de a atrage noi piețe care să permită transportului feroviar să concureze mai eficient cu transportul rutier, mai ales pentru fluxurile intermodale. Acest lucru a dus la evoluția nefavorabilă a transportului de mărfuri de containere în România, în comparație cu tendințele europene.

Transportul cu metroul

În cazul Regiunii București-Ilfov, metroul rămâne unul din principalele mijloace de transport. Deși reprezintă doar 4% din lungimea întregii rețele de transport public a capitalei, metroul asigură transportul

a cca. 27,4% din volumul total al călătorilor ce utilizează mijloacele de transport în comun din București (sursa: MTI).

Transportul public cu metroul păstrează caracteristicile topologice ale rețelei transportului public de suprafață – rețea radial concentrică – cu o lungime de 77,2 km, distribuită pe 5 magistrale. Metroul bucureștean transportă în medie peste 600.000 călători/zi lucrătoare și peste 16 mil. călători într-o lună.

Mijloace alternative de mobilitate

Cu excepția Bucureștiului, transportul urban în celelalte arii metropolitane se realizează exclusiv prin mijloace de transport de suprafață, predominant cu autobuze și microbuze.

Toate orașele mari din România oferă servicii de transport public cetățenilor lor folosind, în general, autobuze de 12 m ca infrastructură tehnică. Dar, în același timp, un număr de 12 orașe continuă să exploateze sistemele de troleibuz, în timp ce 11 orașe utilizează sisteme de tramvai. Se poate identifica o scădere a numărului de pasageri în sistemul de transport suprateran al Bucureștiului (probabil generată de o trecere la rețeaua de metrou extinsă și la autoturismele private, în special în contextul unei extinderi a suburbiilor rurale cu puțină conectivitate. Însă și Cluj - Napoca, Iași, Timișoara, Ploiești sau Brașov, înregistrează o creștere abruptă a numărului de pasageri (cu aproximativ 75% mai mulți utilizatori înregistrați în Cluj-Napoca în anul 2017 față de anul 2005)⁴².

Cu toate acestea analizând mijloacele disponibile de deplasare ale populației, se constată că este mai atractiv din punct de vedere al timpului parcurs, alegerea transportului rutier propriu în comparație cu alegerea transportului în comun. În figurile următoare sunt prezentate câteva exemple din București, ce ar îndemna populația să nu aleagă transportul în comun, din cauza timpului ridicat.

⁴² Transportul public local și metropolitan la nivelul a 20 de poli de creștere/poli de dezvoltare urbană/municipii reședință de județ.

Public transport app interface showing routes from Bulevardul Bucureștii Noi 213-205, București to Bulevardul Unirii 27, București 040103. The interface includes a search bar, a list of routes with icons for bus, metro, and walking, and a 'Leave now' button. The routes are as follows:

Route	Time	Duration
4:51 PM—5:36 PM 97 > M1 4:51 PM from Cimitirul Straulesti 3 min every 9 min	45 min	45 min
4:51 PM—5:41 PM 97 > 123	50 min	50 min
4:59 PM—5:48 PM 97 > 361	49 min	49 min
4:48 PM—5:48 PM M4 > 123	1 hr	1 hr

Transport app interface showing routes from Șoseaua Giurgiului 315-311, București 077120 to Bulevardul Unirii 27, București 040103. The interface includes a search bar, a list of routes with icons for car, bus, and walking, and a 'Leave now' button. The routes are as follows:

Route	Time	Duration
via DN1A Fastest route now due to traffic conditions	38 min	10.9 km
via DN1A and Splaiul Independenței/E81 Congestion causing 13-min delay	40 min	10.7 km
via Calea Victoriei Heavier traffic than usual	41 min	11.5 km

Figura nr. 3-59 Alternative de mobilitate București (stânga transportul în comun, dreapta transport

personal) Sursa: Google Maps, accesat în data de 26.09.2022

Numărul orașelor ce beneficiază de sisteme de management al traficului și alte sisteme inteligente de management a mobilității este încă foarte redus, ceea ce evidențiază dificultatea de a înțelege și gestiona deplasarea în mediul urban sau regional. Lipsa unor sisteme de management al traficului face ca planificarea mobilității să fie foarte dificilă, integrarea cu infrastructura rețelei TEN-T să fie dificilă și costisitoare, iar măsurile să nu fie mereu bazate pe date reale sau relevante.

În urma unui studiu realizat de Comisia Europeană s-a constatat că 10% dintre români spuneau că merg cel puțin o dată pe zi cu bicicleta, 61% dintre români nu merg niciodată. În cadrul proiectului numit „Dezvoltarea parteneriatului între ONG-uri și administrație pentru promovarea modalităților durabile de transport în interiorul localităților”, s-a constatat că doar 5,3% dintre români se deplasează pe bicicletă. Potrivit studiului, lungimea infrastructurii de ciclism la nivel național ar fi de 496,39 de kilometri.

Transportul de mărfuri și de pasageri

Cel mai utilizat mijloc de transport pentru transportul de marfă este pe cale rutieră și într-o mică măsură pe cale aeriană și prin conducte petroliere magistrale. Analizând mijloacele de transport pe cale terestră se poate observa că în perioada 2018-2020 transportul pe cale rutieră se află pe un trend ascendent iar cel pe cale feroviară pe un trend descendent. Comparând transportul maritim și pe căi navigabile interioare, se observă că cel mai utilizat este transportul pe cale maritimă. În perioada analizată, anul 2019 a înregistrat cele mai mari valori pe orice mijloc de transport, din punct de vedere al cantității de mărfuri transportate.

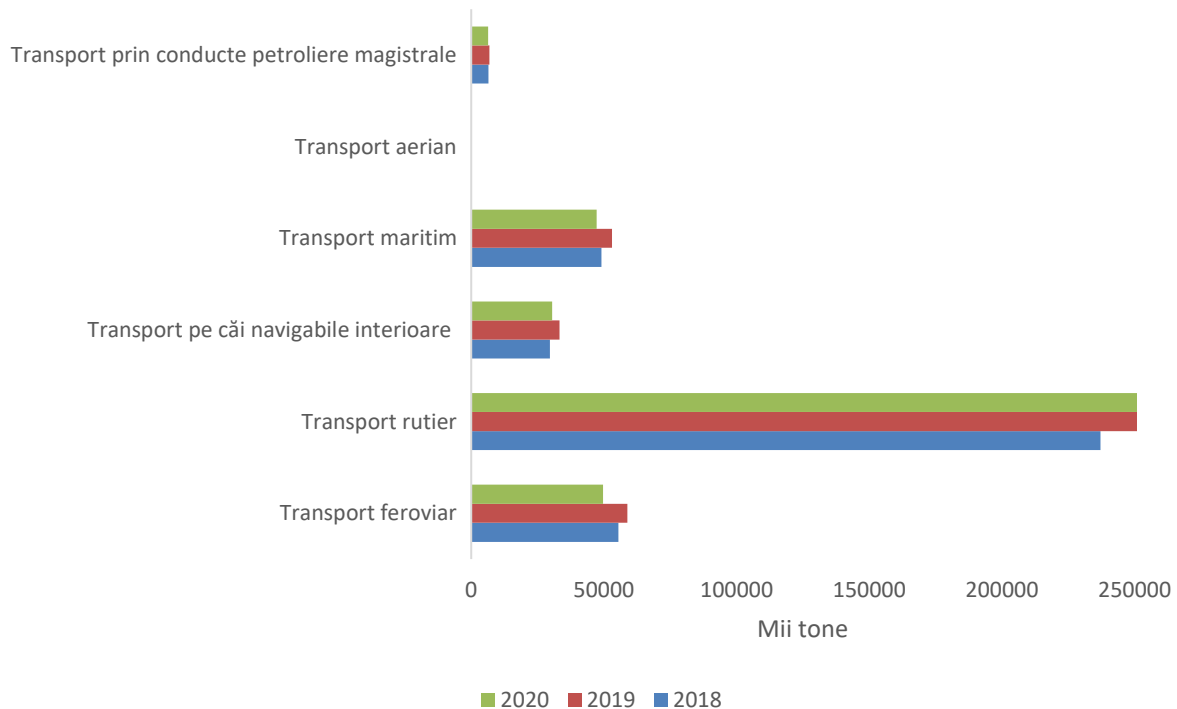


Figura nr. 3-60 Transportul de mărfuri, pe moduri de transport - Mărfuri transportate (mii tone) (Sursa INS)

Luând în considerare principalele mijloace de transport, respectiv aerian, rutier și feroviar, se poate concluziona că cel mai utilizat pentru transportul pasagerilor este transportul rutier. Tendința pentru cele 3 tipuri de transport în perioada analizată, este descendentă.

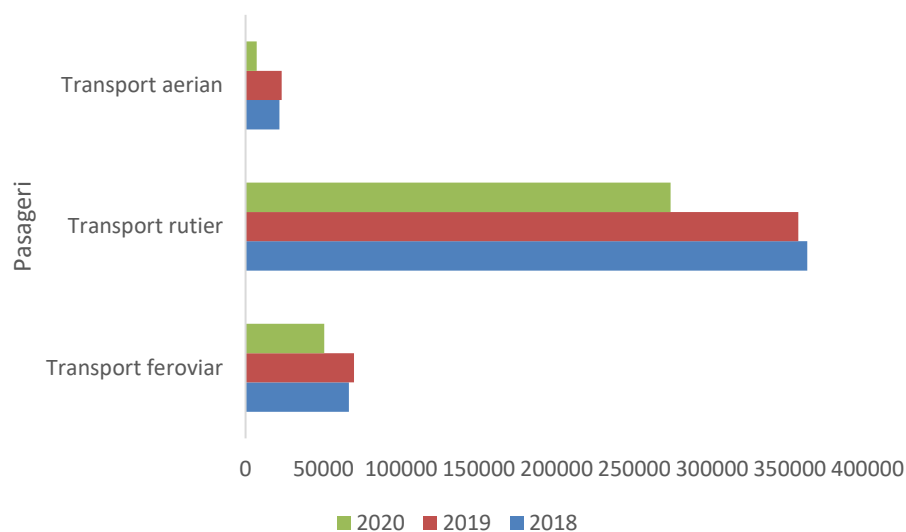


Figura nr. 3-61 Transportul de pasageri pe moduri de transport (Sursa INS)

În urma analizei realizate se poate concluziona că transportul rutier este cel mai utilizat atât pentru transportul de marfă cât și pentru transportul de pasageri.

3.1.9 Patrimoniul cultural

Patrimoniul cultural este de trei categorii principale: **imobil** – monumente istorice și situri arheologice, **mobili** - (bunuri culturale care alcătuiesc patrimoniul cultural național mobil - bunuri arheologice și istorico-documentare, bunuri cu semnificație artistică, bunuri cu semnificație etnografică, bunuri de importanță științifică, bunuri de importanță tehnică, tablouri, sculpturi mobile, mobilier sau produse) și **imaterial** (practici, reprezentări, expresii, cunoștințe, abilități - împreună cu instrumentele, obiectele, artefactele și spațiile culturale asociate acestora pe care comunitățile, grupurile sau, după caz, indivizii le recunosc ca parte integrantă a patrimoniului lor cultural).

3.1.9.1 Patrimoniul cultural imobil

Monumente istorice

Conform Anexei Ordinului Ministrului Culturii nr. 2828/2015 pentru modificarea anexei nr. 1 la Ordinul ministrului culturii și cultelor nr. 2.314/2004 privind aprobarea **Listei monumentelor istorice**, actualizată, și a Listei monumentelor istorice dispărute, cu modificările ulterioare din 24.12.2015, la nivelul programului se regăsesc **30147 de intrări**, clasate în categoriile monumente (de regulă - construcție unicat sau mai multe clădiri construite cu aceeași destinație), ansambluri (grupuri coerente de construcții) și situri (terenuri cu vestigii) – prin raportare la relația construcțiilor sau vestigiilor cu terenul aferent sau cu construcțiile din vecinătate, grupate în patru categorii prin raportare la funcțiunea lor.

- Monumente arheologice – categoria I;
- Monumente de arhitectură – categoria II;
- Monumente de for publice – categoria III;
- Monumente memoriale și funerale – categoria IV.

Monumente înscrise în Lista Patrimoniului Mondial UNESCO. În listă sunt înscrise următoarele:

Obiective culturale:

- Peisajul Cultural Minier Roșia Montană;
- Biserici din Moldova;
- Mănăstirea Horezu;
- Sate cu biserici fortificate din Transilvania;
- Cetățile Dacice din Munții Orăștiei;
- Centrul Istoric Sighișoara;
- Biserici de lemn din Maramureș.

Obiective naturale:

- Delta Dunării;
- Păduri seculare și virgine de fag din Carpați și alte regiuni ale Europei;

Monumente înscrise în Lista INDICATIVĂ UNESCO (este un inventar de situri situate pe teritoriul fiecărei țări Parte a Convenției Patrimoniului Mondial, considerate ca fiind susceptibile de a fi înscrise în Lista Patrimoniului Mondial - LPM UNESCO). În listă sunt înscrise următoarele:

Obiective culturale

- Frontierele Imperiului Roman – Limesul Danubian;
- Frontierele Imperiului Roman – Limesul dacic;
- Satele istorice Hollókő (Ungaria) și Râmetea (județul Alba) și împrejurimile lor;
- Centrul istoric al Sibiului și ansamblul său de piețe (județul Sibiu);
- Mănăstirea Neamț comuna Vânători-Neamț, satul Mănăstirea Neamț, județul Neamț.
- Bisericele postbizantine din Curtea de Argeș (județul Argeș);
- Ansamblul monumental din Târgu Jiu (județul Gorj);
- Ansamblul rupestru de la Basarabi (județul Constanța);
- Biserica Sfinții Trei Ierarhi din Iași;
- Culele din Oltenia;
- Biserica Sf. Nicolae din Densuș;
- Cetatea Alba Carolina (Alba Iulia, județul Alba).

Obiective naturale

- Masivul Retezat;
- Vârful Pietrosul Rodnei;
- Situl fosilifer de la Sânpetru (sit paleontologic), comuna Sântămăria Orlea, jud. Hunedoara;
- Codrul Secular Slătioara.

S-a realizat o analiză spațială a elementelor patrimoniului cultural, utilizând baza de date ANCPI (Agenția Națională de Cadastru și Publicitate Imobiliară). În cadrul analizei spațiale, s-au avut în vedere următoarele elemente culturale: ziduri istorice, ruine, cetăți/castele/palate, edificii culturale și monumente de patrimoniu. Dintre acestea, elementele cele mai întâlnite au fost edificiile culturale, cetățile și monumentele de patrimoniu.

În figura de mai jos sunt prezentate elementele de patrimoniu cultural identificate în urma analizei realizate. De menționat că toate punctele, indiferent de culoare reprezintă unul dintre elementele luate în analiză, respectiv ziduri istorice, ruine, cetăți/castele/palate, edificii culturale și monumente de patrimoniu.

Siturile arheologice înscrise în Repertoriul arheologic național (RAN)

Siturile cuprind vestigii arheologice: așezări, necropole, structuri, construcții, grupuri de clădiri, precum și terenurile cu potențial arheologic reperat. Până în prezent în Repertoriul Arheologic Național sunt înscrise **23551** de situri arheologice. Localizarea spațială a acestora este prezentată în figura de mai jos. De menționat că pentru unele siturile arheologice nu se cunoaște cu exactitate locația acestora, ci doar localitatea în care se află.

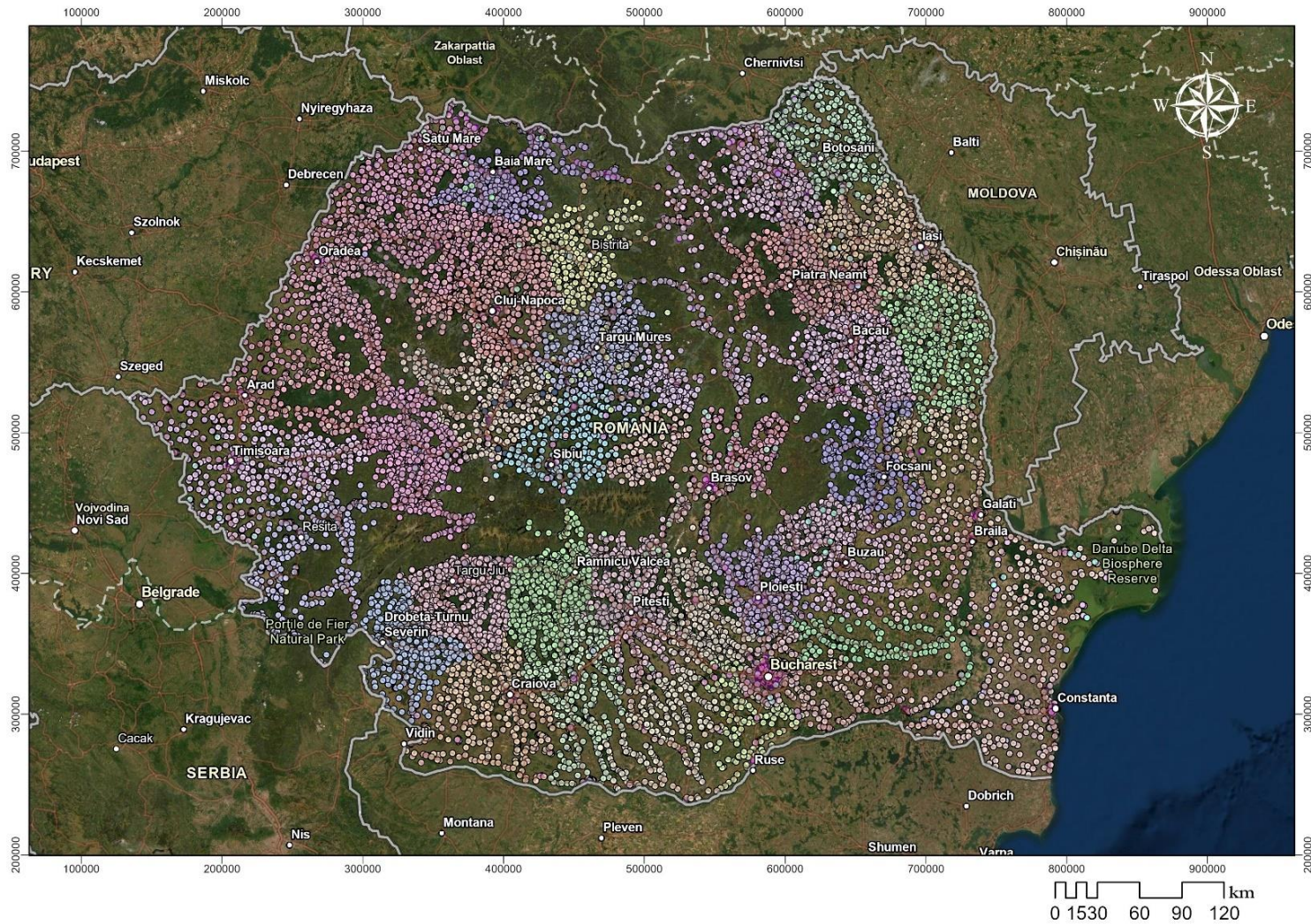
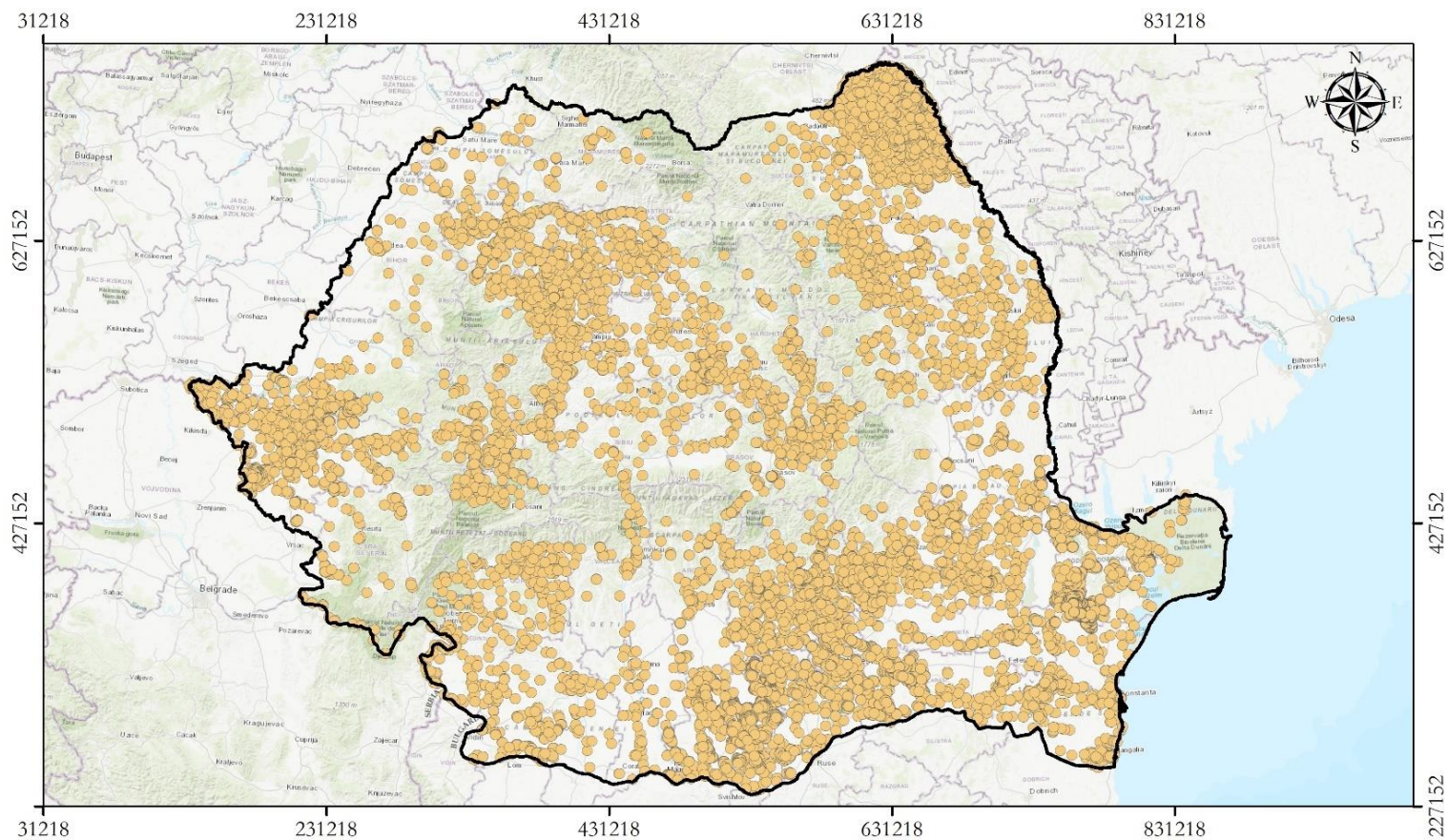


Figura nr. 3-62 Elemente ale patrimoniului cultural din România (sursa ANCP)



Legendă

● Situri arheologice

□ I limita României

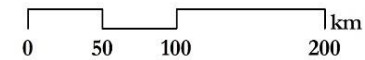


Figura nr. 3-63 Situri arheologice din România (sursa Institutul Național al Patrimoniului)

Zone protejate (secțiunea III din Legea 5/2000)

ANEXA nr. III:

I. Valori de patrimoniu cultural de interes național (monumente istorice de valoare națională excepțională)

1. *Monumente și ansambluri de arhitectură*

- a) Cetăți 35;
- b) Ansambluri curți domnești ruinate 5;
- c) Biserici fortificate – cetăți 22;
- d) Castele, conace, palate 28;
- e) Cule 11;
- f) Clădiri civile urbane 70;
- g) Ansambluri urbane 20;
- h) Biserici din lemn 81;
- i) Muzee etnografice în aer liber 7;
- j) Biserici rupestre 6;
- k) Biserici și ansambluri mănăstirești 197;
- l) Arhitectura industrială; amenajări căi de comunicație 13;
- m) Monumente de arhitectură populară (locuințe sătești) 15;
- n) Ansambluri tradiționale rurale 7.

2. *Monumente și situri arheologice*

- a) Complexe paleolitice 6;
- b) Așezări neolitice și eneolitice 11;
- c) Așezări și necropole din epoca bronzului 6;
- d) Fortificații și așezări din prima epocă a fierului (hallstattiene) 9;
- e) Fortificații dacice 35;
- f) Necropole și zone sacre - epoca fierului 8;
- g) Castre și așezările civile aferente; fortificații romano-bizantine 33;
- h) Orașe antice 10;
- i) Edificii 6;
- j) Monumentele medievale identificate pe baza cercetărilor arheologice 15
- k) Rezervații arheologice cuprinzând situri cu niveluri de locuire pe perioade îndelungate - așezări și necropole 6.

II. Unități administrativ-teritoriale cu concentrare foarte mare a patrimoniului construit cu valoare culturală de interes național - aproximativ 860.

3.1.9.2 Patrimoniu imobil

Bunurile aparținând patrimoniului cultural național mobil fac parte, în funcție de importanță sau de semnificația lor din categoriile juridice:

- tezaurul patrimoniului cultural național mobil alcătuit din bunuri culturale de valoare excepțională pentru umanitate;
- fondul patrimoniului cultural național mobil, denumit în continuare fond, alcătuit din bunuri culturale cu valoare deosebită pentru România.

Până în prezent sunt clasate în patrimoniul cultural național mobil aproximativ 86944 de bunuri (Tezaur 39780, Fond 47164).

3.1.9.3 Patrimoniul imaterial

Tradițiile și obiceiurile din România sunt legate în principal de sărbătorile de iarnă, dar și de Paște, dintre care cele mai reprezentative sunt:

- Colindatul este unul dintre cele mai comune obiceiuri ale sărbătorilor de iarnă;
- Mărțișor, care sărbătorește venirea primăverii;
- Ceremonii de pregătire a nunții;
- Sfântul Andrei este un eveniment special bazat pe tradiții străvechi, poate precreștine, menit să asigure protecția oamenilor, animalelor și gospodăriilor.

Tradițiile culinare și rețetele tradiționale din România în perioada sărbătorilor în mediul rural mai ales sunt bine conservate și pot fi cercetate și valorificate, având un mare potențial turistic. În București, în ultimii ani, au apărut cel puțin trei târguri de weekend sau temporare în care sunt promovate produsele alimentare tradiționale: în curtea USAMV- Universitatea de Științe Agronomice și Medicină Veterinară din București, Ministerul Culturii și la baza Universității Naționale de Apărare din Cotroceni.

Elemente de patrimoniu cultural imaterial din România

- Obiceiul tradițional al Cucilor;
- Procesiunile populare de la Mănăstirea Moisei cu ocazia sărbătorii "Sfânta Mărie Mare" (Adormirea Maicii Domnului);
- Pelerinajul de la Șumuleu Ciuc;
- Taraful tradițional;
- Tradiția creșterii cailor de rasă lipițană din România;
- Transhumanța carpatică, parte a vieții pastorale tradiționale;
- Jocul de Oină;
- Horitul, horile și horitorii din Campia Transilvaniei;
- Arta cămășii cu altiță - element de identitate culturală în România;
- Vioara cu goarnă din zona Bihor - tehnici de construcție și utilizare, repertorii muzicale și interpreți
- Hora de pomană;
- Cultura fânului: cunoștințe și practici tradiționale privitoare la realizarea fânului din pajiștile semi-naturale, zona montană și submontană a Munților Carpați;
- Practici culturale tradiționale asociate zilei de 24 iunie: Sânzienele și Drăgaica;
- Cântarea polifonică la aromânii fărșeroți;

Elemente din România înscrise de UNESCO în Lista Reprezentativă a Patrimoniului Cultural Imaterial al Umanității

- Ritualul Călușului/ Căluș Ritual;
- Doina/ La Doina;
- Ceramică tradițională de Horezu/ La Céramique Traditionnelle de Horezu;
- Colindatul de ceată bărbătească;
- Jocul fecioresc din România;

- Tehnici tradiționale de realizare a scoarței în România și Republica Moldova;
- Mărțișorul - Practici tradiționale asociate zilei de 1 Martie.

Presiuni asupra patrimoniului cultural

La nivel general, una dintre presiunile exercitate asupra elementelor patrimoniului cultural este poluarea aerului. Acest lucru poate deteriora proprietățile materialelor, ceea ce poate duce la pierderea unor clădiri semnificative. Creșterile concentrațiilor de O₃ pot degrada și decolora culorile monumentelor istorice, iar particulele în suspensie pot intensifica murdăria. Potrivit cercetărilor efectuate de Organizația Națiunilor Unite pentru Educație, Știință și Cultură (UNESCO), s-a identificat că, de exemplu, PM10 împreună cu NO₂ și SO₂, reprezintă un factor de risc pentru procesul de coroziune, calcar și sticlă. Având în vedere că în zona programului s-au înregistrat depășiri atât pentru NO₂, cât și pentru O₃, în timp elementele de patrimoniu cultural ar putea fi afectate.

3.1.10 Peisaj

România deține o mare varietate de tipuri de peisaje, prezentarea acestora se regăsește în figura de mai jos. Se poate observa că sunt predominante zonele continentale.

Infrastructura de transport are un impact puternic asupra peisajului, deoarece împarte zonele naturale în porțiuni mici, cu consecințe grave pentru animale și pentru plante⁴³.

Gradul de fragmentare al peisajului predominant este unul moderat, însă în zonele dezvoltate și în vecinătatea acestora gradul de fragmentare este ridicat respectiv foarte ridicat. Acesta este întâlnit în zone precum: Municipiul București, Craiova, Timișoara, Arad Cluj, Galați, Brăila etc. În figura următoare este prezentat gradul de fragmentare al peisajului la nivelul României.

⁴³ <https://www.eea.europa.eu/ro/themes/transport/intro>

RAPORT DE MEDIU LA PROGRAMUL TRANSPORT 2021-2027

Asistență în pregătirea evaluării strategice de mediu pentru 4 programe

AA-010560-001

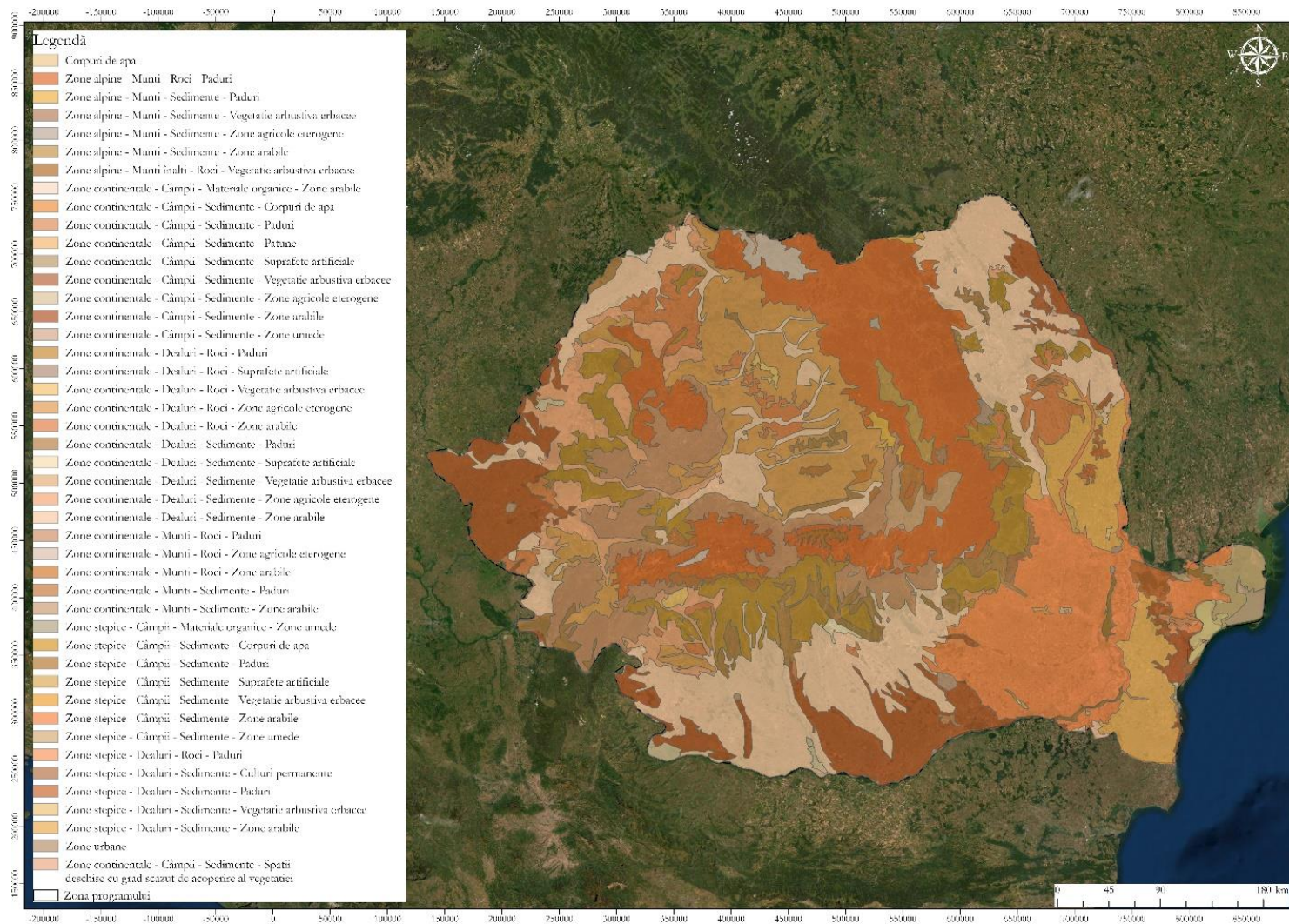


Figura nr. 3-64 Tipuri de peisaj din zona programului

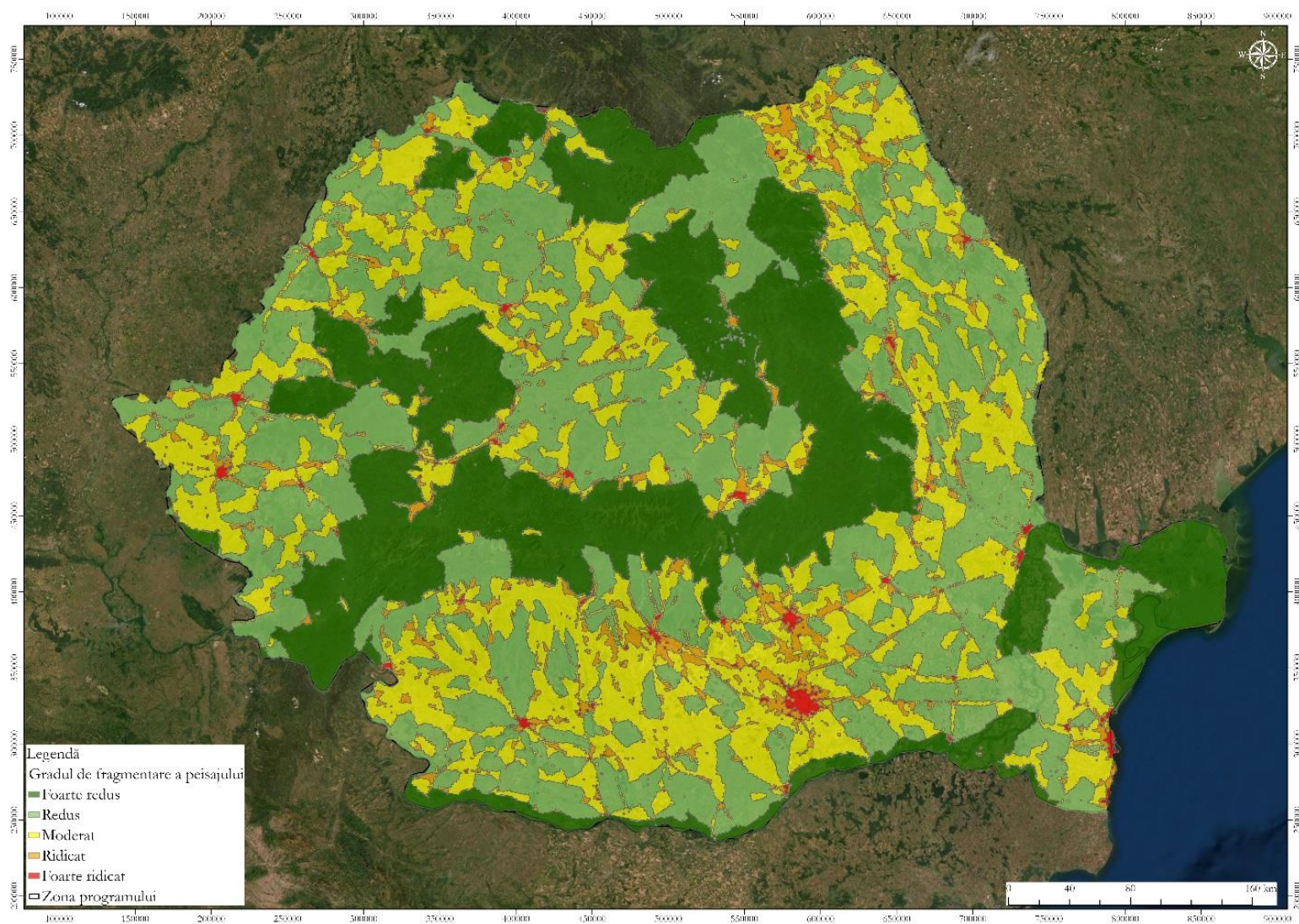


Figura nr. 3-65 Gradul de fragmentare al peisajului în zona programului

3.1.11 Eficiență energetică

Consumul de energie din sectorul transporturi

La nivel european o treime din cantitatea totală de energie finală se consumă în sectorul transporturilor, iar cea mai mare parte a acestei energii provine din petrol⁴⁴. Din punct de vedere al eficienței energetice, sectorul transporturi din Europa este considerat a avea cele mai mari deficiențe privind politicile adoptate.

Analizând evoluția consumului final energetic din sectorul transporturi din perioada 2012-2016 se poate constata că a fost înregistrată o creștere treptată, iar în anul 2016, consumul final de energie în transport a fost de 27% (6,049 Mtep) din consumul final de energie al României. Sectorul transporturi reprezintă al treilea mare consumator de energie din România⁴⁵.

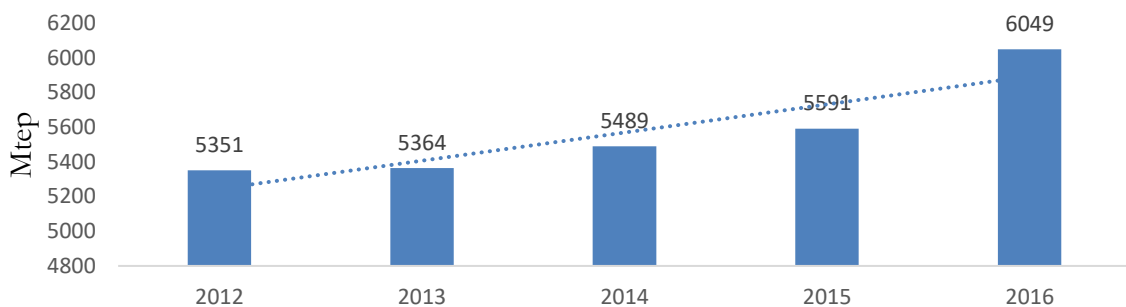


Figura nr. 3-66 Consumul final energetic în sectorul transport

Comparativ cu anul 2012, în anul 2016, ponderea consumului final de energie al sectorului transport raportat la consumul final național a crescut cu 4%, această creștere fiind cauzată de schimbările din structura consumului de energie pe tipuri de transport. Din punct de vedere al consumului de energie, sectorul transporturi se află pe locul 3 la nivel național, după sectorul casnic și industrie.

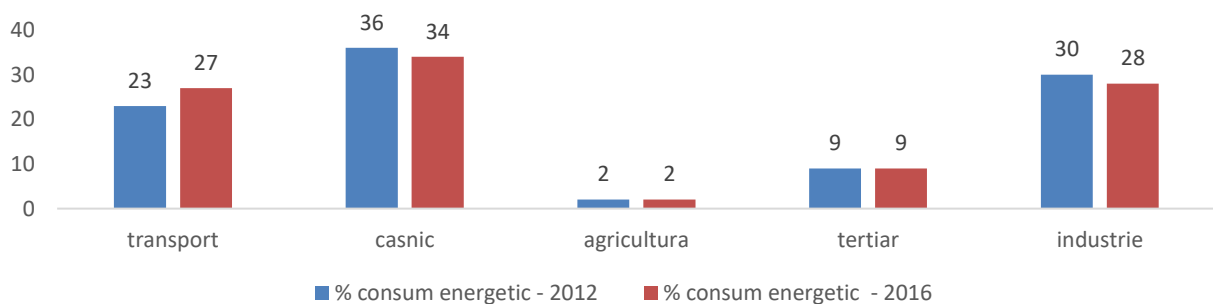


Figura nr. 3-67 Ponderea consumului de energie al sectorului de transport raportat la consumul total de energie în perioada 2012 - 2016 (Sursa: Tendințele eficienței energetice și politici în ROMÂNIA, 2019)

Necesarul de energie din transporturi este de asemenea asigurat și din energie regenerabilă. În perioada

⁴⁴ <https://www.eea.europa.eu/ro/themes/transport/intro>

⁴⁵ ANRE – Tendințele eficienței energetice și politici în România, 2019

2008-2020 se înregistrează o creștere importantă a ponderii de energie regenerabilă în totalul consumului de energie în transporturi.

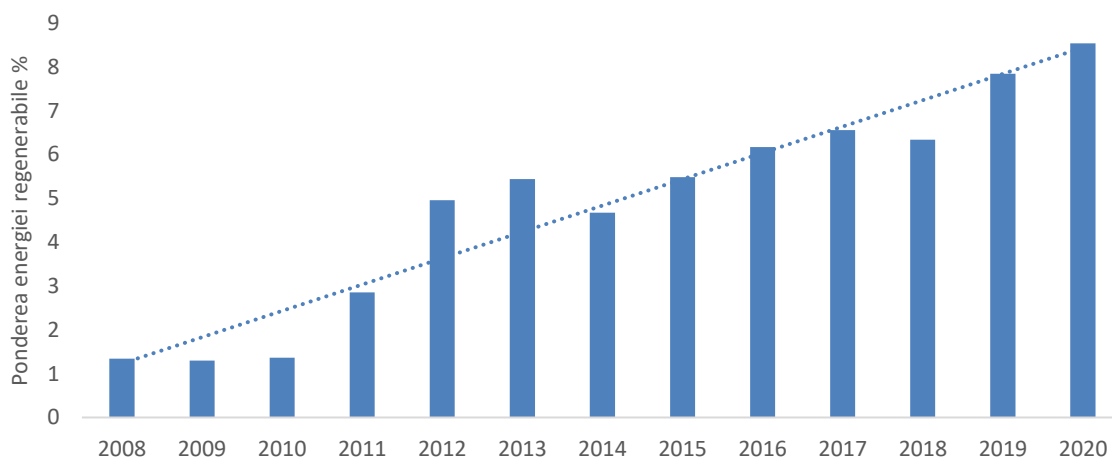


Figura nr. 3-68 Pondere energie regenerabilă în totalul consumului de energie în transporturi (Sursa: INS)

Analizând la nivel European a consumului de energie în funcție de tipul de combustibil, se observă că cea mai multă energie se utilizează pentru producția motorinei și a benzinei pentru transportul rutier. Pentru producția benzinei tendința în perioada 1990-2014 este descendentă, în schimb ce pentru motorină este ascendentă⁴⁶.

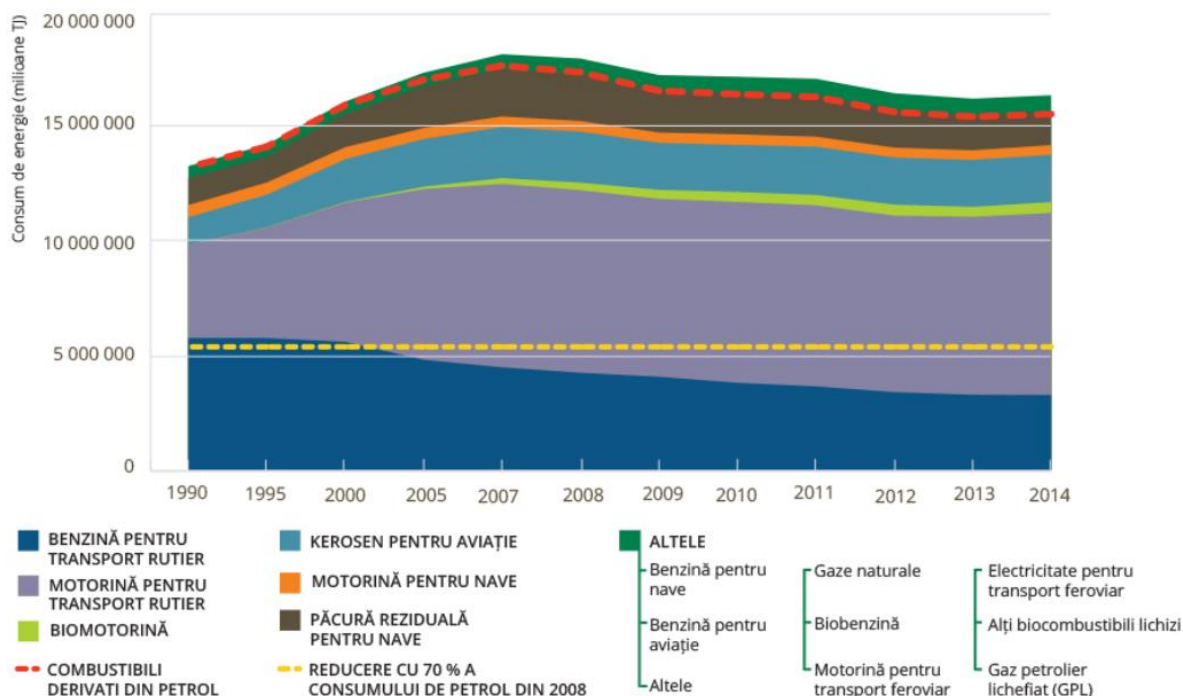


Figura nr. 3-69 Consumul de energie pe tip de combustibil (Sursa EEA, 2016)

⁴⁶ <https://www.eea.europa.eu/ro/pressroom/infografica/tipurile-de-combustibili-si-emisiile/view>

Din punct de vedere al procentului de consum de biocombustibil din totalul de consum de combustibil folosit în transport, în perioada 2008-2019 tendința este una ascendentă, deși au fost înregistrate mici diminuări în anii 2014 și 2018.

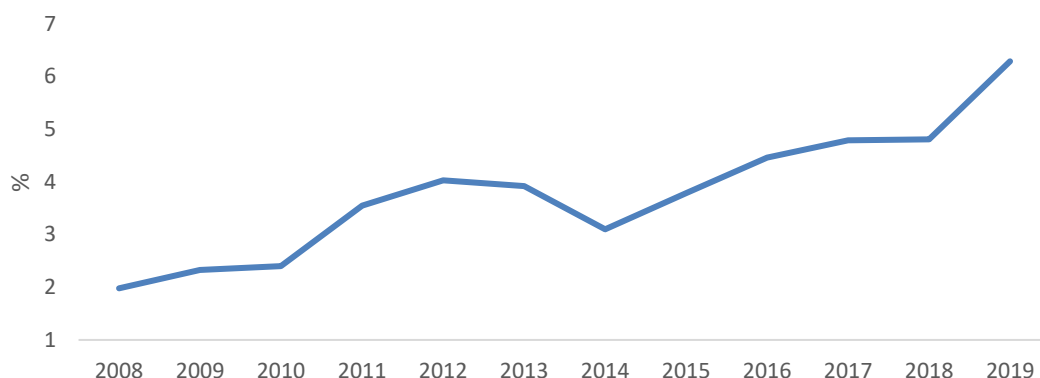


Figura nr. 3-70 Consumul de biocombustibil ca procent din consumul total de combustibil folosit in transport (Sursa INS)

Autovehicule electrice

Analizând datele disponibile pe pagina de internet a Institutului Național de Statistică cu privire la evoluția numărului de înmatriculări a autovehiculelor electrice și hibrid, se poate observa că se înregistrează o creștere semnificativă în perioada analizată 2008-2021. De exemplu, în anul 2008 erau înmatriculate 4 autovehicule electrice și 438 hibride, iar în anul 2021 erau 13310 autovehicule electrice și 83771 hibride.

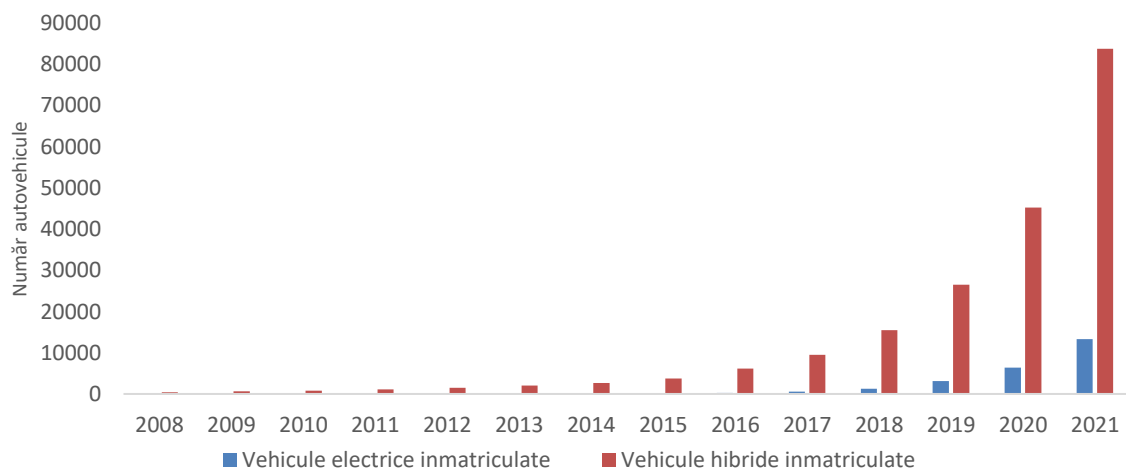


Figura nr. 3-71 Evoluția înmatriculărilor vehiculelor electrice și hibride (Sursa INS)

3.1.12 Managementul riscurilor

Principalele riscuri naturale prezente în zona programului sunt reprezentate de inundații, alunecări de teren și cutremure.

Inundații

Analiza riscului actual la inundații a fost realizată prin utilizarea rasterului cu rezoluția 1 km x 1 km elaborat de Organizația Mondială a Sănătății (OMS). Riscul de producere a inundațiilor în România predominant este unul moderat. În zona de sud și parțial sud-est a țării riscul este ridicat și parțial foarte

ridicat; de asemenea riscul ridicat este prezent și în partea de vest. În figura următoare este prezentat riscul de producere a inundațiilor în România.

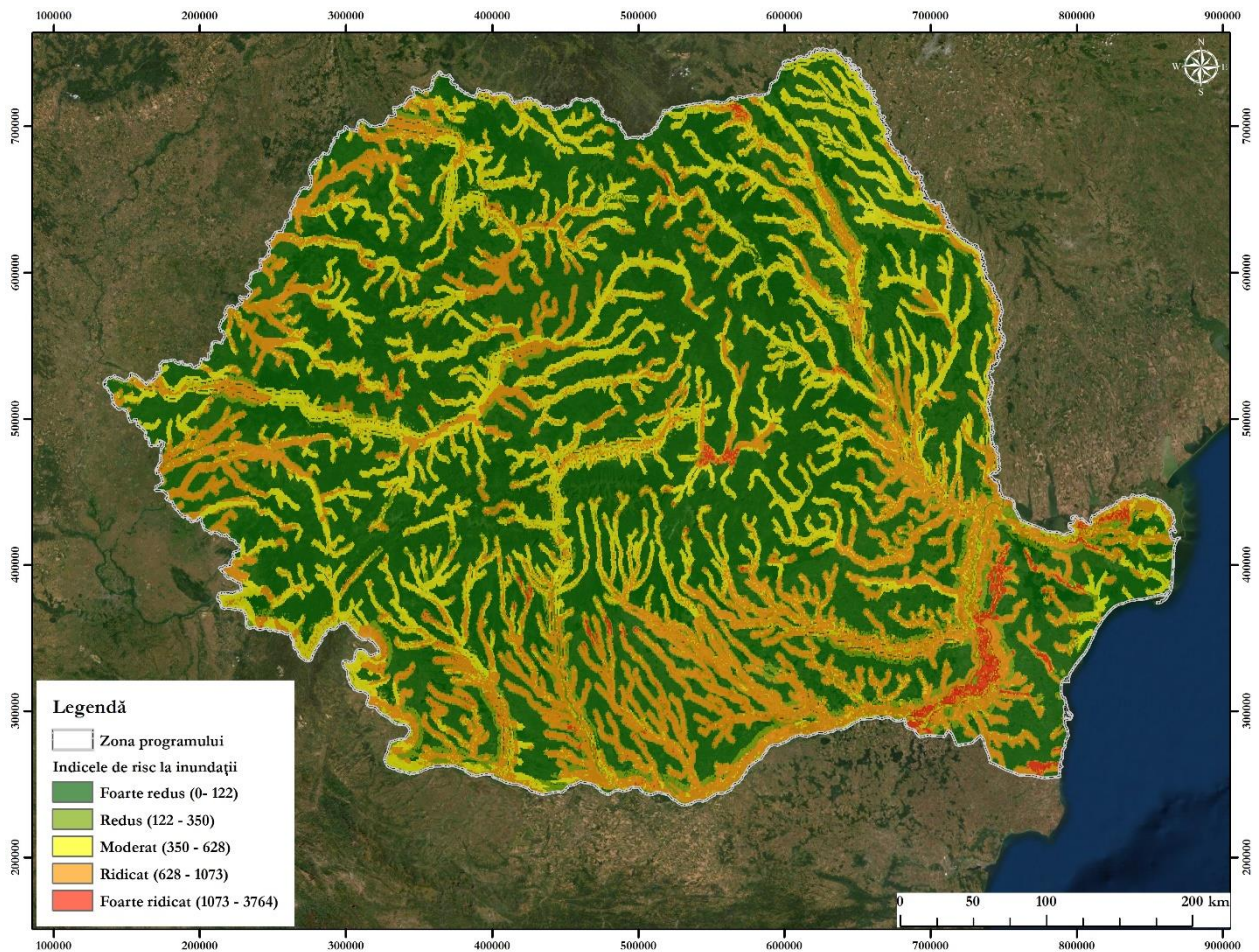


Figura nr. 3-72 Riscul de producere a inundațiilor în România (Sursa: OMS)

Alunecări de teren

Alunecările de teren reprezintă un aspect important pentru construcția infrastructurii de transport de suprafață.

Riscul de apariție al alunecărilor de teren a fost de asemenea analizat folosind Harta Europeană a Susceptibilității la alunecări de teren cu rezoluția de 1 km x 1 km. La nivel național se regăsesc toate clasele de risc de apariție a alunecărilor de teren. În partea sud și vest a României este un risc moderat, în partea de est și centru riscul este moderat și parțial ridicat, iar pe suprafața lanțului Carpatic riscul de apariție a alunecărilor de teren este foarte ridicat. Infrastructura existentă de transport se suprapune inclusiv pe zone cu risc ridicat și foarte ridicat de apariție a alunecărilor de teren.

În figura următoare este prezentată infrastructura de transport existentă (rutier și feroviar) și riscul de apariție a alunecărilor de teren din România.

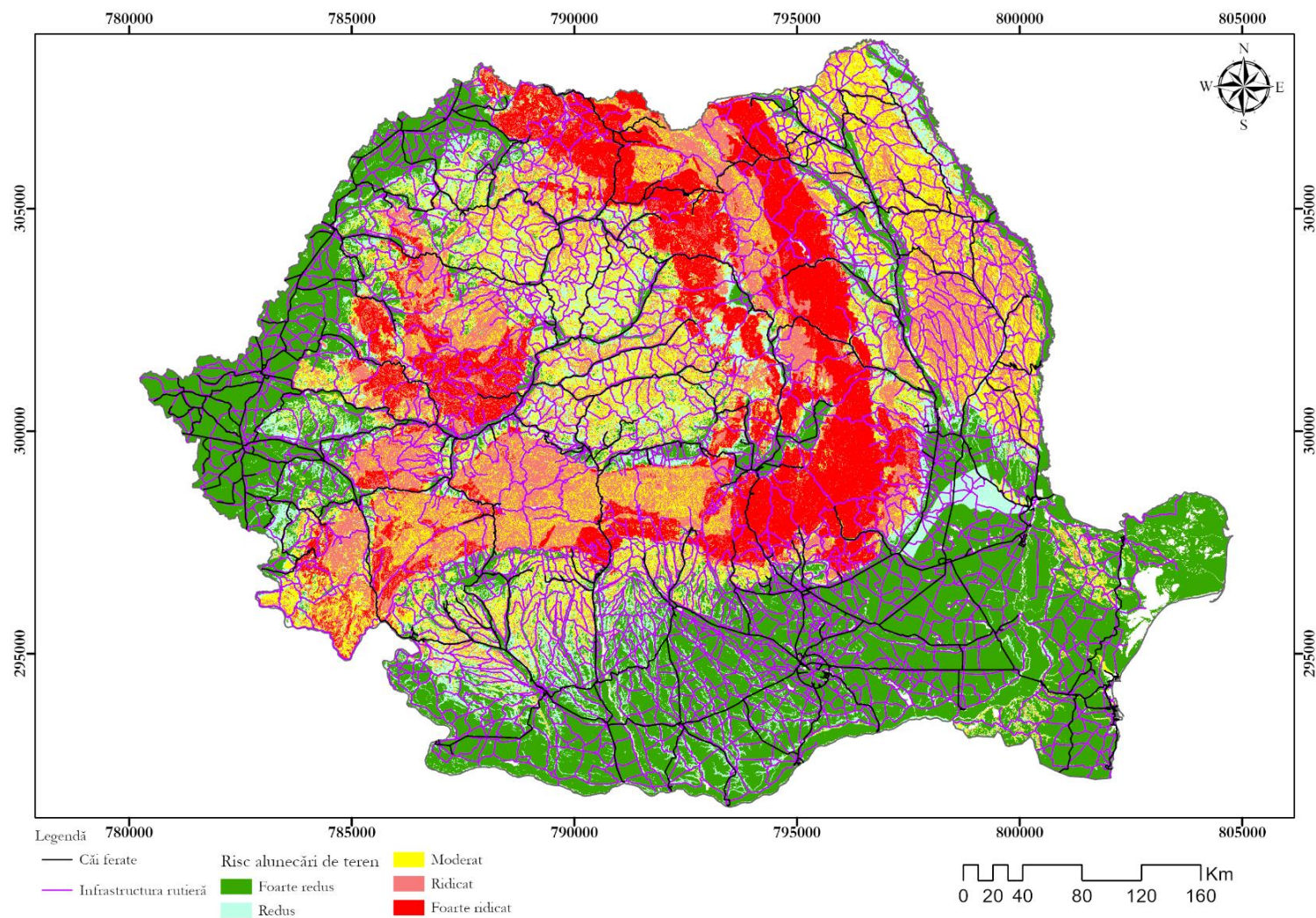


Figura nr. 3-73 Riscul de apariție a alunecărilor de teren

În ceea ce privește riscul de producere a cutremurelor, România este o țară cu un risc seismic ridicat. Cele mai mari magnitudini înregistrate sau estimate se află în Județul Vrancea⁴⁷. În figura următoare sunt prezentate potențialele zone de producere a cutremurelor în funcție de magnitudine.

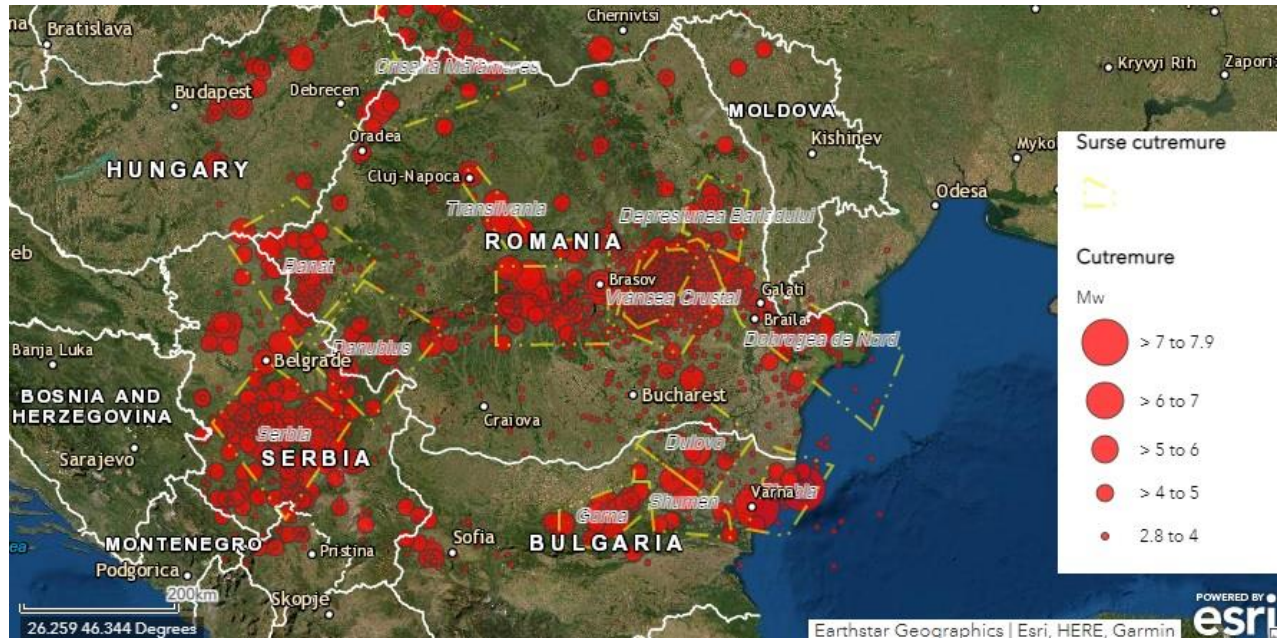


Figura nr. 3-74 Zonele cu risc de producere a cutremurelor din România (Sursa: <https://mabee.infp.ro>)

De asemenea zona de implementare a programului este expusă și altor tipuri de riscuri naturale precum: secetă și incendii de pădure. Referitor la probabilitate de apariție a incendiilor de pădure, în partea de sud și parțial sud-est a României exista un risc ridicat. Predominant la nivelul României este un risc scăzut și parțial mediu și mediu-ridicat.

În figura următoare este prezentată distribuția la nivel național a probabilității de apariție a incendiilor de pădure.

⁴⁷ <https://mabee.infp.ro/despre-cutremurele-din-romania/harta-cutremurelor-din-romania>

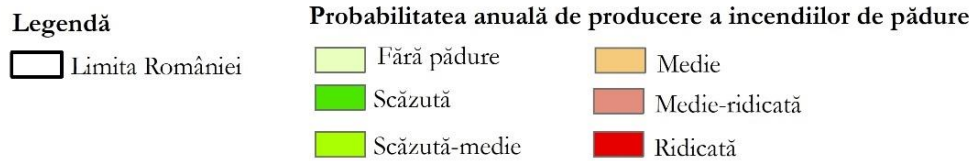
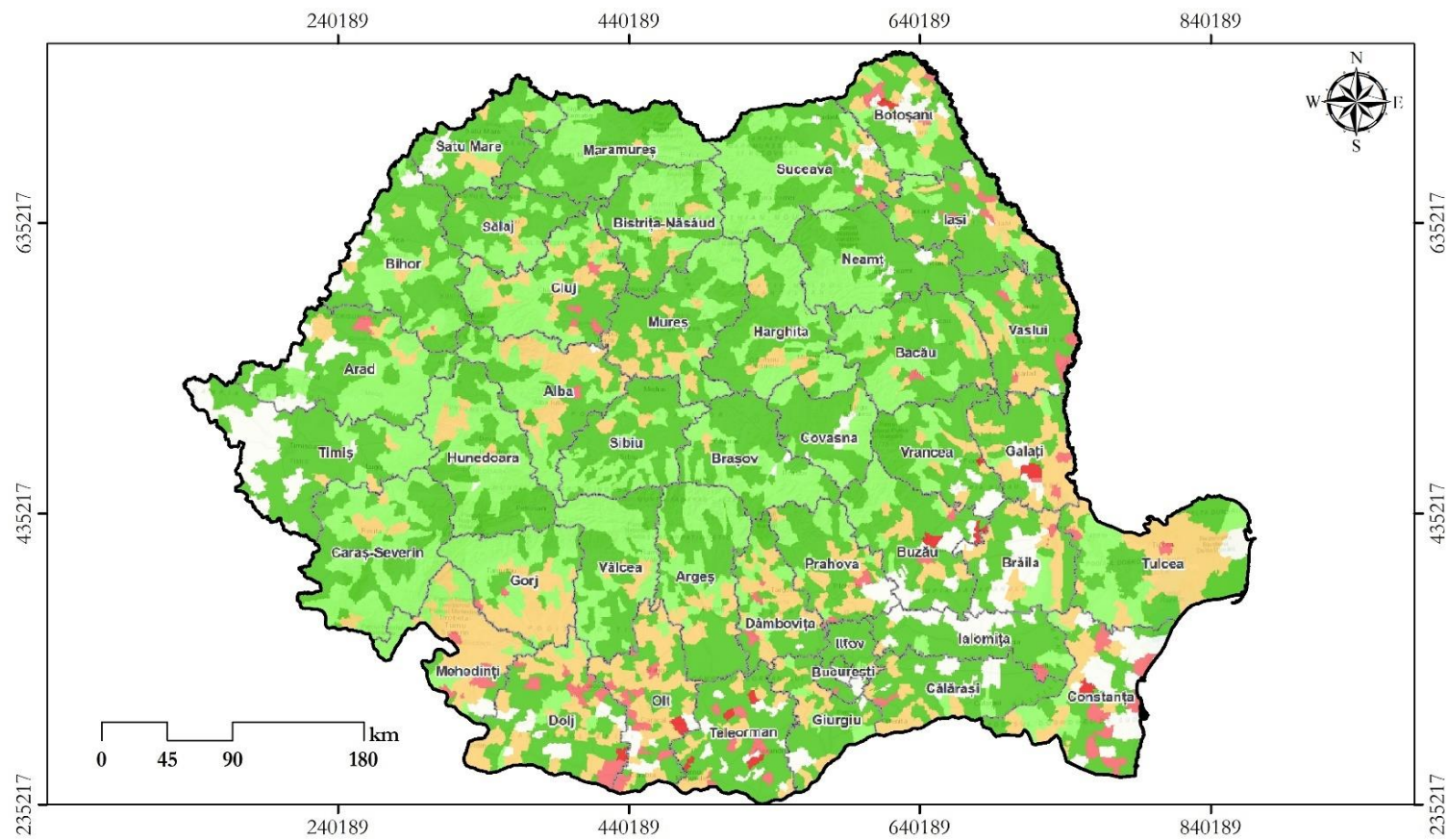


Figura nr. 3-75 Probabilitate de producere a incendiilor de pădure

Rezerva de umiditate din sol reprezintă un indicator ce caracterizează fenomenul de secetă pedologică. La sfârșitul lunilor iulie și august, deficite de umiditate în sol se semnalează în majoritatea regiunilor țării, exceptând areale din centru și nord unde aprovizionarea cu apă a solurilor este satisfăcătoare, zonele cele mai vulnerabile la deficitul de apă din sol (cu diferite grade de intensitate și anume moderată, puternică și extremă) sunt cele din sudul, sud-estul, estul și vestul României. Conform proiecțiilor climatice în perioada 2021-2050 și 2071-2100 se estimează o tendință extinsă de aridizare în cea mai mare parte a țării în mod deosebit spre sfârșitul secolului. Zonele cele mai vulnerabile sunt reprezentate de regiunile din jumătatea vestică și în zona montană, unde tendința este mai accentuată față de situația actuală, iar regiunile sudice, estice, sud-estice se mențin condițiile actuale de aridizare⁴⁸.

Riscuri tehnologice

Din categoria riscurilor tehnologice fac parte accidentele, avariile, incendiile, explozii la sediile operatorilor economici, transportul rutier al materialelor periculoase, precum și poluarea accidentală a apelor sau aerului.

La nivelul României conform informațiilor publicate pe pagina de internet a Agenției Naționale de protecția Mediului cu privire la inventarul amplasamentelor SEVESO la data de 31.12.2020, se regăsesc 234 de amplasamente în aproximativ toate județele României. Statutul acestor amplasamente este atât de nivel superior cât și inferior. Cele mai multe amplasamente la nivelul României sunt de statut inferior.

Amplasamentele din zona programului ce intră sub incidența Legii nr. 59/2016 privind controlul asupra pericolelor de accident major în care sunt implicate substanțe periculoase sunt prezentate în figura următoare.

⁴⁸ Comitetul Național pentru Situații de Urgență (CNSU) – Planul național de management al riscurilor de dezastre, 2020 https://www.igsu.ro/Resources/COJ/ProgramaStrategii/pdf24_merged.pdf

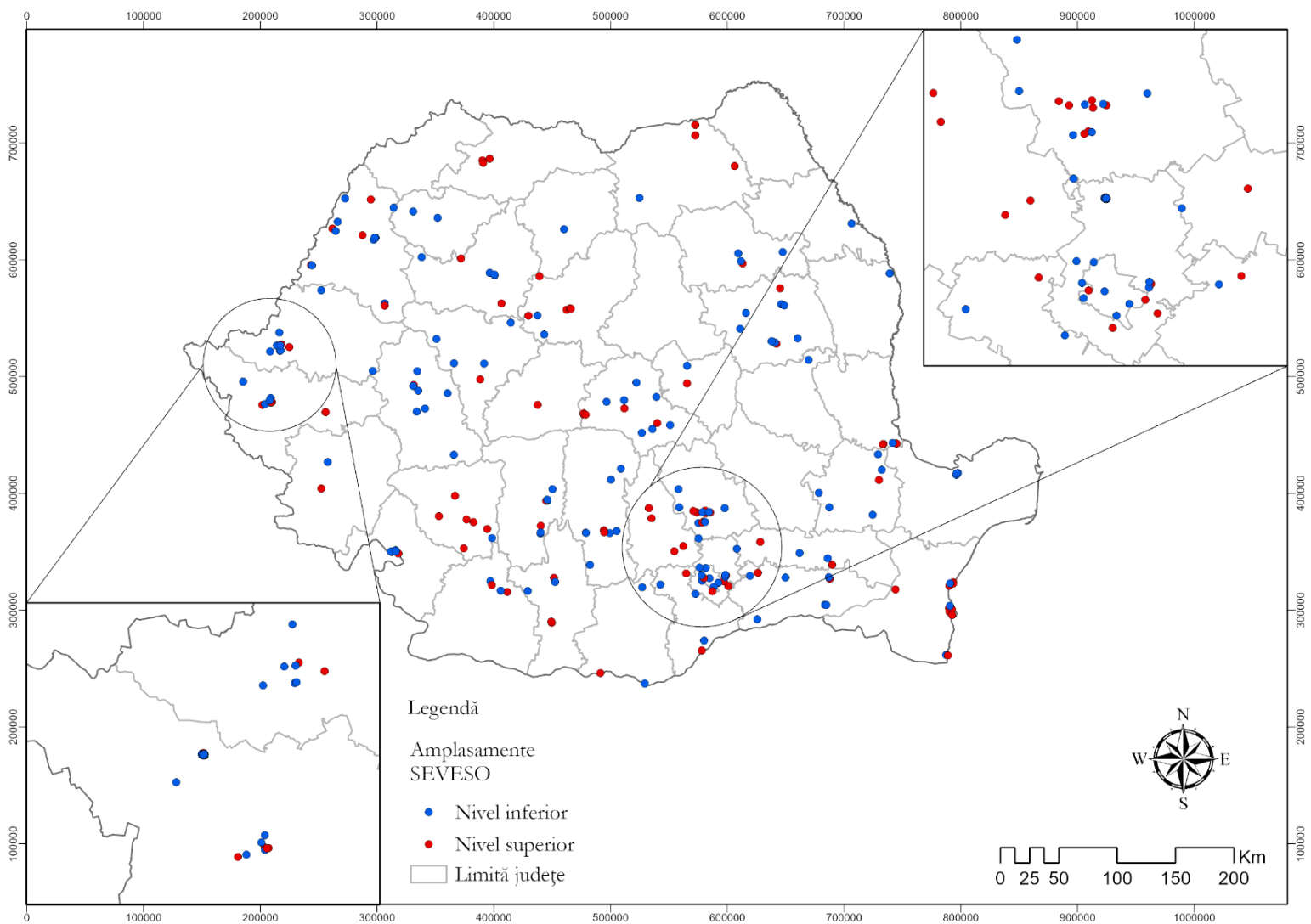


Figura nr. 3-76 Locația amplasamentele SEVESO la nivelul României (Sursa: MMAP)

3.1.13 Economie circulară

Deșeuri

Sectorul transporturi generează cantități importante de deșeuri, însă nu în mod regulat ca alte tipuri de industrii. Tipurile de deșeuri ce pot fi generate sunt reprezentate de: uleiuri uzate, anvelope, deșeuri provenite de la construcția/modernizarea infrastructurii de transport, vehicule scoase din uz, material rulant scos din uz, acumulatori auto etc.

La nivel național nu a fost identificată o statistică cu privire la deșeurilor provenite din infrastructura de transport, indiferent de tipul acesteia.

Conform Raportului privind starea mediului în România – 2020, sunt contorizate numărul anvelopelor introduse pe piață și cele valorificate. În figura de mai jos este prezentată evoluția acestora în perioada 2014-2019.

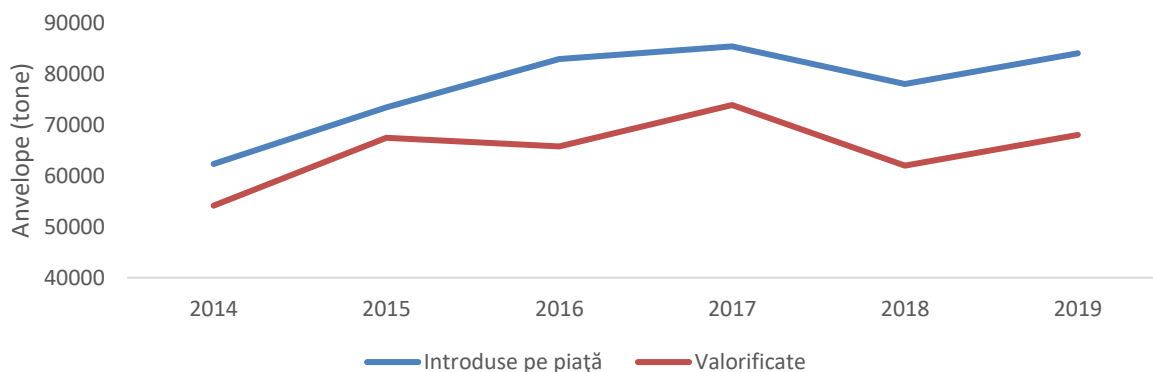


Figura nr. 3-77 Gradul de valorificare a anvelopelor (Sursa RSM)

Gradul de valorificare în perioada analizată este cuprins între 79,3% (2016) și 91,9% (2015). Din cantitatea de anvelope uzate colectată peste 90% se valorifică prin procedeul de co-procesare, restul se reciclează prin obținere de pudră și utilizare ca atare în diverse scopuri. Ocazional, anvelopele uzate se valorifică prin utilizare ca atare pentru protejarea pistelor de curse, stabilizarea gropilor de deșeuri menajere, taluzarea malurilor etc.

Comportamentul inadecvat al utilizatorilor infrastructurilor de transport rutier și feroviar conduce la generarea unor cantități de deșeuri asimilabile celor municipale în vecinătatea drumurilor / liniilor de cale ferată. Uneori, la aceste deșeuri se adaugă și cantități rezultate din dezafectări / reparații la nivelul infrastructurii de transport. Astfel de situații sunt documentate prin controlale Gărzii Naționale de Mediu.



Figura nr. 3-78 Deșeuri menajere în apropierea căii ferate (sursa <https://clubferoviar.ro/gunoaiete-de-pe-calea-ferata/>)

Atât CNAIR cât și CFR au derulat în ultimii ani campanii de colectare a deșeurilor din lungul infrastructurilor de transport. Campania derulată la nivel național de CNAIR în anul 2020, intitulată „Noi curățăm, tu păstrează”, a condus la colectarea unei cantități totale de 550 tone deșeuri din zona drumurilor naționale și a parcărilor.



Figura nr. 3-79 Campania de igienizare derulată de CNAIR pe autostrăzi, drumuri naționale și parcuri (sursa <https://trans.info/ro>)

Compania Națională de Căi Ferate CFR SA a derulat în *perioada aprilie - mai 2022* o campanie de colectare a gunoaielor de pe calea ferată și din vecinătatea ei. Campania intitulată „Împreună menținem calea ferată curată” a strâns mii de feroviarilor din cadrul sucursalelor regionale CF București, Craiova, Timișoara, Cluj, Iași, Brașov, Galați și Constanța.



Figura nr. 3-80 Campania CFR de colectare a deșeurilor din lungul căii ferate (sursa: CFR Infrastructură, <https://www.facebook.com/894054857296050/posts/5502652169769606/>)

Proiectele care vizează dezvoltarea infrastructurii rutiere generează importante forme de impact în toate etapele ciclului de viață, relevante pentru economia circulară fiind atât cele legate de utilizarea resurselor naturale, cât și cele aferente emisiilor și impacturile asupra mediului asociate cu producția materialelor, inclusiv cu extracția și transportul acestora. conform Documentului de lucru al Serviciilor Comisiei „Criteriile UE privind achizițiile publice ecologice pentru proiectarea, construcția și întreținerea drumurilor”, utilizarea resurselor este influențată de cantitatea deșeurilor generate în timpul proceselor de fabricație, construcție și întreținere, care pot fi semnificative, ca proporție din totalul fluxurilor de materiale de pe un șantier de construcții. Acest lucru evidențiază importanța luării în considerare a eficienței resurselor, în acest sens, reciclarea și reutilizarea materialelor de construcție putând contribui la reducerea impactului asupra mediului și la dezvoltarea economiei circulare. Un considerent suplimentar în cazul materialelor de construcție de mare volum și greutate este reprezentat de impactul legat de transportul de agregate (naturale, reciclate sau secundare) la amplasamentele unde se realizează procesele de producție. În cazul în care materialele sunt transportate pe distanțe mai mari de 25 km, emisiile rezultate pot contribui în mod semnificativ la impactul asupra mediului din etapa de producție a principalelor elemente de construcție. Pentru astfel de materiale, reducerea la minimum a emisiilor generate de transport poate contribui la promovarea utilizării mijloacelor de transport cu un impact mai redus, precum transportul feroviar sau maritim. De asemenea, utilizarea materialelor reciclate, cum ar fi agregatele din construcții și deșeurile din demolări, poate contribui la dezvoltarea unei piețe pentru materialele respective, în concordanță cu obiectivele economiei circulare ale UE, și poate furniza beneficii asociate utilizării eficiente a resurselor.

În contextul unei orografii complexe, impacturile legate de lucrările de terasamente și lucrările de suprafață, inclusiv stabilizarea solului, pot reprezenta cea mai mare parte a emisiilor totale.

În prezent, întreținerea și reabilitarea infrastructurii de transport au dobândit o mai mare relevanță dat fiind numărul mare de infrastructuri existente. Întreținerea trebuie evaluată nu doar din perspectiva unei simple repetări a activităților de reparare și refacere, ci dimpotrivă, ca o rețea complexă de strategii de proiectare care includ evaluarea durabilității și sustenabilității materialelor. Astfel, atunci când se utilizează materiale durabile, se reduce necesitatea întreținerii.

Resurse naturale

Agregatele sunt, de asemenea, foarte importante pentru lucrările de infrastructură, de exemplu în construcția de drumuri. Aproximativ 30.000 tone de agregate sunt necesare pentru construcția

integrală a 1 km de drum național. Aici, agregatele sunt prezente în fundația drumului și în betoanele sau mixturile bituminoase ale suprafeței drumurilor. Cantități echivalente la 20% din consumul anual european de agregate se utilizează la construcția de drumuri, piste aeroportuare, căi ferate și canale.

Producția medie a carierelor și balastierelor examinate variază de la circa 400.000 tone la 850.000 tone de agregate pe an. Produsele finale își găsesc aplicații în diverse domenii, cum sunt construcția de drumuri și clădiri, terasamente de cale ferată, în industria sticlei, metalurgie și ca filler în hrana animalelor⁴⁹.

3.2 Evoluția stării mediului în situația neimplementării programului

Pentru analiza evoluției stării mediului în situația neimplementării programului s-au utilizat clasele de evaluare prezentate în tabelul de mai jos.

Tabel 3-1 Clase de evaluare a stării actuale a aspectelor de mediu și „Alternativa 0”

↑	Starea mediului se îmbunătățește
→	Starea mediului se menține
↓	Starea mediului se înrăutățește sau rămâne defavorabilă

Analiza perspectivelor s-a realizat pe baza tendințelor identificate în urma analizei situației actuale.

Tabelul următor prezintă rezultatele evaluării stării actuale a aspectelor de mediu și evoluția acestora în situația neimplementării programului (Alternativa 0).

⁴⁹ https://www.sarmaproject.net/uploads/media/SARMa_Manual_Resource_Efficiency_RO.pdf

Tabel 3-2 Evaluarea stării actuale a aspectelor de mediu și Alternativa „0”

Aspect de mediu		Situația actuală	Perspectivă în absența implementării PT ⁵⁰	Alt „0”
Biodiversitate	Presiuni în siturile Natura 2000	Un număr de 151 de situri Natura 2000 (25% din numărul total de situri din România) sunt afectate în prezent de presiuni generate de infrastructura de transport. Drumurile și autostrăzile sunt cel mai des menționate ca presiuni și cauza celor mai multe presiuni „ridicate”. În multe din aceste situri există specii de interes comunitar cu stare de conservare nefavorabilă .	Pentru unele specii există riscul continuării deteriorării stării actuale de conservare	↓
	Pierdere de habitat	Pierderi din habitatele naturale (inclusiv habitatele speciilor) apar ca urmare a extinderii / modernizării infrastructurilor existente precum și a construcției de noi infrastructuri.	Cu sau fără PT infrastructura de transport se va extinde (a se vedea și alte PP), ocupând suprafețe noi de teren natural și semi-natural. Aceste extinderi conduc implicit la pierderi din suprafața habitatelor și deci la înrăutățirea situației actuale.	↓
	Alterarea habitatelor	Construcția și operarea infrastructurilor de transport reprezintă unele din principalele căi de introducere și propagare a speciilor invazive . În 2020 au fost inventariate speciile invazive din România, în zonele considerate a fi cele mai afectate (în total 264 de specii cu diferite încadrări taxonomice).	Caracteristica de bază a speciilor invazive este aceea de a-și extinde teritoriul. Este de așteptat ca aceste specii să continue să se extindă în lungul infrastructurilor de transport.	↓
		Utilizarea combustibililor fosili și a produselor derivate din țiței (inclusiv cele sintetice) reprezintă principala cauză de pătrundere a poluanților în habitatele naturale (poluanți atmosferici, poluanți pe sol și în mediul acvatic). Creșterea ponderii vehiculelor electrice este încă mică iar consumul de motorină la nivel național este în creștere.	Situația actuală se va menține menține (consumuri ridicate de combustibili fosili) sau va cunoaște o slabă îmbunătățire.	→
	Fragmentarea habitatelor	Infrastructura actuală de transport include numeroase bariere fizice și comportamentale care mențin fragmentarea habitatelor naturale . Nu au fost implementate până în prezent măsuri de defragmentare decât în cazul unor proiecte noi (ex: ecoductele de pe autostrada Lugoj – Deva).	Situația actuală s-ar putea menține.	→

⁵⁰ În cele mai multe cazuri perspectivele sunt estimate pe baza datelor istorice prezentate în Capitolul 3. În unele cazuri aceste aprecieri pot include incertitudini mari.

Aspect de mediu		Situația actuală	Perspectivă în absența implementării PT ⁵⁰	Alt „0”
	Perturbarea activităților speciilor	Toate activitățile de transport sunt generatoare de zgomot și vibrații care conduc la perturbarea activității speciilor de faună sălbatică prin îndepărtarea indivizilor. Măsurile de control al acestor poluanți fizici (ex: panouri fonoabsorbante, perdele forestiere etc) sunt implementate pe lungimi foarte mici din infrastructura existentă.	Situația se poate înrăutăți ca urmare a tendinței de creștere a traficului.	↓
		Poluarea luminoasă generată de activitățile de transport reprezintă un factor de perturbare a activității speciilor de faună sălbatică (îndepărtarea indivizilor), de creștere a ratelor de mortalitate (atragera indivizilor unor specii către sursele de lumină din vecinătatea traficului rutier) sau de fragmentare a habitatelor (bariere comportamentale pentru speciile sensibile la lumină). N ultimii ani se remarcă o tendință de creștere a poluării luminoase, în principal la nivelul localităților dar și al rutelor de transport.	Poluarea luminoasă va crește ca urmare a creșterii traficului.	↓
		Gestiunea inadecvată a deșeurilor în lungul infrastructurilor de transport reprezintă un factor de atragera a faunei sălbatică ce are drept consecințe creșterea numărului de victime ca urmare a coliziunii cu traficul.	Situația actuală ar trebui să se îmbunătățească ca urmare a creșterii cerințelor și preocupărilor de gestionare conformă a deșeurilor. Este precaut însă a considera că situația se va menține, pentru că în unele cazuri (ex. atragera mamiferelor mari în zonele de colectare a deșeurilor) sunt necesare soluții particularizate (doar acoperirea cu servicii de colectare nu este suficientă).	→
	Reducerea efectivelor populaționale	Infrastructura de transport reprezintă o cauză importantă a mortalității pentru un număr foarte mare de specii. Măsurile care să aigure reducerea mortalității pentru fauna sălbatică sunt insuficiente (doar în cazul sectoarelor noi de autostradă).	Situația actuală se va menține (fără măsuri insuficiente pentru evitarea / reducerea mortalității faunei sălbatică). Impactul asupra speciilor de faună sălbatică va crește ca urmare a creșterii traficului.	↓
Populație și sănătatea umană	Dinamica populației și spor natural	În ultimii 30 de ani se înregistrează o tendință descendentă a mărimii populației datorită sporului natural negativ.	Nu există elemente pe baza cărora să poată fi considerată o posibilă modificare a tendinței descendente actuale.	↓
	Nivel de trai	Rata sărăciei relative se menține relativ constantă în ultimii 14 ani afectând cca 25% din totalul populației României. Există decalaje foarte mari între Regiunea București – Ilfov și celelalte regiuni. Regiunile cu cele	Nu există elemente pe baza cărora să poată fi considerată o posibilă modificare a tendinței actuale.	→

Aspect de mediu		Situația actuală	Perspectivă în absența implementării PT ⁵⁰	Alt „0”
		mai mari valori ale ratei sărăciei relative (Nord-Est, Sud-Vest Oltenia și Sud-Est) înregistrează și cele mai mici valori ale lungimilor de autostradă construite până în prezent.		
	Calitatea aerului	Situarea peste media europeană la numărul deceselor înregistrate din cauza expunerii la emisiile de poluanți atmosferici în anul 2016 și 2018. Transporturile continuă să fie o sursă semnificativă de poluare atmosferică, în special în marile orașe. O problemă importantă este reprezentată de menținerea traficului rutier de tranzit (inclusiv traficul de marfă) în interiorul localităților .	Imposibilitatea reducerii traficului (în principal cel rutier de tranzit) din interiorul localităților, precum și tendința de creștere a volumului de trafic vor conduce cel mai probabil la o înrăutățire a situației actuale.	↓
	Zone marginalizate	Majoritatea zonelor rurale marginalizate din România se regăsesc în județe din zona Moldovei și a Olteniei care nu au beneficiat de un nivel ridicat al investițiilor în infrastructura de transport.	Situația actuală s-ar putea menține.	→
	Nivelul de zgomot	Traficul rutier reprezintă cea mai răspândită sursă de zgomot . În anul 2017, 13,2% din populația României a fost expusă la surse de zgomot din cauza transportului rutier din interiorul zonelor urbane. O situație relativ similară se înregistrează în cazul transportului feroviar..	Imposibilitatea reducerii traficului (în principal cel rutier de tranzit) din interiorul localităților, precum și tendința de creștere a volumului de trafic vor conduce cel mai probabil la o înrăutățire a situației actuale.	↓
	Numărul deceselor din accidente	România a raportat în 2021 cea mai mare rată din UE a numărului deceselor cauzate de accidente rutiere (93 la un milion de locuitori). Deși se înregistrează o diminuare față de anul 2010, România ocupă de mai mulți ani primul loc la nivel European cu o medie aproximativ dublă față de media la nivel UE. În perioada 2010-2020 cele mai multe accidente rutiere grave s-au produs pe străzile din interiorul localităților.	Numărul deceselor va continua să scadă fără însă o îmbunătățire semnificativă a situației actuale. Este precaut să considerăm că evoluțiile vor rămâne în continuare dezavantajoase.	↓
Sol	Presiuni asupra solului	Suprafețele de sol aflate în vecinătatea infrastructurilor de transport (rutier și feroviar) pot cunoaște creșteri ale concentrațiilor de poluanți în sol ca urmare a depunerii poluanților atmosferici, a scurgerilor de poluanți (prin antrenare de către precipitații) sau ale unor poluări accidentale. Nu există suficiente date disponibile pentru a realiza o caracterizare a calității solurilor la nivelul	Absența sistemelor de colectare și pre-tratare a apelor pluviale potențial contaminate va conduce la o înrăutățire a situației actuale.	↓

Aspect de mediu		Situația actuală	Perspectivă în absența implementării PT ⁵⁰	Alt „0”
		infrastructurilor de transport.		
	Fertilitatea solului	Nu există suficiente date disponibile pentru a realiza o caracterizare la nivelul infrastructurilor de transport. Creșterea rețelei terestre de transport conduce la reducerea suprafețelor de sol cu fertilitate moderată și ridicată .	Situația se va înrăutăți. Infrastructura de transport va cunoaște o extindere (mai redusă) chiar și în absența PT.	↓
Apă	Alterări hidromorfologice	Proiectele de infrastructură de transport pot produce modificări temporare și/sau permanente asupra corpurilor de apă ce pot avea ca efect deteriorarea stării ecologice / a potențialului ecologic al acestora.	Situația actuală se va menține.	→
	Poluanți în ape subterane /suprafață	Sectorul transport poate contribui la poluarea apelor de suprafață prin apele pluviale care spală poluanții depuși pe platforma căilor de rulare, dacă acestea nu sunt colectate și epurate corespunzător înainte de evacuarea lor în emisari naturali, așa cum este cazul pentru majoritatea drumurilor naționale, județene, comunale etc.	Situația actuală se va menține.	→
	Poluări accidentale	Accidentele din sectorul de transport (naval, rutier, feroviar), produse în zona corpurilor de apă, pot conduce la poluarea accidentală a acestora cu posibilitatea de afectare semnificativă a indicatorilor biologici ai corpurilor de apă.	Situația actuală s-ar putea menține.	→
Aer	Nivelul poluanților atmosferici	Se înregistrează (2018 – 2020) depășiri ale valorilor limită pentru NO ₂ , O ₃ și PM ₁₀ deși poluarea atmosferică provocată de transporturi a scăzut în ultimul deceniu ca urmare a introducerii standardelor de calitate a carburanților, a standardelor Euro privind emisiile provenite de la vehicule și a utilizării unor tehnologii mai curate	Situația actuală s-ar putea menține.	→
Factori climatici	Emisiile GES din transporturi	În perioada 1989 – 2019 sectorul de transport din România a înregistrat cea mai mare creștere a emisiilor GES (în comparație cu alte sectoare economice), respectiv 70%.	Conform proiecțiilor emisiilor GES provenite din transporturi la nivelul României, se preconizează că acestea vor înregistra o creștere treptată până la nivelul anul 2040, atât în situația în care sunt implementate măsurile existente (WEM) cât și cu măsuri adiționale (WAM).	↓
	Vulnerabilitatea la schimbări climatice	Proiectele de infrastructură de transport sunt vulnerabile la schimbările climatice . Considerentele privind adaptarea la schimbările climatice au fost incluse în	Situația actuală (adaptarea la schimbările climatice) va cunoaște mici îmbunătățiri dar nesemnificative raportat la totalitatea infrastructurii de transport.	→

Aspect de mediu		Situația actuală	Perspectivă în absența implementării PT ⁵⁰	Alt „0”
		proiectarea și aprobarea infrastructurilor de transport doar foarte recent (ex: începând cu 2018, ca urmare a cerințelor Legii 292, adaptările la schimbările climatice reprezintă o cerință și pentru procedura de evaluare a impactului). Marea majoritate a infrastructurii de transport nu este rezilientă la schimbările climatice.		
Valori materiale	Transport rutier	România se situează pe locul 119 din 141 de țări analizate prin prisma calității infrastructurii rutiere . România are un nivel scăzut al calității infrastructurii rutiere, rețeaua TEN-T nefiind încă finalizată, lipsind conexiunile transcarpatice.	În lipsa implementării unor proiecte noi, ambițioase, situația actuală se va menține.	→
		România s-a situat pe ultimul loc în Europa în ceea ce privește nr. de km de autostradă la 100.000 de locuitori, în anul 2019.		
	Vechimea parcului auto	Analizând situația vechimei parcului auto în perioada 2018-2020, se poate concluziona faptul că în zona programului sunt predominante autoturismele cu o vechime de peste 10 ani, ce au un grad de poluare mai ridicat.	Situația actuală s-ar putea menține.	→
	Timpul petrecut în trafic	Din punct de vedere al aglomerării traficului și al timpului pierdut în trafic , Municipiul București ocupă primul loc la nivelul României. Populația Bucureștiului pierde aproximativ 98 de ore din cauza traficului și ocupă locul 11 în lume ca impact rezultat asupra populației datorate traficului (conform unui studiu publicat de INRIX).	Luând în considerare creșterea numărului înmatriculărilor autovehiculelor la nivelul României situația actuală se poate înrăutăți.	↓
		În marile orașe (ex: București, Cluj) transportul în comun nu reprezintă încă o alternativă de transport mai rapidă , în comparație cu utilizarea autoturismelor personale.	Situația actuală s-ar putea menține.	→
Transport feroviar	Lungimea căilor ferate în exploatare, în perioada 2000-2021 s-a diminuat. Infrastructura feroviară nu ține pasul cu cererea de trafic generată de o economie în expansiune și nu poate reprezenta încă o alternativă la transportul rutier.	În lipsa implementării un proiecte de construcție a infrastructurii feroviare, situația actuală s-ar putea menține.	→	

Aspect de mediu		Situația actuală	Perspectivă în absența implementării PT ⁵⁰	Alt „0”
	Transport fluvial și maritim	Transportul de marfă pe cale terestră înregistrează în ultimii ani o tendință crescătoare în cazul celui rutier și una descrescătoare în cazul celui feroviar (cea mai mare cantitate de mărfuri se înregistrează în cazul transportului maritim).	Situația actuală s-ar putea menține. Ea însă indică o tendință negativă, nesustenabilă: creșterea transportului rutier în detrimentul celui feroviar.	↓
	Transport intermodal	În România infrastructura terminalelor intermodale existente (majoritatea publice) este veche, sistemele sunt depășite și nu sunt adaptate la evoluția cererii. Numărul limitat și capacitatea terminalelor actuale de marfă restrânge posibilitatea de a atrage noi piețe care să permită transportului feroviar să concureze mai eficient cu transportul rutier, mai ales pentru fluxurile intermodale.	Situația actuală s-ar putea menține.	→
	Mijloace alternative de mobilitate	Infrastructura care să ofere alternative de mobilitate pentru populație (deplasări pietonale, pe bicicletă) este insuficientă (atât în interiorul localităților cât și între localități). Există un progres dar încă nesemnificativ.	Situația actuală s-ar putea menține.	→
Patrimoniul cultural	Elemente ale patrimoniului cultural	Proiectele de construcție a unor infrastructuri noi, sau modernizări extinderi ale infrastructurilor existente pot afecta elementele de patrimoniu construit existente pe traseul acestora.	Situația actuală s-ar putea menține însă tendința este una negativă (afectarea mai multor obiective de patrimoniu).	↓
	Degradarea monumentelor istorice	Poluanții atmosferici generați din activitățile de transport pot contribui la degradarea monumentelor istorice .	Situația actuală s-ar putea menține.	→
Peisaj	Fragmentarea peisajului	Infrastructura de transport are o contribuție importantă la creșterea gradului de fragmentare a peisajului .	Cum infrastructuri (de transport și altele) se vor realiza și în cadrul altor programe este de așteptat ca fragmentarea peisajului să crească.	↓
Eficiență energetică	Consumul de energie din sectorul transporturi	Analizând evoluția consumului final energetic din sectorul transporturi din perioada 2021-2016 se poate constata că a fost înregistrată o creștere treptată, iar în anul 2016, consumul final de energie în transport a fost de 27% (6,049 Mtep) din consumul final de energie al României. Sectorul transporturi reprezintă al treilea mare consumator de energie din România.	Tendința negativă actuală s-ar putea menține.	↓
	Consumul de energie pe tip de combustibil	Cea mai multă energie se utilizează pentru producția motorinei și a benzinei pentru transportul rutier. Pentru producția benzinei tendința în perioada 1990-2014 este descendentă, în schimb ce pentru motorină este	Situația actuală s-ar putea menține.	→

Aspect de mediu		Situația actuală	Perspectivă în absența implementării PT ⁵⁰	Alt „0”
		ascendentă. Consumul de biocombustibil ca total din combustibilul folosit în transport a urcat de la 1,98 (anul 2008) la 6,29 (anul 2019). Înmatriculările de vehicule electrice a crescut de la 8 bucăți (anul 2008) la 13.310 bucăți (anul 2021) iar cele hibride de la 438 bucăți (anul 2008) la 83.771 bucăți (anul 2021).		
Managementul riscurilor	Riscuri naturale	Infrastructura existentă de transport se suprapune parțial cu zone cu risc ridicat de producere a inundațiilor, a alunecărilor de teren și a altor riscuri.	Situația actuală s-ar putea menține cu consecințe negative pentru bunurile materiale și sănătatea umană.	→
	Riscuri tehnologice	Sectoare din infrastructura de transport existentă se regăsesc în interiorul zonelor de risc corespunzătoare obiectivelor Seveso .	În condițiile creșterii traficului pe sectoarele de infrastructură ce intersectează zonele de risc, tendința este una negativă.	↓
Economie circulară	Deșeuri transporturi din	În imediata vecinătate a infrastructurilor de transport (rutier și feroviar) se regăsesc deșeuri asimilabile celor municipale (în principal ambalaje de plastic) aruncate din vehicule sau depozitate necorespunzător. Există inițiative de colectare a acestor deșeuri iar și inițiative care să reducă la sursă cantitatea de deșeuri precum și să îmbunătățească comportamentul consumatorilor.	Este precaut să considerăm că situația actuală s-ar putea menține.	→
	Resurse naturale	Realizarea proiectelor de infrastructură (construire, modernizare) presupune apariția unor suprafețe ocupate cu cantități de pământ excedentar (rezultat din excavații).	Situația actuală s-ar putea menține.	→

4. Caracteristicile de mediu ale zonelor posibil a fi afectate semnificativ de implementarea PT

Programul Transport 2021-2027 se implementează la nivelul întregului teritoriu al României. Așa cum a fost arătat în capitolul anterior, infrastructura de transport generează în prezent presiuni, dintre care unele semnificative, asupra mai multor factori de mediu. Unele dintre aceste presiuni se vor menține sau pot avea o evoluție negativă și în absența implementării PT (a se vedea secțiunea 3.2).

În identificarea zonelor posibil a fi afectate semnificativ avem în vedere:

- Zonele în care se manifestă în prezent presiuni semnificative asupra mediului generate de infrastructura de transport;
- Zonele în care pot să apară efecte semnificative ca urmare a propunerilor PT;
- Zonele în care pot să apară efecte semnificative ca urmare a cumulării efectelor PT cu alte PP.

În tabelul următor sunt prezentate tipurile de zone posibil a fi afectate semnificativ de implementarea PT precum și caracteristicile acestora.

Tabelul nr. 4-1 Tipurile de zone posibil a fi afectate semnificativ de implementarea PT, precum și caracteristicile acestora

Aspecte de mediu	Zone posibil a fi afectate semnificativ	Caracteristici de mediu ale zonelor posibil a fi afectate semnificativ	Există în prezent presiuni semnificative?	Este posibilă apariția unor impacturi cumulative?
Biodiversitate	Arii naturale protejate (inclusiv siturile Natura 2000)	Zone în care au loc pierderi și alterări semnificative din habitatele naturale (inclusiv habitatele speciilor) de interes conservativ. Efectele semnificative sunt cel mai adesea asociate speciilor prioritare și populațiilor cu stare nefavorabilă de conservare sau efective mici.	DA	DA
		Zone în care au loc reduceri semnificative (ca urmare a mortalității sau a îndepărtării indivizilor) ale populațiilor unor specii de interes conservativ. Efectele semnificative sunt cel mai adesea asociate speciilor prioritare și populațiilor cu stare nefavorabilă de conservare sau efective mici.	DA	DA
	Fragmentarea habitatelor și a coridoarelor ecologice (terestre și acvatic)	Zone în care infrastructura de transport poate limita sever sau întrerupe conectivitatea / continuitatea ecologică necesară speciilor pentru asigurarea nevoilor de reproducere, hrană, deplasare, odihnă. Efectele semnificative sunt cel mai adesea asociate speciilor prioritare și populațiilor cu stare nefavorabilă de conservare sau efective mici.	DA	DA
Populație și sănătatea umană	Localități (case izolate, cartiere, întreaga localitate) aflate în apropierea IT	Zone în care nivelul de zgomot generat de infrastructura de transport, singură sau în combinație cu alte surse de zgomot, poate să depășească valorile prevăzute de legislația în vigoare pentru protecția sănătății umane.	DA	DA
		Zone în care parametrii de calitate ai aerului se modifică sub influența infrastructurii de transport, singură sau în combinație cu alte surse de poluanți atmosferici, depășind valorile limită prevăzute de legislația în vigoare pentru protecția sănătății umane.	DA	DA
		Zone în care strămutările determinate de demolarea unor clădiri pot conduce la modificări în structura etnică sau religioasă a unei localități. Zone în care demolările / strămutările afectează întreaga localitate (este în principal cazul localităților foarte mici). Zone în care strămutările pot conduce la pierderea obiceiurilor și tradițiilor locale.	NU	Necesită analiză caz cu caz
Apă	Alterări hidromorfologice ale cursurilor de apă de suprafață	Zone în care corpurile de apă suferă modificări la nivelul indicatorilor hidromorfologici ce pot conduce fie la deteriorarea stării ecologice / potențialului ecologic fie la neatingerea obiectivelor de mediu stabilite pentru corpurile de apă. Este în principal cazul propunerilor legate de devierea cursurilor apelor de suprafață.	DA	DA

Aspecte de mediu	Zone posibil a fi afectate semnificativ	Caracteristici de mediu ale zonelor posibil a fi afectate semnificativ	Există în prezent presiuni semnificative?	Este posibilă apariția unor impacturi cumulative?
	Zone de protecție ale captărilor de apă.	Afectarea zonelor de protecție aferente captărilor de apă pentru populație. Acestea pot fi captări subterane sau de suprafață.	Date insuficiente	DA
Sol	Zone cu sol fertil din vecinătatea IT	Zone cu sol fertil situate în imediata vecinătate a infrastructurilor de transport în care se depășesc pragurile de alertă pentru concentrațiile de poluanți.	Date insuficiente	DA
Aer	Considerat deja pentru Biodiversitate (alterarea habitatelor) și populație umană (calitatea aerului în localități)			
Valori materiale	Comunități umane dependente de o resursă	Zone în care se închid / dezafectează activități / resurse de care depinde o comunitate și pentru care nu există alternative.	Necesită analiză caz cu caz	DA
Peisaj	Zone cu peisaj nefragmentat	Zone în care gradul de fragmentare al peisajului este mic sau foarte mic iar implementarea proiectelor ar putea conduce la fragmentarea peisajului.	NU	DA
	Zone cu peisaj protejat	Zone cu peisaje protejate în care implementarea proiectelor ar afecta elementele valoroase de peisaj.	Date insuficiente	DA
Managementul riscurilor	Amplasamente Seveso	Zone în care infrastructura de transport se suprapune cu zonele de risc ale amplasamentelor Seveso.	Date insuficiente	NU

5. Probleme de mediu existente relevante PT 2021-2027

În capitolul 3 Aspecte relevante ale stării mediului din cadrul Raportului de mediu, au fost identificate principalele probleme de mediu, din zona programului. Acestea sunt sintetizate în tabelul următor.

Tabelul nr. 5-1 Probleme de mediu existente relevante pentru PT

Aspect de mediu	Cod	Principalele probleme de mediu identificate, relevante pentru PT
Biodiversitate	P1.	Existența unor specii și habitate de interes comunitar ce au starea de conservare nefavorabilă în condițiile în care infrastructura și activitățile de transport se numără printre presiunile identificate.
	P2.	Lucrările de construcție / reabilitare / modernizare /extindere a infrastructurilor de transport pot conduce la pierderi din habitatele naturale , pierderi din habitatele speciilor, adăposturi, cuiburi etc.
	P3.	Construcția și operarea infrastructurilor de transport reprezintă unele din principalele căi de introducere și propagare a speciilor invazive . În mod distinct se remarcă transportul maritim și fluvial care reprezintă cauza pentru introducerea unui număr foarte mare de specii invazive.
	P4.	Utilizarea combustibililor fosili și a produselor derivate din țiței (inclusiv cele sintetice) reprezintă principala cauză de pătrundere a poluanților în habitatele naturale (poluanți atmosferici, poluanți pe sol și în mediul acvatic).
	P5.	Infrastructura de transport (în principal drumuri și căi ferate) reprezintă una din principalele cauze ale fragmentării habitatelor naturale (fragmentare la nivelul ecosistemelor, al coridoarelor ecologice terestre și acvatice, al habitatelor și habitatelor speciilor). Fragmentarea se produce atât prin bariere fizice cât și bariere comportamentale.
	P6.	Toate activitățile de transport sunt generatoare de zgomot și vibrații care conduc la perturbarea activității speciilor de faună sălbatică prin îndepărtarea indivizilor. Aici pot rezulta forme de impact în cascadă care pot conduce inclusiv la pierderi de habitate și/sau reducerea efectivelor populaționale.
	P7.	Poluarea luminoasă generată de activitățile de transport reprezintă un factor de perturbare a activității speciilor de faună sălbatică (îndepărtarea indivizilor), de creștere a ratelor de mortalitate (atragera indivizilor unor specii către sursele de lumină din vecinătatea traficului rutier) sau de fragmentare a habitatelor (bariere comportamentale pentru speciile sensibile la lumină).
	P8.	Infrastructura de transport generează și alte forme de perturbare a faunei sălbatice prin introducerea în zonele naturale a unor surse de atragere sau îndepărtare a indivizilor (ex: atragerea mamiferelor în zonele de colectare a deșeurilor).
	P9.	Infrastructura de transport reprezintă o cauză importantă a mortalității pentru un număr foarte mare de specii.
Populația și sănătatea umană	P10.	România a raportat în 2021 cea mai mare rată din UE a numărului deceselor cauzate de accidente rutiere (93 la un milion de locuitori). Deși se înregistrează o diminuare față de anul 2010, România ocupă de mai mulți ani primul loc la nivel European cu o medie aproximativ dublă față de media la nivel UE. În perioada 2010-2020 cele mai multe accidente rutiere grave s-au produs pe străzile din interiorul localităților.
	P11.	Regiunile cu cele mai mari valori ale ratei sărăciei relative (Nord-Est, Sud-Vest Oltenia și Sud-Est) înregistrează cele mai mici valori ale lungimilor de autostradă construite până în prezent.
	P12.	O pondere foarte mare zonelor rurale marginalizate din România se regăsesc

Aspect de mediu	Cod	Principalele probleme de mediu identificate, relevante pentru PT
		În județe din zona Moldovei și a Olteniei care nu au beneficiat de un nivel ridicat al investițiilor în infrastructura de transport.
	P13.	Situarea peste media europeană la numărul deceselor înregistrate din cauza expunerii la emisiile de poluanți atmosferici în anul 2016 și 2018. Transporturile continuă să fie o sursă semnificativă de poluare atmosferică, în special în marile orașe. O problemă importantă este reprezentată de menținerea traficului rutier de tranzit (inclusiv traficul de marfă) în interiorul localităților .
	P14.	Traficul rutier reprezintă cea mai răspândită sursă de zgomot . În anul 2017, 13,2% din populația României a fost expusă la surse de zgomot din cauza transportului rutier din interiorul zonelor urbane. O situație relativ similară se înregistrează în cazul transportului feroviar.
Sol	P15.	Suprafețele de sol aflate în vecinătatea infrastructurilor de transport (rutier și feroviar) pot cunoaște creșteri ale concentrațiilor de poluanți în sol ca urmare a depunerii poluanților atmosferici, a scurgerilor de poluanți (prin antrenare de către precipitații) sau ale unor poluări accidentale.
	P16.	Creșterea rețelei terestre de transport conduce la reducerea suprafețelor de sol cu fertilitate moderată și ridicată .
Apă	P17.	Proiectele de infrastructură de transport produc modificări temporare și/sau permanente asupra corpurilor de apă ce pot avea ca efect deteriorarea stării ecologice/ a potențialului ecologic al acestora.
	P18.	Sectorul transport poate contribui la poluarea apelor de suprafață prin apele pluviale care spală poluanții depuși pe platforma căilor de rulare, dacă acestea nu sunt colectate și epurate corespunzător înainte de evacuarea lor în emisari naturali.
	P19.	Accidentele din sectorul de transport (naval, rutier, feroviar), produse în zona corpurilor de apă, pot conduce la poluarea accidentală a acestora cu posibilitatea de afectare semnificativă a indicatorilor biologici ai corpurilor de apă.
Aer	P20.	Se înregistrează (2018 – 2020) depășiri ale valorilor limită pentru NO ₂ , O ₃ și PM ₁₀ deși poluarea atmosferică provocată de transporturi a scăzut în ultimul deceniu ca urmare a introducerii standardelor de calitate a carburanților, a standardelor Euro privind emisiile provenite de la vehicule și a utilizării unor tehnologii mai curate.
Factori climatici	P21.	În perioada 1989 – 2019 sectorul de transport din România a înregistrat cea mai mare creștere a emisiilor GES (în comparație cu alte sectoare economice), respectiv 70%.
	P22.	Proiectele de infrastructură de transport sunt vulnerabile la schimbările climatice . Modificările estimate pentru variabilele climatice, în orizontul 2050, pot conduce la afectarea infrastructurilor existente prin creșterea frecvenței și intensității inundațiilor, producerea alunecărilor de teren, modificări determinate de creșterea temperaturilor și/sau acțiunea temperaturilor extreme, reducerea debitelor cursurilor de apă (pt. navigație) etc.
Valori materiale	P23.	România se situează pe locul 119 din 141 de țări analizate prin prisma calității infrastructurii rutiere . România are un nivel scăzut al calității infrastructurii rutiere, rețeaua TEN-T nefiind încă finalizată, lipsind conexiunile transcarpatice.
	P24.	România s-a situat pe ultimul loc în Europa în ceea ce privește nr. de km de autostradă la 100.000 de locuitori, în anul 2019.
	P25.	Analizând situația vechimei parcului auto în perioada 2018-2020, se poate concluziona faptul că în zona programului sunt predominante autoturismele cu o vechime de peste 10 ani, ce au un grad de poluare mai ridicat.
	P26.	Din punct de vedere al aglomerației traficului și al timpului pierdut în trafic , Municipiul București ocupă primul loc la nivelul României. Populația

Aspect de mediu	Cod	Principalele probleme de mediu identificate, relevante pentru PT
		Bucureștiului pierde aproximativ 98 de ore din cauza traficului și ocupă locul 11 în lume ca impact rezultat asupra populației datorate traficului (conform unui studiu publicat de INRIX).
	P27.	În marile orașe (ex: București, Cluj) transportul în comun nu reprezintă încă o alternativă de transport mai rapidă , în comparație cu utilizarea autoturismelor personale.
	P28.	Lungimea căilor ferate în exploatare, în perioada 2000-2021 s-a diminuat. Infrastructura feroviară nu ține pasul cu cererea de trafic generată de o economie în expansiune și nu poate reprezenta încă o alternativă la transportul rutier.
	P29.	Transportul de marfă pe cale terestră înregistrează în ultimii ani o tendință crescătoare în cazul celui rutier și una descrescătoare în cazul celui feroviar (cea mai mare cantitate de mărfuri se înregistrează în cazul transportului maritim).
	P30.	În România infrastructura terminalelor intermodale existente (majoritatea publice) este veche, sistemele sunt depășite și nu sunt adaptate la evoluția cererii. Numărul limitat și capacitatea terminalelor actuale de marfă restrânge posibilitatea de a atrage noi piețe care să permită transportului feroviar să concureze mai eficient cu transportul rutier, mai ales pentru fluxurile intermodale.
	P31.	Infrastructura care să ofere alternative de mobilitate pentru populație (deplasări pietonale, pe bicicletă) este insuficientă (atât în interiorul localităților cât și între localități).
Patrimoniu cultural	P32.	Proiectele de construcție a unor infrastructuri noi sau modernizări/ extinderi ale infrastructurilor existente pot afecta elementele de patrimoniu construit existente pe traseul acestora.
	P33.	Poluanții atmosferici generați din activitățile de transport pot contribui la degradarea monumentelor istorice .
Peisaj	P34.	Infrastructura de transport are o contribuție importantă la creșterea gradului de fragmentare a peisajului .
Eficiență energetică	P35.	Sectorul transporturi reprezintă al treilea mare consumator de energie din România.
	P36.	Cea mai multă energie se utilizează pentru producția motorinei și a benzinei pentru transportul rutier. Pentru producția benzinei tendința (în perioada 1990-2014) este descendentă, în schimb ce pentru motorină este ascendentă .
Managementul riscurilor	P37.	Infrastructura existentă de transport se suprapune parțial cu zone cu risc ridicat de producere a inundațiilor și a alunecărilor de teren.
	P38.	Sectoare din infrastructura de transport existentă se regăsesc în interiorul zonelor de risc corespunzătoare obiectivelor Seveso.
Economie circulară	P39.	Realizarea proiectelor de infrastructură presupune apariția unor suprafețe ocupate cu cantități de pământ excedentar (rezultat din excavații).
	P40.	În imediata vecinătate a infrastructurilor de transport (rutier și feroviar) se regăsesc deșeuri asimilabile celor municipale (în principal ambalaje de plastic) aruncate din vehicule sau depozitate necorespunzător.

6. Obiectivele de protecția mediului stabilite la nivel național, comunitar sau internațional, care sunt relevante pentru PT 2021-2027

Pentru conturarea cadrului evaluării efectelor potențiale asupra mediului generate de implementarea PT 2021-2027 au fost selectate și analizate mai multe obiective relevante de mediu (Obiective SEA), legate în mod direct de:

- Aspectele de mediu indicate în Anexa 2 a HG 1076/2004;
- Problemele de mediu relevante pentru Programul Transport 2021-2027, rezultate în urma analizării stării actuale a mediului;
- Obiectivele de mediu stabilite la nivel național și/sau regional.

Obiectivele de protecție a mediului considerate relevante pentru evaluarea PT 2021-2027 și agreeate în cadrul Grupului de lucru sunt prezentate în următor.

Tablel nr. 6-1 Obiective relevante de mediu pentru PT 2021-2027

Aspecte de mediu	Obiective relevante de mediu
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.
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.

7. Potențiale efecte semnificative asupra mediului

7.1 Metodologia de evaluare

Pentru identificarea potențialelor efecte semnificative asupra mediului în urma implementării Programului Transport 2021-2027, s-a realizat evaluarea la 3 niveluri de detaliu.

- Evaluarea compatibilității dintre obiectivele specifice ale programului și obiectivele relevante de mediu. Această evaluare este în măsură să identifice posibile incompatibilități între cele două seturi de obiective;
- Evaluarea priorităților programului. Aceasta a fost realizată pentru a identifica efectele implementării PT pe termen lung, având o viziune strategică;
- Evaluarea tipurilor de acțiuni. Este nivelul maxim de detaliu al evaluării, în urma căruia sunt identificate potențialele efecte pe termen scurt, iar analiza se realizează caz cu caz.

Principiul metodelor utilizate este acela de identificare a potențialelor efecte ale obiectivelor, priorităților și tipurilor de acțiuni ale programului asupra obiectivelor relevante de mediu. Concret, va fi evaluat modul în care implementarea programului contribuie, împiedică/nu împiedică atingerea obiectivelor stabilite pentru fiecare aspect de mediu.

Evaluarea compatibilității dintre obiectivele specifice ale programului și obiectivele relevante de mediu

Această evaluare s-a realizat conform Ghidurilor privind Evaluarea de mediu pentru planuri și programe, elaborate în cadrul proiectului EuropeAid/121491/D/SER/RO (PHARE 2004/016 – 772.03.03) “Întărirea capacității instituționale pentru implementarea și punerea în aplicare a Directivei SEA și a Directivei de Raportare”.

În cadrul matricei a fost analizată relația de compatibilitate astfel:

- “+” dacă obiectivele sunt compatibile;
- “-” dacă obiectivele nu sunt compatibile;
- “?” atunci când s-a considerat că stabilirea compatibilității depinde de anumite incertitudini;
- “=” în cazul în care obiectivele sunt identice sau aproape identice.
-

Evaluarea priorităților programului

Evaluarea strategică la nivelul priorităților programului, poate identifica dacă acestea generează doar efecte negative sau doar efecte pozitive în urma implementării. Astfel a fost realizată o analiza în relație cu obiectivele relevante de mediu, și s-au fost utilizate următoarele clase de evaluare.

Efect pozitiv	
Efect negativ	

Figura nr. 7-1 Clase de evaluare tipuri de priorități

Evaluarea tipurilor de acțiuni

În figura următoare sunt prezentate clasele de evaluare a tipurilor de acțiuni și a potențialelor efecte semnificative generate asupra mediului în urma implementării PT.

Descriere	Clase semnificație
Perspectivă de deteriorare a situației defavorabile actuale și/sau Împiedicarea atingerii ORM	Efect negativ semnificativ
Menținerea situației defavorabile actuale	Efect negativ nesemnificativ
Nu pot fi identificate potențiale efecte	Fără efecte
Mici îmbunătățiri ale situației actuale	Efect pozitiv nesemnificativ
Îmbunătățiri importante ale situației actuale și/sau atingerea ORM	Efect pozitiv semnificativ

Figura nr. 7-2 Clase de evaluare a efectelor

Principalele avantaje ale metodologiei sunt următoarele:

- Reprezintă o garanție a utilizării unei abordări unitare de apreciere a efectelor pentru oricare dintre aspectele de mediu / obiectiv relevant de mediu analizat;
- Constituie un instrument eficient de comunicare a rezultatelor evaluării atât cu specialiștii cât și cu publicul larg;

Desigur, metodologia propusă prezintă și un număr de limitări, dintre care cea mai importantă este că nu întotdeauna efectul unui obiectiv/priorități/acțiuni poate fi apreciat atât de exact pentru a fi încadrat într-una din clasele prezentate. Pentru a evita acest aspect, acolo unde din lipsă de date și informații se menține o incertitudine ridicată, se utilizează o abordare precaută: încadrarea într-o clasă mai dezavantajoasă.

7.2 Efectele asupra mediului generate de implementarea PT 2021-2027

7.2.1 Analiza privind obiectivele și prioritățile programului

Programul Transport 2021-2027 are 2 obiective de politică din care sunt rezultate 3 obiective specifice și 8 tipuri de priorități. Analiza s-a realizat pentru următoarele obiective specifice și priorități.

Obiective specifice PT

- 3.1. Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale;
- 3.2 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;
- 2.8. Promovarea mobilității urbane multimodale durabile, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon.

Priorități 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.

7.2.2 Evaluarea compatibilității între obiectivele PT 2021-2027 și obiectivele relevante de mediu (obiectivele SEA)

Scopul evaluării compatibilității dintre obiectivele programului și obiectivele SEA este acela de a identifica posibile sinergii sau neconcordanțe între cele două. Dacă nu a fost identificată nicio legătură între cele două seturi de obiective, căsuța a fost lăsată liberă. În tabelul următor este prezentată evaluarea compatibilității dintre obiectivele programului și obiectivele SEA.

Tabelul nr. 7-1 Analiza compatibilității dintre obiectivele PT și obiectivele SEA

Obiectiv relevant de mediu Obiective specifice	ORM 1.	ORM 2.	ORM 3.	ORM 4.	ORM 5.	ORM 6.	ORM 7.	ORM 8.	ORM 9.	ORM 10.	ORM 11.	ORM 12.	ORM 13.	ORM 14.
Obiectiv specific 3.1	-	+	?	-	?	?	?	+	?	?	+	?	?	?
Obiectiv specific 3.2	-	+	?	-	?	?	?	+	?	?	+	?	?	
Obiectiv specific 2.8	?	+	?		+	+	+	+	?	?	?		?	

În figura următoare sunt prezentate rezultatele evaluării dintre obiectivele specifice ale PT și obiectivele relevante de mediu (obiectivele SEA).

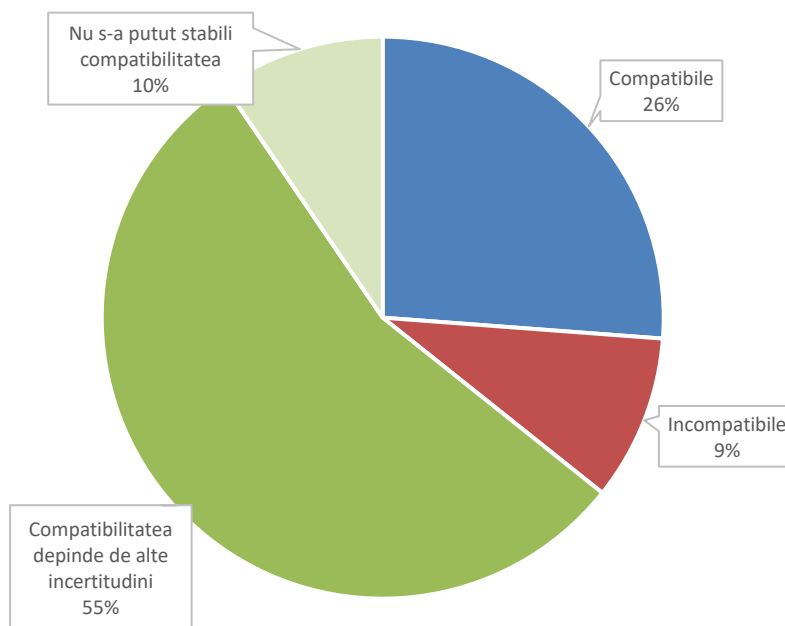


Figura nr. 7-3 Rezultatele evaluării între obiectivele programului și obiectivele SEA

În urma analizei compatibilității obiectivelor specifice ale Programului Transport cu obiectivele relevante de mediu (obiectivele SEA), pentru 10 % dintre cazuri nu s-a putut stabili compatibilitatea.

Compatibilitatea este în procent de 12% și a fost atribuită în situații în care a fost identificat cel puțin un element de compatibilitate între cele. Numărul cazurilor în care compatibilitatea depinde de alte incertitudini este în procent de 55%, aceasta a fost atribuită situațiilor în care există posibilitatea apariției unei compatibilități sau incompatibilități iar formularea obiectivelor nu este suficient de detaliată. Aceste incertitudini vor fi clarificate în urma evaluării tipurilor de acțiuni specifice fiecărui obiectiv specific. Au fost de asemenea identificate și 4 situații în procent de 10% în care obiectivele specifice PT și obiectivele SEA sunt incompatibile. Acestea au fost identificate pentru ORM1 Biodiversitate și ORM 4 Sol și obiectivul specific 3.1 și 3.2. Incompatibilitatea a fost atribuită deoarece în funcție de locația amplasării proiectelor de infrastructură, acestea pot fi afecta speciile de floră și faună și starea lor de conservare. De asemenea, prin construcția infrastructurii de transport se ocupă permanent suprafețe semnificative de sol.

7.2.3 Evaluarea compatibilității dintre obiectivele PT 2021-2027

Scopul evaluării reprezintă identificarea compatibilității dintre obiectivele specifice ale Programului Transport 2021-2027. Matricea utilizată pentru evaluare este următoarea:

- ❖ “+” dacă obiectivele sunt în concordanță;
- ❖ “x” dacă sunt în contradicție;
- ❖ “?” dacă legătura dintre obiective nu este clară;
- ❖ căsuța liberă în cazul în care nu există nicio legătură între cele două obiective analizate.

	O.S 3.1		
O.S 3.2	+	O.S 3.2	
O.S 2.8	+	+	O.S 2.8

Figura nr. 7-4 Evaluarea compatibilității dintre obiectivele specifice ale programului

În urma evaluării obiectivelor specifice ale programului s-a stabilit că între acestea există o relație de concordanță în procent de 100%.

7.2.4 Concluziile Studiului de Evaluare Adecvată

Evaluarea adecvată a fost realizată la nivelul tipurilor de acțiuni, ce descriu proiectele propuse prin PT și într-un mod cumulat, la nivelul siturilor Natura 2000 potențial afectate de infrastructura de transport, inclusiv de propunerile PT.

Evaluarea adecvată s-a realizat la un nivel strategic (la nivelul siturilor Natura 2000), însă și la nivelul proiectelor propuse. În acest sens s-a avut în vedere identificarea situațiilor în care tipurile de acțiuni ale PT ar putea genera efecte negative semnificative dar și măsura în care cumularea acestora cu alte proiecte de infrastructură (finanțate prin alte planuri și programe) pot genera efecte negative semnificative asupra siturilor Natura 2000.

Pentru o parte din tipurile de acțiuni ale PT au fost disponibile date spațiale puse la dispoziție de autoritățile competente în domeniu. Aceste date au stat la baza evaluărilor realizate în cadrul acestui studiu. Pentru situațiile unde nu au fost disponibile date și informații spațiale, în evaluarea efectelor s-a adoptat o abordare precaută, care a considerat mai probabilă apariția unor potențiale efecte asupra siturilor Natura 2000.

Analiza siturilor potențial afectate de infrastructura de transport a evidențiat că aproximativ 90% din siturile Natura 2000 din România pot fi afectate, ca urmare a diverselor efecte generate de această infrastructură. Având în vedere scara națională de implementare a PT și numărul mare de situri potențial a fi afectate, evaluarea nu a putut fi realizată la nivelul fiecărui obiectiv de conservare al habitatelor sau speciilor de interes comunitar. Cu toate acestea, obiectivele de conservare au fost luate în considerare, metodologia propusă identificând formele de impact ce pot afecta parametrii stabiliți pentru aceste obiective.

Evaluare adecvată a fost condusă pe baza principiului precauției. Această abordare impune considerarea posibilității de apariție a unor impacturi negative semnificative atunci când lipsesc certitudinile în privința aprecierii impactului.

Rezultatele evaluărilor indică efecte negative asociate infrastructurii de transport, proiectele propuse prin PT fiind în măsură să conducă la apariția tuturor formelor de impact. Circa 11% din proiectele propuse prin Programul Transport 2021-2017 sunt în măsură să conducă la pierderi din suprafața siturilor Natura 2000 care adăpostesc habitate sau specii prioritare. În ceea ce privește riscul de alterare a habitatelor, prin creșterea nivelului de zgomot, creșterea intensității luminii, răspândirea speciilor de plante cu caracter invaziv sau modificarea condițiilor fizico – chimice ale cursurilor de apă, circa 30% din proiectele PT pot conduce la afectarea siturilor Natura 2000 prin această formă de impact. Un procent de circa 24% din proiectele PT pot conduce la mortalitate pentru specii de faună prioritare, iar circa jumătate din proiectele PT pot conduce la apariția de victime accidentale în rândul speciilor cu stare nefavorabilă de conservare. În cazul impactului cumulat cu celelalte proiecte de infrastructură, circa 42% din proiectele analizate prezintă un risc de reducere a efectivelor populaționale pentru specii prioritare, în timp ce aproape toate proiectele analizate sunt în măsură să afecteze prin mortalitate cel puțin o specie cu stare de conservare nefavorabilă. Un risc ridicat de fragmentare a coridoarelor ecologice este asociat mai multor proiecte incluse în PT, în special proiecte amplasate în zone montane, importante pentru menținerea funcționalității coridoarelor ecologice. De asemenea există un risc de fragmentare pentru zonele acvatice, ca urmare a întreprinderii conectivității longitudinale a cursurilor de apă, din cauza unor bariere fizice sau comportamentale.

Stabilirea probabilității de apariție a efectelor semnificative ca urmare a intervențiilor propuse prin PT indică necesitatea evaluării detaliate la nivelul fiecărui proiect în parte, luând în considerare toate etapele acestuia și toate formele de impact.

Proiectele PT identificate ca având cele mai multe potențiale efecte semnificative au fost considerate a fi autostrada Târgu Mureș (Miercurea Nirajului) – Leghin, autostrada Brașov – Bacău, autostrada Ploiești – Brașov (în special sectorul Comarnic – Brașov), VO Câmpulung Moldovenesc, VO Vatra Dornei, VO Bumbesti, calea ferată Ilva Mică - Suceava și proiectele de îmbunătățire a navigabilității, în special pe Dunăre.

Pentru prevenirea și evitarea impacturilor semnificative a fost propus un set de 17 măsuri în cadrul Studiului de Evaluare Adecvată. Este necesar ca aceste măsuri să fie preluate în avizul de mediu emis pentru Programul Transporturi 2021-2027, pentru a asigura implementarea lor la nivelul proiectelor propuse prin prioritățile programului. Eficacitatea implementării acestor măsuri se va reflecta în monitorizarea de mediu a PT. Pentru monitorizare au fost propuși trei indicatori de monitorizare care vizează evidențierea eficacității cu care vor fi implementate măsurile de prevenire, evitare și reducere a impactului.

7.2.5 Evaluarea efectelor generate de Prioritățile PT

În tabelele următoare sunt prezentate rezultatele evaluării priorităților în relație cu obiectivele relevante de mediu (obiectivele SEA) și justificarea pentru fiecare efect identificat.

Tabelul nr. 7-2 Evaluarea priorităților PT 2021-2027 în relație cu ORM

Priorități	ORM 1	ORM 2	ORM 3	ORM 4	ORM 5	ORM 6	ORM 7	ORM 8	ORM 9	ORM 10	ORM 11	ORM 12	ORM 13	ORM 14
Prioritatea 1. Îmbunătățirea conectivității primare rutiere Prioritatea 2. Îmbunătățirea conectivității secundare rutiere ⁵¹	Orange	Green	Orange	Orange	Green	Green	Green	Green	Orange	Orange	Green	Green	Orange	Orange
Prioritatea 3. Creșterea siguranței rutiere	Orange	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Orange	Green	Green	Green	Green	Orange
Prioritatea 4. Creșterea eficienței căilor ferate române	Orange	Green	Orange	Orange	Green	Green	Green	Green	Orange	Orange	Green	Green	Orange	Orange
Prioritatea 5. Creșterea atractivității transportului feroviar de călători	Green	Green	Green	Green	Green	Green	White	Green	Green	White	Green	White	Green	White
Prioritatea 6. Dezvoltarea mobilității sustenabile în nodurile urbane	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green	Green
Prioritatea 7. Dezvoltarea transportului naval și multimodal	Orange	Green	Orange	Orange	Green	Green	Orange	Green	Orange	Orange	Green	Green	Green	Green
Prioritatea 8. Asistență tehnică	White	White	White	White	White	White	White	White	White	White	White	White	White	White

Legendă

Efect pozitiv



Efect negativ



⁵¹ Pentru prioritatea 1 și 2 s-a realizat evaluare comună, având în vedere că vizează ambele infrastructura rutieră.

În tabelul următor este prezentată justificarea pentru fiecare prioritate a PT evaluată.

Tabelul nr. 7-3 Justificare evaluare priorități PT

Priorități	Justificare potențiale efecte		Adresabilitate probleme de mediu ⁵²
	Efecte negative	Efecte pozitive	
<p>Prioritatea 1. Îmbunătățirea conectivității primare rutiere</p> <p>Prioritatea 2. Îmbunătățirea conectivității secundare rutiere</p>	<p>Implementarea proiectelor aferente PT conduce la pierderi suplimentare de habitate, precum și alte impacturi asupra biodiversității alte impacturi.</p> <p>Asupra solului efectul negativ pe care-l poate avea, este de ocupare definitivă a unor suprafețe de teren, ce în prezent sunt utilizate în alte scopuri.</p> <p>Pentru apă pot exista alterări hidro-morfologice din cauza lucrărilor ce vor fi necesare în raport cu, corpurile de apă.</p> <p>Asupra peisajului are un efect negativ deoarece se contribuie la creșterea gradului de fragmentare.</p> <p>De asemenea un efect negativ poate avea și asupra patrimoniului cultural, deoarece există posibilitatea intersecției unor zone cu patrimoniul cultural.</p> <p>Efectul asupra economie circulare din cauza creșterii cantităților de deșeuri și creșterea necesarului de resurse naturale.</p>	<p>Un aspecte pozitiv pentru biodiversitate este ca prin implementarea PT se oferă oportunități pentru defragmentare.</p> <p>Asupra populație și sănătății umane sunt generate efecte pozitive datorită reducerii numărului de victime, reducerii nivelului de zgomot din interiorul localităților precum și calității aerului. De asemenea va exista o mai bună mobilitate.</p> <p>Pentru sol și apă se permite un control mai bun al poluanților.</p> <p>Asupra calității aerului se reduc emisiile de poluanți atmosferici datorită fluidizării traficului.</p> <p>Pentru factorii climatici se oferă o mai bună adaptare la efectele schimbărilor climatice și o reducere a emisiilor GES în urma eliminării blocajelor din trafic.</p> <p>Pentru valori materiale are un efect pozitiv datorită reducerii timpului de transport, creșterii accesibilității și oferirea mai multor oportunități economice pentru mai multe zone din țară.</p>	<p>P5, P9, P10, P11, P12, P13, P19, P20, P21, P23, P24, P26, P36</p>
<p>Prioritatea 3. Creșterea siguranței rutiere</p>	<p>Asupra biodiversității este un efect negativ deoarece crește riscul de fragmentare a habitatelor și a poluării luminoase.</p> <p>Pentru peisajul natural vor exista modificări care vor</p>	<p>Asupra biodiversității apar și efecte pozitive deoarece se oferă oportunități pentru scăderea riscului de coliziune cu fauna sălbatică.</p> <p>Pentru populație se reduce numărul de accidente prin campanii de conștientizare.</p>	<p>P9, P10, P19, P37, P40</p>

⁵² A se vedea capitolul 5 pentru lista problemelor de mediu.

Priorități	Justificare potențiale efecte		Adresabilitate probleme de mediu ⁵²
	Efecte negative	Efecte pozitive	
	<p>conduce la creșterea impactului vizual.</p> <p>Asupra resurselor naturale se identifică un efect negativ din cauza ocupării terenurilor.</p>	<p>Pentru apă și sol se permite un mai bun control al poluanților în parcări și de reducere a riscului de poluări accidentale.</p> <p>Se reduc emisiile de poluanți atmosferici prin evitarea congestiilor de trafic, precum și a emisele GES.</p> <p>O mai bună adaptare la schimbările climatice prin intervențiile la condiții meteo speciale.</p> <p>Sunt reduse numărul de accidente și astfel sunt reduse și numărul pagubelor materiale.</p> <p>Pentru patrimoniul cultural se oferă oportunități de valorificare a elementelor patrimoniului cultural.</p> <p>Se reduce riscul de poluare accidentală și a consumurilor energetice și crește gradul de conștientizare a populației cu privire la gestionarea deșeurilor.</p>	
<p>Prioritatea 4. Creșterea eficienței căilor ferate române</p>	<p>Implementarea proiectelor aferente PT conduce la pierderi suplimentare de habitate, precum și alte impacturi asupra biodiversității alte impacturi.</p> <p>Asupra solului efectul negativ pe care-l poate avea, este de ocupare definitivă a unor suprafețe de teren, ce în prezent sunt utilizate în alte scopuri.</p> <p>Pentru apă pot exista alterări hidro-morfologice din cauza lucrărilor ce vor fi necesare în raport cu, corpurile de apă.</p> <p>Pentru peisajul natural vor exista modificări ale peisajului vizual.</p> <p>De asemenea un efect negativ poate avea și asupra patrimoniului cultural, deoarece există posibilitatea intersecției unor zone cu patrimoniul cultural.</p>	<p>Asupra biodiversității sunt generate efecte pozitive datorită oportunităților de a scădea riscul de coliziune cu fauna sălbatică.</p> <p>Pentru populația și sănătatea umană sunt luate măsuri pentru reducerea nivelului de zgomot provocat de circulația trenurilor și creșterea gradului de mobilitate cu un mijloc de transport mai prietenos cu mediu.</p> <p>Asupra calității aerului sunt efecte pozitive datorită lucrărilor de electrificare sunt reduse emisiile de poluanți atmosferici, precum și a emisiilor GES. De asemenea prin îmbunătățirea transportului feroviar se oferă o mai bună adaptare la schimbările climatice.</p> <p>Sunt reduse numărul de accidente și astfel sunt reduse și numărul pagubelor materiale. De asemenea sunt reduși și timpii de transport pentru populație și marfă.</p> <p>Pentru patrimoniul cultural se oferă oportunități de valorificare a</p>	<p>P9, P10, P14, P15, P19, P21, P27, P28, P29, P36,</p>

Priorități	Justificare potențiale efecte		Adresabilitate probleme de mediu ⁵²
	Efecte negative	Efecte pozitive	
	Efectul asupra economie circulare din cauza creșterii cantităților de deșeuri și creșterea necesarului de resurse naturale.	<p>elementelor patrimoniului cultural.</p> <p>Prin electrificarea căii ferate se reduc consumurile de energie.</p> <p>Prin realizarea lucrărilor se oferă posibilitatea pentru o mai bună adaptare la riscurile naturale și tehnologice.</p>	
Prioritatea 5. Creșterea atractivității transportului feroviar de călători		<p>Prin implementarea acestei priorități sunt generate doar efecte pozitive.</p> <p>Pentru biodiversitate prin alegerea unei alternative de transport pentru rutier, va exista o diminuare a tuturor efectele generate de infrastructura rutieră asupra biodiversității.</p> <p>Pentru populație va crește gradul de confort și mobilitate.</p> <p>Prin utilizarea unor trenuri mai ecologice se vor reduce poluanții asupra solului și apei.</p> <p>În comparație cu transportul rutier va exista o scădere a poluanților atmosferici și a emisiilor GES.</p> <p>Din punct de vedere al valorilor materiale costurile de călătorie vor fi mai reduse comparativ cu transportul rutier.</p> <p>Se va reduce impactul vizual asupra peisajului.</p> <p>Din punct de vedere al eficienței energetice vor fi consumuri de energie mai reduse în comparație cu transportul rutier.</p> <p>Prin campaniile de conștientizare va crește gradul de conștientizare a populație cu privire la economia circulară.</p> <p>Din punct de vedere al valorilor materiale se reduc timpii de transport, crește gradul de accesibilitate și vor fi mai multe oportunități economice.</p> <p>Prin reabilitatea clădirilor va exista un impact vizual pozitiv asupra peisajului. De asemenea vor exista mai multe oportunități de valorificare a patrimoniului cultural.</p>	P14, P20, P21, P27, P36,

Priorități	Justificare potențiale efecte		Adresabilitate probleme de mediu ⁵²
	Efecte negative	Efecte pozitive	
Prioritatea 6. Dezvoltarea mobilității sustenabile în nodurile urbane		<p>Pentru biodiversitate prin alegerea unei alternative de transport pentru rutier, va exista o diminuare a tuturor efectele generate de infrastructura rutieră asupra biodiversității.</p> <p>Prin oferirea unei alternative pentru transportul rutier, se reduc numărul de accidente, a nivelul de zgomot, a emisiilor GES și a poluanților asociați acestui tip de transport. În plus pentru populație va crește gradul de mobilitate.</p> <p>Din punct de vedere al eficienței energetice vor fi consumuri de energie mai reduse în comparație cu transportul rutier.</p> <p>Prin realizarea lucrărilor se oferă posibilitatea pentru o mai bună adaptare la riscurile naturale și tehnologice.</p> <p>Prin oferirea unei alternative la rutier vor fi reduse cantitățile de deșeuri generate din utilizarea acestui transport, precum și resurselor naturale utilizate.</p>	P14, P20, P21, P27, P26, P36,
Prioritatea 7. Dezvoltarea transportului naval și multimodal	<p>Prin dezvoltarea transportului naval și multimodal, pe termen lung vor exista modificări ale habitatelor acvatice.</p> <p>Vor exista pierderi de suprafețe de sol cu o fertilitate moderată și ridicată.</p> <p>Pentru apă pot exista alterări hidro-morfologice din cauza lucrărilor ce vor fi necesare în raport cu, corpurile de apă</p>	<p>Se oferă o alternativă la transportul rutier pentru transportul de marfă, fiind astfel reduse și numărul de accidente, a nivelului de zgomot și a îmbunătățirii calității aerului.</p> <p>Pentru sol se va reduce suprafața de sol ocupată în afara porturilor, datorită depozitării în interiorul porturilor.</p> <p>Din punct de vedere al valorilor materiale va crește volumul de marfă transportat.</p> <p>Vor exista mai multe oportunități de valorificare a patrimoniului cultural.</p> <p>Prin realizarea lucrărilor se oferă posibilitatea pentru o mai bună adaptare la riscurile naturale și tehnologice.</p> <p>Prin oferirea unei alternative la rutier vor fi reduse cantitățile de deșeuri generate din utilizarea acestui transport, precum și resurselor naturale utilizate.</p>	P14, P30,

Analizând principalele probleme de mediu prezentate în cadrul capitolului 5 al prezentului Raport și rezultatele evaluării priorităților PT, se poate concluziona că implementarea PT are un grad de adresabilitate pentru jumătate din totalul problemelor de mediu identificate pentru fiecare aspect de mediu, cu excepția patrimoniului cultural și al peisajului, pentru nu s-a identificat o adresabilitate pentru nici o problemă de mediu.

S-a identificat un grad ridicat de adresabilitate pentru populație și sănătatea umană, aducându-se o contribuție mai mică sau mai mare la toate problemele de mediu identificate, precum și pentru aspectul de mediu valori materiale.

7.2.6 Evaluarea tipurilor de acțiuni propuse în cadrul PT 2021-2027

În cadrul Programului Transport 2021-2027 au fost identificate 146 de tipuri de acțiuni. Acestea au fost evaluate din punct de vedere al potențialului de generare a efectelor negative și pozitive semnificative sau nesemnificative asupra obiectivelor relevante de mediu stabilite în cadrul capitolului 6 al prezentului raport.

7.2.6.1 Evaluare biodiversitate

Analiza riscului de modificare a habitatelor

Traseele proiectelor incluse în PT intersectează zone ce formează infrastructura verde, compusă din totalitatea ecosistemelor/habitatelor naturale și semi-naturale, sau antropice și „albastră” (parte componentă a infrastructurii verzi), formată din corpuri de apă naturale și artificiale. Componentele esențiale ale infrastructurii verzi sunt reprezentate de siturile Natura 2000, acestea îndeplinind rolul de a asigura procesele naturale care mențin viața și care sunt în principal responsabile de producerea bunurilor și serviciilor ecosistemice de care depinde menținerea biodiversității, dar și menținerea/dezvoltarea infrastructurii socio-economice.

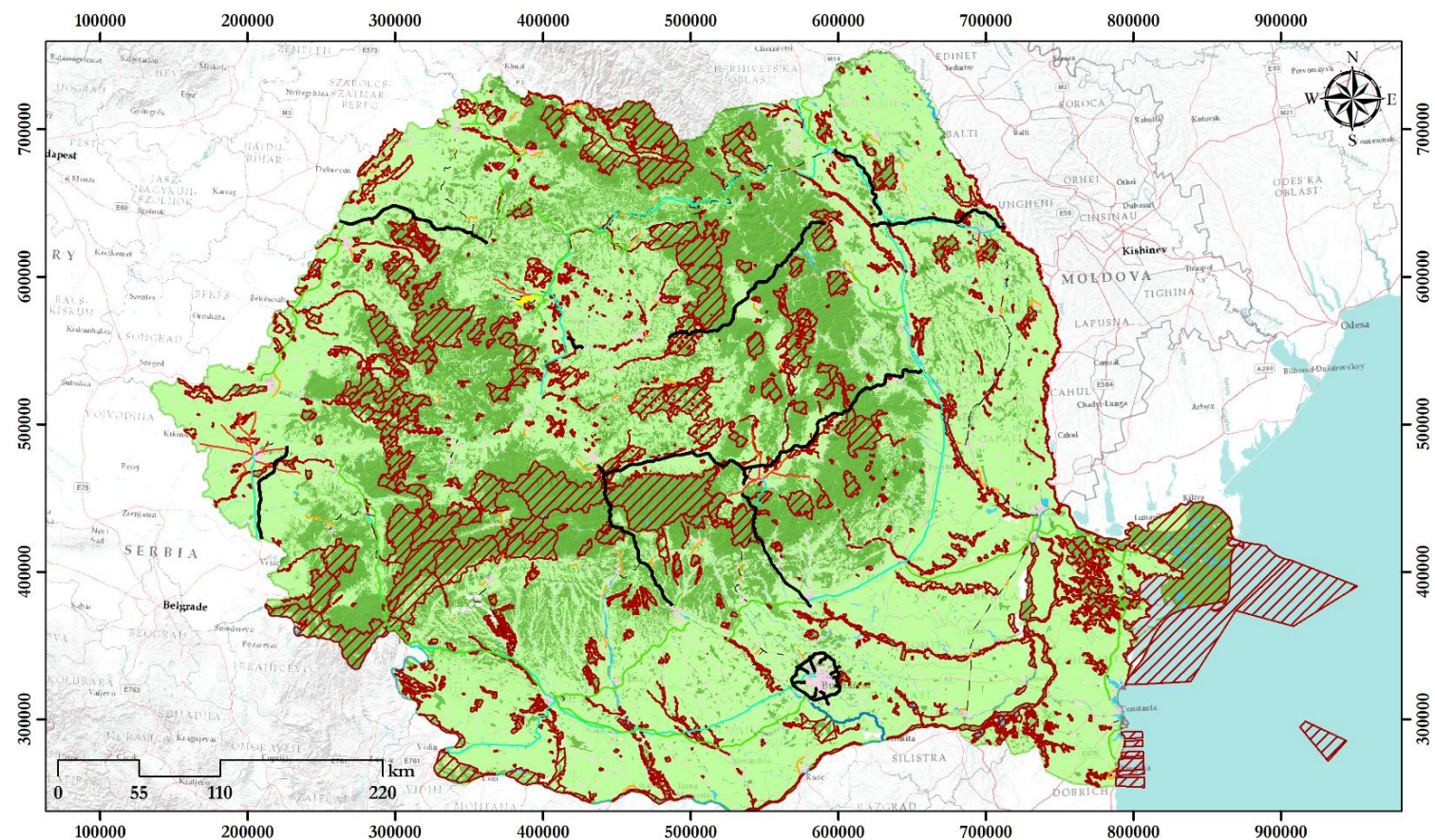
Zonele naturale abundă de elemente ale biodiversității, fiind vitale prin constituirea rezervorului genetic și populațional, în special pentru ecosistemele degradate. Acestea sunt administrate la scară spațio-temporală mare, în timp ce zonele antropizate (grădini, terenuri agricole, parcuri, etc.) sunt manageriate la scară spațio-temporală mică. Spațiile verzi antropizate sunt deopotrivă importante, acestea reprezentând medii de dispersie pentru speciile de floră și faună.

Habitatele seminaturale apar ca rezultat al desfășurării activităților agricole tradiționale și prezintă pe suprafața lor o diversitate mare de specii. Conform Publicației tematice a Rețelei Naționale de Dezvoltare Rurală nr. 42, an II, Peisaj agro-pastoral și biodiversitate, la nivel European au fost identificate trei tipuri de terenuri agricole cu valoare naturală ridicată, respectiv terenuri caracterizate de întinderi mari de vegetație semi-naturală (intervenție redusă a populației umane), terenuri caracterizate de peisaje de tip mozaic (garduri vii, rânduri de pomi etc.) sau terenuri cu valoare naturală redusă, dar care reprezintă culoare ecologice importante pentru menținerea de habitate și specii rare, zone importante pentru cuibăritul anumitor specii de păsări rare sau pentru păsări migratoare (culturi de cereale).

În România, terenurile cu înaltă valoare naturală pot fi clasificate ținând cont de criteriile propuse de Forumul European pentru Conservarea Naturii și Pastoralism (European Forum for Nature Conservation and Pastoralism) în pajiști naturale și seminaturale din zona montană; livezi tradiționale extensive (fondul vechilor fânețe se conservă aproape în întregime); peisaje mozaicate (pajiști, arbori, arbuști și parcele agricole cu biodiversitatea abundentă); pajiști aflate în vecinătatea pădurilor caracterizate printr-o mare diversitate faunistică (păsări, nevertebrate, mamifere etc.).

Analiza potențialului de afectare a infrastructurii verzi s-a bazat pe utilizarea resurselor CORINE Land Cover, pentru evidențierea situațiilor în care proiectele PT vor ocupa suprafețe de infrastructură verde. Această analiză are ca rol identificarea situațiilor în care proiectele propuse pot conduce la pierderi ale unor suprafețe din infrastructura verde.

Zonele cu infrastructură verde intersectate de proiectele incluse în PT sunt prezentate în harta următoare.



Legendă

- | | | | | |
|---------------------|---------------------|----------------------------|-----------------------------|--------------------|
| — Autostradă | — VO | — Metrou Cluj | Infrastructură verde | — Corpuri de apă |
| — Drum expres | — Căle ferată | — Canal București - Dunăre | — Zone semi-naturale | — Zone antropizate |
| - - Drum transregio | — Tren metropolitan | — Limită SCI | — Zone naturale | |

Figura nr. 7-5 Zonele de infrastructură verde de la nivelul României, în raport cu proiectele PT

Rezultatele acestei analize indică faptul că există mai multe proiecte ce vor conduce la pierderi ale unor zone de infrastructură verde, prin ocuparea unor zone naturale și zone seminaturale. Proiectele care sunt în măsură să afecteze cel mai mult infrastructura verde sunt următoarele:

- Proiecte situate preponderent în zone naturale:
 - VO Râmnicu Vâlcea
 - VO Frasin
 - Tg.Mures (Miercurea Nirajului) - Tg.Neamt
 - VO Câmpulung Moldovenesc
 - VO Târgu Mureș
 - Comarnic - Râșnov
 - VO Gura Humorului
 - VO Fieni
 - VO Resita
 - VO Vatra Dornei
 - CF Predeal - Brașov
- Proiecte situate preponderent în zone seminaturale:
 - VO Văleni
 - DX - Centura Craiova Est (profil 2+2)
 - A1 - Timișoara - Aeroport Traian Vuia/DNCT (2+2)
 - Baia Mare - Satu Mare
 - Buzau - Braila
 - VO Piatra Neamț
 - VO Feldioara
 - A8 - Lețcani Vest - Centura Iași
 - Pașcani - Suceava
 - Timișoara - Moravita
 - VO Sighișoara
 - VO Odobești
 - VO Mangalia
 - Arad - Oradea
 - VO Vaslui
 - VO Hârlau
 - VO Bălești
 - VO Horezu
 - VO Tudor Vladimirescu

- VO Negresti
- Alternativa Techirghiol (A2/A4 - Olimp)
- VO Giurgiu
- VO Tautii Magherus
- VO Zalău
- VO Corabia
- Suceava - Siret
- A1 - Pitesti - Mioveni
- VO Sanmartin/Baile Felix
- VO Dragasani
- VO Buftea
- VO Liești/Ivești
- Bucuresti - Alexandria
- A7 - Suceava - Botosani
- VO Valea lui Mihai
- VO Gheorgheni
- Cristian - Ghimbav
- Ungheni - Iași - Tg. Neamț
- DX4 - Dej - Bistrița
- Cluj-Napoca (Apahida) - Dej
- Alexandria - Craiova
- VO Călărași
- VO Reghin
- A7 - Bacau - Piatra Neamt
- Călărași - Drajna Nouă - A2 (profil 1+1)
- Poarta Salajului - Biharia
- VO Baia Mare
- VO Husi
- DX4 - Jibou - Românași - A3 (profil 2+2)
- VO Sighetu Marmatiei
- Dej - Baia Mare - Halmeu
- VO Sebeș
- Măcin - Tulcea - Constanța (Ovidiu) + drum acces Delta Dunării
- Sibiu - Brașov
- VO Sibiu Sud

- VO Flămânzi
- VO Vidra
- Inel București (Nord) + drumuri radiale
- VO Arad
- Slobozia - Drajna - A2 (profil 2+2)
- VO Ardud
- Craiova - Filiași - Drobeta Tr. Severin
- A1 - Găești - Târgoviște - Ploiești - A3
- Brașov - Bacău și ByPass Brașov Nord
- VO Miercurea Ciuc
- Drobeta Tr. Severin - Caransebeș - Lugoj
- VO Viziru
- VO Băbeni
- A4 Cumpăna - DN39 Constanța
- VO Bistrița
- VO Sfantu Gheorghe
- Reșița - Caransebeș - DX2 (profil 1+1)
- VO Bocsa
- VO Pucioasa
- VO Paltinoasa
- VO Cosmesti
- Sibiu - Pitesti
- VO Brad
- VO Bumbesti
- Drum de legătură Tudor Vladimirescu - Galați
- Ploiesti - Comarnic
- VO Resita
- VO Mediaș
- VO Botoșani
- Miercurea Ciuc - Sf. Gheorghe - Chichiș - A13 (profil 1+1)
- Centura Metropolitană Cluj-Napoca (Gilău - A3 - Cluj-Napoca - Apahida - DX4) (profil 2+2)
- Vâlcele - Cluj-Napoca (Apahida)
- VO Slobozia
- VO Curtea de Arges
- A1 - Titu - Baldana**

- VO Vatra Dornei
- Vaslui - Iași - A8 (profil 1+1)
- VO Sângeorz-Băi
- CF Timișoara – Stamura Moravița
- CF București – Craiova
- CF Focșani – Roman

Analiza intersecțiilor siturilor Natura 2000

Analiza intersecțiilor proiectelor de infrastructură cu siturile Natura 2000 s-a bazat pe datele public disponibile privind distribuția siturilor. Rezultatele acestei analize evidențiază situațiile unde, la nivel de proiect, este necesară analiza atentă a potențialelor impacturi pe care proiectele le pot avea asupra obiectivelor de conservare ale acestor situri. Este necesar a fi menționat că această listă nu poate fi utilizată pentru stabilirea necesității realizării evaluării adecvate pentru proiecte. Având în vedere că pot exista proiecte care nu intersectează limitele siturilor dar care pot produce efecte la distanță, pentru stabilirea necesității realizării evaluării adecvate trebuie realizată o analiză detaliată la nivel de proiect, pe baza mai multor criterii specifice (zonă de influență, mobilitatea speciilor, conectivitate ecologică, etc.).

Harta următoare prezintă amplasarea proiectelor PT în raport cu siturile Natura 2000.

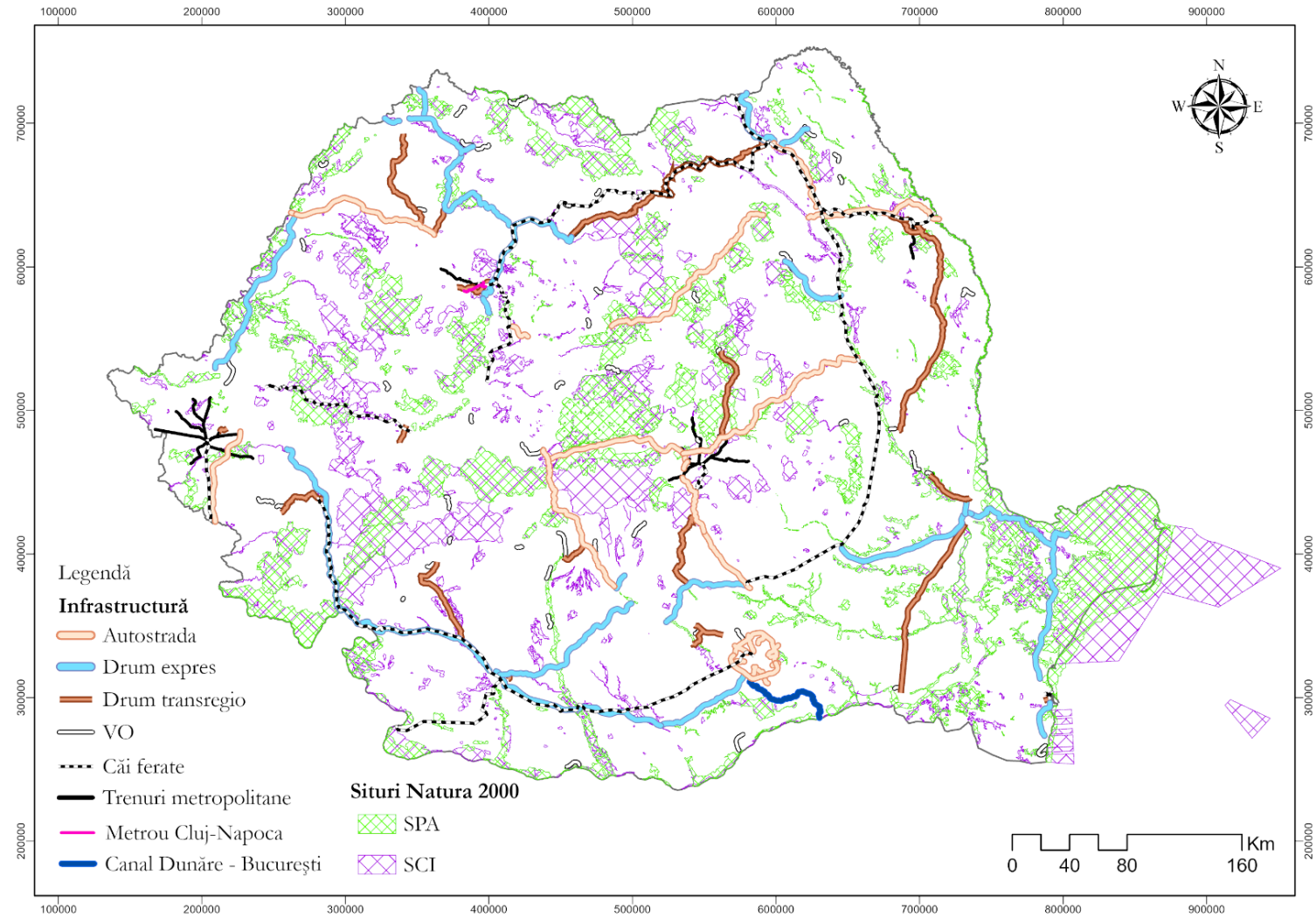


Figura nr. 7-6 Amplasarea proiectelor de infrastructură în raport cu siturile Natura 2000

Proiectele care intersectează situri Natura 2000 sunt următoarele:

- Autostrada Braşov - Bacău și ByPass Braşov Nord
- Autostrada Comarnic - Râşnov
- Autostrada Inel Bucureşti (Nord) + drumuri radiale
- Autostrada Poarta Salajului - Biharia
- Autostrada Sibiu - Braşov
- Autostrada Sibiu - Pitesti
- Autostrada Tg.Mures (Miercurea Nirajului) - Tg.Neamt
- Autostrada Timișoara - Moravita
- Autostrada Ungheni - Iași - Tg. Neamț
- Drumul expres A1 - Găești - Târgoviște - Ploiești - A3
- Drumul expres Alexandria - Craiova
- Drumul expres Alternativa Techirghiol (A2/A4 - Olimp)
- Drumul expres Arad - Oradea
- Drumul expres Baia Mare - Satu Mare
- Drumul expres Cluj-Napoca (Apahida) - Dej
- Drumul expres Craiova - Filiași - Drobeta Tr. Severin
- Drumul expres Craiova - Pitești
- Drumul expres Dej - Baia Mare - Halmeu
- Drumul expres Drobeta Tr. Severin - Caransebeș - Lugoj
- Drumul expres DX4 - Dej - Bistrița
- Drumul expres Măcin - Tulcea - Constanța (Ovidiu) + drum acces Delta Dunării
- Drumul transregio A1 - Titu - Baldana**
- Drumul transregio A7 - Suceava - Bistrița
- Drumul transregio Tudor Vladimirescu - Galați
- Drumul transregio DX 9 - Târgoviște - Sinaia - A3
- Drumul transregio Miercurea Ciuc - Sf. Gheorghe - Chichiș - A13 (profil 1+1)
- Drumul transregio Slobozia - Drajna - A2 (profil 2+2)
- Drumul transregio Tg. Jiu - Filiași - DX2 (profil 2+2)
- Drumul transregio Vaslui - Iași - A8 (profil 1+1)
- VO Băbeni
- VO Câmpulung Moldovenesc
- VO Curtea de Arges
- VO Feldioara
- VO Gheorgheni
- VO Liești/Ivești
- VO Mangalia
- VO Miercurea Ciuc
- VO Nasaud
- VO Reghin
- VO Sanmartin/Baile Felix
- VO Sighetu Marmatiei
- VO Sighișoara
- VO Slobozia
- VO Târgu Mureș
- CF București - Craiova
- CF Câmpia Turzii - Apahida (Cluj-Napoca)
- CF Craiova - Calafat
- CF Craiova - Dr.Tr.Severin – Caransebeș
- CF Focșani – Roman

- CF Pașcani - Iași - Ungheni
- CF Ploiești – Focșani
- CF Timișoara - Stămora Moravița

Analiza intersecțiilor ariilor naturale protejate de interes național și internațional

Analiza intersecțiilor cu ariile naturale protejate de interes național a avut în vedere identificarea proiectelor care intersectează acest tip de arii protejate, în vederea stabilirii listei de proiecte ce este în măsură să le afecteze. Harta următoare prezintă ampalsarea proiectelor PT în raport cu ariile naturale protejate de interes național.

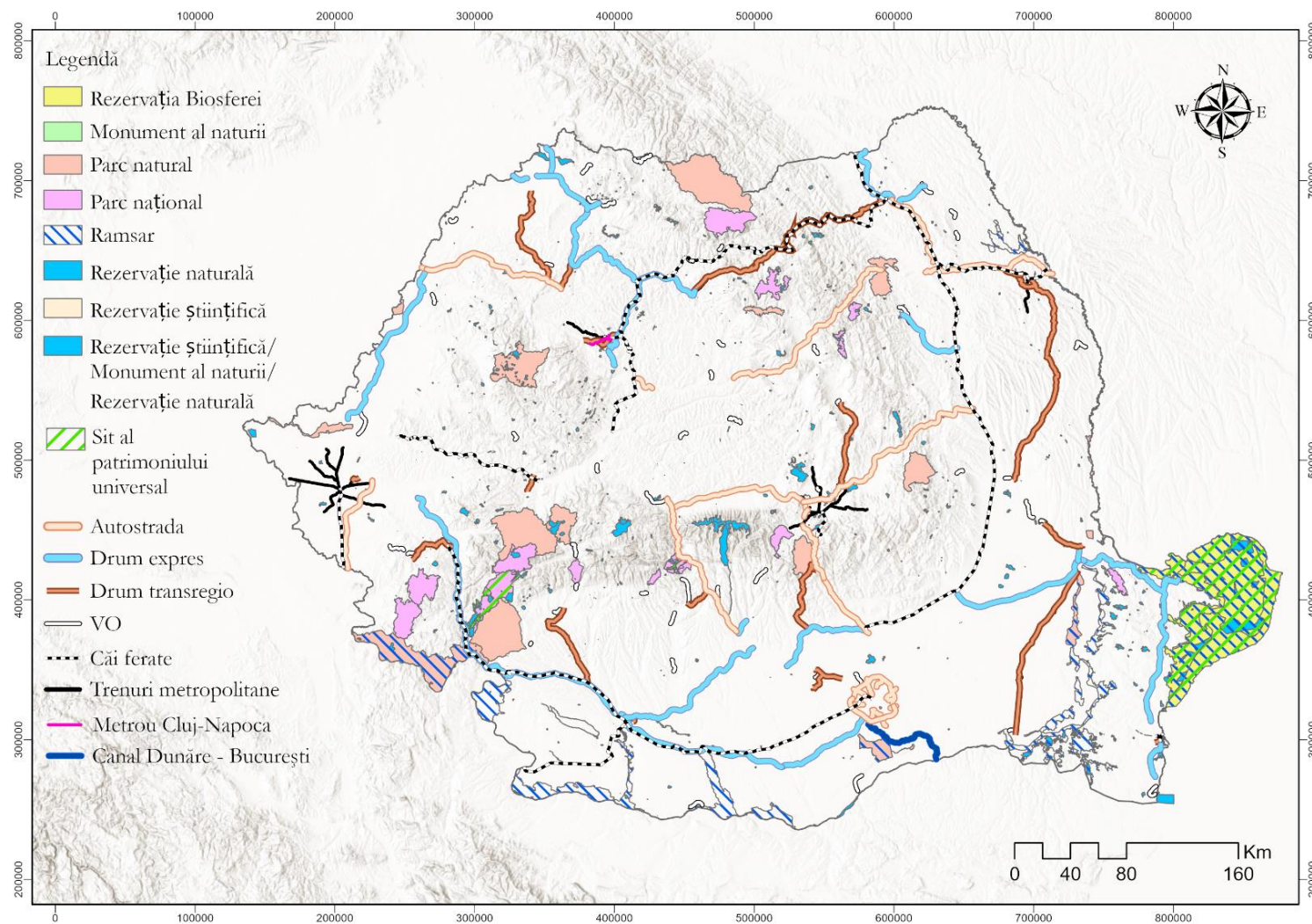


Figura nr. 7-7 Amplasarea proiectelor din PT în raport cu arile naturale protejate de interes național

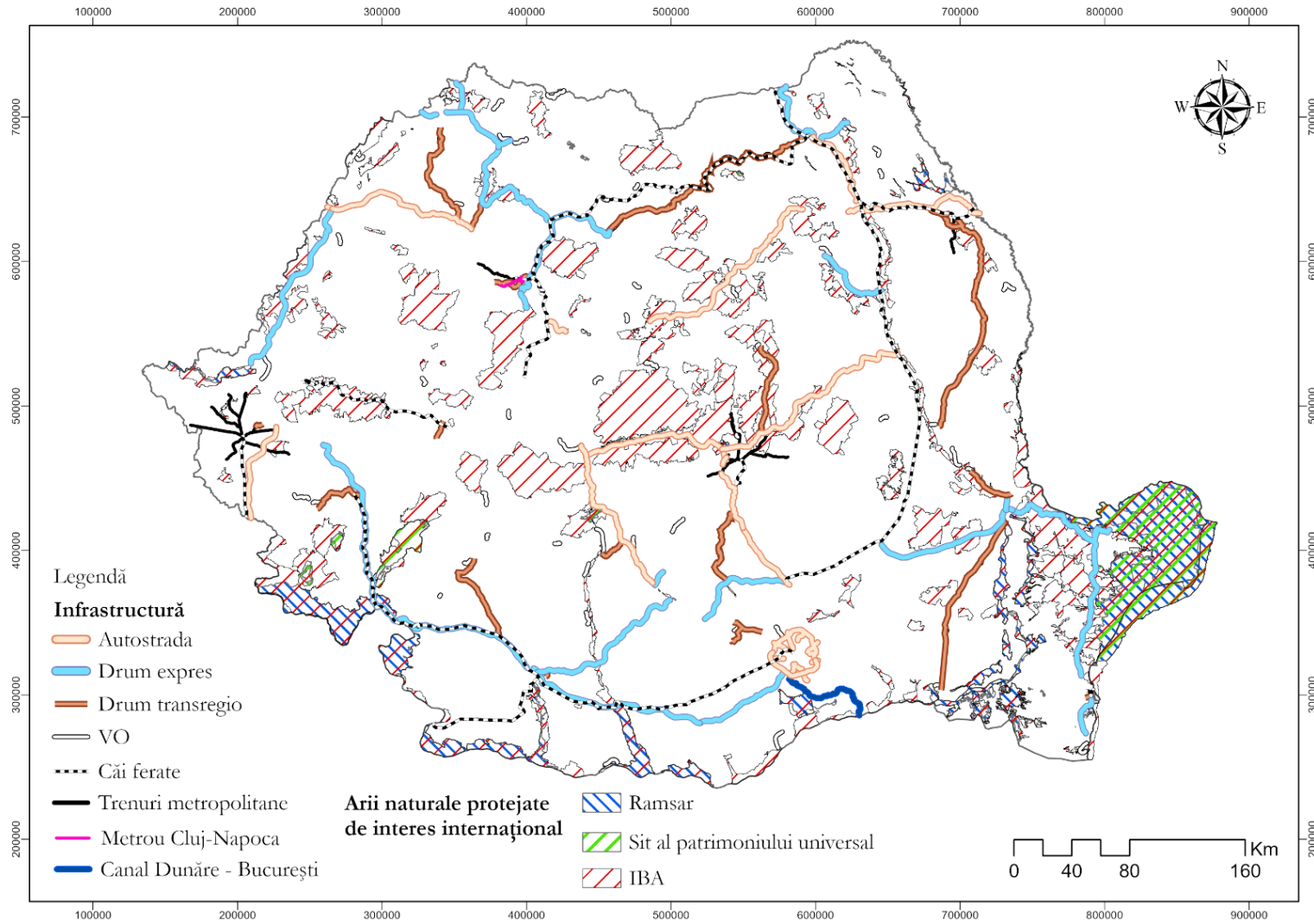


Figura nr. 7-8 Amplasarea proiectelor din PT în raport cu ariile naturale protejate de interes internațional

Tabelele următoare prezintă identificarea proiectelor care intersectează diferite arii naturale protejate de interes național sau internațional. Această listă evidențiază situațiile în care evaluarea la nivel de proiect va trebui să se concentreze pe analiza potențialelor pierderi de habitat din aceste zone foarte sensibile.

Tabelul nr. 7-4 Tipurile de arii protejate de interes național și internațional intersectate de proiectele de infrastructură

Tip proiect	Parc Național	Parc Natural	Rezervația Biosferei	Rezervație naturală	Sit Ramsar	IBA	Situri UNESCO
Autostrada							
Sibiu - Pitesti	X			X		X	
Tg.Mures (Miercurea Nirajului) - Tg.Neamt		X		X		X	
Ungheni - Iași - Tg. Neamț				X			
Drum expres							
Alternativa Techirghiol (A2/A4 - Olimp)				X			
Dej - Baia Mare - Halmeu				X		X	
Drobeta Tr. Severin - Caransebeș - Lugoj		X		X	X	X	X
Măcin - Tulcea - Constanța (Ovidiu) + drum acces Delta Dunării			X	X	X	X	X
Pitești - Craiova				X		X	
Drum transregio							
A7 - Suceava - Bistrița				X			
DX 9 - Târgoviște - Sinaia - A3		X		X			
VO							
VO Mangalia				X		X	
Căi ferate							
Apahida - Ilva Mică							
București - Craiova					X	X	X
Câmpia Turzii - Apahida (Cluj-Napoca)							
Craiova - Calafat							
Craiova - Dr.Tr.Severin - Caransebeș		X		X	X	X	X
Dărmănești - Vicșani Frontieră							
Focșani - Roman						X	
Ilva Mică - Suceava							
Pașcani - Iași - Ungheni				X			
Ploiești - Focșani							
Predeal - Brașov							
Teiuș - Câmpia Turzii							
Timișoara - Stamora Moravița							
Simeria – km 614							X
Canal București - Dunăre							
Canal București - Dunăre		X					

Analiza riscului de afectare a fondului forestier și pădurilor virgine

Această analiză a avut ca rol identificarea, pentru fiecare proiect în parte, a riscului de afectare a zonelor împădurite. Amplasarea proiectelor a fost suprapusă cu zonele forestiere și a fost estimat procentul din traseul fiecărui proiect ce intersectează aceste zone, putând conduce astfel la defrișarea unor zone împădurite. Harta următoare prezintă zonele de suprapunere dintre proiectele incluse în PT și zonele forestiere.

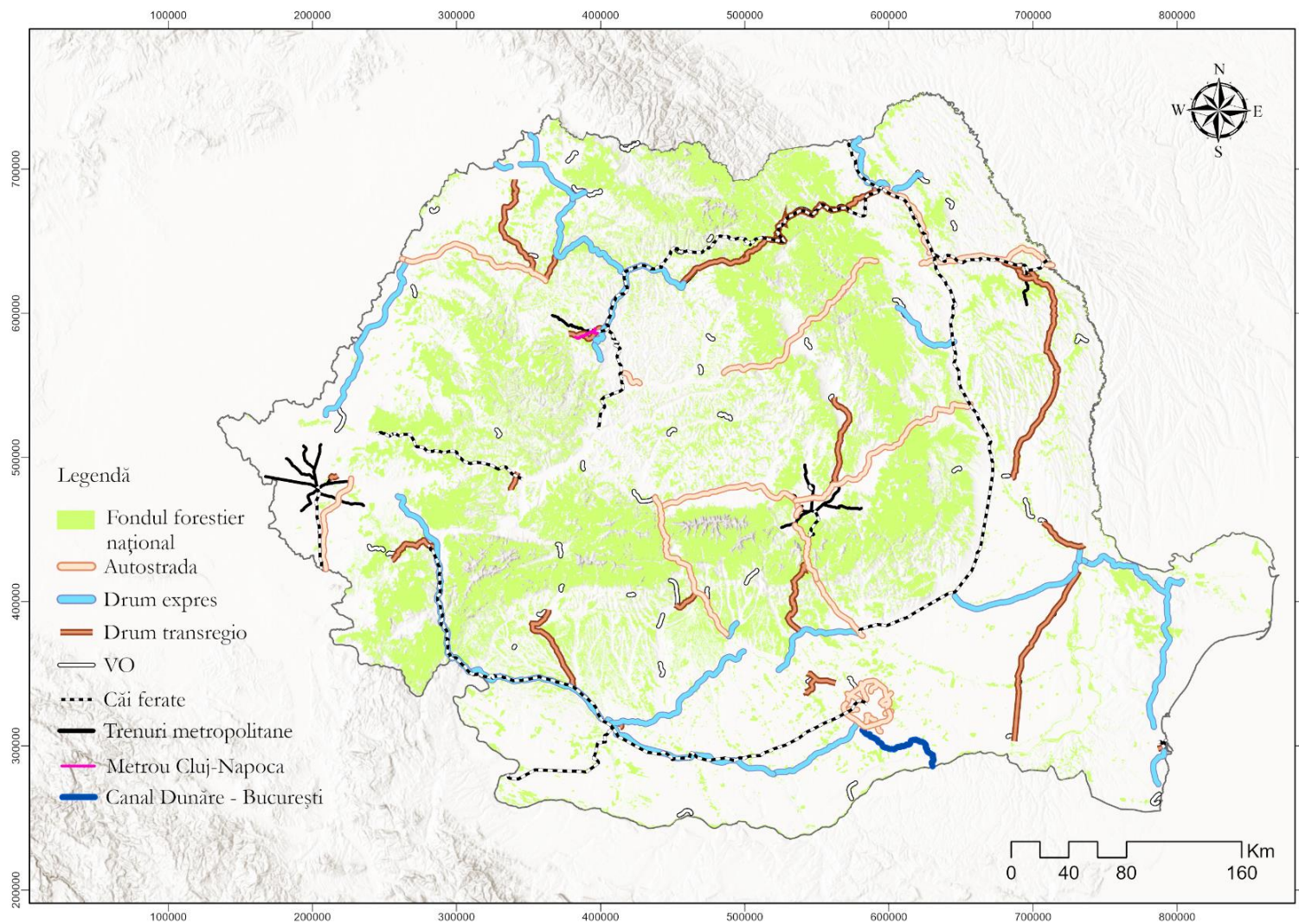


Figura nr. 7-9 Suprapunerea dintre proiectele PT și zonele forestiere

Din punct de vedere al suprafețelor potențial a fi afectate, proiectele cu procentul cel mai mare de traversare prin zone forestiere sunt:

- Autostrada Comarnic – Râșnov;
- Autostrada Tg.Mures (Miercurea Nirajului) - Tg.Neamt;
- Autostrada Sibiu – Pitesti;
- Autostrada Brașov - Bacău și ByPass Brașov Nord;
- Autostrada Vâlcele - Cluj-Napoca (Apahida);
- Drumul expres Drobeta Tr. Severin - Caransebeș – Lugoj;
- Drumul transregio DX 9 - Târgoviște - Sinaia - A3;
- Drumul transregio Centura Metropolitană Cluj-Napoca (Gilău - A3 - Cluj-Napoca - Apahida - DX4) (profil 2+2);
- VO Câmpulung Moldovenesc;
- VO Râmnicu Vâlcea;
- VO Târgu Mureș;
- VO Frasin;
- VO Bocsa;
- VO Slobozia;
- VO Vatra Dornei
- CF Simeria – km 614.

În ceea ce privește pădurile virgine și cvasivirgine, analiza s-a realizat pe baza datelor și informațiilor public disponibile pe site-urile instituțiilor din România.

Pădurea virgină este definită ca acea pădure care s-a format și dezvoltat exclusiv sub acțiunea factorilor naturali și în care procesele ecosistemice în dinamica lor, se produc fără nicio influență antropică directă sau indirectă. Pădurea cvasivirgină este pădurea virgină din trecut, care, între timp, a suferit modificări antropice observabile, ne semnificative asupra structurii, stațiunii și proceselor ecosistemice.

La data de 30 august 2022, în a 13-a ediție a Catalogului pădurilor virgine și cvasivirgine este înscrisă o suprafață totală de 71077 ha, din care 8579 ha păduri virgine și 62497 ha păduri cvasivirgine (Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor).

Harta următoare prezintă zonele cu păduri virgine și cvasivirgine din România, în raport cu proiectele de infrastructură incluse în PT.

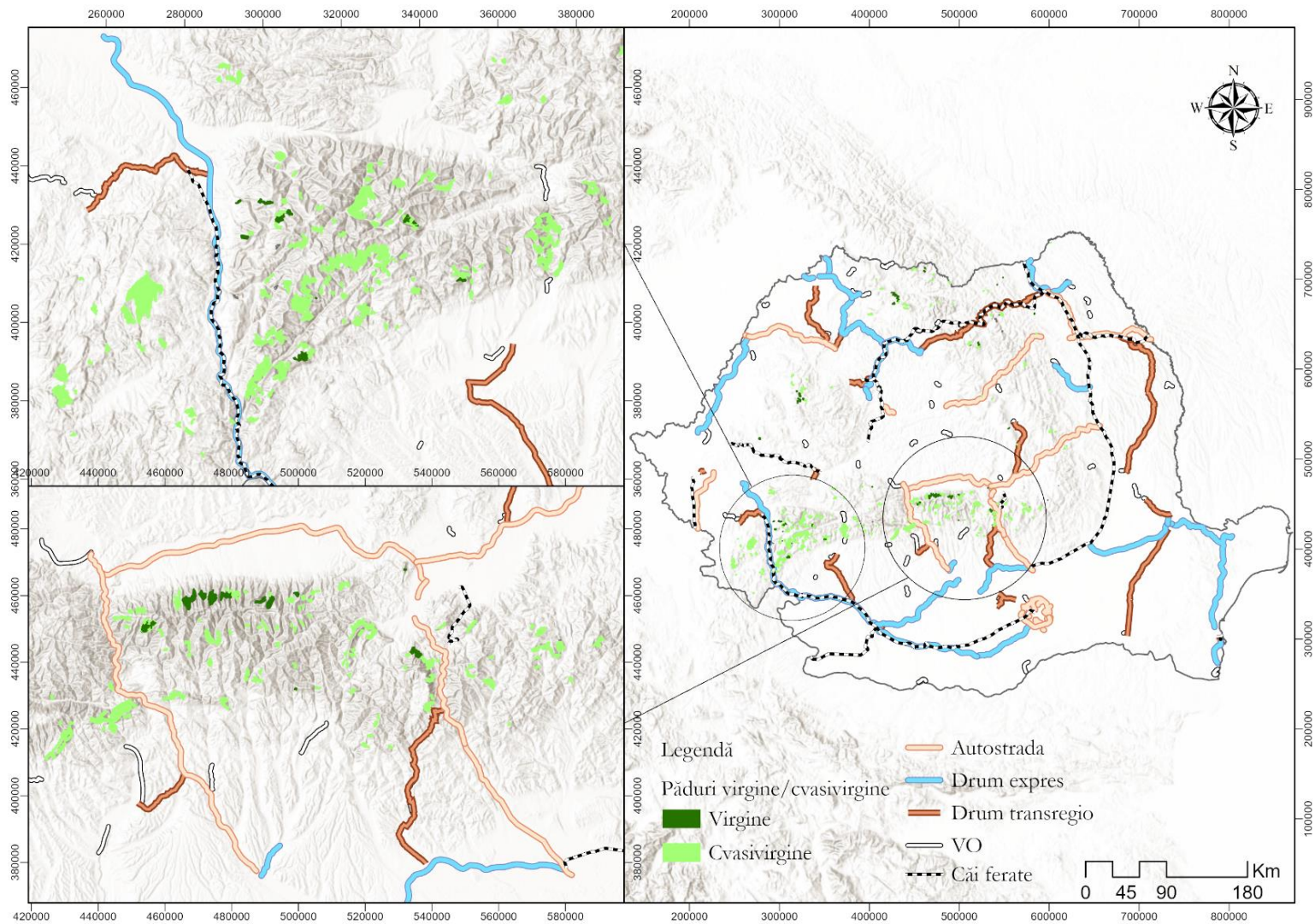


Figura nr. 7-10 Amplasarea pădurilor virgine și cvasivirgine în raport cu proiectele incluse în PT

Din analiza spațială, rezultă că unele proiecte de infrastructură din Programul Transporturi (Drum expres sector Drobeta Tr. Severin - Caransebeș – Lugoj, cale ferată sector Craiova – Drobeta Turnu Severin – Caransebeș, Autostrada Sibiu – Pitești, ș.a.), se află la o distanță cuprinsă între 600 – 1300m distanță, fără să intersecteze limita pădurilor virgine și cvasivirgine. Având în vedere distanța mare dintre proiectele propuse și aceste zone, este considerat improbabil ca proiectele să conducă la apariția unor efecte semnificative asupra acestor ecosisteme.

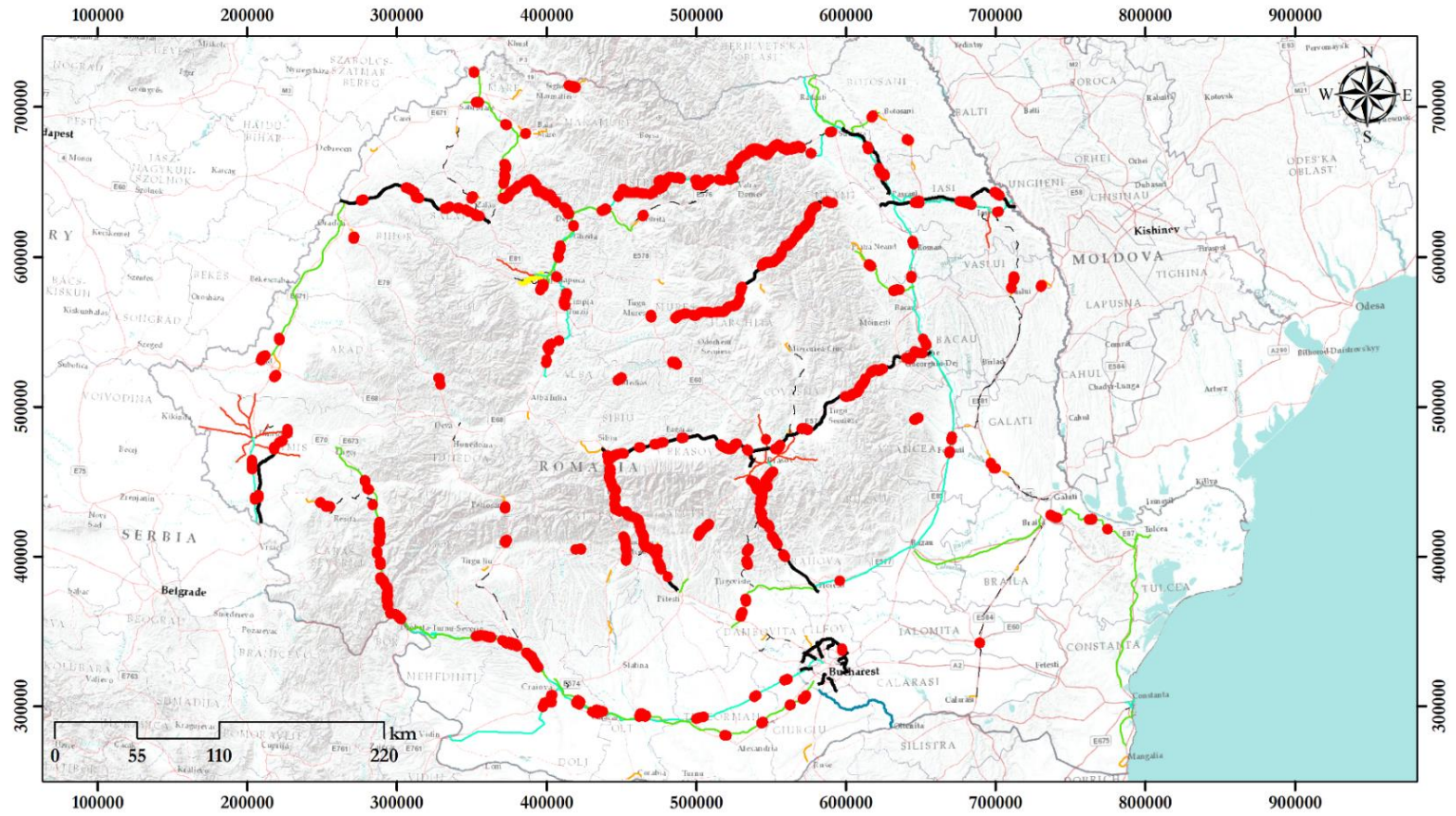
Analiza riscului de afectare a conectivității ecologice și de creștere a riscului de mortalitate

În contextul PT, coridoarele ecologice reprezintă o componentă extrem de importantă, propunerile PT fiind în măsură să afecteze semnificativ funcționalitatea acestor coridoare, prin întreruperea conectivității ecologice a acestora. Analiza conectivității ecologice s-a bazat pe datele disponibile public în diferite proiecte de identificare a coridoarelor ecologice, desfășurate la nivel național și internațional.

Afectarea conectivității ecologice este strâns legată și de creșterea riscului de mortalitate pentru indivizi ai faunei. În situația în care un proiect intersectează o zonă de coridor ecologic, există un risc important ca acel proiect să genereze și victime în rândul indivizilor de faună, în special în acele zone de traversare a coridoarelor. La nivelul strategic al PT nu poate fi realizată o cuantificare exactă a riscului de mortalitate pentru faună, însă poate fi concluzionat că pentru proiectele care intersectează coridoare ecologice există de asemenea un risc de mortalitate pentru faună.

În cadrul proiectului COREHABS au fost identificate coridoare ecologice pentru trei carnivore mari: urs (*Ursus arctos*), lup (*Canis lupus*) și râs (*Lynx lynx.*), ale căror caracteristici ecologice necesită mișcări sezoniere sau non sezoniere de amplitudini mari (de până la 40 de km pe zi). Analiza realizată pentru acest Raport a luat în considerare coridoarele identificate pentru aceste specii, însă și pentru alte specii (ex: specii de nevertebrate, *Lutra lutra*, etc.).

Pentru realizarea cuantificărilor au fost intersectate zonele de coridor ecologic cu zonele proiectelor PT. Acestea sunt evidențiate în harta de mai jos.



Legendă

- Zone de coridor intersectate de proiectele PT
- Autostradă
- Drum expres
- Drum transregio
- VO
- Cale ferată
- Tren metropolitan
- Metrou Cluj
- Canal București - Dunăre

Figura nr. 7-11 Zonele de coridor ecologic intersectate de proiectele de infrastructură incluse în PT

Rezultatele acestei analize indică faptul că următoarele proiecte propuse prin PT sunt în măsură să afecteze conectivitatea ecologică de la nivelul României:

- Autostrada Târgu Mureș (Miercurea Nirajului) – Târgu Neamț;
- Autostrada Sibiu – Pitești;
- Autostrada Comarnic – Râșnov;
- Autostrada Brașov – Bacău;
- Autostrada Sibiu – Brașov;
- Autostrada Comarnic – Râșnov
- Drumul expres Drobeta Tr. Severin - Caransebeș – Lugoj
- Dej - Baia Mare – Halmeu;
- VO Câmpulung Moldovenesc;
- VO Râmnicu Vâlcea;
- VO Câmpulung;
- VO Gura Humorului
- VO Vatra Dornei
- VO Bumbești
- CF Ilva Mică – Suceava;
- Craiova – Dr. Tr. Severin – Caransebeș

Proiectele propuse prin PT pot de asemenea afecta coridoare ecologice acvatice, ca urmare a intersectării corpurilor de apă. Proiectele care intersectează corpurile de apă și sunt în măsură să afecteze conectivitatea longitudinală sunt prezentate în secțiunea 7.2.6.4 a prezentului Raport.

Analiza riscului de creștere a nivelului de zgomot

Analiza nivelului de zgomot în raport cu proiectele PT s-a bazat pe datele spațiale public disponibile pe site-ul Agenției Europene de Mediu referitoare la zonele de liniște de la nivel european⁵³. Indexul calculat în această bază de date indică zonele cu potențialul cel mai mare de liniște din Europa.

Aceste date public disponibile au fost procesate în ArcGIS, în raport cu proiectele propuse prin PT, pentru a identifica proiectele care sunt amplasate în zone unde există și alte presiuni ce contribuie la un nivel ridicat al zgomotului.

Această analiză este importantă în contextul contribuției infrastructurii de transport la creșterea nivelului de zgomot, fie din zonele considerate sensibile (zone de liniște ce pot fi afectate semnificativ de un proiect), fie din zonele ce au deja un nivel ridicat de zgomot și unde poate apărea un impact cumulat cu alte presiuni din zonă. Analiza a avut ca scop stabilirea siturilor Natura 2000 potențial a fi afectate de o creștere a nivelului de zgomot ca urmare a implementării proiectelor incluse în PT. Rezultatele acestei analize pot contribui la ghidarea evaluărilor detaliate necesar a fi realizate la nivel de proiect.

Figura următoare prezintă amplasarea proiectelor incluse în PT în raport cu distribuția națională a zonelor de liniște.

⁵³ Datele sunt disponibile la următoarea adresă <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/quiet-areas-in-europe-2>

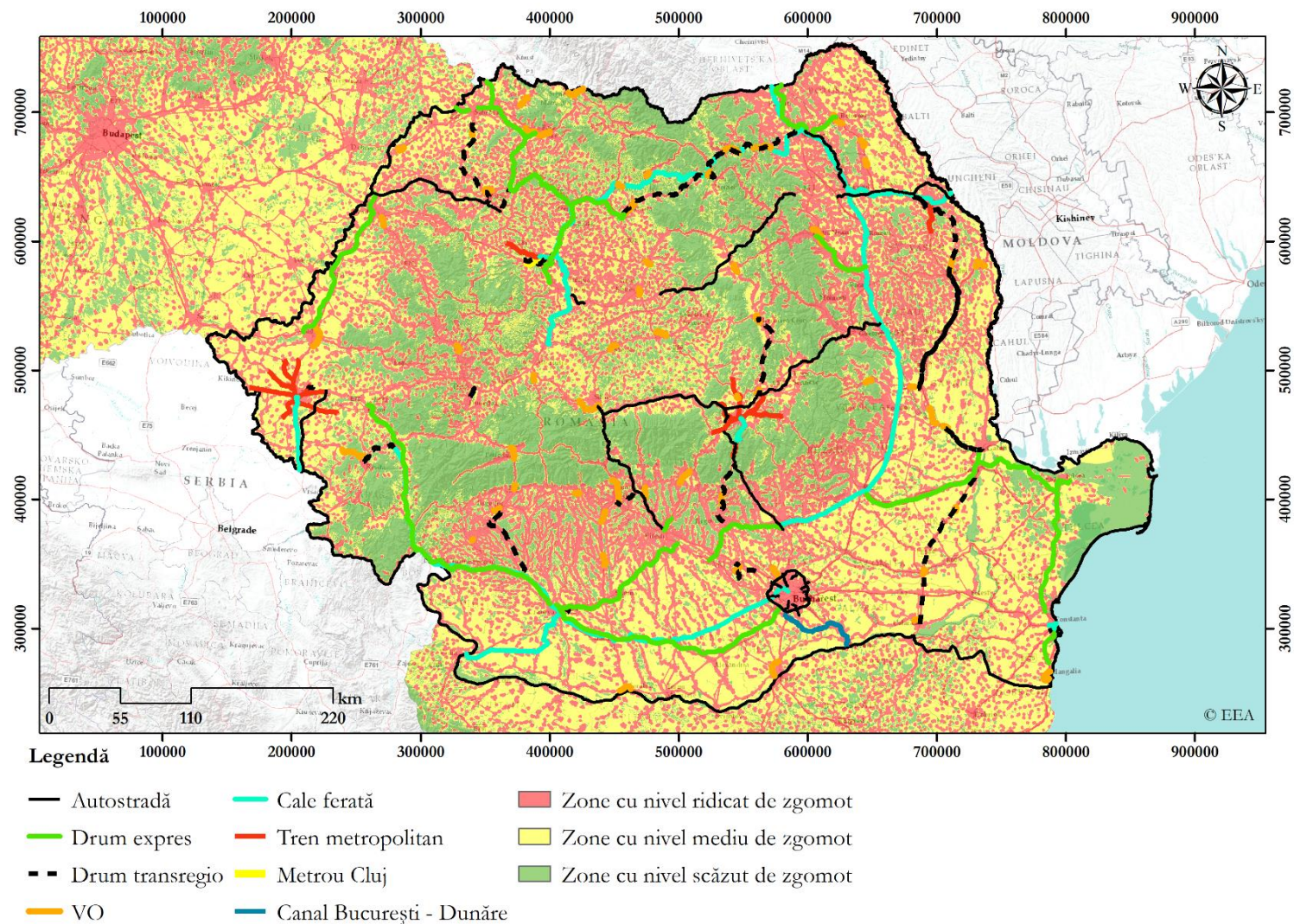


Figura nr. 7-12 Distribuția proiectelor incluse în PT în raport cu zonele de liniște

Rezultatele acestei analize indică faptul că majoritatea proiectelor propuse prin PT sunt situate în zone cu un nivel ridicat de zgomot, existând astfel riscul ca în urma implementării acestora nivelul cumulată al zonei să crească. Este evidențiată astfel necesitatea ca evaluarea impactului la nivel de proiect să ia în considerare și celelalte surse de zgomot din zonă și să prezinte cuantificări și evaluări realizate într-un mod cumulată.

Pe de altă parte, există proiecte ce vor fi amplasate în zone de liniște, unde există un risc mai mare de perturbare a faunei sălbatice. Printre proiectele ce se vor realiza în zone de liniște se numără:

- Autostrada Timișoara - Moravita
- Autostrada Poarta Salajului - Biharia
- Autostrada Ungheni - Iași - Tg. Neamț
- Autostrada Tg.Mures (Miercurea Nirajului) - Tg.Neamt
- Autostrada Brașov - Bacău și ByPass Brașov Nord
- Drumul expres Craiova - Filiași - Drobeta Tr. Severin
- Drumul expres Arad - Oradea
- Drumul expres Dej - Baia Mare - Halmeu
- Drumul expres Alexandria - Craiova
- Drumul transregio A1 - Titu - Baldana**
- CF Arad - Oradea
- VO Târgu Mureș

În tabelul următor sunt prezentate situațiile de intersecție a diferitelor zone de liniște, în raport cu proiectele PT și siturile Natura 2000 potențial afectate.

Tabelul nr. 7-5 Analiza amplasării proiectelor PT în raport cu zonele de liniște de la nivel național

Tip	Nume	Cod Sit Natura 2000	Nume Sit Natura 2000	Zone cu nivel ridicat de zgomot	Zone cu nivel mediu de zgomot	Zone cu nivel scăzut de zgomot
Autostrada	Sibiu - Pitesti	ROSCI0132	Oltul Mijlociu - Cibin - Hârtibaciu			
	Sibiu - Pitesti	ROSCI0085	Frumoasa			
	Sibiu - Pitesti	ROSCI0046	Cozia			
	Sibiu - Pitesti	ROSCI0122	Munții Făgăraș			
	Timișoara - Moravita	ROSCI0109	Lunca Timișului			
	Inel București (Nord) + drumuri radiale	ROSCI0308	Lacul și Pădurea Cernica			
	Comarnic - Râșnov	ROSCI0013	Bucegi			
	Poarta Salajului - Biharia	ROSCI0347	Pajiștea Fegernic			
	Poarta Salajului - Biharia	ROSCI0322	Muntele Șes			
	Ungheni - Iași - Tg. Neamț	ROSCI0265	Valea lui David			
	Ungheni - Iași - Tg. Neamț	ROSCI0213	Râul Prut			
	Ungheni - Iași - Tg. Neamț	ROSCI0378	Râul Siret între Pașcani și Roman			
	Ungheni - Iași - Tg. Neamț	ROSCI0221	Sărăturile din Valea Ilenei			
	Sibiu - Brașov	ROSCI0132	Oltul Mijlociu - Cibin - Hârtibaciu			
	Sibiu - Brașov	ROSCI0304	Hârtibaciu Sud - Vest			
	Sibiu - Brașov	ROSCI0352	Perșani			
	Brașov - Bacău și ByPass Brașov Nord	ROSCI0329	Oltul Superior			
	Tg.Mures (Miercurea Nirajului) - Tg.Neamt	ROSCI0297	ROSCI0297 Dealurile Târnavei Mici - Bicheș			
	Tg.Mures (Miercurea Nirajului) - Tg.Neamt	ROSCI0270	ROSCI0270 Vânători-Neamț			
	Tg.Mures (Miercurea Nirajului) - Tg.Neamt	ROSCI0279	ROSCI0279 Borzont			

Tip	Nume	Cod Sit Natura 2000	Nume Sit Natura 2000	Zone cu nivel ridicat de zgomot	Zone cu nivel mediu de zgomot	Zone cu nivel scăzut de zgomot
	Braşov - Bacău și ByPass Braşov Nord	ROSCI0130	Oituz - Ojdula			
	Braşov - Bacău și ByPass Braşov Nord	ROSCI0374	Râul Negru			
	Sibiu - Pitesti	ROSPA0043	Frumoasa			
	Sibiu - Pitesti	ROSPA0025	Cozia - Buila - Vânturarița			
	Sibiu - Pitesti	ROSPA0062	Lacurile de acumulare de pe Argeş			
	Timișoara - Moravita	ROSPA0128	Lunca Timișului			
	Inel București (Nord) + drumuri radiale	ROSPA0122	Lacul și Pădurea Cernica			
	Ungheni - Iași - Tg. Neamț	ROSPA0168	Râul Prut			
	Sibiu - Braşov	ROSPA0098	Piemontul Făgăraş			
	Braşov - Bacău și ByPass Braşov Nord	ROSPA0082	Munții Bodoc - Baraolt			
	Tg.Mures (Miercurea Nirajului) - Tg.Neamt	ROSPA0028	ROSPA0028 Dealurile Târnavelor și Valea Nirajului			
	Tg.Mures (Miercurea Nirajului) - Tg.Neamt	ROSPA0107	ROSPA0107 Vânători - Neamț			
	Tg.Mures (Miercurea Nirajului) - Tg.Neamt	ROSPA0033	ROSPA0033 Depresiunea și Munții Giurgeului			
	Tg.Mures (Miercurea Nirajului) - Tg.Neamt	ROSPA0129	ROSPA0129 Masivul Ceahlău			
	Braşov - Bacău și ByPass Braşov Nord	ROSPA0147	Valea Râului Negru			
	Canal	Dunare - Bucuresti (aripa Arges)	ROSCI0043	Comana		
Dunare - Bucuresti (aripa Arges)		ROSPA0022	Comana			
Dunare - Bucuresti (aripa Arges)		ROSPA0038	Dunăre - Oltenița			
Centralizare electronică	Timișoara - Stamora Moravița	ROSCI0109	Lunca Timișului			
	Timișoara - Stamora Moravița	ROSPA0128	Lunca Timișului			
Drum expres	Craiova - Filiași - Drobeta Tr. Severin	ROSCI0045	Coridorul Jiului			
	Craiova - Filiași - Drobeta Tr. Severin	ROSCI0366	Râul Motru			
	Drobeta Tr. Severin - Caransebeș - Lugoj	ROSCI0385	Râul Timiș între Rusca și Prisaca			
	Drobeta Tr. Severin - Caransebeș - Lugoj	ROSCI0069	Domogled - Valea Cernei			
	Drobeta Tr. Severin - Caransebeș - Lugoj	ROSCI0206	Porțile de Fier			
	Drobeta Tr. Severin - Caransebeș - Lugoj	ROSCI0284	Cheile Teregovei			
	Măcin - Tulcea - Constanța (Ovidiu) + drum acces Delta Dunării	ROSCI0201	Podișul Nord Dobrogean			
	Măcin - Tulcea - Constanța (Ovidiu) + drum acces Delta Dunării	ROSCI0065	Delta Dunării			
	A1 - Găești - Târgoviște - Ploiești - A3	ROSCI0106	Lunca Mijlocie a Argeșului			
	Arad - Oradea	ROSCI0049	Crișul Negru			
	Arad - Oradea	ROSCI0048	Crișul Alb			
	Arad - Oradea	ROSCI0231	Nădab - Socodor - Vârșad			

Tip	Nume	Cod Sit Natura 2000	Nume Sit Natura 2000	Zone cu nivel ridicat de zgomot	Zone cu nivel mediu de zgomot	Zone cu nivel scăzut de zgomot
	Arad - Oradea	ROSCI0104	Lunca Inferioară a Crișului Repede			
	Craiova - Pitești	ROSCI0376	Râul Olt între Mărunței și Turnu Măgurele			
	Craiova - Pitești	ROSPA0106	Valea Oltului Inferior			
	Dej - Baia Mare - Halmeu	ROSCI0214	Râul Tur			
	Dej - Baia Mare - Halmeu	ROSCI0435	Someșul între Rona și Țicău			
	Dej - Baia Mare - Halmeu	ROSCI0314	Lozna			
	DX4 - Dej - Bistrița	ROSCI0437	Someșul Mare între Mica și Beclean			
	DX4 - Dej - Bistrița	ROSCI0400	Șieu - Budac			
	Baia Mare - Satu Mare	ROSCI0436	Someșul Inferior			
	Cluj-Napoca (Apahida) - Dej	ROSCI0394	Someșul Mic			
	Alexandria - Craiova	ROSCI0376	Râul Olt între Mărunței și Turnu Măgurele			
	Alexandria - Craiova	ROSCI0386	Râul Vedea			
	Drobeta Tr. Severin - Caransebeș - Lugoj	ROSPA0026	Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier			
	Drobeta Tr. Severin - Caransebeș - Lugoj	ROSPA0080	Munții Almajului - Locvei			
	Măcin - Tulcea - Constanța (Ovidiu) + drum acces Delta Dunării	ROSPA0073	Macin - Niculițel			
	Măcin - Tulcea - Constanța (Ovidiu) + drum acces Delta Dunării	ROSPA0031	Delta Dunării și Complexul Razim - Sinoie			
	Măcin - Tulcea - Constanța (Ovidiu) + drum acces Delta Dunării	ROSPA0091	Pădurea Babadag			
	Măcin - Tulcea - Constanța (Ovidiu) + drum acces Delta Dunării	ROSPA0019	Cheile Dobrogei			
	A1 - Găești - Târgoviște - Ploiești - A3	ROSPA0161	Lunca Mijlocie a Argeșului			
	Arad - Oradea	ROSPA0015	Câmpia Crișului Alb și Crișului Negru			
	Dej - Baia Mare - Halmeu	ROSPA0068	Lunca inferioară a Turului			
	Dej - Baia Mare - Halmeu	ROSPA0114	Cursul Mijlociu al Someșului			
	Alexandria - Craiova	ROSPA0106	Valea Oltului Inferior			
Drum transregio	Tg. Jiu - Filiași - DX2 (profil 2+2)	ROSCI0045	Coridorul Jiului			
	Slobozia - Draja - A2 (profil 2+2)	ROSCI0290	Coridorul Ialomiței			
	DX 9 - Târgoviște - Sinaia - A3	ROSCI0013	Bucegi			
	A1 - Titu - Baldana**	ROSCI0106	Lunca Mijlocie a Argeșului			
	Vaslui - Iași - A8 (profil 1+1)	ROSCI0135	Pădurea Bârnova - Repede			
	Drum de legătură Tudor Vladimirescu - Galați	ROSCI0162	Lunca Siretului Inferior			
	Tudor Vladimirescu - Galati	ROSCI0162	Lunca Siretului Inferior			
	Miercurea Ciuc - Sf. Gheorghe - Chichiș - A13 (profil 1+1)	ROSCI0037	Ciomad - Balványos			
	Miercurea Ciuc - Sf. Gheorghe - Chichiș - A13 (profil 1+1)	ROSCI0323	Munții Ciucului			
	Drum de legătură Tudor Vladimirescu - Galați	ROSCI0360	Râul Bârtad între Zorleni și Gura Gârbăvoțului			
	A7 - Suceava - Bistrița	ROSCI0010	Bistrița Aurie			

Tip	Nume	Cod Sit Natura 2000	Nume Sit Natura 2000	Zone cu nivel ridicat de zgomot	Zone cu nivel mediu de zgomot	Zone cu nivel scăzut de zgomot
	A7 - Suceava - Bistrița	ROSCI0051	Cușma			
	A7 - Suceava - Bistrița	ROSCI0321	Moldova Superioară			
	A7 - Suceava - Bistrița	ROSCI0328	Obcinele Bucovinei			
	Slobozia - Drajna - A2 (profil 2+2)	ROSPA0152	Coridorul Ialomiței			
	A1 - Titu - Baldana**	ROSPA0161	Lunca Mijlocie a Argeșului			
	Vaslui - Iași - A8 (profil 1+1)	ROSPA0092	Pădurea Bârnova			
	Vaslui - Iași - A8 (profil 1+1)	ROSPA0096	Pădurea Miclești			
	Drum de legătură Tudor Vladimirescu - Galați	ROSPA0071	Lunca Siretului Inferior			
	Tudor Vladimirescu - Galati	ROSPA0071	Lunca Siretului Inferior			
	Miercurea Ciuc - Sf. Gheorghe - Chichiș - A13 (profil 1+1)	ROSPA0034	Depresiunea și Munții Ciucului			
	Miercurea Ciuc - Sf. Gheorghe - Chichiș - A13 (profil 1+1)	ROSPA0082	Munții Bodoc - Baraolt			
	Drum de legătură Tudor Vladimirescu - Galați	ROSPA0167	Râul Bârlad între Zorleni și Gura Gârbăvățului			
Metropolitan	Timisoara - Buzias	ROSCI0109	Lunca Timișului			
	Timisoara - Voiteni	ROSCI0109	Lunca Timișului			
	Timisoara - Vinga	ROSCI0277	Becicherecu Mic			
	Timisoara - Vinga	ROSCI0402	Valea din Sănandrei			
	Santandrei - Chinezu - Gelu	ROSCI0115	Mlaștina Satchinez			
	Brasov - Bod - Feldioara - Apata	ROSCI0329	Oltul Superior			
	Brasov - Tiusu de Sus	ROSCI0013	Bucegi			
	Brasov - Tiusu de Sus	ROSCI0195	Piatra Mare			
	Brasov - Tiusu de Sus	ROSCI0207	Postăvarul			
	Brasov - Ghimbav - Codela - Vladeni	ROSCI0329	Oltul Superior			
	Brasov - Prejmer - Sf. Gheorghe	ROSCI0170	Pădurea și Mlaștinile eutrofe de la Prejmer			
	Cluj Napoca - Apahida - Cojocna - Boju	ROSCI0238	Suatu - Cojocna - Crairât			
	Iasi - Nicolina - Ciurea - Barnova - Scanteia	ROSCI0135	Pădurea Bârnova - Repede			
	Timisoara - Buzias	ROSPA0128	Lunca Timișului			
	Timisoara Nord - Peciu Nou	ROSPA0144	Uivar - Dinaș			
	Timisoara - Voiteni	ROSPA0128	Lunca Timișului			
	Santandrei - Chinezu - Gelu	ROSPA0078	Mlaștina Satchinez			
	Brasov - Bod - Feldioara - Apata	ROSPA0037	Dumbrăvița - Rotbav - Măgura Codlei			
	Brasov - Ghimbav - Codela - Vladeni	ROSPA0037	Dumbrăvița - Rotbav - Măgura Codlei			
	Iasi - Letcani - Podul Ilioarei - Tg, Frumos	ROSPA0150	Acumulările Sârca - Podu Iloaiei			
Modernizare	Ploiești - Focșani	ROSCI0103	Lunca Buzăului			
	Predeal - Brașov	ROSCI0195	Piatra Mare			
	Predeal - Brașov	ROSCI0207	Postăvarul			
	Teiuș - Câmpia Turzii	ROSCI0301	Bogata			
	Teiuș - Câmpia Turzii	ROSCI0313	Confluența Mureș cu Arieș			
	Câmpia Turzii - Apahida (Cluj-Napoca)	ROSCI0238	Suatu - Cojocna - Crairât			
	București - Craiova	ROSCI0376	Râul Olt între Mărunței și Turnu Măgurele			

Tip	Nume	Cod Sit Natura 2000	Nume Sit Natura 2000	Zone cu nivel ridicat de zgomot	Zone cu nivel mediu de zgomot	Zone cu nivel scăzut de zgomot
	București - Craiova	ROSCI0386	Râul Vedea			
	Ilva Mică - Suceava	ROSCI0232	Someșul Mare Superior			
	Apahida - Ilva Mică	ROSCI0232	Someșul Mare Superior			
	Apahida - Ilva Mică	ROSCI0393	Someșul Mare			
	Apahida - Ilva Mică	ROSCI0400	Șieu - Budac			
	Apahida - Ilva Mică	ROSCI0437	Someșul Mare între Mica și Beclean			
	Focșani - Roman	ROSCI0162	Lunca Siretului Inferior			
	Focșani - Roman	ROSCI0364	ROSCI0364 Râul Moldova între Tupilați și Roman			
	Ilva Mică - Suceava	ROSCI0010	Bistrița Aurie			
	Ilva Mică - Suceava	ROSCI0101	Larion			
	Ilva Mică - Suceava	ROSCI0321	Moldova Superioară			
	Ilva Mică - Suceava	ROSCI0328	Obcinele Bucovinei			
	Câmpia Turzii - Apahida (Cluj-Napoca)	ROSPA0113	Cânepiști			
	București - Craiova	ROSPA0106	Valea Oltului Inferior			
	Ploiești - Focșani	ROSPA0160	Lunca Buzăului			
Focșani - Roman	ROSPA0071	Lunca Siretului Inferior				
Modernizare și dublare parțial	Craiova - Dr.Tr.Severin - Caransebeș	ROSCI0045	Coridorul Jiului			
	Craiova - Dr.Tr.Severin - Caransebeș	ROSCI0069	Domogled - Valea Cernei			
	Craiova - Dr.Tr.Severin - Caransebeș	ROSCI0206	Porțile de Fier			
	Craiova - Dr.Tr.Severin - Caransebeș	ROSCI0284	Cheile Teregovei			
	Craiova - Dr.Tr.Severin - Caransebeș	ROSCI0366	Râul Motru			
	Craiova - Dr.Tr.Severin - Caransebeș	ROSCI0385	Râul Timiș între Rusca și Prisaca			
	Craiova - Dr.Tr.Severin - Caransebeș	ROSPA0026	Cursul Dunării - Baziaș - Porțile de Fier			
	Craiova - Dr.Tr.Severin - Caransebeș	ROSPA0080	Munții Almajului - Locvei			
Modernizare și electrificare	Craiova - Calafat	ROSCI0045	Coridorul Jiului			
	Timișoara - Stamora Moravița	ROSCI0109	Lunca Timișului			
	Dărmănești - Vicșani Frontieră	ROSCI0379	Râul Suceava			
	Craiova - Calafat	ROSPA0154	Galicea Mare - Băilești			
	Timișoara - Stamora Moravița	ROSPA0128	Lunca Timișului			
Quick Wins	București - Craiova	ROSCI0376	Râul Olt între Mărunței și Turnu Măgurele			
	București - Craiova	ROSCI0386	Râul Vedea			
	Arad - Oradea	ROSCI0025	Cefa			
	Arad - Oradea	ROSCI0049	Crișul Negru			
	Arad - Oradea	ROSCI0231	Nădab - Socodor - Vârșad			
	Arad - Oradea	ROSPA0015	Câmpia Crișului Alb și Crișului Negru			
	Arad - Oradea	ROSPA0097	Pescăria Cefa - Pădurea Rădvani			
	București - Craiova	ROSPA0106	Valea Oltului Inferior			
Reînnoire	Arad - Oradea	ROSCI0025	Cefa			
	Arad - Oradea	ROSCI0049	Crișul Negru			
	Arad - Oradea	ROSCI0231	Nădab - Socodor - Vârșad			

Tip	Nume	Cod Sit Natura 2000	Nume Sit Natura 2000	Zone cu nivel ridicat de zgomot	Zone cu nivel mediu de zgomot	Zone cu nivel scăzut de zgomot
	Arad - Oradea	ROSPA0015	Câmpia Crișului Alb și Crișului Negru			
	Arad - Oradea	ROSPA0097	Pescăria Cefa - Pădurea Rădvani			
VO	VO Feldioara	ROSCI0329	Oltul Superior			
	VO Slobozia	ROSCI0290	Coridorul Ialomiței			
	VO Mangalia	ROSCI0191	Peștera Limanu			
	VO Mangalia	ROSCI0157	Pădurea Hagieni - Cotul Văii			
	VO Reghin	ROSCI0369	Râul Mureș între Iernuțeni și Periș			
	VO Sighetu Marmatiei	ROSCI0264	Valea Izei și Dealul Solovan			
	VO Nasaud	ROSCI0232	Someșul Mare Superior			
	VO Sanmartin/Baile Felix	ROSCI0098	Lacul Peșea			
	VO Târgu Mureș	ROSCI0342	ROSCI0342 Pădurea Târgu Mureș			
	VO Miercurea Ciuc	ROSCI0323	Munții Ciucului			
	VO Câmpulung Moldovenesc	ROSCI0321	Moldova Superioară			
	VO Sighișoara	ROSCI0227	Sighișoara - Târnava Mare			
	VO Curtea de Arges	ROSPA0062	Lacurile de acumulare de pe Argeș			
	VO Băbeni	ROSPA0106	Valea Oltului Inferior			
	VO Liești/Ivești	ROSPA0071	Lunca Siretului Inferior			
	VO Slobozia	ROSPA0152	Coridorul Ialomiței			
	VO Mangalia	ROSPA0066	Limanu - Hergheia			
	VO Sighetu Marmatiei	ROSPA0171	Valea Izei și Dealul Solovan			
	VO Miercurea Ciuc	ROSPA0034	Depresiunea și Munții Ciucului			
VO Gheorgheni	ROSPA0033	ROSPA0033 Depresiunea și Munții Giurgeului				
VO Câmpulung Moldovenesc	ROSPA0089	Obcina Feredeului				

În contextul potențiale creșteri a nivelului de zgomot trebuie menționat de asemenea faptul că proiectele de îmbunătățire a navigabilității pot contribui la creșterea nivelului de zgomot subacvatic, în special în zonele marine. Acest efect poate contribui la afectarea siturilor Natura 2000 din mediul marin și a speciilor ce fac obiectul conservării în aceste situri.

Harta următoare prezintă nivelul actual de zgomot subacvatic în zonele marine. Se poate observa că portul Constanța prezintă valori crescute ale zgomotului. Este de așteptat ca în contextul implementării proiectelor PT de îmbunătățire a navigabilității și creștere a capacității, nivelul de zgomot să crească în consecință. Din această cauză este important ca la nivel de proiect, investițiile care se vor adresa zonelor portuare și vor conduce la creșterea nivelului de trafic maritim, să fie supuse evaluării adecvate, iar impactul să fie evaluat și asupra siturilor Natura 2000 desemnate în Marea Neagră.

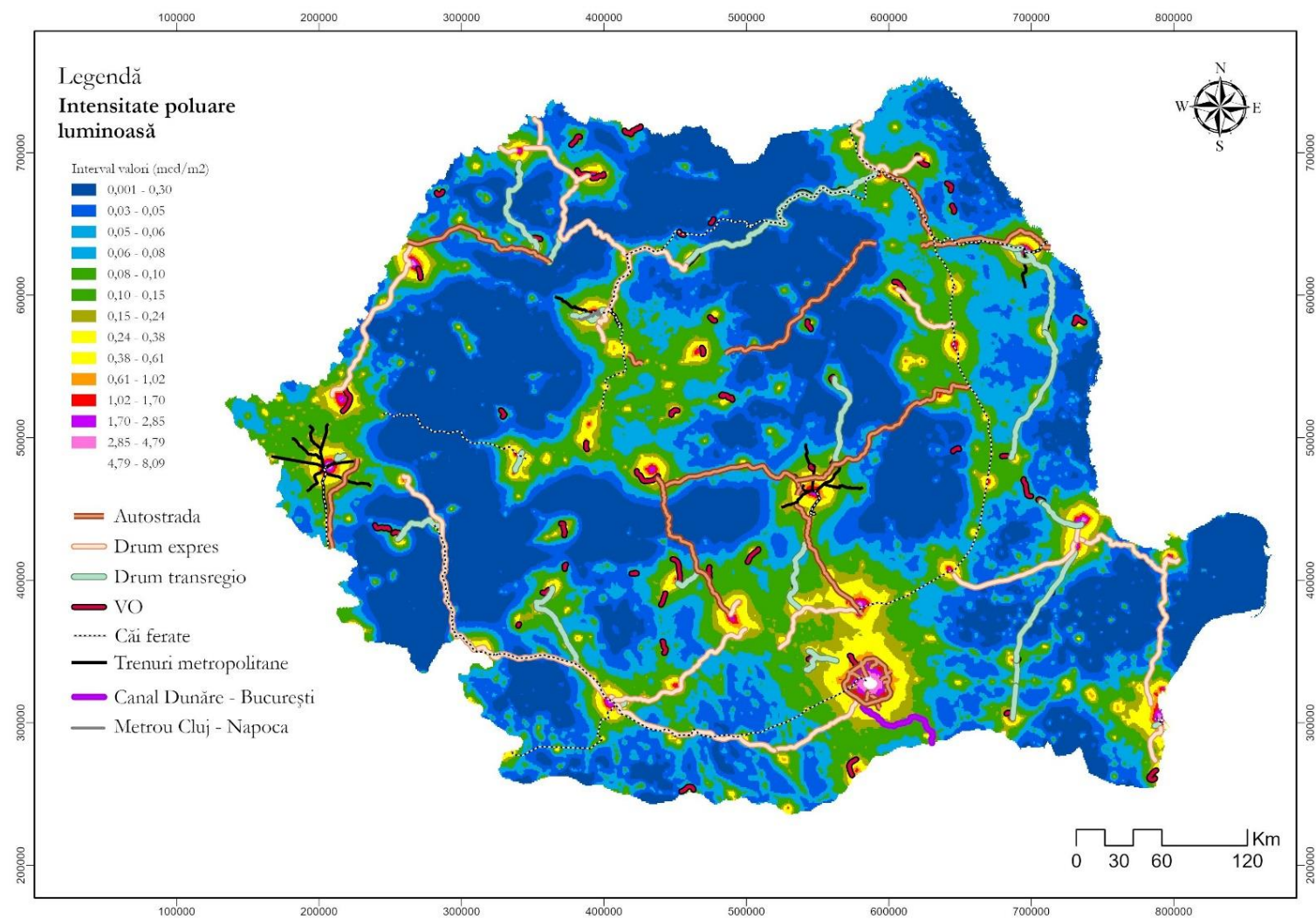


Figura nr. 7-14 Amplasarea proiectelor propuse prin PT în raport cu diferitele zone de luminozitate

Rezultatele indică faptul că următoarele proiecte sunt situate preponderent în zone cu un nivel redus de poluare luminoasă, fiind în măsură să contribuie la afectarea unor zone unde încă se menține un nivel de luminozitate apropiat celui natural:

- Autostrada Tg.Mures (Miercurea Nirajului) - Tg.Neamt;
- Drumul expres Drobeta Tr. Severin - Caransebeș – Lugoj;
- Drumul expres Dej - Baia Mare – Halmeu
- Drumul transregio Reșița - Caransebeș - DX2 (profil 1+1);
- Drumul transregio DX4 - Jibou - Românași - A3 (profil 2+2);
- Drumul transregio A7 - Suceava – Bistrița;
- CF Craiova - Dr.Tr.Severin – Caransebeș;
- CF Ilva Mică – Suceava.

Tabelul următor prezintă detalierea zonelor de poluare luminoasă traversate de diferitele proiecte de infrastructură.

Tabelul nr. 7-6 Proiectele de infrastructură propuse prin PT și zonă de poluare luminoasă în care se află acestea

Proiect	% din lungimea proiectului					
	Foarte ridicat	Ridicat	Moderat	Slab	Foarte slab	Nesemnificativ
Autostrada						
Biharia - Bors	0%	0%	100%	0%	0%	0%
Brașov - Bacău și ByPass Brașov Nord	0%	0%	61%	11%	19%	9%
Campia Turzii - Chetani	0%	0%	100%	0%	0%	0%
Comarnic - Râșnov	0%	0%	100%	0%	0%	0%
Cristian - Ghimbav	0%	0%	100%	0%	0%	0%
Inel București (Nord) + drumuri radiale	20%	77%	3%	0%	0%	0%
Inel București Sud	0%	100%	0%	0%	0%	0%
Pașcani - Suceava	0%	0%	40%	60%	0%	0%
Ploiesti - Comarnic	6%	25%	69%	0%	0%	0%
Poarta Salajului - Biharia	0%	0%	36%	47%	14%	2%
Sibiu - Brașov	0%	0%	45%	55%	0%	0%
Sibiu - Pitesti	0%	2%	45%	11%	28%	14%
Tg.Mures (Miercurea Nirajului) - Tg.Neamt	0%	0%	2%	12%	32%	54%
Timișoara - Moravita	0%	0%	81%	19%	0%	0%
Ungheni - Iași - Tg. Neamț	0%	0%	78%	22%	0%	0%
Drum expres						
A1 - Găești - Târgoviște - Ploiești - A3	0%	9%	91%	0%	0%	0%
A1 - Pitesti - Mioveni	0%	100%	0%	0%	0%	0%
A3 - Tureni	0%	0%	100%	0%	0%	0%
A7 - Bacau - Piatra Neamt	0%	1%	99%	0%	0%	0%
A7 - Suceava - Botosani	0%	3%	97%	0%	0%	0%
Alexandria - Craiova	1%	7%	41%	27%	24%	0%
Alternativa Techirghiol (A2/A4 - Olimp)	0%	21%	79%	0%	0%	0%
Arad - Oradea	0%	9%	63%	13%	15%	0%
Baia Mare - Satu Mare	0%	2%	56%	42%	0%	0%
Brăila - Galați	0%	36%	64%	0%	0%	0%
Bucuresti - Alexandria	0%	3%	66%	25%	6%	0%
Buzau - Braila	0%	8%	40%	32%	20%	0%
Cluj-Napoca (Apahida) - Dej	0%	0%	100%	0%	0%	0%
Craiova - Filiași - Drobeta Tr. Severin	1%	10%	44%	14%	17%	13%
Dej - Baia Mare - Halmeu	0%	0%	16%	33%	24%	28%
Drobeta Tr. Severin - Caransebeș - Lugoj	0%	2%	31%	15%	17%	35%
DX4 - Dej - Bistrița	0%	0%	81%	19%	0%	0%
Măcin - Tulcea - Constanța (Ovidiu) + drum acces Delta Dunării	0%	3%	41%	32%	18%	6%
Pitesti - Craiova Nord	0%	2%	80%	18%	0%	0%
Pod peste Dunăre	0%	72%	28%	0%	0%	0%

Proiect	% din lungimea proiectului					
	Foarte ridicat	Ridicat	Moderat	Slab	Foarte slab	Nesemnificativ
Satu Mare - Oar	0%	5%	95%	0%	0%	0%
Suceava - Siret	0%	0%	92%	8%	0%	0%
Vâlcele - Cluj-Napoca (Apahida)	0%	4%	96%	0%	0%	0%
Drum transregio						
A1 - Timișoara - Aeroport Traian Vuia/DNCT (2+2)	0%	38%	62%	0%	0%	0%
A1 - Titu - Baldana**	0%	0%	100%	0%	0%	0%
A3 - Zalău - Satu Mare - DX4	0%	2%	34%	37%	22%	5%
A4 Cumpăna - DN39 Constanța	0%	100%	0%	0%	0%	0%
A7 - Suceava - Bistrița	0%	2%	38%	22%	11%	26%
A8 - Lețcani Vest - Centura Iași	5%	29%	66%	0%	0%	0%
Brăila - Slobozia	0%	6%	34%	34%	19%	7%
Călărași - Drajna Nouă - A2 (profil 1+1)	0%	6%	59%	35%	0%	0%
Centura Metropolitană Cluj-Napoca (Gilău - A3 - Cluj-Napoca - Apahida - DX4) (profil 2+2)	0%	58%	42%	0%	0%	0%
Drum de legătură Tudor Vladimirescu - Galați	0%	7%	47%	40%	7%	0%
DX - Centura Craiova Est (profil 2+2)	0%	0%	100%	0%	0%	0%
DX 9 - Târgoviște - Sinaia - A3	0%	8%	78%	14%	0%	0%
DX4 - Jibou - Românași - A3 (profil 2+2)	0%	0%	2%	17%	58%	22%
Hunedoara - Sântuhalm - A1 (profil 2+2)	0%	15%	85%	0%	0%	0%
Miercurea Ciuc - Sf. Gheorghe - Chichiș - A13 (profil 1+1)	0%	0%	29%	25%	46%	0%
Reșița - Caransebeș - DX2 (profil 1+1)	0%	2%	40%	11%	16%	31%
Rm. Vâlcea - Tigveni - A1 (profil 2+2, 2+1, 1+1)	0%	0%	100%	0%	0%	0%
Slobozia - Drajna - A2 (profil 2+2)	0%	0%	100%	0%	0%	0%
Tg. Jiu - Filiași - DX2 (profil 2+2)	0%	3%	97%	0%	0%	0%
Tudor Vladimirescu - Galați	0%	7%	46%	40%	7%	0%
Vaslui - Iași - A8 (profil 1+1)	0%	9%	49%	25%	18%	0%
VO						
VO Arad	0%	26%	74%	0%	0%	0%
VO Ardud	0%	0%	97%	3%	0%	0%
VO Băbeni	0%	0%	100%	0%	0%	0%
VO Baia Mare	0%	19%	81%	0%	0%	0%
VO Bălești	0%	0%	100%	0%	0%	0%
VO Bistrița	0%	0%	100%	0%	0%	0%
VO Bocsa	0%	0%	83%	16%	0%	0%
VO Botoșani	0%	0%	100%	0%	0%	0%
VO Brad	0%	0%	100%	0%	0%	0%
VO Buftea	0%	76%	24%	0%	0%	0%
VO Bumbesti	0%	0%	100%	0%	0%	0%
VO Călărași	0%	0%	100%	0%	0%	0%
VO Câmpulung	0%	0%	100%	0%	0%	0%
VO Câmpulung Moldovenesc	0%	0%	97%	3%	0%	0%
VO Corabia	0%	0%	98%	2%	0%	0%
VO Cosmesti	0%	0%	100%	0%	0%	0%
VO Curtea de Arges	0%	0%	100%	0%	0%	0%
VO Dragasani	0%	0%	88%	12%	0%	0%
VO Feldioara	0%	0%	100%	0%	0%	0%
VO Fieni	0%	0%	100%	0%	0%	0%
VO Flămânzi	0%	0%	0%	100%	0%	0%
VO Frasin	0%	0%	69%	31%	0%	0%
VO Gheorgheni	0%	0%	100%	0%	0%	0%
VO Giurgiu	0%	0%	100%	0%	0%	0%
VO Gura Humorului	0%	0%	100%	0%	0%	0%
VO Hârlau	0%	0%	89%	11%	0%	0%
VO Horezu	0%	0%	35%	65%	0%	0%
VO Husi	0%	0%	100%	0%	0%	0%
VO Liești/Ivești	0%	0%	100%	0%	0%	0%
VO Mangalia	0%	7%	93%	0%	0%	0%
VO Mediaș	0%	60%	40%	0%	0%	0%
VO Miercurea Ciuc	0%	0%	100%	0%	0%	0%

Proiect	% din lungimea proiectului					
	Foarte ridicat	Ridicat	Moderat	Slab	Foarte slab	Nesemnificativ
VO Motru	0%	0%	100%	0%	0%	0%
VO Nasaud	0%	0%	94%	6%	0%	0%
VO Negresti	0%	0%	81%	19%	0%	0%
VO Odobesti	0%	0%	100%	0%	0%	0%
VO Paltinoasa	0%	0%	100%	0%	0%	0%
VO Petroșani	0%	0%	100%	0%	0%	0%
VO Piatra Neamt	0%	0%	100%	0%	0%	0%
VO Pucioasa	0%	0%	100%	0%	0%	0%
VO Râmnicu Vâlcea	0%	0%	100%	0%	0%	0%
VO Reghin	0%	0%	100%	0%	0%	0%
VO Resita	0%	0%	100%	0%	0%	0%
VO Sângeorz-Băi	0%	0%	0%	97%	3%	0%
VO Sanmartin/Baile Felix	0%	65%	35%	0%	0%	0%
VO Sebeș	0%	14%	86%	0%	0%	0%
VO Sfântu Gheorghe	0%	0%	100%	0%	0%	0%
VO Sibiu Sud	0%	0%	100%	0%	0%	0%
VO Sighetu Marmatiei	0%	0%	79%	21%	0%	0%
VO Sighișoara	0%	0%	100%	0%	0%	0%
VO Slobozia	0%	0%	100%	0%	0%	0%
VO Târgu Mureș	0%	93%	7%	0%	0%	0%
VO Tautii Magherus	0%	13%	87%	0%	0%	0%
VO Tudor Vladimirescu	0%	0%	65%	35%	0%	0%
VO Valea lui Mihai	0%	0%	100%	0%	0%	0%
VO Văleni	0%	0%	76%	24%	0%	0%
VO Vaslui	0%	19%	81%	0%	0%	0%
VO Vatra Dornei	0%	0%	12%	88%	0%	0%
VO Vidra	0%	0%	0%	63%	37%	0%
VO Viziru	0%	0%	19%	81%	0%	0%
VO Zalău	0%	0%	100%	0%	0%	0%
Căi ferate						
Apahida - Ilva Mică	0%	0%	70%	21%	8%	0%
București - Craiova	27%	18%	164%	89%	51%	0%
Câmpia Turzii - Apahida (Cluj-Napoca)	3%	6%	35%	0%	0%	0%
Craiova - Calafat	3%	8%	41%	23%	15%	0%
Craiova - Dr.Tr.Severin - Caransebeș	4%	13%	70%	28%	28%	47%
Dărmănești - Vișșani Frontieră	0%	0%	27%	1%	0%	0%
Focșani - Roman	2%	14%	100%	8%	0%	0%
Ilva Mică - Suceava	0%	5%	60%	25%	28%	44%
Pașcani - Iași - Ungheni	6%	9%	53%	13%	0%	0%
Pașcani - Suceava - Dărmănești	0%	4%	30%	27%	0%	0%
Ploiești - Focșani	2%	14%	80%	24%	0%	0%
Port Constanța - Palas	9%	1%	0%	0%	0%	0%
Predeal - Brașov	2%	5%	14%	0%	0%	0%
Roman - Pașcani	0%	2%	29%	3%	0%	0%
Teiuș - Câmpia Turzii	0%	1%	45%	0%	0%	0%
Timișoara - Stamora Moravița	6%	8%	71%	11%	0%	0%
Simeria - km. 614	0%	5%	23%	13%	6%	53%

Proiectele de infrastructură feroviară metropolitană și canalul București – Dunăre sunt situate preponderent în zone cu o intensitate moderată a luminii.

Analiza riscului de răspândire a speciilor de plante invazive

Răspândirea speciilor de plante invazive este unul din principalele moduri prin care infrastructura de transport poate contribui la alterarea habitatelor naturale. Semințele plantelor invazive pot pătrunde cu ajutorul transportului liniar generat de această infrastructură în zone în care până în prezent nu au putut ajunge. La răspândirea speciilor de plante invazive poate contribui de asemenea și plantarea unor specii

exotice în zone în care este planificată amenajarea spațiilor verzi, ulterior construcției infrastructurii de transport.

Această analiză a utilizat resursele disponibile ca urmare a rezultatelor proiectului *managementul adecvat al speciilor invazive din România, în conformitate cu regulamentul UE 1143/2014, referitor la prevenirea și gestionarea introducerii și răspândirii speciilor alogene invazive*, elaborat pentru Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor⁵⁷. Pe baza rapoartelor produse în cadrul acestui proiect, au fost elaborate următoarele hărți, care prezintă amplasarea proiectelor incluse în PT în raport cu zonele în care a fost stabilit cel mai mare număr de specii invazive.

⁵⁷ Site-ul proiectului este disponibil la următoarea adresă <https://invazive.ccmesi.ro/>

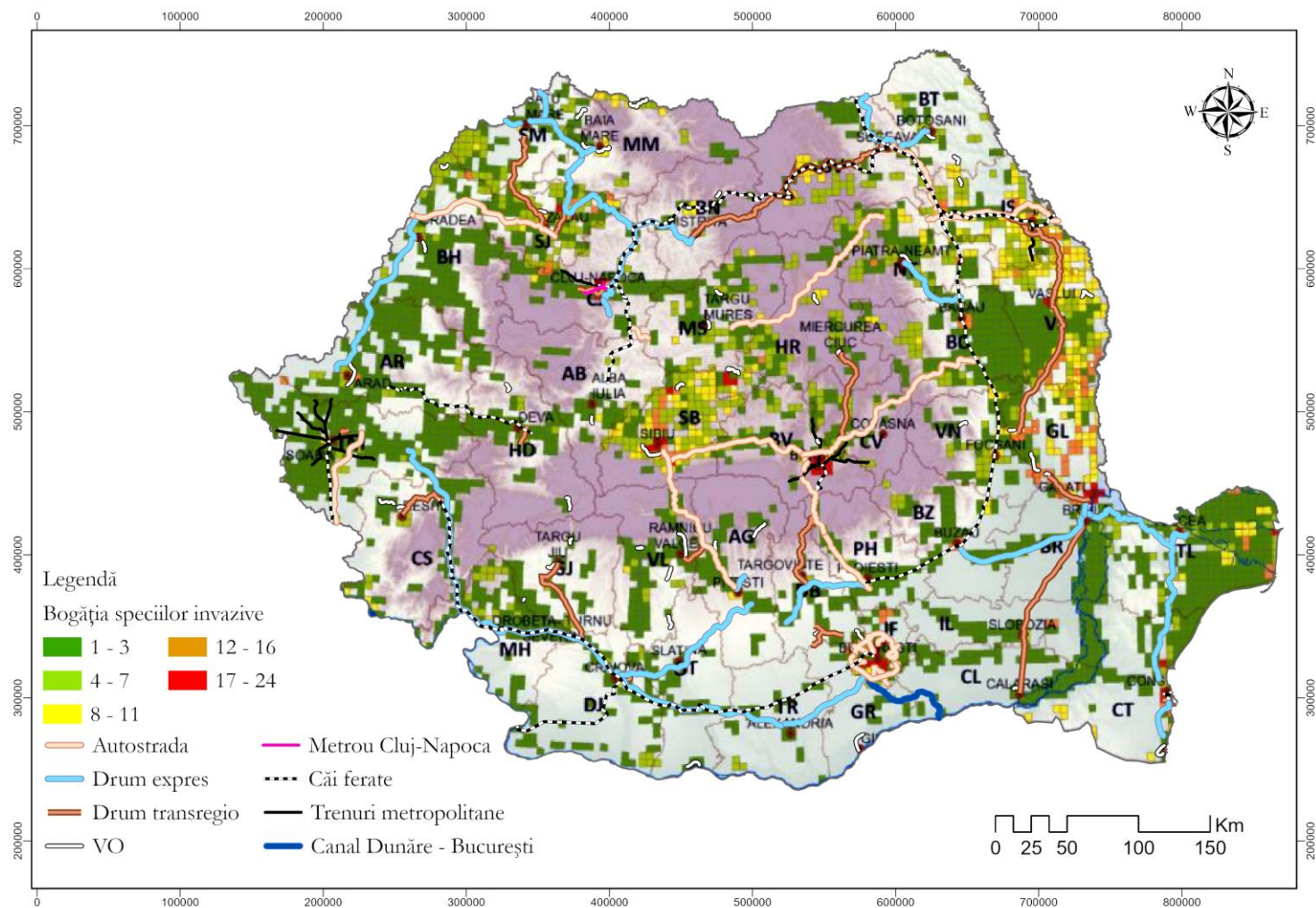


Figura nr. 7-15 Abundența speciilor invazive de plante în raport cu proiectele de infrastructură incluse în PT

Pentru analiza riscului de răspândire a speciilor de plante invazive a fost realizată o analiză a amplasării proiectelor în raport cu diferitele zone de abundență a speciilor invazive. Astfel, analiza a urmărit identificarea proiectelor care pot lega zone cu abundență mare a speciilor invazive cu zone cu abundență mică a acestor specii, și care pot astfel contribui la răspândirea speciilor și la creșterea numărului acestora în zonele cu abundență mică. Analiza a fost realizată pe proiect, luând în considerare în principal proiectele de infrastructură rutieră. În cazul infrastructurii feroviare a fost considerat că riscul de răspândire este mai scăzut, având în vedere că acest tip de infrastructură este existent, iar proiectele incluse în PT propun doar modernizarea acesteia. Rezultatele acestei analize sunt prezentate în continuare.

- **Drum expres Dej – Baia Mare – Halmeu**

Acest drum expres pornește dintr-o zonă unde momentan acel sector nu a fost inventariat din punct de vedere al speciilor invazive dar trece printr-o zonă unde există o concentrare mică de specii alogene invazive (1 – 3 specii), intersectând drumul expres Baia Mare – Satu – Mare unde numărul de specii alogene crește pe o porțiune restrânsă (4 – 7 specii). În zona de sud a drumului se întâlnesc pătrate unde concentrarea de plante alogene a fost semnalată ca fiind crescută (12 – 16 specii) iar într-un pătrat ajungând și la o concentrare extrem de ridicată de 17 – 24 de specii de plante invazive. În concluzie, drumul este în măsură să contribuie la răspândirea speciilor invazive către zonele unde bogăția acestora este redusă.

- **Drum expres Baia Mare – Satu Mare**

Drumul expres care leagă cele 2 orașe, trece prin zone cu diferite concentrări de specii de plante invazive, majoritar există zone cu o concentrare mică de specii alogene invazive (1 – 3 specii), făcându-se legătura cu VO Baia Mare unde există și porțiuni cu un număr mare de specii alogene crește pe o porțiune restrânsă (4 – 7 specii), crescând astfel riscul de răspândire în zonele cu specii puține.

- **VO Baia Mare**

Drumul se află într-o zonă unde concentrarea de plante invazive este redusă (1 – 3 specii) dar este la o distanță mică de pătrate care au fost desemnate cu concentrare de 4 – 7 specii de plante invazive, în zona de nord a drumului.

- **Drum expres DX4 – Dej – Bistrița**

Desfășurarea acestui drum de legătură între Dej și Bistrița prezintă un risc mic de răspândire pe termen lung a speciilor de plante invazive deoarece în urma monitorizării speciilor de plante invazive s-a conluzionat faptul că acesta este situat într-o zonă cu bogăție redusă de specii (1 – 3 specii). Riscul cel mai mare îl reprezintă conexiunea cu VO Năsăud, care se desfășoară într-o zonă unde numărul de specii de plante invazive este crescut (8 – 11 specii).

- **Drum expres Pitești – Craiova Nord**

Drumul leagă zone cu un număr redus de specii invazive (1 – 3 specii), fiind mai puțin probabilă răspândirea acestora în lungul drumului expres.

- **VO Năsăud**

Deoarece acest drum de ocolire a localității Bistrița Năsăud este situat într-o zonă cu bogăție mare de specii de plante invazive, desfășurarea, deși scurtă, a acestei variante ocolitoare poate duce la creșterea numărului de specii de plante în zonele din estul sau vestul acesteia.

- **VO Negrești**

Drumul se află într-o zonă unde concentrarea de plante invazive a fost inventariată ca fiind mică (de la 1 – 3 specii la 4 – 7 specii de plante invazive).

- **VO Sângeorz – Băi**

Zona în care varianta ocolitoare se desfășoară nu a fost monitorizată în vederea identificării speciilor de plante invazive. Astfel că se ia în considerare zonele cele mai apropiate monitorizate. Astfel, concluzionăm faptul că drumul care este utilizat ca și variană ocolitoare poate conduce la creșterea numărului de specii de plante invazive din sud – vestul acesteia, unde există o concentrare crescută de plante invazive (8 – 11 specii).

- **VO Ardrud**

Segmentul rutier se află într-o zonă unde concentrarea de plante alogene invazive este mică (4 – 7 specii), nefiind inventariate numeroase pătrate în jurul acestuia, la nord existând un pătrat inventariat unde bogăția de specii invazive a fost catalogată variind de la moderat (8 - 11) la extrem de mare (17 - 24 specii). Această arteră scurtă de drum poate duce la răspândirea speciilor alogene invazive către zone unde acestea sunt semnalate ca fiind într-un număr redus, dinspre nord spre sud.

- **VO Valea lui Mihai**

Segmentul rutier se află într-o zonă unde concentrarea de plante alogene invazive este mică (4 – 7 specii), deși împrejurimile acestuia prezintă concentrații reduse de plante invazive (1 – 3 specii) dar cu un pătrat la o distanță redusă de drum, în partea de sud-est a acestuia, unde concentrarea este mare (13 – 16 specii).

- **VO Sighetul Marmației**

Segmentul rutier aflat în partea de nord a țării, la graniță este identificat ca fiind localizat într-o zonă unde concentrarea de plante alogene invazive este mică (4 – 7 specii) dar fiind înconjurată de multe zone unde această concentrare tinde să crească spre o concentrare moderată de 8 – 11 specii de plante invazive. Din aceste considerente, dar și poziționarea acestuia la graniță, acest segment poate fi luat în calcul ca fiind important pentru răspândirea speciilor invazive.

- **VO Zalău**

Segmentul rutier ocolitor este localizat într-o zonă unde speciile invazive de plante au fost semnalate ca fiind într-un număr redus (4 – 7 specii) dar fiind faptul că acesta este înconjurat și de zone unde acestea se regăsesc într-un număr mare (12 – 16 și 17 – 24 de specii de plante invazive), există o tendință de creștere a acestora și pe acest segment rutier cu posibilitatea de răspândire dinspre estul spre vestul zonei.

- **VO Tăuții Măgheruș**

Segmentul de drum ocolitor a localității Baia Mare se desfășoară într-o zonă unde numărul de specii de plante invazive a fost inventariat și catalogat ca fiind moderat (7 – 11 specii). Existând posibilitatea de răspândire a speciilor alogene invazive dinspre zonele unde acestea se regăsesc într-un număr moderat (8 – 11 specii în zona de est) înspre zonele unde se regăsesc într-un număr redus (1 – 3 specii în partea de vest).

- **Autostrada Satu Mare – Oar**

Sectorul de autostradă Satu Mare – Oar are o lungime mică și este amplasat într-o zonă cu număr mic de specii de plante invazive (1-3 specii). Riscul de răspândire al acestora nu este unul mare, având în vedere localizarea proiectului, însă acesta nu poate fi exclus.

- **Drum transregio Jibou – Românești A3**

Drumul de legătură între Drumul Expres Dej – Baia Mare – Halmeu și Autostrada Poarta Sălajului – Biharia, fizic traversează zone de concentrare mică de plante invazive dar aceasta face legătură între zone unde plantele invazive au fost regăsite într-o concentrare mare (17 – 24 de specii). De aceea se consideră faptul că există riscul de transport a acestor plante înspre zonele unde concentrarea lor este redusă.

- **Autostrada nouă Poarta Sălajului – Biharia**

Autostrada prezentă se desfășoară prin diferite sectoare de concentrare a plantelor invazive. Acesta pornește din partea de vest, unde concentrarea de plante invazive este redusă, de la 1 – 3 specii la 4 – 7 specii, dar în partea de est aceasta se desfășoară în zone unde concentrarea de plante invazive începe să fie mai mare, de la 8 – 11 specii de plante la 12 – 16 specii de la plante invazive. Trebuie menționat faptul că această autostradă este în legătură cu Drumul Transregio Jibou – Românești A3 care deși nu traversează segmente cu concentrare extrem de mare de plante alogene invazive, acesta face legătura între segmente de drum care traversează zonele sensibile (Drum Expres Dej – Baia Mare - Halmeu), existând posibilitatea ca acestea să ajungă în zona Autostrăzii și să fie transportate înspre partea de vest a țării.

- **Drum Expres Arad – Oradea**

Drumul Expres care face legătura între Oradea și Arad traversează majoritar zone unde plantele invazive au fost identificate într-un număr mic, și anume 1 – 3 specii de plante invazive. De asemenea, parțial, în anumite zone drumul traversează zone unde acestea se regăsesc într-un număr mai mare dar nu îngrijorător (4 – 7 specii), deși există posibilitatea de creștere a numărului acestora în zonele unde sunt reduse dinspre zonele unde concentrarea este mai ridicată.

- **VO Arad**

Varianta Ocolitoare a orașului se desfășoară într-o zonă unde plantele invazive au fost identificate a fi într-un număr mare (12 – 16 specii), existând posibilitatea de răspândire spre zonele unde concentrarea de specii invazive este redusă (1 – 3 specii – partea de nord a VO).

- **VO Sanmartin / Băile Felix**

Varianta care ocolește Oradea în zona sudică, se desfășoară pe segmente care au fost catalogate ca fiind zone cu concentrare mică de plante invazive, pornind dintr-o zonă de 4 – 7 specii spre o zonă unde numărul este redus (1 – 3 specii), existând posibilitatea de expansiune a acestora prin transportul lor.

- **Drum transregio A1 – Timișoara – Aeroport Traian Vuia/ DNCT**

Segmentul scurt de drum se desfășoară doar prin zone cu număr redus de plante invazive (1 – 3 specii), fiind înconjurat de asemenea doar de zone unde numărul speciilor invazive este redus, posibilitatea de creștere a numărului acestora este redus.

- **Autostrada Timișoara – Moravița**

Chiar dacă momentan autostrada se desfășoară prin zone unde număr speciilor de plante invazive este mic (4 – 7 specii), localizarea autostrăzii este un criteriu important. Deoarece aceasta se desfășoară pe un segment mare în apropierea zonei de graniță, ajungând în zona de sud a acesteia să facă legătură cu Vrșac (Serbia), existând astfel un risc crescut de extindere a speciilor alogene invazive.

- **VO Bocșa**

Drumul ocolitor Bocșa se desfășoară exclusiv prin zone invetariate unde numărul de plante invazive prezente identificate este redus (1 – 3 specii).

- **VO Reșița**

Varianta ocolitoare a Reșiței pornește dintr-o zonă unde numărul de plante invazive identificate este redus (1 – 3 specii) traversând o zonă unde nu s-a realizat monitorizare pentru acestea, ajungând în zona Reșiței unde numărul plantelor invazive este crescut (8 – 11 specii) existând astfel posibilitatea ca acestea să fie răspândite spre zonele cu număr redus.

- **Drum transregio Reșița – Caransebeș – DX2**

Drumul transregio care face legătura între Reșița și Caransebeș se desfășoară prin diferite zone de concentrare a speciilor de plante invazive. În partea de vest, în Reșița, concentrarea acestor specii este crescută, fiind identificate un număr de 8 – 11 specii de plante invazive, traversând zone care nu au fost

monitorizate, iar în zona orașului Caransebeș, numărul speciilor de plante invazive este redus (1 – 3 specii), existând astfel posibilitatea ca aceste specii invazive să fie transportate către aceste zone.

- **Drum expres Drobeta Tr. Severin – Caransebeș – Lugoj**

Pe toată lungimea acestui drum nu au fost identificate zone cu concentrare mare de specii de plante invazive, acesta regăsindu-se doar într-un număr redus de 1 – 3 specii de plante. Există posibilitatea ca numărul acestora să crească deoarece acest drum face legătura cu Drumul expres Craiova – Filiași – Drobeta Tr. Severin care se desfășoară prin unele zone unde numărul de specii de plante invazive este crescut (8 – 11 specii).

- **Drum expres Craiova – Filiași – Drobeta Tr. Severin**

Extremele acestui drum întâlnesc zone unde concentrarea speciilor de plante invazive este crescută (8 – 11 specii), desfășurându-se majoritar prin zone cu concentrate scăzută (1 – 3 specii), dar și parțial prin zone cu concentrare mica (4 – 7 specii). Astfel, existând posibilitatea ca aceste specii de plante invazive să fie răspândite pe toată lungimea drumului prin transportarea lor prin intermediul autoturismelor.

- **Craiova – Dr. Tr. Severin – Caransebeș**

Drumul pe toată lungimea lui traversează majoritar zone unde concentrarea de specii de plante invazive a fost identificată ca fiind redusă (1 – 3 specii) dar și prin zone unde aceasta este în creștere, ajungând până la concentrări de 8 – 11 specii de plante invazive, existând astfel posibilitatea de răspândire a acestora spre zonele cu concentrare redusă.

- **VO Motru**

Varianta ocolitoare a orașului Motru se desfășoară exclusive prin zone unde concentrarea speciilor de plante invazive a fost catalogată ca fiind redusă (1 – 3 specii), fiind de asemenea înconjurată de zone identice, deși în apropiere se află 2 zone cu concentrare mică (4 – 7 specii), existând posibilitatea ca pe termen lung acestea să crească în ambele zone.

- **VO Bălești**

Deși drumul ocolitor se desfășoară exclusive prin zone cu concentrare redusă de specii de plante invazive (1 – 3 specii), nu se poate concluziona faptul că acesta nu poate crește deoarece există zone unde nu a fost realizată monitorizare a acestor specii în zona de interes.

- **Drum transregio Tg. Jiu – Filiași – DX2**

Acest drum se desfășoară majoritar prin zone unde concentrarea este redusă (1 – 3 specii), existând și zone unde concentrarea este mică (4 – 7 specii), în special în apropierea orașului Filiași. Astfel, este posibil ca pe termen lung aceste specii de plante să se răspândească în zonele cu concentrare redusă. De asemenea, de luat în considerare este și faptul că acest segment de drum se desfășoară prin zone unde monitorizarea speciilor de plante invazive nu a fost realizată.

- **DX - Centura Craiova Est**

Drumul de legătură care se desfășoară în jurul localității Craiova se desfășoară atât prin zone unde numărul de specii de plante invazive a fost identificat ca fiind redus (1 – 3 specii), dar și prin zone unde monitorizarea acestor specii nu a avut loc. De menționat este faptul că în jurul acestui drum au fost identificate zone de concentrare mare de specii de plante invazive (8 – 11 specii), existând posibilitatea ca aceste specii de plante invazive să se răspândească și spre zonele cu concentrare redusă.

- **Drum expres Alexandria – Craiova**

Drumul care face legătura între Craiova și Alexandria se desfășoară majoritar prin zone unde bogăția de specii de plante invazive este redusă (1 – 3 specii), existând o zonă, marginal de localitatea Craiova unde acestea se regăsesc într-un număr crescut (8 – 11 specii). Astfel, existând riscul de răspândire a

acestora spre zonele cu concentrare redusă din jurul orașului Alexandria. De asemenea, de menționat este faptul că pe parcursul drumului nu toate zonele intersectate de acesta au fost monitorizate în vederea identificării speciilor de plante invazive.

- **VO Corabia**

Centura care ocolește Orașul Corabia se desfășoară exclusiv prin zone unde bogăția de specii de plante invazive a fost catalogată ca fiind redusă (1 – 3 specii). De asemenea, nici în această zonă, în vecinătatea drumului nu a fost realizată monitorizarea speciilor de plante invazive pentru a avea certitudinea că nu există nici un risc de creștere a numărului acestora.

- **VO Drăgășani**

Centura ocolitoare a Orașului Drăgășani se desfășoară de asemenea prin zone unde bogăția de specii de plante invazive este redusă (1 – 3 specii). De asemenea, nici în această zonă, în vecinătatea drumului nu a fost realizată monitorizarea speciilor de plante invazive, de aceea nu se poate concluziona faptul că nu există riscul de creștere a numărului acestora în următorii ani.

- **VO Băbeni**

În urma monitorizării speciilor de plante invazive din imediata apropiere a amplasamentului centurii ocolitoare Băbeni, a rezultat faptul că bogăția acestor specii este redusă (1 – 3 specii). De asemenea, trebuie luată în considerare și zona din jurul acestui drum care prezintă o bogăție mai mare de specii de plante invazive (4 – 7 specii) comparativ cu cea a amplasamentului. De aceea, se consideră faptul că există riscul de creștere a numărului acestora în zona amplasamentului în următorii ani.

- **VO Horezu**

Deși mica porțiune de drum care ocolește localitatea Horezu este încadrată ca fiind localizată într-o zonă unde bogăția de specii de plante invazive monitorizată este mica, există posibilitatea ca în perioada următoare aceasta să crească datorită localizării la o distanță redusă între zone unde bogăția în specii invazive este crescută (până la 8 – 11 specii).

- **VO Sebeș**

Varianta ocolitoare a localității Sebeș se desfășoară într-o zonă unde în urma monitorizării speciilor de plante invazive s-a constatat faptul că bogăția în aceste specii de plante este redusă, existând totuși riscul de răspândire a acestora datorită existenței unei zone cu bogăție crescută a speciilor invazive (8 – 11 specii) în imediata apropiere a acesteia.

- **Drum transregio Hunedoara – Sântuhalm – A1**

Drumul transregio se desfășoară în mare parte prin zone unde bogăția în speciile de plante invazive este redusă (1 – 3 specii), existând însă și zone unde au fost identificate un număr mai mare de specii (4 – 7 specii), existând posibilitatea ca în viitor acestea să fie răspândite ca urmare a traficului rutier iar numărul de specii de plante invazive să crească în zonele cu bogăție redusă.

- **VO Brad**

Varianta de drum ocolitor se desfășoară într-o zonă unde monitorizarea speciilor de plante invazive nu a fost realizată. Însă luând în considerare că aceasta este încadrată de zone unde în urma monitorizării s-a concluzionat faptul că bogăția în speciile de plante invazive variază de la redusă (1 – 3 specii) la mica (4 – 7 specii), putem extrapola cu o anumită eroare și concluziona că este posibil ca această zonă să nu fie afectată de prezența unui număr mare de specii de plante invazive.

- **Drum transregio A7 – Bistrița – Suceava**

Având în vedere gradul de dificultate a reliefului dintre cele 2 orașe, monitorizarea speciilor de plante invazive s-a realizat doar în anumite zone. Astfel că în urma rezultatelor obținute, se poate concluziona faptul că drumul traversează diferite zone cu concentrări de specii de la redusă (1 – 3 specii) în zona

extremă vestică (Bistrița), traversând zone cu diversitate mare (8 – 11 specii) de specii și ajungând din nou într-o zonă unde bogăția de specii invazive este redusă sau mică (4 – 7 specii). De aceea, pe transectul acesta de drum există riscul de răspândire a acestor specii de plante invazive și în zonele unde există un număr mic.

- **VO Reghin**

Varianta ocolitoare a localității Reghin se desfășoară într-o zonă unde în urma monitorizării speciilor de plante invazive s-a constatat faptul că riscul de răspândire a acestora este redus, drumul traversând zone unde bogăția în aceste specii de plante este redusă (1 – 3 specii) sau mică pe o suprafață redusă (4 – 7 specii).

- **VO Târgu Mureș**

Varianta ocolitoare a localității Târgu Mureș se desfășoară într-o zonă unde în urma monitorizării speciilor de plante invazive s-a constatat faptul că riscul de răspândire a acestora este mic, drumul traversând zone unde bogăția în aceste specii de plante este mică (4 – 7 specii) iar zonele unde aceasta este redusă (1 – 3 specii) poate fi influențată prin creșterea numărului de specii în următorii ani ca urmare a traficului rutier.

- **Autostrada Târgu Mureș**

Având în vedere lungimea mare pe care această autostrada se desfășoară, dificultatea de parcurgere a reliefului, unele zone nu au putut fi monitorizate din punct de vedere al speciilor de plante invazive. Din datele disponibile se poate concluziona că această autostrada prezintă un risc crescut de răspândire a speciilor alogene invazive dinspre partea de est a României unde sunt prezente într-un număr crescut (până la 12 – 16 specii) în spre partea de vest a țării, unde majoritatea zonelor prezintă un număr mic de specii invazive (4 – 7 specii).

- **VO Mediaș**

Județul Sibiu prezintă o băgăție mare de specii de plante invazive. Astfel că drumul ocolitor a localității Mediaș va conduce automat la răspândirea acestora în alte zone unde există un număr mai mic de specii. În partea de sud-vest concentrarea de specii de plante invazive este de mare (12 – 16 specii), cu posibilitatea foarte mare de creștere datorată unei zone din apropiere unde concentrarea este maximă (17 – 24 specii).

- **VO Sibiu Sud**

Drumul ocolitor al localității Sibiu se desfășoară prin zone unde bogăția în specii de plante invazive variază de la mică (4 – 7 specii) la extrem de mare / maximă (17 – 24 specii). Astfel că, orice legătură cu acest drum conduce automat la răspândirea acestor specii înspre zonele unde numărul lor este mai scăzut.

- **Autostrada Sibiu – Pitești**

Având în vedere faptul că autostrada se desfășoară inițial prin zone unde diversitatea în speciile de plante invazive este extrem de mare (17 – 24 de specii), există riscul crescut ca acestea să fie răspândite pe tronsonul unde intersectează zonele cu diversitate scăzută din zona județului Vâlcea până în apropiere de localității Pitești unde de asemenea a fost identificată o zonă cu un număr ridicat de specii invazive (8 – 11 specii).

- **VO Râmnicu Vâlcea**

Centura ocolitoare a localității se desfășoară în zone unde bogăția în speciile de plante invazive a fost catalogată ca fiind redusă (1 – 3 specii). Cu toate acestea, legătura cu Autostrada Sibiu – Pitești prin drumul transregio Rm. Vâlcea – Tigveni, poate conduce la creșterea numărului de specii de plante invazive în zonele unde acesta era scăzut.

- **Drum transregio Rm. Vâlcea – Tigveni**

Acest drum de legătură poate conduce la răspândirea speciilor alogene invazive în zona în care acestea se regăsesc într-un număr mic, o data cu finalizarea autostrăzii Sibiu – Pitești. Momentan acest drum se desfășoară în zone unde există un număr scăzut de specii de plante invazive (1 – 3 specii).

- **VO Curtea de Argeș**

De asemenea, și acest drum ocolitor al orașului, prin faptul că se află în imediata apropiere a viitoarei autostrăzi Sibiu – Pitești poate conduce la răspândirea în zonele cu diversitate redusă în specii de plante invazive prin care se desfășoară.

- **Aurostrada Sibiu – Brașov**

Deoarece în extrema vestică, autostrada pornește din zone cu bogăție mare în specii de plante invazive, această rută poate conduce la răspândirea acestor specii spre zonele din extremitatea estică a autostrăzii, unde se regăsesc într-un număr redus (1 – 3 specii). De asemenea, legătura acesteia cu autorstrada Bacău – Brașov, care se desfășoară în jud. Brașov printr-o regiune cu bogăție mare în specii invazive poate conduce la aceasta răspândire a speciilor invazive.

- **VO Câmpulung**

Desfășurarea ceturii de ocolire a orașului Câmpulung se realizează prin zone care prezintă o diversitate redusă în speciile de plante invazive monitorizate în cadrul proiectului.

- **Drum expres A1 – Pitești – Mioveni**

Datorită faptului că în vecinătatea acestui drum există o zonă restrânsă unde bogăția în speciile de plante invazive monitorizate este crescută (8 – 11 specii), poate apărea o răspândire a acestor plante în vecinătatea lor, unde numărul acestora este scăzut.

- **VO Giurgiu**

Zonele din jurul drumului ocolitor al Orașului Giurgiu nu au fost monitorizate pentru speciile de plante invazive. Luând în considerare zonele învecinate care au fost monitorizate, se poate concluziona într-o măsură prudentă faptul că acest drum se desfășoară în zone unde diversitatea speciilor de plante invazive este redusă (1 – 3 specii).

- **Drum expres București – Alexandria**

Drumul care face legătura între Alexandria și București se desfășoară majoritar prin zone unde bogăția de specii de plante invazive nu a fost monitorizată, dar luând în considerare zonele monitorizate, aceasta este redusă (1 – 3 specii) pe tot parcursul desfășurării acestuia, existând o zonă, marginal de București, unde aceasta începe să crească, regăsindu-se zone cu un număr crescut (8 – 11 specii) dar și zone cu un număr extrem de ridicat de specii de plante invazive (17 – 24 specii). Astfel, existând riscul crescut de răspândire a acestora spre zonele cu concentrare redusă dinspre București spre zonele cu diversitate redusă. De asemenea, de menționat este faptul că pe parcursul drumului există zone intersectate de acest drum care nu au fost monitorizate în vederea identificării speciilor de plante invazive.

- **Inel București (Nord) + drumuri radiale**

Deoarece în interiorul orașului București numărul de specii de plante invazive identificate a fost extrem de mare (17 – 24 specii), toate drumurile care se intersectează cu aceste zone prezintă un risc extrem de crescut de răspândire a acestor specii spre zonele marginale ale orașului unde numărul acestor specii de plante este redus (1 – 3 specii) sau mic (4 – 7 specii).

- **Inel București Sud**

Autostrada este amplasată într-o zonă cu număr mare de specii de plante invazive (17-24 specii), iar riscul de răspândire al acestora este unul mare, în special ținând cont de faptul că această autostradă se va conecta cu celelalte autostrăzi din zona sudică a țării.

- **VO Buftea**

Asemeni autostrăzii Inel București, centura ocolitoare care are legătură direct cu localitatea București, unde a fost identificată o diversitate extrem de ridicată în specii invazive, prezintă un risc crescut de răspândire a acestor specii spre zonele de la periferie unde numărul acestora este mic sau în creștere tocmai datorită acestui fapt.

- **Drum transregio A1 – Titu – Bâldana****

Desfășurarea acestui drum transregio face legătura dintre localitatea București și împrejurimi, realizându-se prin zone unde numărul de specii de plante invazive este redus (1 – 3 specii). Datorită acestei legături a drumului cu localitatea București, riscul de răspândire a speciilor de plante invazive din București spre alte zone mai puțin invadate este extrem de ridicat.

- **VO Odobești**

Chiar dacă zona de desfășurare a acestei rute ocolitoare nu a fost monitorizată în vederea identificării speciilor de plante invazive, luând în considerare legăturile acestuia cu zona sudică a țării, există un risc crescut de răspândire a speciilor de plante invazive din partea de sud prin legătura acestuia cu drumul transregio A1 spre zonele din vecinătate unde numărul acestor specii este redus (1 – 3 specii).

- **Drum expres Găești – Târgoviște – Ploiești – A3**

În urma monitorizării speciilor de plante invazive, drumul expres se desfășoară exclusiv prin zone unde diversitatea acestor plante este redusă sau mica (1 – 3 specii sau 4 – 7 specii). De asemenea, de luat în considerare este faptul că există anumite suprafețe unde monitorizarea acestor specii nu s-a realizat. Cu toate acestea, riscul de răspândire a speciilor de plante invazive este mare deoarece acest drum are legătură direct cu Orașul București prin drumul trans regio București – Bâldana – Târgoviște.

- **DX 9 – Târgoviște – Sinaia – A3**

Datorită dificultății reliefului, anumite zone prin care acest drum se desfășoară nu au putut fi monitorizate în vederea identificării speciilor de plante invazive. Luând în considerare cele analizate, putem concluziona faptul că acesta traversează zone unde diversitatea speciilor de plante invazive este redusă (1 – 3 specii), existând riscul de răspândire a acestora datorită intersecției cu A1.

- **VO Pucioasa**

De asemenea, și pentru acest sector de drum ocolitor riscurile de răspândire a speciilor de plante invazive există datorită intersecției cu A1 chiar dacă nu se cunoaște nivelul de răspândire a speciilor de plante invazive în această zonă.

- **VO Fieni**

Precum în cazul VO Pucioasa, și pentru acest sector de drum ocolitor riscurile de răspândire a speciilor de plante invazive există datorită intersecției cu A1 chiar dacă nu se cunoaște nivelul de răspândire a speciilor de plante invazive în această zonă.

- **Autostrada Pitești – Comarnic**

Desfășurarea autostrăzii prin zone unde monitorizarea a avut ca rezultat o diversitate scăzută de specii de plante invazive (1 – 3 specii) dar și zonele care nu au putut fi monitorizate, conduc la concluzia că există un risc scăzut de răspândire a acestor specii de plante invazive prin intermediul acestei autostrăzi.

- **Autostrada Comarnic – Râșnov**

Luând în considerare și faptul că nu au fost realizate monitorizări ale speciilor de plante invazive în aceste zone, corelat cu faptul că acest drum se intersectează cu drumuri care fac legătura cu localitatea Brașov, unde există zone cu diversitate extrem de mare în specii invazive, concluzia finală este că riscul este crescut de răspândire a acestor specii dinspre localitatea Brașov spre zonele unde acestea sunt într-un număr redus.

- **Predeal – Brașov**

Deoarece traficul este intensiv pe acest sector de drum și este legătură direct cu localitatea Brașov, unde există zone cu diversitate extrem de mare în specii invazive, chiar dacă nu s-au realizat monitorizări ale speciilor de plante invazive în acest sector de drum, pe motivul precauției putem concluziona faptul că există un risc crescut de răspândire a acestor specii de plante invazive către zonele unde se regăsesc într-un număr redus.

- **Autostradă Cristian – Ghimbav**

Deși acest sector de autostrada de la periferia Brașovului se desfășoară în zone care variază de la diversitate mică de specii de plante invazive (1 – 3 specii) la diversitate ridicată (8 – 11 specii), faptul că este intersectată de alte drumuri dinspre Brașov, face ca riscul de răspândire a speciilor de plante invazive din oraș să crească în zonele unde acestea se regăsesc într-un număr redus.

- **VO Feldioara**

Chiar dacă ruta ocolitoare se desfășoară în zone unde numărul de specii de plante invazive este redus (1 – 3 specii) și mic (4 – 7 specii), distanța mica dintre localitatea Brașov și acesta, conduce la un risc crescut de răspândire a acestor specii în zonele unde se regăsesc într-un număr redus.

- **VO Sfântu Gheorghe**

Ruta ocolitoare a localității Sf. Gheorghe se desfășoară în zone unde bogăția în speciile de plante invazive este redusă sau mica rezultând un risc scăzut de răspândire a acestora în alte zone.

- **Autostrada Brașov – Bacău**

Lungimea mare de desfășurare a autostrăzii și faptul că aceasta se desfășoară prin mai multe tipuri de coconcentrări de specii de plante invazive conduc la concluzia că există un risc de răspândire mare a speciilor de plante invazive din zonele unde acestea se regăsesc într-un număr extrem de mare (17 – 24 specii în Brașov) în extrema vestică a autostrăzii spre zonele unde numărul lor este redus (1 – 3 specii în zonele intermediare). De asemenea, în zona Bacăului, numărul acestor specii începe să crească la 4 – 7 specii.

- **Drum transregio Miercurea Ciuc – Sf. Gheorghe – Chichiș – A13**

Deși întreaga desfășurare a acestui drum se realizează doar prin zone unde bogăția în speciile de plante invazive a fost identificată ca fiind redusă (1 – 3 specii) sau mica (4 – 7 specii), legătura acestuia cu autostrada Brașov – Bacău, de unde se pot răspândi extrem de rapid speciile de plante invazive din Brașov, face ca pentru aceste zone riscul de răspândire a plantelor invazive să crească.

- **VO Miercurea Ciuc**

Zona prin care se desfășoară ruta ocolitoare a orașului este reprezentată de zone în care speciile de plante investigate sunt prezente într-un număr redus (1 – 3 specii) sau mic (4 – 7 specii) iar riscul de creștere a acestui număr este redus.

- **VO Gheorgheni**

Desfășurarea acestui drum ocolitor a orașului se realizează prin zone unde bogăția de plante invazive să fie crescută (8 – 11 specii) motiv pentru care există riscul crescut ca acestea să se răspândească și în zonele învecinate unde speciile se regăsesc într-un număr mai mic.

- **VO Bistrița**

Zona prin care se desfășoară ruta ocolitoare a orașului este reprezentată de zone în care monitorizarea speciilor de plante nu a avut loc dar luând în considerare cele mai apropiate zone monitorizate, putem concluziona faptul că este posibil ca ruta ocolitoare a orașului să se desfășoare prin zone în care speciile de plante investigate sunt prezente într-un număr redus (1 – 3 specii) sau mic (4 – 7 specii).

- **Vâlcele – Cluj – Napoca (Apahida)**

Autostrada traversează o zonă cu număr redus de specii de plante invazive, riscul de răspândire al acestora fiind astfel considerat scăzut.

- **Cluj – Napoca (Apahida) – Dej**

Drumul care face legătura între Apahida și Dej se desfășoară conform rezultatelor monitorizării prin zone unde diversitatea de specii de plante invazive este redusă (1 – 3 specii) sau mica (4 – 7 specii). Deoarece acesta face legătura cu zone din localitatea Cluj, unde numărul de specii este extrem de mare (17 – 24 de specii), există un risc ridicat de răspândire a acestora în zonele neafectate.

- **Drum expres Vâlcele – Cluj-Napoca (Apahida)**

Acest drum expres se află în regiunea din Cluj-Napoca unde gradul de răspândire a speciilor de plante invazive monitorizate este extrem de mare, astfel existând riscul mărit de răspândire a acestora și în zonele neafectate.

- **Drum transregio Centura Metropolitană Cluj-Napoca**

De asemenea, ca în cazul drumului expres Vâlcele – Cluj-Napoca, și acest drum se desfășoară într-o zonă afectată de speciile de plante invazive, existent un risc crescut de transport și răspândire în alte zone mai puțin afectate de acestea.

- **Drum expres Suceava – Siret**

Zona de nord a Moldovei nu prezintă foarte multe zone unde monitorizarea speciilor de plante invazive a fost realizată. Astfel, luând în considerare acelea unde există date, drumul expres care leagă Suceava de Siret se desfășoară prin zone unde numărul de specii de plante invazive este redus sau mic, existând totuși riscul de creștere prin răspândire din alte surse deoarece acest drum se intersectează cu A7.

- **A7 Suceava – Botoșani**

Desfășurarea acestui drum se realizează prin zone cu specii de plante investigate care sunt prezente într-un număr redus (1 – 3 specii) sau mic (4 – 7 specii), unde riscul de răspândire sau creștere a acestora este redus.

- **Autostrada Pașcani – Suceava**

Desfășurarea acestui drum se realizează prin diferite zone de diversitate ale speciilor de plante invazive investigate. Acestea sunt reprezentate de zone cu plante care sunt prezente într-un număr redus (1 – 3 specii) sau mic (4 – 7 specii), dar și de zone unde numărul lor este mare (8 – 11 specii), crescând astfel riscul de răspândire spre zonele neafectate de acestea.

- **VO Botoșani**

Această variantă ocolitoare a orașului Botoșani se desfășoară prin zone neafectate de speciile de plante monitorizate. Acestea se regăsesc într-un număr redus sau mic, fără a exista riscul de răspândire sau creștere a numărului acestora în zonele neafectate.

- **VO Hârlău**

Această variantă ocolitoare a orașului se desfășoară prin zone care nu au fost monitorizate în vederea identificării speciilor de plante invazive, dar aceasta intersectează o zonă unde diversitatea acestor specii este ridicată (8 – 11 specii), existând și crescând astfel riscul de răspândire sau creștere a numărului acestora în zonele neafectate.

- **Drum transregio A8 Lețcani Vest – Centura Iași**

Județul Iași prezintă zone unde diversitatea speciilor de plante invazive este ridicată de asemenea. Drumurile conexe acestui oraș conduce automat la răspândirea speciilor de plante invazive în zonele neafectate de acestea. Chiar dacă acest drum se desfășoară prin unele zone unde numărul de specii de plante invazive este redus sau mic, riscul ca acestea să fie răspândite din zonele unde se regăsesc

Într-un număr mare este crescut.

- **Drum transregio Vaslui – Iași – A8**

De asemenea, și desfășurarea acestui drum se realizează prin zone unde diversitatea speciilor de plante invazive este ridicată. De asemenea, legătura acestui drum cu A8 face ca riscul de răspândire a speciilor de plante invazive să crească.

- **Drum expres Suceava - Siret**

Drumul expres Suceava – Siret va intersecta în principal zone cu un număr redus de specii de plante invazive (1-3 specii). Există însă și o zonă cu un număr mai mare de specii, ce este intersectată în apropiere de localitatea Suceava. Astfel, există riscul de răspândire a unor specii invazive din zonele cu abundență mai mare către zonele cu o abundență mai mică ca urmare a construcției acestui drum expres.

- **VO Văleni**

Varianta ocolitoare a orașului se află într-o zonă unde numărul speciilor de plante invazive este redus (1 – 3 specii). Cu toate acestea, legătura cu drumul transregio Vaslui – Iași – A8 face ca riscul de răspândire a speciilor de plante invazive să crească.

- **Drum de legătură Tudor Vladimirescu – Galați**

Acest drum de legătură se desfășoară atât prin zone unde numărul de specii de plante invazive este redus (1 – 3 specii), cât și prin zone unde numărul acestor plante este mare (12 – 16 specii). Cu toate acestea, faptul că există pe parcursul acestuia zone cu diversitate mare în specii invazive, creșterea numărului și răspândirea acestora în zonele neafectate este inevitabilă

- **VO Vidra**

Drumul ocolitor al orașului se află într-o zonă unde numărul de specii de plante invazive este redus (1 – 3 specii), fără riscul de creștere a numărului acestora.

- **VO Cosmești**

Drumul ocolitor al orașului se află într-o zonă unde numărul de specii de plante invazive este mare (8 – 11 specii), iar legătura cu drumul Tudor Vladimirescu – Galați favorizează răspândirea de specii de plante alogene invazive din zona de nord.

- **Drum expres Buzău – Brăila**

Acest drum, în extremitatea vestică (Buzău) se desfășoară dintr-o zonă unde numărul de specii de plante alogene invazive este relativ crescut (12 - 16 specii). Deși pe parcursul acestuia se întâlnesc doar zone unde diversitatea acestor specii este redusă (1 – 3 specii), riscul de răspândire a speciilor din zonele afectate este mare.

- **VO Viziru**

Zona prin care se desfășoară ruta ocolitoare a orașului este reprezentată de zone în care monitorizarea pentru aceste specii nu a avut loc. Luând în considerare zonele monitorizate din împrejurimi, speciile de plante invazive sunt prezente într-un număr redus (1 – 3 specii).

- **VO Slobozia**

Zona prin care se desfășoară ruta ocolitoare a orașului este reprezentată atât de zone în care speciile de plante investigate sunt prezente într-un număr redus (1 – 3 specii), dar și din zone în care acestea sunt prezente într-un număr mic (4 – 7 specii). Luând în considerare și zonele monitorizate din împrejurimi, speciile de plante invazive considerăm faptul că nu există un risc crescut de creștere a numărului acestora sau de răspândire.

- **Drum transregio Slobozia – Drajna – A2**

Acest drum se desfășoară atât prin zone unde numărul de specii de plante invazive este redus (1 – 3 specii), cât și prin zone unde numărul acestor plante puțin mai mare (4 – 7 specii), acest fapt neafectând într-o măsură foarte mare răspândirea acestora în alte zone.

- **Drum transregio Călărași - Drajna – A2**

De asemenea, și acest drum se desfășoară atât prin zone unde numărul de specii de plante invazive este redus (1 – 3 specii), cât și prin zone unde monitorizarea acestor plante nu a fost realizată. Luându-se în considerare acele zone din împrejurimi care au fost monitorizate, se consideră faptul că nu există un risc crescut de creștere a numărului acestora sau de răspândire în zonele învecinate.

- **Drum expres Măcin – Tulcea – Constanța**

Având în vedere lungimea mare pe care acest drum se desfășoară, zonele de diversitate a speciilor de plante invazive prin care acesta trece sunt diferite. Cu toate acestea, majoritatea zonelor sunt reprezentate de un număr redus de specii de plante invazive (1 – 3 specii) sau de un număr mic (4 – 7 specii). De asemenea, în unele zone există și concentrații extrem de mari de specii de plante invazive (17 – 24 specii), aproape de zona localității Constanța. Astfel, există un risc crescut de răspândire și creștere a numărului de specii de plante invazive pe acest sector de drum.

- **Drum transregio A4 Cumpăna – DN39 Constanța**

Acest drum se află într-o zonă unde numărul de specii de plante invazive este extrem de ridicat. Acest lucru poate fi pus și pe seama faptului că în zona respectivă există zone de port care influențează într-un mod accelerat răspândirea de plante invazive.

- **Drum expres Alternativa Techirghiol**

Desfășurarea acestui drum se realizează atât prin zone cu un număr extrem de mare de specii de plante invazive, cât și prin zone unde acestea sunt prezente într-un număr redus (1 – 3 specii). Astfel, riscul de răspândire a acestora din zonele afectate este extrem de crescut.

- **VO Mangalia**

De asemenea, și desfășurarea acestui drum se realizează prin zone cu un număr crescut de specii de plante invazive (8 – 11 specii), dar și prin zone unde acestea sunt prezente într-un număr redus (1 – 3 specii). Astfel, riscul de răspândire a acestora din zonele afectate este crescut spre zonele mai puțin afectate.

- **VO Bumbești**

Zona prin care se desfășoară ruta ocolitoare a orașului este reprezentată de un număr redus de specii de plante invazive iar împrejurimile monitorizate de asemenea. Astfel, riscul de răspândire a acestora este scăzut.

- **VO Flămânzi**

Desfășurarea acestui drum se realizează prin zone cu un număr crescut de specii de plante invazive (8 – 11 specii), dar și prin zone unde acestea sunt prezente într-un număr redus (1 – 3 specii). Astfel, riscul de răspândire a acestora din zonele afectate este crescut spre zonele mai puțin afectate.

- **VO Petroșani**

Zona prin care se desfășoară ruta ocolitoare a orașului este reprezentată de un număr redus de specii de plante invazive (1 – 3 specii) iar împrejurimile monitorizate de asemenea nu prezintă diversitate crescută a acestora. Astfel, riscul de răspândire a acestora este scăzut.

- **Pod peste Dunăre**

Podul propus traversează o zonă pentru care bogăția speciilor invazive este considerată redusă. Cu toate acestea, având în vedere supratraversarea fluviului Dunărea și potențialul de contribuire a

proiectului la răspândirea hidrocoră a speciilor de plante invazive prin intermediul Dunării, poate fi considerat că există un risc ridicat de răspândire a speciilor invazive în cazul acestui proiect.

O contribuție importantă în introducerea și răspândirea speciilor invazive o are și transportul naval, atât maritim cât și fluvial. Există posibilitatea ca, în contextul îmbunătățirii infrastructurii de transport pe Dunăre și în zona marină, riscul de introducere și răspândire a speciilor invazive să crească din cauza creșterii nivelului de trafic naval din aceste zone. Creșterea frecvenței transporturilor în interiorul portului Constanța poate conduce și la introducerea în apele României a unor specii alohtone, cu potențial invaziv, prin transportul de marfă sau prin balastul navelor.

Conform raportului de *Modelare a distribuției speciilor alogene din Romania si a rutelor potențiale de dispersie*^[1], elaborat în cadrul Proiectului „POIM2014+120008 - Managementul adecvat al speciilor invazive din România, în conformitate cu Regulamentul UE 1143/2014 referitor la prevenirea și gestionarea introducerii și răspândirii speciilor alogene invazive”, zonele acvatice reprezintă un vector important pentru răspândirea speciilor invazive, în special de nevertebrate acvatice. Hărțile de distribuție potențială a speciilor de nevertebrate acvatice invazive indică un potențial de răspândire în zona Dunării, atât în Delta Dunării, cât și întregul sector româno – bulgar. În acest context, intensificarea navigației în aceste zone poate reprezenta un factor important care să faciliteze răspândirea speciilor invazive pe cursul Dunării și în zona marină.

7.2.6.2 Evaluare populație și sănătate umană

Siguranță populației

Având în vedere că la momentul actual cele mai multe accidente rutiere grave se produc în interiorul localităților, prin implementarea proiectelor PT aferente infrastructurii rutiere se generează un efect pozitiv asupra populației, datorită construcției/modernizării de drumuri ce permit o mai bună fluidizare a traficului în afara localităților.

Zone marginalizate

Proiectele de infrastructură rutieră se adresează populației prin îmbunătățirea mobilității și accesului la infrastructură de transport de calitate prin construcția și modernizarea de drumuri în zone marginalizate, ce nu au beneficiat de un nivel ridicat de investiții în infrastructura de transport.

[1] Raportul este disponibil la următoarea adresă <https://zenodo.org/record/6400929>

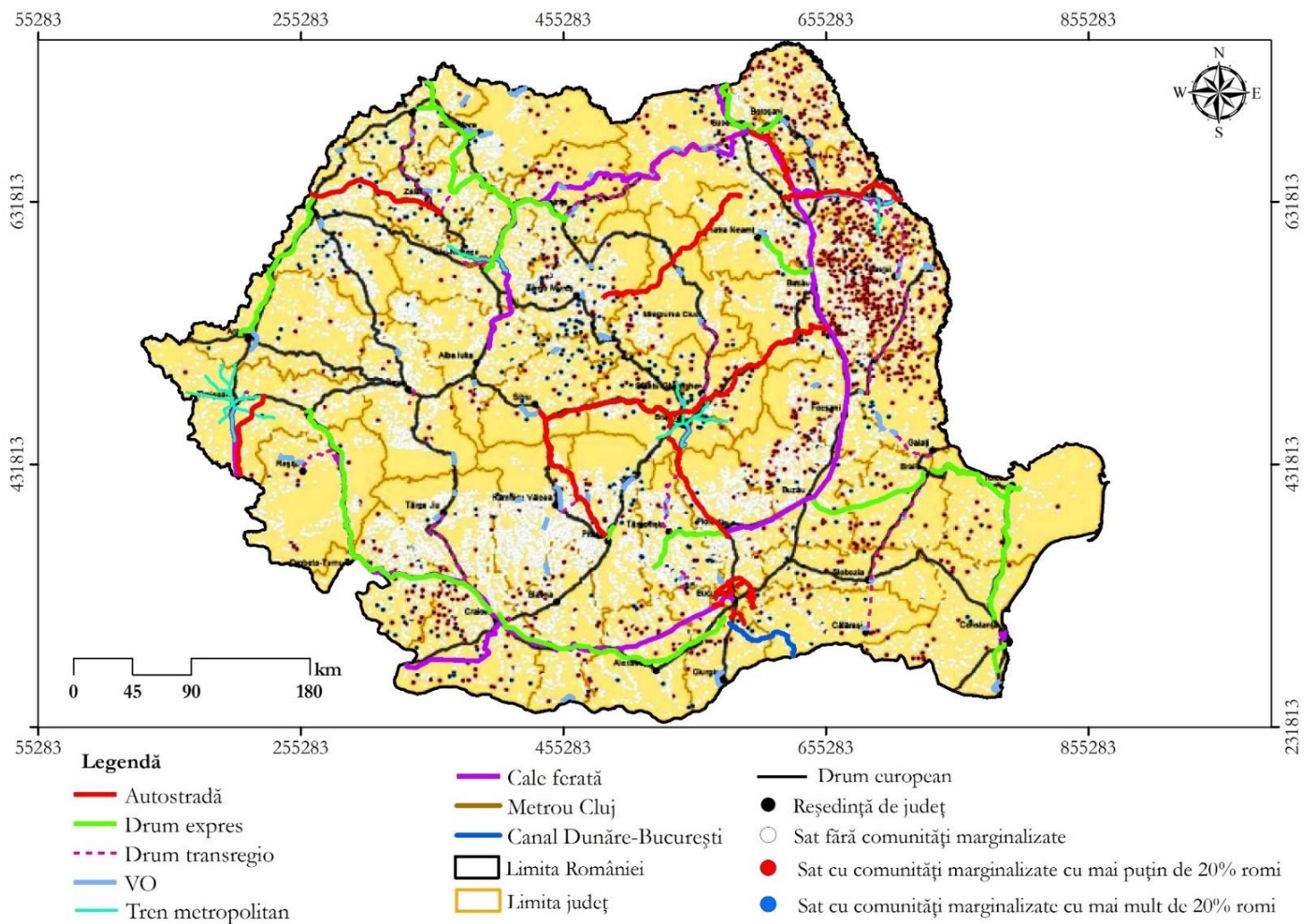


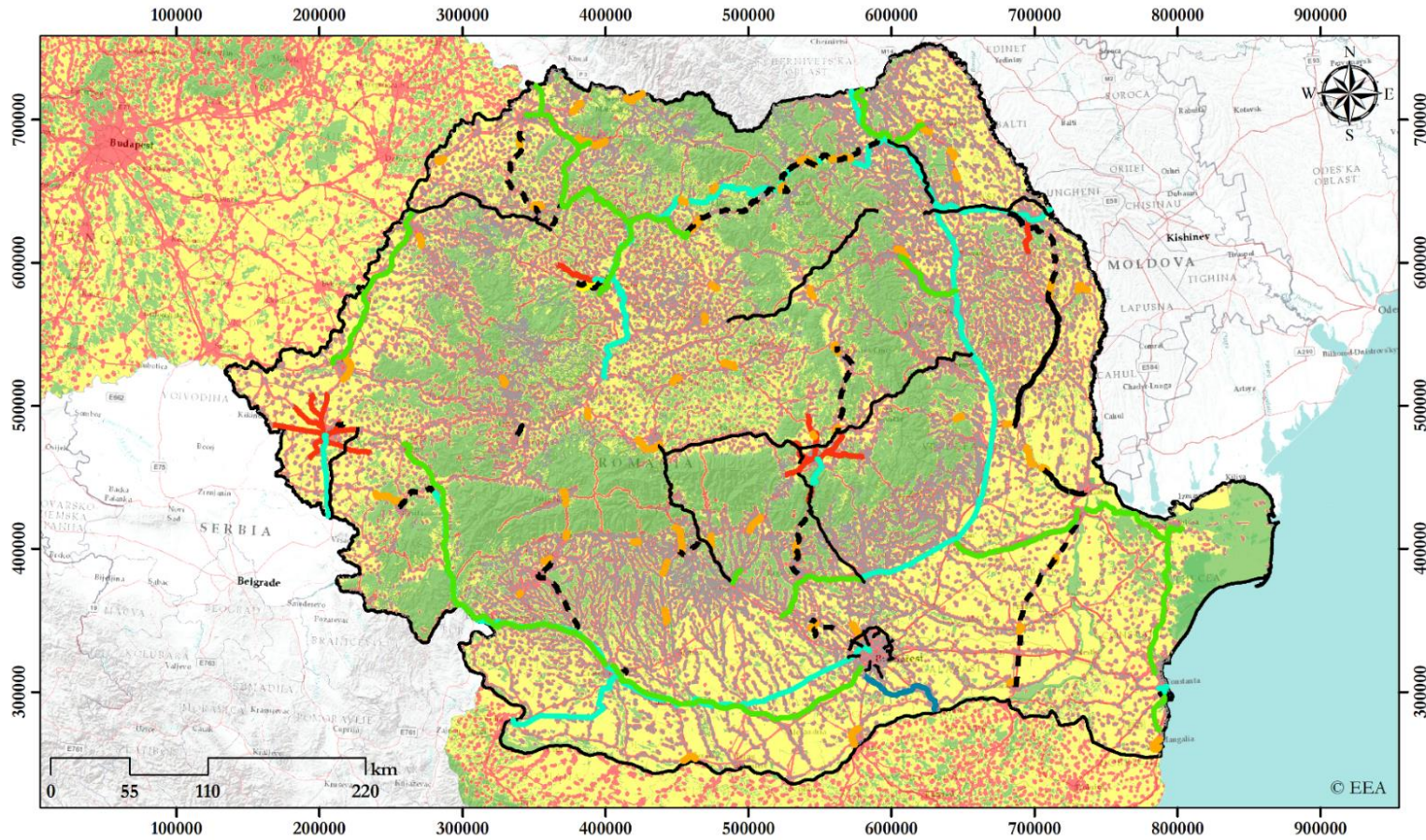
Figura nr. 7-16 Suprapunerea proiectelor PT cu zonele marginalizate

Proiectele de infrastructură rutieră precum autostrăzile și drumurile expres generează un potențial efect pozitiv nesemnificativ asupra populației, datorită fluidizării traficului din interiorul localității pe alte categorii de drumuri. Însă pentru variante de ocolire (VO) a fost considerat un efect pozitiv semnificativ, deoarece acestea contribuie în mod direct la fluidizarea traficului din orașe și la diminuarea poluanților atmosferici generați din traficul rutier, dar și a nivelului de zgomot.

Nivel de zgomot

Această analiză a avut ca scop evidențierea situațiilor în care infrastructura propusă prin PT intersectează zone de liniște din interiorul localităților. Rezultatele acesteia pot indica zonele unde realizarea proiectelor propuse poate conduce la creșterea nivelului de zgomot până la valori aflate peste limitele maxime admisibile pentru zgomot. Analiza s-a realizat utilizând date public disponibile pe site-ul Agenției Europene de Mediu, cu privire la distribuția zonelor de liniște la nivel european.

Harta următoare prezintă zonele de liniște în raport cu proiectele PT și localitățile de la nivel național.



Legendă

- | | | | |
|-----------------------|---------------------|----------------------------|-----------------------------------|
| — Autostradă | — VO | — Metrou Cluj | — Zone cu nivel ridicat de zgomot |
| — Drum expres | — Cale ferată | — Canal București - Dunăre | — Zone cu nivel mediu de zgomot |
| - - - Drum transregio | — Tren metropolitan | ⊗ Localitati | — Zone cu nivel scăzut de zgomot |

Figura nr. 7-17 Amplasarea zonele de liniște de la nivel național în raport cu proiectele PT

Rezultatele analizei indică faptul că majoritatea proiectelor vor fi amplasate în zone cu un nivel ridicat de zgomot. De asemenea, o parte din proiecte vor intersecta zone de intravilan cu un nivel mediu de zgomot, însă niciunul din proiectele propuse prin PT nu vor intersecta zone ale localităților cu un nivel scăzut de zgomot. Aceste rezultate indică necesitatea analizei, la nivel de proiect, a modificărilor în nivelul de zgomot într-un mod cumulat, care să poată demonstra faptul că în contextul apariției unor noi elemente de infrastructură, zgomotul generat de acestea și de alte surse din zgomot nu va conduce la depășirea valorilor limită la nivelul receptorilor sensibili. Lista proiectelor, localităților și zonelor intersectate din fiecare localitate este disponibilă în anexa prezentului Raport.



Figura nr. 7-18 Exemplu de realizare a unui proiect de infrastructură în vecinătatea zonelor locuite

Calitatea aerului

Având în vedere informațiile prezentate în cadrul secțiunii 7.2.6.5 a prezentului Raport, o mare parte dintre proiectele propuse prin PT ar putea avea o contribuție la creșterea valorilor pentru poluantul PM₁₀, ținând cont de concentrațiile înregistrate de acesta în anul 2018.

Evaluare la nivel de proiect

Pentru evaluarea la nivelul proiectelor a fost luat în calcul cea mai dezavantajoasă situație identificată în urma analizei prezentate mai sus, precum zonele de liniște.

În urma analizei spațiale realizate între zonele de liniște (nivel de zgomot) și proiectele propuse prin PT de infrastructură rutieră s-a identificat că un număr important din proiectele PT se suprapun peste zonele cu un nivel de zgomot actual ridicat. Pentru aceste proiecte s-a considerat un efect negativ semnificativ.

7.2.6.3 Evaluare sol

Pentru identifica potențialele efecte negative asupra solului în urma implementării proiectelor PT, au fost luate în considerare două aspect, respectiv conținutul de carbon organic din sol ce influențează în cea mai mare parte fertilitatea solului. Analizând conținutul de carbon organic din sol din figura de mai jos, se poate concluziona că infrastructura PT se va realiza inclusiv pe zone cu o fertilitate ridicată și medie.

Un alt un alt aspect important din punct de vedere al potențialul efect asupra solului, este reprezentat de categoria de teren pe care se suprapun proiectele propuse în PT. În figurile următoare sunt prezentate suprapunerile proiectelor PT cu CLC 2018.

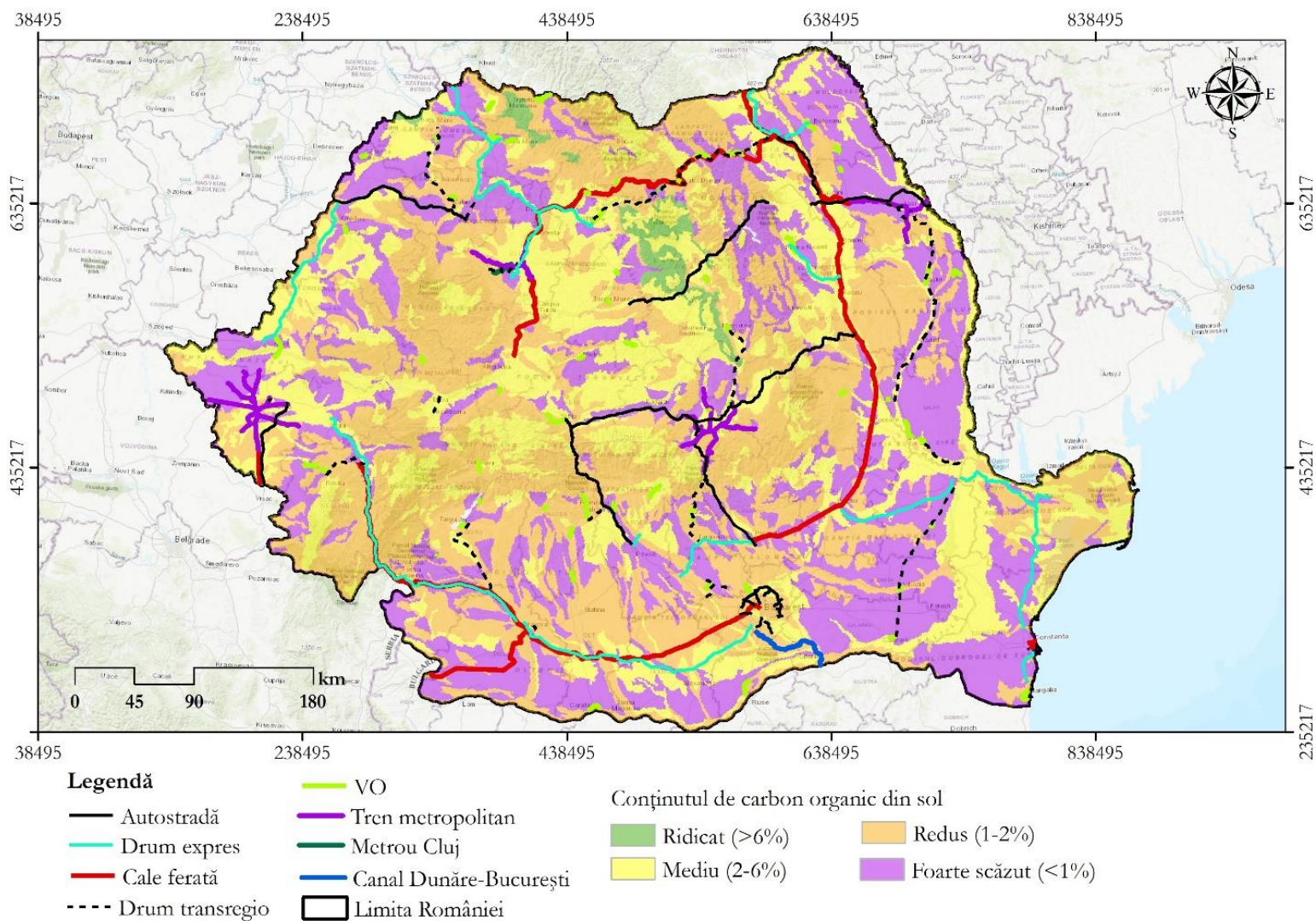


Figura nr. 7-19 Suprapunerea proiectelor incluse în PT cu fertilitatea solului în funcție de conținutul de carbon organic din sol

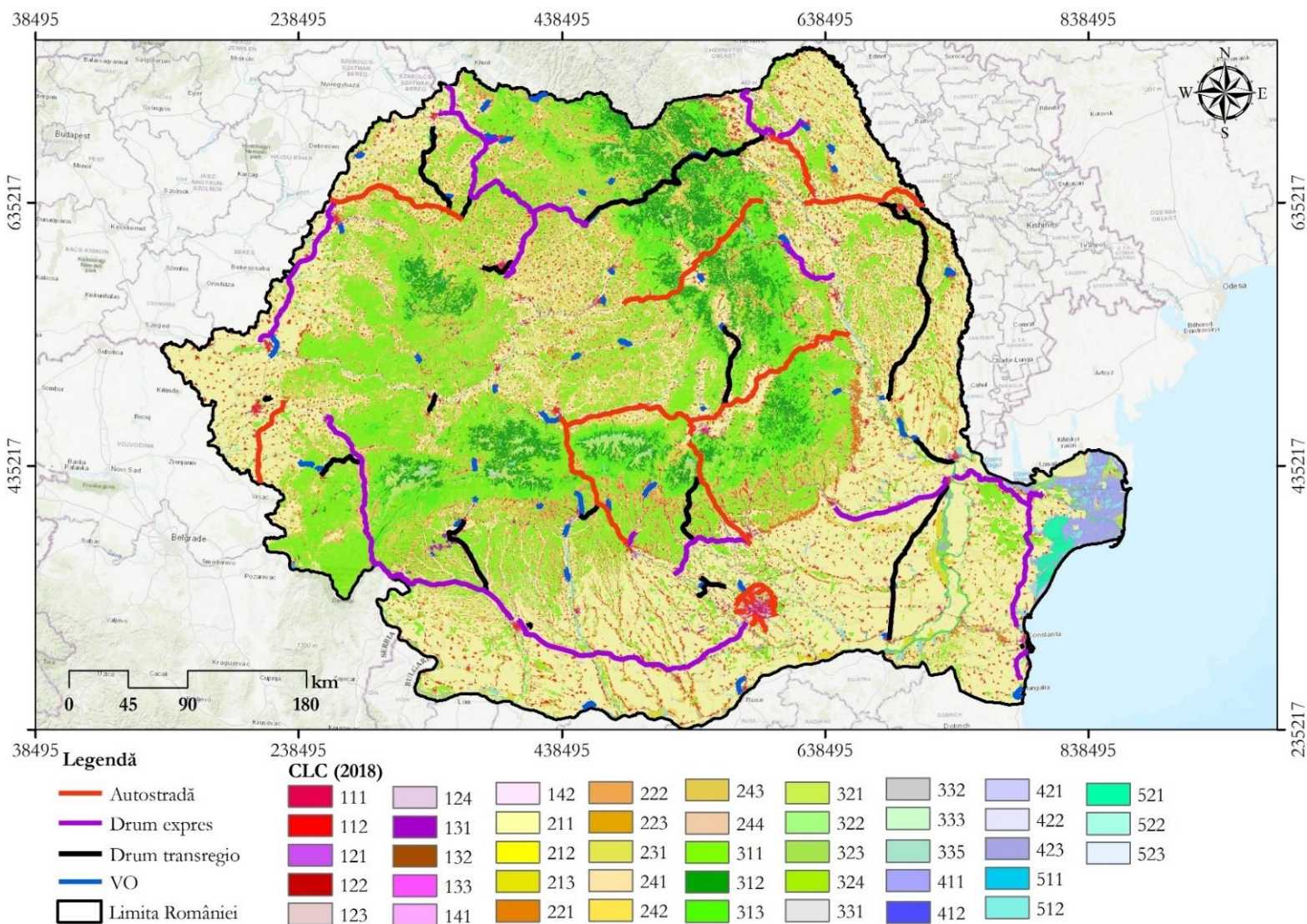


Figura nr. 7-20 Suprapunerea proiectelor PT de infrastructură rutieră cu CLC 2018

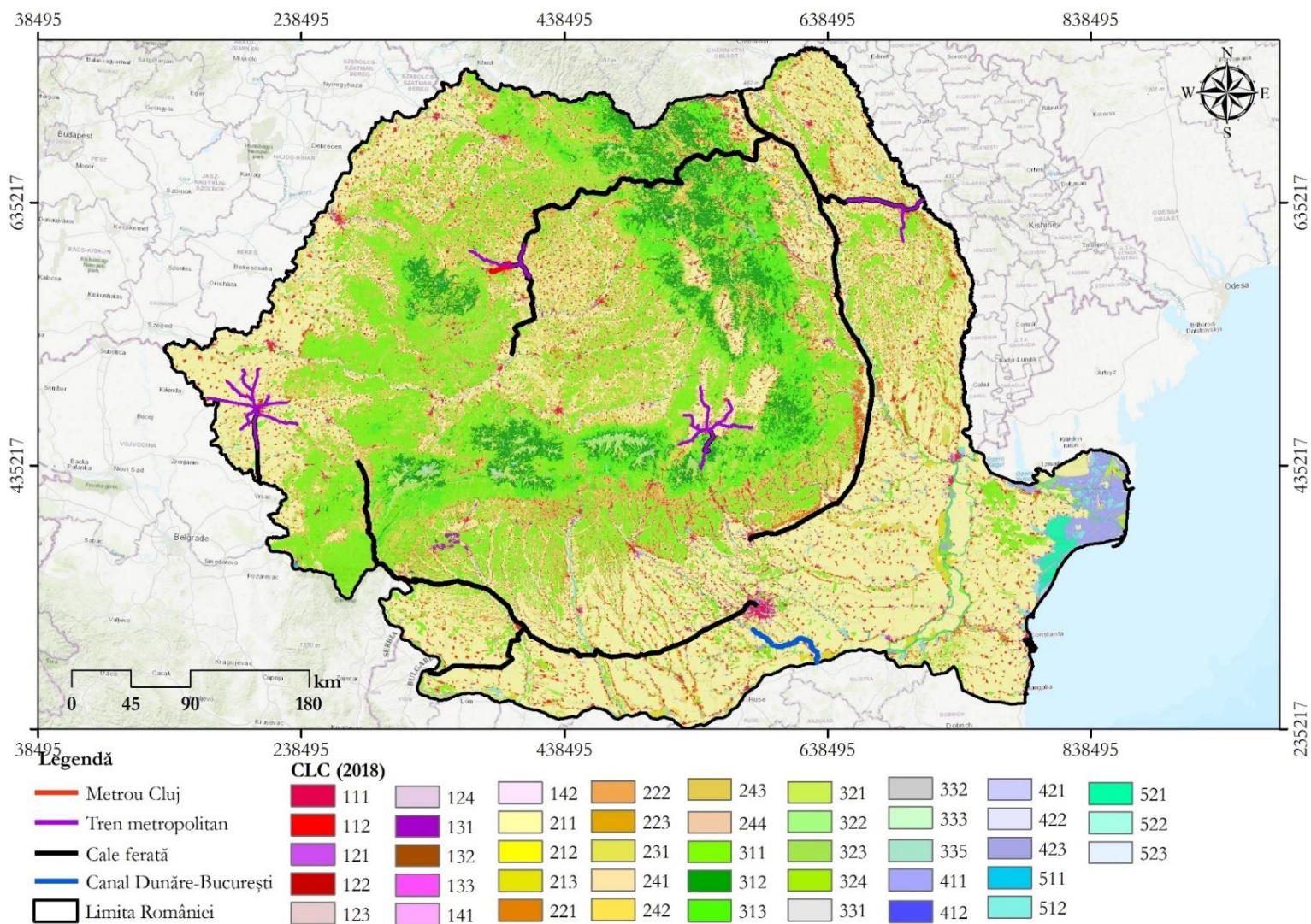


Figura nr. 7-21 Suprapunerea proiectelor PT feroviare și navale cu CLC 2018

În tabelul următor este prezentată explicația pentru fiecare cod aferent CLC 2018, pentru zonele cu care se suprapun proiectele PT.

Tabelul nr. 7-7 Legendă CLC 2018

Cod CLC	Denumire
111	Spațiu urban continuu
112	Spațiu urban discontinuu și spațiu rural
121	Unități industriale sau comerciale
122	Rețea de căi de comunicație și terenuri asociate acestora
123	Zone portuare
124	Aeroporturi
131	Zone de extracție a minereurilor
132	Gropi de gunoi
133	Zone în construcție
141	Zone urbane verzi
142	Zone de agrement
211	Terenuri arabile neirigate
212	Terenuri irigate permanent
213	Terenuri cultivate cu orez
221	Vii
222	Livezi
231	Pășuni secundare
242	Zone de culturi complexe
243	Terenuri predominant agricole în amestec cu vegetație naturală
311	Păduri de foioase
312	Păduri de conifere
313	Păduri mixte
321	Pajiști naturale
322	Vegetație subalpină
324	Zone de tranziție cu arbuști (în general defrișate)
331	Plaje, dune, renii
332	Stâncării
333	Areale cu vegetație rară
411	Mlaștini
412	Zone umede
421	Mlaștini sărate
511	Cursuri de apă
512	Acumulări de apă
521	Lagune
523	Mări

Ținând cont de aspecte prezentate anterior au fost identificate trei proiecte de infrastructură rutieră ce se suprapun pe suprafețe de sol cu o fertilitatea ridicată (>6% conținut de carbon organic din sol).

Pentru aceste proiecte se consideră un efect negativ semnificativ asupra aspectului de mediu sol. Efectul negativ semnificativ identificat pentru cele trei proiecte este susținut și de suprafață de teren ocupată conform CLC 2018, deoarece suprafețele agricole și forestiere au un conținut ridicat și mediu carbon organic în sol.

În tabelul următor sunt prezentate ponderile ocupate de fiecare proiect, raportat la lungimea totală a proiectului.

Tabelul nr. 7-8 Ponderea de sol cu fertilitate ridicată ocupată de proiectele PT, raportat la lungimea totală a acestora

Nr. crt.	Proiect PT	Ponderea ocupată din solul cu fertilitate ridicată
1.	A7 - Suceava - Bistrița	4,59
2.	Miercurea Ciuc - Sf. Gheorghe - Chichiș - A13 (profil 1+1)	8,92
3.	Tg.Mures (Miercurea Nirajului) - Tg.Neamt	12,21

Din punct de vedere al suprapunerii proiectelor PT cu CLC, aceste trei proiecte se suprapune pe diferite categorii de terenuri.

Proiectul A7 - Suceava – Bistrița se desfășoară preponderent pe terenuri aferente spațiului urban discontinuu și spațiu rural (112). Însă un procent important (37,5%) se suprapune pe suprafețe importante din punct de vedere agricol precum terenuri agricole neirigate, vii, pășuni complexe, zone de culturi complexe și terenuri predominante agricole în amestec cu vegetație naturală. De asemenea se identifică și suprafețe forestiere 8,8% și cursuri de apă 0,4%.

Proiectul Miercurea Ciuc - Sf. Gheorghe - Chichiș - A13 (profil 1+1) se desfășoară preponderent pe terenuri arabile neirigate (52,9%), spațiu urban discontinuu 32,7, terenuri predominante agricole în amestec cu vegetație naturală 6,2% și 3,9% păduri de conifere.

Proiectul Tg.Mures (Miercurea Nirajului) - Tg.Neamt se desfășoară pe preponderent pe păduri de conifere 19,7%, păduri mixte 16,7%, terenuri arabile neirigate 16,6% și pășuni secundare 8,9%

Terenuri agricole și cele forestiere sunt importante din punct de vedere al fertilității solului.

Tabelul nr. 7-9 Suprafețele ocupate sol conform CLC 2018

Proiecte PT	Cod CLC															
	112	121	133	211	221	231	242	243	311	312	313	321	324	411	511	512
A7 - Suceava - Bistrița	51	2,0	0,3	11,9	0,3	9,6	12,3	3,3	2,3	3,8	1,7	0,3	0,6	0,0	0,4	0,0
Miercurea Ciuc - Sf. Gheorghe - Chichiș - A13 (profil 1+1)	32,7	2,6	0,0	52,9	0,0	0,0	0,8	6,2	0,6	3,9	0,0	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0
Tg.Mures (Miercurea Nirajului) - Tg.Neamt	2,8	0,0	0,0	16,6	0,0	8,9	5,3	10,7	7,3	19,7	16,7	3,3	8,1	0,0	0,1	0,5

De asemenea o parte din suprafețele proiectelor PT se suprapun și cu zone de sol cu fertilitate medie, cu un conținut de carbon organic cuprins între 2-6%. Pentru aceste proiecte a fost identificat un potențial efect negativ nesemnificativ. Aceste proiecte sunt prezentate în tabelul următor.

Tabelul nr. 7-10 Proiect PT ce se suprapun pe soluri cu fertilitate moderată

Proiect	Procent de sol cu fertilitate medie
A1 - Pitesti - Mioveni	4,0

Proiect	Procent de sol cu fertilitate medie
A1 - Timișoara - Aeroport Traian Vuia/DNCT (2+2)	92,1
A1 - Titu - Baldana**	0,3
A7 - Bacau - Piatra Neamt	61,5
A7 - Suceava - Bistrița	38,7
A7 - Suceava - Botosani	16,3
A8 - Lețcani Vest - Centura Iași	48,5
Alexandria - Craiova	38,6
Arad - Oradea	50,9
Baia Mare - Satu Mare	5,4
Brașov - Bacău și ByPass Brașov Nord	61,2
Bucuresti - Alexandria	49,8
Buzau - Braila	16,2
Centura Metropolitană Cluj-Napoca (Gilău - A3 - Cluj-Napoca - Apahida - DX4) (profil 2+2)	31,6
Cluj-Napoca (Apahida) - Dej	97,8
Cristian - Ghimbav	100,0
Dej - Baia Mare - Halmeu	17,4
Drobeta Tr. Severin - Caransebeș - Lugoj	18,5
Drum de legătură Tudor Vladimirescu - Galați	71,9
DX 9 - Târgoviște - Sinaia - A3	5,4
DX4 - Dej - Bistrița	95,2
Hunedoara - Sântuhalm - A1 (profil 2+2)	100,0
Inel București (Nord) + drumuri radiale	30,8
Măcin - Tulcea - Constanța (Ovidiu) + drum acces Delta Dunării	31,7
Miercurea Ciuc - Sf. Gheorghe - Chichiș - A13 (profil 1+1)	50,6
Pașcani - Suceava	63,2
Ploiesti - Comarnic	21,6
Poarta Salajului - Biharia	17,6
Reșița - Caransebeș - DX2 (profil 1+1)	6,6
Sibiu - Brașov	19,5
Sibiu - Pitesti	18,3
Suceava - Siret	57,5
Tg. Jiu - Filiași - DX2 (profil 2+2)	48,2
Tg.Mures (Miercurea Nirajului) - Tg.Neamt	22,7
Timișoara - Moravita	51,7
Ungheni - Iași - Tg. Neamț	42,7
Vaslui - Iași - A8 (profil 1+1)	26,8
Vălcele - Cluj-Napoca (Apahida)	61,0
VO Arad	35,5
VO Baia Mare	6,3
VO Bistrița	100,0
VO Călărași	14,5
VO Câmpulung	98,8
VO Feldioara	100,0
VO Gheorgheni	29,5
VO Gura Humorului	3,2
VO Miercurea Ciuc	100,0
VO Nasaud	34,6
VO Negresti	84,2
VO Paltinoasa	94,9
VO Petroșani	3,9
VO Piatra Neamț	51,1
VO Pucioasa	26,3
VO Reghin	74,7

Proiect	Procent de sol cu fertilitate medie
VO Sanmartin/Baile Felix	35,5
VO Sebeș	11,8
VO Sfântu Gheorghe	100,0
VO Sibiu Sud	11,1
VO Sighișoara	100,0
VO Tudor Vladimirescu	69,7
VO Vaslui	100,0
VO Vatra Dornei	4,9
VO Văleni	4,6

Pentru **proiectele de infrastructură feroviară** nu se consideră a fi generat un efect negativ semnificativ asupra solului, deoarece în PT sunt propuse lucrări pe infrastructura existentă. Implementarea proiectelor ar putea genera un efect negativ nesemnificativ pe termen scurt, deoarece realizarea lucrărilor presupune ocuparea unor suprafețe de sol temporar.

Pentru acțiunea „Asigurarea condițiilor optime de navigație în bazinele portuare prin dragaj” a fost considerat un efect negativ semnificativ deoarece implementarea acesteia în perioada de execuție prezintă anumite presiuni asupra solului, precum:

- decopertare pentru realizarea de drumuri de acces în cazul organizărilor de șantier;
- poluarea accidentală cu hidrocarburi de la tancurile de stocare a carburanților;
- scurgeri accidentale de ulei de la utilaje;
- ocuparea provizorie a unei suprafețe de teren pentru organizările de șantier;
- poluarea solului ca urmare a depozitării necontrolate a deșeurilor.

7.2.6.4 Evaluare apă

Analiza potențialelor impacturi asupra corpurilor de apă s-a concentrat pe corpurile de apă de suprafață. În cazul corpurilor de apă subterane a fost considerată improbabilă afectarea semnificativă a acestora ca urmare a implementării proiectelor PT. Infrastructura de transport nu este identificată ca presiune în cadrul Planului Național de Management actualizat (2021) aferent porțiunii naționale a bazinului hidrografic internațional al fluviului Dunărea, iar proiectele de infrastructură nu implică de obicei intervenții la nivelul corpurilor de apă subterane.

Evaluarea potențialelor impacturi asupra corpurilor de apă de suprafață a implicat identificarea tuturor intersecțiilor dintre proiectele de infrastructură și corpurile de apă. Având în vedere cerințele de evaluare a potențialelor impacturi la nivelul întregului corp de apă, evaluarea s-a realizat cumulativ, luând în considerare toate proiectele de infrastructură, indiferent de sursa lor de finanțare (PT, PNRR, POIM, etc.). Pe baza datelor și informațiilor puse la dispoziție de ANAR au fost realizate intersecții spațiale ale resurselor legate de infrastructura de transport și corpurile de apă și a fost elaborată o bază de date.

Proiectele de infrastructură pot afecta starea / potențialul ecologic al corpurilor de apă și starea chimică a acestora. În cazul acestor componente a fost analizată probabilitatea de apariție a unor potențiale impacturi semnificative. Aceste proiecte pot de asemenea afecta corpurile de apă prin poluări accidentale, în urma unor accidente pe infrastructura rutieră, feroviară sau navală. O cuantificare pentru acest tip de impact nu poate fi însă realizată, având în vedere caracterul accidental al acestuia.

Având în vedere că proiectele de infrastructură pot conduce atât la afectarea indicatorilor de calitate ai stării / potențialului ecologic al corpurilor de apă (de exemplu prin realizarea de modificări hidromorfologice), cât și la afectarea stării chimice a corpurilor de apă (de exemplu prin contribuția la poluarea apelor de suprafață

ca urmare a spălării căilor de rulare), evaluarea s-a realizat luând în considerare atât starea / potențialul ecologic, cât și starea chimică.

Datele avute la dispoziție pentru evaluarea potențialelor impacturi asupra corpurilor de apă au fost reprezentate de: informații spațiale privind locațiile corpurilor de apă, date despre starea / potențialul ecologic și starea chimică a acestora, date despre tipologia corpurilor de apă și informații despre modul de îndeplinire al obiectivelor formulate pentru corpurile de apă, conform Directivei Cadru Apă. Nu au fost disponibile date și informații privind procentul de afectare al diferiților indicatori de calitate (ex: „Lungimea vegetației ripariene”). Astfel, evaluarea realizată în cadrul acestui Raport nu poate spune cu certitudine dacă intersectarea corpurilor de apă poate conduce la o potențială modificare a stării / potențialului acestora și astfel la apariția un impact semnificativ. Cu toate acestea, a fost realizată o evaluare a probabilității de afectare semnificativă a unui corp de apă, pe baza numărului de intersecții ale acestuia cu proiectele de infrastructură.

Evaluarea probabilității de apariție a unui potențial impact semnificativ s-a realizat în baza următoarelor matrici.

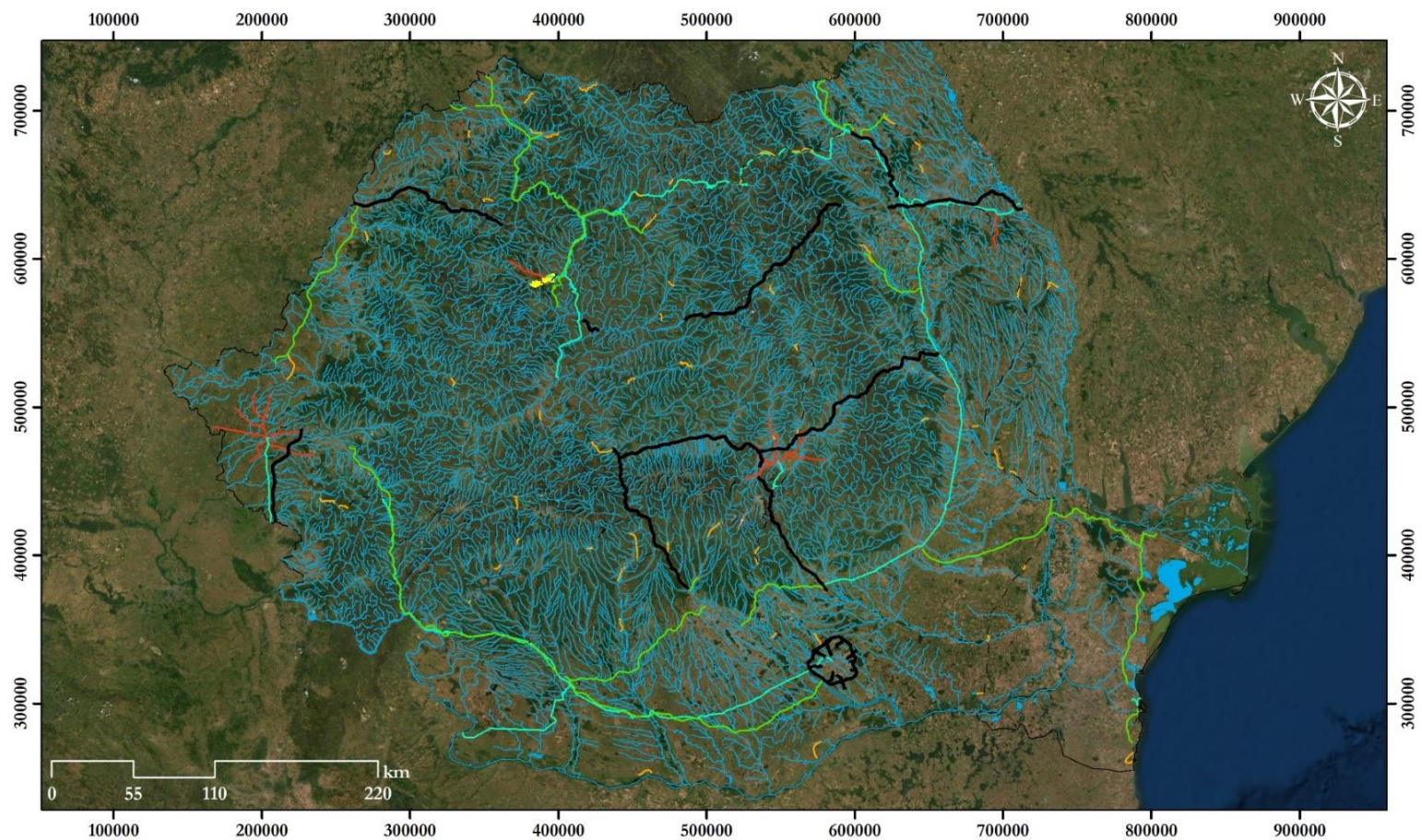
Tabelul nr. 7-11 Matricea utilizată pentru evaluarea probabilității de apariție a unui impact asupra corpurilor de apă, din punct de vedere al stării ecologice

Stare / Potențial ecologic	Număr de intersecții			
	1	<5	<10	>10
Proastă	Probabil	Probabil	Probabil	Probabil
Slabă	Probabil	Probabil	Probabil	Probabil
Moderată	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil	Probabil	Probabil
Bună	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil	Probabil

Tabelul nr. 7-12 Matricea utilizată pentru evaluarea probabilității de apariție a unui impact asupra corpurilor de apă, din punct de vedere al stării chimice

Stare chimică	Număr de intersecții			
	1	<5	<10	>10
Nu îndeplinește starea bună	Probabil	Probabil	Probabil	Probabil
Bună	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil	Probabil	Probabil

În harta următoare este prezentată suprapunerea proiectelor de infrastructură luate în considerare în evaluarea probabilității de apariție a unor efecte semnificative, în raport cu corpurile de apă..



Legendă

- Autostradă — VO — Metrou Cluj
- Drum expres — Calc ferată — Canal București - Dunăre
- - Drum transregio — Tren metropolitan — Corpuri de apă

Figura nr. 7-22 Suprapunerea proiectelor incluse în PT (inclusiv proiecte fazate) cu corpurile de apă de suprafață

Rezultatele acestei analize indică un număr de 108 de corpuri de apă a căror stare ecologică este probabil a fi afectată semnificativ de proiectele de infrastructură de transport (luând în considerare toate proiectele, indiferent de sursa acestora de finanțare). Strict în contextul proiectelor PT, există un risc de afectare semnificativă a stării ecologice pentru 60 de corpuri de apă de suprafață.

Din punct de vedere al stării chimice, există probabilitatea de afectare a 131 de corpuri de apă, luând în considerare toate proiectele de infrastructură. Din cauza proiectelor incluse în PT, există un risc de afectare pentru 181 de corpuri de apă.

Tabelul rezultat din analiza acestor evaluări este prezentat în anexa prezentului raport.

În ceea ce privește proiectele incluse în Programul Transporturi, inclusiv proiecte fazate din POIM, rezultatele indică următoarele proiecte ca având riscul de a conduce la apariția unor potențiale efecte semnificative asupra corpurilor de apă:

- Autostrada Ploiesti - Comarnic
- Autostrada Comarnic - Râșnov
- Inel București (Nord) + drumuri radiale
- Inel București Sud
- Autostrada Pașcani - Suceava
- Autostrada Ungheni - Iași - Tg. Neamț
- Autostrada Brașov - Bacău și ByPass Brașov Nord
- Autostrada Poarta Salajului - Biharia
- Autostrada Sibiu - Pitesti
- Autostrada Sibiu - Brașov
- Autostrada Timișoara - Moravita
- Canal Dunare - Bucuresti (aripa Arges)
- CF Timișoara - Stamura Moravița
- Drum expres A1 - Găești - Târgoviște - Ploiești - A3
- Drum expres Buzau - Braila
- Drum expres A7 - Suceava - Botosani
- Drum expres Arad - Oradea
- Drum expres Baia Mare - Satu Mare
- Drum expres Dej - Baia Mare - Halmeu
- Drum expres DX4 - Dej - Bistrița
- Drum expres Vâlcele - Cluj-Napoca (Apahida)
- Drum expres Cluj-Napoca (Apahida) - Dej
- Drum expres Bucuresti - Alexandria
- Drum expres Alexandria - Craiova
- Drum expres Măcin - Tulcea - Constanța (Ovidiu) + drum acces Delta Dunării
- Drum expres Drobeta Tr. Severin - Caransebeș - Lugoj
- Drum expres Craiova - Filiași - Drobeta Tr. Severin
- Drum expres Pitesti - Craiova Nord
- Drum transregio DX 9 - Târgoviște - Sinaia - A3
- Drum transregio A7 - Suceava - Bistrița
- Drum transregio Vaslui - Iași - A8 (profil 1+1)
- Drum transregio Drum de legătură Tudor Vladimirescu - Galați
- Drum transregio A8 - Lețcani Vest - Centura Iași
- Drum transregio Centura Metropolitană Cluj-Napoca (Gilău - A3 - Cluj-Napoca - Apahida - DX4) (profil 2+2)
- Drum transregio DX4 - Jibou - Românași - A3 (profil 2+2)
- Drum transregio A1 - Titu - Baldana**
- Drum transregio DX - Centura Craiova Est (profil 2+2)

- Drum transregio Reșița - Caransebeș - DX2 (profil 1+1)
- Drum transregio Tg. Jiu - Filiași - DX2 (profil 2+2)
- Tren metropolitan Timisoara Nord - Biled - Sandra
- Tren metropolitan Timisoara Nord - Jimbolia
- Tren metropolitan Timisoara - Vinga
- Tren metropolitan Santandrei - Chinezu - Gelu
- Tren metropolitan Brasov - Bod - Feldioara - Apata
- Tren metropolitan Brasov - Tiusu de Sus
- Tren metropolitan Brasov - Ghimbav - Codela - Vladeni
- Tren metropolitan Brasov - Prejmer - Sf. Gheorghe
- Tren metropolitan Cluj Napoca - Apahida - Cojocna - Boju
- Tren metropolitan Cluj Napoca - Baci - Nadaselu - Aghiresu
- Tren metropolitan Cluj Napoca - Apahida - Jucu - Bontida
- Tren metropolitan Iasi - Letcani - Podul Illoarei - Tg, Frumos
- Tren metropolitan Iasi - Nicolina - Ciurea - Barnova - Scanteia
- Tren metropolitan Iasi - Nicolina - Socola - Holboca - Ungheni Prut
- Tren metropolitan Iasi - Nicolina
- Metrou Cluj
- CF Ploiești - Focșani
- CF Apahida - Ilva Mică
- CF Câmpia Turzii - Apahida (Cluj-Napoca)
- CF București - Craiova
- CF Ilva Mică - Suceava
- CF Craiova - Dr.Tr.Severin - Caransebeș
- CF Timișoara - Stamura Moravița
- CF Pașcani - Iași - Ungheni
- CF București – Craiova
- Simeria - km. 614
- VO Câmpulung Moldovenesc
- VO Frasin
- VO Vatra Dornei
- VO Văleni
- VO Husi
- VO Zalău
- VO Arad
- VO Râmnicu Vâlcea
- VO Feldioara
- VO Băbeni
- VO Bocsa
- VO Petroșani
- VO Bumbesci
- VO Mangalia

În ceea ce privește potențialul de afectare a stării chimice, rezultatele analizei indică următoarele proiecte din PT sau fazate din POIM ca având potențialul de a afecta corpurile de apă:

- Autostrada Ploiesti - Comarnic
- Autostrada Comarnic - Râșnov
- Inel București (Nord) + drumuri radiale
- Inel București Sud
- Autostrada Pașcani - Suceava
- Autostrada Ungheni - Iași - Tg. Neamț

- Autostrada Tg.Mures (Miercurea Nirajului) - Tg.Neamt
- Autostrada Braşov - Bacău și ByPass Braşov Nord
- Autostrada Poarta Salajului - Biharia
- Autostrada Sibiu - Pitesti
- Autostrada Sibiu - Braşov
- Autostrada Timișoara - Moravita
- Canal Dunare - Bucuresti (aripa Arges)
- CF Timișoara - Stamura Moravița
- Drum expres A1 - Găești - Târgoviște - Ploiești - A3
- Drum expres Buzau - Braila
- Drum expres A7 - Bacau - Piatra Neamt
- Drum expres A7 - Suceava - Botosani
- Drum expres Arad - Oradea
- Drum expres Baia Mare - Satu Mare
- Drum expres Dej - Baia Mare - Halmeu
- Drum expres DX4 - Dej - Bistrița
- Drum expres Vâlcele - Cluj-Napoca (Apahida)
- Drum expres Cluj-Napoca (Apahida) - Dej
- Drum expres Bucuresti - Alexandria
- Drum expres Alexandria - Craiova
- Drum expres Măcin - Tulcea - Constanța (Ovidiu) + drum acces Delta Dunării
- Drum expres Alternativa Techirghiol (A2/A4 - Olimp)
- Drum expres Drobeta Tr. Severin - Caransebeș - Lugoj
- Drum expres Craiova - Filiași - Drobeta Tr. Severin
- Drum expres Pitesti - Craiova Nord
- Drum transregio DX 9 - Târgoviște - Sinaia - A3
- Drum transregio Slobozia - Drajna - A2 (profil 2+2)
- Drum transregio A7 - Suceava - Bistrița
- Drum transregio Vaslui - Iași - A8 (profil 1+1)
- Drum transregio Drum de legătură Tudor Vladimirescu - Galați
- Drum transregio A8 - Lețcani Vest - Centura Iași
- Drum transregio Centura Metropolitană Cluj-Napoca (Gilău - A3 - Cluj-Napoca - Apahida - DX4) (profil 2+2)
- Drum transregio DX4 - Jibou - Românași - A3 (profil 2+2)
- Drum transregio A1 - Titu - Baldana**
- Drum transregio Hunedoara - Sântuhalm - A1 (profil 2+2)
- Drum transregio DX - Centura Craiova Est (profil 2+2)
- Drum transregio Reșița - Caransebeș - DX2 (profil 1+1)
- Drum transregio Tg. Jiu - Filiași - DX2 (profil 2+2)
- Tren metropolitan Timisoara Nord - Biled - Sandra
- Tren metropolitan Timisoara Nord - Jimbolia
- Tren metropolitan Timisoara - Buzias
- Tren metropolitan Timisoara - Voiteni
- Tren metropolitan Timisoara - Vinga
- Tren metropolitan Timisoara Nord - Timisoara Sud
- Tren metropolitan Santandrei - Chinezu - Gelu
- Tren metropolitan Brasov - Bod - Feldioara - Apata
- Tren metropolitan Brasov - Tiusu de Sus
- Tren metropolitan Brasov - Ghimbav - Codela - Vladeni
- Tren metropolitan Brasov - Prejmer - Sf. Gheorghe
- Tren metropolitan Cluj Napoca - Apahida - Cojocna - Boju

- Tren metropolitan Cluj Napoca - Baciou - Nadaselu - Aghiresu
- Tren metropolitan Cluj Napoca - Apahida - Jucu - Bontida
- Tren metropolitan Iasi - Letcani - Podul Illoarei - Tg, Frumos
- Tren metropolitan Iasi - Nicolina - Ciurea - Barnova - Scanteia
- Tren metropolitan Iasi - Nicolina - Socola - Holboca - Ungheni Prut
- Tren metropolitan Iasi - Nicolina
- Metrou Cluj
- CF Ploiești - Focșani
- CF Apahida - Ilva Mică
- CF Câmpia Turzii - Apahida (Cluj-Napoca)
- CF Pașcani - Suceava - Dărmănești
- CF București - Craiova
- CF Focșani - Roman
- CF Ilva Mică - Suceava
- CF Craiova - Dr.Tr.Severin - Caransebeș
- CF Timișoara - Stamora Moravița
- CF Craiova - Calafat
- CF Pașcani - Iași - Ungheni
- CF București - Craiova
- VO Slobozia
- VO Paltinoasa
- VO Câmpulung Moldovenesc
- VO Frasin
- VO Vatra Dornei
- VO Văleni
- VO Husi
- VO Tautii Magherus
- VO Sângeorz-Băi
- VO Câmpulung
- VO Curtea de Arges
- VO Arad
- VO Râmnicu Vâlcea
- VO Feldioara
- VO Băbeni
- VO Bocsa
- VO Petroșani
- VO Bumbesti

În cazul proiectului de realizare a metroului din Cluj Napoca, potențiale efecte semnificative asupra corpurilor de apă de suprafață sunt improbabile, însă, având în vedere că la momentul elaborării prezentului Raport nu se cunosc detalii privind modul de execuție al acestuia, este precaut ca acesta să fie inclus în analiză.

O analiză specifică a fost realizată pentru proiectele din Prioritatea 7 - Dezvoltarea transportului naval și multimodal. Pentru majoritatea tipurilor de acțiuni incluse în această prioritate nu există o localizare spațială, însă acestea pot afecta mai multe corpuri de apă, situate pe Dunăre sau în zona Mării Negre. Propunerile din această Prioritate implică lucrări pentru eliminarea punctelor critice pentru navigație pe Dunăre, îmbunătățirea navigației pe Dunăre, în particular în punctul critic Bala, îmbunătățirea condițiilor de navigație în porturi prin dragaj, dezvoltarea Portului Constanța, precum și alte acțiuni ce pot genera efecte asupra corpurilor de apă. Corpurile de apă ce pot fi afectate de această prioritate sunt reprezentate de RORW14-1_B3 Dunarea Portile de Fier 2-Chiciu, RORW14-1_B4 Dunarea Chiciu-Isaccea, și posibil corpurile de apă din Delta Dunării (RORW14-1_B6 Dunarea Chilia, RORW14-1_B5 Dunarea Isaccea-Sulina, RORW14-1_B7 Dunarea Sf.Gheorghe) sau din zona Mării Negre

(ROTEW01_B1 Chilia - Vama Veche, ROCT01_B1 Periboina-Cap Singol, ROCT02_B1 Cap Singol-Eforie Nord sau ROCT02_B2 Eforie Nord-Vama Veche). Aceste tipuri de acțiuni pot afecta în principal starea ecologică, prin afectarea elementelor hidromorfologice sau a celor fizico - chimice (prin lucrări hidrotehnice, sau lucrări periodice efectuate în corpurile de apă).

Construirea rețelei de metrou poate genera un efect negativ nesemnificativ asupra aspectului de mediu Apă, respectiv a apei subterane, deoarece nivelul apei freatice este situat deasupra nivelului de excavare, pentru etapa de implementare va fi necesară proiectarea unor sisteme de drenaj capabile să reducă nivelul piezometric al acviferului și presiunea hidrostatică, astfel încât să se asigure condiții de execuție sigure și uscate. Astfel, în timpul executării unor structuri ale metroului, este posibil ca nivelul apei subterane să fie influențat de lucrările de drenaj, respectiv acest nivel va scădea, astfel încât să se asigure condițiile necesare pentru execuție. Sistemele de drenare vor funcționa gravitațional, fără a fi necesare alte instalații. Această situație are caracter temporar, nivelul apei freatice va fi restabilit după finalizarea lucrărilor, nefiind afectată dinamica, cantitatea și calitatea apelor freatice. Luând în considerare că de-a lungul rutelor de metrou executate sub protecția lucrărilor de drenaj nu au fost evidențiate fenomene negative, se estimează că lucrările viitoare de drenaj vor asigura reducerea nivelului apelor subterane fără evenimente negative semnificative. Investițiile nu au impact asupra straturilor acvifere adânci sau de adâncime.

7.2.6.5 Evaluare aer

Pentru identificarea potențialelor efecte generate de implementarea proiectelor PT asupra aspectului de mediu Aer, au fost utilizate hărțile de calitate a aerului pentru PM10, NO_x și NO₂ în anul 2018. Pentru nici unul dintre cei trei indicatori analizați nu s-a înregistrat depășiri ale valori limita conform legislației în vigoare.

În figurile următoare sunt prezentate suprapunerile proiectelor PT cu valorile înregistrate pentru cei trei indicatori.

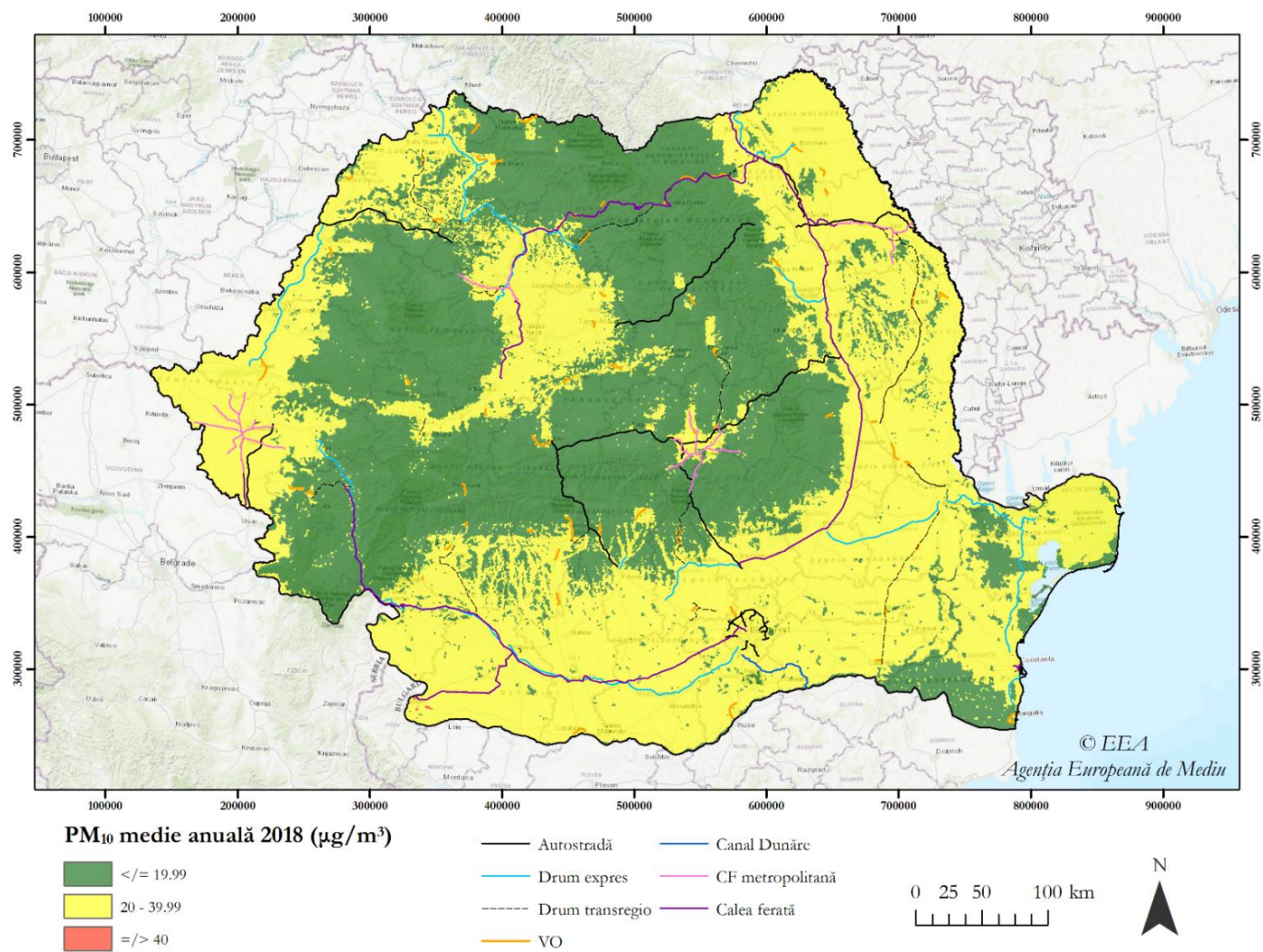


Figura nr. 7-23 Suprapunerea proiectelor PT cu mediile anuale înregistrate pentru PM10 în anul 2018

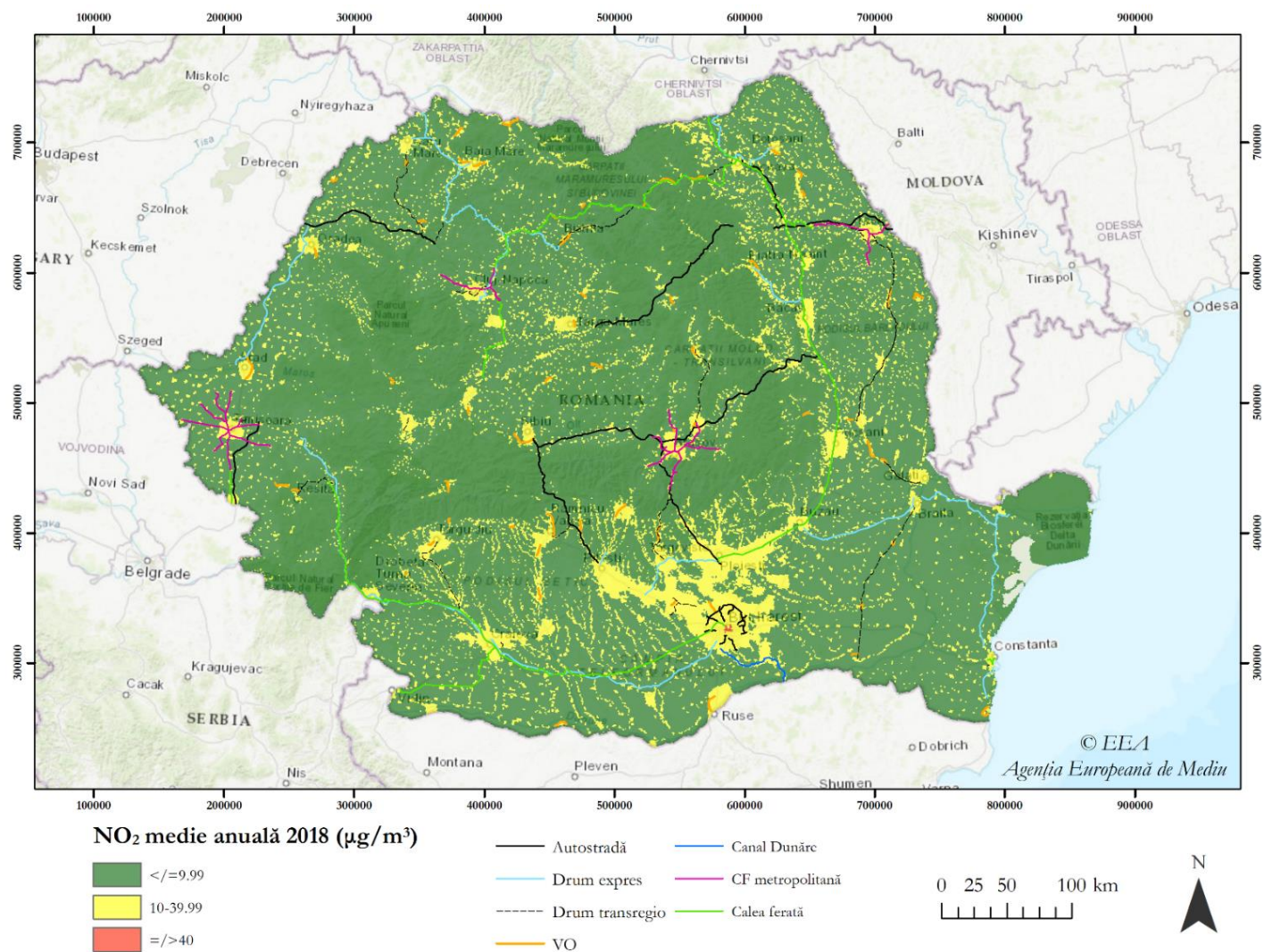


Figura nr. 7-24 Suprapunerea proiectelor PT cu mediile anuale înregistrate pentru NO₂ în anul 2018

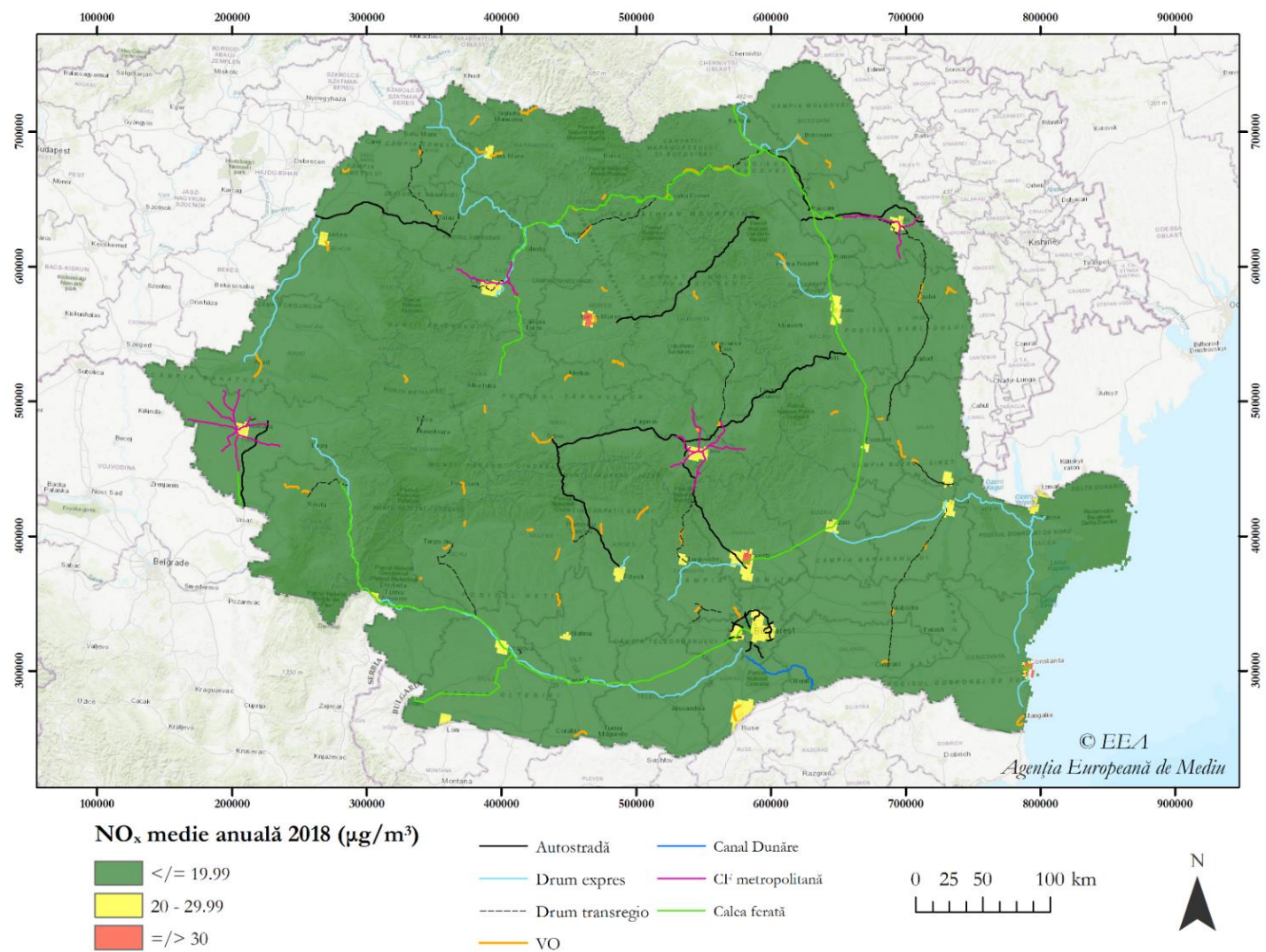


Figura nr. 7-25 Suprapunerea proiectelor PT cu mediile anuale înregistrate pentru NO_x în anul 2018

Pentru proiectele de infrastructură rutieră s-a realizat o analiză a lungimii din fiecare proiect ce se află la momentul actual în clasa cea mai dezavantajoasă și care ar putea contribui la creșterea concentrațiilor poluanților și depășirea valorilor limită.

Pentru indicatorul NO₂, în urma suprapunerii cu proiectele PT, cea mai dezavantajoasă clasă de valori cu care se suprapun proiectele este intervalul 10-39,99 μg/m³, aceasta fiind și clasa ce a fost aleasă în analiză. Pentru NO_x și PM10 a rezultat clasa de valori cuprinse între 20-30 μg/m³. În tabelul următor sunt prezentate rezultate analizei.

Pentru analiza potențialelor efecte generate de implementarea proiectelor PT, s-au considerat potențiale efecte negative semnificative pentru proiectele ce intersectează zone în care toți cei trei indicatori înregistrează concentrații ridicate și efecte negative nesemnificative pentru proiectele ce intersectează zone în care doi dintre indicatori înregistrează concentrații ridicate.

Tabelul nr. 7-13 Potențiala contribuție a proiectelor de infrastructură rutieră la calitatea aerului

Proiecte PT - rutier	NO ₂ - 10-39,99 μg/m ³	PM10 - 20-30 μg/m ³	NO _x - 20-30 μg/m ³	Efect potențial
A1 - Găești - Târgoviște - Ploiești - A3	x	x		Negativ nesemnificativ
A1 - Titu - Baldana**	x	x		Negativ nesemnificativ
A4 Cumpăna - DN39 Constanța	x	x	x	Negativ semnificativ
Centura Metropolitană Cluj-Napoca (Gilău - A3 - Cluj-Napoca - Apahida - DX4) (profil 2+2)	x	x	x	Negativ semnificativ
DX - Centura Craiova Est (profil 2+2)	x	x		Negativ nesemnificativ
Inel București (Nord) + drumuri radiale	x	x		Negativ nesemnificativ
Ploiesti - Comarnic	x	x		Negativ nesemnificativ
Tg. Jiu - Filiași - DX2 (profil 2+2)	x	x		Negativ nesemnificativ
Vâlcele - Cluj-Napoca (Apahida)	x	x		Negativ nesemnificativ
VO Arad	x	x		Negativ nesemnificativ
VO Bistrița	x			Negativ nesemnificativ
VO Botoșani	x	x		Negativ nesemnificativ
VO Brad	x	x		Negativ nesemnificativ
VO Dragasani	x	x		Negativ nesemnificativ
VO Giurgiu	x	x	x	Negativ semnificativ
VO Horezu	x			
VO Liești/Ivești	x	x		Negativ nesemnificativ
VO Mediaș	x	x		Negativ nesemnificativ
VO Miercurea Ciuc	x			
VO Nasaud	x			
VO Petroșani	x			
VO Sanmartin/Baile Felix	x	x	x	Negativ semnificativ
VO Sângeorz-Băi	x			

Proiecte PT - rutier	NO ₂ - 10-39,99 µg/m ³	PM10 - 20-30 µg/m ³	NOx - 20-30 µg/m ³	Efect potențial
VO Sighetu Marmatiei	x	x		Negativ nesemnificativ
VO Târgu Mureș	x	x		Negativ nesemnificativ
VO Vaslui	x	x		Negativ nesemnificativ
Biharia - Bors		x		
Brașov - Bacău și ByPass Brașov Nord		x		
Cristian - Ghimbav		x		
Pașcani - Suceava		x		
Poarta Salajului - Biharia		x		
Timișoara - Moravita		x		
Ungheni - Iași - Tg. Neamț		x		
Ax - Pitesti - Mioveni		x		
A7 - Bacau - Piatra Neamt		x		
A7 - Suceava - Botosani		x		
Alexandria - Craiova		x		
Alternativa Techirghiol (A2/A4 - Olimp)		x		
Arad - Oradea		x		
Baia Mare - Satu Mare		x		
Bucuresti - Alexandria		x		
Buzau - Braila		x		
Cluj-Napoca (Apahida) - Dej		x		
Craiova - Filași - Drobeta Tr. Severin		x		
Dej - Baia Mare - Halmeu		x		
DX4 - Dej - Bistrița		x		
Măcin - Tulcea - Constanța (Ovidiu) + drum acces Delta Dunării		x		
Suceava - Siret		x		
Ax - Timișoara - Aeroport Traian Vuia/DNCT (2+2)		x		
A3 - Zalău - Satu Mare - DX4		x		
A8 - Lețcani Vest - Centura Iași		x		
Brăila - Slobozia		x		
Călărași - Drajna Nouă - A2 (profil x+x)		x		
Drum de legătură Tudor Vladimirescu - Galați		x		
DX 9 - Târgoviște - Sinaia - A3		x		
DX4 - Jibou - Românași - A3 (profil 2+2)		x		
Hunedoara - Sântuhalm - Ax (profil 2+2)		x		
Rm. Vâlcea - Tigveni - Ax (profil 2+2, 2+x, x+x)		x		
Slobozia - Drajna - A2 (profil 2+2)		x		
Tudor Vladimirescu - Galati		x		
Vaslui - Iași - A8 (profil x+x)		x		
VO Arad		x		
VO Băbeni		x		
VO Bălești		x		
VO Bocsa		x		
VO Buftea		x		
VO Bumbesti		x		
VO Călărași		x		
VO Câmpulung		x		

Proiecte PT - rutier	NO ₂ - 10-39,99 µg/m ³	PM10 - 20-30 µg/m ³	NOx - 20-30 µg/m ³	Efect potențial
VO Corabia		x		
VO Cosmesti		x		
VO Curtea de Arges		x		
VO Feldioara		x		
VO Flămânzi		x		
VO Hârlau		x		
VO Husi		x		
VO Motru		x		
VO Odobesti		x		
VO Piatra Neamt		x		
VO Pucioasa		x		
VO Reghin		x		
VO Sebeş		x		
VO Sighişoara		x		
VO Slobozia		x		
VO Tautii Magherus		x		
VO Tudor Vladimirescu		x		
VO Valea lui Mihai		x		
VO Văleni		x		
VO Viziru		x		
VO Zalău		x		

Pentru implementarea proiectelor de infrastructură feroviară s-au considerat potențiale efecte pozitive nesemnificative asupra aspectului de mediu aer, deoarece este un mijloc de transport mai puțin poluant. De asemenea prin PT se propun lucrări pe infrastructura feroviară existentă, ce includ și lucrări de electrificare.

7.2.6.6 Evaluare factori climatici

Prin modernizarea și construcția infrastructurii de transport rutier se îmbunătățește nivelul de trafic, fiind reduse ambuteiajele iar participanții la trafic deplasându-se cu o viteză constantă. Având în vedere că sectorul transporturi a înregistrat cea mai mare creștere a emisiilor GES în perioada 1989-2019, aceste modificări sunt importante pentru sectorul de schimbări climatice, aducând o contribuție la reducerea emisiilor GES.

Analizând amplasarea proiectelor PT din punct de vedere a mai multor variabile climatice referitoare la temperatura aerului și precipitații, se pot concluziona următoarele aspecte:

- Cea mai mare parte a proiectelor PT sunt localizate în zone în care în anul 2050 se vor înregistra valori maxime ale temperaturii aerului în Iulie aproape de 30-35 °C. Temperaturi mai ridicate se vor înregistra în partea de sud și vest a României. Proiectele de infrastructură feroviară ar putea fi afectate de aceste valori ridicate ale temperaturii aerului;
- Luând în considerare valorile minime din luna Ianuarie 2050, în sudul și vestul României vor fi înregistrate valori de până la 2°C, în timp ce în centrul și nord-estul României, se vor înregistra valori de până la - 9,9°C. Proiectele PT sunt propuse preponderent în zonele în care sunt preconizate temperaturi scăzute în anul 2050;
- Din punct de vedere al cantităților de precipitații așteptate până în anul 2050, proiectele PT din partea de est și sud-est, vor beneficia de ce lai reduse cantități de precipitații din România. Inclusiv proiectul de navigabilitate canalul Dunăre-București, este localizat în această zonă.

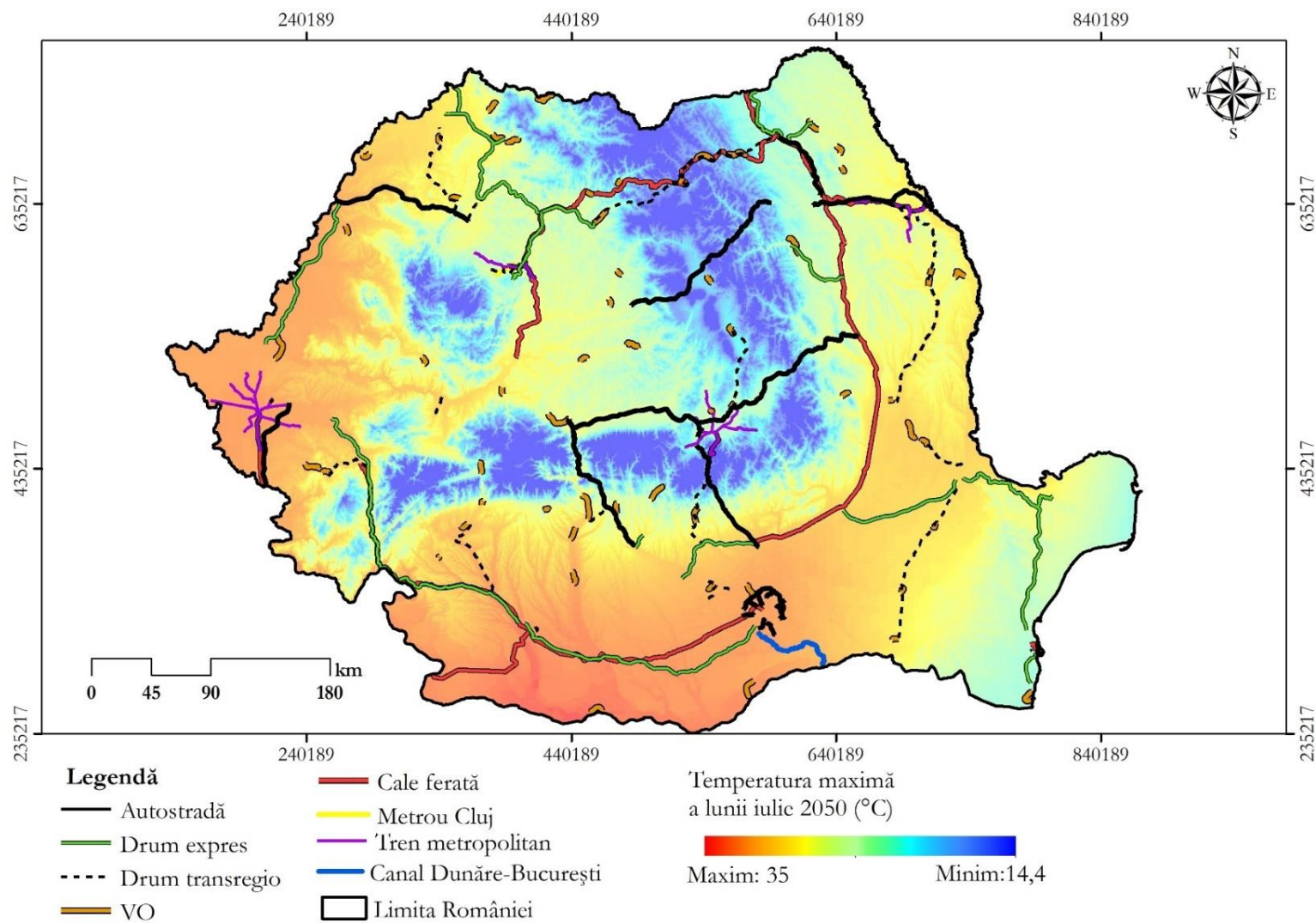


Figura nr. 7-26 Suprapunerea proiectelor propuse prin PT cu temperatura maximă în luna Iulie în 2050

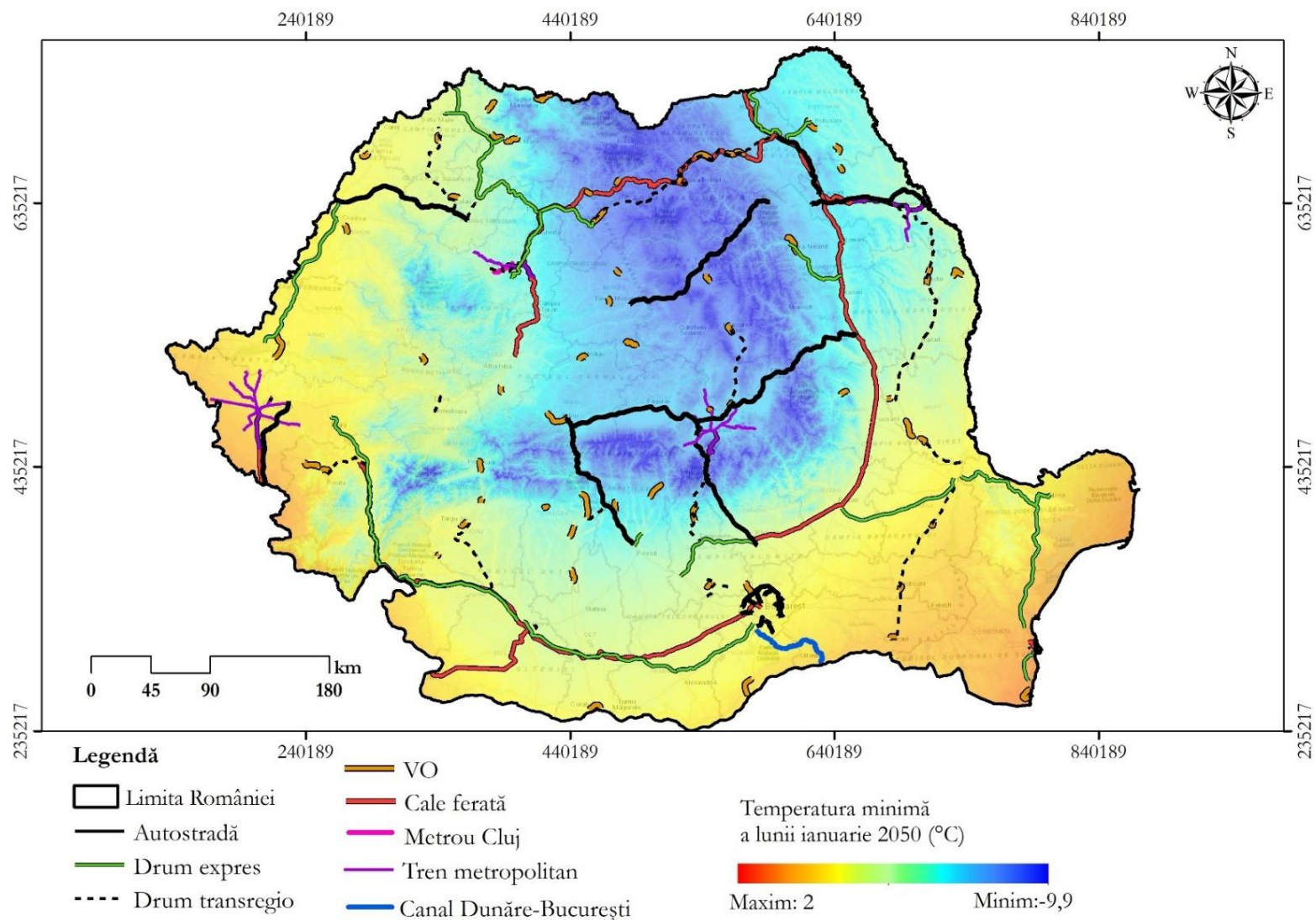


Figura nr. 7-27 Suprapunerea proiectelor propuse prin PT cu temperatura minimă în luna Ianuarie în 2050

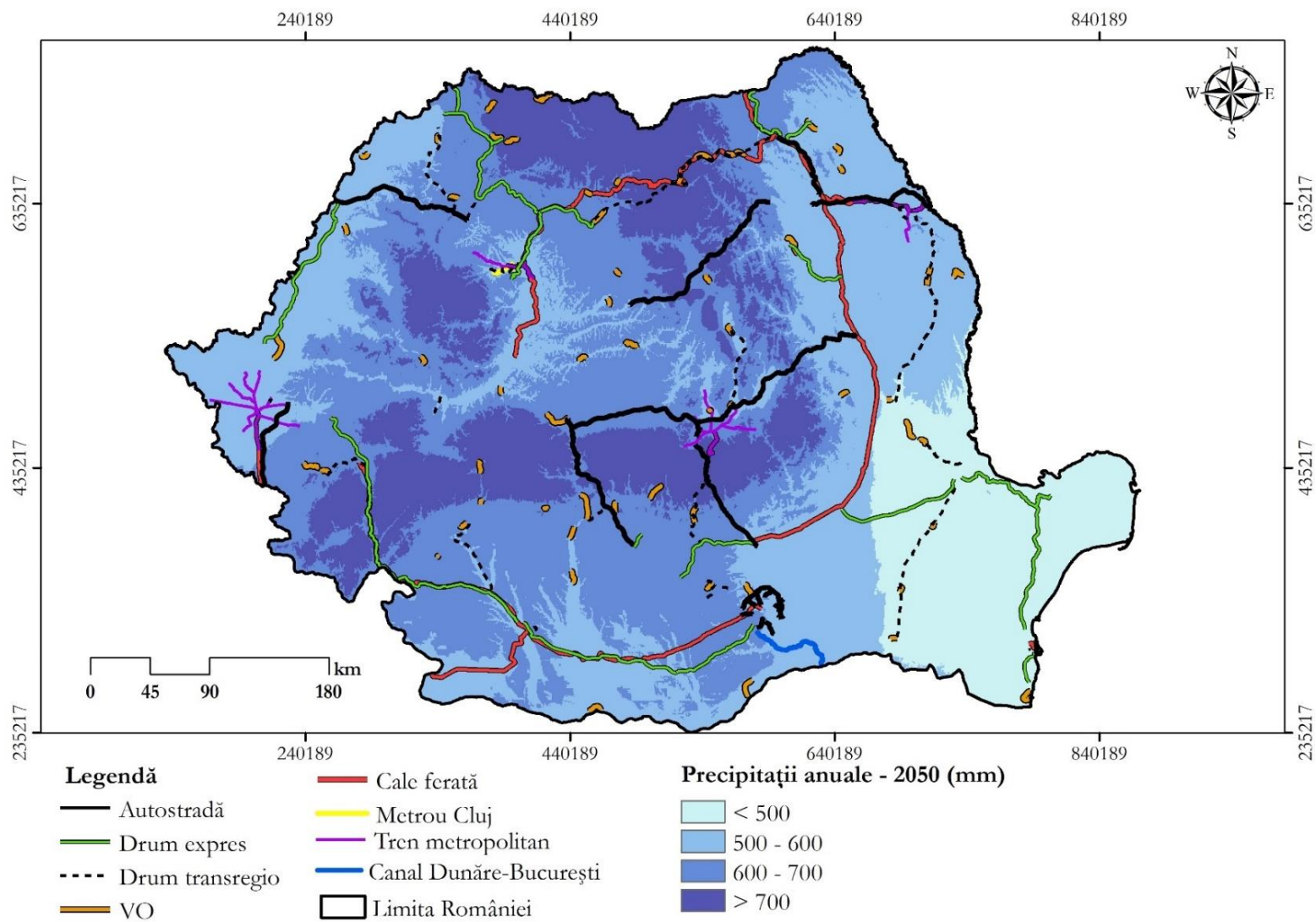


Figura nr. 7-28 Suprapunerea proiectelor propuse prin PT cu precipitațiile anuale în 2050

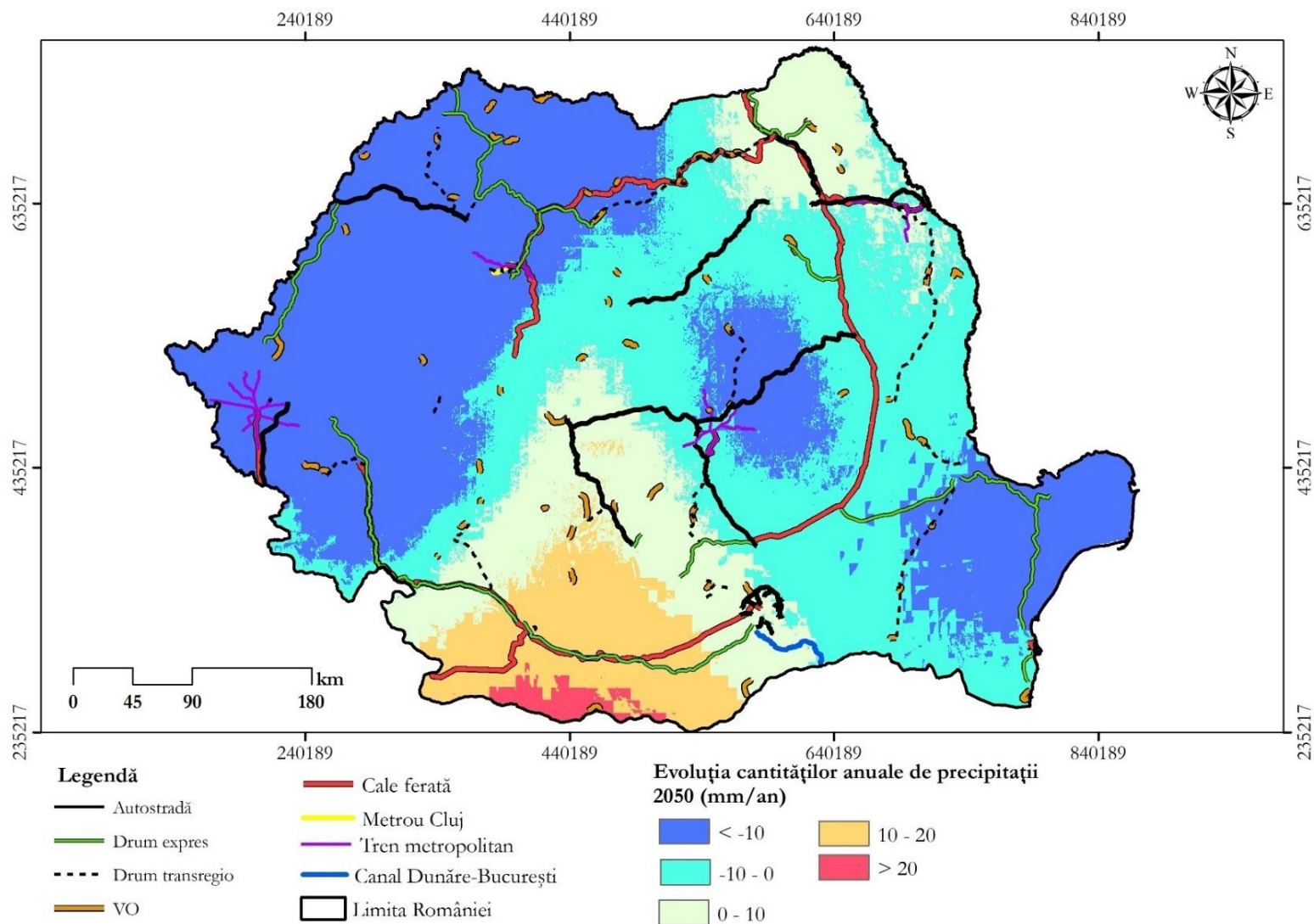


Figura nr. 7-29 Suprapunerea proiectelor propuse prin PT cu evoluția cantităților de precipitații în 2050

Cu privire la adaptarea la efectelor schimbărilor climatice se poate concluziona că prin realizarea noilor proiecte, se vor lua măsuri adecvate de proiectare și construcție, astfel încât să fie evitate apariția unor dezastre naturale din cauza schimbărilor climatice. Având în vedere acest aspect, nu se preconizează apariția unui potențial efect negativ.

Din punct de vedere al emisiilor GES, la nivel general proiectele de infrastructură rutieră vor genera emisii de GES. Conform analizei DNSH privind evaluarea Priorității 1 a Programului Transport 2021-2027, indiferent dacă investițiile prevăzute în această prioritate se vor realiza pe rețeaua națională fără nicio intervenție și fără a lua în calcul traficul rutier de la nivel urban și nivel local, la nivelul anului 2030, se vor genera în aproximativ 18.000 ktone CO₂. Realizarea investițiilor propuse în cadrul Priorității nr.1 a PT dar și a altor măsuri implementate la nivel național, vor contribui la realizarea condițiilor pentru reducerea acestor emisii. Fiind astfel echilibrată balanța cu privire la emisiile de GES.

De exemplu prin realizarea stațiilor de încărcare electrică vor fi încurajate achizițiile de autovehicule electrice, conducând astfel la reducerea emisiilor GES. Prin împădurirea suprafețelor de teren din spațiile de siguranță aferente infrastructurii rutiere pe lângă beneficiile pe care le are asupra reducerii nivelului de zgomot, a calității aerului se reține și emisiile de CO₂ generate din traficul rutier.

Luând în considerare tipurile de acțiuni propuse prin PT și măsurile suplimentare ce se iau atât în cadrul proiectului cât și la nivel național pentru reducerea emisiilor GES, nu se consideră că implementarea PT conduce la creșterea nivelului de gaze cu efect de seră la nivel național și nici la apariția unui efect negativ.

Atât pentru emisiile GES cât și pentru adaptarea la schimbările climatice implementarea PT generează un potențial efect pozitiv nesemnificativ, luând în considerare informațiile prezentate anterior.

7.2.6.7 Evaluare valori materiale

Prin îmbunătățirea infrastructurii rutiere și feroviare față de nivelul actual, unde România se situează pe locul 119 din 141 țări analizate din punct de vedere al calității infrastructurii rutiere, iar lungimea căilor ferate în exploatare s-a diminuat în perioada 2000-2021, se aduce o contribuție importantă infrastructurii de transport din România.

Prin implementarea proiectelor de infrastructură rutieră din PT se va înregistra o creștere a numărului de drumuri din România, contribuind la realizarea rețelei TEN-T și a conexiunilor transcarpatice. De asemenea se va fluidiza traficul existent, iar timpii petrecuți în trafic de către populație se va diminua.

Prin îmbunătățirea infrastructurii de transport atât feroviare, cât și rutiere, transportul de marfă va crește, iar prin oferirea unei alternative transportului rutier, respectiv cel feroviar, transportul de marfă se va face într-un printr-un mijloc de transport mai prietenos cu mediul.

7.2.6.8 Evaluare patrimoniul cultural

Pentru identificare potențialelor efecte asupra ORM10 Patrimoniul Cultural, s-a realizat o analiză spațială a proiectelor PT ce intersectează zona de protecție (100 m urban, 200 m intravilan și 500 m extravilan) a elementelor patrimoniului cultural, utilizând baza de date ANCPI (Agenția Națională de Cadastru și Publicitate Imobiliară). În cadrul analizei spațiale, s-au avut în vedere următoarele elemente culturale: ziduri istorice, ruine, cetăți/castele/palate, edificii culturale și monumente de patrimoniu. Dintre acestea, elementele cele mai întâlnite au fost edificiile culturale, cetățile și monumentele de patrimoniu. În cadrul analizei spațiale nu s-au identificat ziduri istorice sau ruine care să se afle la o distanță mai mică de 500 m față de zona proiectului.

Pentru proiectele pentru care în urma analizei spațiale s-a identificat că există posibilitatea de a intersecta zona de protecție a elementelor analizate, s-a considerat un potențial efect negativ nesemnificativ. De menționat că analiza va fi necesară să se realizeze la nivel de proiect. În figura de

mai jos este prezentată suprapunerea proiectelor PT cu elementele patrimoniului cultural. De menționat că toate punctele, indiferent de culoare reprezintă unul dintre elementele luate în analiză, respectiv ziduri istorice, ruine, cetăți/castele/palate, edificii culturale și monumente de patrimoniu.

De asemenea a fost realizată și analiza pentru identificarea potențialelor efecte asupra siturilor arheologice. A fost realizată o analiză a intersecției proiectelor PT și a siturilor arheologice, utilizând soft-ul ArcGisPro. Localizarea siturilor arheologice a fost pusă la dispoziție prin amabilitatea Institutului Național al Patrimoniului, conform datelor înscrise în Repertoriul Arheologic Național (RAN). Datele spațiale sunt disponibile atât sub formă de poligon, în situațiile se cunoaște cu exactitate a sitului, și sub formă de punct pentru situațiile nu se cunoaște cu exactitate locația sitului, ci doar localitatea pe raza căruia se află. Intersecția și analiza a fost realizată cu ambele forme de date spațiale existente, respectiv poligoane și puncte.

În urma analizei spațiale la nivel național se poate concluziona că proiectele incluse în PT vor intersecta aproximativ 0,76 % din totalul siturilor arheologice identificate la nivel național.

Pentru trenurile metropolitane, a fost identificată intersecția cu un sit arheologic pentru proiectul ce se va realiza în Timișoara.

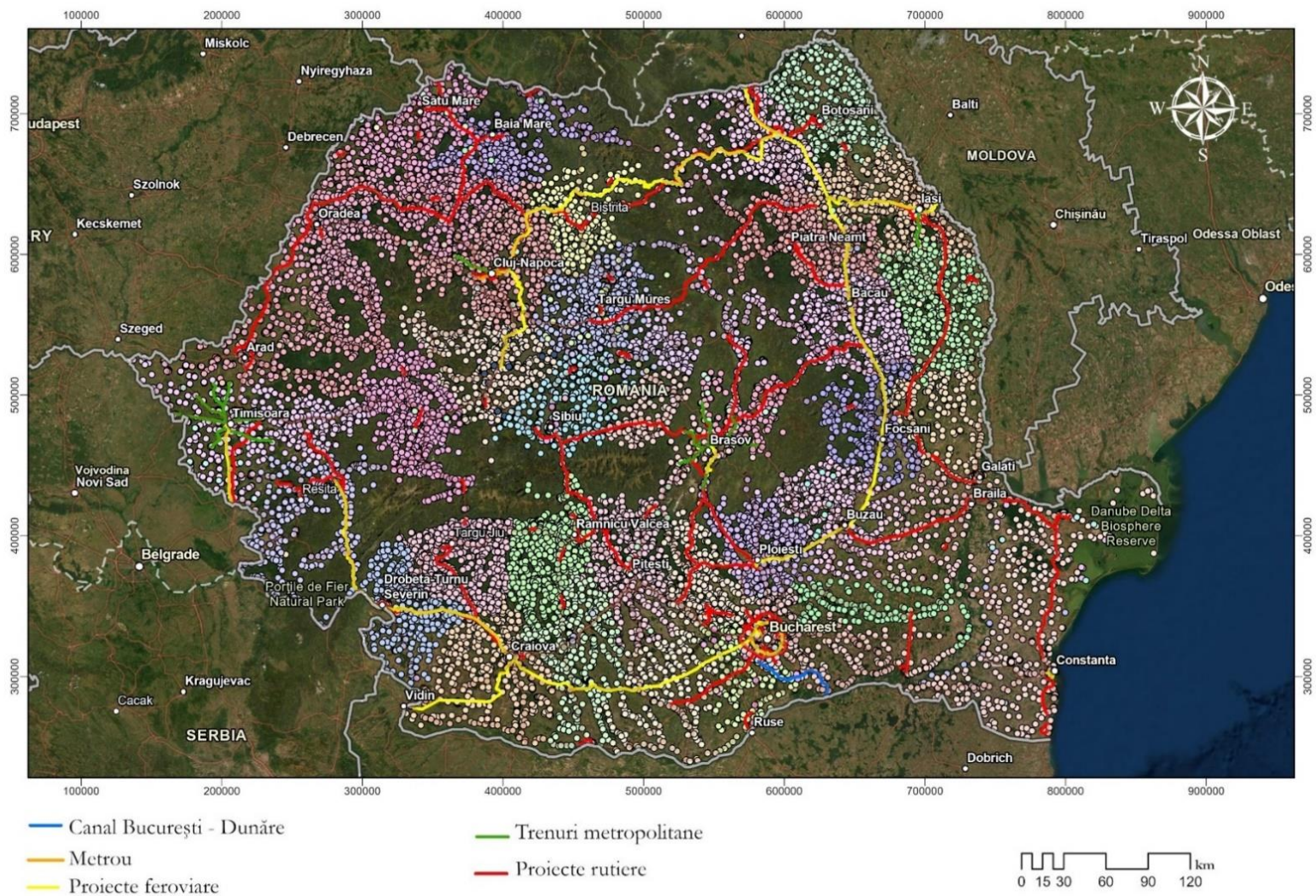


Figura nr. 7-30 Suprapunerea proiectelor PT cu elementele patrimoniului cultural (Sursa datelor: ANCPPI)

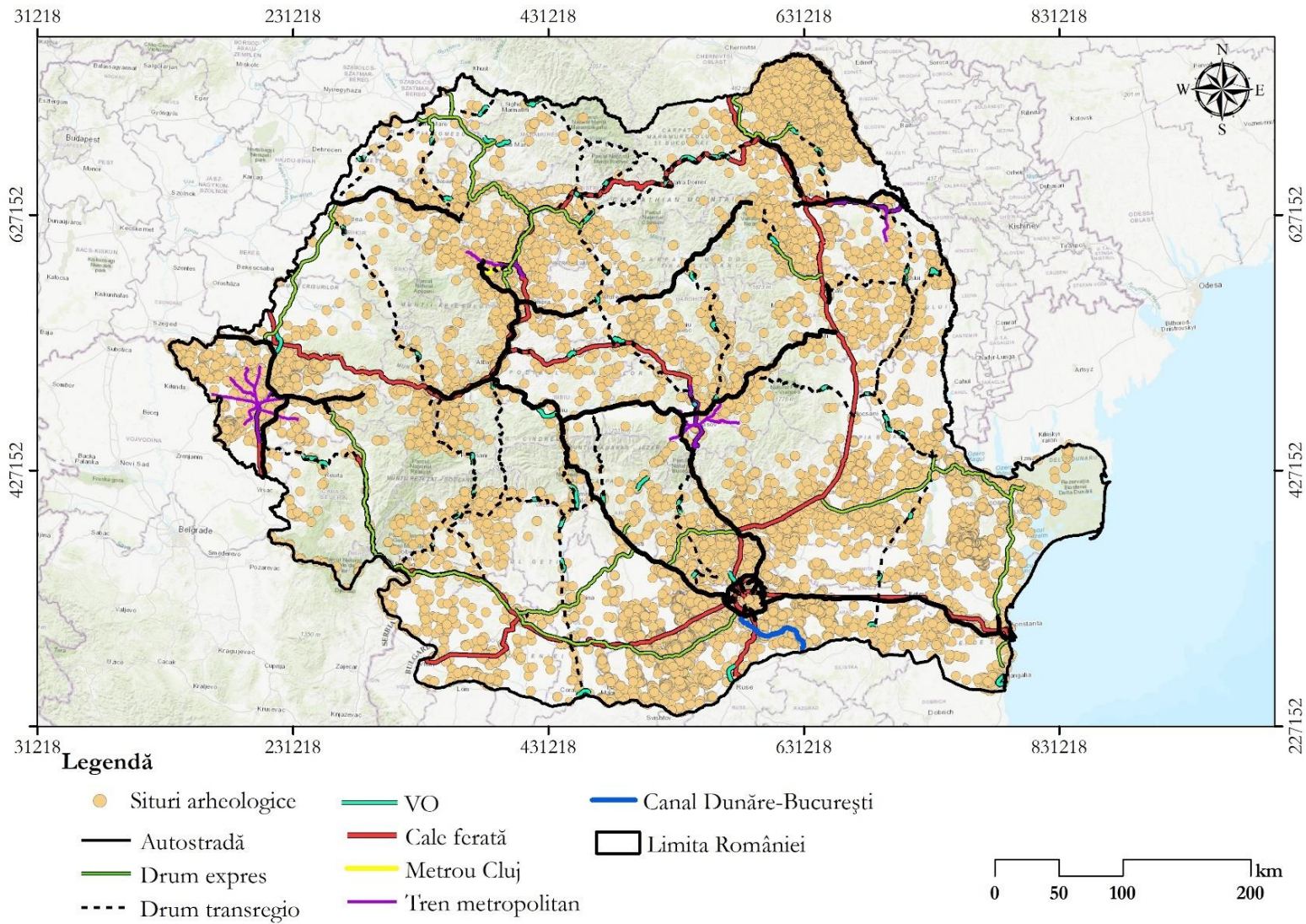


Figura nr. 7-31 Suprapunerea proiectelor PT cu siturile arheologice (Sursa datelor: Institutul Național al Patrimoniului)

În tabelul următor sunt prezentate rezultatele celor două analize, fiind identificate proiectele pentru care există un potențial efect negativ nesemnificativ asupra patrimoniului cultural.

Tabelul nr. 7-14 Rezultatele analizei spațiale a proiectele PT cu elementele patrimoniului cultural

Listă proiect PT	Analiza ANCPPI	Analiză INP
Drobeta Tr. Severin - Caransebeș - Lugoj		x
Poarta Salajului - Biharia		x
Timișoara - Moravita		x
VO Sfântu Gheorghe		x
VO Vaslui		x
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);	x	x
Proiecte fazate din perioada 2014-2020: Centură București Sud și proiectele conexe	x	x
Proiect nou de investiții: Autostrada Ploiești-Comarnic-Brașov;	x	x
Proiect nou de investiții: Autostrada Sibiu – Brașov;	x	
Proiect nou de investiții: Orbital București (drumurile de centură și drumurile de conectivitate)	x	
Proiect nou de investiții: Autostrada Tg.Mureș - Tg. Neamț (faza 1 din Miercurea Nirajului - Leghin);	x	
Proiect nou de investiții: Legătura rutieră rapidă Craiova - Filiași - Dr.Tr.Severin (faza 1);	x	
Proiect nou de investiții: Legătura rutieră rapidă Dr.Tr.Severin - Caransebeș – Lugoj (faza 1);	x	
Proiect de rezervă: Legătura rutieră rapidă Macin – Tulcea (+drum de accesibilitate Delta Dunării) - Constanta (faza 1);	x	x
Drumuri de conectivitate și transregio: Rm. Vâlcea - Tigveni - A1 (profil 2+2, 2+1, 1+1);	x	
Drumuri de conectivitate și transregio: Tg. Jiu - Filiași - DX2 (profil 2+2);	x	
Drumuri de conectivitate și transregio: A7 – Suceava – Bistrița (fără variante de ocolire V. Dorenei, Câmpulung M., Frasin, G. Humorului);	x	
Drumuri de conectivitate și transregio: Tudor Vladimirescu – Galați (+drum de legătură DX).	x	x
VO Rm. Vâlcea;	x	
VO Sighișoara;	x	
VO Sebeș;	x	
Drumuri de conectivitate și transregio: Slobozia - Drajna - A2 (profil 2+2);	x	
Drumuri de conectivitate și transregio: Vaslui - Iași - A8 (profil 1+1);	x	
Drumuri de conectivitate și transregio: Miercurea Ciuc - Sf. Gheorghe - Chichiș - A13 (profil 1+1);	x	
Drumuri de conectivitate și transregio: A1 - Titu - Bâldana - DX9;	x	x
Drumuri de conectivitate și transregio: DX 9 - Târgoviște - Sinaia - A3;	x	x
VO Medias;	x	
VO Botoșani;	x	x
VO Curtea de Argeș (Reg. Dezv.S)	x	
VO Reșița (Reg. Dezv.V)	x	
VO Bocșa (Reg. Dezv.V)	x	
Proiect nou de investiții: Legătura rutieră rapidă București - Alexandria (faza 1 din București - Craiova);		x
Proiect de rezervă: Legătura rutieră rapidă Dej - Baia Mare – Halmeu;		x
Drumuri de conectivitate și transregio: A1 - Timișoara - Aeroport Traian Vuia/DNCT (profil 2+2);		x
Drumuri de conectivitate și transregio: Centura Metropolitană Cluj-Napoca (Gilău - A3 - Cluj-Napoca - Apahida - DX4) (profil 2+2);		x
VO Arad (Reg. Dezvoltare V)		x
Drumuri expres de conectivitate: A1 - Găești - Târgoviște - Ploiești - A3;		x
Drumuri de conectivitate și transregio: DX4 - Jibou - Românași - A3 (profil 2+2);		x

Listă proiect PT	Analiza ANCP	Analiză INP
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)		x
Proiect nou de investiții: Craiova - Dr. Tr. Severin – Caransebeș;		x
Proiect nou de investiții: Ploiești Triaj – Focșani – Roman – Pașcani - Dărmănești - Vicșani Frontieră;		x
Proiect de rezervă: Craiova-București		x
Proiect de rezervă: Ilva Mică – Apahida;		x
Proiect de rezervă: Timișoara - Stămora Moravița frontieră		x
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: <ul style="list-style-type: none"> • Dezvoltare/modernizarea infrastructurii destinate transportului feroviar metropolitan; • Achiziția de material rulant sustenabil pentru serviciile feroviare de transport metropolitan; • Dezvoltare 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.		x

7.2.6.9 Evaluare peisaj

Pentru identificarea potențialele efecte asupra peisajului în urma implementării proiectelor propuse prin PT, s-a realizat o analiza cu gradul de fragmentare al peisajului și proiectele propuse.

Efectul negativ semnificativ a fost atribuit pentru proiectele pentru care mai mult 50% din lungimea acestora intersectează zone cu grad de fragmentare mic și foarte. Aceste proiecte sunt următoarele.

- A7 - Suceava - Bistrița
- Arad - Oradea
- Călărași - Drajna Nouă - A2 (profil 1+1)
- Comarnic - Râșnov
- Dej - Baia Mare - Halmeu
- Drobeta Tr. Severin - Caransebeș - Lugoj
- DX 9 - Târgoviște - Sinaia - A3
- Măcin - Tulcea - Constanța (Ovidiu) + drum acces Delta Dunării
- Miercurea Ciuc - Sf. Gheorghe - Chichiș - A13 (profil 1+1)
- Sibiu - Pitesti
- Tg.Mures (Miercurea Nirajului) - Tg.Neamt
- Timișoara - Moravita
- Ungheni - Iași - Tg. Neamț
- Vaslui - Iași - A8 (profil 1+1)
- VO Bocsa
- VO Călărași
- VO Câmpulung Moldovenesc
- VO Feldioara
- VO Fieni
- VO Frasin
- VO Gura Humorului
- VO Hârlau
- VO Husi
- VO Liești/Ivești
- VO Miercurea Ciuc

- VO Nasaud
- VO Paltinoasa
- VO Pucioasa
- VO Râmnicu Vâlcea
- VO Sighișoara
- VO Tautii Magherus
- VO Tudor Vladimirescu
- VO Valea lui Mihai
- VO Vaslui
- VO Vatra Dornei
- VO Văleni
- VO Vidra
- VO Zalău
- Autostrada Câmpia Turzii - Chețani
- Autostrada Satu Mare - Oar
- CF Simeria – km 614

Pentru restul proiectelor de infrastructură rutieră a fost atribuit un potențial efect negativ nesemnificativ, deoarece contribuie la fragmentarea peisajului ce are în prezent un grad de fragmentare cuprins între moderat și foarte mare. Același efect a fost atribuit și pentru proiectele de infrastructură feroviare, desi lucrările propuse se vor realiza pe infrastructura existentă, pe perioada realizarea acestor va exista o perturbare a peisajului vizual.

Pe lângă acestea pentru proiectele ce presupun realizarea de canale navigabile, respectiv Dunăre-București și alte canale, a fost atribuit un potențial efect negativ semnificativ, deoarece se va realiza o fragmentare a peisajului și sunt realizate lucrări noi în zone în care acestea nu există în acest moment.

Suprapunerea proiectelor propuse prin PT și gradul de fragmentare actual al peisajului este prezentat în figura următoare.

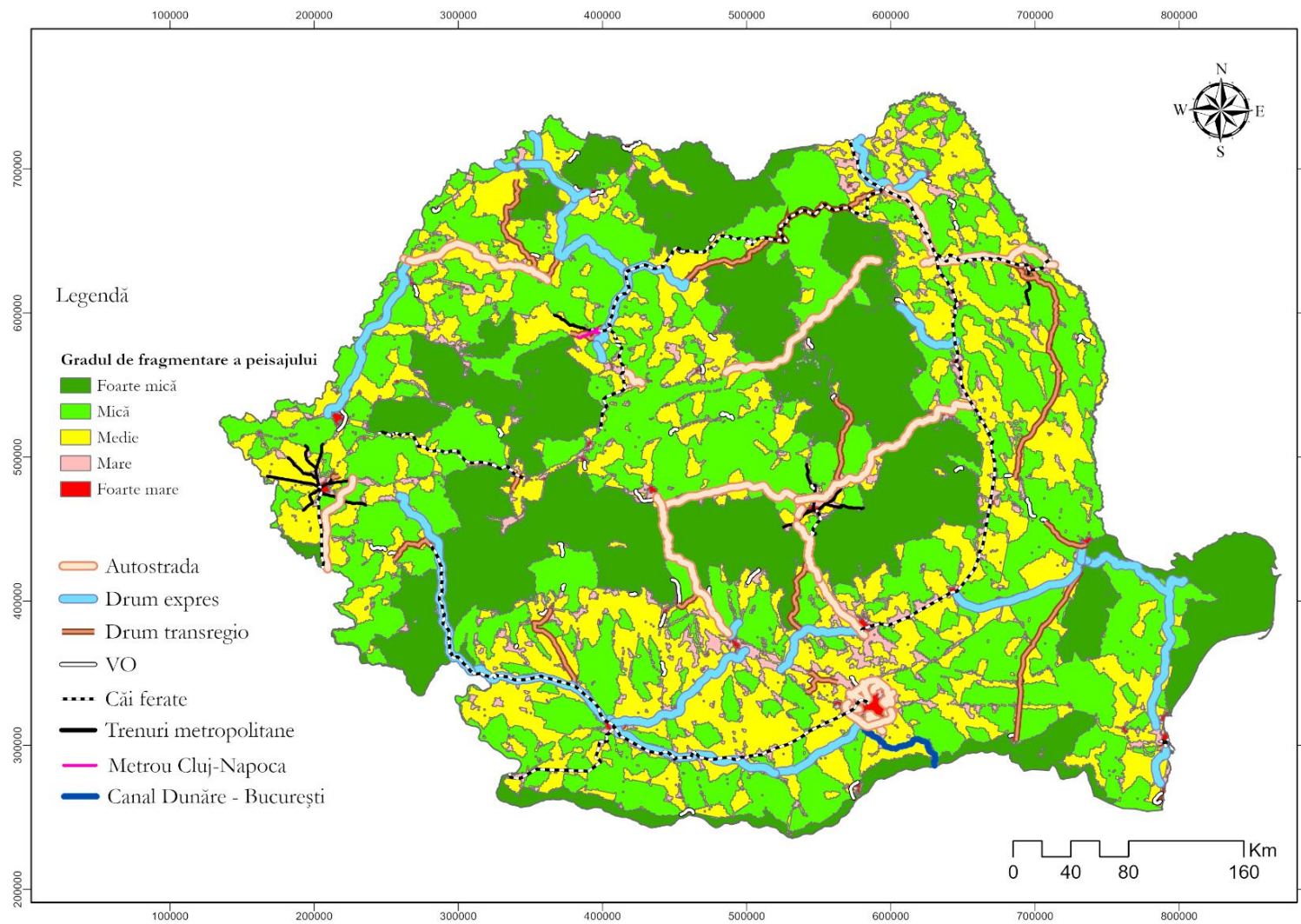


Figura nr. 7-32 Suprapunerea proiectelor propuse prin PT și gradul de fragmentare al peisajului

7.2.6.10 Evaluare eficiență energetică

Asupra aspectului de mediu eficiență energetică, nu se identifică un efect negativ semnificativ sau nesemnificativ în urma implementării programului. Se identifică doar efecte pozitive nesemnificative, deoarece prin extinderea și modernizarea infrastructurii de transport rutier se vor realiza inclusiv stații de încărcare electrică, prin modernizarea și electrificarea infrastructurii feroviare se oferă o alternativă la transportul rutier reducându-se astfel consumul de energie.

7.2.6.11 Evaluare managementul riscurilor

Pentru identificarea riscurilor naturale la care sunt expuse proiectele propuse prin PT, s-au analizat riscurile de apariție a alunecărilor de teren și a inundațiilor.

Din punct de vedere al riscurilor tehnologice, au fost luate în considerare amplasamentele SEVESO existente în România, ce au fost analizate în raport cu proiectele propuse prin PT.

Cele mai multe amplasamente SEVESO existente la nivelul României sunt de nivel inferior (136 de amplasamente). Pentru fiecare amplasament se stabilesc raze de influență, în funcție de caracteristicile amplasamentelor, ale activităților derulate, ale substanțelor stocate și manipulate etc. O analiză detaliată pentru fiecare amplasament Seveso nu este posibilă la acest moment. În vederea evaluării riscului potențial în ceea ce privește amplasarea proiectelor în razele de influență ale amplasamentelor SEVESO, au fost analizate datele disponibile public, respectiv Rapoarte de securitate (RS) și Politici de prevenire a accidentelor majore (PPAM). În urma analizării datelor, au fost stabilite în mod precaut următoarele zone tampon, generate în raport cu amplasamentele SEVESO, pentru identificarea potențialelor zone de risc tehnologic pentru dezvoltarea proiectelor de transport:

- 1.000 m față de amplasamentele SEVESO de nivel superior;
- 200 m față de amplasamentele SEVESO de nivel inferior.

Analize detaliate sunt necesare la nivelul fiecărui proiect de infrastructură ce va fi realizat prin PT, în funcție de fiecare amplasament Seveso ce ar putea influența traseele sau soluțiile tehnice adoptate.

Pentru cuantificarea potențialelor efecte generate de implementarea proiectelor PT, s-au considerat următoarele situații:

- pentru proiectele ce intersectează zone cu risc ridicat, foarte ridicat și moderat de apariție a alunecărilor de teren și a inundațiilor sau doar un fenomen dintre cele două, a fost considerat un potențial efect negativ nesemnificativ;
- pentru proiectele ce intersectează zone cu risc ridicat, foarte ridicat și moderat de apariție a alunecărilor de teren și a inundațiilor, și intersectează zona tampon pentru amplasamentele SEVESO, indiferent de limita inferioară sau superioară, a fost considerată un potențial efect negativ semnificativ;
- pentru proiectele pentru care s-a identificat că intersectează doar zona tampon a amplasamentelor SEVESO, s-a considerat un potențial efect negativ semnificativ. Această situație a fost identificată doar pentru un singur proiect, respectiv Drum de conectivitate și transregio: A4 Cumpăna - DN39 Constanța, ce intersectează zona tampon a unui amplasament de nivel superior.

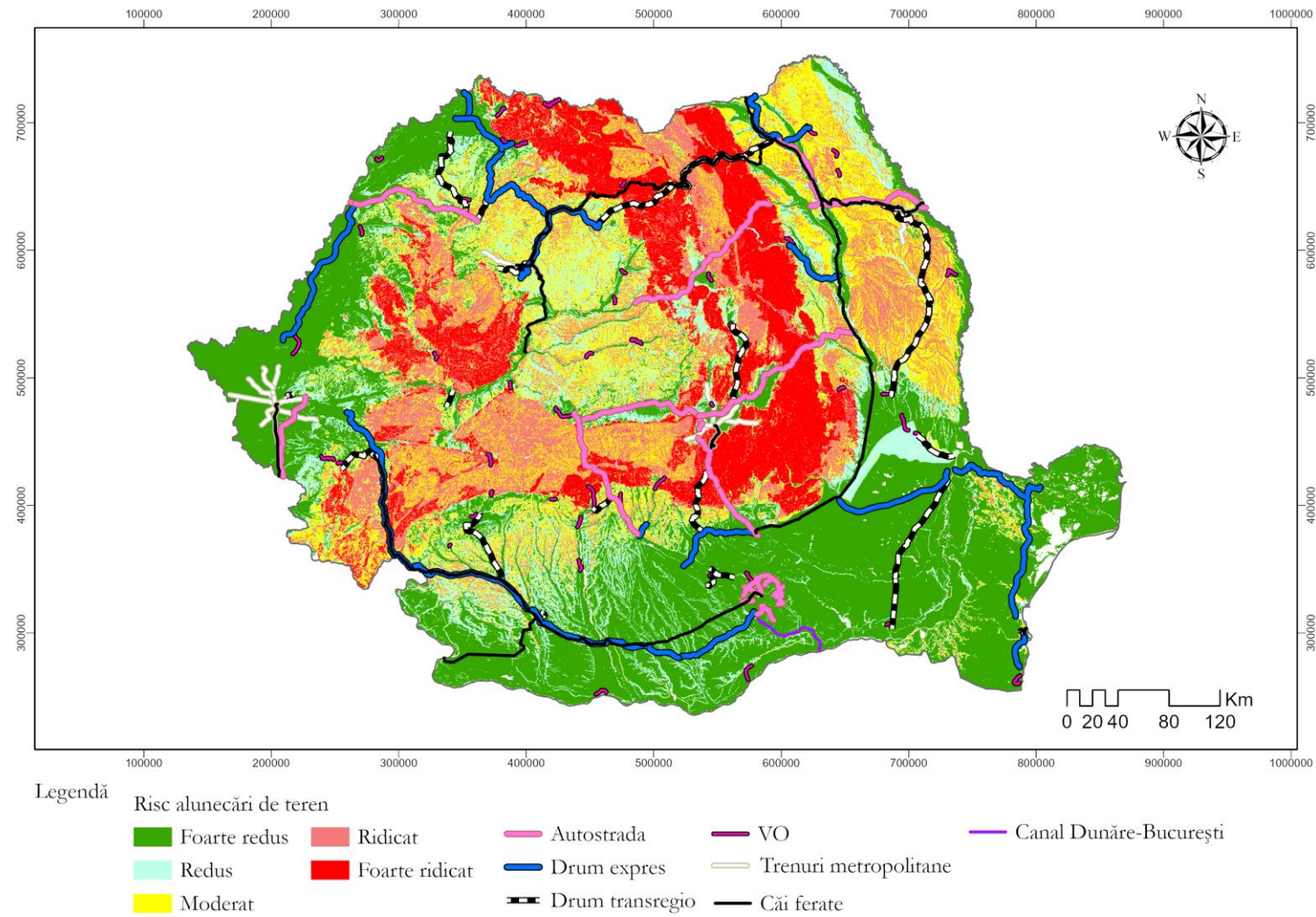


Figura nr. 7-33 Amplasare proiectelor propuse în PT și riscul de alunecări de teren

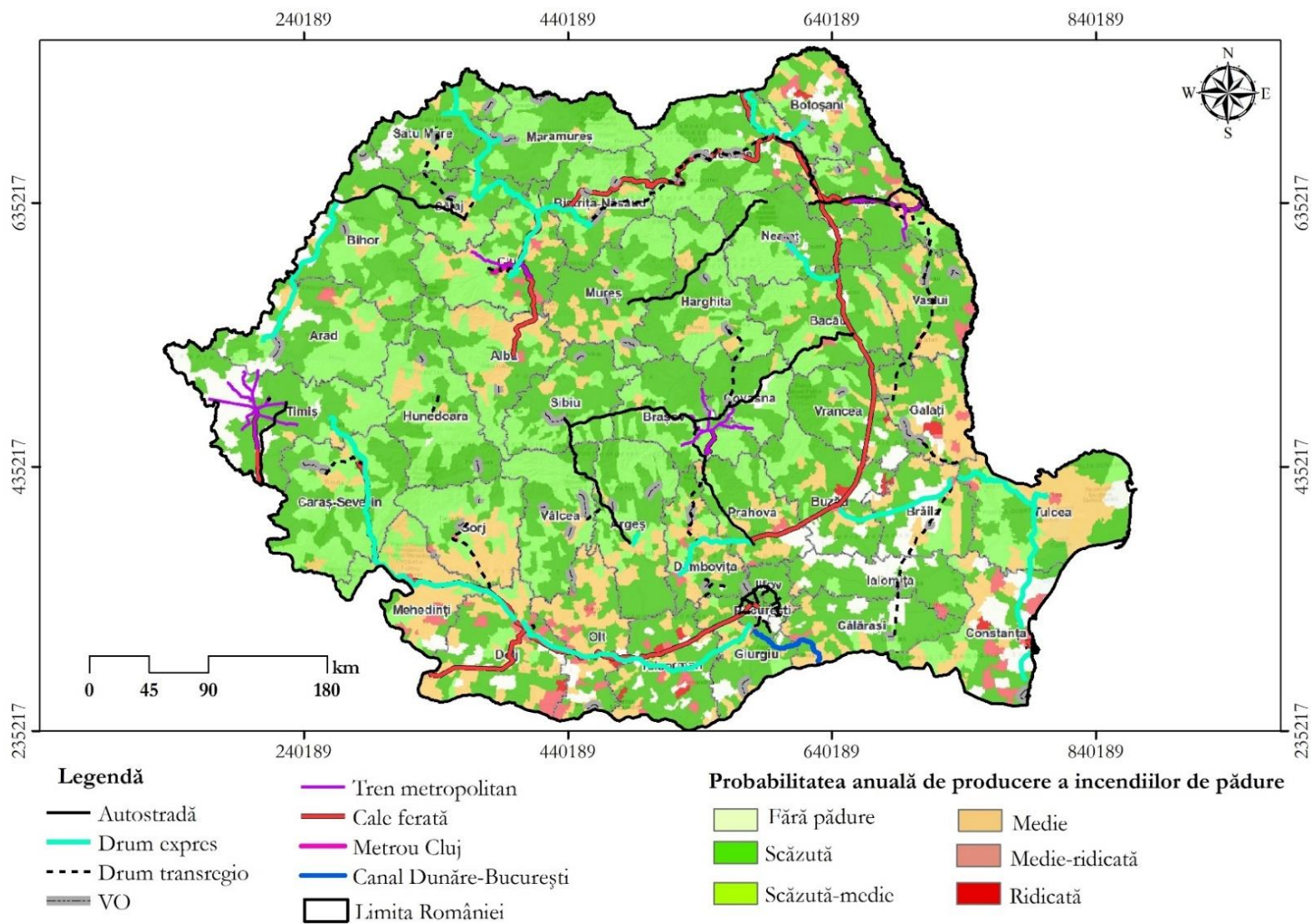


Figura nr. 7-34 Amplasarea proiectelor propuse în PT și probabilitatea de apariție a incendiilor de pădure

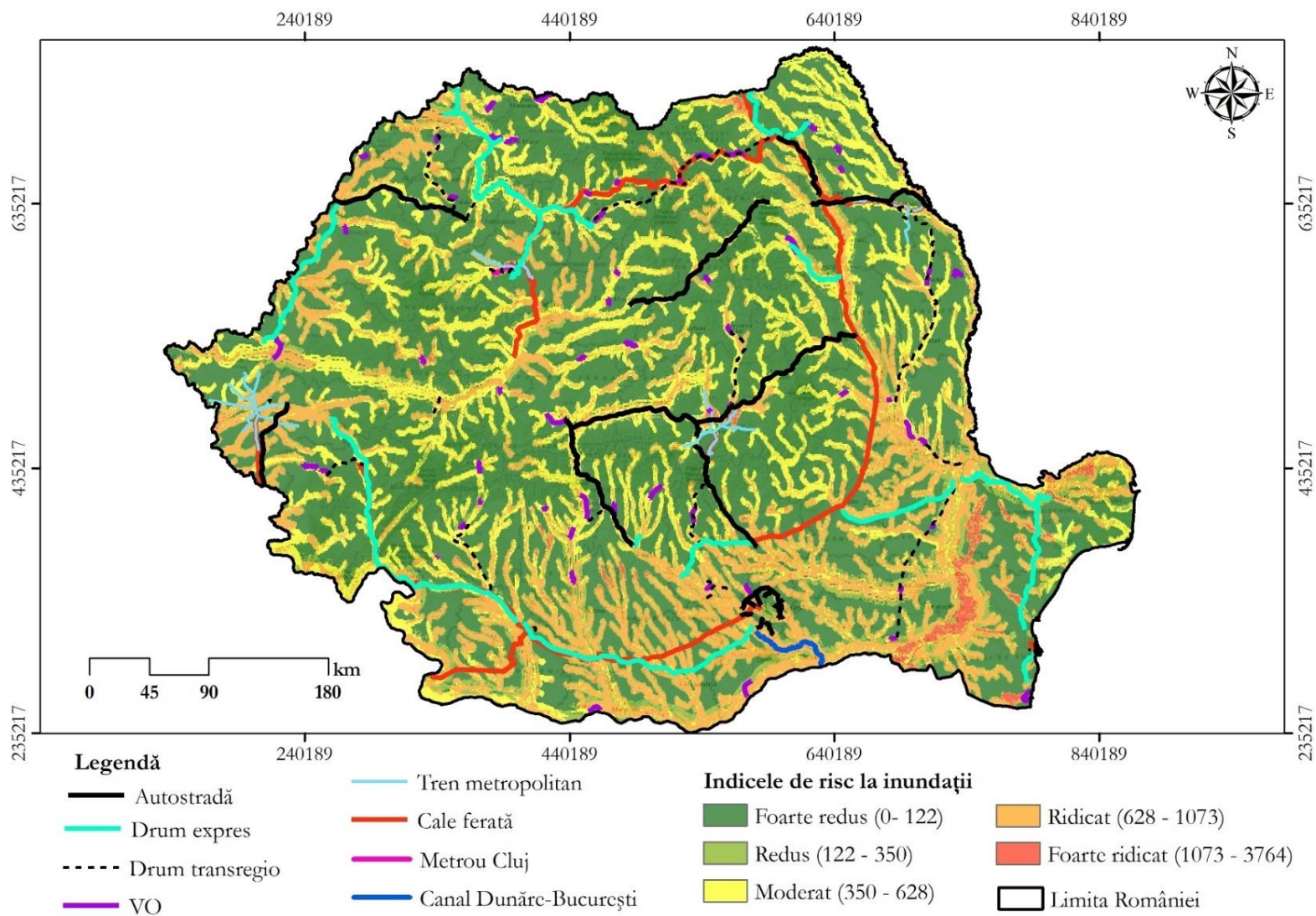


Figura nr. 7-35 Suprapunerea proiectelor propuse în PT cu indicele de risc de inundații (Sursa: OMS)

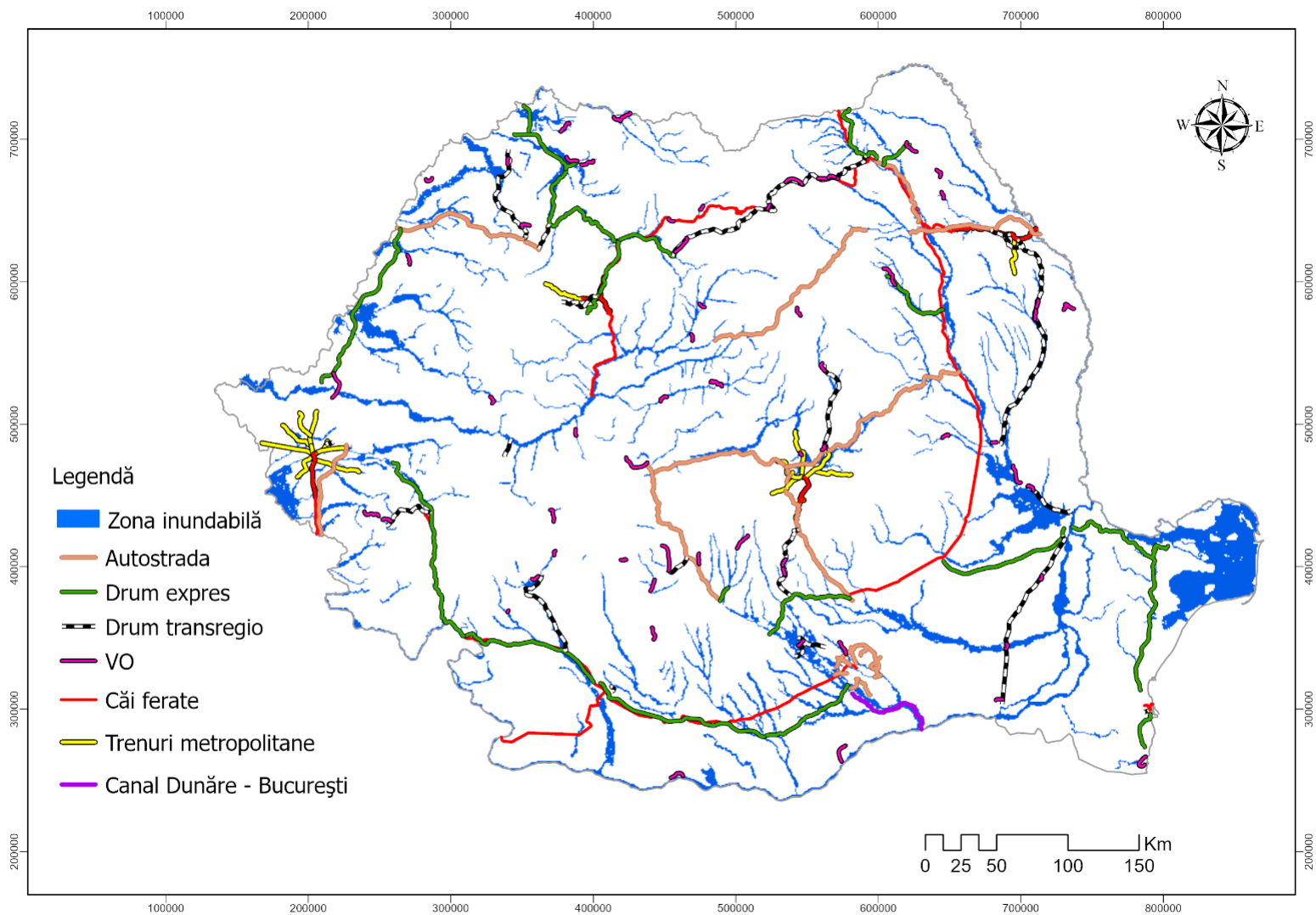


Figura nr. 7-36 Suprapunerea proiectelor propuse în PT cu zonele inundabile din România (Sursa: ANAR)

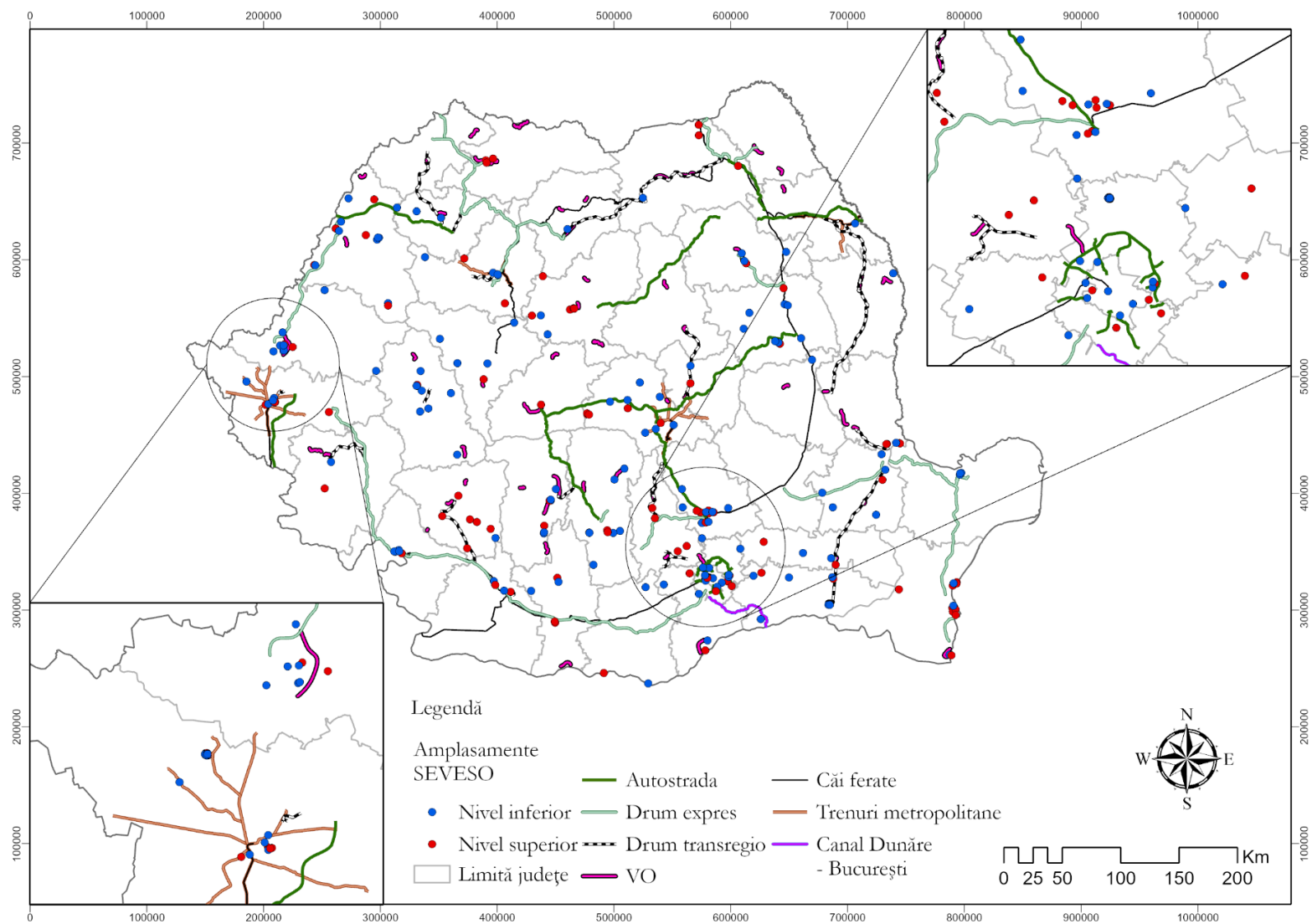


Figura nr. 7-37 Amplasarea proiectelor propuse prin PT în raport cu obiectivele SEVESO

7.2.6.12 Evaluare economie circulară

Aproape toate proiectele propuse prin PT sunt generatoare de deșeuri, dar într-o cantitate mai mică sau mai mare, iar implementarea lor are un potențial efect negativ nesemnificativ. Proiectele noi ar putea genera cantități mai mari de deșeuri, având perioada mai mare de implementare și mai complexă. Pentru proiectele ce presupun modernizări se generează cantități de deșeuri doar pe perioada realizării lucrărilor, fiind proiecte existente nu se aduc modificări la cantitățile generate de deșeuri.

De asemenea pentru implementarea proiectelor PT se va înregistra o creștere a necesarului de resurse naturale, generând astfel un efect negativ nesemnificativ.

7.2.6.13 Evaluarea tipurilor de acțiuni

Tipurile de acțiuni propuse în Programului Transport ce au fost evaluate în raport cu obiectivele relevante de mediu, sunt prezentate în tabelul următor într-o formă sintetizată (codificarea este valabilă doar în cadrul prezentului Raport de mediu), descrierea detaliată a acestora regăsindu-se în capitolul 2.4.

În urma realizării evaluării tipurilor de acțiuni, au fost identificate potențiale efecte negative semnificative asupra următoarelor obiective de mediu: ORM1 Biodiversitate, ORM2 Populație, ORM3 Apă, ORM4 Sol, ORM5 Aer, ORM 9 Peisaj și ORM12 Managementul riscurilor. Aceste efecte au fost identificate pentru acțiunile ce vizează extinderea și /sau modernizarea infrastructurii rutiere și feroviare, precum și transportul naval și multimodal.

Un aspect important de menționat este faptul că evaluarea s-a realizat în funcție de datele spațiale disponibile la momentul elaborării Raportului de Mediu cu privire la localizarea proiectelor și starea actuală a mediului. Evaluarea la nivel de proiect s-a realizat ținând de diferite criterii, precum: Siturile Natura 2000, specii invazive, coridoare ecologice, poluare luminoasă, zone de liniște, nivelul poluanților atmosferici, potențialul/starea ecologică și starea chimică a corpurilor de apă, localizarea elementelor de patrimoniu istoric (ex. situri arheologice, cetăți, castele, etc.), gradul de fragmentare al peisajului riscul de apariție a alunecărilor de teren și a inundațiilor, localizarea amplasamentelor SEVESO etc.

Deși în Raportul de mediu evaluarea s-a realizat și la nivel de proiect, acest aspect nu exclude analiza caz cu caz a fiecărui proiect propus prin PT anterior implementării acestora, când sunt cunoscute mai multe detalii. Proiectele pentru care s-au identificat potențiale efecte negative semnificative și nesemnificative necesită o atenție mai deosebită la momentul analizei la nivel de proiect. Nu este exclus ca la acest moment să nu fie identificate anumite efecte negative pentru anumite proiecte, desigur același lucru fiind valabil și pentru efectele pozitive, însă a fost utilizată o abordare precaută.

Tabelul nr. 7-15 Evaluarea tipurilor de acțiuni

Obiective SEA		Tipurile de acțiuni													
		Biodiversitate	Populație și sănătatea umană	Apă	Sol	Aer	Factori climatici		Valori materiale	Peisaj	Patrimoniul cultural	Eficiență energetică	Managementul riscurilor	Economie circulară	
		ORM 1.	ORM 2.	ORM 3.	ORM 4.	ORM 5.	ORM 6.	ORM 7.	ORM 8.	ORM 9.	ORM 10.	ORM 11.	ORM 12.	ORM 13.	ORM 14.
A1.	Proiecte realizate în perioada 2014-2020: Proiecte realizate care răspund condițiilor de eligibilitate ale acestei priorități (exemplificativ, dar fără a se limita la: Autostrada Sibiu-Pitești (loturile 1,4,5))														
A2.	Proiect nou de investiții: Autostrada Pitești-Sibiu (loturile 2,3) ⁵⁸														
A3.	Proiecte realizate în perioada 2014-2020: Proiecte realizate care răspund condițiilor de eligibilitate ale acestei priorități (exemplificativ, dar fără a se limita la: Centură București Sud și proiectele conexe)														
A4.	Proiecte realizate în perioada 2014-2020: Proiecte realizate care răspund condițiilor de eligibilitate ale acestei priorități (exemplificativ, dar fără a se limita la: Drum de mare viteză Pitești-Craiova)														
A5.	Proiecte realizate în perioada 2014-2020: Proiecte realizate care răspund condițiilor de eligibilitate ale acestei priorități (exemplificativ, dar fără a se limita la: Autostrada Transilvania														
A6.	Proiect nou de investiții: Poarta Sălajului – Biharia ⁵⁹														
A7.	Proiect nou de investiții: Autostrada Ploiești-Comarnic-Brașov														
A8.	Proiect nou de investiții: Autostrada Sibiu – Brașov														
A9.	Proiect nou de investiții: Legătura rutieră rapidă Arad – Oradea														
A10.	Proiect nou de investiții: Legătura rutieră rapidă București - Alexandria (faza 1 din București - Craiova)														
A11.	Proiect nou de investiții: Orbital București (drumurile de centură și drumurile de conectivitate)														
A12.	Proiect nou de investiții: Autostrada Tg. Neamț - Iași - Ungheni (Moțca - Ungheni)														
A13.	Proiect nou de investiții: Autostrada Brașov - Bacău (inclusiv Bypass Brașov Nord)														
A14.	Proiect nou de investiții: Legătura rutieră rapidă Pașcani - Suceava – Siret														

⁵⁸ Pentru A1 și A2 evaluarea s-a realizat la nivelul întregului sectorul de autostradă, respectiv Sibiu-Pitești

⁵⁹ Pentru A5 și A6 s-a realizat evaluarea o singură dată, deoarece acesta este sector din Autostrada Transilvania ce se realizează prin PT.

Obiective SEA Tipurile de acțiuni		Biodiversitate	Populație și sănătatea umană	Apă	Sol	Aer	Factori climatici		Valori materiale	Peisaj	Patrimoniul cultural	Eficiență energetică	Managementul riscurilor	Economie circulară	
		ORM 1.	ORM 2.	ORM 3.	ORM 4.	ORM 5.	ORM 6.	ORM 7.	ORM 8.	ORM 9.	ORM 10.	ORM 11.	ORM 12.	ORM 13.	ORM 14.
A15.	Proiect nou de investiții: Autostrada Tg.Mureș - Tg. Neamț (faza 1 din Miercurea Nirajului - Leghin)														
A16.	Proiect nou de investiții: Legătura rutieră rapidă Craiova - Filiași - Dr.Tr.Severin (faza 1)														
A17.	Proiect nou de investiții: Legătura rutieră rapidă Dr.Tr.Severin - Caransebeș – Lugoj (faza 1)														
A18.	Proiect de rezervă: Legătura rutieră rapidă Timișoara – Moravița														
A19.	Proiect de rezervă: Legătura rutieră rapidă Macin – Tulcea (+drum de accesibilitate Delta Dunării) - Constanta (faza 1)														
A20.	Proiect de rezervă: Legătura rutieră rapidă Dej - Baia Mare – Halmeu														
A21.	Proiect de rezervă: Legătura rutieră rapidă Baia Mare - Satu Mare														
A22.	Proiect de rezervă: Legătura rutieră rapidă Cluj-Napoca (Apahida) – Dej														
A23.	Proiect de rezervă: Legătura rutieră rapidă Buzău – Brăila														
A24.	Drumuri expres de conectivitate: A1 - Pitești – Mioveni														
A25.	Drumuri expres de conectivitate: Alternativa Techirghiol (A2/A4 - Olimp)														
A26.	Drumuri de conectivitate și transregio:A8 - Lețcani Vest - Centura Iași (profil 2+2)														
A27.	Drumuri de conectivitate și transregio: DX - Centura Craiova Est(profil 2+2)														
A28.	Drumuri de conectivitate și transregio: A1 - Timișoara - Aeroport Traian Vuia/DNCT (profil 2+2)														
A29.	Drumuri de conectivitate și transregio: Rm. Vâlcea - Tigveni - A1 (profil 2+2, 2+1, 1+1)														
A30.	Drumuri de conectivitate și transregio: Tg. Jiu - Filiași - DX2 (profil 2+2)														
A31.	Drumuri de conectivitate și transregio: Centura Metropolitană Cluj-Napoca (Gilău - A3 - Cluj-Napoca - Apahida - DX4) (profil 2+2)														
A32.	Drumuri de conectivitate și transregio: A4 Cumpăna - DN39 Constanța														
A33.	Drumuri de conectivitate și transregio: A7 – Suceava – Bistrița (fără variante de ocolire V. Dorenei, Câmpulung M., Frasin, G. Humorului)														
A34.	Drumuri de conectivitate și transregio: Tudor Vladimirescu – Galați (+drum de legătură DX)														
A35.	VO Sibiu Sud														

Obiective SEA		Tipurile de acțiuni													
		Biodiversitate	Populație și sănătatea umană	Apă	Sol	Aer	Factori climatici		Valori materiale	Peisaj	Patrimoniul cultural	Eficiență energetică	Managementul riscurilor	Economie circulară	
		ORM 1.	ORM 2.	ORM 3.	ORM 4.	ORM 5.	ORM 6.	ORM 7.	ORM 8.	ORM 9.	ORM 10.	ORM 11.	ORM 12.	ORM 13.	ORM 14.
A36.	VO Rm. Vâlcea														
A37.	VO Giurgiu														
A38.	VO Zalău														
A39.	VO Câmpulung														
A40.	VO Sighișoara														
A41.	VO Mangalia														
A42.	VO Tg. Mureș														
A43.	VO Sebeș														
A44.	VO Arad (Reg. Dezvoltare V)														
A45.	VO Petroșani (Reg. Dezvoltare V)														
A46.	VO Huși (Reg. Dezvoltare NE)														
A47.	VO Bumbăești-Jiu (Reg. Dezvoltare SV)														
A48.	VO Arduș (Reg. Dezvoltare NV)														
A49.	Drumuri expres de conectivitate: DX4 - Dej – Bistrița														
A50.	Drumuri expres de conectivitate: A7 - Suceava – Botoșani														
A51.	Drumuri expres de conectivitate: A7 - Bacău - Piatra Neamț														
A52.	Drumuri expres de conectivitate: A1 - Găești - Târgoviște - Ploiești - A3														
A53.	Drumuri expres de conectivitate: Limita B/I – Târgoviște														
A54.	Drumuri de conectivitate și transregio: Hunedoara - Sântuhalm - A1(profil 2+2)														
A55.	Drumuri de conectivitate și transregio: Blaj - Teiuș - A10 (profil 1+1)														
A56.	Drumuri de conectivitate și transregio: DX4 - Jibou - Românași - A3 (profil 2+2)														
A57.	Drumuri de conectivitate și transregio: Slobozia - Drajna - A2 (profil 2+2)														
A58.	Drumuri de conectivitate și transregio: Călărași - Drajna Nouă - A2 (profil 1+1)														
A59.	Drumuri de conectivitate și transregio: Reșița - Caransebeș - DX2 (profil 1+1)														
A60.	Drumuri de conectivitate și transregio: Vaslui - Iași - A8 (profil 1+1)														
A61.	Drumuri de conectivitate și transregio: Miercurea Ciuc - Sf. Gheorghe - Chichiș - A13 (profil														

Obiective SEA	Tipurile de acțiuni	Biodiversitate	Populație și sănătatea umană	Apă	Sol	Aer	Factori climatici		Valori materiale	Peisaj	Patrimoniul cultural	Eficiență energetică	Managementul riscurilor	Economie circulară	
		ORM 1.	ORM 2.	ORM 3.	ORM 4.	ORM 5.	ORM 6.	ORM 7.	ORM 8.	ORM 9.	ORM 10.	ORM 11.	ORM 12.	ORM 13.	ORM 14.
	1+1)														
A62.	Drumuri de conectivitate și transregio: A1 - Titu - Bâldana - DX9														
A63.	Drumuri de conectivitate și transregio: DX 9 - Târgoviște - Sinaia - A3														
A64.	VO Bistrița														
A65.	VO Vaslui														
A66.	VO Mediaș														
A67.	VO Botoșani														
A68.	VO Piatra Neamț														
A69.	VO Slobozia														
A70.	VO Gura Humorului														
A71.	VO Sfântu Gheorghe														
A72.	VO Frasin														
A73.	VO Miercurea Ciuc														
A74.	VO Băbeni														
A75.	VO Câmpulung Moldovenesc														
A76.	VO Pucioasa														
A77.	VO Vatra Dornei														
A78.	VO Valea lui Mihai														
A79.	VO Baia Mare (Reg. Dezv.NV)														
A80.	VO Curtea de Argeș (Reg. Dezv.S)														
A81.	VO Reșița (Reg. Dezv.V)														
A82.	VO Călărași (Reg. Dezv.S)														
A83.	VO Buftea (Reg. Dezv.BI)														
A84.	VO Cosmești (Reg. Dezv.SE)														
A85.	VO Reghin (Reg. Dezv.C)														
A86.	VO Sînmartin/Băile Felix (Reg. Dezv.NV)														

Obiective SEA		Tipurile de acțiuni													
		Biodiversitate	Populație și sănătatea umană	Apă	Sol	Aer	Factori climatici		Valori materiale	Peisaj	Patrimoniul cultural	Eficiență energetică	Managementul riscurilor	Economie circulară	
		ORM 1.	ORM 2.	ORM 3.	ORM 4.	ORM 5.	ORM 6.	ORM 7.	ORM 8.	ORM 9.	ORM 10.	ORM 11.	ORM 12.	ORM 13.	ORM 14.
A87.	VO Liești/Ivesti (Reg. Dezv.SE)														
A88.	VO Drăgășani (Reg. Dezv.SV)														
A89.	VO Păltinoasa (Reg. Dezv.NE)														
A90.	VO Brad (Reg. Dezv.V)														
A91.	VO Sighetu Marmăției (Reg. Dezv.NV)														
A92.	VO Hîrlău (Reg. Dezv.NE)														
A93.	VO Flămânzi (Reg. Dezv.NE)														
A94.	VO Gheorgheni (Reg. Dezv.C)														
A95.	VO Motru (Reg. Dezv.SV)														
A96.	VO Văleni (Reg. Dezv.NE)														
A97.	VO Bălești (Reg. Dezv.SV)														
A98.	VO Viziru (Reg. Dezv.SE)														
A99.	VO Bocșa (Reg. Dezv.V)														
A100.	VO Horezu (Reg. Dezv.SV)														
A101.	VO Negrești-Oaș (Reg. Dezv.NV)														
A102.	VO Năsăud (Reg. Dezv.NV)														
A103.	VO Tăuții-Măgherauș (Reg. Dezv.NV)														
A104.	VO Corabia (Reg. Dezv.SV)														
A105.	VO Feldioara (Reg. Dezv. C)														
A106.	VO Fieni (Reg. Dezv. S)														
A107.	VO Sîngeorz-Băi (Reg. Dezv. NV)														
A108.	VO Vidra (Reg. Dezv. SE)														
A109.	VO Tudor Vladimirescu (Reg. Dezv. SE)														
A110.	VO Odobești (Reg. Dezv. S)														
A111.	Prin intermediul acestei priorități se vor finanța operațiuni de siguranță rutieră adresate secțiunilor de infrastructură rutieră situate pe rețeaua TEN-T.														

Obiective SEA		Tipurile de acțiuni													
		Biodiversitate	Populație și sănătatea umană	Apă	Sol	Aer	Factori climatici		Valori materiale	Peisaj	Patrimoniul cultural	Eficiență energetică	Managementul riscurilor	Economie circulară	
		ORM 1.	ORM 2.	ORM 3.	ORM 4.	ORM 5.	ORM 6.	ORM 7.	ORM 8.	ORM 9.	ORM 10.	ORM 11.	ORM 12.	ORM 13.	ORM 14.
A112.	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)														
A113.	Proiect nou de investiții: Predeal – Brașov														
A114.	Proiect nou de investiții: Craiova - Dr. Tr. Severin – Caransebeș														
A115.	Proiect nou de investiții: Teiuș - Cp. Turzii - Cluj-Napoca														
A116.	Proiect nou de investiții: Complexul feroviar Port Constanța – Palas														
A117.	Proiect nou de investiții: Complexul feroviar București, inclusiv dimensiunea metropolitană														
A118.	Proiect nou de investiții: Pașcani - Iași – Ungheni														
A119.	Proiect nou de investiții: Ploiești Triaj – Focșani – Roman – Pașcani - Dărmănești - Vicșani Frontieră														
A120.	Proiect nou de investiții: Reabilitare stații CF														
A121.	Proiect nou de investiții: Reabilitare poduri, podețe, tuneluri														
A122.	Proiect nou de investiții: Modernizarea trecerilor la nivel cu calea ferată														
A123.	Proiect nou de investiții: Proiect de creștere a vitezei peste 160 km/h pe sectoarele în operare unde parametri tehnici și operaționali permit viteză crescută;														
A124.	Proiect nou de investiții: Studiu pentru trenul de mare viteză (HSR)														
A125.	Proiect de rezervă: Craiova-București														
A126.	Proiect de rezervă: Craiova - Calafat														
A127.	Proiect de rezervă: Suceava - Ilva Mică														
A128.	Proiect de rezervă: Ilva Mică – Apahida														
A129.	Proiect de rezervă: Timișoara - Stamora Moravița frontieră														
A130.	Înnoirea parcului de material rulant pentru călători														
A131.	Metrou și transportului feroviar metropolitan														
A132.	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														
A133.	Proiecte fazate care răspund condițiilor de eligibilitate ale acestei priorități														
A134.	Lucrări hidrotehnice pentru eliminarea punctelor critice pentru navigație pe Dunăre și														

Obiective SEA	Tipurile de acțiuni	Biodiversitate	Populație și sănătatea umană	Apă	Sol	Aer	Factori climatici		Valori materiale	Peisaj	Patrimoniul cultural	Eficiență energetică	Managementul riscurilor	Economie circulară	
		ORM 1.	ORM 2.	ORM 3.	ORM 4.	ORM 5.	ORM 6.	ORM 7.	ORM 8.	ORM 9.	ORM 10.	ORM 11.	ORM 12.	ORM 13.	ORM 14.
	creșterea eficienței transportului naval pe canalele navigabile ale acesteia														
A135.	Îmbunătățirea navigației pe Dunăre și canalele navigabile ale acesteia, inclusiv a măsurilor de siguranță a navigației, în particular în punctul critic Bala														
A136.	Finalizarea Canalului Dunăre – București														
A137.	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)														
A138.	Asigurarea condițiilor optime de navigație în bazinele portuare prin dragaj														
A139.	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														
A140.	Dezvoltarea Modernizarea Portului Constanța, inclusiv a instalațiilor de combustibili alternativi (alimentare cu energie electrică la cheu, bunkeraj de hidrogen, metanol și amoniac)														
A141.	Dezvoltarea Serviciilor SSS (Short sea shipping) în Portul Constanța														
A142.	Elaborarea documentelor necesare pregătirii proiectelor de îmbunătățire a navigației din aria de eligibilitate a axei prioritare														
A143.	Derularea studiilor de fezabilitate pentru noi canale navigabile conform Programului Investițional														
A144.	Dezvoltarea terminalelor intermodale feroviar/rutier / Dezvoltarea de centre logistice multimodale														
A145.	Investiții în infrastructura de acces la centrele logistice multimodale														
A146.	Acțiuni suport pentru toate activitățile derulate de AMPT														

7.2.7 Efecte cumulate

Proiectele propuse în cadrul Programului Transport 2021-2027 pot genera un impact cumulat cu diferite proiecte de infrastructură, dar și proiect presupun diferite construcții și demolări. Analiza se poate realiza la nivel de proiect, când sunt cunoscute toate detaliile proiectului.

În continuare sunt prezentate aspectele de mediu asupra cărora pot fi generate efecte cumulate și care sunt aspectele ce ar putea sta la baza generării acestora.

Biodiversitate

Evaluarea potențialelor efecte cumulate a ținut cont de mai multe criterii, prezentate în secțiunea 4.1 a Studiului de evaluare adecvată. Rezultatele evaluării indică un număr de 55 de situri Natura 2000 unde un efect semnificativ datorat proiectelor de infrastructură analizate (proapse atât prin PT, cât și prin alte programe de finanțare) este mai probabil. În evaluare au fost incluse și potențialele pierderi de habitat cauzate de proiectele de îmbunătățire a navigabilității fluviale. În urma analizei, au fost identificate mai multe situri Natura 2000 unde proiectele propuse vor ocupa suprafețe importante în sit, de >1% din suprafața acestuia. În cazul acestor situri, la momentul realizării evaluării adecvate la nivel de proiect, este obligatorie analiza distribuției habitatelor și a habitatelor favorabile ale speciilor în raport cu proiectul propus, luând în considerare parametrii și țintele stabilite în Obiectivele de conservare specifice siturilor. Analiza necesară a fi realizată la nivel de proiect va ține de asemenea cont și de celelalte presiuni ce acționează asupra acestor situri Natura 2000.

Populația și sănătatea umană

Atât proiectele implementate prin PT, cât și prin alte programe împreună cu infrastructura existentă pot genera efecte negative asupra populației și sănătății umane prin creșterea nivelului de zgomot în localitățile ce sunt intersectate de mai multe proiecte. O evaluare mai detaliată va fi necesară la nivel de proiect, pe baza studiului de trafic. Același lucru este valabil și în cazul calității aerului. Un impact cumulat poate fi generat și cu alte tipuri de proiecte, precum construcții, demolări etc.

Apă

Efecte cumulate pot apărea în situația în care mai multe proiecte de infrastructură (indiferent de sursa de finanțare) presupun devieri ale cursurilor de apă sau lucrări în albia râurilor. Aceste modificări pot conduce la modificări ale parametrilor de calitate a apelor. Va fi necesară o analiză la nivel de proiect, ținând cont și de alte proiecte cu diferite surse de finanțare.

Sol

Implementarea proiectelor de infrastructură, indiferent de sursa de finanțare pot conduce la un impact cumulat asupra solului, din cauza ocupării unor suprafețe de teren de importanță agricolă sau cu un grad ridicat de fertilitate. Analiza trebuie realizată la nivel de proiect.

Valori materiale

Impactul cumulat poate apărea în situația în care mai multe proiecte de infrastructură contribuie la epuizarea unor resurse sau la închiderea/dezafectarea unor activități de care sunt dependente mai multe comunități. Analiza trebuie realizată la nivel de proiect.

Peisaj

Se generează un impact cumulat în situația în care mai multe proiecte de infrastructură, și nu numai, contribuie la fragmentarea peisajului dintr-o anumită zonă. Situația se intensifică în cazul în care în zona respectivă există gradul de fragmentare al peisajului este mic sau foarte mic.

O altă situație în care poate apărea un impact cumulat este dacă mai multe proiecte sunt realizate în zone cu elemente valoroase din punct de vedere al peisajului.

O analiză detaliată va fi necesară la nivel de proiect, când vor fi cunoscute toate detaliile proiectului.

8. Efecte potențiale semnificative pentru mediu și sănătate în context transfrontieră

Realizarea investițiilor în infrastructura de transport, precum construcția unor noi sectoare de drum, modernizarea unor drumuri existente, reabilitarea unor tronsoane de cale ferată, îmbunătățirea navigației pe șenalele navigabile și lucrările din porturi, în apropierea granițelor cu statele vecine pot conduce la apariția unor efecte negative pe teritoriul acestora.

Pentru a identifica posibila apariție a unor efecte negative semnificative pentru mediu și sănătate în context transfrontieră, au fost analizate proiectele ce sunt localizate la o distanță redusă față de granița României.

Proiect	Distanța aproximativă până la graniță (Km)	Tip proiect	Potențial impact negativ
Infrastructură rutieră			
Drum de legătură Tudor Vladimirescu	16.26	Modernizare	Având în vedere distanța nu se preconizează apariția unui potențial impact negativ semnificativ
VO Husi	8.27	Nou	
Vaslui - Iași - A8 (profil 1+1)	10.1	Drum_transregio Modernizare și creșterea siguranței	
A8 - Letcani Vest - Centura Iași	16.5	Drum nou de legătură la rețeaua primară	
Suceava - Siret	0.4	Drum Expres Nou (2+2)	
VO Sighetu Marmatiei	0.3	Nou	
VO Negresti	0.64	Nou	
Dej - Baia Mare - Halmeu	0	Drum Expres Nou (2+2)	Având în vedere natura proiectului, nu se preconizează apariția unui potențial impact negativ semnificativ
Drum_expres Baia Mare - Satu Mare	12	Drum Expres Nou (2+2)	Având în vedere distanța nu se preconizează apariția unui potențial impact negativ semnificativ
VO Valea lui Mihai	4.3	Nou	
Autostrada Poarta Salajului - Biharia	3.8	Autostradă nouă (2+2)	
Drum_expres Arad - Oradea	1.5	Drum Expres Nou (2+2)	
Autostrada Timișoara - Moravita	0	Autostradă nouă (2+2)	Având în vedere natura proiectului, nu se preconizează apariția unui potențial impact negativ semnificativ
Drum_expres Drobeta Tr. Severin - Caransebeș - Lugoj	0,7	Drum Expres Nou (2+2)	Având în vedere distanța nu se preconizează apariția unui potențial impact negativ semnificativ
Drum_expres Craiova - Filiași - Drobeta Tr. Severin	0,12	Drum Expres Nou (2+2)	
VO Corabia	2	Nou	
VO Giurgiu	2	Nou	
Drum_transregio	7.5	Călărași - Drăjna Nouă	

Proiect	Distanța aproximativă până la graniță (Km)	Tip proiect	Potențial impact negativ
Călărași - Drajna Nouă - A2 (profil 1+1)		- A2 (profil 1+1) Interv Modernizare și creșterea siguranței	
Infrastructură feroviară			
Pașcani - Iași - Ungheni	0	Modernizare și electrificare parțial	Având în vedere că proiectele propun modernizarea căi ferate existente, nu se preconizează apariția unui potențial impact negativ semnificativ
Dărmănești - Vicșani Frontieră	0	Modernizare și electrificare	
Craiova - Dr.Tr.Severin - Caransebeș	0	Modernizare și dublare parțial	
Craiova - Calafat	0	Modernizare și electrificare	
Navigație			
Proiecte de îmbunătățire a condițiilor de navigație Dezvoltarea/modernizarea porturilor dunărene Asigurarea condițiilor optime de navigație în bazinele portuare prin dragaj	0	Proiecte noi sau fazate	Pot fi generate efecte negative asupra biodiversității

Având în vedere că la momentul actual nu se cunosc toate detaliile proiectelor ce vor fi implementate în vecinătatea zonelor de graniță ale României, nu se pot cuantifica potențialele efecte negative semnificative. Se estimează însă că pentru cele mai multe aspecte de mediu (populației și sănătate umană, aer, factori climatici, sol, valori materiale, patrimoniu cultural) nu vor fi generate efecte negative semnificative în context transfrontieră.

În urma evaluărilor realizate în cadrul Studiului de evaluare adecvată și a Raportului de mediu, s-a constatat faptul că principalele potențiale efecte negative ce pot apărea ca urmare a implementării proiectelor de transport vor fi generate la nivelul componentei de biodiversitate. Localizarea siturilor Natura 2000 de pe teritoriul vecinilor României (Bulgaria și Ungaria), precum și a ariilor naturale protejate prezente pe teritoriile tuturor statelor învecinate, sunt prezentate în secțiunea 3.1.2.

Pentru evaluarea potențialului impact transfrontieră au fost identificate siturile Natura 2000 din Ungaria și Bulgaria aflate la o distanță mică de proiectele de infrastructură analizate. Au fost incluse în analiză toate siturile aflate la o distanță de circa 6 km de aceste proiecte. Rezultatele analizei indică faptul că proiectele de infrastructură analizate se învecinează cu 14 situri Natura 2000, 6 din Ungaria și 8 din Bulgaria. Evaluarea impactului a concluzionat faptul că este improbabilă apariția unui impact semnificativ asupra siturilor Natura 2000 aflate în vecinătatea granițelor României. De asemenea, este considerat că pentru evitarea impacturilor transfrontiera nu sunt necesare măsuri suplimentare față de cele ce vor trebui implementate pentru siturile Natura 2000 din România.

O analiză detaliată se va realiza la nivelul proiectelor, în mod deosebit pentru proiectele noi.

Pe de altă parte, proiectele de construcție ce implică realizarea unor coridoare noi de transport rutier sau feroviar vor conduce la îmbunătățirea considerabilă a condițiilor și a siguranței transportului, la facilitarea legăturilor active dintre comunitățile situate de o parte și de alta a graniței, contribuind astfel în mod direct la modernizarea/extinderea rețelei trans-europene de transport (TEN-T) și a coridoarelor pan-europene, precum și la îmbunătățirea conexiunii dintre statele Europei de Vest și ale Europei de Est.

9. Măsuri propuse pentru a preveni, reduce și compensa cât de complet orice posibil efect advers asupra mediului al PT 2021-2027

HG nr. 1076/2004 prevede stabilirea de „măsuri de prevenire, reducere și compensare a efectelor semnificative asupra mediului rezultate în urma implementării programului”.

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

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

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

Setul de măsuri de prevenire, evitare și reducere este prezentat în tabelul următor. Implementarea acestor măsuri va conduce la un nivel ne semnificativ al efectelor reziduale. Evaluarea semnificației efectelor reziduale se realizează prin implementarea programului de monitorizare (a se vedea capitolul 11).

Tabelul nr. 9-1 Măsură de prevenire, evitare și reducere a efectelor potențial semnificative ale implementării PT 2021-2027

Aspect de mediu	Componenta	Efecte	Cod măsură	Tip de măsură	Măsură	Rutier	Feroviar	Navigabil	Fără SF	EIM în derulare	În execuție	În operare	Adresabilitate Probleme de mediu	
Biodiversitate	Rețeaua Natura 2000	IT ca presiune	M1	Prevenire	Toate proiectele pentru care încă nu a fost selectat traseul vor include în analiza multicriterială cel puțin un subcriteriu referitor la intersectarea limitelor siturilor Natura 2000. Acesta trebuie să asigure ierarhizarea alternativelor de traseu astfel încât punctajul maxim să fie obținut de proiectele ale căror limite și zone de influență nu intersectează limitele siturilor Natura 2000.	X	X		X	X			P1	
	Revizuirea Acordurilor de mediu	IT ca presiune	M2	Reducere	Modificarea măsurilor de evitare și reducere a impactului ulterior emiterii Acordului de mediu pentru un proiect se va realiza doar în contextul revizuirii, după caz, a studiului de evaluare adecvată, a raportului privind impactul asupra mediului și a studiului de evaluare a impactului asupra corpurilor de apă.	X	X	X			X		P1	
	Rețeaua Natura 2000	PH	M3	Prevenire	Toate proiectele pentru care încă nu a fost selectat traseul sau locațiile de implementare vor include în analiza multicriterială cel puțin un subcriteriu referitor la intersectarea limitelor habitatelor prioritare și a limitelor habitatelor speciilor prioritare. Acesta trebuie să asigure ierarhizarea alternativelor de traseu astfel încât proiectele ale căror limite și zone de influență nu intersectează limitele habitatelor prioritare / habitatelor speciilor prioritare să fie favorizate.	X	X	X	X	X			P2	
	Rețeaua Natura 2000	PH	M4	Evitare	Proiectele care nu pot evita intersectarea siturilor Natura 2000 trebuie să asigure că pierderile din oricare habitat / habitat al speciilor sunt nesemnificative.	X	X	X	X	X				P2
	Specii invazive	AH	M5	Evitare	Toate proiectele finanțate prin PT, indiferent dacă intersectează sau nu situri Natura 2000, vor elabora un Plan de identificare și control	X	X	X		X	X	X		P3

Aspect de mediu	Componenta	Efecte	Cod măsură	Tip de măsură	Măsură	Rutier	Feroviar	Navigabil	Fără SF	EIM în derulare	În execuție	În operare	Adresabilitate Probleme de mediu
					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	AH	M6	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.	X	X	X		X	X		P3, P34
	Alterarea habitatelor	AH	M7	Reducere	Pentru toate proiectele finanțate prin PT vor fi asigurate sisteme și dotări adecvate pentru colectarea și preepurarea apelor uzate și a apelor pluviale potențial impurificate, care să asigure retenția poluanților și evitarea poluărilor accidentale.	X	X			X	X	X	P4, P15, P18, P19
	Conectivitate ecologică	FH	M8	Reducere	Proiectele finanțate prin PT vor asigura pe toată lungimea infrastructurii de transport și în oricare din locațiile proiectului un grad optim de permeabilitate pentru toată fauna sălbatică. Soluțiile pentru asigurarea permeabilității vor fi adaptate gradului de sensibilitate al zonelor intersectate (sensibilitate ridicată la intersectarea ariilor naturale protejate, a coridoarelor ecologice, a habitatelor favorabile speciilor de interes comunitar din afara ariilor protejate, etc.) și cerințelor particulare ale speciilor (ex: indicele de deschidere relativă în cazul mamiferelor,	X	X	X		X			P5

Aspect de mediu	Componenta	Efecte	Cod măsură	Tip de măsură	Măsură	Rutier	Feroviar	Navigabil	Fără SF	EIM în derulare	În execuție	În operare	Adresabilitate Probleme de mediu
					Înălțimea pragurilor și viteza apei în cazul speciilor acvatic, etc.).								
	Conectivitate ecologică	FH	M9	Reducere	Evaluarea potențialului impact al proiectelor de infrastructură trebuie să includă o analiză de permeabilitate pentru întreg proiectul, care să identifice și să ia în considerare și alte bariere existente în zonă (inclusiv alte elemente de infrastructură de transport). Măsurile de menținere a permeabilității stabilite pentru proiectul analizat trebuie să ia în considerare și adresarea impactului cumulat al proiectului, împreună cu alte elemente de infrastructură existente. Măsurile implementate trebuie să asigure conectivitatea în lungul coridoarelor ecologice (inclusiv a cursurilor de apă) și nu doar la nivelul proiectului.	X	X	X	X	X			P5
	Zona de influență indirectă	FH	M10	Reducere	Toate proiectele de infrastructură propuse trebuie să includă o analiză a potențialelor impacturi din zonele de influență directă și indirectă, generate de modificările nivelului de trafic pe drumuri și căi ferate adiacente. Pe baza rezultatelor acestei analize, trebuie să fie propuse măsuri de evitare și reducere a impacturilor semnificative ce se pot produce la distanță de proiect. Se va avea în vedere că implementarea măsurilor poate fi necesară la nivelul altor infrastructuri decât cele care fac obiectul proiectului.	X	X		X	X			P5
	Conectivitate ecologică	FH	M11	Reducere	Toate proiectele pentru care va fi prevăzută montarea de parapeti mediani între sensurile de circulație trebuie să asigure dotarea parapetilor cu puncte de traversare pentru faună (întreruperi în parapet), pentru a evita apariția unor capcane și mortalitatea faunei.	X			X	X			P5
	Zgomot	PAS	M12	Reducere	În toate zonele în care nivelul de zgomot poate conduce la îndepărtarea speciilor din	X	X		X	X			P6, P34

Aspect de mediu	Componenta	Efecte	Cod măsură	Tip de măsură	Măsură	Rutier	Feroviar	Navigabil	Fără SF	EIM în derulare	În execuție	În operare	Adresabilitate Probleme de mediu
					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	PAS	M13	Reducere	Proiectele care sunt în măsură să contribuie la creșterea nivelului de zgomot subacvatic trebuie să fie analizate din punct de vedere al riscului acestora de afectare a speciilor acvatic. Acestea trebuie să asigure măsuri adecvate pentru evitarea perturbării semnificative a speciilor acvatic.			X	X	X			P6
	Poluare luminoasă	PAS	M14	Reducere	Reducerea impactului poluării luminoase trebuie să reprezinte o preocupare constantă pentru toate proiectele PT. Acestea vor trebui să adapteze măsuri de evitare a iluminării excesive și de adaptare a surselor de lumină la cerințele speciilor de faună (din punct de vedere al tipului de lumină și a orientării sursei de lumină), în principal în interiorul și vecinătatea ariilor naturale protejate. O atenție deosebită trebuie acordată evitării surselor de lumină care atrag speciile zburătoare în zonele cu risc de coliziune de la nivelul drumurilor și căilor ferate.	X	X	X	X	X			P7, P8
	Deșeuri	PAS	M15	Reducere	La nivelul infrastructurilor de transport trebuie implementate sisteme adecvate de colectare a deșeurilor care să asigure imposibilitatea accesibilizării lor de către fauna sălbatică.	X	X	X	X	X			P9, P40
	Mortalitate faună	REP	M16	Reducere	Reducerea mortalității pentru toate grupele de faună trebuie să reprezinte o preocupare continuă în dezvoltarea, construcția și	X	X	X	X	X	X	X	P9

Aspect de mediu	Componenta	Efecte	Cod măsură	Tip de măsură	Măsură	Rutier	Feroviar	Navigabil	Fără SF	EIM în derulare	În execuție	În operare	Adresabilitate Probleme de mediu	
					operarea infrastructurilor de transport (inclusiv în cazul modernizării / extinderii / reabilitării rețelei existente de drumuri). Soluțiile adoptate trebuie să asigure evitarea distrugerii cuiburilor și adăposturilor, a vătămării sau omorării indivizilor în timpul lucrărilor de execuție, evitarea pătrunderii faunei sălbatice în zonele cu risc de mortalitate, evitarea electrocutării sau a coliziunii cu cablurile electrice, în timpul perioadei de operare. Măsurile trebuie adaptate particularităților speciilor potențial afectate, prioritate acordându-se implementării soluțiilor pentru care poate fi documentată eficacitatea.									
	Disponibilitatea datelor		M17	Evitare / Reducere	În scopul accesibilizării informației pentru toate părțile interesate (inclusiv pentru dezvoltarea cunoașterii și îmbunătățirea calității studiilor de mediu), toate datele și informațiile rezultate din aplicarea programelor de monitorizare (inclusiv verificarea eficacității măsurilor implementate pentru evitarea și reducerea impactului) la nivelul fiecărui proiect vor fi publicate pe internet și disponibile pe toată perioada construcției și cel puțin pentru primii 5 ani de operare.	X	X	X	X	X		X	P1-P9	
Populație	Zgomot & calitatea aerului		M18	Reducere	Infrastructura de transport care intersectează zone de intravilan trebuie însoțită de măsuri de atenuare a zgomotului 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 aliniamente de arbori și arbuști), care pot avea și rol în reducerea poluanților atmosferici. De asemenea, aceste coridoare	X	X		X	X			P13, P14, P20	

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

Aspect de mediu	Componenta	Efecte	Cod măsură	Tip de măsură	Măsură	Rutier	Feroviar	Navigabil	Fără SF	EIM în derulare	În execuție	În operare	Adresabilitate Probleme de mediu
					apă sau la împiedicarea atingerii obiectivelor de mediu pentru corpurile de apă.								
	Zone de protecție		M23	Evitare	Toate proiectele pentru care încă nu a fost selectat traseul vor include în analiză locația zonelor de protecție a captărilor de apă și vor adapta soluțiile constructive astfel încât acestea să nu fie afectate.	X	X	X	X	X			-
	Poluări accidentale		M24	Evitare	Proiectele noi din domeniul infrastructurii de transport vor avea în vedere implementarea unor soluții de retenție a poluanților în cazul producerii unor accidente ce ar putea conduce la contaminarea apelor de suprafață. Atenție trebuie acordată în principal zonelor situate în amonte de arii naturale protejate și zone de protecție ale captărilor de apă, indiferent dacă acestea se găsesc pe teritoriul României sau al statelor vecine.	X	X	X	X	X			P19
Patrimoniul cultural	Elemente de patrimoniu imobil		M25	Evitare	La alegerea traseelor proiectelor noi de infrastructură de transport se va evita, pe cât posibil, intersectarea zonelor ce conțin patrimoniu cultural imobil.	X	X	X	X	X			P32
Peisaj	Fragmentarea peisajului		M26	Reducere	La nivelul infrastructurilor de transport, conectivitatea laterală se poate asigura prin intermediul structurilor (podețe, poduri, viaducte). Sunt necesare măsuri pentru asigurarea conectivității longitudinale (în lungul infrastructurii de transport) care pot asigura și o 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.	X	X	X	X	X			P34
	Peisaje protejate		M27	Evitare	Toate proiectele pentru care încă nu a fost selectat traseul vor include în analiză locația zonelor cu peisaje protejate și vor adapta	X	X	X	X	X			-

Aspect de mediu	Componenta	Efecte	Cod măsură	Tip de măsură	Măsură	Rutier	Feroviar	Navigabil	Fără SF	EIM în derulare	În execuție	În operare	Adresabilitate Probleme de mediu
					soluțiile constructive astfel încât acestea să nu fie afectate.								
Managementul riscurilor	Zone de risc		M28	Evitare	La alegerea traseelor proiectelor noi de infrastructură de transport se va evita, pe cât posibil, intersectarea zonelor cu risc ridicat de producere a hazardelor naturale și a zonelor de risc tehnologic, precum cele aferente amplasamentelor Seveso..	X	X	X	X	X			P37, P38
Economie circulară	Pământ excedentar		M29	Reducere	Soluțiile de valorificare/ depozitare a oricăror cantități de pământ excedentar ce rezultă din lucrările de execuție vor fi analizate în cadrul RIM și al Studiului EA pentru identificarea celor mai bune soluții la nivel local și evitarea impactului asupra ariilor naturale protejate, asupra corpurilor de apă de suprafață, precum și evitarea afectării terenurilor cu fertilitate moderată și ridicată.	X	X	X	X	X			P39

10. Expunerea motivelor care au condus la selectarea variantei alese

10.1 Evaluarea alternativelor/variantelor PT 2021-2027

Au fost analizate prima și ultima versiune a Programului Transport 2021-2027, nefiind identificate diferențe între obiectivele, prioritățile și tipurile de acțiuni ale acestora.

Având în vedere acest aspect, a fost analizat bugetul alocat pentru implementarea fiecărei priorități, respectiv a mijloacelor de transport ce se vor finanța prin acest program.

În figurile următoare sunt prezentate procentele alocărilor financiare pentru fiecare prioritate a programului în prima și ultima versiune a PT 2021-2027.

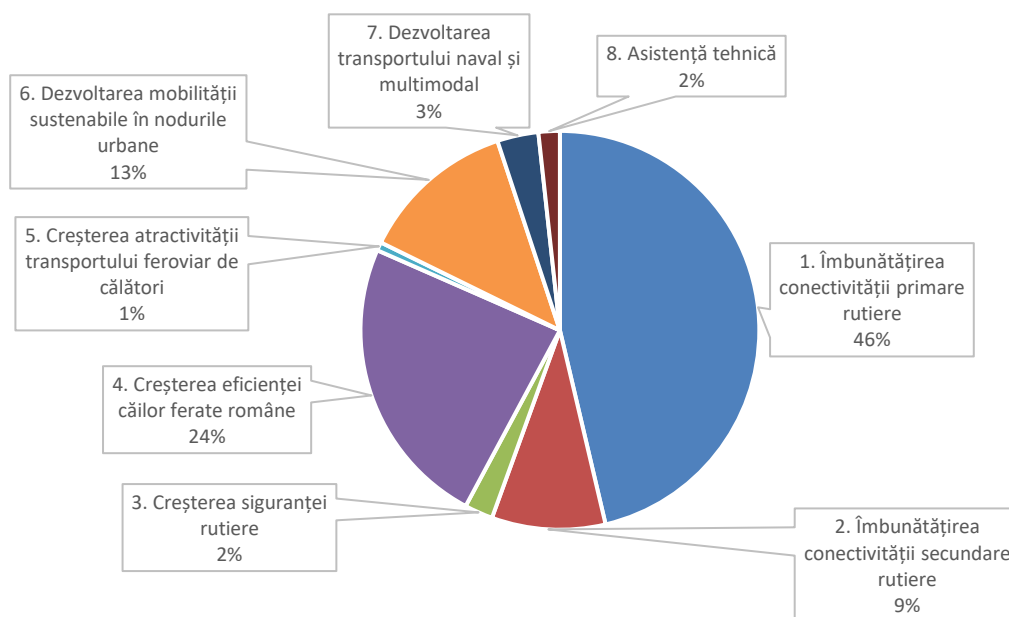


Figura nr. 10-1 Prima versiune a PT – Pondere alocare financiară pe priorități

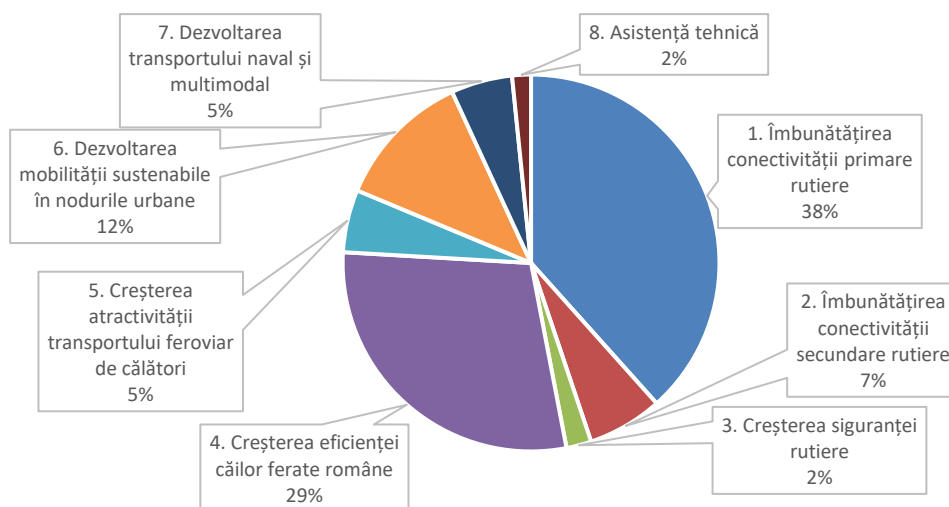


Figura nr. 10-2 Ultima versiune a PT (alternativa aleasă) – Pondere alocare financiară pe priorități

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 finanțelor, în proporție de 11% față de prima versiune a programului.

În cazul Priorității 6, Modificarea mobilității sustenabile în nodurile urbane se identifică o scădere în proporție de 1% față de prima versiune.

Prioritatea 7, Dezvoltarea transportului naval și multimodal, prezintă o creștere în proporție de 2 procente față de prima versiune.

Prioritatea 8, reprezentând asistență tehnică, rămâne nemodificată.

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

10.2 Dificultăți

Dificultățile întâmpinate în realizarea evaluării strategice de mediu sunt următoarele:

- Lipsa informațiilor la nivel național cu privire la efectele infrastructurii de transport asupra diferitelor aspecte de mediu, precum: patrimoniul cultural, sol, apă etc;
- Lipsa informațiilor spațiale legate de unele dintre proiectele incluse în PT;
- Lipsa informațiilor privind distribuția habitatelor și speciilor de interes comunitar din fiecare sit Natura 2000;
- Datele și informațiile public disponibile privind starea de conservare a habitatelor și speciilor au fost limitate la pătrate de distribuție de 10 km pe 10 km.

11. Măsuri avute în vedere pentru monitorizarea efectelor semnificative ale implementării PT 2021-2027

Ca și în cazul măsurilor propuse pentru a preveni, reduce și compensa cât de complet posibil orice efect advers asupra mediului, din punct de vedere al cerințelor HG nr. 1076/2004, această secțiune este menită să descrie măsurile pentru monitorizarea potențialelor efecte semnificative asupra mediului generate de implementarea PT 2021-2027.

Setul de indicatori propus este corelat cu măsurile de prevenire, evitare și reducere propuse, și va permite evaluarea semnificației efectelor reziduale.

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

Programul de monitorizare urmărește:

- Modul în care sunt atinse obiectivele de mediu relevante prin implementarea PT 2021-2027: obținerea și înregistrarea informațiilor cu privire la efectele asupra mediului generate în urma implementării PT, monitorizarea incluzând toate tipurile de efecte;
- Valabilitatea predicțiilor cu privire la evaluarea efectelor potențiale asupra mediului și la concluziile Evaluării Strategice de Mediu;
- Implementarea corectă a măsurilor propuse pentru evitarea/reducerea efectelor asupra mediului, precum și verificarea eficienței acestora;
- Identificarea efectelor adverse neprevăzute și posibilitatea aplicării unor acțiuni de remediere adecvate.

Sistemul de monitorizare propus

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

Titularul programului trebuie să prezinte anual un raport de monitorizare, înainte de sfârșitul primului trimestru al anului ulterior realizării monitorizării.

S-a încercat pe cât posibil propunerea unui set de indicatori simpli și unitari, pentru care să nu fie necesare eforturi suplimentare.

Indicatorii vor fi calculați pe baza rezultatelor monitorizării individuale la nivelul fiecărui proiect în parte. Informațiile și datele necesare vor fi furnizate de titularii proiectelor, conform informațiilor solicitate prin ghidul solicitantului.

În tabelul următor sunt prezentați indicatorii de monitorizare, ce se adresează atât rezultatelor PT 2021-2027, respectiv verificarea modului în care diferitele elemente ale PT au fost concret implementate, cât și efectelor asupra mediului.

Tabel 11-1 Indicatori de monitorizare a efectelor PT 2021-2027

Componentă	Cod	Indicator de monitorizare	Criteriu de evaluare	Situația actuală	Ținte	Sursa datelor
Biodiversitate	MON 1	Suprafață totală de habitat pierdut (include pierdere de habitate, alterare de habitate și suprafețele de habitat în care specia nu mai este prezentă ca urmare a îndepărtării generate de IT) pentru fiecare habitat Natura 2000 și habitat al speciilor Natura 2000 ca urmare a implementării proiectelor POT.	Această suprafață trebuie să fie cât mai mică.	Date insuficiente.	Preferabil <1% din suprafața habitatelor / habitatelor speciilor la nivelul fiecărui sit afectat.	Studiile EA la nivel de proiect.
	MON 2	Numărul de victime accidentale înregistrate în etapa de execuție și operare a proiectelor finanțate prin PT. Vor fi incluse cel puțin următoarele specii: toate speciile de păsări, precum și speciile strict protejate prevăzute în anexele nr. 4A și 4B ale OUG 57/2007.	Numărul victimelor ar trebui să fie cât mai mic.	Date insuficiente.	Preferabil <1% pe an din efectivele populaționale ale fiecărei specii.	Rapoartele de monitorizare din fiecare an de construcție și operare a proiectului.
	MON 3	Gradul de permeabilitate al IT nou construite. Monitorizările se vor realiza cu scopul confirmării, în etapa de operare, a gradului de permeabilitate la nivelul întregii lungimi a infrastructurii nou construite, inclusiv a eficacității măsurilor de asigurare a permeabilității pentru faună implementate pentru fiecare proiect. Monitorizările se vor realiza la nivelul infrastructurii de transport și a zonei sale de influență indirectă.	Permeabilitate optimă pe întreaga lungime a traseelor noilor proiecte de IT.	Date insuficiente.	Infrastructură 100% permeabilă, în funcție de sensibilitatea zonelor traversate și cerințele individuale ale speciilor afectate.	Rapoartele de monitorizare din fiecare an de operare a proiectului.
Populație	MON 4	Lungimea sectoarelor de IT din intravilan incluse în PT la nivelul cărora se depășesc valorile limită pentru zgomot, prevăzute de legislația în vigoare pentru protecția sănătății umane.	Lungimea sectoarelor trebuie să fie cât mai mică.	Date insuficiente.	Încadrarea în valorile limită prevăzute de legislația în vigoare.	Rapoartele de monitorizare din fiecare an de construcție și operare a proiectului.
	MON 5	Lungimea sectoarelor de IT din intravilan incluse în PT la nivelul cărora se depășesc valorile limită pentru calitatea aerului, prevăzute de legislația în vigoare pentru protecția sănătății umane.	Lungimea sectoarelor trebuie să fie cât mai mică.	Date insuficiente.	Încadrarea în valorile limită prevăzute de legislația în vigoare.	Rapoartele de monitorizare din fiecare an de construcție și operare a proiectului.
Condiții etnice	MON 6	Numărul situațiilor în care toate persoanele strămutate fac parte dintr-un anumit grup etnic sau cultă religioasă.	Numărul de situații trebuie să fie cât mai mic.	Date insuficiente.	Preferabil 0.	RIM

Componentă	Cod	Indicator de monitorizare	Criteriu de evaluare	Situația actuală	Ținte	Sursa datelor
Apă	MON 7	Numărul și lungimea sectoarelor în care se realizează devieri ale cursurilor apelor de suprafață	Numărul și lungimea sectoarelor trebuie să fie cât mai mici.	Date insuficiente.	Preferabil 0.	SEICA la nivel de proiect.
	MON 8	Numărul și lungimea sectoarelor în care apar modificări hidromorfologice asupra apelor de suprafață, ca urmare a implementării proiectelor PT.	Numărul și lungimea sectoarelor trebuie să fie cât mai mici.	Date insuficiente.	În niciunul din cazuri modificările trebuie să conducă la deteriorarea stării ecologice / potențialului ecologic al corpurilor de apă sau la neatingerea obiectivelor de mediu.	SEICA la nivel de proiect.
	MON 9	Numărul de intersecții cu zonele de protecție a captărilor de apă pentru populație.	Numărul de intersecții trebuie să fie cât mai mic.	Date insuficiente.	Preferabil 0.	SEICA la nivel de proiect.
Sol	MON 10	Numărul situațiilor în care se depășesc concentrațiile poluanților în sol pe zone adiacente proiectelor IT implementate în cadrul PT.	Numărul de situații trebuie să fie cât mai mic.	Date insuficiente.	Încadrarea în valorile limită prevăzute de legislația în vigoare.	Rapoartele de monitorizare din fiecare an de construcție și operare a proiectului.
Valori materiale	MON 11	Numărul situațiilor în care este afectată resursa economică a unei comunități dependente de aceasta.	Numărul de situații trebuie să fie cât mai mic.	Date insuficiente.	Preferabil 0.	RIM
Peisaj	MON 12	Numărul proiectelor PT și lungimea (%) sectoarelor acestora în care au fost implementate măsuri eficiente de integrare peisagistică.	Numărul proiectelor și lungimea sectoarelor trebuie să fie cât mai mari.	Date insuficiente.	Preferabil pe întreaga lungime a traseelor.	RIM
	MON 13	Numărul situațiilor în care proiectele PT afectează zone cu peisaje protejate.	Numărul de situații trebuie să fie cât mai mic.	Date insuficiente.	Preferabil 0.	RIM
Managementul riscurilor	MON 14	Numărul situațiilor în care proiectele PT intersectează zone de risc ale amplasamentelor Seveso.	Numărul de situații trebuie să fie cât mai mic.	Date insuficiente.	Preferabil 0.	RIM

12. Rezumat nontehnic

Prezenta lucrare reprezintă Raportul de mediu pentru Evaluarea Strategică de Mediu Programului Transport 2021-2027. Raportul de mediu a fost elaborat în conformitate cu cerințele de conținut ale Anexei nr. 2 a Hotărârii de Guvern nr. 1076/2004 privind stabilirea procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri și programe.

Descriere conținut Programul Transport 2021-2027

Din punct de vedere strategic, PT se corelează cu POIM 2014-2020 fiind o continuare logică a intervențiilor începute în acest program și a căror eligibilitate continuă în perioada 2021 -2027.

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

Programul Transport 2021-2027 este promovat de titularul programului – Ministerul Transporturilor și Infrastructurii.

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

Programul este format din 2 obiective de politică, 3 obiective specifice, 8 tipuri de priorități și 146 tipuri de acțiuni.

Obiective de politică:

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

Priorități:

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

8. Asistență tehnică.

Obiective specifice:

- Dezvoltarea unei rețele TEN-T, reziliente la schimbările climatice, inteligente, sigure, durabile și intermodale (3.1);
- 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 (3.2);
- Promovarea mobilității urbane multimodale durabile, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon (2.8).

Relația cu alte planuri și programe

Pentru identificarea relației PT 2021-2027 cu alte planuri și programe, au fost luate în considerare documentele strategice la nivel național. Câteva dintre planurile și programe luate în calcul pentru realizarea analizei sunt: Planul Național de Redresare și Reziliență al României (PNRR), Planul Național Integrat în domeniul Energiei și Schimbărilor Climatice (PNIESC), Programul Operațional Dezvoltare Durabilă, Planul Național de Management Actualizat Aferent porțiunii Naționale a Bazinului Hidrografic Internațional al Fluviului Dunărea, Planul Investițional pentru Dezvoltarea Infrastructurii de Transport România, Programul Interreg VI-A România-Bulgaria etc.

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

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

Starea actuală a mediului și Alternativa „0”

Aspectele de mediu relevante, agreate în cadrul grupului de lucru, ce au fost luate în considerare pentru analiza stării actuale a mediului sunt următoarele: biodiversitate, populație și sănătate umană, sol, apă, aer, factori climatici, valori materiale, patrimoniu cultural, peisaj, eficiență energetică, managementul riscurilor și economie circulară.

În continuare sunt prezentate câteva aspecte relevante cu privire la starea actuală și evoluția probabilă a stării mediului în situația neimplementării programului.

- **Starea actuală** - Un număr de 151 de situri Natura 2000 (25% din numărul total de situri din România) sunt afectate în prezent de presiuni generate de infrastructura de transport. Drumurile și autostrăzile sunt cel mai des menționate ca presiuni și cauza celor mai multe presiuni „ridicate”.

Alternativa „0” - Pentru unele specii există riscul continuării deteriorării stării actuale de conservare.

- **Starea actuală** - Toate activitățile de transport sunt generatoare de zgomot și vibrații care conduc la perturbarea activității speciilor de faună sălbatică prin îndepărtarea indivizilor. Măsuri de control al acestor poluanți fizici (ex: panouri fonoabsorbante, perdele forestiere etc) sunt implementate pe lungimi foarte mici din infrastructura existentă.

Alternativa „0” - Situația se poate înrăutăți ca urmare a tendinței de creștere a traficului.

- **Starea actuală** - Gestiunea inadecvată a deșeurilor în lungul infrastructurilor de transport reprezintă un factor de atragere a faunei sălbatice ce are drept consecințe creșterea numărului de victime ca urmare a coliziunii cu traficul.

Alternativa „0” - Situația actuală ar trebui să se îmbunătățească ca urmare a creșterii cerințelor și preocupărilor de gestionare conformă a deșeurilor. Este precaut însă a considera că situația se va menține, pentru că în unele cazuri (ex. atragerea mamiferelor mari în zonele de colectare a deșeurilor) sunt necesare soluții particularizate (doar acoperirea cu servicii de colectare nu este suficientă).

- **Starea actuală** - Situația peste media europeană la numărul deceselor înregistrate din cauza expunerii la emisiile de poluanți atmosferici în anul 2016 și 2018. Transporturile continuă să fie o sursă semnificativă de poluare atmosferică, în special în marile orașe. O problemă importantă este reprezentată de menținerea traficului rutier de tranzit (inclusiv traficul de marfă) în interiorul localităților.

Alternativa „0” - Imposibilitatea reducerii traficului (în principal cel rutier de tranzit) din interiorul localităților, precum și tendința de creștere a volumului de trafic vor conduce cel mai probabil la o înrăutățire a situației actuale.

- **Starea actuală** - Traficul rutier reprezintă cea mai răspândită sursă de zgomot. În anul 2017, 13,2% din populația României a fost expusă la surse de zgomot din cauza transportului rutier din interiorul zonelor urbane. O situație relativ similară se înregistrează în cazul transportului feroviar.

Alternativa „0” - Imposibilitatea reducerii traficului (în principal cel rutier de tranzit) din interiorul localităților, precum și tendința de creștere a volumului de trafic vor conduce cel mai probabil la o înrăutățire a situației actuale.

- **Starea actuală** - România a raportat în 2021 cea mai mare rată din UE a numărului deceselor cauzate de accidente rutiere (93 la un milion de locuitori). Deși se înregistrează o diminuare față de anul 2010, România ocupă de mai mulți ani primul loc la nivel European cu o medie aproximativ dublă față de media la nivel UE. În perioada 2010-2020 cele mai multe accidente rutiere grave s-au produs pe străzile din interiorul localităților.

Alternativa „0” - Numărul deceselor va continua să scadă fără însă o îmbunătățire semnificativă a situației actuale. Este precaut să considerăm că evoluțiile vor rămâne în continuare dezavantajoase.

- **Starea actuală** - Suprafețele de sol aflate în vecinătatea infrastructurilor de transport (rutier și feroviar) pot cunoaște creșteri ale concentrațiilor de poluanți în sol ca urmare a depunerii poluanților atmosferici, a scurgerilor de poluanți (prin antrenare de către precipitații) sau ale unor poluări accidentale. Nu există suficiente date disponibile pentru a realiza o caracterizare a calității.

Alternativa „0” - Absența sistemelor de colectare și pre-tratare a apelor pluviale potențial contaminate va conduce la o înrăutățire a situației actuale.

- **Starea actuală** - Proiectele de infrastructură de transport pot produce modificări temporare și/sau permanente asupra corpurilor de apă ce pot avea ca efect deteriorarea stării ecologice / a potențialului ecologic al acestora.

Alternativa „0” - Situația actuală se va menține.

- **Starea actuală** - Se înregistrează (2018 – 2020) depășiri ale valorilor limită pentru NO₂, O₃ și PM10 deși poluarea atmosferică provocată de transporturi a scăzut în ultimul deceniu ca urmare a introducerii standardelor de calitate a carburanților, a standardelor Euro privind emisiile provenite de la vehicule și a utilizării unor tehnologii mai curate.

Alternativa „0” - Situația actuală s-ar putea menține.

- **Starea actuală** - În perioada 1989 – 2019 sectorul de transport din România a înregistrat cea mai mare creștere a emisiilor GES (în comparație cu alte sectoare economice), respectiv 70%.

Alternativa „0” - Conform proiecțiilor emisiilor GES provenite din transporturi la nivelul României, se preconizează că acestea vor înregistra o creștere treptată până la nivelul anului 2040, atât în situația în care sunt implementate măsurile existente (WEM) cât și cu măsuri adiționale (WAM).

- **Starea actuală** - România se situează pe locul 119 din 141 de țări analizate prin prisma calității infrastructurii rutiere. România are un nivel scăzut al calității infrastructurii rutiere, rețeaua TEN-T nefiind încă finalizată, lipsind conexiunile transcarpatice.
- România s-a situat pe ultimul loc în Europa în ceea ce privește nr. de km de autostradă la 100.000 de locuitori, în anul 2019.

Alternativa „0” - În lipsa implementării unor proiecte noi, ambițioase, situația actuală se va menține.

Caracteristici de mediu ale zonelor care pot fi afectate semnificativ

Programul Transport 2021-2027 se implementează la nivelul întregului teritoriu al României. Așa cum a fost arătat în de analiză a stării actuale a mediului și Alternativa „0”, infrastructura de transport generează în prezent presiuni, dintre care unele semnificative, asupra mai multor factori de mediu. Unele dintre aceste presiuni se vor menține sau pot avea o evoluție negativă și în absența implementării PT.

În identificarea zonelor posibil a fi afectate semnificativ avem în vedere:

- Zonele în care se manifestă în prezent presiuni semnificative asupra mediului generate de infrastructura de transport;
- Zonele în care pot să apară efecte semnificative ca urmare a propunerilor PT;
- Zonele în care pot să apară efecte semnificative ca urmare a cumulării efectelor PT cu alte PP.

În cadrul capitolului au fost prezentate detaliate pentru fiecare aspect de mediu zonele posibil a fi afectate semnificativ, caracteristicile de mediu ale acestora, dacă există în prezent presiuni semnificative și dacă este posibilitatea apariției unor impacturi cumulative. În continuare sunt prezentate caracteristicile de mediu a zonelor posibil a fi afectate.

- Zone în care au loc pierderi și alterări semnificative din habitatele naturale (inclusiv habitatele speciilor) de interes conservativ. Efectele semnificative sunt cel mai adesea asociate speciilor prioritare și populațiilor cu stare nefavorabilă de conservare sau efective mici;
- Zone în care au loc reduceri semnificative (ca urmare a mortalității sau a îndepărtării indivizilor) ale populațiilor unor specii de interes conservativ. Efectele semnificative sunt cel mai adesea asociate speciilor prioritare și populațiilor cu stare nefavorabilă de conservare sau efective mici;
- Zone în care infrastructura de transport poate limita sever sau întrerupe conectivitatea / continuitatea ecologică necesară speciilor pentru asigurarea nevoilor de reproducere, hrană, deplasare, odihnă. Efectele semnificative sunt cel mai adesea asociate speciilor prioritare și populațiilor cu stare nefavorabilă de conservare sau efective mici;

- Zone în care nivelul de zgomot generat de infrastructura de transport, singură sau în combinație cu alte surse de zgomot, poate să depășească valorile prevăzute de legislația în vigoare pentru protecția sănătății umane;
- Zone în care parametrii de calitate ai aerului se modifică sub influența infrastructurii de transport, singură sau în combinație cu alte surse de poluanți atmosferici, depășind valorile limită prevăzute de legislația în vigoare pentru protecția sănătății umane;
- Zone în care strămutările determinate de demolarea unor clădiri pot conduce la modificări în structura etnică sau religioasă a unei localități. Zone în care demolările / strămutările afectează întreaga localitate (este în principal cazul localităților foarte mici). Zone în care strămutările pot conduce la pierderea obiceiurilor și tradițiilor locale;
- Zone în care corpurile de apă suferă modificări la nivelul indicatorilor hidromorfologici ce pot conduce fie la deteriorarea stării ecologice / potențialului ecologic fie la neatingerea obiectivelor de mediu stabilite pentru corpurile de apă. Este în principal cazul propunerilor legate de devierea cursurilor apelor de suprafață;
- Afectarea zonelor de protecție aferente captărilor de apă pentru populație. Acestea pot fi captări subterane sau de suprafață.
- Zone cu sol fertil situate în imediata vecinătate a infrastructurilor de transport în care se depășesc pragurile de alertă pentru concentrațiile de poluanți;
- La aer a fost considerat deja pentru Biodiversitate (alterarea habitatelor) și populație umană (calitatea aerului în localități);
- Zone în care se închid / dezafectează activități / resurse de care depinde o comunitate și pentru care nu există alternative;
- Zone în care gradul de fragmentare al peisajului este mic sau foarte mic iar implementarea proiectelor ar putea conduce la fragmentarea peisajului;
- Zone cu peisaje protejate în care implementarea proiectelor ar afecta elementele valoroase de peisaj;
- Zone în care infrastructura de transport se suprapune cu zonele de risc ale amplasamentelor Seveso.

Probleme de mediu existente relevante pentru PT

În urma analizei stării actuale a mediului au fost identificate următoarele probleme de mediu.

- Existența unor specii și habitate de interes comunitar ce au starea de conservare nefavorabilă în condițiile în care infrastructura și activitățile de transport se numără printre presiunile identificate;
- Lucrările de construcție / reabilitare / modernizare / extindere a infrastructurilor de transport pot conduce la pierderi din habitatele naturale, pierderi din habitatele speciilor, adăposturi, cuiburi etc;
- Construcția și operarea infrastructurilor de transport reprezintă unele din principalele căi de introducere și propagare a speciilor invazive. În mod distinct se remarcă transportul maritim și fluvial care reprezintă cauza pentru introducerea unui număr foarte mare de specii invazive;
- Utilizarea combustibililor fosili și a produselor derivate din țiței (inclusiv cele sintetice) reprezintă principala cauză de pătrundere a poluanților în habitatele naturale (poluanți atmosferici, poluanți pe sol și în mediul acvatic);
- Infrastructura de transport (în principal drumuri și căi ferate) reprezintă una din principalele cauze ale fragmentării habitatelor naturale (fragmentare la nivelul ecosistemelor, al coridoarelor ecologice terestre și acvatice, al habitatelor și habitatelor speciilor). Fragmentarea se produce atât prin bariere

fizice cât și bariere comportamentale;

- Toate activitățile de transport sunt generatoare de zgomot și vibrații care conduc la perturbarea activității speciilor de faună sălbatică prin îndepărtarea indivizilor. Aici pot rezulta forme de impact în cascadă care pot conduce inclusiv la pierderi de habitate și/sau reducerea efectivelor populaționale;
- Poluarea luminoasă generată de activitățile de transport reprezintă un factor de perturbare a activității speciilor de faună sălbatică (îndepărtarea indivizilor), de creștere a ratelor de mortalitate (atragerea indivizilor unor specii către sursele de lumină din vecinătatea traficului rutier) sau de fragmentare a habitatelor (bariere comportamentale pentru speciile sensibile la lumină);
- Infrastructura de transport generează și alte forme de perturbare a faunei sălbatice prin introducerea în zonele naturale a unor surse de atragere sau îndepărtare a indivizilor (ex: atragerea mamiferelor în zonele de colectare a deșeurilor);
- Infrastructura de transport reprezintă o cauză importantă a mortalității pentru un număr foarte mare de specii;
- România a raportat în 2021 cea mai mare rată din UE a numărului deceselor cauzate de accidente rutiere (93 la un milion de locuitori). Deși se înregistrează o diminuare față de anul 2010, România ocupă de mai mulți ani primul loc la nivel European cu o medie aproximativ dublă față de media la nivel UE. În perioada 2010-2020 cele mai multe accidente rutiere grave s-au produs pe străzile din interiorul localităților;
- Regiunile cu cele mai mari valori ale ratei sărăciei relative (Nord-Est, Sud-Vest Oltenia și Sud-Est) înregistrează cele mai mici valori ale lungimilor de autostradă construite până în prezent;
- Majoritatea zonelor rurale marginalizate din România se regăsesc în județe din zona Moldovei și a Olteniei care nu au beneficiat de un nivel ridicat al investițiilor în infrastructura de transport;
- Situația peste media europeană la numărul deceselor înregistrate din cauza expunerii la emisiile de poluanți atmosferici în anul 2016 și 2018. Transporturile continuă să fie o sursă semnificativă de poluare atmosferică, în special în marile orașe. O problemă importantă este reprezentată de menținerea traficului rutier de tranzit (inclusiv traficul de marfă) în interiorul localităților;
- Traficul rutier reprezintă cea mai răspândită sursă de zgomot. În anul 2017, 13,2% din populația României a fost expusă la surse de zgomot din cauza transportului rutier din interiorul zonelor urbane. O situație relativ similară se înregistrează în cazul transportului feroviar;
- Suprafețele de sol aflate în vecinătatea infrastructurilor de transport (rutier și feroviar) pot cunoaște creșteri ale concentrațiilor de poluanți în sol ca urmare a depunerii poluanților atmosferici, a scurgerilor de poluanți (prin antrenare de către precipitații) sau ale unor poluări accidentale;
- Creșterea rețelei terestre de transport conduce la reducerea suprafețelor de sol cu fertilitate moderată și ridicată;
- Proiectele de infrastructură de transport produc modificări temporare și/sau permanente asupra indicatorilor de calitate ai stării / potențialului ecologic și chimic al corpurilor de apă. Unele modificări pot conduce la deteriorarea stării / potențialului corpurilor de apă;
- Sectorul transport poate contribui la poluarea apelor de suprafață prin apele pluviale care spală poluanții depuși pe platforma căilor de rulare, dacă acestea nu sunt colectate și epurate corespunzător înainte de evacuarea lor în emisari naturali;
- Accidentele din sectorul de transport (naval, rutier, feroviar), produse în zona corpurilor de apă, pot conduce la poluarea accidentală a acestora cu posibilitatea de afectare semnificativă a indicatorilor biologici ai corpurilor de apă;
- Se înregistrează (2018 – 2020) depășiri ale valorilor limită pentru NO₂, O₃ și PM₁₀ deși poluarea

atmosferică provocată de transporturi a scăzut în ultimul deceniu ca urmare a introducerii standardelor de calitate a carburanților, a standardelor Euro privind emisiile provenite de la vehicule și a utilizării unor tehnologii mai curate;

- În perioada 1989 – 2019 sectorul de transport din România a înregistrat cea mai mare creștere a emisiilor GES (în comparație cu alte sectoare economice), respectiv 70%;
- Proiectele de infrastructură de transport sunt vulnerabile la schimbările climatice. Modificările estimate pentru variabilele climatice, în orizontul 2050, pot conduce la afectarea infrastructurilor existente prin creșterea frecvenței și intensității inundațiilor, producerea alunecărilor de teren, modificări determinate de creșterea temperaturilor și/sau acțiunea temperaturilor extreme, reducerea debitelor cursurilor de apă (pt. navigație) etc;
- România se situează pe locul 119 din 141 de țări analizate prin prisma calității infrastructurii rutiere. România are un nivel scăzut al calității infrastructurii rutiere, rețeaua TEN-T nefiind încă finalizată, lipsind conexiunile transcarpatice;
- România s-a situat pe ultimul loc în Europa în ceea ce privește nr. de km de autostradă la 100.000 de locuitori, în anul 2019;
- Analizând situația vechimii parcului auto în perioada 2018-2020, se poate concluziona faptul că în zona programului sunt predominante autoturismele cu o vechime de peste 10 ani, ce au un grad de poluare mai ridicat;
- Din punct de vedere al aglomerării traficului și al timpului pierdut în trafic, Municipiul București ocupă primul loc la nivelul României. Populația Bucureștiului pierde aproximativ 98 de ore din cauza traficului și ocupă locul 11 în lume ca impact rezultat asupra populației datorate traficului (conform unui studiu publicat de INRIX);
- În marile orașe (ex: București, Cluj) transportul în comun nu reprezintă încă o alternativă de transport mai rapidă, în comparație cu utilizarea autoturismelor personale;
- Lungimea căilor ferate în exploatare, în perioada 2000-2021 s-a diminuat. Infrastructura feroviară nu ține pasul cu cererea de trafic generată de o economie în expansiune și nu poate reprezenta încă o alternativă la transportul rutier;
- Transportul de marfă pe cale terestră înregistrează în ultimii ani o tendință crescătoare în cazul celui rutier și una descrescătoare în cazul celui feroviar (cea mai mare cantitate de mărfuri se înregistrează în cazul transportului maritim);
- În România infrastructura terminalelor intermodale existente (majoritatea publice) este veche, sistemele sunt depășite și nu sunt adaptate la evoluția cererii. Numărul limitat și capacitatea terminalelor actuale de marfă restrânge posibilitatea de a atrage noi piețe care să permită transportului feroviar să concureze mai eficient cu transportul rutier, mai ales pentru fluxurile intermodale;
- Infrastructura care să ofere alternative de mobilitate pentru populație (deplasări pietonale, pe bicicletă) este insuficientă (atât în interiorul localităților cât și între localități);
- Proiectele de construcție a unor infrastructuri noi, sau modernizări extinderi ale infrastructurilor existente pot afecta elementele de patrimoniu construit existente pe traseul acestora;
- Poluanții atmosferici generați din activitățile de transport pot contribui la degradarea monumentelor istorice;
- Infrastructura de transport are o contribuție importantă la creșterea gradului de fragmentare al peisajului;
- Sectorul transporturi reprezintă al treilea mare consumator de energie din România;
- Cea mai multă energie se utilizează pentru producția motorinei și a benzinei pentru transportul rutier.

Pentru producția benzinei tendința (în perioada 1990-2014) este descendentă, în schimb ce pentru motorină este ascendentă;

- Infrastructura existentă de transport se suprapune parțial cu zone cu risc ridicat de producere a inundațiilor și a alunecărilor de teren;
- Sectoare din infrastructura de transport existentă se regăsesc în interiorul zonelor de risc corespunzătoare obiectivelor Seveso;
- Realizarea proiectelor de infrastructură presupune apariția unor suprafețe ocupate cu cantități de pământ excedentar (rezultat din excavații);
- În imediata vecinătate a infrastructurilor de transport (rutier și feroviar) se regăsesc deșeuri asimilabile celor municipale (în principal ambalaje de plastic) aruncate din vehicule sau depozitate necorespunzător.

Obiective de protecția mediului relevante pentru PT

Pentru conturarea cadrului evaluării efectelor potențiale asupra mediului generate de implementarea PT 2021-2027 au fost selectate și analizate mai multe obiective relevante de mediu (Obiective SEA), legate în mod direct de:

- Aspectele de mediu indicate în Anexa 2 a HG 1076/2004;
- Problemele de mediu relevante pentru Programul Transport 2021-2027, rezultate în urma analizării stării actuale a mediului;
- Obiectivele de mediu stabilite la nivel național și/sau regional.

Obiectivele de protecție a mediului considerate relevante pentru evaluarea PT 2021-2027 și agreate în cadrul Grupului de lucru, sunt următoarele.

- ❖ **ORM 1.** Conservarea și protecția biodiversității, inclusiv menținerea/îmbunătățirea stării de conservare a speciilor și habitatelor.
- ❖ **ORM 2.** Îmbunătățirea condițiilor de viață și a stării de sănătate a populației prin îmbunătățirea calității mediului.
- ❖ **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.
- ❖ **ORM 4.** Îmbunătățirea calității solului și menținerea capacității productive, precum și diminuarea impactului negativ asupra acestuia.
- ❖ **ORM 5.** Îmbunătățirea calității aerului și reducerea emisiilor de poluanți atmosferici inclusiv a mirosurilor.
- ❖ **ORM 6.** Reducerea emisiilor GES.
- ❖ **ORM 7.** Adaptarea la efectele schimbărilor climatice.
- ❖ **ORM 8.** Promovarea utilizării și gestionării durabile a valorilor materiale.
- ❖ **ORM 9.** Protecția, îmbunătățirea și promovarea peisajelor naturale.
- ❖ **ORM 10.** Protecția și promovarea patrimoniului cultural, inclusiv păstrarea tradițiilor și obiceiurilor locale.
- ❖ **ORM 11.** Creșterea eficienței energetice și a utilizării surselor de energie regenerabilă.
- ❖ **ORM 12.** Prevenirea și reducerea riscului de producere a dezastrelor naturale, precum și

minimizarea efectelor acestora.

- ❖ **ORM 13.** Prevenirea și reducerea generării de deșeuri și a cantităților eliminate prin depozitare.
- ❖ **ORM 14.** Menținerea valorii produselor, materialelor și reducerea exploatarei resurselor naturale neregenerabile.

Posibile efecte semnificative asupra mediului

Pentru identificarea potențialelor efecte semnificative asupra mediului în urma implementării Programului Transport 2021-2027, s-a realizat evaluarea la 3 niveluri de detaliu.

- Evaluarea compatibilității dintre obiectivele specifice ale programului și obiectivele relevante de mediu. Această evaluare este în măsură să identifice posibile incompatibilități între cele două seturi de obiective;
- Evaluarea priorităților programului. Aceasta a fost realizată pentru a identifica efectele implementării PT pe termen lung, având o viziune strategică;
- Evaluarea tipurilor de acțiuni. Este nivelul maxim de detaliu al evaluării, în urma căruia sunt identificate potențialele efecte pe termen scurt, iar analiza se realizează caz cu caz.

Principiul metodelor utilizate este acela de identificare a potențialelor efecte ale obiectivelor, priorităților și tipurilor de acțiuni ale programului asupra obiectivelor relevante de mediu. Concret, va fi evaluat modul în care implementarea programului contribuie, împiedică/nu împiedică atingerea obiectivelor stabilite pentru fiecare aspect de mediu.

În cadrul Programului Transport 2021-2027 au fost identificate 146 de tipuri de acțiuni, acesta reprezintă nivelul maxim de detaliu al evaluării. Astfel, acestea au fost evaluate din punct de vedere al potențialului de generare a efectelor negative și pozitive semnificative sau nesemnificative asupra obiectivelor relevante de mediu.

Pentru realizarea evaluării tipurilor de priorități s-a ținut cont de efectul acestora pe termen lung, iar pentru evaluarea tipurilor de acțiuni s-a realizat o analiză spațială în funcție de date disponibile cu privire la starea actuală a mediului și localizarea spațială a proiectelor propuse prin PT.

În urma realizării evaluării tipurilor de acțiuni, au fost identificate potențiale efecte negative semnificative asupra următoarele obiective de mediu: ORM1 Biodiversitate, ORM2 Populație, ORM3 Apă, ORM4 Sol, ORM5 Aer, ORM 9 Peisaj și ORM12 Managementul riscurilor. Aceste efecte au fost identificate pentru acțiunile ce vizează extinderea și /sau modernizarea infrastructurii rutiere și feroviare, precum și transportul naval și multimodal.

Un aspect important de menționat este faptul că evaluarea s-a realizat în funcție de datele spațiale disponibile la momentul elaborării Raportului de Mediu cu privire la localizarea proiectelor și starea actuală a mediului. Evaluarea la nivel de proiect s-a realizat ținând de diferite criterii, precum: Siturile Natura 2000, specii invazive, coridoare ecologice, poluare luminoasă, zone de liniște, nivelul poluanților atmosferici, potențialul/starea ecologică și starea chimică a corpurilor de apă, localizarea elementelor de patrimoniu istoric (ex. situri arheologice, cetăți, castele, etc.), gradul de fragmentare al peisajului riscul de apariție a alunecărilor de teren și a inundațiilor, localizarea amplasamentelor SEVESO etc.

Deși în Raportul de mediu evaluarea s-a realizat și la nivel de proiect, acest aspect nu exclude analiza caz cu caz a fiecărui proiect propus prin PT anterior implementării acestora, când sunt cunoscute mai multe detalii. Proiectele pentru care s-au identificat potențiale efecte negative semnificative și nesemnificative necesită o atenție mai deosebită la momentul analizei la nivel de proiect. Nu este exclus ca la acest moment să nu fie identificate anumite efecte negative pentru anumite proiecte, desigur același lucru fiind valabil și pentru efectele pozitive, însă a fost utilizată o abordare precaută.

Măsuri propuse pentru a preveni, reduce și compensa cât de complet orice posibil efect advers asupra mediului al PT 2021-2027

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

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

Pentru fiecare măsură propusă a fost menționat aspectul de mediu și componenta căruia se adresează, tipul măsurii (prevenire, evitare sau reducere) tipul de proiect (rutier, feroviar, navigabilitate), etapa de implementare (proiectele fără studii de fezabilitate (SF), EIM (evaluarea impactului asupra mediului) în derulare, în execuție, operare), precum și căror probleme de mediu se adresează. În continuare sunt prezentate măsurile propuse în Raportul de mediu, de menționat că sunt incluse și măsurile din studii de Evaluare Adecvată.

- Toate proiectele pentru care încă nu a fost selectat traseul vor include în analiza multicriterială cel puțin un subcriteriu referitor la intersectarea limitelor siturilor Natura 2000. Acesta trebuie să asigure ierarhizarea alternativelor de traseu astfel încât punctajul maxim să fie obținut de proiectele ale căror limite și zone de influență nu intersectează limitele siturilor Natura 2000.
- Modificarea măsurilor de evitare și reducere a impactului ulterior emiterii Acordului de mediu pentru un proiect se va realiza doar în contextul revizuirii, după caz, a studiului de evaluare adecvată, a raportului privind impactul asupra mediului și a studiului de evaluare a impactului asupra corpurilor de apă.
- 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.
- Proiectele care nu pot evita intersectarea siturilor Natura 2000 trebuie să asigure că pierderile din oricare habitat / habitat al speciilor sunt nesemnificative.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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.).

- 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- La nivelul infrastructurilor de transport trebuie implementate sisteme adecvate de colectare a deșeurilor care să asigure imposibilitatea accesibilizării lor de către fauna sălbatică.
- Reducerea mortalității pentru toate grupele de faună trebuie să reprezinte o preocupare continuă în dezvoltarea, construcția și operarea infrastructurilor de transport (inclusiv în cazul modernizării / extinderii / reabilitării rețelei existente de drumuri). Soluțiile adoptate trebuie să asigure evitarea distrugerii cuiburilor și adăposturilor, a vătămării sau omorării indivizilor în timpul lucrărilor de execuție, evitarea pătrunderii faunei sălbatice în zonele cu risc de mortalitate, evitarea electrocutării sau a coliziunii cu cablurile electrice, în timpul perioadei de operare. Măsurile trebuie adaptate particularităților speciilor potențial afectate, prioritate acordându-se implementării soluțiilor pentru care poate fi documentată eficacitatea.
- 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.

- Infrastructura de transport care intersectează zone de intravilan trebuie însoțită de măsuri de atenuare a zgomotului 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 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.
- La alegerea traseelor proiectelor noi de infrastructură de transport se va evita, pe cât posibil, ocuparea suprafețelor de sol cu fertilitate moderată și ridicată.
- 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.
- În cadrul PT Ministerul Transporturilor va asigura elaborarea unor ghiduri tehnice care să evite apariția unor impacturi semnificative, temporare sau permanente, asupra corpurilor de apă de suprafață. Ghidurile vor trebui să stea la baza dezvoltării noilor proiecte de infrastructură de transport. Ghidurile vor avea în vedere cerințele de bune practici ce se regăsesc în cele mai recente ghiduri elaborate la nivel european.
- 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.
- 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.
- 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.
- La alegerea traseelor proiectelor noi de infrastructură de transport se va evita, pe cât posibil, intersectarea zonelor ce conțin patrimoniu cultural imobil.
- 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.
- 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.
- 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.
- Soluțiile de valorificare / depozitare a oricăror cantități de pământ excedentare ce rezultă din lucrările de execuție vor fi analizate în cadrul RIM și al Studiului EA pentru identificarea celor mai bune soluții la nivel local și evitarea impactului asupra ariilor naturale protejate, asupra corpurilor de apă de suprafață, precum și evitarea afectării terenurilor cu fertilitate moderată și ridicată.

Descrierea alternativelor

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

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 finanțelor, în proporție de 11% față de prima versiune a programului.

În cazul Priorității 6, Modificarea mobilității sustenabile în nodurile urbane se identifică o scădere în proporție de 1% față de prima versiune.

Prioritatea 7, Dezvoltarea transportului naval și multimodal, prezintă o creștere în proporție de 2 procente față de prima versiune.

Prioritatea 8, reprezentând asistență 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 mijloc de transport prietenos cu mediul.

Dificultățile întâmpinate în realizarea evaluării strategice de mediu sunt următoarele:

- Lipsa informațiilor la nivel național cu privire la efectele infrastructurii de transport asupra diferitelor aspecte de mediu, precum: patrimoniul cultural, sol, apă etc;
- Lipsa informațiilor spațiale legate de unele dintre proiectele incluse în PT;
- Lipsa informațiilor privind distribuția habitatelor și speciilor de interes comunitar din fiecare sit Natura 2000;
- Datele și informațiile public disponibile privind starea de conservare a habitatelor și speciilor au fost limitate la pătrate de distribuție de 10 km pe 10 km.

Măsuri avute în vedere pentru monitorizarea efectelor semnificative ale implementării PT 2021-2027

Setul de indicatori propus este corelat cu măsurile de evitare și reducere propuse, ce se adresează în principal pentru efectele negative identificate, și va permite evaluarea semnificației efectelor reziduale.

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

Programul de monitorizare urmărește:

- Modul în care sunt atinse obiectivele de mediu relevante prin implementarea PT 2021-2027: obținerea și înregistrarea informațiilor cu privire la efectele asupra mediului generate în urma implementării PT, monitorizarea incluzând toate tipurile de efecte;
- Valabilitatea predicțiilor cu privire la evaluarea efectelor potențiale asupra mediului și la concluziile Evaluării Strategice de Mediu;
- Implementarea corectă a măsurilor propuse pentru evitarea/reducerea efectelor asupra mediului, precum și verificarea eficienței acestora;
- Identificarea efectelor adverse neprevăzute și posibilitatea aplicării unor acțiuni de remediere adecvate.

În cadrul Raportului de mediu, indicatorii de monitorizare au fost propuși pentru fiecare componentă de mediu, menționându-se de asemenea criteriile de evaluare, situația actuală, țintele și sursa datelor. În continuare sunt prezentați indicatorii de monitorizare, restul aspectelor menționate mai sus, fiind prezentate detaliat în cadrul Raportului de mediu.

- Suprafață totală de habitat pierdut (include pierdere de habitate, alterare de habitate și suprafețele de habitat în care specia nu mai este prezentă ca urmare a îndepărtării generate de IT) pentru fiecare habitat Natura 2000 și habitat al speciilor Natura 2000 ca urmare a implementării proiectelor POT.
- Numărul de victime accidentale înregistrate în etapa de execuție și operare a proiectelor finanțate prin PT. Vor fi incluse cel puțin următoarele specii: toate speciile de păsări, precum și speciile strict protejate prevăzute în anexele nr. 4A și 4B ale OUG 57/2007.
- 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.
- Lungimea sectoarelor de IT din intravilan incluse în PT la nivelul cărora se depășesc valorile limită pentru zgomot, prevăzute de legislația în vigoare pentru protecția sănătății umane.
- Lungimea sectoarelor de IT din intravilan incluse în PT la nivelul cărora se depășesc valorile limită pentru calitatea aerului, prevăzute de legislația în vigoare pentru protecția sănătății umane.
- Numărul situațiilor în care toate persoanele strămutate fac parte dintr-un anumit grup etnic sau cultură religioasă.
- Numărul și lungimea sectoarelor în care se realizează devieri ale cursurilor apelor de suprafață
- Numărul și lungimea sectoarelor în care apar modificări hidromorfologice asupra apelor de suprafață, ca urmare a implementării proiectelor PT.
- Numărul de intersecții cu zonele de protecție a captărilor de apă pentru populație.
- Numărul situațiilor în care se depășesc concentrațiile poluanților în sol pe zone adiacente proiectelor IT implementate în cadrul PT.
- Numărul situațiilor în care este afectată resursa economică a unei comunități dependente de aceasta.
- Numărul proiectelor PT și lungimea (%) sectoarelor acestora în care au fost implementate măsuri eficiente de integrare peisagistică.
- Numărul situațiilor în care proiectele PT afectează zone cu peisaje protejate.
- Numărul situațiilor în care proiectele PT intersectează zone de risc ale amplasamentelor Seveso.

13. Bibliografie selectivă

1. Agenția Europeană de Mediu – Asigurarea unui transport mai durabil în Europa
2. Agenția Europeană de Mediu - Conservation status of habitats at Member State level, 2013-2018
3. Agenția Europeană de Mediu - Romania noise fact sheet 2021
4. Agenția Europeană de Mediu - Spatial distribution of habitats conservation status trends at Member State level represented in a 10 x 10 km grid
5. Agenția Europeană de Mediu – Transporturile, 2020
6. Anastasiu P., Sîrbu C., Miu I.V., Niculae M.I., Gavriliadis A.A. (2020). Raport privind identificarea cartografică a căilor de introducere a speciilor de plante alogene în România și a punctelor fierbinți ce necesită studiu detaliat. Raport întocmit în cadrul Proiectului POIM2014+120008 - Managementul adecvat al speciilor invazive din România, în conformitate cu Regulamentul UE 1143/2014 referitor la prevenirea și gestionarea introducerii și răspândirii speciilor alogene invazive. București: Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor & Universitatea din București
7. ANRE – Tendințele eficienței energetice și politici în România, 2019
8. Bouroș, G., Niță, M. D., Pașca, C., & Fedorca, A. (2018). Metodologie de stabilire a coridoarelor ecologice pentru specii. Vidră (*Lutra lutra*). COREHABS. <http://corehabs.ro/images/rapoarte/1.%20METODOLOGIE%20VIDRA.pdf>
9. Comisia Europeană - Raportul de țară din 2022 privind România
10. CalitateAer - Rețeaua Națională de Monitorizare a Calității Aerului
11. Cobzeanu, B., Butnaru, C., Lungu, A., Poenaru, M., Hainăroșie, R., & Rădulescu, T. (2019). Environmental noise: health and policy-an up-to-date minireview. Environmental Engineering & Management Journal (EEMJ), 18(3).
12. Comisia Europeană - Noise
13. Comitetul Național pentru Situații de Urgență (CNSU) – Planul național de management al riscurilor de dezastre, 2020
14. Eurostat <https://ec.europa.eu/eurostat>
15. Fagului, C., Isaia, G., Moț, R., Florina, C., Popa, M., & Niță, M. D. (2018). Metodologie de stabilire a coridoarelor ecologice pentru specii și habitate. Croitorul fagului (*Rosalia alpina*). COREHABS. <http://corehabs.ro/images/rapoarte/1.%20METODOLOGIE%20ROSALIA.pdf>
16. Fedorca, A., Niță, M. D., Pop, M., Jurj, R., Pașca, C., & Mirea, I. (2018). Metodologie de stabilire a coridoarelor ecologice pentru specii. Cerb (*Cervus elaphus*). COREHABS. <http://corehabs.ro/images/rapoarte/1.%20METODOLOGIE%20CERB.pdf>
17. Fedorca, A., Niță, M. D., Jurj, R., Pașca, C., Pop, M., Fedorca, M., & Moț, R. (2018). Metodologie de stabilire a coridoarelor ecologice pentru specii. Urs (*Ursus arctos*), lup (*Canis lupus*), râs (*Lynx lynx*). 2018. <http://corehabs.ro/images/rapoarte/1.%20METODOLOGIE%20CARNIVORE.pdf>
18. Global Traffic Scorecard <https://inrix.com/scorecard/>
19. INS – Institutul Național de Statistică – TEMPO Online
20. Iuell, Bjorn Bekker, Hans Cuperus, Ruud Dufek, Jiri Fry, Gary Hicks, Claire Hlavac, Vaclav Keller, Verena Rosell, Carme Sanwine, Tony Torslov, Niels Wandall. (2003). *COST 341 Handbook*.
21. Hlavac, V., Andel, P., Matousova, J., Dostal, I., & Stmad, M. (2019). *Wildlife and Traffic in the Carpathians*. TransGREEN.

22. Master Plan General de Transport pentru România – Raport de mediu
23. Ministerul Afacerilor Interne - Direcția Rutieră Institutul de Cercetare și Prevenire a Criminalității
24. Nistorescu, M., Doba, A., Sârbu, I., Moț, R., Papp, C. R., Nagy, A. A., & Sos, T. (2016). *Ghid de bune practici pentru planificare și implementarea investițiilor din sectorul infrastructură rutieră* (WWF România (ed.)).
25. Plan investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2020 – 2030
26. Popovici, P. V., & Ile, G. A. (2018). Variations of road mortality in 24 hours on a local road from Eastern Romania: Implications for monitoring. *S. West. J. Hortic. Biol. Environ*, 9, 35-46.
27. Schwartz, A.L.W., Shilling, F.M. & Perkins, S.E. The value of monitoring wildlife roadkill. *Eur J Wildl Res* 66, 18 (2020).
28. The World Bank – Atlasul zonelor rurale marginalizate
29. Transportul maritim, motiv de îngrijorare la nivelul Comisiei Europene din cauza poluării. „Emite în jur de 1.000 mil. tone de dioxid de carbon anual” (zf.ro)
30. World Health Organization 2018, Global status report on road safety 2018
31. <https://ab.prefectura.mai.gov.ro/comunicat-de-presa-28-august-2020/>
32. <https://cires.colorado.edu/Artificial-light>
33. <https://gov.ro/ro/stiri/laszlo-borbely-romania-a-raportat-in-2021-cea-mai-mare-rata-din-ue-a-numarului-deceselor-cauzate-de-accidente-rutiere-93-la-un-milion-aducem-din-nou-in-atentia-publica-importanta-educatiei-pentru-siguranta-rutiera-i-pentru-indeplinirea-obiectivelor-de-dezvoltare-durabila-din-agenda-2030>
34. <https://mobee.infp.ro/despre-cutremurele-din-romania/harta-cutremurelor-din-romania>
35. https://ro.frwiki.wiki/wiki/Mortalit%C3%A9_animale_due_aux_v%C3%A9hicules
36. <https://road-kill-registration.green-web.eu/?lang=en>
37. <https://romaniasalbatica.ro/ro/articole/padurile-virgine-unesco>
38. <https://www.drpciv.ro/news-and-media/statistica>
39. <https://www.eea.europa.eu/ro/themes/transport/intro>
40. https://www.sarmaproject.net/uploads/media/SARMa_Manual_Resource_Efficiency_RO.pdf

14. Anexe

Anexa nr. 1 Zone de liniște intersectate de proiectele PT

Tip	Sector	Localitate	Zone cu nivel ridicat de zgomot	Zone cu nivel mediu de zgomot	Zone cu nivel scăzut de zgomot
Autostrada	Sibiu - Pitesti	Perisani		X	
		Baiasu		X	
		Surdoiu		X	
		Pripoare		X	
		Suici	X		
		Valea Brazilor	X		
		Crâmpotani	X		
		Borlesti	X		
		Curtea de Arges	X		
		Noaptes	X		
		Câinenii Mici	X		
		Racovita	X		
		Boita	X		
		Manicesti	X		
	Timișoara - Moravita	Opatita	X		
		Dejan	X		
		Brestea	X		
		Recas	X		
	Inel București (Nord) + drumuri radiale	Corbeanca	X		
		Tunari	X		
		Moara Domneasca	X		
		Bucuresti Sectorul 1	X		
		Vidra		X	
		Bucuresti Sectorul 5	X		
		Bucuresti Sectorul 6	X		
		Dârvari	X		
		Domnesti	X		
		Buciumeni	X		
		Dobroesti	X		
		Tamasi	X		
		Chitila	X		
		Balotesti	X		
		Afumati	X		
		Alunisu	X		
		Jilava	X		
		Pantelimon	X		
	Glina	X			
	Ploiesti - Comarnic	Floresti	X		
		Cornu de Jos	X		
		Ploiesti	X		
		Poiana	X		
		Ghiosesti	X		

Tip	Sector	Localitate	Zone cu nivel ridicat de zgomot	Zone cu nivel mediu de zgomot	Zone cu nivel scăzut de zgomot
		Tatarani	X		
	Comarnic - Râșnov	Predeal	X		
		Sinaia	X		
		Poiana Tapului	X		
		Busteni	X		
		Azuga	X		
		Ghiosesti	X		
		Posada	X		
	Pașcani - Suceava	Probotă	X		
		Roscani	X		
		Mereni	X		
	Ungheni - Iași - Tg. Neamț	Coadă Stâncii	X		
		Popricani	X		
		Sârca	X		
		Podu Iloaiei	X		
		Letcani	X		
		Dadesti	X		
	Sibiu - Brașov	Ucea de Jos	X		
		Bradul	X		
		Scoreiu	X		
		Codlea	X		
		Făgăraș	X		
	Brașov - Bacău și ByPass Brașov Nord	Podu Oltului	X		
	Tg.Mures (Miercurea Nirajului) - Tg.Neamt	Miercurea Nirajului	X		
	Poarta Salajului - Biharia	Dolea	X		
		Foglas	X		
		Suplacu de Barcau	X		
		Ratin	X		
		Boghis	X	X	
		Aghires	X		
		Crasna	X		
		Huseni	X		
	Tg.Mures (Miercurea Nirajului) - Tg.Neamt	Hagota	X	X	
		Bereni	X		
		Grinties	X		
		Dolhesti	X		
		Bucin	X		
		Tulghes	X		
		Recea	X		
		Bradul	X		
		Poiana	X		
		Sarateni	X		
		Petru Voda	X		
		Calugăreni	X		

Tip	Sector	Localitate	Zone cu nivel ridicat de zgomot	Zone cu nivel mediu de zgomot	Zone cu nivel scăzut de zgomot
	Braşov - Bacău și ByPass Braşov Nord	Bahna	X		
		Oituz	X		
		Dumbrava	X		
		Hârja	X		
		Lemnia	X		
		Gura Vaii	X		
		Dragusani	X		
		Radoaia	X		
		Poiana Sarata	X		
Drum expres	Craiova - Filiaşi - Drobeta Tr. Severin	Racarii de Sus	X		
		Drobeta-Turnu Severin	X		
		Ghelvegioaia	X		
		Bistrita	X		
		Gutu	X		
		Prunisor	X		
		Ciochiuta	X		
		Simian	X		
		Slatinicu Mare	X		
	Drobeta Tr. Severin - Caransebeş - Lugoj	Orsova	X		
		Mehadia	X		
		Sadova Veche	X		
		Pecinisca	X		
		Teregova	X		
		Armenis	X		
		Iablanita	X		
		Toplet	X		
		Lugoj	X		
		Gura Vaii	X		
		Crusovat	X		
		Valisoara	X		
	Bucuresti - Alexandria	Chirculesti	X		
		Popesti	X		
	Măcin - Tulcea - Constanţa (Ovidiu) + drum acces Delta Dunării	Lumina	X		
		Oituz	X		
		Mihai Viteazu	X		
		Cataloi	X		
		Babadag	X		
		Isaccea	X		
		Baia	X		
		Tulcea	X		
		Rachelu	X		
		Ovidiu	X		
Revarsarea		X			
Garvan		X			
Vacareni	X				

Tip	Sector	Localitate	Zone cu nivel ridicat de zgomot	Zone cu nivel mediu de zgomot	Zone cu nivel scăzut de zgomot
	A1 - Găești - Târgoviște - Ploiești - A3	Ploiesti	X		
		Zalhanaua	X		
		Ulmi	X		
		Dragodana	X		
		Udresti	X		
		Colanu	X		
		Viisoara	X		
		Lucieni	X		
		Ionesti	X		
		Gherghesti	X		
		Merii	X		
		Strejnicu	X		
		Darmanesti	X		
		Suta Seaca	X		
		Razvad	X		
	Alternativa Techirghiol (A2/A4 - Olimp)	Eforie Nord	X		
	Buzau - Braila	Perisoru	X		
		Cazasu	X		
		Surdila-Gaiseanca	X		
	A1 - Pitesti - Mioveni	Argeselu	X		
		Maracineni	X		
	Vâlcele - Cluj-Napoca (Apahida)	Sub Coasta	X	X	
		Cluj-Napoca	X	X	
		Apahida	X		
		Dezmir	X		
		Sânnicoara	X		
	Dej - Baia Mare - Halmeu	Napradea	X		
		Benesat	X		
		Valea Grosilor	X		
		Dej	X		
		Satulung	X		
		Mogosesti	X		
		Var	X		
		Dumbrava	X		
		Fodora	X		
		Cormenis	X		
		Dobrocina	X		
		Halmeu	X		
		Salsig	X		
		Ticau	X		
		Bârsau Mare	X		
Dabâceni	X				
DX4 - Dej - Bistrița	Beclean	X			
	Arcalia	X	X		
	Uriu	X			

Tip	Sector	Localitate	Zone cu nivel ridicat de zgomot	Zone cu nivel mediu de zgomot	Zone cu nivel scăzut de zgomot
		Sieu-Odorhei	X		
		Sarata	X		
	Baia Mare - Satu Mare	Odoreu	X	X	
		Rosiori	X		
		Ardusat	X		
		Ariesu de Câmp	X		
		Coltirea	X		
		Baia Mare	X		
		Apa	X		
		Martinești	X		
	Suceava - Siret	Suceava	X	X	
		Gropeni	X		
		Siret	X		
		Vascauti	X		
		Darmanesti	X		
	A7 - Suceava - Botosani	Botosani	X		
		Brehuiesți	X		
		Manolesti	X		
		Dumbraveni	X		
	A7 - Bacau - Piatra Neamt	Rediu	X		
		Betesti	X	X	
		Racova	X		
		Gura Vaii	X		
		Ciumasi	X		
		Valea Lui Ion	X		
		Piatra-Neamt	X		
		Roznov	X		
		Ciritei	X		
		Slobozia	X		
		Blagesti	X		
	Zanesti	X			
	Alexandria - Craiova	Craciunei	X		
		Cârcea	X		
		Simnicu de Jos	X		
		Craiova	X		
		Caracal	X		
		Busca	X		
		Daneasa	X		
		Nenciulesti	X		
		Mavrodin	X		
		Rosiori de Vede	X		
	Arad - Oradea	Arad	X		
Sântion		X			
Cluj-Napoca (Apahida) - Dej	Bontida	X			
	Iclozel	X			
	Livada	X			

Tip	Sector	Localitate	Zone cu nivel ridicat de zgomot	Zone cu nivel mediu de zgomot	Zone cu nivel scăzut de zgomot
Drum transregio		Gherla	X		
		Baita	X		
	Reșița - Caransebeș - DX2 (profil 1+1)	Caransebes	X		
		Resita	X		
		Brebu	X		
		Soceni	X		
		Paltinis	X		
	Rm. Vâlcea - Tigveni - A1 (profil 2+2, 2+1, 1+1)	Piatra	X		
		Burlusi	X		
		Tigveni	X		
		Blidari	X		
		Aldesti	X		
		Racovita	X		
		Linia	X		
		Popesti	X		
	Tg. Jiu - Filiași - DX2 (profil 2+2)	Balilesti	X		
		Stejerei	X		
		Pesteana Jiu	X		
		Olari	X		
		Ceplea	X		
		Brebenei	X		
		Cocoreni	X		
		Cursaru	X		
		Moi	X		
		Bâlteni	X		
		Rogojel	X		
		Iasi-Gorj	X		
		Filiași	X		
		Rovinari	X		
		Izvoarele	X		
		Plopsoru	X		
		Brosteni	X		
		Romanesti	X		
		Târgu Jiu	X		
		Capu Dealului	X		
	Valeni	X			
	Tântareni	X			
Branesti	X				
Vladuleni	X				
Dragutesti	X				
Sardanesti	X				
A1 - Timișoara - Aeroport Traian Vuia/DNCT (2+2)	Giarmata-Vii	X			
Slobozia - Drajna - A2 (profil 2+2)	Bora	X			
	Slobozia	X			
	Drajna Noua	X			

Tip	Sector	Localitate	Zone cu nivel ridicat de zgomot	Zone cu nivel mediu de zgomot	Zone cu nivel scăzut de zgomot
	Călărași - Drajna Nouă - A2 (profil 1+1)	Calarasi	X		
		Stefan Voda	X		
	Brăila - Slobozia	Viziru	X		
		Lanurile	X		
		Cazasu	X		
		Chiscani	X		
		Albina	X		
		Valea Cânepii	X		
		Iazu	X		
		Slobozia	X		
		Varsatura	X		
		Baraganul	X		
		Însuratei	X		
		Braila	X		
		Slobozia Noua	X		
	DX 9 - Târgoviște - Sinaia - A3	Toculesti	X		
		Vulcana-Pandele	X		
		Moroeni	X		
		Târgoviste	X		
		Pucioasa	X		
		Lunca	X		
		Dealul Mare	X		
		Cucuteni	X		
		Pucheni	X		
		Pietrosita	X		
		Glod	X		
		Fieni	X		
		Priboiu	X		
		Sotânga	X		
		Teis	X		
		Sinaia	X		
	Motaieni	X			
	Laculete-Gara	X			
	A1 - Titu - Baldana**	Pitaru	X		X
		Potlogi	X		
		Fusea	X		
		Lunguletu	X		
		Bâldana	X		
		Titu	X		
		Oreasca	X		
		Salcuta	X		
	Slobozia Moara	X			
	Centura Metropolitană Cluj-Napoca (Gilău - A3 - Cluj-Napoca - Apahida - DX4) (profil 2+2)	Sub Coasta	X		X
		Cluj-Napoca	X		
		Creaca	X		

Tip	Sector	Localitate	Zone cu nivel ridicat de zgomot	Zone cu nivel mediu de zgomot	Zone cu nivel scăzut de zgomot
	DX4 - Jibou - Românași - A3 (profil 2+2)	Lupoia	X		
		Românași	X		
		Romita	X		
		Brusturi	X		
		Prodanesti	X		
	A3 - Zalău - Satu Mare - DX4	Zalău	X	X	
		Borla	X		
		Bocsa	X		
		Badon	X		
		Acâș	X		
		Hereclean	X		
		Moiad	X		
		Bobota	X		
		Ardud	X		
		Supuru de Sus	X		
		Supuru de Jos	X		
		Beltiug	X		
		Salajeni	X		
		Sarmasag	X		
		Ratesti	X		
	Madaras	X			
	Vaslui - Iași - A8 (profil 1+1)	Iași	X		
		Satu Nou	X		
		Schitu Duca	X		
		Dancas	X		
		Cercu	X		
		Poieni	X		
		Coropceni	X		
		Deleni	X		
		Uricani	X		
		Poiana	X		
		Bârnova	X		
		Moara Grecilor	X		
Vaslui		X			
Solesti		X			
Lunca Cetatuii		X			
Valeni		X			
Moara Domneasca		X			
Pietraria		X			
Paun	X				
A8 - Lețcani Vest - Centura Iași	Iași	X			
Hunedoara - Sântuhalm - A1 (profil 2+2)	Pestisu Mare	X			
	Sântuhalm	X			
	Cristur	X			
	Hunedoara	X			
		Sfântu Gheorghe	X		

Tip	Sector	Localitate	Zone cu nivel ridicat de zgomot	Zone cu nivel mediu de zgomot	Zone cu nivel scăzut de zgomot
	Miercurea Ciuc - Sf. Gheorghe - Chichiș - A13 (profil 1+1)	Chilieni	X		
		Arcus	X		
	Drum de legătură Tudor Vladimirescu - Galați	Vames	X		
		Branistea	X		
		Traian	X		
		Tecuci	X		
		Tudor Vladimirescu	X		
		Movileni	X		
		Sendreni	X		
		Serbestii Vechi	X		
		Galati	X		
		Independenta	X		
		Piscu	X		
	Tudor Vladimirescu - Galati	Vames	X		
		Branistea	X		
		Tecuci	X		
		Movileni	X		
		Sendreni	X		
		Serbestii Vechi	X		
		Galati	X		
		Independenta	X		
	A7 - Suceava - Bistrița	Tureac	X		
		Bistrita	X		
		Viisoara	X		
		Unirea	X		
		Livezile	X		
		Rusu Bârgaului	X		
		Josenii Bârgaului	X		
		Tiha Bârgaului	X		
		Muresenii Bârgaului	X		
		Susenii Bârgaului	X		
		Saratel	X		
	Miercurea Ciuc - Sf. Gheorghe - Chichiș - A13 (profil 1+1)	Prundu Bârgaului	X		
		Bixad	X		
		Olteni	X		
		Malnas	X		
		Cozmeni	X		
		Sânmartin	X		
		Ciucani	X		
		Miercurea Ciuc	X		
		Tusnadu Nou	X		
		Tusnad	X		
Micfalau		X			
Jigodin-Bai	X				
Sâncraieni	X				

Tip	Sector	Localitate	Zone cu nivel ridicat de zgomot	Zone cu nivel mediu de zgomot	Zone cu nivel scăzut de zgomot
	Drum de legătură Tudor Vladimirescu - Galați	Baile Tusnad	X		
		Munteni	X		
		Gara Berheci	X		
		Priponestii de Jos	X		
		Posta	X		
		Muntenii de Jos	X		
		Tutova	X		
		Trestiana	X		
		Bârlad	X		
		Vaslui	X		
		Perieni	X		
		Costesti	X		
		Sârbi	X		
		Simila	X		
		Crasna	X		
		Coroiu	X		
		Strâmtura-Mitoc	X		
		Ciorasti	X		
		Bacaoani	X		
	Badeana	X			
	Salcioara	X			
	A7 - Suceava - Bistrița	Prisaca Dornei	X		
		Strâmtura	X		
		Molid	X		
		Piatra Fântânele	X		
		Câmpulung Moldovenesc	X		
		Frasin	X		
		Iacobeni	X		
		Poiana Stampei	X		
		Pojorâta	X		
		Podu Cosnei	X		
		Rosu	X		
		Gura Humorului	X		
		Valea Putnei	X		
Dorna Candrenilor		X			
Vatra Dornei		X			
Ilisesti	X				
Dealul Floreni	X				
Sadova	X				
Argestru	X				
Românesti	X				
Vama	X				
Bucsoaia	X				
Stroiesti	X				
Mestecanis	X				

Tip	Sector	Localitate	Zone cu nivel ridicat de zgomot	Zone cu nivel mediu de zgomot	Zone cu nivel scăzut de zgomot
	Tudor Vladimirescu - Galati	Paltinoasa	X		
		Casoi	X		
		Munteni	X		
		Gara Berheci	X		
		Frunzeasca	X		
		Priponestii de Jos	X		
		Posta	X		
		Muntenii de Jos	X		
		Tutova	X		
		Bârlad	X		
		Vaslui	X		
		Perieni	X		
		Costesti	X		
		Mitoc	X		
		Sârbi	X		
		Simila	X		
		Crasna	X		
		Coroiu	X		
		Strâmtura-Mitoc	X		
		VO	VO Bălești	Ceauru	X
Târgu Jiu	X				
VO Bumbești	Bumbesti-Jiu		X		
VO Motru	Motru		X		
VO Petroșani	Pestera		X		
	Petrosani		X		
	Iscroni		X		
VO Dragasani	Dragasani		X		
	Calina		X		
VO Corabia	Corabia		X		
VO Horezu	Horezu		X		
VO Bocsa	Bocsa		X		
VO Curtea de Arges	Curtea de Arges		X		
VO Sibiu Sud	Selimbar		X		
VO Râmnicu Vâlcea	Fedelesoiu		X		
	Goranu		X		
	Linia		X		
	Calimanesti		X		
	Daesti		X		
VO Băbeni	Munteni		X		
	Babeni	X			
	Stuparei	X			
VO Călărași	Calarasi	X			

Tip	Sector	Localitate	Zone cu nivel ridicat de zgomot	Zone cu nivel mediu de zgomot	Zone cu nivel scăzut de zgomot
	VO Câmpulung	Pietroasa	X		
		Selari	X		
		Câmpulung	X		
		Valea Mare Pravat	X		
	VO Liești/Ivești	Liesti	X		
		Umbraresti-Deal	X		
	VO Odobești	Odobesti	X		
	VO Slobozia	Bora	X		
	VO Viziru	Viziru	X		
	VO Buftea	Buciumeni	X		
		Buftea	X		
	VO Pucioasa	Pucioasa	X		
		Motaieni	X		
	VO Fieni	Berevoesti	X		
		Motaieni	X		
	VO Cosmesti	Cosmesti	X		
		Furcenii Vechi	X		
	VO Sfântu Gheorghe	Sfântu Gheorghe	X		
	VO Giurgiu	Cetatea	X		
		Slobozia	X		
	VO Arad	Fântânele	X		
		Sânleani	X		
		Vladimirescu	X		
		Brad	X		
		Mesteacan	X		
	VO Reghin	Petelea	X		
	VO Mediaș	Medias	X		
	VO Târgu Mureș	Sângeorgiu de Mures	X		
		Târgu Mures	X		
	VO Sebeș	Petresti	X		
	VO Sanmartin/Baile Felix	Sânmartin	X		
	VO Ardud	Ardud	X		
	VO Sângeorz-Băi	Sângeorz-Bai	X		
	VO Baia Mare	Baia Mare	X		
		Satu Nou de Jos	X		
		Tautii de Sus	X		
	VO Sighetu Marmatiei	Valea Hotarului	X		
		Bocicoiu Mare	X		
		Sighetu Marmatiei	X		
		Valea Cufundoasa	X		
Craciunesti		X			
VO Nasaud	Lusca	X			
VO Tautii Magherus	Busag	X			
	Baia Mare	X			
	Cicârlau	X			
	Tautii-Magheraus	X			

Tip	Sector	Localitate	Zone cu nivel ridicat de zgomot	Zone cu nivel mediu de zgomot	Zone cu nivel scăzut de zgomot
	VO Zalău	Gârceiu	X		
		Zalău	X		
	VO Bistrița	Bistrița	X		
		Unirea	X		
	VO Flămânzi	Flămânzi	X		
		Nicolae Balcescu	X		
	VO Piatra Neamț	Turturesti	X		
		Piatra-Neamt	X		
		Gârcina	X		
		Savinesti	X		
	VO Vidra	Ruget	X		
		Tichiris	X		
		Vidra	X		
	VO Miercurea Ciuc	Miercurea Ciuc	X		
	VO Gheorgheni	Valea Strâmba	X		
	VO Vaslui	Vaslui	X		
	VO Paltinoasa	Gura Humorului	X		
		Paltinoasa	X		
	VO Botoșani	Curtesti	X		
		Hudum	X		
		Stâncesti	X		
		Catamaresti-Deal	X		
	VO Gura Humorului	Gura Humorului	X		
	VO Frasin	Molid	X		
	VO Câmpulung Moldovenesc	Câmpulung Moldovenesc	X		
		Pojorâta	X		
		Sadova	X		
	VO Vatra Dornei	Iacobeni	X		
Dorna Candrenilor		X			
VO Sighișoara	Albesti	X	X		

Anexa nr. 2 Corpuri de apă de suprafață intersectate de toate proiectele de infrastructură indiferent de sursa de finanțare

Bazin hidrografic	Cod corp de apă	Nume corp de apă	Stare / Potențial ecologic	Stare chimică	Nr intersecții PT + rezervă PT + POIM	Rezultat evaluare stare ecologică doar PT	Rezultat evaluare stare chimică doar PT
ABA Argeș-Vedea	ROLW10-1_B2A	ARGES: SECTOR INTRARE AC. OESTI - AMONTE CONFL. VALSAN	B	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	ROLW10-1_B3A	ARGES: SECTOR AMONTE CONF. VALSAN - INTRARE AC. PRUNDU (AM. CONF. RAUL DOAMNEI)	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil

Bazin hidrografic	Cod corp de apă	Nume corp de apă	Stare / Potențial ecologic	Stare chimică	Nr intersecții PT + rezervă PT + POIM	Rezultat evaluare stare ecologică doar PT	Rezultat evaluare stare chimică doar PT
ABA Argeș-Vedea	ROLW10-1_B4A	ARGES: SECTOR INTRARE AC. PRUNDU (PITESTI) - AVAL AC. GOLESTI	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	ROLW10-1-23-11-7_B1A	ISMAR (IAZURI + AC. BILA)	B	B	4	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	ROLW10-1-23-9_B1A	ILFOVAT : IZVOR - CONFLUENTA NEAJLOV (AC. GRADINARI + AC. FACAU)	M	B	3	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	ROLW10-1-25-17_B1A	COLENTINA: INTRARE AC. BUFTEA - CONFL. DAMBOVITA	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	ROLW14-1-31-3_B1A	URLUI (AC. URLUI II + SALBA IAZURI)	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1_B1	ARGES:SECTOR IZVOR - INTRARE AC.VIDRARU SI AFLUENTII	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1_B2	ARGES:SECTOR AVAL AC.VIDRARU - INTRARE AC.OESTI	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	ROLW10-1_B1	AC. VIDRARU	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1_B2_B	CANAL CERBURENI - CURTEA DE ARGES	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1_B2_C	CANAL CURTEA DE ARGES - ZIGONENI	B	B	3	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1_B2_D	CANAL ZIGONENI - VALCELE	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1_B2_E	CANAL VALCELE - BUDEASA	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1_B3A	ARGES:SECTOR AVAL AC.GOLESTI - INTRARE AC.ZAVOIU ORBULUI	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1_B4_A	ARGES/ILFOVAT (CA1)	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1_B4_B	CA2-administrare S.N.I.F.	B	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1_B4A	ARGES:SECTOR AVAL AC.ZAVOIUL ORBULUI -AV.AC.FRONTALA OGREZENI	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1_B5	ARGES:SECTOR AVAL AC.FRONTALA OGREZENI - INTRARE AC.MIHAILESTI	S	B	2	Probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1_B5_C	AG/DB (C, DESC-CRV-ROSU)	B	B	3	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1_B5_D	DRAGOMIRESTI/CHITILA	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1_B6	ARGES:SECTOR AVAL AC.MIHAILESTI - AMONTE CONFLUENTA DAMBOVITA	B	N	2	Mai puțin probabil	Probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1_B7	ARGES:SECTOR AMONTE CONFLUENTA DAMBOVITA - CONFLUENTA DUNAREA	M	N	1	Mai puțin probabil	Probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1-10_B1	VALEA IASULUI	S	B	0	Probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1-14_B3	VALSAN : AMONTE CONFLUENTA ROBAIA - CONFLUENTA ARGES	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1-16_B1A	BASCOV	S	B	0	Probabil	Mai puțin probabil

Bazin hidrografic	Cod corp de apă	Nume corp de apă	Stare / Potențial ecologic	Stare chimică	Nr intersecții PT + rezervă PT + POIM	Rezultat evaluare stare ecologică doar PT	Rezultat evaluare stare chimică doar PT
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1-17_B3A	RAUL DOAMNEI : LOCALITATEA SLATINA - AV.AC.MARACINENI	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1-17-11_B1	BUDEASA	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1-17-8_B2	RAUL TARGULUI : AVAL AC.RAUSOR - Localitate CAMPULUNG	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1-17-8_B3	RAUL TARGULUI : Localitate CAMPULUNG - CONFLUENTA RAUL DOAMNEI	M	N	1	Mai puțin probabil	Probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1-17-8-10_B2	ARGESEL: LOCALITATEA NAMAESTI - CONFLUENTA RAUL TARGULUI	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1-20_B1	RANCACIOV	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1-21_B2	CARCINOV : AM.EVACUARE TOPOLOVENI - CONFL.ARGES	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1-22_B1	BUDISTEANCA	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1-23_B1A	NEAJLOV: IZVOR - CONFLUENTA NEAJLOVEL II	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1-23_B3	NEAJLOV: VADU LAT - INTRARE BALTA COMANA	M	B	3	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1-23_B4	NEAJLOV: AV.BALTA COMANA - CONFLUENTA ARGES	S	B	1	Probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1-23-11_B1	CALNISTEA: IZVOR - CONFLUENTA RAIOSUL (ILEANA)	M	B	3	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1-23-11_B2	CALNISTEA: CONFLUENTA RAIOSUL (ILEANA) - CONFL.NEAJLOV	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1-23-11-1_B1	CALNISTEA (MOSTENI)	M	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1-23-11-10_B1	IORDANA	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1-23-11-4A_B1	LETCA	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1-23-11-6_B1	RAIOSUL (ILEANA)	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1-23-11-8_B1	GLAVACIOC : IZVOR - AM.EVACUARE PUBLISERV VIDELE	P	B	2	Probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1-23-11-8_B2	GLAVACIOC : AM.EVACUARE PUBLISERV VIDELE - CONFLUENTA CALNISTEA	S	B	1	Probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1-23-11-8-4_B1	MILCOVAT (MILCOV)	M	B	3	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1-23-11-8-4-1_B1	BRATILOV	M	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1-23-4_B1	IZVOR	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil

Bazin hidrografic	Cod corp de apă	Nume corp de apă	Stare / Potențial ecologic	Stare chimică	Nr intersecții PT + rezervă PT + POIM	Rezultat evaluare stare ecologică doar PT	Rezultat evaluare stare chimică doar PT
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1-23-8_B2	DAMBOVNIC: AM.EVACUARE SNP PETROM (ARPECHIM)- AM.CONFL. GLIGAN	M	N	1	Mai puțin probabil	Probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1-24_B2	SABAR: DERIVATIE POTOP/ARGES- VARTEJU	M	B	5	Probabil	Probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1-24_B3	SABAR: VARTEJU - CONFLUENTA ARGES	M	N	2	Mai puțin probabil	Probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1-24-2_B2_D	POTOPU/ARGES	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1-24-2_B3	POTOP: AM.DERIV.POTOP-SABAR - CONFL. SABAR	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1-24-5A_B1	TINOASA	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1-24-6_B1	SUTA: IZVOR - CONFL.URSOAIA	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1-24-6_B2	SUTA: CONFL.URSOAIA - CONFL.SABAR	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1-24-6-3_B1	SPALATURA	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1-24-8_B1	CIROGARLA: IZVOR - AM.EV.VITAL GAZ MAGURELE	M	B	4	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1-24-8_B2	CIROGARLA: AM.EV.VITAL GAZ MAGURELE - CONFL. SABAR	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1-24-9_B1	COCIOC	M	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1-25_B2	DAMBOVITA : AVAL AC.PECINEAGU - AMONTE CONFLUENTA VALEA BADENILOR SI AFLUENTII	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1-25_B4	DAMBOVITA : AMONTE CONFLUENTA ANINOASA - INTRARE AC.VACARESTI	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1-25_B5	DAMBOVITA : AVAL AC.VACARESTI - AM.NOD HIDROTEHNIC BREZOAIELE	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1-25_B7	DAMBOVITA : AVAL STATIA DE TRATARE ARCUDA - INTRARE AC.LACUL MORII	M	B	3	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1-25_B8	DAMBOVITA : AVAL AC.LACUL MORII - AM.EVAC. APA NOVA (GLINA)	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1-25_B9	DAMBOVITA : AM.EVAC.APA NOVA (GLINA) - CONFL. ARGES	M	B	3	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1-25-16_B1	ILFOV: IZVOR - INTRARE SALBA ACUMULARI UDRESTI - ILFOVENI SI AFLUENTII	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1-25-16_B3	ILFOV : AM.DERIVATIE MIRCEA VODA - CONFLUENTA DAMBOVITA	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1-25-16_B3_B	IF./D-TA (APE MARI-RACARI)	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1-25-17-3_B1	VALEA SAULEI	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1-25-18_B1	PASAREA SI AFLUENTII	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1-25-19_B1	CALNAU	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil

Bazin hidrografic	Cod corp de apă	Nume corp de apă	Stare / Potențial ecologic	Stare chimică	Nr intersecții PT + rezervă PT + POIM	Rezultat evaluare stare ecologică doar PT	Rezultat evaluare stare chimică doar PT
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1-25-4_B1	VALEA CHEII (RUDARITA)	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1-28_B1	MITRENI	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1-3_B1	BUDA SI AFLUENTII	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1-4_B1	VALEA CU PESTI	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1-5_B1	VALEA LUI STAN	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW10-1-6_B1	AREFU	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW14-1-33_B1	ONCESTI (SALBA LACURI)	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW9-1_B2	VEDEA:CONFLUENTA VEDITA - AMONTE CONFLUENTA COTMEANA	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW9-1_B3	VEDEA:CONFLUENTA COTMEANA - AMONTE EVACUARE ROSIORI DE VEDE	B	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW9-1_B4	VEDEA:AMONTE EVACUARE ROSIORI DE VEDE - CONFL.PARAUL CAINELUI	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW9-1-11_B2A	BRATCOV: AC.MALDAIENI - Confl.VEDEA	M	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW9-1-12_B1A	BURDEA	S	B	2	Probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW9-1-12A_B1	BARACEA	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW9-1-13_B1A	PARAUL CAINELUI	S	B	2	Probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW9-1-15_B3	TELEORMAN : AMONTE CONFLUENTA NEGRAS - CONFLUENTA VEDEA	M	B	3	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW9-1-15-9_B2	CLANITA: AVAL CONFLUENTA VIROSI - CONFLUENTA TELEORMAN	M	B	3	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW9-1-5_B2	PLAPCEA: CONFLUENTA PLAPCEA MICA - CONFLUENTA VEDEA	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Argeș-Vedea	RORW9-1-6_B3	COTMEANA: CONFL.BUMBUIENI - CONFL.VEDEA	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Banat	RORW5-1_B2	Bega - cf.Bega Poienilor-cf.Chizdia	B	N	0	Mai puțin probabil	Probabil
ABA Banat	RORW5-1_B3	Bega - cf.Chizdia-cf.Behela	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Banat	RORW5-1_B4	Bega - cf.Behela-frontieră	M	N	3	Mai puțin probabil	Probabil
ABA Banat	RORW5-1-16A_B1	Iosifălău	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Banat	RORW5-1-16B_B1A	Mociur + afluenți	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Banat	RORW5-1-18_B1A	Valea Țiganului + afluenți	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Banat	RORW5-1-19_B1A	Gherteamoș (Lunga) + afluenți	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil

Bazin hidrografic	Cod corp de apă	Nume corp de apă	Stare / Potențial ecologic	Stare chimică	Nr intersecții PT + rezervă PT + POIM	Rezultat evaluare stare ecologică doar PT	Rezultat evaluare stare chimică doar PT
ABA Banat	RORW5-1-19A_B1	Remetea	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Banat	RORW5-1-20_B1A	Behela (Luchin) + afluenți	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Banat	RORW5-1-21_B2	Bega Veche (Beregsău, Niraj) - av.cf.Valea Dosului + afluenți	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Banat	RORW5-1-21-4_B1	Apa Mare (Vîna Ciurei, Apa Neagră) - am.cf.Sicso + afluenți	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Banat	RORW5-1-21-4-2_B1	Slatina (Izvorin) + afluenți	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Banat	RORW5-1-21-4-4_B1	Pământ Alb	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Banat	RORW5-1-21-4-5_B1	Iercici (Ciortoș Valea Mare) + afluenți	M	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Banat	RORW5-1-21-4-6_B1	Surduc	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Banat	RORW5-1-21-5_B1	canalul Bega Veche	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Banat	RORW5-1-5_B1	Icui	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Banat	RORW5-2_B2	Timiș - ac.Trei Ape-cf.Feneș	B	B	4	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Banat	RORW5-2_B3	Timiș - cf.Feneș-cf.Sebeș	M	B	5	Probabil	Probabil
ABA Banat	RORW5-2_B4	Timiș - cf.Sebeș-cf.Tapia	B	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Banat	RORW5-2_B5	Timiș - cf.Tapia-evacuare gc Lugoj	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Banat	RORW5-2_B7	Timiș - cf.Timișana-frontieră	B	B	4	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Banat	RORW5-2-12_B1	Groapa Copaciului	B	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Banat	RORW5-2-15_B1	Bolvașnița + afluenți	M	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Banat	RORW5-2-17_B1	Zlagna	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Banat	RORW5-2-18_B2	Sebeș - av.cf.Slatina	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Banat	RORW5-2-18A_B1	Potoc	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Banat	RORW5-2-23_B1	Măcicaș + afluenți	B	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Banat	RORW5-2-25_B1	Vâna Secănească (Vâna Ohaba) + afluenți	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Banat	RORW5-2-25A_B1	Vâna Mare	S	B	1	Probabil	Mai puțin probabil
ABA Banat	RORW5-2-28_B1	Spaia (Iancu) + afluenți	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Banat	RORW5-2-29_B1	Știuca	S	B	1	Probabil	Mai puțin probabil

Bazin hidrografic	Cod corp de apă	Nume corp de apă	Stare / Potențial ecologic	Stare chimică	Nr intersecții PT + rezervă PT + POIM	Rezultat evaluare stare ecologică doar PT	Rezultat evaluare stare chimică doar PT
ABA Banat	RORW5-2-29C_B1	Cernabora (Scăiuș) + afluenți	S	B	0	Probabil	Mai puțin probabil
ABA Banat	RORW5-2-33_B1	Șurgani (Șorgani) - am.evacuare gc Buziaș + afluenți	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Banat	RORW5-2-33_B2	Șurgani (Șorgani) - av.evacuare gc Buziaș	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Banat	RORW5-2-34_B1	Sariș	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Banat	RORW5-2-35_B2	Pogăniș (Pogănici) - cf.Igăzău - cf.Valea Mare	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Banat	RORW5-2-35_B3	Pogăniș (Pogănici) - av.cf.Valea Mare	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Banat	RORW5-2-35-1A_B1	Valea Popii	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Banat	RORW5-2-35-2_B1	Tău + afluenți	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Banat	RORW5-2-36_B1	Lanca Birda	M	B	3	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Banat	RORW5-2-36-1_B1	Vâna Mare	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Banat	RORW5-2-36-2_B1	Folea + afluenți	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Banat	RORW5-2-36-3_B1	Voiteg (Valea Seacă, Valea Mîței)	M	B	3	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Banat	RORW5-2-38_B4	Bârzava - cf.Sodol - cf.Fizeș	B	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Banat	RORW5-2-38_B5	Bârzava - cf.Fizeș - frontieră	M	B	3	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Banat	RORW5-2-38-10_B1	Gorova	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Banat	RORW5-2-38-11_B1	Birdanca	B	B	3	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Banat	RORW5-2-38-12_B2	Moravița (Nanoviște) - av.cf.Vaita + afluenți	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Banat	RORW5-2-38-12-7_B1	Roiga (Bighiu)	M	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Banat	RORW5-2-38-4_B1	Bârzăvița	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Banat	RORW5-2-38-4A_B1	Cremeni	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Banat	RORW5-2-38-5_B1	Moravița	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Banat	RORW5-2-38-6_B1	Copăș (Gîrliște)	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Banat	RORW5-2-38-6A_B1	Moscadin	S	B	2	Probabil	Mai puțin probabil
ABA Banat	RORW5-2-38-8_B1	Fizeș	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Banat	RORW5-2-4_B1	Criva	B	B	6	Mai puțin probabil	Probabil

Bazin hidrografic	Cod corp de apă	Nume corp de apă	Stare / Potențial ecologic	Stare chimică	Nr intersecții PT + rezervă PT + POIM	Rezultat evaluare stare ecologică doar PT	Rezultat evaluare stare chimică doar PT
ABA Banat	RORW5-2-5_B2	Pârâul Rece - av.ac.Rusca	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Banat	RORW5-2-6_B1	Feneș + afluenți	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Banat	RORW5-2-7_B1	Armeniș	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Banat	RORW5-2-7A_B1	Sadovița	B	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Banat	RORW5-2-9_B1	Ilova	B	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Banat	RORW6-2_B3	Cerna - ac.Herculane - cf.Bela Reca	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Banat	RORW6-2_B4	Cerna - cf.Bela Reca - cf.Dunăre	M	N	1	Mai puțin probabil	Probabil
ABA Banat	RORW6-2-12_B1	Bela Reca - izv.- cf.Mehadica + afuenți	M	B	13	Probabil	Probabil
ABA Banat	RORW6-2-12_B2	Bela Reca - av.cf.Mehadica	M	B	3	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Banat	RORW6-2-12-4-3-2_B1	Cornea	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Banat	RORW6-2-12-5_B1	Sverdinul Mare + afluenți	B	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Banat	RORW6-2-13_B1	Jardașița Mare + afluenți	B	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Banat	RORW6-2-15_B1	Sacherștița	M	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Buzău-lalomița	RORW11-1_B3	Ialomita_confI.lalomicioara I_Acumularea Pucioasa	B	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Buzău-lalomița	RORW11-1_B4	Ialomita_Acumularea Pucioasa_Priboiu	B	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Buzău-lalomița	RORW11-1_B5	Ialomita_Priboiu_confI.Izvoru	M	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Buzău-lalomița	RORW11-1_B6	Ialomita_confI.Izvoru_Acumularea Dridu	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Buzău-lalomița	RORW11-1_B7	Ialomita_Acumularea Dridu_Ion Roata	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Buzău-lalomița	RORW11-1_B9	Ialomita_Slobozia_confI.Dunare	M	N	2	Mai puțin probabil	Probabil
ABA Buzău-lalomița	RORW11-1-10_B1	Slanic	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Buzău-lalomița	RORW11-1-11_B1	Slanic_Ocnita	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Buzău-lalomița	RORW11-1-14_B1	Pascov	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Buzău-lalomița	RORW11-1-16_B1	Cricov_Sultan_Strambul_Valea Ursului	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Buzău-lalomița	RORW11-1-16-3_B1	Neagra	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Buzău-lalomița	RORW11-1-16-4_B1	Provita_si_Afluentii	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil

Bazin hidrografic	Cod corp de apă	Nume corp de apă	Stare / Potențial ecologic	Stare chimică	Nr intersecții PT + rezervă PT + POIM	Rezultat evaluare stare ecologică doar PT	Rezultat evaluare stare chimică doar PT
ABA Buzău-lalomița	RORW11-1-16-5_B1	Iazul Morilor Prahova	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Buzău-lalomița	RORW11-1-17_B1	Sticlarie	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Buzău-lalomița	RORW11-1-18_B1	Snagov_Ciaur	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Buzău-lalomița	RORW11-1-19_B1	Cociovalistea	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Buzău-lalomița	RORW11-1-19-1_B1	Vlasia	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Buzău-lalomița	RORW11-1-20_B1A	Prahova_izvor_conf.Valea Beliei_si_Afluentii	M	B	16	Probabil	Probabil
ABA Buzău-lalomița	RORW11-1-20_B3A	Prahova_conf.Valea Beliei_conf.Doftana	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Buzău-lalomița	RORW11-1-20_B4A	Prahova_conf.Doftana_Aricestii Rahtivani	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Buzău-lalomița	RORW11-1-20_B5A	Prahova_Aricestii Rahtivani_conf.Teleajen	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Buzău-lalomița	RORW11-1-20-11_B1	Poenari	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Buzău-lalomița	RORW11-1-20-12_B1	Viisoara	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Buzău-lalomița	RORW11-1-20-13_B3	Teleajen_conf.Teleaga_conf.Prahova	M	N	1	Mai puțin probabil	Probabil
ABA Buzău-lalomița	RORW11-1-20-14_B1	Vitman	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Buzău-lalomița	RORW11-1-20-16_B1	Cricovul Sarat_Chiojdeanca_Salcia_Matita_Saratica	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Buzău-lalomița	RORW11-1-20-7_B1	Valea Beliei_Talea	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Buzău-lalomița	RORW11-1-20-8_B1	Campea (Campina)	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Buzău-lalomița	RORW11-1-22_B1	Sarata_si_Afluentii	B	B	8	Mai puțin probabil	Probabil
ABA Buzău-lalomița	RORW11-1-25_B1	Valea Lata Sarata_izvor_Strachina	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Buzău-lalomița	RORW11-1-4_B1	Ialomicioara I_si_Afluentii	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Buzău-lalomița	RORW11-1-5_B1	Ruset	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Buzău-lalomița	RORW11-1-6_B1	Tata	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Buzău-lalomița	RORW11-1-7_B1	Ialomicioara_Valea Frumuselului	B	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Buzău-lalomița	RORW11-1-8_B1	Bizdidel	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Buzău-lalomița	RORW11-1-9_B1	Vulcana_si_Afluentii	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Buzău-lalomița	RORW12-1-82_B1	Buzau_izvor_Acumularea Siriu_si_Afluentii	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil

Bazin hidrografic	Cod corp de apă	Nume corp de apă	Stare / Potențial ecologic	Stare chimică	Nr intersecții PT + rezervă PT + POIM	Rezultat evaluare stare ecologică doar PT	Rezultat evaluare stare chimică doar PT
ABA Buzău-lalomița	RORW12-1-82_B4	Buzau_Acumularea Candesti_Buzau	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Buzău-lalomița	RORW12-1-82_B5	Buzau_Buzau_confli.Costei	B	N	0	Mai puțin probabil	Probabil
ABA Buzău-lalomița	RORW12-1-82_B6	Buzau_confli.Costei_confli.Siret	B	N	0	Mai puțin probabil	Probabil
ABA Buzău-lalomița	RORW14-1-35_B1	Mostistea_izvor_Coada Acumularea Fundulea_Valea Livezilor	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Buzău-lalomița	RORW14-1-35-5_B1	Vanata_si_Afluentii	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Buzău-lalomița	RORW14-1-35-6_B1	Argova_Cucuveanu	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Buzău-lalomița	RORW14-1-46_B1A	Calmatui_izvor_aval confl.Buzoel_si_Afluentii	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Buzău-lalomița	RORW14-1-46_B1B	Calmatui_aval confl.Buzoel_confli.Dunare	S	B	0	Probabil	Mai puțin probabil
ABA Buzău-lalomița	RORW5-DER3001	Derivatie Ialomita-Ilfov-Tirgoviste-Ulmi	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Buzău-lalomița	RORW5-DER4001A	Canal Nedelea-Buda-Dambu	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Buzău-lalomița	RORW5-DER6003	Derivatie Ialomita-valea Mostistea-Dridu/Hagiesti	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Crișuri	ROLW3-1-44-33_B4	Barcau - Ac.Suplacu de Barcau	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Crișuri	RORW3-1_B3	Crisul Alb - baraj Mihaileni - cnf.Tebea	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Crișuri	RORW3-1_B4	Crisul Alb - cnf.Tebea - cnf.Zimbru	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Crișuri	RORW3-1_B7	Crisul Alb - cnf.Cigher - frontiera	M	N	1	Mai puțin probabil	Probabil
ABA Crișuri	RORW3-1-12_B1	Obirsa - izvor - vars.in Crisul Alb	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Crișuri	RORW3-1-14_B1	Ociu - izvor - vars.in Crisul Alb	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Crișuri	RORW3-1-15_B1	Banesti - izvor - vars.in Crisul Alb + Afluenti	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Crișuri	RORW3-1-16_B1	Leasa - izvor - vars.in Crisul Alb	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Crișuri	RORW3-1-17_B1	Valea de la Lazuri - izvor - vars.in Crisul Alb + Afluent	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Crișuri	RORW3-1-39-10_B1	Matca - capt.din Der.Matca - vars. in Cigher	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Crișuri	RORW3-1-4_B1	Luncoiu - izvor - vars.in Crisul Alb	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Crișuri	RORW3-1-40A_B1	Canalul Morilor - izvor - vars.in Crisul Alb + Afluent	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Crișuri	RORW3-1-42_B1	Crisul Negru - izvor - cnf.Valea Mare + Afluent	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Crișuri	RORW3-1-42_B5	Crisul Negru - cnf.Valea Noua - frontiera	M	N	1	Mai puțin probabil	Probabil

Bazin hidrografic	Cod corp de apă	Nume corp de apă	Stare / Potențial ecologic	Stare chimică	Nr intersecții PT + rezervă PT + POIM	Rezultat evaluare stare ecologică doar PT	Rezultat evaluare stare chimică doar PT
ABA Crișuri	RORW3-1-42-11_B1	Talpe - izvor - vars.in Crisul Negru	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Crișuri	RORW3-1-42-12_B1	Mizies - izvor - vars.in Crisul Negru	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Crișuri	RORW3-1-42-13_B2	Nimaiesti - cnf.Burda - vars.in Crisul Negru	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Crișuri	RORW3-1-42-15_B2	Valea Rosie - cnf.Sohodol - vars.in Crisul Negru	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Crișuri	RORW3-1-42-15-6_B1	Dragoteni - izvor - vars.in Valea Rosie	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Crișuri	RORW3-1-42-22_B2	Holod - cnf.Cornet - vars.in Crisul Negru + Afluent	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Crișuri	RORW3-1-42-27A_B1	canal Colector - prel.din Crisul Repede - vars.in Crisul Negru + Afluenti	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Crișuri	RORW3-1-42-29A_B1	CPE2-Ant - prel.CPE1-Oradea - vars.in Crisul Negru + Afluenti	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Crișuri	RORW3-1-42-4_B1	Crisul Nou - izvor - vars.in Crisul Negru	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Crișuri	RORW3-1-42-5_B1	Crisul Baita - izvor - vars.in Crisul Negru	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Crișuri	RORW3-1-42-6_B1	Valea Neagra - izvor - vars.in Crisul Negru	S	B	0	Probabil	Mai puțin probabil
ABA Crișuri	RORW3-1-42-8_B1	Craiasa - izvor - vars.in Crisul Negru	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Crișuri	RORW3-1-42-9_B2	Crisul Pietros - cnf.Boga - vars.in Crisul Negru + Afluenti	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Crișuri	RORW3-1-44_B3	Crisul Repede - Def.Crisul Repede - cnf.lad - av.Def.Crisul Repede + Afluent	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Crișuri	RORW3-1-44_B4	Crisul Repede - av.Def.Crisul Repede - am.Ac.Lugasu	S	B	0	Probabil	Mai puțin probabil
ABA Crișuri	RORW3-1-44_B7	Crisul Repede - cnf.Bonor - frontiera	B	N	1	Mai puțin probabil	Probabil
ABA Crișuri	RORW3-1-44-17_B1	Dobrinesti - izvor - vars.in Crisul Repede	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Crișuri	RORW3-1-44-20_B1	Mnierea - izvor - vars.in Crisul Repede	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Crișuri	RORW3-1-44-20-1_B1	Valea Rece - izvor - vars.in Mnierea	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Crișuri	RORW3-1-44-23_B1	Cropanda - izvor - vars.in Crisul Repede	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Crișuri	RORW3-1-44-24_B1	Medes - izvor - vars.in Crisul Repede	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Crișuri	RORW3-1-44-25_B1	Chijic - izvor - vars.in Crisul Repede	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Crișuri	RORW3-1-44-25A_B1	Sarand - izvor - vars.in Crisul Repede	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Crișuri	RORW3-1-44-27_B1	Tasad - izvor - vars.in Crisul Repede	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Crișuri	RORW3-1-44-30_B2	Peta - am.Lac Peta - cnf.Hidisel	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil

Bazin hidrografic	Cod corp de apă	Nume corp de apă	Stare / Potențial ecologic	Stare chimică	Nr intersecții PT + rezervă PT + POIM	Rezultat evaluare stare ecologică doar PT	Rezultat evaluare stare chimică doar PT
ABA Crișuri	RORW3-1-44-30_B3	Peta - cnf.Hidisel - vars.in Crisul Repede	M	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Crișuri	RORW3-1-44-30-1_B1	Hidisel - izvor - vars.in Peta	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Crișuri	RORW3-1-44-32A_B1	CCE1-Oradea - prel.din Crisul Mic - vars.in Crisul Repede + Afluent	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Crișuri	RORW3-1-44-33_B2A	Barcau - cnf.Toplita - cnf.Groapa	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Crișuri	RORW3-1-44-33_B3A	Barcau - cnf.Groapa - am.Ac.Suplacu de Barcau	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Crișuri	RORW3-1-44-33_B6	Barcau - cnf.Bistra - frontiera	S	N	0	Probabil	Probabil
ABA Crișuri	RORW3-1-44-33-15_B2	Bistra - cnf.Cuzap - vars.in Barcau	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Crișuri	RORW3-1-44-33-19_B2	Valea Finetelor - cnf.Corbeni - vars.in Barcau	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Crișuri	RORW3-1-44-33-20_B3	Almas - baraj Fegernic - vars.in Barcau	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Crișuri	RORW3-1-44-33-20-1_B1	Sarcu - izvor - vars.in Almas	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Crișuri	RORW3-1-44-33-24_B1	Canalul Vechi - izvor - vars.in Barcau	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Crișuri	RORW3-1-44-33-25_B2	Fineata Mare - cnf.Poiana - vars.in Barcau + Afluent	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Crișuri	RORW3-1-44-33-28_B2	Ier - cnf.Rit - frontiera	M	N	0	Mai puțin probabil	Probabil
ABA Crișuri	RORW3-1-44-33-28-10_B1	Salcia - izvor - vars.in Ier	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Crișuri	RORW3-1-44-33-28-7_B1	Zimoias - izvor - vars.in Ier	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Crișuri	RORW3-1-44-33-4_B1	Valea Mare - izvor - vars.in Barcau + Afluent	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Crișuri	RORW3-1-44-33-6_B1	Cersei - izvor - vars.in Barcau	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Crișuri	RORW3-1-44-33-8_B1	Borulaca - izvor - vars.in Barcau	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Crișuri	RORW3-1-44-6_B1	Poicu - izvor - vars.in Crisul Repede	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Crișuri	RORW3-1-44-7_B1	Semeni - izvor - vars.in Crisul Repede	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Crișuri	RORW3-1-44-8_B1	Negrea - izvor - vars.in Crisul Repede	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Crișuri	RORW3-1-5_B1	Brad - izvor - vars.in Crisul Alb	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil

Bazin hidrografic	Cod corp de apă	Nume corp de apă	Stare / Potențial ecologic	Stare chimică	Nr intersecții PT + rezervă PT + POIM	Rezultat evaluare stare ecologică doar PT	Rezultat evaluare stare chimică doar PT
ABA Crișuri	RORW3-1-8_B1	Tebea - izvor - vars.in Crisul Alb	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Crișuri	RORW3-3DER_B1	Der.Vad-Astileu - capt.din Crisul Repede - rest. in Crisul Repede	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Dobrogea-Litoral	ROCT01_B2	Mangalia	P	B	1	Probabil	Mai puțin probabil
ABA Dobrogea-Litoral	ROCT02_B2	Eforie Nord-Vama Veche	P	B	0	Probabil	Mai puțin probabil
ABA Dobrogea-Litoral	RORW14-1_B4	Dunarea Chiciu-Isaccea	M	N	1	Mai puțin probabil	Probabil
ABA Dobrogea-Litoral	RORW14-1-49_B1	Jijila	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Dobrogea-Litoral	RORW14-1-50_B1	Luncavita	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Dobrogea-Litoral	RORW15-1-10_B3	Casimcea 2	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Dobrogea-Litoral	RORW15-1-10B_B1	CDMN 1	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Dobrogea-Litoral	RORW15-1-10B_B2	CDMN 2 - CPAMN	B	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Dobrogea-Litoral	RORW15-1-10B-5_B1	AgiCabul	S	B	0	Probabil	Mai puțin probabil
ABA Dobrogea-Litoral	RORW15-1-2_B1	Telita	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Dobrogea-Litoral	RORW15-1-3_B2	Taita 2	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Dobrogea-Litoral	RORW15-1-4_B1	Slava	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Dobrogea-Litoral	RORW15-1-5_B1	Hamangia	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Dobrogea-Litoral	RORW15-1-6_B1	Saruri	S	B	1	Probabil	Mai puțin probabil
ABA Dobrogea-Litoral	RORW15-1-7_B1	Nuntasi	S	B	1	Probabil	Mai puțin probabil
ABA Jiu	ROLW7-1_B26	Acumulare Vadeni + Targu Jiu	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Jiu	ROLW7-1_B56	Acumulare Turceni	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil

Bazin hidrografic	Cod corp de apă	Nume corp de apă	Stare / Potențial ecologic	Stare chimică	Nr intersecții PT + rezervă PT + POIM	Rezultat evaluare stare ecologică doar PT	Rezultat evaluare stare chimică doar PT
ABA Jiu	RORW14-1_B1	PF I	M	B	9	Probabil	Probabil
ABA Jiu	RORW14-1_B2	PF II	M	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	ROLW4-1-102_B2B	Sebes, ac. Oasa	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	ROLW4-1-102_B4B	Sebes, ac. Tau	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	ROLW4-1-117-14_B4A	Raul Mare, ac. Ostrovul Mic-Paclisa-Hateg	B	B	4	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	ROLW4-1-96-42_B2A	Ighis (Lacul), ac. Ighis	B	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1_B1	Mures, izvor - conf.Carbonele Negru	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1_B10	Mures, conf.Soimos - conf.Zadarlac	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1_B2	Mures, conf.Carbonele Negru - conf.Lazarea	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1_B5	Mures, conf.Pietris - conf.Petrilaca	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1_B6	Mures, conf.Petrilaca - conf.Aries	B	N	0	Mai puțin probabil	Probabil
ABA Mureș	RORW4-1_B7	Mures, conf.Aries - conf.Cerna	B	N	1	Mai puțin probabil	Probabil
ABA Mureș	RORW4-1_B8	Mures, conf.Cerna - conf.Dobra	M	B	3	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1_B9	Mures, conf.Dobra - conf.Soimos	M	B	6	Probabil	Probabil
ABA Mureș	RORW4-1_C1	Canalele Rausor, Odovajnită, Carlete	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-10_B1	Borzont (Borzontul Mare, Putna)	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-102_B1	Sebes, izvor - ac.Oasa si Tartarau	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-102_B2C	Sebes, ac.Oasa - ac.Tau	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-102_B4C	Sebes, ac.Tau - Baraj Nedeu	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-102_B5A	Sebes, Baraj Nedeu - conf.Mures	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-102-11_B1	Groresti	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-102-13_B1	Nedeiul	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-102-14_B1	Rachita	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-102-15_B1	Secas si afluentii (afl.Sebes)	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-102-15-5_B1	Pustia	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil

Bazin hidrografic	Cod corp de apă	Nume corp de apă	Stare / Potențial ecologic	Stare chimică	Nr intersecții PT + rezervă PT + POIM	Rezultat evaluare stare ecologică doar PT	Rezultat evaluare stare chimică doar PT
ABA Mureș	RORW4-1-102-15-6_B1	Garbova si Chipesa	S	B	0	Probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-102-15-8_B1	Calnic	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-102-5_B1	Ciban si afluentii	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-102-6_B1	Prigoana	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-102-8_B1	Miras (Cotul)	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-104_B1	Pianul (Mardile) si Ghenea	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-106_B1	Cioara (Valea Lui Stan) si Freman	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-108_B3	Cugir (Raul Mare), conf.Raul Mic - conf.Mures	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-11_B1	Borzontul Mic	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-112_B1	Vaidei	M	N	0	Mai puțin probabil	Probabil
ABA Mureș	RORW4-1-113_B1	Romos (Romosel)	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-114_B2	Orastie, conf.Sibisel - conf.Mures	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-116_B1	Turdas (Turmas) si Martinesti	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-117_B1	Strei, izvor - ac.Subcetate si afluentii	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-117_B3	Strei, ac.Subcetate - conf.Mures	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-117-10_B1	Raul Alb	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-117-11_B1	Paros (Valea Matescilor)	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-117-12_B1	Salas (Malaesti)	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-117-14-11_B1	Raul Galben (Densus) si afluentii	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-117-14-11A_B1	Sibisel	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-117-16_B1	Silvas (Silvut, Tau)	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-117-17A_B1	Nadastia	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-117-22_B1	Sancai	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-117-3_B1	Crivadia si afluentii	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil

Bazin hidrografic	Cod corp de apă	Nume corp de apă	Stare / Potențial ecologic	Stare chimică	Nr intersecții PT + rezervă PT + POIM	Rezultat evaluare stare ecologică doar PT	Rezultat evaluare stare chimică doar PT
ABA Mureș	RORW4-1-117-9_B1	Rusor (Valea Troianilor) si Serel (Lazu)	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-119_B4	Cerna, conf.Zlasti - conf.Mures	B	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-119-10_B1	Cristur (Cirjiti)	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-119-11_B1	Valea Ursului	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-119-9_B1	Pestis (Patac, Roata)	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-12_B1	Pietrosul	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-121_B1	Boholt	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-122_B1A	Caian si afluentii	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-124_B1	Herepeia (Bretelin)	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-125_B1	Caoi	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-126_B1	Boz si afluentii	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-128_B1	Sarbi (Vorta, Batrana) si Bagara	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-131A_B1	Bacisoara (Bacea)	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-132_B1	Gurasada si afluentii	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-135_B1	Valea Mare si Lapugiu	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-138_B1	Salciva	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-139_B1	Petris si afluentii	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-140_B1	Craciuneasca	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-143_B1	Troas	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-145_B1	Vinesti	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-147_B1	Stejar si Lupesti	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-148_B1	Julita si Vlavlul	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-148B_B1	Fiac	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-149_B1	Sulinis	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-15_B1	Lazarea (Chiurut)	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil

Bazin hidrografic	Cod corp de apă	Nume corp de apă	Stare / Potențial ecologic	Stare chimică	Nr intersecții PT + rezervă PT + POIM	Rezultat evaluare stare ecologică doar PT	Rezultat evaluare stare chimică doar PT
ABA Mureș	RORW4-1-152_B1	Barzava	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-152A_B1	Nadas (Paraul de la Casoaia)	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-153_B1	Conop	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-156_B1	Milova si Milovita	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-156A_B1	Jernova	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-157_B1	Soimos	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-157A_B1	Radna	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-159_B1	Cladova (Valea Mare) si Cladovita	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-15A_B1	Ghidut	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-160A_B1	Zadarlac	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-18_B1	Ditrau	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-2_B1	Chindeni	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-45_B1	Pietris si Guesd	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-47_B1	Dumbrava	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-48_B1	Rapa	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-55_B1	Mocear	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-56_B1	Beica	B	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-57_B1	Habic	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-58_B1	Petrilaca (Teleac) si Iara	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-59_B1	Lut si afluentii	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-59-1_B1	Capalna	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-59-4-2-1_B1	Lunca (Bulduz)	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-6_B1	Stramba	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-60A_B1	Valea cu Nuci	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-61_B1	Terebici (Caluseri, Bene) si Tofalau	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil

Bazin hidrografic	Cod corp de apă	Nume corp de apă	Stare / Potențial ecologic	Stare chimică	Nr intersecții PT + rezervă PT + POIM	Rezultat evaluare stare ecologică doar PT	Rezultat evaluare stare chimică doar PT
ABA Mureș	RORW4-1-63_B1	Poclos	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-63-2_B1	Saivari (Sanisor) si Labul (Beu)	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-64_B1	Budiu	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-67_B2	Niraj, conf.Ciadou - conf.Mures	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-67-5_B1	Nirajul Mic	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-67-8A_B1	Canalul Vetca	B	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-67-8A-1_B1	Niaros	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-67-8A-3_B1	Vaia	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-69_B1	Paraul Mare (Teiul)	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-70_B1	Lascud	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-72_B1A	Sarata (Giulus) si Cucerdea	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-73_B1	Seulia (Deag)	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-75_B1	Valea Luncilor (Petrilaca) si Munteanu (Salcud)	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-80_B1	Grindeni	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-81_B5	Aries, conf.Plaiesti - conf.Mures	B	N	2	Mai puțin probabil	Probabil
ABA Mureș	RORW4-1-81-31_B1	Hasdate (Hansuri) si afluentii	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-81-34_B1	Valea Racilor (Cheia Turului, Valea Mare) si afluentii	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-81-36_B1	Paraul Florilor	S	B	7	Probabil	Probabil
ABA Mureș	RORW4-1-81-37A_B1	Racosa	M	N	1	Mai puțin probabil	Probabil
ABA Mureș	RORW4-1-81-38_B1	Valea Odaii Beteag	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-85_B1	Unirea	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-85-3_B1	Grind si Groapa Feldioara	M	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-87_B1	Ciugud	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-88_B1	Miraslau	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-89_B1	Lopadea	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil

Bazin hidrografic	Cod corp de apă	Nume corp de apă	Stare / Potențial ecologic	Stare chimică	Nr intersecții PT + rezervă PT + POIM	Rezultat evaluare stare ecologică doar PT	Rezultat evaluare stare chimică doar PT
ABA Mureș	RORW4-1-9_B3	Belcina, conf.Cetatea - conf.Mures	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-90_B1	Aiudul de Sus si afluentii	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-92_B1	Garbova	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-94_B1	Geoagiu (Manastirea) si afluentii	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-96_B4	Tarnava Mare, conf.Bradesti - conf.Cris	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-96_B6	Tarnava Mare, conf.Paucea - conf.Vorumloc	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-96_B7	Tarnava Mare, conf.Vorumloc - conf.Mures	B	N	0	Mai puțin probabil	Probabil
ABA Mureș	RORW4-1-96-21_B1A	Scroafa si afluentii	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-96-22_B1	Paraul Carbutarilor	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-96-24_B1	Naghiroc (Daia)	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-96-25_B1	Rogoz	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-96-26_B1	Sapartoc	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-96-28_B1	Valcandorf	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-96-29_B1	Saes	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-96-30_B1	Cris	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-96-31_B1	Valea Morii (Hetiur) si Seleus	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-96-32_B1	Laslea (Roandola)	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-96-33_B1	Valchid si Valea Caselor	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-96-34_B1	Biertan	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-96-36_B1	Atel si Dupus	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-96-38_B1	Buzd	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-96-41_B1	Mosna si Nemsă	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-96-43_B1	Vorumloc (Motis)	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-96-44_B1	Visa si afluentii	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-96-44-4_B1	Valea Rusilor	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil

Bazin hidrografic	Cod corp de apă	Nume corp de apă	Stare / Potențial ecologic	Stare chimică	Nr intersecții PT + rezervă PT + POIM	Rezultat evaluare stare ecologică doar PT	Rezultat evaluare stare chimică doar PT
ABA Mureș	RORW4-1-96-44-6_B1	Paraul Popii	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-96-45_B1	Chesler	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-96-47A_B1	Lodroman	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-96-50_B1	Valea Lunga (Tauni)	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-96-52_B1	Tarnava Mica, izvor - conf.Sovata si afluentii	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-96-52_B2	Tarnava Mica, conf.Sovata - conf.Bagaciu	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-96-52_B3	Tarnava Mica, conf.Bagaciu - conf.Tarnava	B	N	0	Mai puțin probabil	Probabil
ABA Mureș	RORW4-1-96-52-13_B1	Nades	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-96-52-13-1_B1	Podai	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-96-56_B1	Dunarita (Bucerdea) si Soimus	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-97_B1	Galda si afluentii	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-1-99_B2	Ampoi, conf.Valtori - conf.Mures	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Mureș	RORW4-4_B1	ler	M	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	ROLW8-1_B10	Olt - ac.Ionești, Zăvideni, Dragășani, Strejești, Arcești, Slatina, Ipotești, Drăgănești și av Frunzaru	M	B	10	Probabil	Probabil
ABA Olt	ROLW8-1_B7	Olt - am. Ac. Voila, Viștea, Arpaș, Scorei Avrig și aval ac. Racovița	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	ROLW8-1_B9	Olt - am.ac.Robești, Cornet, Gura Lotrului, Turnu, Călimanești, Rm Vâlcea, Răureni, Govora și av. Băbeni	M	B	4	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW14-1-30_B1	Siu - izvoare confluenta Dunare	M	B	3	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1_B2	OLT - aval confluenta Sipos - aval confluenta Cad	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1_B3	OLT -aval confluenta Cad –aval confluenta Mitaci	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1_B4	OLT -aval confluenta Mitaci – aval confluenta Talomir	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1_B5	OLT -aval confluenta Talomir – aval confluenta Raul Negru	M	B	3	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1_B6	OLT -aval confluenta Raul Negru – amonte acumulare Voila	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1_B8	OLT -aval acumulare Racovita -amonte acumulare Robesti	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-100_B1	HOTARUL - izvoare - confluenta Olt	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil

Bazin hidrografic	Cod corp de apă	Nume corp de apă	Stare / Potențial ecologic	Stare chimică	Nr intersecții PT + rezervă PT + POIM	Rezultat evaluare stare ecologică doar PT	Rezultat evaluare stare chimică doar PT
ABA Olt	RORW8-1-101_B1	VISTEA - izvoare - confluenta Olt si afluentul Vistisoara	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-102_B1	CORBUL VISTEI - izvoare - confluenta Olt	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-103_B2	CORBUL UCEI (CORBUL MARE) -av.SC VIROMET- confl.Olt	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-104_B1	UCEA - Ucea si afluentul Ucisoara	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-104A_B1	RACOVITA - izvoare - confluenta Olt	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-105_B1	GARLATEL - izvoare - confluenta Olt	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-106_B1	ARPAS - Arpas si afluentul Arpasel (Arpasul Mic)	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-107_B1	VALEA NEAGRA - izvoare - confluenta Olt	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-109_B1	CARTISOARA - Cartisoara si aflentii Laita, Seaca	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-110_B1	OPAT - izvoare - confluenta Olt	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-112_B1	SCOREI - izvoare - confluenta Olt	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-113_B1	SARATA - izvoare - confluenta Olt	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-114_B1	PORUMBACU - Porumbacu cu aflentii Porumbacel si Liscov	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-116_B1	AVRIG - Avrig si aflentii Jibrea, Moasa	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-120_B3	CIBIN -aval acumulare Gura Raului- amonte confl.Saliste	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-120_B4	CIBIN -amonte confl.Saliste- aval confluenta Valea Lupului	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-120_B5	CIBIN -aval confluenta Valea Lupului - amonte confluenta Olt	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-120-10_B1	CISNADIE - Cisnadie si afluentul Valea Popii	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-120-12_B1	VALEA TOCILELOR - izvoare - confluenta Cibin	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-120-14_B3	SADU -aval acumulare Negovanu- confluenta Cibin	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-120-15_B1	LUNGSOARA - izvoare - confluenta Cibin	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-120-4_B1	SALISTE (VALEA MARE) - Saliste (Valea Mare) si aflentii Valea Drojdiei, Tilisca, Tiliscuta, Sibiel, Orlat	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-120-5_B1	VALEA LUPULUI (MARAJDIA) - Valea Lupului(Marajdia) si afluentul Paraul Moale	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-120-6_B1	RUSCIORI - Ruscioari si aflentii Valea Salcii,Paraul Stramb,Valea Serpuita,Valea Popilor	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-120-9_B1	SEBES - Sebes si afluentul Valea Caselor	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil

Bazin hidrografic	Cod corp de apă	Nume corp de apă	Stare / Potențial ecologic	Stare chimică	Nr intersecții PT + rezervă PT + POIM	Rezultat evaluare stare ecologică doar PT	Rezultat evaluare stare chimică doar PT
ABA Olt	RORW8-1-121_B1	STRAMBA - izvoare - confluenta Olt	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-122_B1	MEGIES - izvoare - confluenta Olt	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-123_B1	RINDIBOU - izvoare - confluenta Olt	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-124_B1	LOTRIOARA - Lotrioara cu afluenții Braneasa, Sfarcaș, Garcu și Paraul Cailor, Mogos	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-125_B1	VAD - Vad și afluentul Iacob	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-126_B1	CURPAN - izvoare - confluenta Olt	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-127_B1	VALEA LUI VLAD - izvoare - confluenta Olt	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-128_B1	URIA - izvoare - confluenta Olt	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-129_B1	VALEA SATULUI - izvoare - confluenta Olt	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-130_B2	BOIA MARE - Boia Mare - aval confluenta Boia Mica - confluenta Olt	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-131_B1	ROBESTI - izvoare - confluenta Olt	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-132_B1	PARAUL SEC - Paraul Sec și afluenții Barbu, Bumbuești	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-133_B1	BAIAS - Biais și afluenții Grebla, Dosul	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-134_B1	CALINEȘTI - izvoare - confluenta Olt	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-135_B1	LOTRU - Lotru - izvoare - amonte acumulare Vidra și afluenții Izvorul Gropii, Pravat	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-135_B5	LOTRU - aval acumulare Bradisor - confluenta Olt	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-135-13_B1A	LATORITA - izvoare - confluenta Lotru și afluenții Latorita de Jos, Turcinu, Rudareasa și Repedeș	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-136_B1	LOTRISOR - izvoare - confluenta Olt	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-137_B1	PAUSA - izvoare - confluenta Olt	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-139_B1	VALEA CALDARARILOR (V.SATULUI) - izvoare - confl.Olt	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-14_B1	RACUL - izvoare - confluenta Olt și afl.Tibre	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-14-2_B3	FRUMOASA - aval acumulare Frumoasa - confluenta Racu	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-140_B1	SALATRUCEL - Salatrucel cu afluenții Valea Sacuienilor, Bradisor și Salatruc	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-141_B1	MUEREASCA - izvoare - confluenta Olt	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-142_B1	ALUNOASA - izvoare - confluenta Olt	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil

Bazin hidrografic	Cod corp de apă	Nume corp de apă	Stare / Potențial ecologic	Stare chimică	Nr intersecții PT + rezervă PT + POIM	Rezultat evaluare stare ecologică doar PT	Rezultat evaluare stare chimică doar PT
ABA Olt	RORW8-1-143_B1	VALEA SATULUI - izvoare - confluenta Olt	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-146_B1	SAMNIC - Samnic si afluentul Samnicel	M	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-148_B1	PARAUL SARAT - izvoare - confluenta Olt	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-149_B1	GOVORA (P.BARSESC)-Govora cu afl.Cacova si Hinta	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-149A_B1	FOCSA (ARSANCA) - izvoare - confluenta Olt	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-150_B1A	BISTRITA - Bistrita si aflentii Gurgui,Costesti, Horezu, Bistricioara	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-150_B1B	BISTRITA - aval confluenta Bistricioara - confluenta Olt	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-150-4_B1	OTASAU - izvoare - confluenta Bistrita	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-151_B2	TOPOLOG - aval confluenta Topologel - confluenta Olt	M	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-151-5_B1	BADISLAVA - izvoare - confluenta Topolog	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-152_B1A	LUNCAVAT - Luncavat si aflentii Paraul Blajului, Paraul Ursanilor, Ramesti si Manastirea	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-152_B1B	LUNCAVAT - aval confluenta Manastirea - confluenta Olt	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-157_B1	NISIPOASA - Nisipoasa si afluentul Guguianca	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-16_B1	NICOLESTI - izvoare - confluenta Olt	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-161_B1	PESCEANA - Pesceana si aflentii Olteanca, Nemoiu, Gusoianca,Burdaesti, Negrapita, Verdea	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-165A_B1	OPORELU - izvoare - aval confluenta Dalga cu aflentii Dalga, Putreda si Bazavan	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-165A-2_B1	MAMU - Mamu si aflentii Silea, Cernisor	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-165A-3_B1	BEICA - Beica si aflentii Baisoara, Balsoara, Garla Mare	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-169_B1	MILCOV (URLATURA) - izvoare - confluenta Olt	S	B	1	Probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-16B_B1	DELNITA - izvoare - confluenta Olt	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-170_B1	OBOGA - izvoare - confluenta Olt	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-171_B1	DARJOV - Darjov si afl.Gota, Valea Parvului,Turia, Chiara, Jid	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-173_B1	OLTET - izv.-av.confl.Taraia si afl.Ungurel, Cornatel, Tariia	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-173_B2	OLTET - aval cfl Taraia - amonte evacuare Bals	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil

Bazin hidrografic	Cod corp de apă	Nume corp de apă	Stare / Potențial ecologic	Stare chimică	Nr intersecții PT + rezervă PT + POIM	Rezultat evaluare stare ecologică doar PT	Rezultat evaluare stare chimică doar PT
ABA Olt	RORW8-1-173_B3	OLTET - amonte evacuare Bals- confluenta Olt	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-173-14_B1	BARLUI (BURLUI, BARLUI) - Barlui si afluentul Gengea	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-173-16_B1	BALTA DASCALULUI - Balta Dascalului si afluentii Oltisor, Voincesti, Vaslui, Jugalia	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-173-9_B1	CERNA - izvoare - amonte confluenta Cernisoara si afluentii Marita, Recea, Stroesti	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-174_B1A	IMINOG - izvoare - aval confluenta Miloveanu si afluentii	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-175_B1	TESLUI - izvoare - confluenta Langa	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-175_B2	TESLUI - confluenta Langa- confluenta Olt si afluenti Scheaua, Vlasca, Potopin	M	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-175-2-1_B1	VALEA VIILOR - izvoare - confluenta Vlasca	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-175-3_B1	BRANCOVEANCA - izvoare - confluenta Teslui	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-175-5_B1A	FRASINET - izvoare - confluenta Teslui si afluentul Valea Lungenilor	B	B	3	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-176_B1	CARACAL (MARIOARA) - izvoare - confluenta Olt	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-177_B1	VLADILA - Vladila si afluentul Redea	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-178_B1	SUHAT - Suhat si afluentul Valea Gradinilor	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-179_B1	CRUSOV - Crusov si afluentul Obarsia	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-20_B1	PUSTNIC - Pustnic si afluentul Sumuleu	B	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-22_B1	FITOD - Fitod si afluentul Valea Finetelor	B	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-28A_B1	FISAG (BANCU, VALEA SATULUI) - izvoare - confluenta Olt	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-28A-2_B1	UZ - izvoare - confluenta Fisag si afluentul Ciucani	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-28A-3_B1	COZMENI (FAGUL MARE) - izvoare - confluenta Fisag	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-30_B1	TUSNAD - izvoare - confluenta Olt	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-33_B1	VALEA ROSIE - izvoare - confluenta Olt	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-34_B1	MICFALAU - izvoare - confluenta Olt	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-35_B1	PARAUL URSILOR - izvoare - confluenta Olt	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-38_B1	CALNIC - izvoare - confluenta Olt	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-39_B1	VALEA CRISULUI - izvoare - confluenta Olt	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil

Bazin hidrografic	Cod corp de apă	Nume corp de apă	Stare / Potențial ecologic	Stare chimică	Nr intersecții PT + rezervă PT + POIM	Rezultat evaluare stare ecologică doar PT	Rezultat evaluare stare chimică doar PT
ABA Olt	RORW8-1-40_B1	ARCUS - izvoare - confluenta Olt	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-41_B1	DEBREN - izvoare - confluenta Olt	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-42_B1	VALEA SAMBREZII - izvoare - confluenta Olt	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-43_B1	ILIENI - izvoare - confluenta Olt	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-44_B1	BACIU - izvoare - confluenta Olt	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-45_B1	RAUL NEGRU - izvoare - aval confluenta Lemnia si afluentii Paraul Mare, Lemnia cu Tisa	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-45_B2	RAUL NEGRU - aval confluenta Lemnia-confluenta Olt	M	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-45-11_B1	MARTINENI - izvoare - confluenta Raul Negru	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-45-14_B1	MARCUSA - Marcusa cu afluentii Lunca si Bortfalau	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-45-16_B1	DALNIC - izvoare - confluenta Raul Negru	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-45-17_B1	PADURENI - izvoare - confluenta Raul Negru	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-45-19A_B1	ANGHELUS - izvoare - confluenta Raul Negru	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-45-22_B3	TARLUNG -aval acumulare Tarlung-confluenta R.Negru si afluentii Garcin cu Ramura Mica, Valea Satului, Zizin, Seaca, Valea Popii, Teliu, Dobarlau	B	B	4	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-45-3_B1	BRETCU - Bretcu cu afluentii Paraul Intortochiat si Martanus	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-45-5_B1	ESTELNIC - Estelnic cu afluentii Valea Scurta si Lutoasa	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-45-6_B1	CAPOLNA - izvoare - confluenta Raul Negru	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-45-8_B1	CASIN - izvoare -confluenta Raul Negru si toti afluentii	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-46_B1	VALEA NEAGRA - izvoare - confluenta Olt	B	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-5_B1A	LUNCA MARE (VARSAIA) - izvoare-confluenta Olt si afluentul Sadocut	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-50_B2	BARSA - amonte localitate Zarnesti-confluenta Olt	M	B	3	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-50-4_B1	TURCU (MOIECIU) - Turcu(Moieciu) si afluentii Stancioiu,Sbarcioara,Simon, Poarta,Tohanita	M	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-50-5_B1	SOHODOL - Sohodol si afluentul Panicel	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-50-6_B1	GHIMBASEL - izvoare - confluenta Canal Timis cu afluentul Paraul Mic si Paraul Cheii, Poiana	M	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil

Bazin hidrografic	Cod corp de apă	Nume corp de apă	Stare / Potențial ecologic	Stare chimică	Nr intersecții PT + rezervă PT + POIM	Rezultat evaluare stare ecologică doar PT	Rezultat evaluare stare chimică doar PT
ABA Olt	RORW8-1-50-6_B2	GHIMBASEL - confluenta Canal Timis - confluenta Barsa si afluentul Timis de la confluenta Canal Timis - varsare Ghimbasel	M	B	3	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-50-6-2_B1	CANALUL TIMIS - derivatie Timis - confluenta Ghimbasel	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-50-6-3_B1	TIMIS - izvoare - confluenta Canalul Timis	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-50-6-4_B1	DURBAV - izvoare - confluenta Ghimbasel	S	B	2	Probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-51_B1	HOMOROD (CIUCAS) - izvoare-amonte acumulare Hamaradia si aflentii Popalnica, Hamaradia, Geamana, Valea Caselor	P	B	2	Probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-51_B3	HOMOROD (CIUCAS) -aval acumulare Hamaradia - confluenta Olt si afluentul Paraul Auriu	M	B	3	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-51-6_B1B	VULCANITA - Nod hidrotehnic - confluenta homorod(Ciucas)	M	B	3	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-51-6-1_B1	CREPES - izvoare - confluenta Vulcanita	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-53_B1	CRIZBAV - izvoare - confluenta Olt	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-54_B1	VALEA CETATII - izvoare - confluenta Olt	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-54A_B1	VALEA SEACA - izvoare - confluenta Olt	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-56_B1	HOTARUL - izvoare - confluenta Olt	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-58_B1	MAIERUS - izvoare - confluenta Olt	S	B	0	Probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-6_B1	BABASA - izvoare- confluenta Olt	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-60_B1	BOZOM (POIANA MARE) - Bozom si afluentul Hotarul	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-61_B1	VALEA LUNGA - izvoare - confluenta Olt	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-63_B1	REMETEA - izvoare - confluenta Olt	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-67A_B1	VALEA CETATII - izvoare - confluenta Olt	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-68_B1	PARAUL SARAT - izvoare - confluenta Olt	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-70_B1	BOGATA - Bogata si afluentul Trestia	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-71_B1	HOMOROD - Homorod cu aflentii Homorodul Carbonești, Homorod Bai, Ghipes	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-71-6_B1	HOMORODUL MIC - izvoare - confluenta Homorod si aflentii	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-71-7_B1	COZD (STEANA) - izvoare - confluenta Homorod	S	B	0	Probabil	Mai puțin probabil

Bazin hidrografic	Cod corp de apă	Nume corp de apă	Stare / Potențial ecologic	Stare chimică	Nr intersecții PT + rezervă PT + POIM	Rezultat evaluare stare ecologică doar PT	Rezultat evaluare stare chimică doar PT
ABA Olt	RORW8-1-71-7-4_B1	FISER - izvoare - confluenta Cozd	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-79_B1	GAVAN - izvoare - confluenta Olt	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-80_B1	SERCAIA (SINCA) - Sercaia(Sinca) si toti afluentii	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-82_B1	URASA - izvoare - confluenta Olt	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-83_B1	MANDRA (VALCEAUA, IAZ) - izvoare - confluenta Olt	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-84_B1	IAZ - izvoare - confluenta Olt	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-85_B1	SEBES - izvoare - confluenta Olt	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-89_B2	RACOVITA - Nod hidrotehnic- confluenta Olt	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-89-1_B1A	BERIVOI - izvoare-confluenta Racovita si afl.Copacioasa	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-90_B1	HUREZ - izvoare - confluenta Olt	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-91_B1	SAVASTRENI (RECEA, DEJANI,VALCIOARA) - izvoare - confluenta Olt	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-93_B1	NETOT - izvoare - confluenta Olt	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-94_B1	DRIDIF - izvoare - confluenta Olt	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-96_B1	BREAZA - Breaza si afluentul Brescioara	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-97_B1	SAMBATA - Sambata si afluentii Lisa si Seaca	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-98_B1	RACOVITA - izvoare - confluenta Olt	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Olt	RORW8-1-99_B1	DRAGUS - izvoare - confluenta Olt	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	ROLW12-1-83-4_B6	Lozova - pepiniera Lozova	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	ROLW13-1-15-32-12_B2	Bahluet - ac. Pd. Iloaiei + lazuri 2013	M	B	3	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	ROLW13-1-15-32-12-7_B2	Valea Oii - iazuri + Ac. Sarca	B	B	4	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW12-1-14_B1	Garla Hutaniilor, Valea Bulgariilor	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW12-1-19_B1	Plesul	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW12-1-20_B1	Turbata	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW12-1-78_B2	Bârlad - conf.Garboveta - conf.Crasna	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil

Bazin hidrografic	Cod corp de apă	Nume corp de apă	Stare / Potențial ecologic	Stare chimică	Nr intersecții PT + rezervă PT + POIM	Rezultat evaluare stare ecologică doar PT	Rezultat evaluare stare chimică doar PT
ABA Prut-Bârlad	RORW12-1-78_B3	Barlada - conf.Crasna - conf.Siret (include si derivatia Munteni - Tecucel)	M	N	1	Mai puțin probabil	Probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW12-1-78-11_B1	Rebricea + Cocora + Rebricea Seaca	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW12-1-78-11-4_B1	Craciunesti	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW12-1-78-14A_B1	Racova izv - am.Puscasi	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW12-1-78-14A_B3	Racova - av.ac.Puscasi	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW12-1-78-14A-4_B1	Talbura	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW12-1-78-14A-6_B1	Harsova	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW12-1-78-16_B1	Vaslui am.ac. + afl.am-	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW12-1-78-16_B3	Vaslui av.ac. + Rac	M	B	3	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW12-1-78-16-10_B1	Munteni	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW12-1-78-16-11_B1	Delea	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW12-1-78-16-9_B1	Feresti + Sarata	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW12-1-78-19_B3	Crasna av.ac. + Lohan	M	B	3	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW12-1-78-21_B1	Ghilahoi	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW12-1-78-22_B1	Idrici	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW12-1-78-23_B1	Chitcani	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW12-1-78-24_B1	Valeni	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW12-1-78-25_B1	Parvesti	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW12-1-78-26_B1	Petrisoara (Chioara, Valcioaia)	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW12-1-78-26A_B1	Banca	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW12-1-78-27_B1	Horoiala + Buda	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW12-1-78-27A_B1	Bujoreni	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW12-1-78-28_B1	Zorleni	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW12-1-78-29_B3	Simila - av.ac.	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil

Bazin hidrografic	Cod corp de apă	Nume corp de apă	Stare / Potențial ecologic	Stare chimică	Nr intersecții PT + rezervă PT + POIM	Rezultat evaluare stare ecologică doar PT	Rezultat evaluare stare chimică doar PT
ABA Prut-Bârlad	RORW12-1-78-31A_B1A	Valea Seaca	S	B	1	Probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW12-1-78-34_B1	Tutova am.Puiesti	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW12-1-78-34_B5	Tutova av.Cb- Vulturilor-confluenta Barlad	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW12-1-78-34-1_B1	Lipova	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW12-1-78-36_B3	Pereschiv av.ac.Pereschiv	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW12-1-78-39_B1	Berheci + Zeletin av.Motoseni	M	N	1	Mai puțin probabil	Probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW12-1-78-40A_B1	Prisaca	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW12-1-78-41_B1	Tecucel + Valea Rea	S	B	1	Probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW12-1-78-42_B3	Corozel av.ac. + Corozelul Sec	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW12-1-81_B1	Calmatui am.ac.	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW12-1-81A_B1	Gerusi Gologan (Geru si afluentii)	S	B	1	Probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW12-1-81A-5_B1	Suhul + afl.+ Barladel + afl.	S	B	1	Probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW12-1-84_B1	Rusca	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW12-1-85_B3	Malina av.ac.Malina	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW12-1-86_B1	Catusa + Faloaia	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW13-1_B4	Prut - sector conf.Solonet - conf.Jijia	B	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW13-1_B5	Prut - sector conf.Jijia - conf.Dunarea	M	N	0	Mai puțin probabil	Probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW13-1-15_B4	Jijia- sector conf.Sitna - conf.Prut	M	N	3	Mai puțin probabil	Probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW13-1-15-18_B1A	Sitna am.ac.Catamarasti	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW13-1-15-18-2_B1	Dolina	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW13-1-15-18-6_B1	Dresleuca + afluentii	B	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW13-1-15-25_B1A	Miletin am.Halceni + afl.	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW13-1-15-32_B3	Bahlui av.Parcovaci - am.Tansa	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW13-1-15-32_B5	Bahlui av.Tansa - conf.Bahluet	M	B	3	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW13-1-15-32_B6	Bahlui - conf.Bahluet - conf.Jijia	M	N	7	Probabil	Probabil

Bazin hidrografic	Cod corp de apă	Nume corp de apă	Stare / Potențial ecologic	Stare chimică	Nr intersecții PT + rezervă PT + POIM	Rezultat evaluare stare ecologică doar PT	Rezultat evaluare stare chimică doar PT
ABA Prut-Bârlad	RORW13-1-15-32-12_B1	Bahluet am.Pd Iloaiei + afl.	M	B	3	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW13-1-15-32-12-7_B1	Valea Oii am iazuri si acumulare	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW13-1-15-32-12A_B1	Totoesti	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW13-1-15-32-13_B1	Hoisesti	B	B	4	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW13-1-15-32-14_B1	Ileana	B	B	3	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW13-1-15-32-15_B3	Voinesti - av.ac.Cucuteni	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW13-1-15-32-17A_B1	Bogonos + Rosior	B	B	3	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW13-1-15-32-18_B1	Lupul	B	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW13-1-15-32-19_B2	Rediu (Fundu Vaii) ac.Rediu + av.	B	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW13-1-15-32-20_B1	Nicolina + afl.	M	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW13-1-15-32-21_B1	Cacaina	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW13-1-15-32-22_B1	Ciric am.ac.Aroneanu	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW13-1-15-32-23_B1	Chirita am.ac.Chirita	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW13-1-15-32-23A_B1	Vamasoaia	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW13-1-15-32-24_B1	Orzeni	M	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW13-1-15-32-4_B1	Buhalnita	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW13-1-15-32-6_B1	Magura	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW13-1-15-32-8_B1	Gurguiata - izv -am.iaz Gurguiata si Strimbul	B	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Prut-Bârlad	RORW13-1-18_B1A	Prutet + Ruginosul + Gura Vaii	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil

Bazin hidrografic	Cod corp de apă	Nume corp de apă	Stare / Potențial ecologic	Stare chimică	Nr intersecții PT + rezervă PT + POIM	Rezultat evaluare stare ecologică doar PT	Rezultat evaluare stare chimică doar PT
ABA Siret	ROA1	Canalul Piatra Neamț - Buhuși	B	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	ROLW12-1_B8	Lac Calimanesti	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	ROLW12-1-53_B3	Lac Izvoru Muntelui	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	ROLW12-1-53_B7	Lac Agreement Bacau	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1_B0	Siret (graniță - lac Rogojești)	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1_B4	Siret (baraj Bucecea - cf Moldova)	M	B	4	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1_B5	Siret (cf Moldova - ac Galbeni)	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1_B9	Siret (baraj Călimănești - cf Dunăre)	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-15_B1	Sălăgeni	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-17_B2	Suceava (Mihoveni)	M	N	1	Mai puțin probabil	Probabil
ABA Siret	RORW12-1-17_B3	Suceava (Tișăuți)	M	N	2	Mai puțin probabil	Probabil
ABA Siret	RORW12-1-17-20_B1	Ruda	B	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-17-24A_B1	Horait	B	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-17-26_B1	Ilișești (Ilișășca) + Bălăceana	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-17-27_B1	Hătruța +Bocancea	B	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-17-28_B1	Pătrăuțeanca	B	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-17-29_B1	Scheia (Scheianu)	B	B	3	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-17-30_B3	Dragomirna (lac Dragomirna - cf Suceava)	B	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-17-30A_B1	Mitoc	M	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-17-30B_B1	Podul Vătafului	M	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-17-32_B1	Salcea	B	B	3	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-18_B1	Șomuzul Mic	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-21_B1	Șomuzul Mare (Vorniceni)	B	B	4	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-21_B3	Șomuzul Mare (Dolhești)	B	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-23_B1	Pârâul lui Pulpa (Budeanu)	B	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil

Bazin hidrografic	Cod corp de apă	Nume corp de apă	Stare / Potențial ecologic	Stare chimică	Nr intersecții PT + rezervă PT + POIM	Rezultat evaluare stare ecologică doar PT	Rezultat evaluare stare chimică doar PT
ABA Siret	RORW12-1-24_B1	Trestioara	B	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-26_B1	Coțeașca + Călugarul	M	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-26A_B1	Ruja + Irmolea + Găstești	B	B	3	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-3_B1	Negostina	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-30_B1	Sohodol	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-31_B1	Hărmănești	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-32_B1	Valea Parului	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-34_B1	Pârâul Țigăncilor + Vătășița + După Fântână	B	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-40_B1	Moldova (izv - cf Sadova)	B	B	6	Mai puțin probabil	Probabil
ABA Siret	RORW12-1-40_B2	Moldova (cf Sadova - cf Suha)	M	B	7	Probabil	Probabil
ABA Siret	RORW12-1-40_B3	Moldova (cf Suha - cf Vier)	M	B	3	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-40_B4	Moldova (cf Vier - cf Siret)	B	N	1	Mai puțin probabil	Probabil
ABA Siret	RORW12-1-40-17_B1	Izvorul Alb	B	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-40-18_B1	Casele	B	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-40-20_B1	Moldovița + afluenți	M	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-40-21_B1	Doabra	B	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-40-23_B1	Beltag	B	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-40-25_B1	Suha (Stulpicani) + Brăteasa (Ostra) + Botuș	M	N	2	Mai puțin probabil	Probabil
ABA Siret	RORW12-1-40-27_B1	Humor	M	B	3	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-40-27A_B1	Bucovăț	B	B	5	Mai puțin probabil	Probabil
ABA Siret	RORW12-1-40-36_B1	Șomuzul Mic	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-40-41_B1	Ozana (Boboiești)	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-40-41-6_B1	Drahura (Cacova)	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-40-43_B1	Boura	B	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-40-44_B1	Valea Seacă	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil

Bazin hidrografic	Cod corp de apă	Nume corp de apă	Stare / Potențial ecologic	Stare chimică	Nr intersecții PT + rezervă PT + POIM	Rezultat evaluare stare ecologică doar PT	Rezultat evaluare stare chimică doar PT
ABA Siret	RORW12-1-40-49_B1	Vier	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-40-50_B1	Ciurlac	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-42_B1	Valea Neagră	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-42-5_B1	Sârbi + afluenți	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-44A_B1	Turbata (Crăciuna)	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-47_B1	Moara + afluenți	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-49_B1	Valea Morii + Herțioana	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-53_B1	Bistrița (izv - cf Neagra)	M	B	11	Probabil	Probabil
ABA Siret	RORW12-1-53_B6	Bistrița (baraj Bâta Doamnei - ac Racova)	B	N	1	Mai puțin probabil	Probabil
ABA Siret	RORW12-1-53-39_B1	Bolătău	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-53-40_B2	Bistricioara (Capu Corbului, Bistricioara)	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-53-40-11_B1	Putna (Tulgheș)	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-53-40-13_B1	Pintic	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-53-40-16_B1	Grintieșul Mic	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-53-57_B1	Cuejdiu (Piatra Neamț)	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-53-57A_B1	Frâsinel	B	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-53-60_B1	Bouleț (Mitocu Bălan) + Cracău	M	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-53-63_B1	Câlneș (Bahna) + Verdele	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-53-64_B1	Poloboc	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-53-66_B1	Romani	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-53-66-2_B1	Dornești	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-53-67_B1	Lețcana	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-53-68_B1	Valea lui Ion (Valea lui Ion)	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-53-70_B1	Racova (Podet)	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil

Bazin hidrografic	Cod corp de apă	Nume corp de apă	Stare / Potențial ecologic	Stare chimică	Nr intersecții PT + rezervă PT + POIM	Rezultat evaluare stare ecologică doar PT	Rezultat evaluare stare chimică doar PT
ABA Siret	RORW12-1-53-71_B1	Valea Rea	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-53-72_B1	Trebes	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-53-72-4_B1	Limpedea	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-55_B1	Bahna	B	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-56_B1	Valea Mare	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-57_B1	Cleja	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-60_B1	Răcăciuni (Mocan)	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-61_B1	Drăgușani + afluenți	B	B	3	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-63_B1	Valea Seaca + Scurta	B	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-66_B1	Fântânele	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-69_B1	Trotuș (izvor - cf Valea Rece)	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-69_B2	Trotuș (cf Valea Rece - cf Urmeniș)	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-69_B3	Trotuș (cf Urmeniș - cf Tazlău)	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-69_B4	Trotuș (cf Tazlău - cf Siret)	B	N	1	Mai puțin probabil	Probabil
ABA Siret	RORW12-1-69-12_B1	Caminca	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-69-14_B1	Sugura	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-69-15_B1	Agăș	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-69-17_B1	Ciobănuș (Ciobănuș)	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-69-20_B1	Urmeniș	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-69-22_B3	Uz - Poiana Uzului - cf Trotuș	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-69-24_B1	Doftena + afluenți	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-69-26_B1	Vâlcele	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-69-28_B1	Galian	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-69-30_B1	Caraclău (Slăvești)	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-69-31_B1	Oituz	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil

Bazin hidrografic	Cod corp de apă	Nume corp de apă	Stare / Potențial ecologic	Stare chimică	Nr intersecții PT + rezervă PT + POIM	Rezultat evaluare stare ecologică doar PT	Rezultat evaluare stare chimică doar PT
ABA Siret	RORW12-1-69-33_B1	Tazlău	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-69-34_B1	Pârâul Mare	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-69-35_B1	Găureana	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-69-36_B1	Gutinas	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-69-37_B1	Bogdana	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-69-37A_B1	Gârbovana	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-69-38_B1	Căiuți	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-69-39_B1	Popeni (Ursoaia)	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-69-40_B1	Bălca	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-73_B1	Zăbrăuț + Zăbrăuțul Mic + Câmpul	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-75_B2	Sușița	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-76_B1	Gârla Morilor	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-79_B1	Putna (Tulnici)	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-79_B2	Putna + Zăbala	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-79_B3	Putna (Colacu, Botârlău, Podu Zamferei, Golești)	B	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-79-12_B1	Tichiriș	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-79-13_B1	Vidra (Purcei)	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-79-15_B1	Șoimul	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-79-19_B1	Râmna (Rășcuța, Jiliște)	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-79-19-5_B1	Oreavu	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-79-19-6_B1	Argintul	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-79-9A_B1	Valea Sării	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-79A_B1	Leica	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-80_B2	Râmnicul Sărat (Tulburea, Nicolești, Măicănești)	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-80-10_B1	Bălan	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil

Bazin hidrografic	Cod corp de apă	Nume corp de apă	Stare / Potențial ecologic	Stare chimică	Nr intersecții PT + rezervă PT + POIM	Rezultat evaluare stare ecologică doar PT	Rezultat evaluare stare chimică doar PT
ABA Siret	RORW12-1-80-9_B1	Coțatcu	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-80-9-1_B1	Cireș	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-80-9-2_B1	Viroaga (izv - Crângul Ursului)	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Siret	RORW12-1-80-9-3_B1	Slimnic	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	ROLW2-2_B1	Acumulare Virsolt	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW1-1-1_B1A	Viseu-izvoare-cf.Ruscova si afluenti	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW1-1-1-15_B1	Marza	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW1-1-1-17_B1	Plaiut	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW1-1-1-5_B1	Cisla si afluenti	P	N	0	Probabil	Probabil
ABA Someș-Tisa	RORW1-1-11_B2	Tur-av.captare Negresti Oas-am.ac.Calinesti	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW1-1-11_B4	Tur-cf.Turt-granita Ro-Hu	M	N	1	Mai puțin probabil	Probabil
ABA Someș-Tisa	RORW1-1-11-2_B1	Valea Rea si afluenti	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW1-1-11-3_B2	Talna-cf.Racsa-cf.Tur	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW1-1-11-3-5_B1	Valea Muntelui	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW1-1-11-5_B1	Racta si afluenti	S	B	0	Probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW1-1-11-6_B1	Egherul Mare	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW1-1-11-6-1_B1	Sar	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW1-1-2_B1	Iza-izvoare-cf.Valea Morii si afluenti	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW1-1-2_B2	Iza-cf.Valea Morii-cf.Tisa	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW1-1-2-17_B1	Rona si afluenti	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW1-1-3_B1	Valea Iepii	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW1-1-4_B1	Sarasau	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW1-1-5_B1	Bic	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW1-1-6_B1	Sapinta si afluenti	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW1-1-7_B1	Saros	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil

Bazin hidrografic	Cod corp de apă	Nume corp de apă	Stare / Potențial ecologic	Stare chimică	Nr intersecții PT + rezervă PT + POIM	Rezultat evaluare stare ecologică doar PT	Rezultat evaluare stare chimică doar PT
ABA Someș-Tisa	RORW1-1-8_B1	Baia	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW1-1-9_B1	Valea lui Francisc	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1_B1	Somesul Mare-izvoare-cf.Feldrisel si afluenti	B	B	3	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1_B2	Somesul Mare-cf.Feldrisel-cf.Sieu	M	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1_B3	Somesul Mare-cf.Sieu-Dej	M	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1_B4	Somes-Dej-cf.Apa Sarata	M	N	3	Mai puțin probabil	Probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1_B5	Somes-cf.Apa Sarata-cf.Lapus	M	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1_B5A	Canal Culciu-Livada	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1_B6	Somes-cf.Lapus-cf.Homorodu Nou	B	N	1	Mai puțin probabil	Probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1_B7	Somes-cf.Homorodu Nou-granita cu Ungaria	M	N	0	Mai puțin probabil	Probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-10_B1	Ilva si afluenti fara Lesu	M	B	12	Probabil	Probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-10-7_B1	Lesu si afluenti	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-13_B1	Valea lui Dan	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-15_B1	Rebra si afluenti	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-16_B1	Gersa	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-18_B1	Salauta si afluenti	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-19_B1	Runc	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-20_B1	Tibles si afluenti	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-21_B1	Intre Hotare	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-22_B1	Bratosa si afluenti	B	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-23_B1	Ritura	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-24_B1	Sieu-izvoare-cf.Budac si afluenti	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-24_B2	Sieu-cf.Budac-cf.Somesul Mare	M	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-24-4_B3	Bistrita-av.ev.derivatie Colibita CHE-cf.Tanase si afluenti	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-24-4_B4	Bistrita-cf.Tanase-cf.Sieu	B	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil

Bazin hidrografic	Cod corp de apă	Nume corp de apă	Stare / Potențial ecologic	Stare chimică	Nr intersecții PT + rezervă PT + POIM	Rezultat evaluare stare ecologică doar PT	Rezultat evaluare stare chimică doar PT
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-24-4-12_B1	Slatinita	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-24-4-13_B1	Ghinda	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-24-4-8_B1	Muncel si afluenti	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-24-5_B1	Magherus	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-24-6_B1	Dipsa si afluenti	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-24-7_B1	Breteia	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-24-8_B1	Rosua si afluenti	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-24-8-1_B1	Valea Aurului	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-24-9_B1	Agris	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-25_B1	Meles si afluenti	M	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-25-3_B1	Sarata	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-27_B2	Ilisua-cf.Valea Lunga-cf.Somes Mare si afluenti	S	B	2	Probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-28_B1	Valea Mare si afluenti	B	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-29_B1	Lelesti	B	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-31_B3	Somesul Mic-av.ac.Gilau-cf.Nadas	M	B	3	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-31_B3B	Canalul Morii Cluj-Napoca	M	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-31_B4	Somesul Mic-cf.Nadas-cf.Somes Mare	M	N	8	Probabil	Probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-31-11_B1	Fenes si afluenti	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-31-13_B1	Girbau	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-31-14_B1	Nadas si afluenti	M	B	4	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-31-14-2_B1	Inuc	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-31-14-5-1_B1	Topa Mica	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-31-14-5-3_B1	Sardu	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-31-16_B1	Becas	M	B	4	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-31-16-1_B1	Muratori	B	B	3	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil

Bazin hidrografic	Cod corp de apă	Nume corp de apă	Stare / Potențial ecologic	Stare chimică	Nr intersecții PT + rezervă PT + POIM	Rezultat evaluare stare ecologică doar PT	Rezultat evaluare stare chimică doar PT
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-31-17_B1	Zapodie	S	N	3	Probabil	Probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-31-19_B1	Maraloiu	S	B	4	Probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-31-20_B2	Feiurdeni-aval ac.Cimpenesti-cf.Somes Mic	B	B	3	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-31-22_B1	Borsa si afluenti	M	B	3	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-31-24_B1	Lonea si afluenti	M	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-31-25_B1	Lujerdiu si afluenti	M	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-31-26_B1	Valea Marului si afluenti	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-31-27_B1	Orman	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-31-28_B3	Fizes-av.ac.Taga Mare-cf.Somes Mic si afluenti	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-31-30_B1	Nima	M	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-31-32_B1	Piriul Ocnei si afluenti	B	B	3	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-34_B1	Salatruc si afluenti	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-36_B1	Poiana si afluenti	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-37_B1	Vitroape	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-40_B1	Ileanda	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-41_B1	Saca	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-42_B1	Cormenis	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-43_B1	Purcaret	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-44_B1	Lozna	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-45_B1	Valea Hraii	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-46_B1	Solona	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-47_B1	Briglez si afluenti	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-48_B1A	Almas si afluenti	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-48-10_B1	Sincraiu Almasului	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-49_B1	Agrij si afluenti	M	B	3	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil

Bazin hidrografic	Cod corp de apă	Nume corp de apă	Stare / Potențial ecologic	Stare chimică	Nr intersecții PT + rezervă PT + POIM	Rezultat evaluare stare ecologică doar PT	Rezultat evaluare stare chimică doar PT
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-49-3_B1	Rastolt	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-5_B1	Piriul Bailor cu afluentul Piriul Rosu	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-50_B1	Apa Sarata si afluenti	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-51_B1	Soimus	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-52A_B1	Vadurele	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-57_B1	Horoat	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-59_B1	Iadara si afluenti	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-63_B1	Rachitisa	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-64_B1	Barsau si afluenti	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-66_B3	Lapus-cf.Cavnic-cf.Somes	B	N	1	Mai puțin probabil	Probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-66-18_B1	Craica	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-66-19_B1	Sasar	M	N	0	Mai puțin probabil	Probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-66-19-3_B1	Borcut	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-66-20_B1	Baita si afluenti	M	N	1	Mai puțin probabil	Probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-67_B1	Nistru	M	N	1	Mai puțin probabil	Probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-68_B1	Cicirlau	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-70_B1	Ilba	P	N	0	Probabil	Probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-71_B1	Rodina si afluenti	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-72_B1	Bicau	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-73_B1	Seinel	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-75A_B1	Homorodul Nou si afluenti	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-77_B1	Homorodul Vechi	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-1-77-4_B1	Balcaia	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-2_B1	Crasna-izvoare-am.ac.Virsolt si afluenti	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-2_B2A	Crasna-av.ac.Varsolt-polder Moftin	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil

Bazin hidrografic	Cod corp de apă	Nume corp de apă	Stare / Potențial ecologic	Stare chimică	Nr intersecții PT + rezervă PT + POIM	Rezultat evaluare stare ecologică doar PT	Rezultat evaluare stare chimică doar PT
ABA Someș-Tisa	RORW2-2_B2B	Crasna-polder Moftin-granita Ungaria	S	B	0	Probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-2-17_B1	Zalau	S	B	2	Probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-2-17-1_B1	Valea Mitei	B	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-2-17-2_B1	Panic	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-2-18_B1	Zanicel	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-2-23_B1	Maria	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-2-27_B1	Valea Neagra si afluenti	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-2-7_B1	Mortauta si afluenti	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-2-8_B1	Catricsi	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
ABA Someș-Tisa	RORW2-2-9_B1	Colitca	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
Administratia Bazinala de Apa Jiu	RORW14-1-22_B153	Jidostita - izvor - cf.Dunarea	B	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
Administratia Bazinala de Apa Jiu	RORW14-1-23_B155	Topolnita - loc.Izvorul Barzii - cf.Dunare si afl. Plesuva	S	B	2	Probabil	Mai puțin probabil
Administratia Bazinala de Apa Jiu	RORW14-1-23-7_B156	Crihala - izvor - cf.Topolnita	S	B	1	Probabil	Mai puțin probabil
Administratia Bazinala de Apa Jiu	RORW14-1-23A_B157	Baran - izvor - cf.Dunarea	B	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
Administratia Bazinala de Apa Jiu	RORW14-1-24_B158	Blahnita (Rogova) - izvor - cf.Dunarea	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
Administratia Bazinala de Apa Jiu	RORW14-1-25_B165	Drincea 1 - loc.Cujmir - cf.Dunarea	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
Administratia Bazinala de Apa Jiu	RORW14-1-26_B166	Balasan - izvor- aval loc.Bailesti	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
Administratia Bazinala de Apa Jiu	RORW14-1-27_B169_1	Desnatui -izvor - Ac.Fantanele si afl.Olteanca Garbov Burduhosu Cetatuia Putinei	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
Administratia Bazinala de Apa Jiu	RORW14-1-27_B169_2	Ciutura - izvor - ac.Fantanele	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
Administratia Bazinala de Apa Jiu	RORW14-1-27_B172	Desnatui -Ac.Fantanele - Ac.Bistret	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
Administratia Bazinala de Apa Jiu	RORW14-1-27-4_B171_1A	Terpezita- izvor - Ac.Fantanele si afl.Balacasanca Varvor Gabru	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil

Bazin hidrografic	Cod corp de apă	Nume corp de apă	Stare / Potențial ecologic	Stare chimică	Nr intersecții PT + rezervă PT + POIM	Rezultat evaluare stare ecologică doar PT	Rezultat evaluare stare chimică doar PT
Administrația Bazinală de Apa Jiu	RORW14-1-27-9_B182	Baboia (Eruga) -Ac.Caraula - cf.Desnatui si afl. Cioroiasi	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
Administrația Bazinală de Apa Jiu	RORW7-1_B121	Jiu Acum.Isalnita- Bratovoiesti	B	N	1	Mai puțin probabil	Probabil
Administrația Bazinală de Apa Jiu	RORW7-1_B14	Jiu confl.Jiu de Est-Acum.Vadeni	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
Administrația Bazinală de Apa Jiu	RORW7-1_B28	Jiu Tg.Jiu-Rovinari	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
Administrația Bazinală de Apa Jiu	RORW7-1_B4	JIU DE VEST - loc.Paroseni-confl.Jiul de Est	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
Administrația Bazinală de Apa Jiu	RORW7-1_B51	Jiu Rovinari-Ac.Turceni	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
Administrația Bazinală de Apa Jiu	RORW7-1_B57	Jiu Acum.Turceni-Acum.Isalnita	B	N	2	Mai puțin probabil	Probabil
Administrația Bazinală de Apa Jiu	RORW7-1-15_B10	Jiul de Est - loc.Petrila - cf.Jiu	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
Administrația Bazinală de Apa Jiu	RORW7-1-15-8_B12	Banita- izvor - cf.Jiu de Est si afl.Jigureasa Jupaneasa Galbena Valea Rosie	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
Administrația Bazinală de Apa Jiu	RORW7-1-15-9_B13	Maleia - izvor - cf.Jiu de Est	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
Administrația Bazinală de Apa Jiu	RORW7-1-16_B15	Izvor - izvor - cf.Jiu	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
Administrația Bazinală de Apa Jiu	RORW7-1-17_B16	Polatistea - izvor - cf.Jiu si afl.Surpata	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
Administrația Bazinală de Apa Jiu	RORW7-1-20_B20	Sadu -av.confl.Sadu lui San- cf. Jiu	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
Administrația Bazinală de Apa Jiu	RORW7-1-22_B22	Tetila (Lazaresti) - izvor - cf.Jiu	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
Administrația Bazinală de Apa Jiu	RORW7-1-25_B25	Iazul Topilelor - izvor - cf.Jiu	S	B	0	Probabil	Mai puțin probabil
Administrația Bazinală de Apa Jiu	RORW7-1-25B_B30A	Susita I - loc.Vaidei - cf.Jiu si afl. Iaz	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
Administrația Bazinală de Apa Jiu	RORW7-1-26_B34	Amaradia- izvor - cf.Jiu si afl.Grui Inoasa Holdun Gornac Zlast Budieni Sasa	M	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
Administrația Bazinală de Apa Jiu	RORW7-1-31_B37	Tismana - Ac.Tismana Aval- cf.Jiu	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil

Bazin hidrografic	Cod corp de apă	Nume corp de apă	Stare / Potențial ecologic	Stare chimică	Nr intersecții PT + rezervă PT + POIM	Rezultat evaluare stare ecologică doar PT	Rezultat evaluare stare chimică doar PT
Administrația Bazinală de Apa Jiu	RORW7-1-31-6_B42	Calnic II - izvor - cf.Tismana	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
Administrația Bazinală de Apa Jiu	RORW7-1-31-6B_B48_1	Bistrita - confl.Bistricioara - confl.Tismana si afl. Ogasul Hobitei	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
Administrația Bazinală de Apa Jiu	RORW7-1-31-7_B49_2	Jales am.cfl.Runc- cfl. Tismana si afl. Runc	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
Administrația Bazinală de Apa Jiu	RORW7-1-32_B53	Cioiana - izvor - cf.Jiu si afl.Bratuia	S	B	1	Probabil	Mai puțin probabil
Administrația Bazinală de Apa Jiu	RORW7-1-33_B58_C	Jilt - izvor - cf. Jiu si afl. Valea lui Voicu, Jiltul Slivilesti, Cojmanesti, Tehomir, Jiltul Mic, Valea Racilor, Borascu	S	B	0	Probabil	Mai puțin probabil
Administrația Bazinală de Apa Jiu	RORW7-1-33A_B59	Ceplea - izvor - cf.Jiu	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
Administrația Bazinală de Apa Jiu	RORW7-1-34_B63	Gilort-am.cf.Gilortelu Mare - cf.Blahnita	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
Administrația Bazinală de Apa Jiu	RORW7-1-34_B75	Gilort - cf.Blahnita - cf.Jiu	S	B	1	Probabil	Mai puțin probabil
Administrația Bazinală de Apa Jiu	RORW7-1-34-17_B84	Valea Iepii - izvor - cf.Gilort	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
Administrația Bazinală de Apa Jiu	RORW7-1-34-5_B66	Paraul Galben (Baia) -izvor -cf.Gilort si afl.Rudi Muset	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
Administrația Bazinală de Apa Jiu	RORW7-1-34-6_B67A	Ciocadia - izvor - cf.Gilort si afl.Ghia Aninis Ciocazeaua Radosului	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
Administrația Bazinală de Apa Jiu	RORW7-1-34-9_B71	Blahnita - izvor - cf.Gilort si afl.Turbati	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
Administrația Bazinală de Apa Jiu	RORW7-1-34-9-3_B74	Taratel - izvor - cf.Blahnita	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
Administrația Bazinală de Apa Jiu	RORW7-1-36_B100	Motru-confl.Jirov conf.Jiu	B	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
Administrația Bazinală de Apa Jiu	RORW7-1-36_B93	Motru - cf.Lupoiaia (Am.loc. Motru) - cf. Jirov	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
Administrația Bazinală de Apa Jiu	RORW7-1-36-11_B104A	Husnita - cf.Zegaia - cf.Motru si afl. Garnita si Pesteana II	M	B	8	Probabil	Probabil
Administrația Bazinală de Apa Jiu	RORW7-1-36-12_B109	Slatinic - izvor - cf.Motru	B	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
Administrația Bazinală de Apa Jiu	RORW7-1-36-14_B112	Stangaceaua - izvor - cf.Motru	B	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil

Bazin hidrografic	Cod corp de apă	Nume corp de apă	Stare / Potențial ecologic	Stare chimică	Nr intersecții PT + rezervă PT + POIM	Rezultat evaluare stare ecologică doar PT	Rezultat evaluare stare chimică doar PT
Administrația Bazinală de Apa Jiu	RORW7-1-36-6_B95	Plostina I - izvor - cf.Motru	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
Administrația Bazinală de Apa Jiu	RORW7-1-36-7_B96	Pesteana I - izvor - cf.Motru si afl.Cainiceni Gardoia Valea Scroafei	S	B	0	Probabil	Mai puțin probabil
Administrația Bazinală de Apa Jiu	RORW7-1-36-8_B98	Cosustea - izvor- cf.Garbovat si afl.Valea Verde Valea Gainii Cosustea Mica Valea Rea II	M	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
Administrația Bazinală de Apa Jiu	RORW7-1-36A_B113	Fratostita - izvor - cf.Jiu	B	B	3	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
Administrația Bazinală de Apa Jiu	RORW7-1-37_B115	Carnesti - izvor - cf.Jiu	B	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
Administrația Bazinală de Apa Jiu	RORW7-1-39_B117	Racari - izvor - cf.Jiu	B	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
Administrația Bazinală de Apa Jiu	RORW7-1-41_B119	Bradesti- izv.-cf.Jiu	B	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
Administrația Bazinală de Apa Jiu	RORW7-1-42_B126	Amaradia II - cf.Plostina - cf.Jiu	M	B	2	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
Administrația Bazinală de Apa Jiu	RORW7-1-42-16_B129	Valea Sarpelui - izvor -cf.Amaradia II	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
Administrația Bazinală de Apa Jiu	RORW7-1-43_B130A	Raznic (Obedeanca) - confl.Meretel - cf.Jiu si afl. Meretel Brabova Urdinuta Rachita Plesoi si Breasta	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
Administrația Bazinală de Apa Jiu	RORW7-1-44_B138	Tejac - izvor - cf.Jiu	B	B	0	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
Administrația Bazinală de Apa Jiu	RORW7-1-44B_B140	Prodila - izvor - cf.Jiu	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
Administrația Bazinală de Apa Jiu	RORW7-1-47A_B145	Valea Bisericii - izvor - cf.Jiu	B	B	1	Mai puțin probabil	Mai puțin probabil
Administrația Bazinală de Apa Jiu	RORW14-1_B3	Dunarea Portile de Fier 2-Chiciu	M	N	1	Mai puțin probabil	Probabil

Legendă: B – Bun/ă; M – moderat/ă; S – Slabă; N – nu atinge starea chimică bună. Căsuțele lăsate libere – corpurile de apă nu au fost evaluate.