

UNIUNEA EUROPEANĂ



Proiect finanțat prin Phare



Ministerul Mediului și Dezvoltării Durabile

PHARE 2004/016-772.03.03/02.01

Întărirea capacității instituționale pentru
implementarea și punerea în aplicare a Directivei
SEA și a Directivei de Raportare

Rezultatul Proiectului 1.12 - Ghid SEA pentru
planuri și programe în domeniul transporturilor

18 octombrie 2007

Ministerul Mediului și Dezvoltării Durabile

Ghid SEA pentru planuri și programe în domeniul transporturilor

18 octombrie 2007

Ref. PHARE 2004/016-772.03.03/02.01

Versiunea 1

Data 18-10-2007

Autori: Dr. Ralf Aschemann, Dr. Thomas B. Fischer, Liliana Mara

Verificat: Wim Van Breusegem

Aprobat: Wim Van Breusegem, Șef de proiect

Rambøll Danmark A/S

Teknikerbyen 31

DK-2830 Virum

Danmark

Phone +45 4598 6000

www.ramboll.dk

Anexe

Anexa 1: Bibliografie (inclusiv referințele utilizate în ghidul pentru sectorul transporturi)

Anexa 2: Ghid privind prima versiune a P/P pentru transporturi

Anexa 3: Sistemul de planificare a transporturilor în România

Lista abrevierilor

AC	Autoritatea competentă pentru protecția mediului (autoritatea competentă pentru SEA)
EM:	Evaluare de mediu
CE	Comisia Europeană
EIM	Evaluarea impactului asupra mediului
OCM	Obiectivele de calitate a mediului
RM	Raportul de mediu
UE	Uniunea Europeană
HG	Hotărâre de Guvern
PGT	Planul General de Transporturi
PUG	Planul Urbanistic General
AL 21	Agenda Locală 21
APM	Agenție pentru Protecția Mediului (la nivel de județ)
PLT	Plan Local de Transporturi
MDLPL	Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Locuințelor
MT	Ministerul Transporturilor
MMDD	Ministerul Mediului și Dezvoltării Durabile
OM	Ordin de Ministru
PND	Planul Național de Dezvoltare
GNM	Garda Națională de Mediu
ANPM	Agenția Națională pentru Protecția Mediului
ONG	Organizație Neguvernamentală
p.	pagina
PATJ	Planul de Amenajare a Teritoriului Județean
IP	Implicarea publicului
PATN	Planul de Amenajare a Teritoriului Național
P/P	plan și/sau program
P/P-uri	planuri și/sau programe
P/P/P	politică, plan și/sau program
ARPM	Agenția Regională pentru Protecția Mediului
POR	Program Operațional Regional
SEA	Evaluarea de mediu pentru planuri și programe (Evaluarea strategică de mediu)
CSC	Comitet Special Constituit pentru etapa de încadrare
POST	Program Operațional Sectorial în Transporturi
TAG	Transport Analysis Guidance [Ghid de analiză a transporturilor](TAG), Marea Britanie
TEN-T	Transeuropean Network [Rețeaua Europeană] - Transport
GL	Grup de Lucru

0. Introducere la ghidul de față

0.1 Prezentul document

Acest Ghid a fost elaborat în cadrul Proiectului PHARE 2004/016-772.03.03/02.01 "*Întărirea capacității instituționale pentru implementarea și punerea în aplicare a Directivei SEA și a Directivei de Raportare*"(numit în continuare: Proiectul)

Evaluarea strategică de mediu – SEA – este un termen folosit pentru a descrie procesul de evaluare a mediului pentru politici, planuri și programe (P/P/P).

Deși pentru ca SEA să aibă o eficacitate generală este crucială includerea tuturor nivelurilor de decizie, atât Directiva CE 2001/42/CE privind evaluarea efectelor anumitor P/P asupra mediului (în continuare: Directiva SEA) cât și HG 1076/2004, care transpune directiva în legislația română nu se ocupă deocamdata decât de planuri și programe (în continuare: P/P).

În cadrul aceluiași proiect PHARE a fost întocmit un ghid general și ghiduri specifice de sector pentru alte trei sectoare, respectiv zone industriale, amenajarea teritoriului și energie.

Ghidul generic SEA oferă instrucțiuni generale și nu de detaliu, care sunt flexibile și care pot fi aplicate tuturor P/P care ar necesita aplicarea procedurii SEA din România. Ghidul generic SEA este destinat cititorilor nefamiliarizați cu SEA, în timp ce ghidurile SEA de sector au un caracter mai operațional și se axează pe probleme specifice fiecărui sector.

0.2 Abordarea întocmirii prezentului ghid

Ghidul are la bază experiența și buna practică internațională identificată din consultarea literaturii de specialitate și așa cum este înțeleasă de către experții internaționali și români în domeniul SEA și transporturi care au contribuit la realizarea acestui ghid.

Ghidul privind SEA pentru planurile și programele din sectorul transporturi se axează mai ales pe transportul rutier. Însă au fost avute în vedere și alte moduri de transport (căi ferate, trafic aerian) atunci când s-a considerat necesar și util.

Prezentul ghid este un document viu și este de așteptat ca MMDD să îl modifice în continuare în anii următori, pe baza experienței acumulate și a practicii de aplicare a SEA în România.

0.3 Scopul prezentului ghid

Scopul pe care și-l propune acest ghid este acela de a veni în sprijinul factorilor implicați în procesul SEA pentru planuri și programe (P/P) din domeniul transporturilor din România prin

- descrierea rolurilor și responsabilităților acestora în raport cu SEA, și
- explicarea modului în care se desfășoară SEA pentru P/P din domeniul transporturilor.

Ghidul își propune mai ales să sprijine autoritățile competente pentru protecția mediului și pe inițiatorii de planuri și programe care ar putea fi supuse procesului SEA. Însă ghidul poate fi util și altor factori, în special experților atestați în domeniul SEA, profesioniștilor și ONG-urilor de mediu.

Ghidul conține recomandări care au la bază buna practică și care nu reprezintă obligații legale.

0.4 **Mod de utilizare a prezentului ghid**

Ghidul vine în sprijinul grupurilor sus-menționate care se ocupă de efectuarea SEA în cazul P/P din transporturi. Pentru ca acest ghid să fie cât mai ușor de citit și de utilizat, au fost incluse cât mai multe exemple, studii de caz, casete de text, tabele și figuri.

Cititorii care doresc o analiză mai detaliată a aspectelor generale ale SEA aplicabile tuturor sectoarelor, vor trebui să citească acest ghid împreună cu Ghidul generic SEA.

0.5 **Structura ghidului**

Ghidul urmărește etapele procesului SEA și are următoarea structură: În Capitolul 1 este discutat sistemul de planificare în sectorul transporturi în România (inclusiv Anexa 3), Capitolele 2,3 și 4 tratează SEA în general, legislația SEA la nivel european și în România și procesul SEA. Ori de câte ori a fost posibil, au fost adăugate informații legate de transporturi.

În capitolele 5 la 12 sunt discutate mai detaliat fazele procesului SEA. Cele opt faze (încadrare, evaluarea mediului, întocmirea și analiza calității raportului de mediu, implicarea publicului, consultări transfrontiera, luarea deciziei și monitorizare) sunt descrise pe scurt atât în linii generale – pentru că mai multe amănunte pot fi găsite în Ghidul generic SEA – cât și în mod specific pentru P/P din transporturi, ori de câte ori s-a considerat că este necesar și oportun.

1. Sistemul de planificare în sectorul transporturi în România

Înainte de a aborda aspectele referitoare la SEA, sunt prezentate câteva observații de bază referitoare la sistemul de planificare în sectorul transporturi în România.

Sectorul transporturi este foarte complex, deoarece cuprinde:

- diferite moduri de transport (drumuri, căi ferate, căi navigabile și aeriene),
- obiective de transport (aducerea persoanelor și/sau mărfurilor din punctul A în punctul B, transport public și privat),
- infrastructura completă de transport (de ex. drumuri, rețele de căi ferate și tramvai, poduri, tuneluri, stații de alimentare, porturi, aeroporturi),
- diferite niveluri geografice (național, județean, local),
- și foarte mulți actori (autorități și agenții, grupuri de interese, firme, ONG-uri, etc.)

Formele de impact din sectorul transporturi sunt și ele complexe, din perspectivă economică, socială și a mediului.

În Anexa 3 este prezentat mai detaliat sistemul de planificare în transporturi din România.

2. Evaluarea de mediu pentru planuri și programe (strategică)

2.1 Capitolul de față

În acest capitol se face o prezentare generală a evaluării de mediu pentru planuri și programe (SEA), cu descrierea modurilor în care aceasta diferă de evaluarea impactului asupra mediului pentru proiecte (EIM).

2.2 Ce este evaluarea mediului?

Evaluarea mediului (EM) este un proces care caută să asigure luarea în considerare a impactului asupra mediului în elaborarea propunerilor de dezvoltare la nivel de politica, plan, program sau proiect înainte de luarea deciziei finale în legătura cu promovarea acestora.

Ca atare, evaluarea mediului este un instrument pentru factorii de decizie, care îi ajută să pregătească și să adopte decizii durabile, respectiv decizii prin care se reduc la minim formele negative de impact asupra mediului și se pun în valoare aspectele pozitive. Evaluarea mediului este astfel, în esență, o parte integrantă a procesului de luare a deciziilor cu privire la promovarea unei politici, unui plan, unui program sau unui proiect.

2.3 Politici, planuri programe și proiecte

Un P/P este întocmit de cele mai multe ori de autoritățile publice sau pentru uzul acestora. Luarea deciziilor publice se organizează în mod normal în mod ierarhic și constă din patru niveluri decizionale, v. Tabelul 2.1.

Tabelul 2,1: Descrierea celor patru niveluri de luare a deciziei în domeniul public

Decizie	Descriere
Politici	Politicile se află în vârful ierarhiei și dau direcția generală pe care un guvern sau o instituție o urmează sau intenționează să o urmeze în vederea realizării obiectivelor sale pe termen lung.
Plan	Document orientat spre viitor, adeseori conținând priorități, opțiuni și măsuri coordonate, prin care o politică este dezvoltată și implementată
Program	Calendar coerent, organizat de angajamente, propuneri sau activități prin care sunt implementate politicile sau planurile.
Proiecte	În ultimă instanță, planurile și programele sunt puse în practică prin proiecte concrete, detaliate.

Cele patru niveluri ale luării deciziilor publice din sectorul transporturi și o descriere generală a fiecăruia sunt prezentate în Tabelul 2.2.

Tabelul 2.2: Descrierea celor patru niveluri de luare a deciziei în domeniul public în sectorul transporturi

Decizie	Descriere
Politici	Toate opțiunile posibile care ar putea contribui la atingerea obiectivelor și țințelor generale din sectorul transporturi
Plan	Document ce conține alternative privind infrastructura națională sau regională de transport care conduc la elaborarea unor proiecte de transport specifice sau alternative de transport în cadrul coridoarelor
Program	Document în care sunt identificate proiectele prioritare privind transporturile (de ex. drumuri, poduri, noi linii de autobuz, tuneluri, căi ferate etc.)
Proiect	Conceptul detaliat al proiectelor de transport

O altă descriere a sistemului ierarhizat de decizie în cadrul sectorului transporturi împreună cu descrierea aspectelor necesar de avut în vedere este prezentată în Tabelul 2.3.

Tabelul 2.3: Nivelurile de luare a deciziilor în transporturi și aspectele necesar de analizat corespunzătoare fiecăruia

Nivel de decizie	Probleme de analizat
Politici	<ul style="list-style-type: none"> - analiza situației actuale - lista obiectivelor și țințelor economice, sociale și de mediu existente și adaptarea acestora la transporturi - identificarea diferitelor scenarii de dezvoltare (de ex. economică și spațială) - identificarea diferitelor opțiuni politice care pot contribui la realizarea obiectivelor și țințelor - evaluarea opțiunilor în lumina scenariilor, indicând compromisurile necesare în vederea atingerii obiectivelor și țințelor, evaluarea politicii - monitorizarea evoluțiilor reale - ajustarea permanentă a politicilor - corelare cu amenajarea teritoriului și transporturile inter-modale
<p>Rețea</p> <p>Plan</p>	<ul style="list-style-type: none"> - analiza situației actuale - identificarea opțiunilor de dezvoltare – inter-modale – conform necesităților identificate prin politici în cadrul rețelelor - evaluarea formelor de impact asupra diferitelor opțiuni de realizare a obiectivelor și țințelor, evaluarea rețelei; indicarea compromisurilor posibile - feedback pentru politici - monitorizarea evoluțiilor reale - ajustarea permanentă a planurilor privind rețeaua
Coridor	<ul style="list-style-type: none"> - analiza situației actuale - impactul potențial al opțiunilor preferabile, posibil uni-modal (numai dacă alternativele multi-modale sunt analizate atât la nivelul politic cât și al rețelei), evaluarea coridorului - monitorizarea evoluțiilor reale - feedback pentru politici și rețele
Program	<ul style="list-style-type: none"> - analiza situației actuale - identificarea proiectelor prioritare cu ajutorul analizei multi-criteriale sau analizei cost-beneficiu, evaluarea programului

	<ul style="list-style-type: none"> - monitorizarea evoluțiilor reale - ajustarea permanentă a programelor - feedback pentru nivelurile superioare
Proiect	<ul style="list-style-type: none"> - analiza situației actuale - optimizarea conceptului de proiect din punct de vedere al obiectivelor și țintelor (evaluarea proiectului) - monitorizarea evoluțiilor reale - feedback pentru nivelurile superioare

Politicile, planurile și programele mai sunt cunoscute și ca „cei trei P”. Acești trei P reflectă o perspectivă mai largă decât proiectele, astfel încât să se asigure un cadru general, și un nivel de detaliere mai scăzut.

Scara P/P/P – din punct de vedere al diversității de activități sau a ariei geografice la care se aplică – este, prin natura sa, mai mare decât în cazul proiectelor, care adoptă o perspectivă mai îngustă, sunt mult mai detaliate și cu impact localizat.

Nici Directiva SEA a CE și nici HG 1076/2004 nu definesc termenii de „plan” și „program”. Acești doi termeni nu sunt sinonimi și au sensuri diferite care însă se suprapun pe alocuri. Noțiunile de „plan” sau „program” trebuie înțelese ca afirmații care trec dincolo de aspirații și stabilesc cursul acțiunilor ce se vor urmate.

Prezentul ghid se ocupă de planuri și programe, având în vedere că nici politicile și nici proiectele nu se află sub incidența HG 1076/2004.

2.4 Diferențele dintre SEA și EIM

SEA aplicată la nivelul politicilor (inclusiv propuneri legislative) adoptă probabil un format diferit față de EIM la nivel de proiect. În schimb între EIM pentru proiecte și SEA pentru planuri/programe există numeroase similitudini, mai ales în ceea ce privește procedura. Având însă în vedere natura diferită și accentul care se pune diferit în P/P față de proiecte, există și diferențe notabile între evaluările de mediu asociate acestora, respectiv SEA pentru P/P și EIM pentru proiecte. Aceste diferențe sunt prezentate în tabelul 2.4.

Tabelul 2.4: Diferențele dintre EIM și SEA

	SEA	EIM
Nivel de luare a deciziei	Planuri și programe (P/P)	Proiecte separate, concrete, prin care se implementează P/P
Organizație responsabilă	Titularul P/P, aproape întotdeauna o autoritate	Titularul proiectului, uneori o autoritate sau adeseori o organizație din sectorul privat sau o persoană fizică
Scara: gama de activități inclusă	Mai largă	Specifică, detaliată
Scara: zona geografică inclusă	Mai largă	Specifică, localizată
Forme de impact tratate	Efecte cumulative, inter-sectoriale și indirecte	Relații specifice, directe, de cauză-efect între proiectul propus și o componentă a mediului
Nivel de detaliere	Evaluări mai puțin detaliate, care dau o imagine mai largă	Evaluări de detaliu
Principalele surse de	Rapoarte privind starea mediului,	Muncă de teren, analiză de probe

	SEA	EIM
date	viziuni, raționamente	
Tipul de date utilizate	Mai mult calitative, dar și unele cantitative	Mai mult cantitative
Rigoarea analizei	Mai multă incertitudine	Mai multă rigoare
Alternative	Pe toată zona, politice, de reglementări, fiscale, socio-economice	Amplasamente specifice, proiect, construcție, funcționare
Repere de evaluare	Obiectivele de mediu, adesea conținute în politicile de mediu	Restricții normative, cea mai bună practică
Rolul expertului	Mediator al negocierilor	Tehnic
Implicarea publicului	Adeseori există mai puțin interes datorită nivelului mai scăzut al conștientizării aspectelor de mediu și dificultăților de comunicare către public a aspectelor mai generale	Adeseori interes puternic, determinat de condițiile locale și interesele predominante date de atitudinea NIMBY (nu în curtea mea)

2.5 Principiile unei SEA eficace

Principalele principii ale aplicării SEA cu eficacitate pot fi sintetizate după cum urmează:

- SEA trebuie să trateze toate P/P/P propuse care ar putea avea efecte semnificative asupra mediului.
- SEA trebuie efectuată la inițiativa propunătorilor P/P/P și gestionată de aceștia.
- SEA trebuie integrată în procesul de elaborare a P/P/P în etapele de procedură cheie. Ea trebuie să înceapă cât mai curând posibil, ca evaluare pe baza obiectivelor, respectiv să se evalueze în ce măsură P/P/P respectă obiectivele de protecție a mediului relevante, în același timp cu respectarea obiectivelor P/P/P, și să contribuie cu informații în toate fazele de elaborare a P/P/P.
- SEA trebuie să se axeze pe aspectele potrivite în fazele potrivite de elaborare a P/P/P.
- În SEA trebuie utilizate metode și tehnici de analiză adecvate astfel încât rezultatele urmărite să se atingă cu costuri rezonabile. Informațiile trebuie culese numai în cantitatea și nivelul de detaliere necesar pentru luarea unei decizii în cunoștință de cauză.
- SEA trebuie să evalueze efectele asupra mediului pe care le-ar produce o serie de soluții alternative la inițiativa propusă, recunoscând că domeniul de analiză variază în funcție de nivelul la care se iau deciziile. Ori de câte ori este posibil și este cazul, trebuie să identifice alternativa cea mai practică din punct de vedere al mediului.
- SEA trebuie să faciliteze implicarea principalilor actori interesați într-o fază cât mai timpurie. În cadrul ei trebuie să se aplice tehnici de implicare a publicului corespunzătoare și ușor de utilizat, adecvate grupurilor țintă.

2.6 Avantajele SEA

SEA este un instrument proactiv, care nu suferă de aceleași limitări pe care le poate întâmpina evaluarea mediului efectuată în faza elaborării proiectelor. EIM influențează prea târziu procesul decizional și nu acționează decât ca instrument de reacție.

De exemplu, în momentul în care se efectuează EIM pentru un proiect, s-a decis deja în mare măsură asupra aspectelor de nivel superior referitoare la tipul de dezvoltare dorită sau la locul unde ar urma să se propună aceasta dezvoltare, iar EIM se va axa pe măsuri de reducere și ameliorare a impactului.

Mai precis, o SEA eficace poate aduce următoarele avantaje:

- Realizarea unui management durabil din punct de vedere al mediului;
- Îmbunătățirea calității procesului de elaborare a politicii, planului sau programului;

- Creșterea eficienței procesului decizional;
- Întărirea sistemului de conducere și a eficienței instituționale;
- O bază mai solidă pentru EIM pe proiecte;
- Facilitarea cooperării transfrontieră.

Ghidul generic de aplicare a SEA oferă o analiză mai detaliată a avantajelor SEA.

2.7 Echipă, termene și bugete

Fiecare SEA trebuie adaptată propunerilor de P/P/P respective. Echipa optimă și timpul necesar, și prin urmare bugetul, depind de natura și scara la care se realizează P/P/P și de componentele de mediu care ar putea fi afectate de implementarea P/P/P.

Procesul de planificare a P/P/P și procesul SEA trebuie să fie integrate într-un singur proces, în care caz eficiența acestuia va crește. Logic, cele două procese sunt sinergice. Timpul suplimentar și resursele suplimentare pentru efectuarea SEA vor fi astfel reduse, iar procesul de elaborare a P/P/P va avea o eficiență economică crescută.

(i) Echipa

SEA dă cele mai bune rezultate dacă se lucrează în echipă. O astfel de echipă va trebui să reunească experți din diferite discipline, în funcție de principalele aspecte de mediu ale P/P/P și de componentele mediului care ar putea fi afectate prin implementarea P/P/P.

Pentru un P/P din domeniul transporturilor, este recomandabil ca experții echipei SEA să se ocupe de următoarele tematici: Aspecte generale legate de transporturi (planificare, siguranță, împărțire pe moduri de transport, cerere de trafic etc.) protecția naturii, aspecte privind calitatea aerului, aspecte legate de zgomot, aspecte legate de energie și de sănătate.

Este esențial ca echipa de planificare și echipa SEA să dezvolte o strânsă cooperare și o bună comunicare, pentru ca echipa de planificatori să poată ține seama de recomandările de mediu propuse de echipa SEA și pentru ca echipa SEA să poată propune recomandări, inclusiv de soluții alternative, care să se încadreze totuși în obiectivele P/P/P.

(ii) Termene și buget

HG 1076/2004 prevede perioade stricte de timp alocate pentru acțiunile specifice numai pentru fazele de Incadrare și Analiză, care sunt conduse de autoritățile competente pentru protecția mediului. Celelalte faze desfășurate de Grupul de lucru pot dura atât cât este necesar pentru a realiza o versiune solidă a P/P atât din punct de vedere al planificării cât și al obiectivelor de mediu.

Experiența din noile state membre UE arată că pentru SEA la nivel național sunt necesare circa 100 -150 de zile de lucru/persoană, inclusiv pentru participarea publicului (organizarea și facilitarea seminarelor, pregătirea comunicatelor de presă, reconcilierea comentariilor primite etc.).

Aceste cifre nu pot fi privite decât ca având caracter orientativ. De exemplu, în unele cazuri SEA pentru planul local poate fi mai complicată decât pentru cel la nivel național, în funcție de conținutul planului, de procesul de planificare, de mărimea proiectelor specifice propuse prin P/P etc.

În ceea ce privește costurile, chiar dacă SEA presupune costuri suplimentare pentru titularul P/P (de ex. pentru întocmirea de rapoarte de mediu și consultări cu publicul), ea poate și să aducă o serie de beneficii. Unul dintre beneficiile posibile ale unei SEA eficace și bine integrate în procesul de planificare

este acela că permite evitarea unor greșeli costisitoare (de ex. de remediere sau îndepărtare a prejudiciilor aduse mediului).

SEA va trebui condusă în maniera cea mai eficientă în punct de vedere economic. Un exemplu de oportunitate de desfășurare economică a SEA este combinarea procedurilor de consultare din cadrul SEA cu cele din cadrul elaborării P/P.

(iii) Cele mai utilizate metode și tehnici în SEA

În cadrul SEA se pot utiliza un număr mare de metode și tehnici. Cele mai utilizate metode și tehnici în SEA constau din:

- metode și tehnici descriptive (indicatori; liste de control; matrici de impact);
- metode și tehnici analitice (analiza cost-beneficiu; analiza multicriterială; cartografiere în straturi; sistem informatic geografic; analiza SWOT=puncte tari, puncte slabe, oportunități și pericole; prognoză și retroprognoză; analiza ciclului de viață și evaluarea riscurilor) și
- metode și tehnici interactive (de ex. participare, comunicare/raportare, consultare).

În Anexa B a Ghidului generic SEA se găsesc mai multe detalii cu privire la metodele SEA.

3. Legislație SEA

3.1 Secțiunea de față

În acest capitol este descrisă pe scurt legislația europeană și română în domeniul SEA. Ghidul generic de aplicare a SEA oferă o analiză mai detaliată a legislației aplicabile.

3.2 Legislație europeană

În context european, cele mai importante două instrumente juridice referitoare la SEA sunt:

- Directiva CE 2002/42/CE referitoare la evaluarea efectelor anumitor P/P asupra mediului, numită în continuare Directiva SEA;
- Protocolul UNECE privind SEA la „Convenția privind impactul asupra mediului în context transfrontieră” numit în continuare „Protocolul SEA”.

3.3 Legislație română

HG 1076/2004 transpune Directiva SEA în legislația națională a României și stabilește procedura de evaluare a mediului pentru anumite P/P (EMPP).

În concordanță cu prevederile Directivei SEA, HG prevede că EMPP este obligatorie pentru anumite P/P și că pentru alte P/P trebuie determinată necesitatea de a le supune SEA.

O descriere detaliată a cerințelor și schema logică a procedurii EMPP conform celor stabilite prin HG 1076/2004 sunt prezentate în Anexa C a Ghidului generic SEA.

4. Procesul SEA

4.1 Secțiunea de față

În acest capitol este explicată procedura SEA în lumina prevederilor Directivei SEA și ale HG care transpune directiva. Procedura SEA propusă de acest ghid este de asemenea bazată pe buna practică internațională și cuprinde faze care nu sunt explicit detaliate în legislație, ca de exemplu faza de definire a domeniului.

Mai exact, acest capitol descrie diferitele etape ale procesului SEA, rolurile și responsabilitățile diferiților factori interesați, atât în general cât mai ales în cazul P/P care vizează drumuri naționale, județene și locale, deoarece traficul rutier reprezintă interesul principal al acestui ghid. În plus, sunt arătate legăturile dintre diferitele etape ale procesului SEA și cele ale procesului de planificare.

4.2 Etapele procesului SEA

Principalele etape ale procesului SEA sunt prezentate în Tabelul 4.1. Acestea au un caracter general, indiferent de P/P la care se aplică SEA¹.

Tabelul 4.1: Descrierea etapelor SEA

Etapa	Descriere
Încadrare	Scopul etapei de încadrare este acela de a determina dacă este sau nu este necesară aplicarea SEA în cazul unui anumit plan P/P.
Definirea domeniului	Se determină domeniul de cuprindere și nivelul de detaliere al evaluării (și astfel și al raportului de mediu). Domeniul de cuprindere al evaluării definește de ex. ce aspecte sau probleme de mediu să fie incluse în analiză, teritoriul geografic pentru care să se facă evaluarea (deoarece zona de impact poate fi mai largă decât amprenta planului), ce procedură ar trebui să fie urmată în raport cu procesul de planificare specific și consultarea cu autoritățile de resort și cu publicul, alternativele potențiale de analizat și cerințele privind monitorizarea.
Evaluarea P/P	Această etapă poate fi subîmpărțită în părți specifice în conformitate cu abordarea metodologică aleasă pentru fiecare P/P în parte. În mod normal, ea include: <ul style="list-style-type: none">- Evaluarea situației actuale și a tendințelor și evoluției lor probabile dacă P/P nu este implementat- Evaluarea de mediu a anumitor părți ale P/P (obiective prioritare propuse, măsuri, activități, proiecte, opțiuni etc.) inclusiv evaluarea efectelor cumulative ale

¹ În HG 1076/2004 se utilizează termenii de „Etapă” și „Pași”: Termenul „Etapă” este utilizat pentru a denumi cele trei faze majore identificate în parcurgerea procedurii SEA, și anume „etapa de încadrare”, „etapa de definitivare a proiectului de P/P și realizarea raportului de mediu” și „etapa de analiză a calității raportului de mediu și de luare a deciziei”.

	<p>întregului P/P.</p> <ul style="list-style-type: none">- Evaluarea programului de monitorizare propus (inclusiv identificarea indicatorilor de mediu relevanți și aranjamentele privind raportarea).
Întocmirea raportului de mediu	Raportul de mediu este un document în care sunt sintetizate toate rezultatele și concluziile evaluării.
Consultare cu autoritățile de resort și cu publicul (inclusiv transfrontalier)	Consultarea cu autoritățile de resort și participarea publicului se efectuează de obicei de mai multe ori în cursul procesului SEA și ar trebui să se desfășoare pe toată durata evaluării. În raportul de mediu, ca și în luarea deciziei cu privire la P/P evaluat trebuie să se țină seama de rezultatele consultării.
Luarea deciziei	<p>Factorul de decizie, respectiv autoritatea care adoptă P/P trebuie să țină seama de rezultatele evaluării, ca și de concluziile stabilite în procesul de consultare a publicului.</p> <p>Evident că titularul P/P trebuie să fi ținut seama de rezultatele evaluării, ca și de concluziile stabilite în procesul de consultare a publicului în adoptarea deciziei finale cu privire al P/P supus analizei.</p>
Monitorizare	<p>Efectele asupra mediului pe perioada implementării P/P trebuie să fie monitorizate și înregistrate. În mod ideal, sistemul și mecanismele de monitorizare a mediului ar trebui să facă parte din sistemul general de monitorizare a implementării P/P. Mecanismele de monitorizare a mediului trebuie să fie deja propuse în raportul de mediu.</p> <p>Dacă sunt identificate efecte adverse semnificative, trebuie efectuate acțiunile de remediere sau atenuare corespunzătoare.</p>

4.3 Roluri și responsabilități în procesul SEA

În România există mai mulți actori esențiali, care joacă un rol important în cadrul procesului SEA. Aceștia au competențe, responsabilități și drepturi diferite în cadrul SEA. În tabelul din Anexa D sunt descrise detaliat rolurile și responsabilitățile stabilite prin lege ale principalilor actori în fiecare etapă a procesului SEA, așa cum sunt definite în HG 1076/2004.

Actorii implicați în procesul SEA conform HG 1076/2004 sunt următorii:

- titularul P/P ca autoritate responsabilă;
- autoritatea competentă pentru protecția mediului care emite avizul de mediu pentru P/P, respectiv MMDD pentru P/P naționale și regionale și Agențiile Regionale de Protecție a Mediului (ARPM) pentru P/P județene și locale,;
- alte autorități relevante (de ex. autoritățile de sănătate publică și cele de gospodărire a apelor);
- comitetul special constituit (CSC);
- Grupul de lucru;
- experții atestați;
- publicul în general;
- țările vecine în cazul unor efecte asupra mediului transfrontieră semnificative.

Rolurile și responsabilitățile sunt descrise detaliat în Anexa D a Ghidului generic SEA.

Rolurile și responsabilitățile actorilor specifici pentru P/P elaborate referitor la drumuri naționale, județene și locale sunt prezentate în Tabelul 4.2.

Tabelul 4.2: Principali actori ai SEA pentru P/P referitoare la drumuri

Tip de drum	Titularul P/P	Autoritatea competentă pentru SEA	Alți actori
Drumuri naționale și autostrăzi	Ministerul Transporturilor <u>Administrator:</u> Compania Națională a Autostrăzilor și Drumurilor Naționale din România	MMDD sau ANPM	Alte autorități relevante (de ex. de sănătate publică, Administrația Națională Apele Române, proprietarii utilităților);
Drumuri județene	Consiliul Județean <u>Administrator:</u> Direcția Județeană de Drumuri și Poduri	ARPM sau APM în cazul când nu este afectat decât un județ	comitetul special; grupul de lucru; experți acreditați SEA;
Drumuri locale (municipale, orășenești, comunale)	Consiliul Local	APM	public

Autoritatea competentă pentru SEA în cazul P/P naționale sau regionale, respectiv MMDD, poate delega responsabilități către ANPM (cu excepția emiterii avizului de mediu). Asemănător, autoritatea competentă pentru SEA în cazul P/P județene sau locale, respectiv ARPM, poate delega responsabilități către APM (cu excepția emiterii avizului de mediu), după cum se menționează și în tabelul de mai sus.

4.4 Integrarea procesului SEA cu procesul de planificare

4.4.1 Scopul

Unul dintre principiile esențiale pentru o SEA eficace este acela că SEA trebuie integrată în procesul de elaborare a P/P în etapele de procedură cheie. SEA să înceapă cât mai curând posibil ca evaluare pe baza obiectivelor și să ofere informații în toate fazele esențiale ale elaborării P/P.

Integrarea procesului SEA în cel de planificare va contribui la eficientizarea SEA. O SEA eficace poate aduce diferite beneficii, așa cum este descris pe scurt în Secțiunea 2.6.

Un avantaj specific al integrării, care trebuie subliniat, este acela că integrarea permite combinarea procedurilor de implicare a publicului pentru SEA și pentru elaborarea P/P, cu un plus de eficiență economică decât dacă cele două activități s-ar desfășura separat.

4.4.2 Descriere generală a procesului de planificare în transporturi

În Tabelul 4.3 sunt prezentate sarcinile efectuate de obicei în elaborarea unui P/P legat de transporturi. Aceste sarcini trebuie întreprinse ciclic (de exemplu rezultatele monitorizării stau la baza analizării și modificării în continuare a P/P), deoarece planificarea este un proces iterativ.

Tabelul 4.3: Sarcini uzuale în elaborarea unui plan sau program legat de transporturi

Etapă de planificare	Descriere	Actor
Inițiere	Se ia decizia de a elabora un P/P	Guvernul, Consiliul Județean sau Local, v. Tabelul 4.2
Definirea domeniului	<ul style="list-style-type: none"> - Specificarea problemelor de rezolvat prin plan sau program, - procesul de planificare, - obiective, - alternative posibile, de analizat ulterior, - metode de implementare, - cerințe privind monitorizarea implementării. 	Guvernul, Consiliul Județean sau Local, v. Tabelul 4.2
Elaborarea P/P	<p>Descrierea:</p> <ul style="list-style-type: none"> - obiectivelor, priorităților, - măsurilor, acțiunilor sau activităților ce vor fi efectuate în vederea realizării obiectivelor, - factorilor interesați, - modului de elaborare și evaluare a diferitelor scenarii, alternative de realizare a obiectivelor propuse. - Care sunt principalele etape ale planificării și în ce ordine sunt întreprinse? - Se efectuează în prezent analize de mediu în cadrul procesului de elaborare a P/P din domeniul transporturilor? - Vor fi asigurate informarea și participarea publicului în cursul elaborării P/P și în ce mod? 	Echipa P/P responsabilă cu elaborarea raportului, constând din reprezentanți ai titularului, câțiva dintre principalii factori interesați plus experți externi aleși (Echipa responsabilă cu întocmirea P/P se consultă cu echipa care răspunde de efectuarea SEA).
Implicarea	- Discutarea P/P din transporturi cu	Guvernul, Consiliul

Etapa de planificare	Descriere	Actor
publicului	autoritățile relevante și cu publicul conform cerințelor legislației în vigoare și a procedurilor administrative. - Cum se va proceda la consultarea autorităților de mediu și sănătate în cursul elaborării planului de transport?	Județean sau Local, v. Tabelul 4.2
Analiza și finalizarea P/P	P/P de transport trebuie finalizat în forma în care să poată fi prezentat titularului spre aprobare	Echipa responsabilă cu elaborarea P/P
Avizarea de mediu a P/P	Aprobarea versiunii finale a P/P de transport	MMDD / ANPM sau ARPM / APM
Monitorizare	Observarea efectelor implementării P/P de transport (dacă obiectivele de dezvoltare specificate sunt realizate în realitate). Dacă este posibil, monitorizarea implementării P/P trebuie corelată cu monitorizarea efectelor implementării P/P asupra mediului (v. capitolul 13).	Administratorul drumului, v. Tabelul 4.2

4.4.3 Domeniul de integrare a SEA în procesul de elaborare a P/P

Pentru a avea eficacitate, SEA trebuie integrată cu procesul de elaborare a P/P de transport. Cu alte cuvinte, cele două procese de elaborare a P/P și SEA trebuie corelate. Astfel, SEA să înceapă cât mai curând posibil și să ofere informații în toate fazele esențiale ale elaborării P/P, cf. Tabelului 4.3. Pe de altă parte, SEA va avea și ea de câștigat de pe urma procesului de elaborare a P/P.

Legăturile dintre procesul de planificare și SEA sunt ilustrate în termeni generali în Figura 4.1.

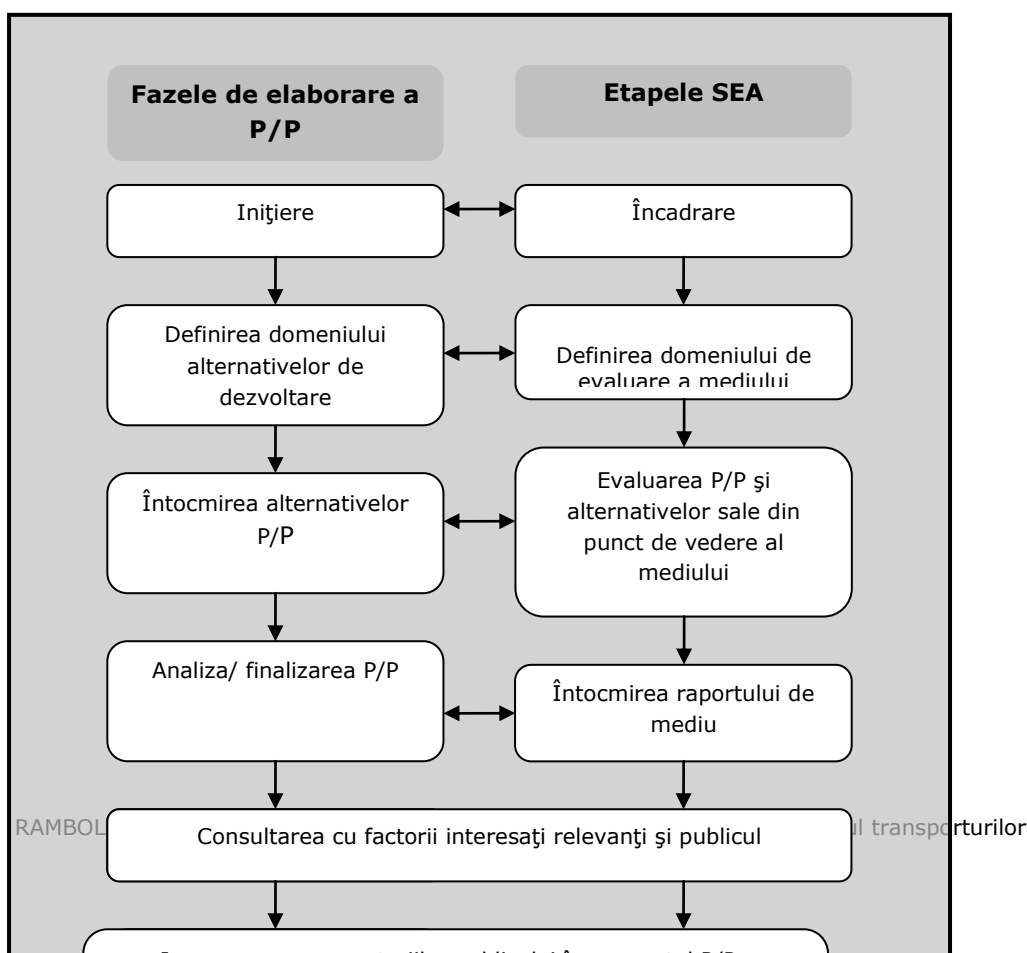


Figura 4.1: Schema integrării proceselor de elaborare a planurilor și SEA

5. Încadrare

5.1 Generalități

5.1.1 Scopul

Nu orice P/P necesită automat SEA, ci numai cele care îndeplinesc anumite criterii administrative și/sau de mediu. O etapă în orice SEA este încadrarea pentru a determina dacă este sau nu este necesară aplicarea SEA în cazul unui anumit P/P.

5.1.2 Abordare

Etapa de încadrare constă în doi pași.

Pasul 1 – Încadrare administrativă

Autoritatea trebuie să analizeze caracteristicile generale ale P/P pentru a stabili dacă P/P propus îndeplinește criteriile administrative specificate și dacă de aceea trebuie supus SEA.

Dacă un P/P creează cadrul pentru elaborarea proiectelor pe bază de acord unic și nu este supus SEA datorită altor caracteristici generale ale sale, determinate în Pasul 1, atunci autoritatea trebuie să treacă la Pasul 2, respectiv la încadrarea de mediu.

Pasul 2 – Încadrare de mediu

Autoritatea trebuie să analizeze caracteristicile de mediu ale P/P pentru a stabili, cu ajutorul criteriilor de semnificație pentru mediu, dacă P/P poate avea efecte de mediu semnificative și dacă de aceea trebuie supus SEA.

Pentru a ajuta la încadrare, a fost dezvoltat un instrument ce poate fi descris ca "arbore decizional".

Arborele decizional are la bază o serie sistematică și logică de întrebări care pot fi verificate rapid de autoritatea competentă pentru SEA pentru a determina dacă P/P trebuie să se supună SEA. Pentru a face această determinare, arborele decizional utilizează criteriile stabilite prin HG 1076/2004. Arborele decizional pentru etapa de încadrare este ilustrat în Anexa E a Ghidului general SEA.

5.2 Pasul 1: încadrare administrativă

5.2.1 Scopul

Scopul încadrării administrative este de a determina rapid:

- dacă P/P intră sub incidența HG, respectiv dacă respectă criteriile administrative specificate de HG și în acest caz
- dacă este obligatorie efectuarea SEA pentru P/P și dacă nu
- dacă P/P trebuie să treacă la Pasul 2.

5.2.2 Care P/P cad sub incidența HG?

Pentru a cădea sub incidența HG, P/P trebuie să întrunească ambele criterii administrative de mai jos:

- să fie supuse pregătirii și/sau adoptării de către o autoritate de la nivel național, regional sau local sau să fie pregătite de o autoritate în vederea adoptării prin procedură legislativă de către parlament sau guvern;
- să fie reglementate prin prevederi legislative, de reglementare sau administrative.

Toate P/P din domeniul transporturilor enumerate în Anexa 3 îndeplinesc atât criteriile administrative susmenționate, cu excepția documentelor Agenda 21, a căror elaborare nu are caracter obligatoriu.

Există trei tipuri bine definite de P/P care, în conformitate cu HG 1076/2004, nu sunt supuse SEA:

- P/P al căror unic scop este apărarea națională sau protecția civilă; sau
- P/P cu caracter financiar sau bugetar și
- care sprijină dezvoltarea rurală prin Fondul European de Orientare și Garantare a Agriculturii Secțiunea Garantare, pe anul 2007.

5.2.3 Pentru care P/P este obligatorie SEA?

SEA este obligatorie în principiu în cazul P/P aflate sub incidența HG și care întrunesc următoarele criterii administrative:

- P/P este întocmit pentru unul dintre următoarele sectoare și activități: agricultură, silvicultură, piscicultură, energie, industrie, **transport**, managementul deșeurilor, gospodărirea apelor, telecomunicații, turism, urbanism sau amenajarea teritoriului și folosința terenurilor,
- P/P stabilește cadrul de aprobare prin acord unic a proiectelor pentru care este necesară EIM, respectiv proiecte incluse pe listele din Anexa I sau II a HG nr. 1213/2006.

Prin urmare P/P întocmite pentru sectorul transporturi (v. Anexa 3), care stabilesc cadrul de aprobare a proiectelor prin acord unic, pentru care EIM este obligatorie, se supun SEA, ca atare se consideră că aceste P/P vor avea efecte semnificative asupra mediului. Astfel, autoritatea nu are latitudinea de a determina dacă aceste P/P trebuie sau nu să fie supuse SEA.

Însă dacă aceste P/P, pentru care SEA este în principiu obligatorie, determină utilizarea unor arii mici la nivel local, atunci ele se supun unei încadrări pe criterii de mediu (v. mai jos) pentru a stabili dacă ele ar putea avea efecte semnificative asupra mediului și ar trebui deci să fie supuse unei SEA.

Similar, modificările minore ale unui P/P pentru care în principiu SEA este obligatorie, se supun unei încadrări pe criterii de mediu (v. mai jos) pentru a stabili dacă ar putea avea efecte semnificative asupra mediului și deci ar trebui supuse procedurii SEA.

5.5 Pasul 2: încadrarea pe criterii de mediu (examinare caz cu caz)

În cazul anumitor P/P, încadrarea administrativă nu duce automat la aplicarea SEA.

Dacă aceste P/P stabilesc cadrul de aprobare a proiectelor pe bază de acord unic, atunci ele trebuie supuse unei încadrări pe criterii de mediu, pentru a determina dacă ar putea avea un impact semnificativ asupra mediului.

Dacă aceste P/P au efecte potențiale semnificative asupra mediului ele trebuie supuse SEA.

Comparativ cu încadrarea administrativă, încadrarea pe criterii de mediu necesită de multe ori o analiză amănunțită a conținutului pe care P/P îl poate avea, analizând de asemenea situația actuală a teritoriului pe care P/P va fi aplicat.

5.3.1 Pentru ce P/P trebuie efectuată încadrarea pe criterii de mediu?

Pentru următoarele categorii de P/P autoritatea trebuie să efectueze încadrarea pe criterii de mediu pentru a determina dacă este posibil ca ele să producă efecte semnificative asupra mediului și dacă, de aceea, trebuie spuse SEA.

1. P/P pentru care SEA este în principiu obligatorie, dar care implică utilizarea unor arii restrânse la nivel local;
2. Modificări minore aduse P/P pentru care SEA este obligatorie din principiu.
3. P/P pentru care încadrarea administrativă a arătat că în principiu nu este obligatorie SEA, dar care stabilesc cadrul pentru proiecte viitoare fără EIM (respectiv proiecte care nu sunt incluse în Anexele I și II ale HG 1213/2006).
4. P/P care nu sunt direct legate sau necesare pentru managementul unui sit Natura 2000, dar care pot avea efecte semnificative asupra acestora, fie individual fie în combinație cu alte planuri.

Dacă aceste P/P pot avea efecte potențiale semnificative asupra mediului ele trebuie supuse SEA.

Semnificația termenului „restrâns” în expresia „arie restrânsă la nivel local” nu este explicată în legislație. Tipul de P/P avut în vedere poate fi un plan de construcții care, pe o anumită zonă limitată stabilește detalii referitor la modul de construcție a clădirilor, determinând, de exemplu, regimul de înălțime sau modul de proiectare.

Similar, legislația nu explică termenul „local”, dar cuvântul „nivel” implică deosebirea față de, de exemplu, nivelurile regional și național.

Expresia completă „arii restrânse la nivel local”- clarifică faptul că o unitate administrativ teritorială locală nu poate fi exclusă de la SEA decât, decât dacă este ea însăși mica. Unitățile administrativ-teritoriale pot fi foarte întinse și excluderea în întregime a unei astfel de zone ar fi o lacună majoră în sfera de aplicabilitate a Directivei SEA și respectiv a HG 1076/2004.

Principalul criteriu de aplicare a HG nu este însă mărimea suprafeței acoperite, ci dacă P/P poate sau nu avea efecte semnificative asupra mediului. Dacă autoritatea responsabilă consideră că un P/P poate avea efecte semnificative asupra mediului, acesta trebuie supus evaluării de mediu, chiar dacă nu afectează decât o arie restrânsă la nivel local. Este adevărat că P/P pot avea efecte semnificative asupra mediului prin natura lor sau locul în care se aplică.

La fel, expresia „modificări minore” trebuie privită în contextul P/P care este modificat și al probabilității de apariție a unor efecte semnificative asupra mediului.

Modificările minore ale P/P pentru care în principiu SEA este obligatorie, se supun SEA dacă ar putea avea efecte semnificative asupra mediului. Efectele asupra mediului trebuie să fie deci „posibile” și „semnificative”.

5.3.2 Criterii de semnificație pentru mediu

Autoritatea trebuie să aplice criteriile de semnificație pentru mediu pentru a determina dacă un P/P poate avea efecte semnificative asupra mediului și dacă prin urmare trebuie supus SEA. Criteriile de semnificație pentru mediu sunt cuprinse în Anexa 1 la HG 1076/2004.

Trebuie avut în vedere întregul set de criterii de semnificație pentru mediu, astfel încât să se poată aplica criteriile relevante și să se poată lua decizia cu privire la semnificația potențială a efectelor P/P.

5.3.3 Cine efectuează încadrarea din punct de vedere al mediului?

Este important ca încadrarea pe criterii de mediu să se facă în grup, pentru că deseori este dificil pentru o singură persoană să înțeleagă complet interacțiunile potențiale dintre P/P și o mare varietate de componente de mediu.

De aceea, conform prevederilor legale (HG 1076/2004, Art. 10), în România, încadrarea de mediu trebuie efectuată în cadrul unui comitet special constituit în acest scop (CSC) care cuprinde reprezentanți ai:

- autorității competente pentru protecția mediului;
- titularului P/P;
- autorității de sănătate;
- și ai autorităților interesate de efectele implementării P/P, identificate de autoritatea competentă pentru protecția mediului.

Pot fi invitați să participe la activitatea CSC și specialiști, cercetători, experți, universitari cu activitate bine cunoscută, care să ofere asistență tehnică, științifică sau juridică.

Pentru a determina dacă un P/P poate avea un impact semnificativ asupra mediului și dacă prin urmare trebuie supus SEA, CSC trebuie să analizeze versiunea P/P prezentată pe baza cunoștințelor de specialitate și prin aplicarea celor mai bune raționamente.

Foarte importantă în acest sens este versiunea P/P disponibilă, care ar trebui să conțină elementele necesare pentru o rapidă identificare a efectelor potențiale asupra mediului și sănătății publice. În acest sens, Anexa 2 cuprinde indicații privind prima versiune a P/P din transport și toate informațiile pe care trebuie să le conțină un P/P din domeniul transporturilor pentru ca autoritatea competentă pentru SEA să poată determina dacă acest P/P trebuie supus SEA.

Situațiile în care apar dubii cu privire la necesitatea aplicării SEA pot reflecta adeseori incertitudinile cu privire la efectele P/P. Analiza mai detaliată de către experții în domeniul respectiv poate duce la înlăturarea acestor dubii. Dacă nu, atunci este recomandabil să se efectueze SEA, potrivit principiului precauției.

5.3.4 Listă de verificare pentru încadrare

În aplicarea criteriilor de semnificație pentru mediu, Comitetul special poate propune întrebări referitoare la caracteristicile P/P analizat, pentru a se pronunța asupra însemnătății problemelor/efectelor care pot apărea și pentru a determina dacă este nevoie sau nu de SEA.

Criteriile de semnificație pentru mediu pot fi grupate în trei categorii:

1. caracteristicile P/P
2. efectele probabile asupra mediului

3. teritoriul probabil afectat

În Anexa F a Ghidului generic SEA este prezentată o listă de control pentru încadrare bazată pe aceste criterii și care ajută autoritatea să se pronunțe asupra însemnătății problemelor/efectelor care pot apărea și să determine dacă este nevoie sau nu de SEA.

Întrebările / criteriile din fiecare categorie a listei de control nu sunt trecute în ordinea importanței. Importanța fiecărui criteriu este diferită de la caz la caz. În general, se poate presupune că cu cât măsura în care este îndeplinit un criteriu este mai mare, cu atât este mai probabil ca efectele asupra mediului să fie semnificative.

În unele cazuri se poate ca efectele legate de un singur criteriu să fie suficient de importante pentru a determina necesitatea SEA. În asemenea cazuri procedura de încadrare poate fi scurtată, dar de obicei este necesară o analiză mai cuprinzătoare.

Aceste criterii nu sunt exhaustive și de la caz la caz pot fi luate în considerare noi criterii.

Modul de utilizare a listei de verificare pentru încadrare

Lista de verificare pentru încadrare cuprinde șase coloane numerotate de la „0” la „5”.

- Criteriile de semnificație sunt inserate în coloana 1 sub formă de întrebări.
- Răspunsurile la aceste întrebări se trec în coloana 2. Răspunsurile posibile sunt:
 - o „Da”
 - o „Nu”
 - o „NA” care înseamnă „nu se aplică”, adică întrebarea nu este relevantă
 - o sau “?” care înseamnă că nu se cunoaște răspunsul (există dubii sau incertitudini legate de răspunsul posibil).
- Dacă răspunsul din coloana 2 este „Da” se completează coloana 3;
- Observațiile referitoare la fiecare întrebare/răspuns se inserează în coloana 4.
- În coloana 5 se scriu indicații pentru procesul de raționament al experților.

Pentru a răspunde la întrebări poate fi necesar să se discute pe scurt, la obiect cu cei care dețin cunoștințe în anumite domenii de specialitate.

În Anexa 3 sunt prezentate P/P pentru transporturi și alte P/P care conțin, între altele, prevederi referitoare la transporturi.

P/P prezentate în Tabelul 5.1 ar trebui în mod normal să necesite SEA, dacă se utilizează lista de verificare pentru încadrare. Este însă recomandabil să se facă totuși încadrarea unora dintre P/P de pe listă, mai ales în cazul PUG-urilor.

Tabelul 5.1: P/P pentru transporturi și alte P/P cu prevederi referitoare la transporturi pentru care se aplică SEA

Nivel național	Planul de amenajare a teritoriului național (PATN); Planul General de Transport (PGT); modificări ale Programului prioritar de construcție a șoselelor și drumurilor cu patru benzi din România
Nivel județean	Planul de amenajare a teritoriului județean (PATJ); Planul de amenajare a teritoriului zonal (PATZ)
Nivel local	Plan Urbanistic General (PUG)

Celelalte P/P legate de transporturi menționate în Anexa 3 sunt deja adoptate sau aprobate (de ex. PND, POST etc.) sau nu prezintă relevanță în contextul SEA pentru P/P din domeniul transporturilor, cum este cazul PUZ, sau nu au caracter obligatoriu, precum Agenda Locală 21 și de aceea nu întrunesc criteriile de încadrare administrativă.

Pentru P/P legate de transporturi în care prevederile referitoare la transporturi sunt tratate doar printre altele (respectiv PATN, PATJ, PATZ și PUG) se pot folosi atât prezentul ghid cât și ghidul de sector întocmit în cadrul acestui proiect pentru planurile de amenajare a teritoriului și urbanism.

5.3.5 Rezultatele încadrării pe criterii de mediu

Deoarece încadrarea pe criterii de mediu - dacă este cazul - are loc după încadrarea administrativă, rezultatele sale sunt semnificative pentru luarea deciziei finale cu privire la aplicarea SEA pentru un anumit P/P.

Încadrarea de mediu poate avea 3 rezultate posibile, așa cum sunt prezentate în tabelul 5.2.

Tabelul 5.2: Rezultatele posibile ale încadrării pe criterii de mediu

1. Se consideră că P/P nu are efecte probabile semnificative asupra mediului --> SEA nu este necesară
2. P/P ar putea avea efecte asupra mediului, dar acestea nu sunt potențial semnificative --> P/P va fi înscris pe o listă de „supraveghere” pentru a se determina necesitatea efectuării SEA la următoarele revizuirii ale P/P.
3. P/P ar putea avea efecte semnificative asupra mediului și natura P/P face ca acestea să necesite o analiză detaliată. --> va trebui efectuată o SEA completă.

5.3.6 Decizia etapei de încadrare

Încadrarea trebuie să aibă ca rezultat o decizie a etapei de încadrare care să conțină rezultatele procesului de încadrare din punct de vedere al mediului, inclusiv motivele pentru care nu s-a solicitat SEA, dacă este cazul. Potrivit cerințelor HG 1076/2004, Art. 12, punctul (1), această decizie a etapei de încadrare trebuie pusă la dispoziția publicului. Conținutul posibil este descris în Tabelul 5.3.

Tabelul 5.3: Conținutul posibil al unei decizii privind încadrarea

Decizia etapei de încadrare care prezintă rezultatele pașilor 1 și 2 poate include următoarele: <ol style="list-style-type: none">1. Introducere;2. Scopul P/P de transport;3. Rezultatele încadrării administrative și rezultatele încadrării din punct de vedere al semnificației pentru mediu;4. Calendarul de realizare și abordarea propuse pentru efectuarea procesului SEA (dacă se consideră că trebuie să se aplice SEA);5. Punctul de contact și calendarul pentru prezentarea comentariilor factorilor interesați.
--

5.4 Importanța primei versiuni a P/P

Este important ca membrii Comitetului special să dispună de toate informațiile necesare pentru a putea realiza o încadrare corectă a P/P notificat într-o perioadă de timp rezonabilă.

Informațiile trebuie prezentate de titularul P/P autorității competente pentru SEA o dată cu notificarea. Aceste informații vor fi cuprinse în „prima versiune” a P/P.

Potrivit principiilor de eficacitate a SEA, prima versiune a P/P trebuie să conțină toate informațiile și elementele necesare pentru a decide dacă P/P trebuie să fie supus sau nu SEA.

Anexa 2 a ghidului de față cuprinde indicații privind prima versiune a P/P din transport și toate informațiile pe care trebuie să le conțină prima versiune a P/P din domeniul transporturilor pentru ca autoritatea competentă pentru SEA să poată determina dacă este sau nu necesară efectuarea SEA.

Titularul P/P de transport trebuie să trimită prima versiune a P/P întocmit care să cuprindă informațiile prezentate în Anexa 2 a ghidului de față, împreună cu notificarea, la autoritatea competentă pentru SEA. Prima versiune a P/P de transport trebuie transmisă în faza inițială a elaborării P/P, pentru a permite integrarea completă a procesului SEA cu procesul de elaborare a P/P.

6. Definirea domeniului

6.1 Generalități

6.1.1 Scopul

După decizia luată în etapa de încadrare de a efectua SEA, etapa de definire a domeniului marchează cu adevărat începutul procesului SEA.

În etapa de definire a domeniului, echipa SEA trebuie să reușească să înțeleagă următoarele:

- principalele elemente ale P/P de transport ce trebuie evaluate;
- alte documente strategice relevante pentru P/P de transport;
- starea mediului existentă.

Pe baza înțelegerii acestor elemente echipa SEA trebuie:

- să determine principalele componente ale mediului (ex. aer, sol, climă) și aspectele asociate P/P de transport ce trebuie luate în considerare;
- să identifice criteriile de mediu relevante pentru evaluare;
- să identifice mijloacele alternative rezonabile de realizare a obiectivelor principale ale P/P de transport;
- să planifice procesul SEA.

Domeniul de cuprindere al SEA trebuie însă să rămână flexibil. Pot fi obținute oricând noi informații care pot fi relevante pentru P/P de transport și care pot necesita o modificare a domeniului de cuprindere al SEA.

6.1.2 Beneficii

Definirea domeniului trebuie să asigure următoarele:

- echipa SEA se concentrează asupra aspectelor importante și nu face risipă de resurse pentru activități inutile.
- SEA este bine gestionată și resursele bine utilizate, prin încurajarea planificării din timp a activităților, precum implicarea publicului sau colectarea informațiilor de mediu necesare.
- se creează legături între procedura SEA și procesul de planificare.
- procesul SEA este transparent și participativ, permițând planificarea implicării tuturor autorităților interesate, a publicului și a particularilor interesați.

6.1.3 Abordare

Grupul de lucru (GL) constituit pentru fiecare SEA joacă un rol important în definirea domeniului. În cadrul GL, titularul P/P de transport și experții acreditați SEA trebuie să joace un rol de leader în raport cu definirea domeniului. Ca atare, ei trebuie să răspundă de elaborarea documentelor ce vor fi discutate în cadrul GL și de elaborarea raportului de definire a domeniului.

Metodologia recomandată de prezentul ghid propune ca etapa de definire a domeniului să constea din șase pași, prezentați în Tabelul 6.1.

Tabelul 6.1: Cei șase pași ai definirii domeniului

Pasul	Acțiunea
1	Identificarea principalelor elemente ale P/P de transport
2	Identificarea altor documente strategice internaționale, naționale și locale care ar putea fi relevante pentru P/P de transport
3	Determinarea aspectelor de mediu ce trebuie evaluate.
4	Identificarea criteriilor de mediu relevante pentru evaluare.
5	Identificarea mijloacelor alternative rezonabile de realizare a obiectivelor strategice ale P/P de transport.
6	Planificarea inițială a procesului SEA.

6.2 Pasul 1: Identificarea principalelor elemente ale P/P de transport

6.2.1 Scopul

Scopul acestui prim pas este de a îngusta aria de concentrare a procesului SEA, asigurând identificarea elementelor cheie ce trebuie evaluate. Identificarea principalelor elemente necesită înțelegerea temeinică a conținutului P/P de transport. Dobândirea unei bune înțelegeri a conținutului P/P de transport presupune identificarea:

- principalelor elemente ale P/P de transport;
- principalelor obiective generale ale P/P de transport și, dacă este cazul, a obiectivelor specifice ale diferitelor elemente ale acestuia;
- teritoriului ce urmează a fi acoperit sau care ar putea fi afectat prin implementarea P/P de transport;
- perioadei în care P/P de transport și elementele acestuia urmează a fi implementate;
- tipurilor de activități preconizate să decurgă din implementarea P/P de transport, specificate, dacă este cazul, pentru diferite elemente, care ar putea cuprinde:
 - o dezvoltarea infrastructurii de transport și construcțiilor sau alte modificări ale folosinței terenurilor în mediul urban sau rural (de ex. construcție de drumuri, poduri sau tuneluri)
 - o investiții în tehnologii noi de transport
 - o modificări ale activităților economice sau ale activităților persoanelor sau comunităților, de ex. din punct de vedere al obiceiurilor de deplasare, de selectare a modurilor de transport etc.

Toate elementele menționate se analizează în această etapă numai din punctul de vedere al procesului de definire a domeniului în SEA. Aspectele mai detaliate ale P/P de transport vor fi evaluate ulterior pe măsura ce sunt luate în considerare în cadrul procesului general de elaborare a P/P

6.2.2 Abordare

Înainte de prima întrunire a GL, membrii acestuia trebuie să analizeze prima versiune a P/P de transport. Scopul primei întruniri a GL este acela de a identifica obiectivele P/P de transport și de a conveni asupra principalelor elemente ce trebuie evaluate.

HG 1076/2004, art. 15 - punctul (1) prevede că titularul P/P de transport (v. Tabelul 4.3) prezintă obiectivele specifice ale P/P în fața GL. Această este cerința minimală și prevederea nu este detaliată în continuarea reglementării. Oricum, ea implică faptul că se organizează o întrunire în care reprezentantul titularului P/P de transport prezintă GL obiectivele specifice stabilite în prima versiune a P/P.

Ca exemplu, în Caseta 6.1 sunt prezentate obiectivele principale ale unui POST. Acestea au un caracter general, deoarece POST este un program de transporturi la nivel național.

Caseta 6.1: Obiectivele globale și specifice ale unui POST

Obiectivul „Programului Operațional de Sector – Transporturi” (POST) este de a promova un sistem de transport care să faciliteze mișcarea în siguranță, rapidă și eficientă a persoanelor și bunurilor, asigurând la scară națională, europeană și între regiunile României un nivel corespunzător de servicii, la standarde europene.

În continuare, obiectivele specifice sunt:

(i) Promovarea mișcării internaționale și de tranzit a persoanelor și bunurilor în România prin asigurarea unor legături efective cu portul Constanța ca și cu Grecia, Bulgaria și Turcia și cu UE prin modernizarea și dezvoltarea axelor de prioritate ale TEN-T

(ii) Promovarea mișcării efective a persoanelor și mărfurilor între regiunile României și transferul acestora din provincii spre axele prioritare prin mobilizarea și dezvoltarea rețelelor naționale și TEN-T

(iii) Promovarea și dezvoltarea unui sistem echilibrat de moduri de transport, bazat pe avantajul competitiv al fiecăruia dintre ele, prin încurajarea dezvoltării transportului feroviar, naval și inter-modal și

(iv) Promovarea dezvoltării durabile în special prin reducerea la minim a efectelor transportului asupra mediului și prin îmbunătățirea siguranței

GL trebuie de asemenea să identifice și să determine în ce mod să fie integrat procesul SEA în procesul de elaborare a P/P de transport. Figura 4.1. conține mai multe detalii

6.3 Pasul 2: Identificarea altor documente strategice relevante pentru P/P de transport

6.3.1 Scopul

SEA trebuie să identifice și să descrie alte P/P și proiecte care au relevanță pentru P/P de transport evaluat. Alte P/P sau proiecte pot fi relevante deoarece tratează probleme și aspecte pe care trebuie să le trateze și respectivul P/P de transport supus procedurii SEA sau deoarece pot influența acest P/P de transport.

Pot exista deja sau pot fi în curs de elaborare politici, planuri, programe sau proiecte relevante pentru:

- aceeași zonă geografică cuprinsă în P/P de transport,
- un alt nivel al sectorului transporturi (de ex. PATN în raport cu un PATJ sau un PATJ în raport cu un PUG),
- alte sectoare înrudite (de ex. urbanism sau conservarea naturii).

Dacă SEA a fost deja efectuată pentru unul dintre P/P identificate, trebuie evaluat cu atenție modul în care SEA în curs poate beneficia de pe urma SEA deja încheiată.

Alte documente strategice care conțin P/P/P de transport sunt prezentate în Anexa 3.

Beneficiile posibile ale identificării relațiilor dintre alte P/P/P sau proiecte și P/P de transport evaluat sunt:

- Titularul P/P de transport poate profita de existența eventualelor sinergii dintre politicile, planurile, programele sau proiectele înrudite pentru a rezolva potențialele neconcordanțe și constrângeri.
- Titularul P/P de transport poate constata că unele aspecte au fost deja tratate în alte politici, planuri, programe sau proiecte și atunci nu mai este nevoie să mai fie incluse în P/P în curs de elaborare.
- Echipa SEA poate constata că informațiile de mediu colectate pentru SEA efectuată pentru alte P/P/P sau proiecte poate fi utilă pentru SEA a P/P de transport evaluat
- Echipa SEA va putea identifica unde pot apărea efecte cumulative asupra receptorilor cheie în urma implementării mai multor P/P/P înrudite care ar putea necesita atenție în evaluarea alternativelor și a formelor specifice de impact ale P/P de transport. Unele P/P pot avea influențe mai importante decât altele.

Dacă apar tensiuni sau inconsecvențe între mai multe P/P înrudite, este bine însă să se aibă în vedere următoarele:

- principiile de prioritate între nivelurile sau tipurile de P/P;
- termenele relative de realizare a P/P în cauză;
- măsura în care P/P și obiectivele acestora sunt de acord cu politica actuală sau cerințele legale.

6.4 Pasul 3: Determinarea aspectelor de mediu ce trebuie evaluate

6.4.1 Scopul

Scopul acestui pas este de a specifica pe ce se va pune accent în cadrul SEA prin determinarea:

- aspectelor de mediu ce pot fi afectate prin implementarea principalelor elemente ale P/P de transport;
- efectelor care ar putea fi semnificative și de aceea ar necesita o analiză mai aprofundată.

Acesta este principalul scop al etapei de definire a domeniului.

6.4.2 Abordare

Înțelegerea de bază a stării actuale a mediului

Pentru a putea evalua care sunt efectele posibile asupra mediului ale P/P de transport, este necesară o înțelegere elementară a stării actuale a mediului. Pentru a realiza această înțelegere de bază, echipa SEA trebuie să efectueze o analiză preliminară a stării actuale a mediului din teritoriul afectat de P/P de transport, chiar dacă culegerea propriu-zisă a datelor privind situația inițială se va efectua într-o etapă ulterioară.

Vor trebui identificați receptorii deosebit de sensibili, în curs de epuizare sau aproape de valorile de prag, deoarece aceste componente ar putea să nu mai reușească să facă față unor stresuri multiple. Acest aspect este important atunci când se va face evaluarea efectelor cumulative ale P/P de transport într-o fază ulterioară a procesului.

Se vor utiliza datele din documentele deja existente, respectiv politici de mediu, rapoarte privind starea mediului, studii de specialitate, P/P înrudite și SEA pentru aceste P/P, identificate în pasul 2.

Lipsurile de cunoștințe trebuie înregistrate și ilustrate pentru a demonstra limitările evaluării de mediu. De asemenea, în raportul de mediu vor trebui să existe recomandări de cercetare aprofundată, inclusiv prin monitorizare, pentru completarea lipsurilor de cunoștințe.

Determinarea principalelor efecte probabile asupra mediului

Echipa SEA trebuie să determine ce aspecte sau componente ale mediului ar putea fi afectate prin implementarea principalelor elemente ale P/P de transport și care sunt efectele posibile.

Va trebui apoi să se arate care dintre aceste efecte sunt probabil semnificative și de acea necesită o analiză mai aprofundată. Efectele pot fi negative, dar și pozitive.

Este important de menționat că impactul asupra mediului al elaborării P/P de transport se poate extinde în afara amprentei teritoriale a dezvoltării propriu-zise, de exemplu:

După construcția unei noi șosele, calitatea aerului poate fi influențată de sursa de poluare datorită dispersiei poluanților provocată de deplasarea vehiculelor pe noua arteră de circulație.

Principalele efecte asupra mediului ale P/P de transport și alte aspecte de mediu relevante trebuie conturate încă din prima versiune a P/P. Ele trebuie de asemenea discutate și agreate în cadrul GL.

O posibilă matrice a impactului potențial probabil asupra componentelor mediului atribuit diferitelor elemente cheie ale P/P de transport este prezentată în tabelul 6.2. Această matrice trebuie completată prin includerea diferitelor elemente cheie ale P/P de transport și indicând dacă un element cheie are un impact pozitiv sau negativ asupra fiecărei componente a mediului, folosind de exemplu „+” pentru un impact potențial pozitiv și „-” pentru un impact potențial negativ. În plus, fiecare impact asupra mediului trebuie să primească un scor, în funcție de însemnătatea impactului. (ex. notare de la 1 la 5, unde 1 reprezintă impactul cel mai puțin semnificativ)

În Tabelul 7.8 se prezintă un exemplu concret de matrice a impactului, iar în Tabelul 6.2 structura sa schematică.

Tabelul 6.2: Matricea impactului

Componenta mediului	Element cheie 1	Element cheie 2	Element cheie 3	Element cheie X
Aer/ Climă				
Apă				
Sol				
Deșeuri				
Biodiversitate				
Sănătate				
Peisaj				
Patrimoniu cultural				

Pentru a răspunde la aceste întrebări se pot utiliza datele din documentele deja existente. Dacă va fi necesar, aceste informații vor trebui completate cu altele noi.

6.5 Pasul 4: Identificarea criteriilor de mediu relevante ale P/P de transport

6.5.1 Scopul

Scopul acestui pas este elaborarea criteriilor de mediu relevante pentru evaluare, respectiv obiectivele, indicatorii și țintele de mediu (pe baza constatărilor de la pașii 2 și 3).

În cadrul SEA, efectele P/P de transport trebuie evaluate în raport cu aceste criterii de mediu, pentru a putea determina gradul de însemnătate al fiecăruia.

6.5.2 Abordare: Identificarea obiectivelor de mediu relevante

Setul propus de obiective relevante privind mediul trebuie stabilit pe baza:

- obiectivelor de mediu cuprinse deja în politicile și reglementările elaborate la nivel de Comunitate, național, regional sau local
- aspectelor de mediu relevante și a tendințelor așteptate pentru fiecare componentă a mediului în parte, având în vedere accentele puse în P/P de transport supus evaluării.

Dacă autoritățile relevante de sector care propun P/P de transport nu dispun încă de o strategie de mediu și / sau dezvoltare durabilă a sectorului, această sarcină poate fi dificilă. Dacă lipsesc obiectivele și țintele, echipa SEA va trebui să facă o evaluare calitativă prin utilizarea combinată a:

- *cercetării literaturii de specialitate*: studii anterioare privind valorile de prag pentru mediu, obiectivele relevante pentru protecția mediului;
- *raționamentului experților*: care poate fi necesar pentru a înțelege capacitatea de suportare a mediului și patrimoniului cultural și valorile de prag, dacă aceste date nu pot fi găsite în literatură;
- *consultării factorilor interesați*: care oferă echipei SEA o înțelegere a modificărilor ecologice acceptabile din perspectivă socio-economică, a valorilor culturale sau de altă natură asociate cu resursele naturale, a obiectivelor de protecție a mediului.

Evaluarea calitativă este preferabilă activității detaliate de teren și cercetării științifice, care nu sunt de obicei potrivite în contextul SEA, având în vedere limitările impuse de timp și buget.

Broșura cu Obiectivele naționale de mediu, publicată de MMDD în 2007 ar putea reprezenta o sursă utilă de informații pentru identificarea obiectivelor de mediu relevante.

Unele obiective pot fi mai importante decât altele. Poate fi utilă o ierarhizare în linii mari a obiectivelor, sau sublinierea celor considerate de importanță deosebită – de exemplu datorită faptului că actualele condiții sunt problematice sau deoarece ele constituie o preocupare deosebită a publicului – care să ajute la identificarea aspectelor pe care trebuie să cada accentul în fazele ulterioare ale SEA.

Pe baza obiectivelor trebuie apoi definiți indicatorii (sau criteriile de evaluare). Dacă este posibil, indicatorii trebuie să se refere la ținte existente, care să permită evaluarea impactului și stabilirea de repere pentru monitorizare. Trebuie identificați de asemenea indicatorii ce pot fi influențați de efecte cumulative semnificative. În tabelul 6.3 sunt prezentate câteva definiții esențiale și un exemplu.

Tabelul 6.3: Definierea termenilor „obiectiv”, „indicator” și „țintă”

Termen	Definiție
Obiectiv	Expresia unei situații sau direcții de dezvoltare dezirabile a unui impact Exemplu: <i>Să se reducă emisiile și imisiile de poluanți atmosferici până la un nivel care să nu pericliteze sănătatea umană (de ex. oxizii de azot sau praful)</i>
Indicator	Cantitate măsurabilă (și posibil a fi prognozată) utilizată direct sau indirect pentru măsurarea obiectivelor. Exemplu: <i>Imisii de particule (PM₁₀), respectiv particule de praf mai mici de 10 μm (microni)</i> Indicatorii oferă un mijloc de măsurare a progreselor în direcția realizării în timp a obiectivului de mediu. Progresul în timp poate fi înregistrat pentru a determina tendințele.
Țintă	Valoare (adeseori determinată politic) pe care trebuie să o atingă fiecare obiectiv. Exemplu: <i>Nu poate fi depășită valoarea de prag a imisiilor de PM₁₀ (de ex. 50 μg pe m³)</i>

Ori de câte ori este posibil, obiectivele de mediu trebuie să fie însoțite de ținte cantitative, conform celor ilustrate de tabelul de mai sus. Țintele cantitative și indicatorii sunt mai ușor de monitorizat decât cei calitativi. Însă nu trebuie trecuți cu vederea nici indicatorii calitativi, deoarece ei reprezintă de multe ori singura opțiune disponibilă de măsurare a impactului.

De exemplu, efectele unui P/P de transport asupra „peisajului” sau „patrimoniului cultural” nu pot fi evaluate în general decât cu ajutorul unor indicatori calitativi, pe baza raționamentului experților.

6.5.3 Documentarea rezultatelor obținute în pasul 4

Rezultatele activității efectuate în pasul 4 trebuie înregistrate cât mai clar și documentate în vederea utilizării ulterioare. În acest sens se poate utiliza un tabel asemănător tabelului 6,4, în care sunt prezentate exemple de obiective de mediu cu indicatori și ținte potențial corespunzătoare.

În practică, tabelul poate fi îmbunătățit prin adăugarea de documente sursă privind țintele specifice, pentru a putea determina dacă obiectivul este specificat, de exemplu printr-o strategie națională sau printr-un plan la nivel local etc.

Ca exemplu, în Tabelul 6.4 sunt prezentate câteva obiective, indicatori și ținte cantitative privind transporturile.

Tabelul 6.4: Câteva obiective, indicatori și ținte de transport în Finlanda

Obiectivul de mediu	Indicator	Țintă
Menținerea nivelului emisiilor de gaze cu efect de seră asociate transporturilor	Gaze cu efect de seră/an	Emisiile din 2005 să nu depășească nivelul din 1990
Reducerea emisiilor de NO _x și COV în transporturile rutiere, aeriene și feroviare	Emisiile anuale de NO _x și COV provenite din cele trei moduri de transport menționate	Emisiile din 2010 să nu depășească 75% din nivelul celor din 1990
Reducerea numărului de persoane care locuiesc în zone în care nivelul de zgomot din trafic depășește 55 dB în timpul zilei	Emisiile de zgomot provenite din traficul de zi măsurate în dB	Reducerea numărului de persoane afectate cu cel puțin 20% în 2020 comparativ cu 2003

6.6 Pasul 5: Identificarea alternativelor de evaluare aprofundată

6.6.1 Scopul

Scopul acestui pas este de a stabili o listă preliminară de alternative fezabile și de a le selecta pe cele care merită o detaliere sau investigare mai aprofundată.

Identificarea alternativelor este una dintre cele mai importante componente ale SEA.

Pentru a permite identificarea alternativelor, SEA trebuie inițiată din fazele cele mai timpurii de elaborare a P/P de transport, când „toate opțiunile sunt încă deschise”. De aceea acest pas a fost introdus încă din etapa de definire a domeniului.

Analiza alternativelor trebuie să cuprindă întotdeauna cel puțin compararea între P/P de transport propus și opțiunea „de a nu face nimic”, respectiv o evaluare a evoluției probabile a mediului în cazul neimplementării P/P de transport.

6.6.2 Abordare

Generalități

În primul rând se întocmește o listă preliminară cu toate alternativele, care se reduce apoi la o listă scurtă a alternativelor rezonabile.

Echipa SEA va trebui să identifice alternativele în strânsă cooperare cu echipa de planificatori, deoarece astfel va avea cea mai bună imagine a alternativelor posibile care să permită în același timp și îndeplinirea obiectivelor P/P de transport.

Este necesară de asemenea consultarea autorităților de mediu. Factorii interesați se pot implica în mod util în elaborarea și evaluarea alternativelor prin consultare.

Pentru ca aspectele importante să rămână clare, alternativele analizate în această etapă de început nu trebuie dezvoltate cu prea multe detalii. Ele trebuie să fie însă suficient de distincte pentru a permite o bună comparare a implicațiilor fiecăreia în privința mediului.

La nivel regional va exista o gamă de alternative mai variată decât la nivel local, iar deciziile adoptate la un nivel mai înalt ar putea închide unele alternative la nivelurile inferioare.

Stabilirea listei preliminare de alternative

Trebuie stabilită lista preliminară de alternative.

Identificarea alternativelor în SEA se poate desfășura în două moduri:

- (1) Alternative generale ale P/P de transport dacă acesta ar avea un impact probabil semnificativ asupra mediului: În cazul anumitor P/P de transport poate fi mai bine să se prezinte versiuni alternative ale acestuia, care să se compare pe criterii de mediu largi și apoi să se explice motivele pentru care a fost ales P/P propus, inclusiv din perspectiva mediului.

Dacă sunt prezentate alternative generale ale P/P de transport, din motive practice, va fi necesară de obicei restrângerea acestora la un număr mai mic.

Un exemplu de alternativă generală din sectorul transporturi: Concentrarea asupra unei legături feroviare între două orașe în locul unei rutiere într-un anumit coridor.

(2) Alternative separate pentru fiecare element al P/P de transport care ar putea avea un impact semnificativ asupra mediului: în unele cazuri (ex. planurile de amenajare a teritoriului) poate fi mai bine să se ia în considerare opțiuni alternative pentru fiecare element al P/P pe măsură ce este elaborat (de ex. propuneri alternative de alocare a terenurilor pentru locuințe la nivel de județ) și să se centralizeze acestea, împreună cu impactul aferent asupra mediului, în raportul de mediu elaborat la finalul procesului.

Un exemplu de astfel de alternative: La revizuirea unui plan de transport, care privește și lărgirea anumitor artere rutiere, se poate analiza introducerea unei noi linii de autobuz și a unei politici diferite în privința parcării autoturismelor particulare.

Stabilirea listei scurte de alternative rezonabile

Lista preliminară trebuie redusă la o versiune scurtă de alternative rezonabile, după o analiză preliminară care să ducă la eliminarea alternativelor care nu sunt considerate relevante, fezabile sau acceptabile.

Criteriile de selecție aplicate pentru reducerea listei la un număr mai mic de alternative trebuie să fie solide și să poată rezista analizei în caz că factorii interesați nu sunt de acord cu alternativele alese. Elaborarea acestor criterii de selecție poate fi utilă în conceperea și revizuirea alternativelor.

În elaborarea alternativelor, trebuie să existe o gamă largă de posibilități. În cazul P/P pentru transporturi pot exista trei tipuri de alternative, din următoarele puncte de vedere:

- sistem (diferite moduri de transport pentru satisfacerea unei anumite cereri de transport),
- tehnologie (de ex. construirea unui tunel pe o anumită porțiune a unui drum nou) sau
- amplasament (de ex. soluții diferite de construire a unei artere ocolitoare într-o localitate).

În Tabelul 6.5 este prezentat un exemplu de listă de alternative pentru un P/P de transport. Acest exemplu privește alternativele politice și de infrastructură referitoare la un studiu din Marea Britanie pentru coridorul Trans-Penin: Coridorul Trans-Penin traversează nordul Angliei de la Marea Irlandei la Marea Nordului și trece prin conurbațiile din Merseyside, Greater Manchester și Yorkshire. În Tabelul 6.5 sunt prezentate diferitele alternative de îmbunătățire a transporturilor rutiere și feroviare prin coridorul Trans-Penin.

Tabelul 6.5: Alternativele privind politica și infrastructura în studiul Coridorului Trans-Penin din Marea Britanie

Nr crt.	Strategie, alternative	Descriere
1	Intervenție minimă	Scheme de infrastructură de transport deja angajate; se presupune că politicile de transport actuale vor continua fără a se intensifica politicile existente aplicate în amenajarea teritoriului dar acordând prioritate oportunităților de dezvoltare economică indiferent de locul unde apar
2	Investiții în transportul	Investiții prioritare în îmbunătățirea vitezei și

	public	frecvenței transportului feroviar
3	Reducerea traficului rutier – taxarea parcării și utilizării coridorului Trans-Penin	Taxe de utilizare a drumurilor din centrele urbane și a parcării pe toate drumurile principale care traversează Peninii
4	Reducerea traficului rutier – taxe pentru utilizatorii drumurilor și coridorului Trans-Penin	Taxe de utilizare a zonelor urbane, cu taxe mai mari în centrele urbane și a utilizării tuturor drumurilor principale care traversează Peninii
5	Creșterea selectivă a capacității drumurilor	Lărgirea următoarelor autostrăzi: M62, M1, M6 și M60
6	Centralizarea amenajării terenurilor	Concentrarea noilor investiții în zonele urbane majore, mai ales în și în apropierea centrelor acestora
7	Optimizarea taxelor de utilizare a coridorului Trans-Penin	Ajustarea taxelor în alternativa 2 pentru a maximiza beneficiile în raport cu costurile totale
8	Optimizarea taxelor de utilizare a drumurilor urbane	Ajustarea taxelor în alternativa 3 pentru a maximiza beneficiile în raport cu costurile totale
9	Măsuri drastice de reducere a traficului rutier	Aplicarea unor majorări semnificative la prețul carburanților (de 10 ori) și taxe de utilizare a coridorului Trans-Penin și a drumurilor ca în alternativa 3
10	Investiții în transporturile publice și măsuri de reducere a traficului rutier	Comparație între alternativa 1 întărită cu alternativele 7 și 8, plus testarea ipotezelor legate de impactul eventualelor schimbări de atitudine față de alternativa autovehiculelor Politica utilizării terenului într-o versiune mai intensivă decât cea din alternativa 6.

6.7 Pasul 6: Planificarea inițială

6.7.1 Scopul

Scopul acestui ultim pas al definirii domeniului este de a planifica SEA, pe cât posibil, încă din această fază inițială a procesului. Aceasta înseamnă de fapt tratarea tuturor aspectelor practice, inclusiv stabilirea termenelor, a resurselor necesare, integrarea SEA cu procesul de elaborare a P/P.

6.7.2 Abordare

Factori interesați:

- identificarea autorităților, instituțiilor și persoanelor ce vor fi implicate, cu indicarea nivelului de implicare pentru fiecare tip de factor interesat. Se pot avea în vedere patru niveluri de implicare, conform descrierii din Capitolul 9.
- Se face distincție între cei ce trebuie implicați în funcție de roluri și responsabilități. Pot fi avute în vedere trei roluri și responsabilități diferite:
 - o consultare cu autoritățile publice și organizațiile private, de ex. companii de servicii publice;
 - o cooperare cu autoritățile publice și organizațiile private;
 - o implicarea publicului în fazele critice ale proceselor de planificare și evaluare (îndeosebi sub aspectul definirii domeniului și pentru discutarea rezultatelor preliminare ale SEA).
- Structurarea procesului de implicare, de exemplu cu utilizarea ședințelor interne regulate, utilizarea de seminare, de consfătuiri cu experții și de conferințe.

Plan:

Stabilirea unui calendar pentru diferitele etape ale SEA cu termene pentru fiecare pas al fiecărei etape.

Resurse:

- Identificarea resurselor necesare (finanțare, experți, date, instrumente etc...)
- Identificarea sinergiilor și suprapunerilor cu alte procese, inclusiv cu alte evaluări care ar putea determina o maximizare a eforturilor și contribuțiilor (de exemplu, împărțirea efortului de culegere a datelor).

Procesul de planificare:

Trebuie determinat în mod clar în ce etapă se află procesul de planificare. Este abia la început? Există deja o imagine clară a problemelor și obiectivelor? În funcție de răspuns trebuie adaptat întregul proces SEA și rolul său în raport cu procesul de planificare și de luare a deciziei.

6.8 Raportul privind definirea domeniului

Scopul raportului privind definirea domeniului este similar cu cel al raportului privind definirea domeniului întocmit în cadrul procesului de EIM pentru proiecte.

Deși nu este prevăzută în mod formal în HG 1076/2004, având în vedere importanța și rolul său central în întregul proces SEA, este recomandabil ca decizia privind definirea domeniului să fie înregistrată printr-un document special conceput.

Procesele verbale ale întrunirilor GL care s-au ocupat de aspectele de definire a domeniului pot fi dezvoltate sub forma unui raport propriu-zis privind definirea domeniului. Raportul privind definirea domeniului trebuie să fie apoi pus la dispoziția factorilor interesați, inclusiv a publicului și în această fază de început a procesului SEA.

Scopul Raportului de definire a domeniului este:

- de a înregistra acordul principalilor factori interesați cu privire la domeniul de aplicare a SEA;
- de a informa factorii interesați cu privire la principalele elemente ale P/P de transport și la principalele aspecte de mediu;
- de a obține comentarii din partea factorilor interesați cu privire la domeniul de includere în evaluare și la abordarea SEA pentru P/P de transport.

Raportul de definire a domeniului este util tuturor factorilor implicați în mod direct sau indirect, care astfel se pot referi la un document comun atunci când discută mersul procesului SEA. El promovează eficiența și transparența.

Raportul de definire a domeniului trebuie să fie clar, concis și ușor de citit de către categorii diverse de factori interesați. Informațiile care pot fi incluse de obicei în raportul privind definirea domeniului sunt cele prezentate în Tabelul 6.6.

Tabelul 6.6: Informații ce se includ de obicei într-un raport de definire a domeniului

1. Introducere (cu o scurtă prezentare a P/P de transport și a procesului de elaborare a acestuia, a scopului raportului de definire a domeniului).
2. Descrierea obiectivelor principale ale P/P și ale elementelor sale cheie.
3. Descrierea altor documente strategice internaționale, naționale și locale care ar putea fi relevante pentru P/P de transport.
4. Interacțiunea cu alte P/P sau alte SEA.
5. Scurtă descriere a situației existente a mediului, arătând principalele aspecte și constrângeri de mediu
6. Determinarea aspectelor de mediu ce trebuie evaluate.
7. Obiectivele, indicatorii și țintele de mediu.
8. Hărți ale zonei cuprinse în P/P de transport și ale zonei estimate de impact asupra mediului
9. Lista preliminară de alternative în cadrul P/P de transport.
10. Metodologia SEA propusă (inclusiv termene, buget, echipa, lista factorilor implicați ce vor fi consultați)
11. Concluzii privind domeniul de cuprindere propus pentru SEA.
12. Sursele de date.
13. Punct de contact pentru adresarea comentariilor.

7. Evaluarea P/P de transport

7.1 Scopul

Scopul acestei etape a procesului SEA este de a identifica, discuta și evalua efectele potențiale asupra mediului produse de P/P de transport. Deși este denumită etapă, aceasta nu ar trebui să se desfășoare o singură dată: evaluarea impactului trebuie efectuată o dată cu elaborarea P/P de transport și nu abia după ce a fost finalizat proiectul de P/P. Numai atunci SEA poate aduce contribuții valoroase la P/P de transport și poate reuși includerea rezultatelor sale sub formă de concluzii și recomandări în versiunea finală a P/P.

Există mai multe metode de a evalua impactul asupra mediului al unui P/P. Ghidul de față recomandă șapte pași pentru etapa de evaluare, prezentați în Tabelul 7.1.

Tabelul 7.1: Cei șapte pași ai evaluării

Pasul	Acțiunea
1	Stabilirea situației inițiale a mediului
2	Evaluarea compatibilității obiectivelor P/P de transport cu obiectivele relevante privind mediul
3	Predicția efectelor P/P de transport și ale alternativelor sale
4	Evaluarea semnificației efectelor P/P de transport și ale alternativelor sale
5	Compensarea efectelor negative semnificative și întărirea efectelor pozitive
6	Alegerea alternativei preferabile a P/P de transport.
7	Întocmirea programului de monitorizare a efectelor implementării P/P de transport

Evaluarea impactului nu trebuie efectuată ca o etapă „de sine stătătoare”, ci în mod interactiv cu echipa de planificatori, în timpul elaborării P/P de transport și nu abia după ce a fost finalizat proiectul de P/P.

7.2 Pasul 1: Stabilirea situației inițiale a mediului

7.2.1 Scopul

Scopul acestui pas este de a:

- înțelege tendințele anterioare și starea actuală a componentelor mediului și aspectelor care au fost identificate ca relevante în etapa de definire a domeniului;
- contura tendințele viitoare probabile ale aspectelor de mediu în lipsa implementării P/P de transport supus evaluării.

Rezultatul obținut după stabilirea situației inițiale a mediului, respectiv raportul privind starea inițială a mediului

- va oferi informații pentru pașii următori ai SEA;
- va întări analiza efectuată de echipa de planificatori referitor la contextul general în care se dezvoltă P/P de transport;
- va ajuta echipa de planificatori să integreze considerentele privind mediul în P/P de transport încă dintr-o fază timpurie.

7.2.2 Abordare

Analiza preliminară a stării mediului din teritoriul ce va fi probabil afectat de P/P de transport trebuie să fi fost deja efectuată în etapa de definire a domeniului. Raportul de definire a domeniului va trebui deci utilizat ca punct de plecare pentru studiul situației inițiale.

Se descriu tendințele trecute și starea actuală a mediului din zona ce va fi probabil afectată de P/P. Această descriere va trebui să cuprindă:

- principalele resurse de mediu (de ex. monumente străvechi, zone naturale valoroase) și principalele sensibilități (ex. calitatea apei, specii rare);
- principalii factori de influență (de ex. ce anume influențează calitatea aerului – surse de poluare, climă, localizare geografică etc., de ce s-a modificat calitatea aerului în timp – dezvoltare economică, trafic, consum sporit de carburant etc.).

Descrierea tendințelor trecute și a situației actuale a mediului va ajuta la estimarea tendințelor viitoare probabile în cazul în care nu va fi implementat P/P de transport. Schițarea principalelor tendințe viitoare probabile trebuie să cuprindă și principalele amenințări pentru mediu (ex. contaminarea solului, dispariția speciilor) și principalele tendințe (ex. modificări ale emisiilor de gaze cu efect de seră).

Descrierea acestor tendințe viitoare este de obicei limitată de numeroase incertitudini. Între acestea se numără existența datelor referitoare la dezvoltarea viitoare a sectorului/ zonei, dezvoltarea economică, progresele tehnologice etc. Toate aceste aspecte pot influența evoluția viitoare.

Cerințe privind colectarea datelor

Pentru a evita transformarea SEA într-o activitate împovăraătoare de culegere a datelor, care să provoace întârzieri inacceptabile și pentru a obține date care să permită predicția și evaluarea impactului cu un grad de încredere rezonabil, este important ca echipa SEA

- Să pună accent pe aspectele relevante pentru componentele mediului, respectiv pe componentele și aspectele care ar putea fi semnificativ afectate de P/P de transport, pentru a evita întocmirea unui „Raport despre starea mediului” generalizat;
- Să analizeze atent ce informații sunt necesare și cu ce nivel de detaliere a informației. În general este dificil să se specifice nivelul de detaliere al datelor și informațiilor necesare în cadrul SEA, dar nivelul de detaliere al P/P de transport trebuie să dicteze nivelul de detaliere al datelor prezentate în Raportul de mediu. La nivelul SEA pot fi suficiente informații în linii mari sau informații cu privire la aspectele de însemnătate regională/locală;
- Să culeagă date cât mai recente și mai exacte posibil, fără a impune sarcini inutile de culegere a unor date noi.

Trebuie ca datele să poată fi prezentate într-o manieră utilă, care să poată fi interpretată și de nespecialiști. Ele pot fi prezentate sub formă de hărți, sau cu ajutorul graficelor și/sau diagramelor. Dacă datele nu pot fi prezentate în formă vizuală, ele trebuie sintetizate în formă de text ușor de înțeles.

Un set de informații poate să nu corespundă scopurilor autorității, deoarece s-ar putea să nu existe la scara necesară, sau să fie prea vechi, să nu prezinte încredere, să fie parțiale sau subiective.

În situațiile în care informațiile sunt problematice, va trebui să se aleagă dacă să se evite utilizarea lor, să se utilizeze cu o explicație a limitărilor sau să se caute noi informații pentru ca incertitudinile să dispară și să fie completate lacunele.

SEA trebuie să prezinte în raport ce incertitudini au fost cauzate de lipsa de date. În plus, ori de câte ori este posibil, indicarea lipsei datelor trebuie însoțită de un angajament de a culege datele lipsă în cadrul monitorizării implementării P/P de transport.

Pe termen lung, raportarea continuă a acestor deficiențe va trebui să stimuleze organizațiile guvernamentale abilitate să înceapă activități de colectare a datelor, restrângând astfel zonele critice din punct de vedere al lipsei de date.

Sursele de date privind situația inițială

Există numeroase surse de informații de mediu, dar echipa SEA este cea care trebuie să estimeze valoarea surselor și informațiilor în raport cu nevoile sale. Sursele tuturor datelor utilizate în raportul de mediu trebuie specificate clar, împreună cu informațiile relevante privind vechimea, aria de acoperire și calitatea fiecărei surse.

Datele de mediu trebuie colectate, pe cât posibil, din sursele existente, care pot fi:

- Documente strategice, precum alte P/P cu acoperire geografică similară, rapoarte privind starea mediului, rapoarte de monitorizare, planuri de acțiune pentru mediu;
- Consultanți, laboratoare, universități și alți furnizori de servicii;
- Organizații guvernamentale de la diferite niveluri și din diferite sectoare;
- Persoane și /sau ONG-uri, care adeseori au cunoștințe vaste și o bună înțelegere a condițiilor și aspectelor de mediu din zona cuprinsă în P/P de transport, de ex. grupuri locale care militează pentru conservare.

Uneori pot fi însă necesare noi studii, dacă impactul ar putea avea loc într-o zonă despre care se cunoaște prea puțin sau de loc și dacă astfel de informații au un rol critic în determinarea impactului semnificativ. Acestea ar putea consta din măsurători cantitative ale condițiilor de mediu sau descrieri calitative ale condițiilor de mediu, pe baza raționamentului experților.

Informațiile privind situația inițială pot fi cantitative sau calitative și de multe ori este util să se utilizeze ambele tipuri. În SEA, informațiile calitative trebuie susținute cu dovezi raționale.

În Anexa H a Ghidului general SEA este prezentată o imagine generală, sub formă de tabel, a datelor privind situația inițială a mediului ce trebuie culese și a surselor posibile pentru obținerea acestor date. Forma de tabel poate fi utilizată ca instrument în stabilirea situației inițiale a mediului.

Pentru descrierea situației de bază (și evaluarea efectelor P/P de transport asupra mediului, conform descrierii de la pasul 3, capitolul 7.4) se utilizează adeseori **indicatori**. Aceștia dau posibilitatea măsurării efectelor și impactului asupra mediului. În Tabelul 7.2 este prezentat un exemplu de zece indicatori esențiali utilizați în cazul SEA pentru transporturi.

Tabelul 7.2: Indicatori esențiali pentru SEA în domeniul transporturilor

Contribuția planului de transporturi la consumul de energie (t/an)
Contribuția planului de transporturi la emisiile anuale de CO ₂ (t/an)
Contribuția planului de transporturi la emisiile anuale de NO ₂ (t/an)
Contribuția planului de transporturi la imisiile medii anuale de PM ₁₀ (μg/m ³)
Contribuția planului de transporturi la imisiile medii anuale de ozon (μg/m ³)
Contribuția planului de transporturi ocuparea/impermeabilizarea terenurilor (ha)
Contribuția planului de transporturi la accidente (număr de morți și răniți anual)
Contribuția planului de transporturi la împărțirea pe moduri de transport (%)
Contribuția planului de transporturi la imisiile de zgomot (dB(A) pe persoană afectată)
Contribuția planului de transporturi la fragmentarea habitatelor (mărimea efectivă a grilei în km ² , conform explicației din Casetă 8.1)

În privința distribuției pe moduri de transport, în Tabelul 7.3 este prezentat un exemplu luat din POST.

Tabelul 7.3: Distribuția pe moduri a transportului de pasageri și de mărfuri din România

	1990	1995	2000	2004
Transport de pasageri				
Autoturisme	38%	59%	70%	75%
Transport public rutier	27%	16%	12%	13%
Feroviar	35%	25%	18%	12%
Transport de mărfuri				
Rutier	36%	48%	43%	64%
Feroviar	61%	44%	49%	29%
Pe căi de navigație interne	3%	8%	8%	7%

Sursa: Guvernul României, Ministerul Transporturilor (2007)

Fragmentarea habitatelor, ultimul indicator din Tabelul nr.7.2 este descrisă în Caseta 7.1.

Caseta 7.1: Fragmentarea peisajului

Fragmentarea habitatelor (sau peisajului) este percepută ca principală cauză a pierderii de specii, deoarece izolează populațiile de animale și separă tipurile de habitat. Infrastructura de transport (ex. drumuri, poduri sau căi ferate) este principala răspunzătoare de această fragmentare și afectează negativ calitatea recreativă a peisajelor prin zgomot, poluare atmosferică sau reducerea mărimii și calității zonelor de agrement. Pentru a măsura gradul de fragmentare, Jaeger (2000) a elaborat așa numita „dimensiune efectivă a rețelei” măsurată în km². Acest indicator de folosire este definit după cum urmează:

„Dimensiunea efectivă a rețelei se bazează pe probabilitatea ca două puncte alese la întâmplare să fie conectate. Cu cât în peisaj există mai multe bariere, cu atât scade probabilitatea ca două puncte să poată fi conectate și cu atât se reduce dimensiunea efectivă a rețelei. Dacă peisajul este fragmentat uniform în parcele de dimensiune egală m_{eff} , atunci probabilitatea ca ele să poată fi conectate este aceeași pentru modul de fragmentare investigat. Ea poate fi interpretată și ca mărime estimată a parcelei în care se va afla un punct ales la întâmplare oriunde într-o regiune, sau ca posibilitatea ca două animale ale aceleiași specii – așezate la întâmplare pe suprafața regiunii – să se poată găsi unul pe altul.”

În continuare, el explică:

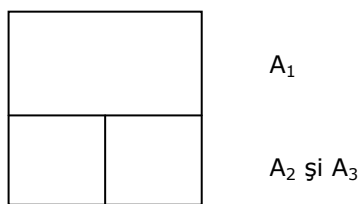
„Valoarea lui m_{eff} poate varia de la 0 (regiune total fragmentată sau construită) la mărimea regiunii investigate (nefragmentată).”

Formula de calcul pentru m_{eff} este:

$$m_{eff} = 1/A_{total} * (A_1^2 + A_1^2 + ... + A_n^2)$$

unde A_{total} este suprafața totală a regiunii investigate și A_1 la A_n sunt mărimile parcelelor n. Printr-un exemplu, vom ilustra utilizarea formulei.

Un peisaj (2 * 2 km) este fragmentat de șosele în trei parcele de mărimea 1 și respectiv 2 km² ca în figura de mai jos.



$$M_{\text{eff}} = \frac{1}{4} (4 + 1 + 1) = 1,5 \text{ km}^2$$

Jaeger și colaboratorii au cercetat dezvoltarea dimensiunii rețelei în provincia germană Baden-Wuerttemberg. Rezultatul obținut a fost acela că dimensiunea efectivă a rețelei a scăzut continuu din 1933 până în 2000 de la 22,92 km² la 13,01 km², respectiv cu aproximativ 44%.

7.3 Pasul 2: Evaluarea compatibilității cu obiectivele P/P de transport

7.3.1 Scopul

Scopul acestui pas este dublu:

- de a evalua compatibilitatea reciprocă dintre diferitele obiective ale P/P de transport, de a identifica atât sinergiile, cât și neconcordanțele posibile între aceste obiective.
- de a evalua compatibilitatea dintre obiectivele P/P de transport și obiectivele de mediu relevante, de a identifica atât sinergiile, cât și neconcordanțele posibile.

El se aplică cu necesitate fiecărei alternative a P/P de transport. În unele situații, obiectivele pot fi aceleași pentru fiecare alternativă, însă mijloacele utilizate pentru realizarea acestor obiective pot diferi și de aceea poate fi necesară o încadrare separată a fiecăruia.

Pot exista neconcordanțe interne între diferitele obiective ale unui P/P și pot exista neconcordanțe între obiectivele P/P de transport și obiectivele de mediu relevante care să nu poată fi soluționate. Evaluarea compatibilității va clarifica aceste situații astfel încât deciziile ulterioare să aibă o bază solidă și să se poată analiza măsuri de compensare sau alternative.

Evaluarea obiectivelor P/P de transport poate duce de asemenea la formularea de recomandări privind modificarea obiectivelor existente sau integrarea unor noi obiective în P/P supus evaluării, în vederea îmbunătățirii performanței sale în mediu. Ca atare, evaluarea compatibilității va ajuta la o specificare mai precisă a accentelor în cadrul SEA.

7.3.2 Abordare

Unele P/P din transporturi formulează explicit și obiectivele de mediu. Evaluarea compatibilității obiectivelor P/P de transport între ele poate arăta că unele obiective ale P/P nu sunt compatibile cu obiectivele de mediu, enunțate explicit în P/P pentru transporturi. Compatibilitatea reciprocă a obiectivelor P/P de transport poate fi evaluată cu ajutorul unei matrici precum cea prezentată în tabelul 7.4.

Tabelul 7.4: Matrice a compatibilității în cazul Planului de transport local din West Sussex (2004)

Obiectivul planului de transport					
1 Îmbunătățirea stării de sănătate, reducerea inegalității de sănătate	1				
2 Reducerea sărăciei și excluderii sociale	+	2			
3 Reducerea delictelor și a temerii de a fi victima unui delict	+	+	3		
4 Creșterea vizibilității centrelor urbane		+	+	4	
5 Îmbunătățirea folosirii eficiente a terenurilor		?	?	+	5
6 Reducerea poluării atmosferice, schimbărilor climatice	+			+	+

7 Păstrarea și îmbunătățirea calității râului				?		+	7							
8 Conservarea și încurajarea biodiversității				?	+	+	+	8						
9 Susținerea posibilității de apreciere a frumuseților naturii					+	+	+	+	9					
10 Reducerea necesității de deplasare	+	+		+	+	+	+	+	?	10				
11 Păstrarea clădirilor monument istoric și a ariilor protejate				+		+	+			+	11			
12 Diminuarea riscului de inundare	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	12		
13 Reducerea generării de deșeuri, reciclare					+	+	+	+	+	+			13	
14 Sprijin pentru crearea de locuri de muncă în economie	+	+	+	+	?	?	+	?		+	?	+	+	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	

Legenda: "+": obiectivele sunt compatibile; „?” compatibilitatea depinde de anumite ipoteze; căsuță liberă: obiectivele nu se influențează reciproc; „X” incompatibilitate (nu apare în acest exemplu)

Compatibilitatea a obiectivelor P/P de transport cu obiectivele de mediu relevante poate fi evaluată cu ajutorul unei matrici precum cea prezentată în tabelul 7.5.

Tabelul 7.5: Matrice de compatibilitate (schemă)

Obiectivele P/P de transport	Obiectivele de mediu relevante			
	Obiectivul 1	Obiectivul 2	Obiectivul 3	Obiectivul X
Obiectivul 1				
Obiectivul 2				
Obiectivul 3				
Obiectivul X				

În fiecare căsuță se poate arăta dacă cele două obiective sunt compatibile sau incompatibile, cu ajutorul unui simbol specificat. Dacă această compatibilitate este stabilită pe baza anumitor prezumții, se poate indica acest lucru printr-un alt simbol dat. Dacă nu există nici o legătură între două obiective date, căsuța poate fi lăsată liberă.

Matricile de evaluare trebuie însoțite de o explicație a fiecărui obiectiv esențial al P/P de transport. Pentru matricea utilizată pentru a testa compatibilitatea obiectivelor P/P cu obiectivele relevante de mediu este bine să se specifice întrebările orientative pentru formele mai specifice de impact. Aceste întrebări, împreună cu indicatorii, vor fi utilizate apoi în elaborarea sistemului de monitorizare a mediului în implementarea P/P.

Matricea compatibilității dintre obiectivele proiectului de Plan de transport local din Manchester (LTP) și obiectivele sale de mediu în raport cu șase aspecte de mediu este prezentată în Tabelul 7.6.

Tabelul 7.6: Matrice a compatibilității în cazul Planului de transport local din Manchester

Obiectivul proiectat pentru LTP	Obiectivul de mediu proiectat pentru LTP referitor la					
	schimbări climatice	calitatea aerului	zgomot	biodiversitate	sănătate	accesibilitate
De a veni în sprijinul unui nivel crescut de activitate în centrul regional, centrele orașenești și de cartier și în principalele zone cu locuri de muncă și îmbunătăți mediul, atractivitatea,	?	?	?	?	+	+

Obiectivul proiectat pentru LTP	Obiectivul de mediu proiectat pentru LTP referitor la					
	schimbări climatice	calitatea aerului	zgomot	biodiversitate	sănătate	accesibilitate
accesibilitatea și siguranța acestora						
De a îmbunătăți siguranța rutieră și a comunității, îndeosebi a celor mai vulnerabili utilizatori ai rețelei de transport					+	
De a minimiza pagubele aduse mediului de transport, mai ales în privința calității aerului, îmbunătățind astfel calitatea vieții și sănătatea populației	?	+	?		+	
De a elabora politici complementare de folosință a terenurilor și transport care să facă să crească deplasările cu alte moduri de transport decât autoturismele prin: asigurarea unei rețele de transport public integrat de cea mai bună calitate; asigurarea unor facilități sigure pentru pietoni și cicliști; asigurarea serviciilor de transport public în noile cartiere și reducerea numărului de deplasări în puncte necentrale	+	+	+	?	+	+
De a îmbunătăți accesibilitatea asigurându-se că sistemul de transport al țării respectă necesitățile tuturor segmentelor comunității, promovează incluziunea socială și mărește numărul de opțiuni					+	+
De a gestiona traficul în ansamblu astfel încât să se reducă congestiunile, să se îmbunătățească fiabilitatea și să se diminueze proporția generală a deplasărilor cu mașina personală fără a prejudicia regenerarea centrului urban	+	+	?	?	+	+
De a îmbunătăți legăturile din zona de navetă de lucru din Greater Manchester, restul țării atât pentru pasageri cât și pentru mărfuri, pe căi compatibile cu celelalte obiective	?	?	?	?	?	+
De a menține, îmbunătăți și utiliza optim infrastructura de transport existentă și de a asigura	?	?	?	+	+	+

Obiectivul proiectat pentru LTP	Obiectivul de mediu proiectat pentru LTP referitor la					
	schimbări climatice	calitatea aerului	zgomot	biodiversitate	sănătate	accesibilitate
rentabilitatea tuturor schemelor de transport						

Legenda: "+": compatibilitate; "?": neclar; linie: fără legătură; „X”: incompatibilitate (nu apare în acest exemplu)

7.4 Pasul 3: Predicția efectelor P/P de transport și ale alternativelor sale

7.4.1 Scopul

Scopul acestui pas este acela de a identifica și descrie efectele P/P de transport și ale alternativelor sale asupra componentelor și aspectelor de mediu.

7.4.2 Abordare

În primul rând, pentru fiecare alternativă se identifică rezultatele așteptate ale implementării fiecăruia dintre diferitele elemente ale P/P de transport.

Apoi se identifică și se descriu efectele potențiale asupra mediului ale fiecăruia dintre rezultatele așteptate.

Identificarea rezultatelor așteptate

Prima cerință este să se identifice rezultatele așteptate ale implementării fiecăruia dintre diferitele elemente ale P/P de transport. Rezultatele așteptate pot determina modificări ale:

- infrastructurii, respectiv amenajări precum drumuri poduri sau tuneluri;
- modului în care se desfășoară activitatea economică (ex. creșterea utilizării anumitor tipuri de mărfuri);
- comportamentului personal sau al comunității (ex. intensificarea utilizării transportului public);
- acțiunilor autorităților de stat sau locale (ex. acordarea de fonduri pentru îmbunătățirea serviciilor, creșterea taxelor pe carburanți);
- modificării densității circulației.

Predicția și descrierea efectelor rezultatelor așteptate

După identificarea rezultatelor așteptate pentru fiecare alternativă, trebuie prezise și descrise efectele lor potențiale asupra mediului.

În tabelul 7.7 sunt prezentate tipurile de informații ce trebuie oferite cu privire la fiecare efect potențial important.

Tabelul 7.7: Informații necesare pentru fiecare efect potențial important

Impact asupra mediului	Descrierea impactului asupra mediului, cu indicarea receptorilor
------------------------	--

	(resurse naturale, ecosisteme sau specii) și caracterului pozitiv sau negativ al impactului, de ex. deteriorarea calității aerului, pierdere de peisaj sau resurse ecologice etc.
Direct sau indirect	- Efectele directe sunt de obicei corelate cu P/P care inițiază și amplasează spațial activități specifice; - Efectele indirecte sunt asociate mai curând P/P care conțin de exemplu inițiative legislative sau fiscale.
Durata	Temporar (pe termen scurt, mediu sau lung) sau permanent
Frecvența	Frecvent sau ocazional
Natural sau accidental	Decurge din evenimente neprevăzute sau anormale
Scara	Impact local, regional, național sau transfrontalier, global
Reversibilitatea	Ține de capacitatea de a contracara un impact fără a afecta obiectivul P/P de transport.
Probabilitatea	Foarte probabil, probabil sau improbabil
Cumulativ	Va exista o interacțiune între acest efect și alte efecte și ca atare va contribui acesta la crearea unor efecte cumulative semnificative? Acest aspect poate fi mai ales important în SEA, deoarece un P/P de transport poate să privească în paralel mai multe tipuri de dezvoltare diferite unul față de altul și față de alte modificări survenite în aceeași zonă.

Efectele trebuie prezise și descrise cu cât mai multe detalii. Nivelul de detaliere va depinde de natura P/P de transport. Prin urmare, predicția efectelor poate merge de la foarte generale și calitative la detaliate și cantitative.

Predicțiile calitative sunt adeseori exprimate în termeni ușor de înțeles precum „îmbunătățire sau înrăutățire în următorii 15 ani” „advers”, „benefic”, „incert”, „semnificativ” sau pe o scară de la „+++” (foarte pozitiv) la „- - -” (foarte negativ).

În Tabelele 7.8 și 7.9 sunt prezentate exemple.

Dacă se utilizează simboluri sau alte modalități de prezentare a informațiilor referitoare la efectele probabile, termenii și simbolurile utilizate trebuie întotdeauna explicate și justificate, cu referire la situația inițială relevantă pentru fiecare obiectiv al SEA.

În predicțiile cantitative se vor utiliza cifre relativ precise, precum „o scădere de la 12 la 10 tone de emisii de dioxid de carbon pe cap de locuitor în perioada 2008 – 2012”.

Toate rezultatele previziunilor de acest fel pot fi rezumate pentru utilizare sub formă de tabel, numit uneori matrice a efectelor.

Dacă un P/P de transport cuprinde propuneri de proiecte individuale, acestea trebuie evaluate la un nivel de detaliere suficient pentru a permite în linii mari predicția și descrierea efectelor semnificative asupra mediului. Dacă într-o fază ulterioară vor fi necesare EIM pentru proiectele individuale, această EIM se va putea baza pe informațiile și concluziile SEA.

De asemenea, SEA poate oferi termeni de referință preliminari pentru EIM elaborate subsecvent.

Se recomandă ca echipa SEA să justifice nivelul de detaliere utilizat.

Predicțiile și descrierile trebuie susținute cu probe, precum referiri la cercetări, discuții sau consultări care au ajutat echipa SEA să ajungă la aceste concluzii.

În cazul unor posibile efecte transfrontieră poate fi necesară consultarea țărilor vecine. În capitolul 11 al ghidului sunt prezentate detalii referitoare la consultările transfrontieră.

Raportul de mediu trebuie să aducă probe privind dificultățile precum incertitudini sau limitări ale informației ce a stat la baza predicțiilor și descrierilor calitative și cantitative. Trebuie enunțate clar

ipotezele, de exemplu cu privire la tendințele identificate sau la detaliile proiectelor ce vor fi elaborate în cadrul P/P de transport.

7.5 Pasul 4: Evaluarea semnificației efectelor P/P de transport și ale alternativelor sale

7.5.1 Scopul

Predicția și descrierea modificărilor ce vor apărea ca urmare a implementării P/P de transport sau a alternativelor sale, care au fost incluse pe lista scurtă în faza de definire a domeniului, este esențială dar nu suficientă pentru informarea completă a procesului de decizie.

Decidentul va trebui să știe și cât de importantă sau semnificativă va fi modificarea respectivă, pentru a putea ține cont de aceasta în mod adecvat. De aceea este necesară evaluarea semnificației efectelor.

Scopul evaluării este acela de a documenta selectarea soluției în general preferabile pentru P/P de transport sau a alternativelor preferabile pentru unele elemente ale acestuia.

7.5.2 Abordare

Generalități

Evaluarea P/P de transport și a alternativelor sale trebuie să aibă la bază studiul privind situația inițială a mediului, în care au fost specificate și tendințele probabile de evoluție a mediului în absența implementării P/P sau a alternativelor sale.

Evaluarea semnificației efectelor prezise necesită analizarea mai multor întrebări ca cele de mai jos:

- Va determina măsura/măsurile prevăzute în P/P de transport un risc de nerespectare a standardelor de mediu?
- Ar putea determina măsura/măsurile prevăzute în P/P de transport nerespectarea politicilor sau țăntelor de mediu?
- Ar putea afecta măsura/măsurile prevăzute în P/P de transport resursele de mediu, de ex. situri Natura 2000, specii amenințate, peisaje sensibile etc.?

Incertitudinea privind natura și semnificația efectelor trebuie menționată.

Ori de câte ori este posibil, efectele trebuie să fie cât mai bine cuantificate. Poate fi utilă o evaluare combinată, calitativă și cantitativă.

Evaluarea efectelor trebuie să cuprindă și efectele secundare, cumulative și sinergice. Efectele cumulative sunt efectele aspra mediului produse prin efectul incremental al P/P sau alternativelor sale atunci când se adaugă la alte P/P de transport trecute, prezente sau rezonabil de anticipat în viitor.

În evaluarea efectelor cumulative, trebuie să se evalueze în ce măsură ar putea acestea aduce receptorii la valoarea de prag care le asigură durabilitatea. Aceste efecte trebuie analizate exhaustiv și ca parte atât a SEA cât și a procesului de elaborare a P/P de transport, nu ca procese separate.

Pentru a putea decide cu privire la alternativele preferabile, poate fi utilă centralizarea rezultatelor evaluării diferitelor alternative într-un singur tabel. În tabelul 7.8 este prezentat un exemplu de astfel de tabel.

Tabelul 7.8: Tabel centralizator al rezultatelor evaluării diferitelor alternative de P/P pentru transporturi

Criterii și obiective de mediu	Alternativa P/P de transport A	Alternativa P/P de transport B	Alternativa P/P de transport C	Alternativa P/P de transport D
Conservarea și încurajarea biodiversității	-	-	0	++
Menținerea și îmbunătățirea calității aerului	-	-	+	0
Minimizarea utilizării terenurilor	++	+	-	-
Minimizarea impactului asupra ariilor protejate	++	--	-	+
Reducerea impactului zgomotului	+	+	?	0
.				
.				
.				
Modificări propuse la alternative	+	-	++	?

Legendă privind completarea căsuțelor: "++" efect pozitiv major asupra mediului, "+" efect pozitiv minor asupra mediului, "0" efect neutru asupra mediului, "-" efect negativ minor asupra mediului, "--" efect negativ major asupra mediului, "?" efect incert asupra mediului. Se poate face deosebirea și între efecte pe termen scurt, mediu sau lung asupra mediului, dacă este cazul.

Un alt exemplu de centralizare a efectelor celor patru alternative (numite aici „scenarii”) ale Strategiei privind Transportul Public din Aberdeen asupra mediului este prezentat în Tabelul 7.9. Obiectivele sale de mediu de la 1 la 3 se referă la aspectele SEA “populație și sănătate umană”, 4 și 5 la “biodiversitate, faună și floră”, 6 - 9 la “apă și sol”, 10 - 12 la “aer”, 13 la “factori climatici”, 14 la “patrimoniul cultural și peisaj” și 15 la “bunuri materiale”.

Tabelul 7.9: Evaluarea alternativelor în cazul Strategiei de transport local din Aberdeen

Alternativă strategie privind transportul local evaluate în funcție de obiectivele sale de mediu	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Predicție și asigurare – se lasă așa, asigurând infrastructura care să deservească creșterea prevăzută a transporturilor auto și numărului de autoturisme fără alte acțiuni de intervenție. Se așteaptă ca piața comercială să asigure facilitățile și serviciile necesare.	-1	-1	-3	-1	-1	0	-1	0	0	-3	-2	-2	-3	-3	0
Încurajare – Oferirea stimulentei pentru încurajarea transportului durabil fără a descuraja modurile nedurabile. Sectorul public și privat asigură o gamă largă de opțiuni de transport.	+1	+1	+1	0	0	0	0	0	0	0	+	+	+	0	0
Cerere marginală – Încurajarea schimbării de mod prin îmbunătățirea capacităților de transport durabil, în același timp gestionând rețeaua rutieră pentru a influența alegerea unui anumit mod. Îmbunătățiri semnificative ale modurilor de transport publice și durabile de implementat	+2	+2	+2	+1	+1	0	+1	0	+1	+	+	+	+	-1	0
Autofinanțare – Implementarea unei largi game de scheme de îmbunătățiri rutiere, de parcări, scheme de transport public și scheme de transport durabil. Finanțare suplimentară generată din scheme de management, precum controlul parcarilor.	+3	+3	+1	0	0	0	0	0	0	+	+	+	+	-2	0

Obiectivele de mediu sunt: 1: Crearea condițiilor de îmbunătățire a stării de sănătate și de reducere a inegalităților de sănătate. Promovarea unui stil de viață sănătos și îmbunătățirea și protecția sănătății umane. 2: 3 Reducerea delictelor, reducerea temerii de a fi victima unui delict. 3: Reducerea nivelului de zgomot și vibrații. 4: Evitarea afectării siturilor desemnate pentru specii sălbatice, siturilor geologice și speciilor protejate. 5: Menținerea biodiversității, evitarea pierderilor ireversibile. 6: Îmbunătățirea calității apei. 7: Reducerea contaminării și salvagardarea calității și cantității de sol. 8: Minimizarea cantității de deșeurii și reutilizarea sau recuperarea lor prin reciclare, compostare sau recuperarea energiei. 9: Reducerea suprafețelor afectate de inundații datorită legăturilor și infrastructurii de transport. 10: Îmbunătățirea calității aerului. 11: Reducerea necesității de deplasare. 12: Diminuarea afecțiunilor respiratorii. 13: Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră. 14: Asigură că proiectele contribuie la protecția și îmbunătățirea calității mediului natural și construit. 15: Utilizarea de materiale reciclate.

Legenda: "+3": foarte pozitiv, beneficii pe termen lung; ...; "0": impact neutru sau nici un impact măsurabil; ...; "-3": foarte negativ, dezavantaje pe termen lung.

Prin utilizarea culorilor (de ex. roșu pentru impact negativ, verde pentru pozitiv și gri pentru neutru) tabelul poate deveni mai ușor de citit și deci mai ușor de întrebuințat.

Evaluarea din Tabelul 7.9 a fost elaborată de un grup de lucru constând din oficiali ai autorității de transport și autorității de mediu. În plus, aceștia au evaluat efectele sub raportul reversibilității, duratei efectelor și caracterului lor cumulativ, v. Tabelul 7.7.

7.6 Pasul 5: Compensarea efectelor negative semnificative și întărirea efectelor pozitive

7.6.1 Scopul

Dacă în etapele anterioare s-a arătat că P/P de transport sau alternativele sale ar putea avea efecte negative semnificative asupra mediului, atunci SEA va trebui să propună măsurile adecvate de eliminare și/sau compensare a efectelor adverse probabile.

SEA va trebui de asemenea să prevadă măsurile adecvate de potențare a efectelor pozitive ale P/P de transport asupra mediului.

Adeseori aceste două obiective pot fi realizate prin aceleași măsuri, respectiv măsurile de eliminare a efectelor adverse pot susține și impactul pozitiv asupra mediului determinat de P/P de transport sau de alternativele sale.

Măsurile avute în vedere pentru ameliorarea efectelor cumulative trebuie să fie și ele documentate, adăugându-li-se devizele de cost.

7.6.2 Abordare

În tabelul 7.10 sunt prezentate modalități de compensare a efectelor negative și de întărire a efectelor pozitive. Aceste modalități trebuie propuse de SEA și descrise clar în Raportul de mediu.

Tabelul 7.10: Modalități de compensare a efectelor negative și întărire a efectelor pozitive

1. Modificarea P/P de transport propus. Aceasta poate merge de la modificarea fundamentală a P/P de transport pentru a asigura reducerea efectelor sale negative generale până la ajustarea detaliilor elementelor din P/P pentru a asigura reducerea efectelor acestora.
2. Impunerea de condiții pentru proiectele sau activitățile ce ar putea decurge din P/P de transport. Pentru a putea avea și un caracter practic, ele trebuie să fie ușor de aplicat și impus.
3. Introducerea unor măsuri de compensare a efectelor negative prin asigurarea beneficiilor pentru mediu în altă parte (ex. investiții în transporturi publice o dată cu construcția de noi șosele pentru autovehiculele private).
4. Introducerea de măsuri prin care mediul receptor să devină mai puțin vulnerabil.
5. Introducerea unor măsuri de remediere a efectelor după

producerea acestora (ex. plantarea unui copac în locul fiecăruia tăiat pentru construcția de drumuri ca urmare a implementării P/P de transport).

În ceea ce privește efectele reziduale, echipa SEA va evalua efectul net al fiecărei alternative a P/P de transport în lumina măsurilor de compensare care pot fi sau vor fi aplicate. Mărimea efectelor reziduale trebuie să reprezinte un factor major în selectarea alternativei preferabile a P/P de transport.

Un exemplu de alegere de măsuri de compensare este prezentat în Tabelul 7.11.

Tabelul 7.11: Măsuri de compensare selectate din Strategia privind transportul local din Aberdeen, pentru aspectele SEA de „factori climatici” și „biodiversitate”

Aspect SEA	Problema existentă	Impactul planului	Măsuri de ameliorare
Factori climatici	Emisiile din diferite moduri de transport și consumul de carburanți au efecte negative asupra climei, în special sub formă de poluare atmosferică.	Creșterea gradului de utilizare a automobilelor va face să crească substanțial problema existentă. Se anticipează că un scenariu de management al cererii ar determina o reducere a utilizării automobilelor.	Schimbarea modului de transport de la automobilul privat la moduri mai durabile poate opri creșterea emisiilor și a utilizării automobilului. O strategie care înclină puternic spre gestionarea utilizării automobilelor și restricții poate determina o scădere a fenomenului.
Biodiversitatea	A fost elaborat un Plan de acțiune pentru biodiversitate. Au fost înregistrate 195 de specii prioritare ca și o serie de habitate din Nord-Est.	Strategia privind transportul local poate avea un impact negativ asupra biodiversității prin construcții, creșterea poluării sau utilizării automobilelor dacă politicile implementate eșuează.	Construcții ecologice cu efect redus asupra habitatelor și speciilor locale reprezintă un obiectiv admirabil, însă o tactică mai potrivită ar fi reducerea necesității de deplasare sau promovarea transportului durabil.

7.7 Pasul 6: Alegerea alternativei preferabile a P/P de transport

7.7.1 Scopul

Pe baza evaluării P/P de transport și a alternativelor acestuia, SEA va selecta alternativa P/P care este cea preferabilă din punctul de vedere al mediului și care permite în același timp și îndeplinirea obiectivelor P/P. Alternativa preferabilă trebuie să poată fi implementată. Evident, această alegere trebuie justificată și susținută cu probe.

7.7.2 Abordare

Se poate întâmpla ca alternativa preferată de titularul P/P de transport și de echipa de planificatori să nu fie cea mai bună din punctul de vedere al efectelor asupra mediului.

În acest pas, avantajele desfășurării SEA în paralel cu procesul de planificare a transporturilor devin evidente: Dacă rezultatele apărute pe parcurs și recomandările SEA sunt deja integrate în alternativele P/P de transport, selectarea finală a alternativei preferabile va trebui să devină mai ușoară, respectiv nu mai există alternative ale P/P cu efecte adverse semnificative asupra mediului, care nu pot fi ameliorate.

Este important ca alternativa „de a nu face nimic” să fie considerată „reper” față de care să fie comparate celelalte alternative. Echipa SEA va trebui deci să sublinieze sub ce aspecte alternativa aleasă aduce beneficii pentru mediu comparativ cu alternativa „de a nu face nimic”.

Comparațiile dintre alternativele care au fost evaluate în pașii anteriori pot fi prezentate sub formă de tabel în Raportul de mediu, pentru a înlesni interpretarea și analiza, la fel ca în cazul predicției și evaluării formelor de impact.

Din nou poate fi utilă folosirea de note sau punctaje pentru prezentare, dar motivele alegerii alternativei propuse trebuie să fie întotdeauna explicate din perspectiva efectelor reale ale alternativelor și importanței fiecăruia. Raportul de mediu trebuie să cuprindă o discuție clară a implicațiilor pentru mediu ale alternativelor analizate în elaborarea soluției preferabile. Această discuție trebuie să arate cum considerentele de mediu au influențat în final selectarea alternativei preferabile a P/P de transport.

Luând ca exemplu Tabelul 7.9 din capitolul 7.5, ultima alternativă („Autofinanțare”) a fost evaluată ca cea care oferă cea mai mare gamă de avantaje cu cele mai puține efecte negative și de aceea a fost aleasă de echipa SEA ca alternativă preferabilă pentru Strategia privind transportul public din Aberdeen.

7.8 Pasul 7: Întocmirea programului de monitorizare a efectelor implementării P/P de transport

7.8.1 Scopul

Echipa SEA trebuie să propună un program de monitorizare a implementării P/P de transport care să permită

- obținerea și înregistrarea informațiilor cu privire la efectele semnificative asupra mediului ale implementării P/P de transport (respectiv activităților și proiectelor ce vor rezulta ca urmare a P/P);

- identificarea efectelor adverse neprevăzute, cum ar fi acțiunile de remediere corespunzătoare ce pot fi întreprinse.

7.8.2 Abordare

Programul de monitorizare a P/P de transport trebuie să se anexeze la Raportul de mediu.

Programul de monitorizare trebuie să devină parte integrantă a P/P de transport propus și este de asemenea integrat în Avizul de mediu eliberat pentru acesta.

Echipa SEA trebuie mai întâi să evalueze sistemul de monitorizare propus de P/P pentru transport. Apoi, poate recomanda integrarea monitorizării indicatorilor de mediu relevanți în programul de monitorizare a P/P de transport și/sau propune măsuri de monitorizare suplimentară.

Indicatorii de mediu propuși spre a fi monitorizați trebuie să fie aliniați celor specificați în etapa de definire a domeniului.

Având în vedere că efectele asupra mediului sunt generate de rezultatele implementării P/P de transport, monitorizarea trebuie să se adreseze atât rezultatelor P/P, respectiv să se verifice în ce măsură diferitele elemente ale P/P au fost implementate în realitate, cât și efectelor asupra mediului.

7.8.3 Aspecte de rezolvat prin programul de monitorizare a rezultatelor P/P

Programul de monitorizare trebuie să se axeze pe componentele de mediu sau sănătate publică și pe domeniile care ar putea fi influențate de implementarea P/P de transport. De exemplu, dacă s-a stabilit că cel mai probabil afectate componente ale mediului vor fi calitatea aerului și biodiversitatea, atunci monitorizarea trebuie dirijată în special spre aceste componente.

Trebuie propuse de asemenea instrucțiuni detaliate privind monitorizarea efectelor cumulative, recunoscându-se că poate fi dificil să se determine "cota" din efectele cumulative ce poate fi atribuită P/P de transport.

Aspectele pe care va trebui să le rezolve programul de monitorizare sunt prezentate în caseta 7.2.

Caseta 7.2: Aspecte de rezolvat prin programul de monitorizare

- Măsura în care P/P de transport este implementat și își îndeplinește obiectivele;
- Valabilitatea predicțiilor privind impactul și a concluziilor SEA;
- Măsura în care măsurile propuse pentru compensarea efectelor adverse și optimizarea beneficiilor sunt efectiv realizate;
- Eficacitatea măsurilor de compensare/ optimizare;
- Identificarea altor schimbări necesare în continuare pentru a potența beneficiile de mediu ale P/P de transport;
- Identificarea necesității unor noi SEA și EIM ca rezultat al P/P de transport; și
- Concluziile desprinse din SEA.

În caseta 7.3 este prezentat sumar conținutul minimal al unui program de monitorizare.

Caseta 7.3: Conținutul minimal al programului de monitorizare

Programul de monitorizare a mediului trebuie să definească în mod clar următoarele:

- Cine răspunde de organizarea și coordonarea sistemului de monitorizare?
- Ce elemente ale P/P de transport vor fi monitorizate?
- Ce indicatori, de ex. referitori la calitatea aerului, vor fi monitorizați și de ce, pentru a se ajunge la înțelegerea efectelor de mediu?
- La ce valoare de prag a indicatorului trebuie să aibă loc intervenția, pentru a putea rectifica problema identificată? Un bun indicator atrage atenția asupra unei probleme înainte ca aceasta să ajungă gravă și ajută la recunoașterea a ceea ce trebuie făcut pentru a îndrepta situația.
- Ce date trebuie culese pentru a permite măsurarea indicatorului și cu ce frecvență?
- Cine va colecta și raporta datele?
- Cum vor fi monitorizați indicatorii? Sunt necesare noi mecanisme de monitorizare sau pot fi folosite sistemele existente?
- Care sunt procedurile de raportare (frecvența raportărilor și cui îi sunt prezentate rapoartele de monitorizare)?
- Când trebuie depus primul raport de monitorizare?
- Datele sau intervalele la care trebuie să se facă monitorizarea
- Comunicare externă (atât între autorități cât și cu publicul larg) și dezvoltarea capacității.
- Cine va evalua raportul de monitorizare și va lua măsurile necesare dacă va fi cazul?

Ca exemplu, este prezentată monitorizarea la nivel de rețea a unui plan olandez de transport. Acesta tratează Planul 2 privind Structura Transporturilor din Olanda (TSP-2), ce conține un program de monitorizare lunară asociat, utilizat pentru a obține feedback în procesul politic, pentru a ajusta și revizui TSP-2. Acesta se axează pe teme și indicatorii prezentați în Tabelul 7.12, monitorizați la nivel național.

Tabelul 7.12: Teme și indicatori în programul anual de monitorizare al Planului 2 privind Structura Transporturilor din Olanda (TSP-2)

Temă principală	Subiect/indicator
„Condiții de trai”	Emisii din trafic
	Neplăceri produse de zgomot
	Număr de victime (morți, răniți, spitalizați)
	Separare
	Accidente de transport
	Pasageri și mărfuri în transporturi aeriene, schimbarea modului de transport la și de la aeroporturi
	Cota de piață a traficului de mărfuri (rutier, navigatie internă, maritim, porturi)
Accesibilitate selectivă într-o societate durabilă	Frecvența congestionărilor
	Sprijin pentru TSP-2 și conștientizarea
Reducerea creșterii și distribuția traficului rutier	Municipalități cu politică activă în domeniul parcărilor
	Rata de ocupare a automobilelor personale
	Kilometri de piste pentru biciclete
	Kilometri/pasager în transportul public
	Kilometraj camioane

	Trafic inter-modal
	Volumul transportului feroviar de mărfuri, volumul transportului naval intern, volumul traficului maritim de containere pe distanțe scurte
Mobilitate individuală	Managementul circulației
	Timpul relativ de deplasare cu automobile personale față de transport public
	Trenuri întârziate
	Profitabilitatea transporturilor urbane și interurbane cu autobuzul

Pentru fiecare dintre acestea, pe baza evaluării generale, sunt stabilite ținte politice, inclusiv una de mediu. Dacă aceste ținte sunt atinse prea încet, politicile trebuie ajustate, ceea ce duce la îmbunătățirea continuă a politicilor legate de transport. Aceasta, din nou, are repercusiuni, de exemplu în planificarea infrastructurii.

În Capitolul 12 al ghidului de față sunt discutate mai pe larg mecanismele de monitorizare a P/P și P/P de transport.

8. Întocmirea și analiza calității raportului de mediu

8.1 Scopul

Raportul de mediu trebuie să centralizeze rezultatele tuturor etapelor anterioare ale procesului SEA și trebuie să ofere o înțelegere clară a formelor de impact asupra mediului ale P/P propus și ale alternativelor care au fost evaluate.

Raportul –împreună cu P/P de transport evaluat – trebuie supuse unui proces e consultări. Prin urmare raportul va trebui să ofere toate informațiile relevante.

El nu va trebui doar să prezinte concluziile și rezultatele SEA, inclusiv modul în care au fost analizate și eliminate alternativele, ci să și explice abordarea și metodele alese pentru a oferi principalilor factori interesați o imagine de ansamblu și clară asupra SEA.

8.2 Abordare

Chiar dacă Raportul de mediu este înțeles ca rezultat final al evaluării P/P de transport, întocmirea raportului trebuie să aibă loc pe toată durata procesului SEA.

Inițierea elaborării raportului dintr-o fază timpurie:

- Va contribui la înregistrarea tuturor recomandărilor și sugestiilor privind SEA și a modului în care acestea au fost integrate în P/P de transport;
- Va oferi echipei SEA, echipei de planificatori și altor factori interesați implicați în procesul SEA o bază de informații;
- Va reduce la minim timpul necesar finalizării raportului.

În Anexa 2 a HG 1076/2004 este prevăzut minimul de informații pe care trebuie să le conțină Raportul de mediu.

8.3 Analiza calității raportului de mediu

În baza HG 1076/2004, Raportul de mediu trebuie să fie de o calitate suficientă pentru a întruni cerințele legale.

Analiza calității raportului de mediu trebuie efectuată de oficialii guvernamentali care fac parte din comitetul special.

Această analiză privește versiunea finală a Raportului de mediu în care se presupune că s-a ținut cont de sugestiile și propunerile autorităților și publicului consultat.

Înainte a acestei analize oficiale și separat de ea este recomandabil ca echipa SEA să efectueze o analiză internă a calității raportului de mediu înainte de a-l depune la autoritatea competentă pentru SEA.

Abia după analiza internă a calității va trebui ca raportul de mediu și proiectul de P/P de transport să fie puse la dispoziția membrilor Comitetului special și a publicului pe o perioadă de timp care să permită analiza documentelor și redactarea comentariilor.

Abia după analiza internă a calității și analiza calității de către comitetele speciale va trebui ca raportul de mediu și proiectul de P/P să fie puse la dispoziția publicului pe o anumită perioadă de timp care să-i permită citirea documentelor și prezentarea comentariilor.

În Ghidul generic SEA este prezentat un instrument de analizare a Raportului de mediu, respectiv Lista de verificare pentru asigurarea calității, inclusă în Anexa I.

9. Implicarea publicului

9.1 Generalități

Implicarea publicului trebuie să facă parte integrantă din procesul SEA. Consultarea este una dintre cele patru forme de implicare a publicului, celelalte trei fiind comunicarea, participarea și negocierea. În majoritatea cazurilor, implicarea publicului în SEA are loc mai ales sub formă de consultări.

Potrivit Directivei SEA și HG 1076/2004, efectuarea consultărilor și luarea în considerare a rezultatelor consultării sunt parte integrantă a evaluării mediului.

HG 1076/2004 prevede consultarea autorităților relevante și a publicului larg în diferite etape ale procesului SEA, astfel încât aceștia să poată beneficia cât mai timpuriu și efectiv de ocazia de a-și exprima opiniile, în intervale de timp adecvate, cu privire la proiectul de P/P și la raportul de mediu anexat acestuia înainte de adoptarea P/P sau de depunerea acestuia în vederea continuării procedurii legislative.

Consultarea cu autoritățile este asigurată prin implicarea acestora pe tot parcursul procesului SEA, ca membri ai CSC pentru încadrarea și analiza calității raportului de mediu - sau ca membri ai Grupului de lucru.

Implicarea publicului nu este discutată decât sumar în acest ghid. Detalii pot fi găsite atât în capitolul 9 cât și în Anexa J a Ghidului generic SEA.

9.2 Principalele tipuri de implicare a publicului

Pot fi deosebite patru tipuri de implicare a publicului (IP), prezentate în Tabelul 9.1 în ordinea nivelului de intensitate și interacțiune.

Tabelul 9.1: Principalele patru tipuri de implicare a publicului

Tip de implicare a publicului	Descriere
Comunicare/raportare	= flux de informații într-un singur sens, de la titular către public. Informarea și notificarea reprezintă precondiții ale unei IP cu sens. Simpla comunicare a informațiilor nu este o măsură suficientă pentru implicarea publicului în SEA.
Consultare	= schimb de informații între titular și public. Consultarea crează ocazia ca publicul să își exprime părerile cu privire la propunere și impactul acesteia.
Participare	= publicul poate iniția propuneri alternative și idei prin interacțiune cu echipele SEA și de planificatori. Acesta este un proces mai interactiv, care angajează publicul în rezolvarea problemelor, în cadrul căruia au loc discuții și se caută să se ajungă la consens.
Negociere	= discuție față în față între titular și principalii factori interesați pentru a se ajunge la un consens.

În principiu, aceste abordări ale IP în SEA sunt diferite și relativ separate. Ele pot fi însă utilizate combinat; de exemplu, consultarea și participarea pot fi folosite în etape diferite ale procesului SEA. De remarcat că o consultare, participare a publicului și negociere eficace se bazează pe o comunicare și raportare eficace, care trebuie să se desfășoare într-un mod foarte cuprinzător și să fie orientată spre public.

Deși participarea deplină a publicului poate fi greu de realizat în cazul multor P/P pentru care se realizează SEA, consultarea eficace va fi probabil mai ușor de facilitat și ar putea avea și efecte mai pozitive. Ca atare, practic și în majoritatea cazurilor, IP în SEA are loc mai ales sub formă de consultări.

9.3 Obiective și avantaje ale implicării publicului

În general, includerea punctelor de vedere ale publicului afectat și interesat ajută la asigurarea echității, transparenței și robusteții procesului decizional cu privire la P/P propus, respectiv a faptului că acesta se bazează pe alegere în mai bună cunoștință de cauză a alternativelor.

În caseta 9.1 sunt prezentate obiectivele IP în SEA și beneficiile pe care le poate aduce IP dacă este efectuată așa cum trebuie.

Caseta 9.1: Obiective și avantaje ale implicării publicului în SEA

- Determină conștientizarea problemelor de mediu prin informarea publicului afectat și interesat cu privire la propunere și efectele sale probabile.
- Este un mijloc de culegere a informațiilor valoroase de la toate tipurile de factori interesați cu privire la:
 - o Formele semnificative de impact potențial asupra mediului ale P/P de transport propus;
 - o Măsuri potențiale de atenuare, care pot fi adoptate pentru a reduce efectele negative asupra mediului ale implementării P/P de transport propus;
 - o Identificarea și selectarea alternativelor la opțiunile propuse inițial de echipa de planificatori.
 - o Alte preocupări neprevăzute ale publicului afectat
- Facilitează acceptarea și sprijinirea de către public a implementării P/P de transport, prin identificarea și prevenirea conflictelor care ar putea apărea ulterior, în faza în care sunt elaborate proiectele (pentru care P/ P de transport stabilește cadrul).
- Îmbunătățește transparența SEA și a procesului democratic de luare a deciziei
- Îmbunătățește calitatea și relevanța P/P de transport, ca urmare a luării în calcul a vederilor, preocupărilor și informațiilor oferite de toți factorii interesați.

Un avantaj suplimentar al IP în SEA este acela al conștientizării aspectelor de mediu de către public, ceea ce determină cetățenii să-și asume o mai mare răspundere cu privire la mediu.

9.4 Cerințe legale

Publicul are dreptul de a afla ce se propune, care vor fi efectele pozitive și negative ale P/P, cum vor fi înțelese îngrijorările exprimate cu privire la impactul P/P propus și cum se va ține seama de ele.

Măsurile luate pentru IP trebuie să corespundă principiilor stabilite prin dreptul și politica națională și internațională. Anexa J conține principalele cerințe privind procedurile de implicare a publicului.

Dreptul la acces la informații, participarea publicului la luarea deciziilor și accesul la justiție în probleme de mediu este garantat prin Convenția UNCEE privind accesul la informații, participarea publicului la luarea deciziei și accesul la justiție în probleme de mediu, adeseori numită și Convenția de la Aarhus. Convenția a fost ratificată de România prin Legea 86/2000.

Implicarea publicului este reglementată prin Secțiunea 4 a HG 1076/2004, Art. 28 – 33. Efectuarea implicării publicului în procesul SEA trebuie în general să treacă dincolo de prevederile legale (care specifică numai un cadru minimal) și să caute să găsească noi instrumente și metode de comunicare, mai adecvate, pentru a stimula participarea unui public pasiv. Trebuie redus la minim caracterul formal al implicării publicului, pentru ca participarea să fie eficientă și eficientă.

9.5 Cine este publicul?

Echipa SEA trebuie să identifice publicul interesat de decizia luată cu privire la P/P supus evaluării, inclusiv a organizațiilor neguvernamentale relevante și a altor organizații interesate. Acestea pot fi împărțite în diferite tipuri de factori interesați, cu interese diferite și deci opinii diferite cu privire la scopurile urmărite de P/P de transport.

P/P de transport elaborate la un nivel mai înalt au prin definiție un caracter mai strategic și apar mai generale decât un proiect. De aceea este necesar să se acorde o atenție specială identificării tipului de factor interesat care să fie încurajat să se implice. În general, în cazul P/P de transport la nivel național sau regional, accentul ar trebui să cadă asupra autorităților centrale și locale responsabile cu amenajarea generală a teritoriilor respective, asupra mediilor universitare, ONG-urilor și organizațiilor interesate de sectorul transporturi și de tipul de aspecte de mediu din domeniul P/P de transport.

Trebuie să se acorde atenție încurajării unei diversități de factori interesați care ar fi atât pro cât și contra P/P de transport, pentru a putea facilita o discuție semnificativă și cuprinzătoare. În cazul P/P de transport la un nivel mai înalt, național sau regional, discuțiile nu se vor purta de obicei cu privire la anumite locuri specifice, ci cu privire la promovarea dezvoltării contracarând în același timp efectele negative asupra mediului prin strategii de mediu pentru compensarea sau îmbunătățirea receptorilor care ar fi afectați.

Spre deosebire de acestea, planurile și programele pentru un nivel inferior pot și ele încuraja implicarea anumitor factori interesați aflați în zona P/P de transport și în aria sa de impact. Discuțiile vor cuprinde atât evaluarea beneficiilor și problemelor potențiale ce ar putea decurge de pe urma P/P de transport, respectiv asemănător discuțiilor referitoare la P/P de nivel mai înalt, dar și resursele și constrângerile impuse de localizarea P/P.

În tabelul 9.2 sunt prezentați factorii publici interesați - constând din întregul public - care trebuie implicați în SEA, pentru a se respecta obiectivele descrise mai sus privind implicarea publicului sau pentru a beneficia de avantajele implicării publicului, descrise mai sus.

Tabelul 9.2: Descrierea factorilor interesați de SEA

Factor interesat	Descriere
Oameni – persoane, grupuri și comunități afectați sau probabil afectați, direct sau indirect, de propunere sau care ar putea avea un interes legat de procesul decizional.	- localnici și/sau reprezentanții acestora din zona probabil afectată de implementarea P/P de transport și aria de impact a acestuia (în cazul P/P de transport de nivel inferior);

Factor interesat	Descriere
	<ul style="list-style-type: none"> - muncitori din zona P/P de transport si din aria de impact a acestuia (care locuiesc sau nu în localitate); - proprietari de teren (care locuiesc sau nu în zonă) <ul style="list-style-type: none"> ▪ reprezentanți ai categoriilor sociale pe care politica de coeziune a UE îi consideră obligatoriu de consultat, respectiv grupuri de femei, de persoane în vârstă, de persoane cu handicap și organizații de copii.
Organizații neguvernamentale	<ul style="list-style-type: none"> - ONG locale, regionale și naționale implicate în zona sau sectorul cuprinse în P/P de transport - reprezentanți ai asociațiilor economice sau comerciale care funcționează în zona de impact a P/P de transport; - organisme profesionale implicate în sectorul de dezvoltare cuprins în zona de impact a P/P de transport; - reprezentanți preocupați de sectoarele de mediu afectate, fermieri, pescari, turism, observatori ai păsărilor etc.
Experți	experți de mediu, universitari
Firme private	Asociații industriale și de comerț, organisme profesionale
Mass media	Posturi TV, radio, ziare care pot contribui la distribuirea informațiilor și interpretarea P/P și SEA pentru publicul fără cunoștințe de specialitate

Un accent puternic în dezvoltarea campaniilor de participarea publicului trebuie pus pe „publicul calificat” (ONG și experți). „Publicul calificat” joacă de obicei un rol major în participarea publicului.

Publicul larg constă din toate persoanele interesate, din orice motiv. Aceste persoane nu dispun neapărat de instruire de specialitate cu privire la aspectele de mediu și în general cuprind publicul potențial afectat.

9.6 Roluri și responsabilități

Potrivit HG 1076 / 2004, există două tipuri principale de actori ce trebuie să asigure consultarea și participarea publicului:

- autoritățile competente de protecție a mediului (AC) – responsabilități de coordonare;
- titularul P/P – responsabilități de implementare.

AC și titularul P/P au responsabilități specifice în general legate de fiecare etapă a SEA. În tabelul 9.3 sunt stabilite următoarele responsabilități ale AC și titularului P/P.

Tabelul 9.3: Responsabilitățile AC și ale titularului P/P

AC Responsabilități de coordonare	Titularul P/P Responsabilități de implementare
<ul style="list-style-type: none">- Identifică publicul ce trebuie implicat, respectiv publicul afectat sau probabil afectat sau care poate fi interesat de luarea deciziei;- Stabilește locul în care vor fi disponibile informațiile;- Determină mijloacele de informare a publicului (anunțuri publice, dezbateri publice, expoziții etc.);- Stabilește termene adecvate care să permită publicului să-și exprime opiniile;- Pune la dispoziție, la cerere, documentația relevantă legată de SEA.	<ul style="list-style-type: none">- Asigură un grad înalt de implicare a publicului printr-o bună diseminare a informațiilor cu ajutorul unor instrumente de comunicare adecvate, de ex. pagina web, mass media- Colaborează cu ONG relevante pentru a găsi cea mai bună modalitate de implicare a publicului.- Publică în mass media deciziile referitoare la încadrare.- Organizează grupuri de lucru și dezbateri publice.- Implică publicul în etapa de finalizare a planului.

10. Consultări transfrontieră

10.1 Scopul

Consultarea transfrontieră are loc atunci când un P/P propus într-o țară (respectiv țara de origine) poate avea efecte semnificative asupra teritoriului unei alte țări (țară afectată), respectiv Bulgaria, Ungaria, Moldova, Serbia și Ucraina.

P/P care ar putea avea efecte semnificative asupra mediului Mării Negre trebuie supuse și ele consultărilor transfrontieră inclusiv cu alte țări decât cele susmenționate, care au litoral la Marea Neagră, respectiv Rusia, Georgia și Turcia.

Din punct de vedere al mediului, România are astfel opt țări vecine, ceea ce face ca mecanismele de consultare transfrontieră să fie și mai importante.

Procesul de consultare transfrontieră trebuie să ofere din timp autorităților și publicului din țările afectate ocazia efectivă de a-și exprima opinia cu privire la P/P propus și la raportul de mediu aferent.

10.2 Abordare

Dacă P/P propus poate avea efecte semnificative asupra mediului unei țări vecine, atunci consultările transfrontieră trebuie să aibă loc conform prevederilor HG 1076/2004 și principiilor Convenției de la Espoo.

România trebuie să înainteze țării vecine un exemplar al proiectului de P/P și al raportului de mediu aferent. Această țară vecină trebuie să indice României dacă dorește să înceapă consultări înainte de adoptarea P/P.

România și țara sau țările afectate stabilesc de comun acord de la începutul consultărilor procedura detaliată a consultărilor transfrontieră:

- un calendar de timp rezonabil pentru durata consultărilor.
- aranjamente detaliate care să asigure informarea autorităților de mediu și a publicului din țara vecină în cauză și crearea ocaziei ca aceștia să formuleze opinii într-un interval de timp rezonabil.

În capitolul 10 al Ghidului generic SEA sunt prezentate detalii referitoare la consultările transfrontieră.

11. Luarea deciziei

11.1 Scopul

În general, scopul SEA în raport cu luarea deciziei este acela de a asigura luarea în considerare a rezultatelor SEA, respectiv a Raportului de mediu, opiniilor exprimate în procesul de consultare și rezultatele consultărilor transfrontieră, dacă este cazul, în pregătirea P/P și înainte de adoptarea acestuia.

11.2 Abordare

De fapt, în România procesul de luare a deciziilor privind P/P are două faze:

- decizie din punct de vedere al mediului, respectiv avizul de mediu;
- decizia finală cu privire la P/P, respectiv adoptarea P/P.

După cum se arată în HG 1076/2004, autoritatea competentă pentru SEA (AC) trebuie să emită avizul de mediu pentru planul sau programul respectiv, pe baza proiectului de P/P, a raportului de mediu și a rezultatelor procesului de consultări.

Avizul de mediu este un document emis oficial și semnat de secretarul de stat pentru P/P în care MMDD este AC sau de directorul executiv al ARPM în cazul P/P pentru care ARPM este AC.

În afara deciziei propriu-zise, Avizul de mediu mai conține:

- a) modul în care au fost integrate considerentele de mediu în P/P,
- b) modul în care au fost rezolvate aspectele de mediu în raportul de mediu,
- c) modul în care s-a ținut cont de opiniile publicului și ale altor autorități ca și rezultatele consultărilor transfrontieră, dacă este cazul,
- d) motivele alegerii uneia dintre alternativele P/P,
- e) măsurile de monitorizare a efectelor implementării P/P asupra mediului propuse de titularul P/P, ca și măsurile de monitorizare suplimentară, dacă este cazul
- f) măsurile de reducere/ compensare a efectelor semnificative asupra mediului.

Un P/P nu poate fi adoptat înainte de a obține avizul de mediu care să confirme integrarea aspectelor referitoare la protecția mediului în planul sau programul supus spre adoptare.

Statutul juridic al avizului de mediu face cu atât mai importantă desfășurarea SEA în paralel cu procesul de planificare. Aceasta va permite titularului P/P să țină seama de rezultatele SEA în pregătirea P/P, pe măsură ce acestea devin disponibile și să discute cu echipa SEA aspectele importante. Desfășurarea ambelor procese în paralel va preveni apariția situației în care autoritatea competentă pentru SEA să solicite modificări semnificative ale P/P ca precondiție a emiterii avizului de mediu.

Acest statut juridic al avizului de mediu este foarte neobișnuit. În alte țări ale UE aprobările emise de autoritatea competentă pentru SEA se referă de obicei numai la procesul SEA, iar responsabilitatea aprobării/respingerii finale a planului, cu includerea analizei efectelor asupra mediului și a consecințelor acestuia – identificate prin SEA – nu revine decât titularului P/P sau organului executiv sau reprezentativ al țării, regiunii sau municipalității respective.

După emiterea avizului de mediu, titularul P/P trebuie să pună la dispoziția autorităților și publicului care a fost consultat următoarele:

- P/P în forma adoptată;
- o declarație, cu sintetizarea modului în care s-a ținut cont de rezultatele SEA în pregătirea P/P și cu explicarea motivelor pentru care a fost ales P/P în forma adoptată, în lumina altor alternative rezonabile analizate;
- descrierea măsurilor ce vor fi luate pentru monitorizarea efectelor implementării P/P asupra mediului.

12. Monitorizarea implementării P/P de transport din punct de vedere al mediului

12.1 Scopul

Acest capitol va trebui citit împreună cu capitolul 7.8, în care este descris programul de monitorizare în efectuarea evaluării mediului.

SEA trebuie să propună un program de monitorizare a efectelor implementării P/P asupra mediului și titularul P/P este cel care răspunde de crearea aranjamentelor necesare pentru monitorizare.

12.2 Abordare

Trebuie să se țină cont de câteva principii elementare:

- Natura monitorizării este diferită pentru diferite tipuri de P/P din diferite sectoare, având în vedere că acestea pot avea efecte foarte diferite asupra mediului.
- Având în vedere domeniul mai larg de cuprindere al P/P comparativ cu un proiect, este adeseori dificil de stabilit o relație cauză-efect la nivelul P/P.
- Când se începe revizuirea P/P trebuie să se țină cont de rezultatele monitorizării.

Mecanismele, inclusiv întocmirea raportului de monitorizare și specificarea celor ce vor analiza constatările raportului (și vor lua măsuri) trebuie de asemenea atent examinate.

Între întrebările esențiale ce trebuie adresate în timpul pregătirii și implementării programului de monitorizare se numără următoarele, dar nu numai:

Ce să se monitorizeze?

- Monitorizarea trebuie să se refere la efectele semnificative asupra mediului, respectiv în principiu la toate tipurile de efecte, pozitive, adverse, prevăzute sau neprevăzute. Trebuie monitorizate nu numai efectele directe, ci și cele indirecte, sinergice și cumulative.
- Efectele probabile sunt descrise în Raportul de mediu și deci monitorizarea trebuie să se axeze asupra acestora.
- Este posibil ca monitorizarea altor efecte să fie justificabilă în unele situații (de exemplu, efectele nu au fost prevăzute la data elaborării P/P)

Când să se monitorizeze?

Frecvența monitorizării depinde de problema specifică ce trebuie rezolvată. Deși în unele situații este necesară o singură măsurătoare, în altele, mai ales cele care privesc procese dinamice, este necesară o monitorizare regulată și de lungă durată.

Cum să se monitorizeze?

În general există două instrumente de monitorizare:

- Studii calitative și/sau cantitative de specialitate: acestea reprezintă instrumente adecvate pentru situații complexe și atunci când nu există suficiente informații pe baza cărora să se stabilească

indicatori; de obicei, astfel de studii sunt mai mult decât o simplă monitorizare a implementării P/P, propunându-și și evaluarea obiectivelor P/P prin analize, discuții ale deciziilor, interpretări etc.

- Indicatori: sunt celei mai utilizate și convenabile instrumente de monitorizare.

Problemele de mediu sunt diverse și complexe, de aceea nu este fezabilă stabilirea unui set de indicatori „corecți”. Indiferent ce set de indicatori va fi selectat, este important în sensul monitorizării P/P să se identifice legătura dintre P/P, efectele probabile semnificative asupra mediului și indicatorii relevanți.

Ce metodă de monitorizare să se utilizeze?

Schemele de monitorizare pot fi clasificate în categorii mari, cu unele suprapuneri, în funcție de caracteristicile principale. Alegerea abordării adecvate va depinde în primul rând de tipul și conținutul P/P. Aceste categorii diferite sunt enumerate și descrise în Tabelul 12.1.

Tabelul 12.1: Diferite abordări ale monitorizării

Tipul de monitorizare	Descriere
Monitorizarea impactului la nivel de proiect	Înainte de obținerea autorizației, titularul trebuie să ofere informații cu privire la impactul posibil asupra mediului (mai ales atunci când este necesară efectuarea EIM). După realizarea proiectului (de ex. după construcția instalației) și intrarea în funcțiune, este necesară monitorizarea cantității de emisii, a eliminării deșeurilor etc. Această monitorizare își propune să măsoare impactul activității, spre deosebire de monitorizarea stării, care se axează pe starea mediului în general, fără a face referire la o activitate concretă.
Monitorizarea stării (monitorizare generală a mediului)	De obicei, schemele generale de monitorizare a mediului se utilizează pentru observarea și descrierea stării mediului (inclusiv a modificărilor acestuia) independent de programe sau planuri. Ele stau la baza unei diversități de activități de toate tipurile legate de mediu. Rezultatele obținute pot fi apoi utilizate pentru a descrie progresele activității de protecția mediului, pentru a identifica punctele slabe ale legislației naționale de mediu sau pentru a formula obiective de mediu.
Monitorizare axată pe performanță	Monitorizarea axată pe performanță constă în special din controlarea implementării și eficacității anumitor măsuri prevăzute într-un P/P. Măsurile în cauză își propun de obicei să producă efecte pozitive asupra mediului. Poate fi relevant pentru controlul eficacității măsurilor de atenuare prevăzute într-un P/P, de ex. pentru a controla dacă măsurile de protecție împotriva zgomotului din trafic pentru un drum nou construit au fost implementate și au dus la scăderea impactului pentru vecini etc. În contextul P/P cofinanțate conform Regulamentului referitor la fondurile de coeziune, monitorizarea determinată de performanță este foarte obișnuită.
Monitorizare bazată pe obiective	Monitorizarea pe bază de obiective își propune să controleze dacă au fost atinse obiectivele specifice de calitate a mediului sau țintele de mediu într-un anumit interval de timp. Obiectivele de calitate a mediului descriu modul în care trebuie să arate calitatea aerului, apei, solului etc. pentru a se obține durabilitate din punct de vedere al mediului. În ceea ce privește monitorizarea P/P, este evident că monitorizarea pe bază de

Tipul de monitorizare	Descriere
	obiective nu are sens decât dacă respectivul P/P conține obiective sau ținte de mediu.
Metode combinate	După cum arată diferitele abordări, monitorizarea poate fi utilizată pentru a îndeplini diferite sarcini. Fiecare dintre acestea este la fel de importantă. Dacă abordarea legată de impact și abordarea legată de stare pot determina măsuri de protecție față de activitățile trecute, abordarea pe bază de obiective de exemplu este deosebit de utilă pentru urmărirea evoluției efectelor pe termen lung, mai ales în domenii precum schimbările climatice. Deoarece P/P constă din elemente diferite, abordările în care se combină mai multe dintre cele susmenționate pot fi mai eficiente decât cele axate pe o singură perspectivă. Astfel, abordarea pe bază de impact poate fi combinată diferit pentru fiecare parte a planului. Dacă trebuie monitorizate efectele emisiilor asupra mediului, se poate utiliza abordarea pe bază de impact, iar pentru eficacitatea măsurilor de reducere, se poate urmări abordarea pe bază de performanță.

12.3 Raportarea periodică a rezultatelor monitorizării

Rezultatele monitorizării trebuie raportate de către autoritatea care răspunde de implementarea P/P (titularul P/P), astfel încât impactul real al P/P să poată fi evaluat de către autoritatea de management corespunzătoare care a emis avizul de mediu (respectiv MMDD sau ARPM).

Deși în HG 1076/2004 nu sunt prevăzute informații mai specifice în acest sens, programul de monitorizare poate conține detalii cu privire la mecanismele practice, cum ar fi:

- căruia departament în MMDD sau ARPM trebuie trimise rapoartele;
- ce departament trebuie să analizeze raportul și să dea răspunsul oficial la acesta.

Rezultatele monitorizării trebuie de asemenea puse la dispoziția altor autorități interesate și publicului, pe baza metodelor și mijloacelor utilizate de obicei pentru a permite accesul publicului la informațiile de mediu.

Raportarea periodică are un rol esențial în realizarea scopului SEA, care este acela de a asigura dezvoltarea durabilă din punct de vedere al mediului, deoarece asigură o mai bună înțelegere a relației dintre dezvoltare și efectele asupra mediului și ajută la identificarea noilor schimbări ale P/P ce ar putea fi necesare, pentru a adresa forme neprevăzute de impact asupra mediului.

Recomandările de revizuire a procesului SEA sau de modificare a P/P trebuie să se bazeze pe o documentație. În Tabelul 12.2 este prezentat un exemplu din planul de monitorizare a Strategiei privind transportul local din Aberdeen.

Tabelul 12.2: Exemplu ales din planul de monitorizare a Strategiei privind transportul local din Aberdeen.

Întrebări de monitorizare	Aspecte de monitorizare
Ce trebuie monitorizat? (efecte)	Calitatea aerului
Ce fel de informații sunt necesare? (indicatori)	O multitudine de indicatori de emisii, consum de carburanți, calitatea aerului, niveluri de trafic
De unde pot fi obținute informațiile?	Agenția de mediu din Scoția și Consiliul local Aberdeen
Există lipsuri în informațiile existente și cum pot fi ele completate?	Nu există date privind emisiile de CO ₂ , estimate în prezent pe baza kilometrajului autovehiculelor în oraș
Când va trebui avută în vedere acțiunea de remediere?	Dacă, după implementarea Strategiei privind transportul local, vor apărea în continuare deteriorări ale calității aerului, acțiunile de remediere trebuie analizate imediat
Cine răspunde de efectuarea monitorizării?	Agenția de mediu din Scoția și Consiliul local Aberdeen
Cum pot fi prezentate rezultatele?	Prin diferite rapoarte ale Comitetului și analize SEA
Ce acțiuni de remediere ar putea fi utilizate?	Analiza managementului circulației în zona în care scade calitatea aerului

Anexa 1: Bibliografie (inclusiv referințele utilizate în ghidul pentru sectorul transporturi)

Wim Van Breusegem, Violeta Visan, Martin Smutny (2007): Generic SEA Guidance, prepared for the Ministry of Environment and Sustainable Development, Romania;

Wim Van Breusegem, Walter Buydens, (2005): *SEA Guidelines* for the Slovak Republic, Environmental Resources Management;

Walter Buydens, Wim Van Breusegem, ERM (2003): *Strategic Impact Assessment Guidelines*, prepared for the African Development Bank;

Department of the Environment, Heritage and Local Government (2004): Implementation of SEA Directive (2001/42/EC): *Assessment of the Effects of Certain Plans and Programmes on the Environment*, Dublin, Ireland;

Office of the Deputy Prime Minister, London UK (2005) *A Practical Guidance to the Strategic Environmental Assessment Directive*;

Aberdeen City Council (2006): Environmental Report Local Transport Strategy 2006, Draft;

- Aschemann, R.** (2006): Indicators for strategic environmental assessment of transport policies, plans and programmes - Analysis and recommendations focusing on Directive 2001/42/EC. Doctoral thesis, Graz University, Faculty of Natural Sciences, Department of Geography and Regional Sciences;
- Fischer T B** (2002). SEA in Transport and Land Use Planning, Earthscan, London;
- Fischer, T.B.** (2007): Theory and Practice of Strategic Environmental Assessment, Earthscan, London;
- REC and UNDP** (2003), *Benefits of a Strategic Environmental Assessment, Briefing paper*, Szentendre (Hungary);
- European Commission** (2004): *Commission's Guidance on the implementation of Directive 2001/42/EC on the assessment of the effects of certain plans and programmes on the environment*, 2004, published by to assist Member States in implementing the SEA Directive
- European Commission** (1996), *A study on costs and benefits in EIA/SEA*, Therivel, R. and F. Walsh (2005)
- European Commission, DG TREN** (2005): BEACON - The SEA Manual - A Sourcebook on Strategic Environmental Assessment of Transport Infrastructure, Plans and Programmes, Brussels, 79 pages
- Final Report of IMPEL Project** (2002) "*Implementing Article 10 of SEA Directive*";
- Government of Romania, Ministry of Transport** (2007): Strategic Operational Programme Transport 2007-2013, Bucharest;
- European Commission** (2006): Handbook on SEA for Cohesion Policy 2007 – 2013, developed within the project "Greening Regional Development Programmes" (GRDP);
- Jaeger, J.A.G.** (2000): Landscape division, splitting index, and effective mesh size: New measures of landscape fragmentation, in: Landscape ecology, Vol. 15, pp. 115-130
- Jaeger, J.A.G. et al.** (2001): Landschaftszerschneidung in Baden-Württemberg, in: Naturschutz und Landschaftsplanung, Vol. 33, pp. 305-317
- Levett-Thérivel** (2004): Strategic Environmental Assessment for the West Sussex Local Transport Plan: Scoping Report
- Ministry of Environment and Sustainable Development** (2006): *Manual on environmental assessment procedure for plans and programmes (known as SEA Guide)*, prepared by the MESD and endorsed by the MO 117/2006, for which the starting point was the above mentioned EC SEA Guidance
- United Nations and REC** (2006) *Resource Manual to Support Application of the UNECE Protocol on Strategic Environmental Assessment*,
- Steer Davies Gleave** (2005): Strategic Environmental Assessment of Greater Manchester's LTP2, SEA Working Paper, Manchester;
- Scottish Executive** (2006): *Strategic Environmental Assessment Toolkit*;
- Department of the Environment, Heritage and Local Government** (2004): Implementation of SEA Directive (2001/42/EC): Assessment of the Effects of Certain Plans and Programmes on the Environment, Dublin, Ireland;

IMPEL (2002): Final Report of IMPEL Project "Implementing Article 10 of SEA Directive".

Further reading (transport sector)

Brokking, P. et al. (2004): SEA in Swedish Transport-Policy Making and Planning - Political Ambitions and Practice, in: European Environment, Vol. 14, pp. 94-104

European Commission, DG ENV (2001): Strategic Environmental Assessment of Transport Corridors: Lessons learned comparing the methods of five Member States, Final Report, 103 pages

European Commission, DG TREN (2005): BEACON - The SEA Manual - Fact Sheets - A Sourcebook on Strategic Environmental Assessment of Transport Infrastructure, Plans and Programmes, Brussels, 71 pages

European Environment Agency (2006): Transport and environment - facing a dilemma - TERM 2005: indicators tracking transport and environment in the European Union, Copenhagen, 52 pages

Fischer, T.B. (2006): Strategic environmental assessment and transport planning: towards a generic framework for evaluating practice and developing guidance. Impact Assessment and Project Appraisal, Volume 24, Number 3, pp. 183-197

Furman, E., Hildén, M., eds. (2001): Transport Planning: Does the Influence of Strategic Environmental Assessment/Integrated Assessment Reach Decision-Making, Final Report of a Workshop, Helsinki, 82 pages

TAG Unit 2.11 (2004): Strategic Environmental Assessment for Transport Plans and Programmes. Department for Transport, Transport Analysis Guidance (TAG), London, 55 pages

Wende, W. et al. (2004): Requirements of the SEA Directive and the German Federal Transport Infrastructure Plan, in: European Environment, Vol. 14, pp. 105-122

Anexa 2: Ghid privind prima versiune a P/P pentru transporturi

Ghid privind prima versiune a P/P în domeniul transporturilor

Prezentul document

Organizația care întocmește un P/P în domeniul transporturilor trebuie să depună prima versiune a acestui P/P la autoritatea competentă pentru SEA.

Autoritatea competentă pentru SEA va decide ulterior, pe baza primei versiuni a P/P depuse, dacă acesta trebuie sau nu să fie supus SEA.

Pentru ca autoritatea competentă pentru SEA să poată decide pe baza primei versiuni a P/P de transport dacă acesta trebuie sau nu să fie supus SEA, prima versiune trebuie să conțină informații suficiente și corespunzătoare.

În acest document sunt oferite îndrumări privind prima versiune a P/P din domeniul transporturilor, care prezintă informațiile pe care trebuie să le conțină prima versiune a unui astfel de P/P.

1. Prezentarea P/P de transport

Pentru câteva remarci introductive legate de P/P de transport, puteți folosi Tabelul 1.

Tabelul 1: Prezentarea P/P de transport

Titlul P/P de transport	
Titular	<ul style="list-style-type: none">- Este P/P întocmit de o autoritate sau de o entitate privată² ?- Dacă titularul P/P este o entitate privată, dar P/P de transport este de utilitate publică, atunci arătați care este autoritatea publică responsabilă pentru utilitatea publică respectivă. <p><i>În sectorul transporturi, titularul poate fi:</i></p> <p>La nivel național</p> <ul style="list-style-type: none">- ministerul de resort- companiile publice sau private care operează unități de infrastructură de interes național și acționează sub egida unei autorități centrale, de ex. Compania Națională a Autostrăzilor și Drumurilor Naționale din România- Compania Națională „Administrația Porturilor Maritime” Constanța; Aeroportul Internațional București - Otopeni „Henri Conadă” ;- Societatea Națională C.F.R. <p>La nivel local</p> <ul style="list-style-type: none">- consiliul județean sau local, în cazul drumurilor județene și comunale și al unor porturi mici- companii de utilități publice sau chiar private care

² În general un P/P de transport este întocmit de autoritățile publice. De remarcat însă că și organizațiile private pot îndeplini sarcini sau obligații care în regim neprivatizat ar fi efectuate de autoritățile publice, precum asigurarea utilităților publice. Dacă se cere acestor entități private să întocmească planuri pe termen lung în domeniul transporturilor atunci aceste planuri ar cădea și ele sub incidența legislației referitoare la SEA.

	administrează instalații portuare sau porturi mici
Șeful echipei de planificare	Nume și detalii de contact Ministerul Transporturilor; Compania Națională a Autostrăzilor și Drumurilor Naționale din România Bd. Dinicu Golescu 38, sector 6, București Compania Națională „Administratia Porturilor Maritime” Constanța Portul Constanța, Poarta 1, Constanța, jud. Constanța Lista adreselor consiliilor județene este în anexă
Instituția care adoptă P/P	Cine va adopta P/P de transport? În sectorul transport rutier: guvernul sau consiliul județean /local În sectorul feroviar, aeronautic, maritim și pe căi navigabile interne: guvernul
Prevederile în baza cărora a fost elaborat P/P*de transport	Se indică dacă elaborarea P/P este cerură de prevederi legislative, de reglementări sau administrative și dacă da, care sunt acelea. <i>În sectorul transporturi, principalele prevederi în acest sens sunt conținute în următoarele acte normative (v. și Tabelul 1 al Anexei 3 a Ghidului de față):</i> -Legea nr. 363/2006 pentru adoptarea Planului de Amenajare a Teritoriului Național – Secțiunea I Rețele de transport -Ordonanța Guvernului nr. 109/2005 privind transportul rutier -Legea nr. 1/2002 de aprobare a Ordonanței Guvernului nr. 16/1999 privind aprobarea Programului Prioritar de Construcție a Autostrăzilor din România – Monitorul Oficial nr. 44/22 ianuarie 2002 -Hotărârea Guvernului nr. 1003/2001 privind aprobarea Strategiei de dezvoltare a infrastructurii feroviare în perioada 2001 - 2010 -Actele normative ce transpun directivele UE (de ex. HG 443/ 2003); -Actele normative ce transpun strategiile naționale (de ex. HG 462/ 2006)
Procedura de adoptare	De exemplu: - P/P se va adopta printr-o procedură legislativă, de către parlament sau guvern? Da, în cazul P/P elaborate la nivel național care trebuie adoptate prin HG - P/P se va adopta de către o autoritate publică, printr-o procedură administrativă? Da, în cazul P/P elaborate la nivel local care trebuie adoptate prin hotărâre a consiliului
Sector	Sectorul principal este „Transport” (se specifică tipul: rutier, feroviar, aerian, maritim, mixt etc.) <i>Se indică de asemenea și sub-sectorul specific, din următoarea listă:</i> La nivel național - autostrăzi și drumuri naționale - transport aerian - căi ferate - transport maritim - transport pe căi de navigație interne La nivel județean

	<p style="text-align: center;">- drumuri județene</p> <p>La nivel local</p> <p style="text-align: center;">- drumuri locale, străzi</p>
--	--

*elaborarea P/P în domeniul transporturilor poate reprezenta o responsabilitate a unei autorități în baza atribuțiilor legale ale acesteia și/sau poate fi cerută printr-o prevedere a unui act normativ (lege, ordonanță de urgență a guvernului, hotărâre de guvern, ordin de ministru) sau act administrativ (ex. hotărâre a consiliului județean)

Obiective/ priorități ⁽¹⁾	Instrumente și măsurile ⁽²⁾	Proiecte ⁽³⁾	Program de implementare ⁽⁴⁾	Cerințe privind EIM ⁽⁵⁾ DA/NU

Notele menționate în Tabelul 1:

(1) Care sunt obiectivele și/sau prioritățile P/P de transport propus?

În sectorul transporturi, câteva obiective specifice ar putea fi:

La nivel național

- **Obiective globale:** De a promova un sistem de transport durabil pentru România, care să faciliteze mișcarea în siguranță, rapidă și eficientă a persoanelor și bunurilor, asigurând la scară națională, europeană și între regiunile României un nivel corespunzător de servicii, la standarde europene.
- **Obiective specifice:**
 - Promovarea mișcării internaționale și de tranzit a persoanelor și bunurilor în România prin asigurarea unor legături efective cu portul Constanța ca și cu Grecia, Bulgaria și Turcia și UE prin modernizarea și dezvoltarea axelor prioritare din TEN-T
 - Promovarea mișcării efective a persoanelor și mărfurilor între regiunile României și transferul acestora din provincii spre axele prioritare prin mobilizarea și dezvoltarea rețelelor naționale și TEN-T potrivit principiilor dezvoltării durabile.
 - Promovarea și dezvoltarea unui sistem echilibrat de moduri de transport, bazat pe avantajul competitiv al fiecăruia dintre ele, prin încurajarea dezvoltării transportului feroviar, naval și inter-modal și
 - Susținerea dezvoltării transporturilor durabile prin reducerea la minim a efectelor adverse ale transportului asupra mediului și prin îmbunătățirea siguranței transporturilor și a sănătății umane
 - Dezvoltarea durabilă a sectorului transporturi, ce va fi reflectată de impactul redus al transportului asupra mediului și reducerea poluării generate de activitățile de transport

La nivel local

- Pavarea drumurilor județene
- Îmbunătățirea infrastructurii urbane și creșterea gradului de accesibilitate pentru cetățeni
- reabilitarea infrastructurii rutiere și de transport,
- realizarea de drumuri ocolitoare în orașele mari,
- reabilitarea parcului de vehicule de transport
- extinderea facilităților publice

(2) Care sunt instrumentele și măsurile propuse în vederea îndeplinirii obiectivelor pe bază de priorități?

(3) Care sunt proiectele propuse prin P/P de transport și/sau care sunt proiectele care ar putea fi elaborate după adoptarea P/P? (de ex. drumuri, centuri ocolitoare, tuneluri, poduri, căi navigabile, porturi, extindere de aeroporturi etc.)

(4) Care este agenda sau programul de implementare a acestor instrumente, măsuri și/sau proiecte (dacă se cunoaște deja) în vederea îndeplinirii obiectivelor și, dacă se știe deja, indicați lunile în care este preconizat ca această implementare să înceapă și să se finalizeze?

(5) Indicați pentru care dintre proiectele incluse în P/P sau pentru care P/P stabilește cadrul este de așteptat să fie necesară EIM.

2. Contextul P/P de transport

Pentru a clarifica contextul P/P de transport, vor trebui tratate următoarele aspecte:

- P/P de transport implementează un document politic existent la nivel național, regional sau local? Dacă da, se include o copie a acestui document, sau cel puțin referințe cu privire la respectivul document politic.
- P/P de transport reprezintă o modificare a unui P/P anterior? Dacă da, se include o copie a acestui P/P, sau cel puțin referințe cu privire la respectivul P/P de transport.
- Este P/P legat de un alt P/P de transport întocmit pentru același sector (respectiv în ierarhia verticală) sau pentru alte sectoare la același nivel (respectiv legături orizontale); dacă da, se numesc toate aceste alte P/P.

De remarcat că informațiile susmenționate reprezintă ideile inițiale privind P/P de transport și este de înțeles că se pot schimba pe parcursul dezvoltării P/P.

3. Termene orientative de elaborare a P/P de transport

Tabelul 2: Termene orientative de elaborare a P/P de transport

	Data predării
Start	
Versiune finală de lucru	
Versiune finală	

4. Proiectele sau categoriile de proiecte preconizate a apărea ca urmare a implementării P/P de transport

Completați Tabelul 3 de mai jos pentru fiecare categorie de proiecte sau fiecare proiect în parte, dacă este posibil sau util să se facă deosebire între proiecte.

Tabelul 3: Proiecte în cadrul P/P de transport

Articol	
Denumire	
Descriere generală	
Scara	Nivel național, regional, județean, orașenesc sau comunal; sau cifre, de ex. 1:10.000)
Locul de desfășurare a activităților și teritoriul probabil afectat	Se atașează hărți cu indicarea amplasamentului probabil al viitoarelor proiecte și hărți reprezentând zona afectată

Populația	Mărimea populației ce ar putea fi afectată
Efecte negative probabile asupra mediului	- Scurtă listă a efectelor - se indică dacă activitățile sau activitatea ar putea avea un efect asupra zonelor sau peisajelor cu statut de protecție sau care sunt vulnerabile din punct de vedere al mediului.
Efecte probabile pozitive asupra mediului	
Impact transfrontalier	Se indică dacă activitatea ar putea avea efecte transfrontaliere.

Pentru completarea Tabelului 3 privind proiectele din sectorul transporturi a fost întocmită o listă de aspecte pentru câteva sub-sectoare, prezentată mai jos în Tabelul 4.

Tabelul 4: Listă orientativă de aspecte în unele sub-sectoare din cadrul transporturilor

Nivel	Subsector	Aspecte
	rutier	<ul style="list-style-type: none"> • Ocuparea terenului, distrugerea orizonturilor de sol natural și a structurilor geomorfologice • impact asupra mediului (zgomot, poluare atmosferică, vizual etc.) • locul stațiilor de betoane și asfalt în și în afara intravilanului orașului/comunei; • tehnologia de protecție a mediului (filtre etc.) la stațiile de betoane și asfalt • Impact asupra solului prin crearea carierelor și gropilor de împrumut • pierderea structurilor geomorfologice valoroase • impact vizual asupra peisajului • pierderea conexiunilor între habitate • pierdere de habitate • fragmentarea unităților de peisaj • impact asupra omului (rezidențial și de agrement) • risc de accidente
	feroviar	<ul style="list-style-type: none"> - Ocuparea terenului, distrugerea orizonturilor de sol natural și a structurilor geomorfologice - impact asupra mediului (zgomot, vizual etc.) - locul stațiilor de betoane în și în afara intravilanului orașului/comunei; - tehnologia de protecție a mediului (filtre etc.) la stațiile de betoane - Impact asupra solului prin crearea carierelor și gropilor de împrumut - pierdere de teren - pierderea structurilor geomorfologice valoroase - impact vizual asupra peisajului - fragmentarea unităților de peisaj

<p>Național</p>	<p>Transport maritim (porturi)</p> <p>și</p> <p>Transport pe căi de navigație interne</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Impact asupra /Pierderea zonelor de agrement - Pagube create de excavarea nisipului/ pietrișului de pe țărm - Pierdere de valoare ecologică a terenurilor mlăștinoase de pe litoral în cazul executării de noi infrastructuri - Impact asupra solului prin crearea carierelor și gropilor de împrumut - Zgomot provenit din industria portuară - Impactul emisiilor, în special în cazul depozitării mărfurilor în vrac, precum minereuri, cărbuni etc. - Scurgeri din depozite de materii prime - Impact vizual - Deșeuri menajere rezultate din activitățile desfășurate la bordul navelor, ca și din activitățile portuare - Eroziune generată de curenți asupra construcțiilor hidrotehnice (piloni, zone de racordare, grindă de beton la baza pilonilor) - Întreținerea adâncimii bazinelor prin dragare (creșterea turbidității prin ridicarea depunerilor de pe fund), a suprastructurii și echipamentelor - Efecte generate de utilizarea vopselelor fitocide (reparații nave) - Impactul manevrării mărfurilor (în cazul mărfurilor uscate, se acceptă pierderi de 1% în procesele de expediție și manevrare, dintre care cea mai mare parte se înregistrează în porturi) - Activitatea navelor (accidente, deversări necontrolate, descărcare de apă de balast); - Activitatea de expediție pe țărm și la interfața port-apă, care generează zgomot, congestionarea arterelor de circulație sau accidente ce pot implica substanțe periculoase. - Poluare cu produse petroliere - Emisii provenite de la mijloacele de transport - Zgomot generat de toate activitățile, dar mai ales cele de reparații, întreținere și construcții - Impact asupra condițiilor morfologice și a calității resursei de apă - Impact asupra apelor subterane la interfața ape subterane-de suprafață/ canal/lac de acumulare/mare - Modificări ale temperaturii apei marine ca urmare a evacuării apei calde de la instalațiile de răcire sau a apei reci de la instalațiile criogenice de gaze naturale lichefiate. - Miros și praf ca urmare a depozitării de materiale și deșeuri sau a scurgerilor de diferite lichide - Impact generat de incinerarea deșeurilor solide - Impact generat de praf și alte pulberi necombustibile - Modificări batimetrice și ale configurației țărmului - Impact asupra ecosistemelor generat de structurile de beton tip pilon sau cheson - Impact generat de circulația navelor - Impact generat de circulația navelor ca efect al jetului de la turbina motorului (mărirea turbidității apei) sau prin apariția contracurentului în lungul chilei navei - Impact generat de apele pluviale impurificate
<p>RAMBOLL</p>	<p>Ghid privind evaluarea strategică de mediu pentru P/P în domeniul transporturilor</p>	

	<p>Transport maritim (porturi)</p> <p>și</p> <p>Transport pe căi de navigație interne</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Impact generat de sistemele de valuri de silaj (mai ales la navele rapide), ce pot afecta stabilitatea malului și fauna acvatică - Impact generat de scurgerile de lichide industriale - Impact generat de apa de balast la petroliere, de apa rezultată de la spălarea petrolierelor și apa de santină - Impact generat de deșeurile nemanajere provenite din reparațiile de nave - Impact generat de scurgerile de deșeuri nemanajere – altele decât cele provenite de la nave - Drumuri/căi ferate de acces și transport terestru; - Impact asupra faunei prin: întreruperea căilor de migrare; distrugerea zonelor de cuibărit; distrugerea zonelor de obținere a hranei; disconfort provocat de zgomot și vibrații generate de instalațiile asociate portului sau din trafic; - în cazul amenajării de porturi noi sau extinderii celor existente: impact asupra faunei ornitologice prin distrugerea bancurilor de nisip neacoperite de apă - <i>Efecte biologice ale evacuărilor de ape meteorice impurificate</i> - Impactul depozitării materialului dragat - Impactul noilor structuri asupra habitatelor (piloni, diguri, estacade) - Efecte asupra factorului uman (strămutarea potențială a populației) - Impactul amenajărilor portuare asupra activităților agricole din zonă - Impact asupra patrimoniului arheologic
	<p>Transport aerian</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Impact asupra mediului (ex. zgomot, poluare atmosferică) - Impactul zgomotului asupra animalelor sensibile - Ocuparea terenului, distrugerea orizonturilor de sol natural și a structurilor geomorfologice - Impact generat de incinerarea deșeurilor solide - Impact generat de apele uzate - Impact generat de apele meteorice - Impact asupra păsărilor
<p>nivel local</p>	<p>rutier</p>	<ul style="list-style-type: none"> - impact asupra biodiversității etc. în cazul drumurilor județene sau locale - impact asupra mediului (zgomot, poluare atmosferică, vizual etc.) - locul stațiilor de betoane și asfalt în și în afara intravilanului orașului/comunei; - tehnologia de protecție a mediului (filtre etc.) la stațiile de betoane și asfalt - gropi de împrumut - suprafața afectată de construcția drumului

5. Modificări posibile ale P/P de transport

Dacă P/P de transport ar determina P/P modificări semnificative de acțiune, comportament sau decizie ale persoanelor, întreprinderilor, instituțiilor guvernamentale, indicați în Tabelul 5 la ce ar putea să conducă aceste modificări.

Tabelul 5: Modificări posibile semnificative datorate implementării P/P de transport

Articol	DA/NU	Scurtă descriere
dezvoltarea infrastructurii și clădirilor		
amenajarea unor terenuri noi sau zone importante		

pentru conservarea naturii		
modificări în consumul social de energie și în special de combustibili și deci ale emisiilor de CO ₂ și alte gaze cu efect de seră		
modificări de consum social al altor resurse naturale /de ex. apă, soluri, minerale sau agregate)		
modificarea cantității sau tipurilor de deșeuri produse (solide, lichide, periculoase) sau de poluanți emiși în apă, pe teren sau în aer;		
modificări ale emisiilor de gaze cu efect de seră din alte surse (de ex. metan de la ferme zootehnice sau depozite de deșeuri)		
schimbări semnificative ale modalităților de deplasare		
impact asupra oamenilor și comunităților, de ex. prin creșterea nivelului de zgomot, tulburărilor sau neplăcerilor		
riscuri pentru sănătatea publică		

În sectorul transporturi, cele mai probabile modificări specifice ar putea fi următoarele:

La nivel național

- **dezvoltarea infrastructurii naționale**

La nivel local

- **dezvoltarea infrastructurii locale**

Anexa 3: Sistemul de planificare a transporturilor în România

1. P/P care tratează exclusiv aspecte de transport

În Tabelul 1 sunt prezentate P/P care tratează exclusiv aspecte de transport și care au fost deja aprobate.

Tabelul 1: P/P de transport aprobate deja în România

Plan sau program	Observații
Strategie privind dezvoltarea și modernizarea infrastructurii de transport între 2007-2013	Parte a Planului Național de Dezvoltare 2007-2013 (elaborat fără SEA)
*Strategia de dezvoltare a sistemului feroviar din România 2001-2010	Aprobată prin HG nr. 1003/ 2001
*Programul prioritar de construcție a autostrăzilor și drumurilor naționale cu patru benzi din România	Aprobat prin legea nr. 1/2002 și Legea nr.451/2003 (elaborat fără SEA)
*Strategia de privatizare a regiilor naționale care funcționează sub autoritatea, Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului	Aprobată prin HG nr. 1293/ 2003
*Prima etapă a strategiei de privatizare a unor societăți comerciale aflate sub autoritatea, Ministerului Transporturilor, Construcțiilor și Turismului prin licitație publică secundară	Aprobată prin HG nr. 574/ 2006
*Programul strategic pentru dezvoltarea infrastructurii Aeroportului București Otopeni (1999-2015)	Aprobat prin legea nr. 220/2002 (elaborat fără SEA)
*Programul strategic pentru dezvoltarea infrastructurii SN București Băneasa Aeroportul Internațional SA 2002-2010	Aprobat prin HG nr. 329/2002 (elaborat fără SEA)
*Programul strategic pentru dezvoltarea infrastructurii SN Constanța Aeroportul Internațional SA pentru perioada 2002-2015	Aprobat prin HG nr. 623/2002 (elaborat fără SEA)
*Programul strategic pentru dezvoltarea infrastructurii SN Timișoara Aeroportul Internațional SA pentru perioada 2002-2015	Aprobat prin HG nr. 60/2003 (elaborat fără SEA)
*Ghidul de implementare, dezvoltare și modernizare a rețelei de transport de interes național și european (având la bază Strategia națională pentru sectorul transporturi 1999)	Aprobat prin legea nr. 203/2002 și Legea nr.589/2003
Planul privind strategia pe termen lung pentru sistemul feroviar în vederea restabilirii echilibrului financiar al administratorului infrastructurii și modernizării și renovării infrastructurii	Aprobat prin HG nr. 817/2005 (elaborat fără SEA)

*arată includere în OM 995 (din 21 septembrie 2006) privind aprobarea listei de planuri și programe care cad sub incidența prevederilor HG nr. 1076/2004, de stabilire a procedurii de evaluare a mediului pentru anumite planuri și programe

Se preconizează ca viitorul **Plan general de transporturi pentru perioada 2007-2013 (sau 2025)** să devină documentul strategic și baza tuturor activităților de planificare din sectorul transporturilor pentru a asigura o distribuție echilibrată între modurile de transport. Potrivit informațiilor actuale (septembrie 2007), elaborarea PGT ar trebui să înceapă în lunile următoare și să se încheie în 2009

În POST se afirmă că PGT „... va face uz de cunoștințele dobândite din POST ca nucleu de criterii pentru stabilirea proiectelor” (după cum se arată în POST, p. 3) și că se urmărește „... asigurarea concordanței metodologice și coeziunii concluziilor și rezultatelor între POST și PGT”. (după cum se arată în POST, p. 49). Mai mult, se intenționează actualizarea și dezvoltarea continuă a PGT (după cum se arată în POST, p.

63). Astfel, PGT este principalul document în domeniul transporturilor la nivel național și foarte probabil va fi supus SEA.

Programul Operațional de Sector – Transporturi (POST) 2007-13, care este unul dintre cele șapte programe operaționale care răspund obiectivului UE „Convergență” și care au apărut ca urmare a „Cadrului strategic național de referință” (CSNR), cuprinde cinci axe de prioritate, dintre care una, „dezvoltarea durabilă a sectorului transporturi”, a fost supusă SEA. POST se ocupă de drumurile europene și naționale, autostrăzi, aeroporturi TEN-T și porturi. SEA pentru POST a fost publicată în ianuarie 2007.

Modificarea **Programului prioritar de construcție a șoselelor și drumurilor naționale cu patru benzi din România** ar putea necesita SEA cu condiția ca în etapa de încadrare să se demonstreze că acesta va avea efecte semnificative asupra mediului.

Astfel, toate P/P menționate (în tabel și după aceea) vor fi supuse etapei de încadrare pentru a determina dacă SEA este sau nu necesară. Pentru o privire generală asupra etapei de încadrare, a se vedea capitolul 6 al prezentului Ghid.

2. P/P care conțin prevederi referitoare la transporturi

Pe lângă P/P care tratează exclusiv aspecte de transport, există și alte P/P care conțin prevederi referitoare la transporturi, îndeosebi planurile de urbanism și amenajarea teritoriului. Aceste P/P sunt enumerate în continuare, în funcție de nivelul geografic.

a) La nivel național

Planul Național de Dezvoltare (PND) 2007-13. Capitolul 2 se referă la „Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii de transport”. Principalul obiectiv al capitolului referitor la transport din PND este de a genera o dezvoltare echilibrată a tuturor modurilor de transport prin asigurarea unor infrastructuri de transport moderne și durabile.

Strategia Națională de Dezvoltare Durabilă conține o secțiune referitoare la transport, constând din șapte capitole, dintre care unul se ocupă de transportul rutier.

Secțiunea I a **Planului de Amenajare a Teritoriului Național (PATN)** se ocupă de „căi de comunicații”. Secțiunea referitoare la transporturi din PATN conține lucrările majore ce urmează a fi implementate pe termen mediu și lung în vederea dezvoltării rețelei rutiere, rețelei feroviare, căilor de navigație și traficului aerian, legat de coridoarele prioritare de transport europene, la scara 1:1.000.000

b) Nivel regional

Planul de Amenajare a Teritoriului Regional prin Programele Operaționale Regionale (POR) cuprinde prevederi referitoare la transporturi, deoarece axele de prioritate II și IV menționează infrastructura regională și locală și respectiv dezvoltarea durabilă. POR tratează infrastructura de transport urban și drumurile județene.

c) Nivel județean

Planul de amenajare a Teritoriului județean (PATJ) constă din trei părți

- În prima parte sunt identificați factorii care condiționează dezvoltarea și sunt expuse punctele critice și disfuncționalitățile;
- În a doua parte este analizată discrepanța dintre situația actuală și cea de perspectivă;

- A treia parte este „strategia de dezvoltare a teritoriului și planul de acțiune” care cuprinde de asemenea prevederi referitoare la transporturi.

În Caseta 1 sunt prezentate prevederile PATJ din județul Sibiu.

Caseta 1: Prevederile referitoare la transport din Strategia și Planul de Acțiune ale județului Sibiu 2006-13 (în cadrul Priorității I a PATJ „dezvoltarea infrastructurii”, respectiv transporturi, reabilitare urbană și utilități publice)

Măsura: Dezvoltarea, reabilitarea și modernizarea infrastructurii de transport

Obiective specifice: Reabilitarea și dezvoltarea infrastructurii de transport cu scopul de a crea în cadru favorabil atragerii de investiții, promovării creșterii economice și creării de locuri de muncă durabile; facilitarea accesului la zonele industriale, turistice și izolate din județ.

Acțiuni: Reabilitarea, modernizarea și extinderea drumurilor județene și comunale; modernizarea și extinderea aeroportului; reabilitarea, rețehnologizarea și extinderea drumurilor forestiere; reabilitarea și construcția de poduri și podețe; dezvoltarea modurilor de transport local; îmbunătățirea serviciilor de transport de persoane prin creșterea capacității și îmbunătățirea structurii parcului auto de transport public de călători; achiziționarea de vehicule de transport public urban

Amenajarea teritoriului zonal - PATZ include prevederi legate de transporturi și reprezintă un plan elaborat, de ex. pentru două sau mai multe Consilii Municipale, planificări inter-județene, inter-localități și inter-comunale, sau planificarea zonelor metropolitane sau periurbane.

A fost introdusă **Agenda 21 la nivel județean**, denumită și „Strategie și Plan de Dezvoltare a Județelor”, inițial pe perioada 2004-6. De exemplu, județele Sibiu și Brașov au adoptat astfel de Agende 21. Adeseori strategiile de dezvoltare rutieră fac parte din strategiile de dezvoltare ale județelor.

d) Nivel local

Planul General de Urbanism (PUG) conține prevederi referitoare la căile de trafic și echiparea coridoarelor stabilite prin planurile de amenajare a teritoriului la nivel național, regional și județean (organizarea transporturilor). Ca principal document referitor la transporturi la nivel local, PUG poate fi supus SEA. Mai mult, există Regulamentul General de Urbanism (RGU) și Regulamentul Local de Urbanism (RLU), ca instrument major de aplicare a PUG.

Planul Urbanistic Zonal (PUZ) conține prevederi referitoare la organizarea rețelei stradale, utilizarea terenurilor și dezvoltarea infrastructurii municipale.

Agenda Locală 21, numită și „Plan de Dezvoltare” constă din trei documente: (i) strategia locală; (ii) planul local de acțiune; și (iii) proiecte prioritare. Toate acestea pot cuprinde aspecte legate de transport, mai ales strategia locală, care adesea cuprinde o strategie de dezvoltare a arterelor rutiere. În perioada 2003-7, se intenționează elaborarea AL21 în 40 de municipii, până în prezent (septembrie 2007) numai 13 municipii având adoptată AL21 proprie.

Toate P/P menționate pot fi supuse SEA și de aceea vor trebui să parcurgă etapa de încadrare. Pentru o privire generală asupra etapei de încadrare, a se vedea capitolul 6 al prezentului Ghid.

Rezumând, în Figura 1 este ilustrat sistemul de planificare a transporturilor din România, cu alocarea diferitelor niveluri de planificare la diferite niveluri administrative și indicarea practicii de evaluare a mediului din punct de vedere al P/P și proiectelor.

- 5) Autorizație de la Autoritatea de sănătate județeană (dacă este necesară în baza Certificatului de urbanism);
- 6) Autorizație de la Muzeu pentru patrimoniul cultural și istoric și siturile arheologice;
- 7) Autorizație de la administrația Parcurilor Naționale, dacă drumul traversează un parc sau este situat în apropierea acestuia;
- 8) Autorizații de construcție

Pentru a obține autorizațiile susmenționate, înainte de începerea construcției, sunt necesare aproximativ trei-patru luni. De remarcat că, dacă este necesar un studiu de evaluare a impactului asupra mediului pentru obținerea acordului de mediu, aceasta va necesita încă trei-patru luni. În plus, este de înțeles că un astfel de studiu este și premisa pentru acordarea de fonduri de către diferite agenții multilaterale (precum băncile internaționale) la care proiectul urmează să apeleze.

Avize de mediu trebuie obținute și de la:

- Ministerul Mediului și Dezvoltării Durabile – ANPM/ARPM sau Agenția de Protecție a Mediului județeană - APM - (v. Capitolul 4.3)
- Administrația Rezervației Biosferei „Delta Dunării” (dacă drumul se află pe teritoriul aflat sub jurisdicția acestei administrații)