

Plan Operațional Intersectorial

Valea Mureșului, Zona Pilot
Târgu Mureș – Târgu Neamț

Csaba Domokos, Milvus Group
Silvia Borlea, EPC Consultanță de mediu SRL

December, 2022

© Hildegard Meyer

Autori

Csaba Domokos, Expert mamifere, Asociația Milvus Group, România

Silvia Borlea, Consultant de mediu, EPC Consultanță de mediu SRL, România

Aspect și design grafic

Alex Spineanu (Graphic designer, Romania)

Proofreading:

Private Language School BS SCHOOL, Ondrej Straka, BSBA

Citare sugerată

Domokos, C., Borlea, S. (2022), Cross-sectoral Operational Plan for the Mureș Valley, Târgu Mureș – Târgu Neamț Pilot Area, Romania. Part of Output T2.2 “Local Cross-Sectoral Operational Plans”, Danube Transnational Programme DTP3-314-2.3 SaveGREEN Project

Mulțumiri

Această publicație a fost elaborată ca parte a livrabilului T1.3 „Program de dezvoltare a capacității” din proiectul SaveGREEN “Protejarea funcționalității coridoarelor ecologice cu importanță transnațională din bazinul Dunării” (DTP3-314-2.3, Iulie 2020 – Decembrie 2022) finanțat de Programul Transnațional Dunărea prin Fondurile Europene de Dezvoltare Regională. Dezvoltarea sa a fost condusă de echipa EPC Consultanță de Mediu (Silvia Borlea, Marius Nistorescu, Alexandra Doba), cu sprijinul Asociației Zărand (Radu Moț) și WWF Europa Centrală și de Est (Hildegard Meyer, Christophe Janz) sub supravegherea lui Lazaros Georgiadis (Consiliul de conducere al IENE) și Elke Hahn (Ministerul Federal pentru Transporturi, Inovare și Tehnologie din Austria, membru al Consiliului de conducere al IENE).

Setul de instrumente integrează cerințele stabilite de Comisia Europeană în cele mai recente ghiduri ale acestora în ceea ce privește Evaluările Strategice de Mediu, Evaluările Adecvate și Evaluările Impactului asupra Mediului. De asemenea, se bazează pe cunoștințele și experiența referitoare la infrastructura de transport, dobândite prin proiectele DTP anterioare TRANSGREEN și ConnectGREEN.

Disclaimer

Conținutul acestei publicații este responsabilitatea exclusivă a autorilor și nu exprimă punctele de vedere ale unei singure organizații participante sau punctele de vedere ale unei persoane sau pozițiile Uniunii Europene.



Plan Operațional Intersectorial

Valea Mureșului, Zona Pilot Târgu Mureș – Târgu Neamț

Parte a Programului de Dezvoltare a Capacității Rezultatul T1.3

Proiect SaveGREEN “Protejarea funcționalității coridoarelor ecologice cu importanță transnațională din bazinul Dunării”

Programul Transnațional Dunărea, DTP3-314-2.3

Decembrie 2022



Despre SaveGREEN

Proiectul SaveGREEN, finanțat de Programul Transnațional Dunărea Interreg, este axat pe identificarea, colectarea și promovarea celor mai bune soluții pentru protejarea coridoarelor ecologice din Carpați și din alte lanțuri muntoase din regiunea Dunării. În prezent, coridoarele ecologice din regiune sunt amenințate din cauza lipsei unei planificări adecvate a inițiativelor de dezvoltare economică. Prin urmare, bazându-și activitatea pe planificarea integrată, SaveGREEN își propune monitorizarea impactului în 8 arii pilot și formularea de recomandări adecvate pentru acțiuni ulterioare, precum și propunerea de noi politici.

www.interreg-danube.eu/savegreen

Cuprins

1	Introducere	8
2	Planul Operațional Intersectorial pentru zona pilot Valea Mureșului (Târgu Mureș - Târgu Neamț)	12
2.1	Descrierea Zonei Pilot Valea Mureșului (Târgu Mureș - Târgu Neamț)	13
2.2	Părțile interesate din zona pilot	40
2.3	Realizări, concluzii și lecții învățate în zona pilot	41
3	Anexe	42

Index de figuri		
Figura 1	Locația autostrăzii Târgu Mureș – Târgu Neamț	14
Figura 2	Siturile Natura 2000 din zona Ariei Pilot Târgu Mureș – Târgu Neamț	15
Figura 3	DN13 (E60; tronsonul Găiești-Bălăușeri, în galben deschis) și traseul autostrăzii A8 planificate (în roșu)	34
Figura 4	DJ135 (tronsonul Măgherani-Sărățeni, în galben deschis) și traseul autostrăzii A8 planificate (în roșu, cu pasajele supraterane [tuneluri] planificate marcate în galben și pasajele subterane [poduri, viaducte] planificate marcate în verde)	35
Figura 5	DN13A (tronsonul Sângeorgiu de Pădure-Praid, în galben) și traseul autostrăzii A8 planificate (în roșu). Satele situate de-a lungul tronsonului menționat al DN13A se extind continuu unele spre altele și, în prezent, între sate au rămas doar coridoare ecologice funcționale înguste (indicate prin săgeți verzi)	36
Figura 6	DJ127 (tronsonul Ditrău-Tulgheș, în galben deschis), DN15 (tronsonul Tulgheș-Lacul Bicz, în galben) și traseul autostrăzii A8 planificate (în roșu). La est de Recea, ambele drumuri existente au localități contigue situate de-a lungul lor, ceea ce face ca aceste secțiuni să fie deja impermeabile pentru speciile de animale sălbatice. Singurele secțiuni încă permeabile pentru fauna sălbatică sunt situate de-a lungul DJ127, între Ditrău și Hagota și, respectiv, între Hagota și Recea (indicate prin săgeți verzi)	37
Figura 7	DN15B (tronsonul Lacul Bicz-Târgu Neamț, în galben) și traseul autostrăzii A8 planificate (în roșu). Singurul tronson al DN15B încă permeabil pentru fauna sălbatică din această zonă este cel dintre Petru Vodă și Pluton (indicat cu o săgeată verde), în rest există localități contigue situate de-a lungul drumului național	38
Figura 8	Drumurile naționale existente în zonă (în galben), localitățile (în roșu - pe baza stratului de țesut urban discontinuu din Corine Land Cover) și traseul autostrăzii A8 planificate (în alb). Singurul tronson al DN15B încă permeabil pentru viața sălbatică în această zonă este cel dintre Petru Vodă și Pluton, în rest există de fapt localități contigue situate de-a lungul drumului național	39
Figura 9	Locațiile ecoductelor și zonele înconjurătoare ale acestora din apropiere de localitățile Gălățeni (pătrat roșu, în stânga) și Bolintineni (pătrat roșu, în dreapta) pe viitoarea autostradă A8	40

Index de tabele		
Tabel 1	Situri Natura 2000 potențial afectate de autostrada Târgu Mureș - Târgu Neamț	16



© Hildegard Meyer



CAPITOLUL 1

Introducere

© EPC Consulting



Obiectivul principal al proiectului SaveGREEN a fost acela de a dezvolta soluții concrete pentru păstrarea, îmbunătățirea sau restabilirea funcționalității coridoarelor ecologice cheie ale văilor din zonele carpatice, alpine și bulgare, unde activitățile umane, precum și punctele critice pentru deplasarea faunei sălbatice se concentrează și astfel există cel mai înalt grad de apariție a conflictelor.

Întrucât abordarea propusă este de a promova cooperarea intersectorială și transnațională și îmbunătățirea cunoștințelor pentru planificarea integrată la nivel de peisaj, presiunile sau amenințările generale care trebuie luate în considerare atunci când conectivitatea peisajului reprezintă o preocupare, au fost asociate cu obiective specifice conectivității.

Prin analiza fiecărui sector de interes, au fost evidențiate potențialele impacturi sectoriale

- o referință importantă pentru gestionari, pentru a investiga problemele prezente sau viitoare care trebuie abordate prin măsuri specifice. La nivel de zonă pilot, experții locali au lucrat cu factorii interesați pentru a identifica și prioritiza aceste probleme și pentru a propune măsuri pentru depășirea lor, prin acțiuni concrete, bazate și pe situații similare din celelalte zone pilot ale proiectului și prin colaborarea constantă cu partenerii de proiect și experții externi.

Acest cadru comun care facilitează calea logică de la presiuni/amenințări la acțiuni concrete formează structura Planurilor Operaționale Intersectoriale (CSOP), care reprezintă răspunsul original al SaveGREEN la amenințările la adresa conectivității, precum și baza pentru implementarea măsurilor practice în cele 8 zonele pilot ale proiectului.

Lucrul direct cu grupurile de factori interesați din zonele pilot și implicarea lor activă, într-o



Valea Mureșului, Zona Pilot Târgu Mureș – Târgu Neamț © Hildegard Meyer

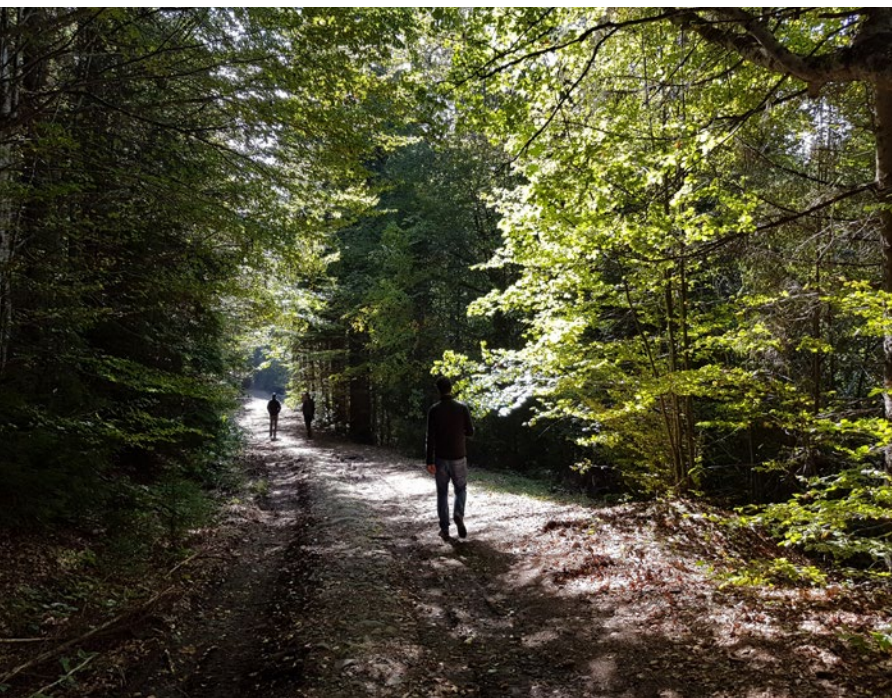
manieră participativă, în dezvoltarea CSOP-urilor din zonele pilot ar trebui să creeze o asumare de lungă durată a planurilor și să ușureze implementarea viitoare a acestora.

CSOP-urile abordează problema complexă a conectivității peisajului și ar trebui să ia în considerare un efort pe termen mediu și lung. Deși unele dintre acțiuni au fost (parțial) implementate în timpul proiectului SaveGREEN, cele mai multe dintre ele trebuie să fie implementate în viitor. Mai mult, este necesară evaluarea și adaptarea constantă a acțiunilor pentru a răspunde dinamicii multitudinii de factori care influențează peisajele, precum și capacității, resurselor

și cunoștințelor disponibile ale factorilor interesați.

SaveGREEN a propus CSOP-urile ca un instrument informal pentru a stimula cooperarea intersectorială și acțiuni concrete, sincronizate, la nivel de peisaj. Lucrul direct cu grupurile de factori interesați din zonele pilot și implicarea lor activă, într-o manieră participativă, în dezvoltarea CSOP-urilor zonelor pilot ar trebui să creeze o asumare de lungă durată a planurilor și să ușureze implementarea viitoare, indiferent de acordurile formale.

În același timp, cadrul logic al CSOP-urilor va asigura o integrare ușoară în planurile



(de management) sectoriale de la nivel local / regional, asigurând în același timp sinergii între acestea, ceea ce reprezintă o lacună semnificativă a situației din prezent. Practic, prin filtrarea CSOP-urilor după oricare dintre sectoarele de interes, se va avea la dispoziție un plan sectorial de acțiune pentru conectivitate. Desigur, ori de câte ori este cazul, măsurile CSOP-urilor ar putea fi luate în considerare prin planuri de management al ariilor protejate.

Prin identificarea problemelor specifice și a acțiunilor necesare pe teren, CSOP-urile reprezintă un instrument valoros pentru a identifica eventualele lacune și

deficiențe la nivelul capacității legislative a sistemelor de finanțare, care ar trebui să reprezinte o bază pentru adaptarea la nivel național sau european.

Împreună cu seturile de date online multisectoriale pentru zonele pilot, cu Biblioteca on-line de soluții multisectoriale pentru asigurarea funcționalității coridoarelor ecologice și cu ajutorul Handbook-ului, sperăm ca CSOP-urile să devină o resursă semnificativă pentru replicare și adaptare în Regiunea Dunării și nu numai, ori de câte ori scopul este de a proteja conectivitatea la nivel de peisaj.



CAPITOLUL 2

Planul Operațional Intersectorial

pentru zona pilot Valea Mureșului
(Târgu Mureș - Târgu Neamț)

© Hildegard Meyer



© Hildegard Meyer

2.1 Descrierea Zonei Pilot Valea Mureșului (Târgu Mureș - Târgu Neamț)

Zona Pilot este situată de-a lungul sectorului Târgu Mureș - Târgu Neamț (cu o lungime de 213 km) al viitoarei autostrăzi A8 (Târgu Mureș-Iași-Ungheni). Această porțiune a viitoarei autostrăzi va lega două mari regiuni istorice românești: Transilvania în Vest și Moldova în Est. Astfel, Zona Pilot încorporează suprafețe semnificative ale ambelor regiuni, mai exact zone din județele Mureș, Harghita și Neamț.

Zona Pilot cuprinde o secțiune din toată lățimea Carpaților Orientali, precum și poalele acestora, atât spre Vest, cât și spre Est.

Încorporează o mare varietate de tipuri de habitat și diverse utilizări ale terenului, conform cărora poate fi împărțit în secțiuni distincte, după cum urmează:

- » De la Târgu Mureș la Sovata: Peisaj cultural cu dealuri, un mozaic de păduri, pășuni și fânețe la altitudini mai mari și agricultura la scară mică la altitudini mai joase;
- » De la Sovata la Borzont: Peisaj natural de munte, dominat de păduri, intercalate ocazional cu pășuni;
- » De la Borzont la Ditrău: Parte a Bazinului Giurgeu, peisaj de câmpie cu importanță culturală, folosită în mare parte pentru agricultură, cu mici incursiuni de tufături.
- » De la Ditrău la Vânători Neamț: Peisaj preponderent natural, cuprinzând munți și podișuri, preponderent împădurit, presărat

cu pășuni și fânețe.

- » De la Vânători Neamț la Moțca: Peisaj cultural, cuprinzând în mare parte teren arabil și așezări.

Figura următoare indică zona amplasării autostrăzii Târgu Mureș – Târgu Neamț în cele trei județe traversate.

Fiind una dintre cele mai sălbatice și mai importante zone pentru conservarea biodiversității din Carpați, zona Târgu Mureș – Târgu Neamț adăpostește un număr mare de specii prioritare de mamifere mari, precum *Ursus arctos* și *Canis lupus*. Zona Târgu Mureș

– Târgu Neamț a fost identificată ca zonă nucleu importantă pentru toate carnivorele mari (urs, lup și râs), conform proiectului BioREGIO.

Zona este bine cunoscută ca și coridor ce face legătura între partea de nord a Carpaților din România (ce continuă mai departe în Ucraina) și Carpații Meridionali, ambele habitate foarte importante pentru mamiferele mari.

Nivelul de sălbăticie și densitatea siturilor Natura 2000 din această zonă permit existența unui nivel ridicat al biodiversității, inclusiv existența unui număr mare de specii de păsări.

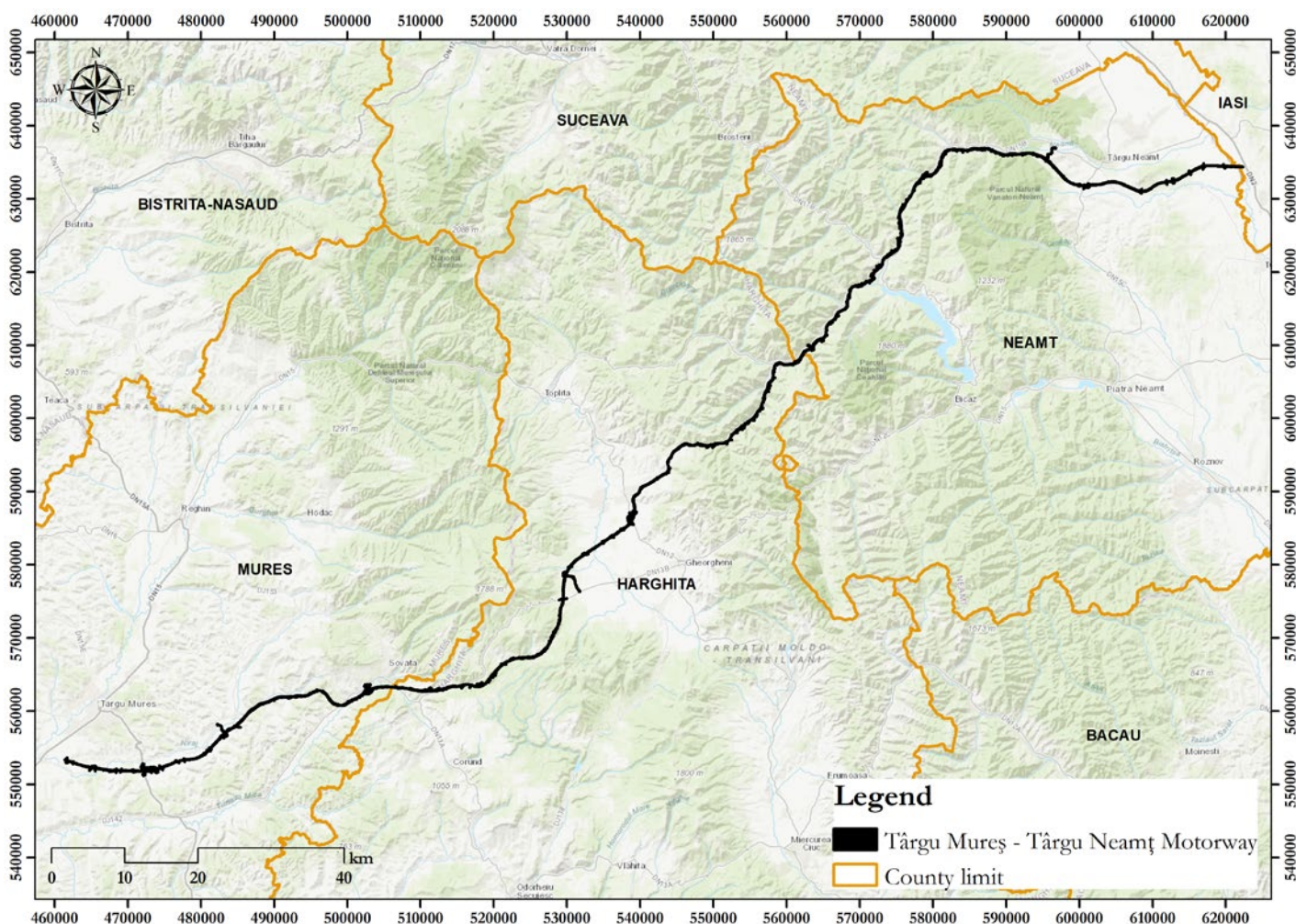


Figure 1 Locația autostrăzii Târgu Mureș – Târgu Neamț

Densitatea mare a rețelei de râuri din zonă contribuie la existența unor importante coridoare albastre, cele mai importante pentru specii precum vidra.

În zona Târgu Mureș – Târgu Neamț există mai multe Aree Naturale Protejate de Interes Comunitar, atât SCI, cât și SPA. O listă și o hartă a acestor zone sunt prezentate mai jos.

Construcția planificată a unei autostrăzi în zona Târgu Mureș – Târgu Neamț, dacă va fi realizată fără măsuri adecvate de evitare și reducere a impactului, amenință aceste zone extrem de importante pentru biodiversitate și ar putea contribui semnificativ la întreruperea

conectivității între diferite zone ale Carpaților.

Zona a fost analizată în cadrul proiectului TRANSGREEN, prin proiectul respectiv fiind propus un Catalog de Măsuri pentru autostrada propusă. Acesta oferă o prezentare a situației de referință pentru elaborarea unui pachet de măsuri aplicabil pentru autostrada propusă, care poate asigura integrarea adecvată a infrastructurii propuse cu cerințele ecologice ale zonei.

Autostrada propusă se intersectează sau este situată în vecinătatea mai multor situri Natura 2000. Ele sunt prezentate în tabelul de mai jos.

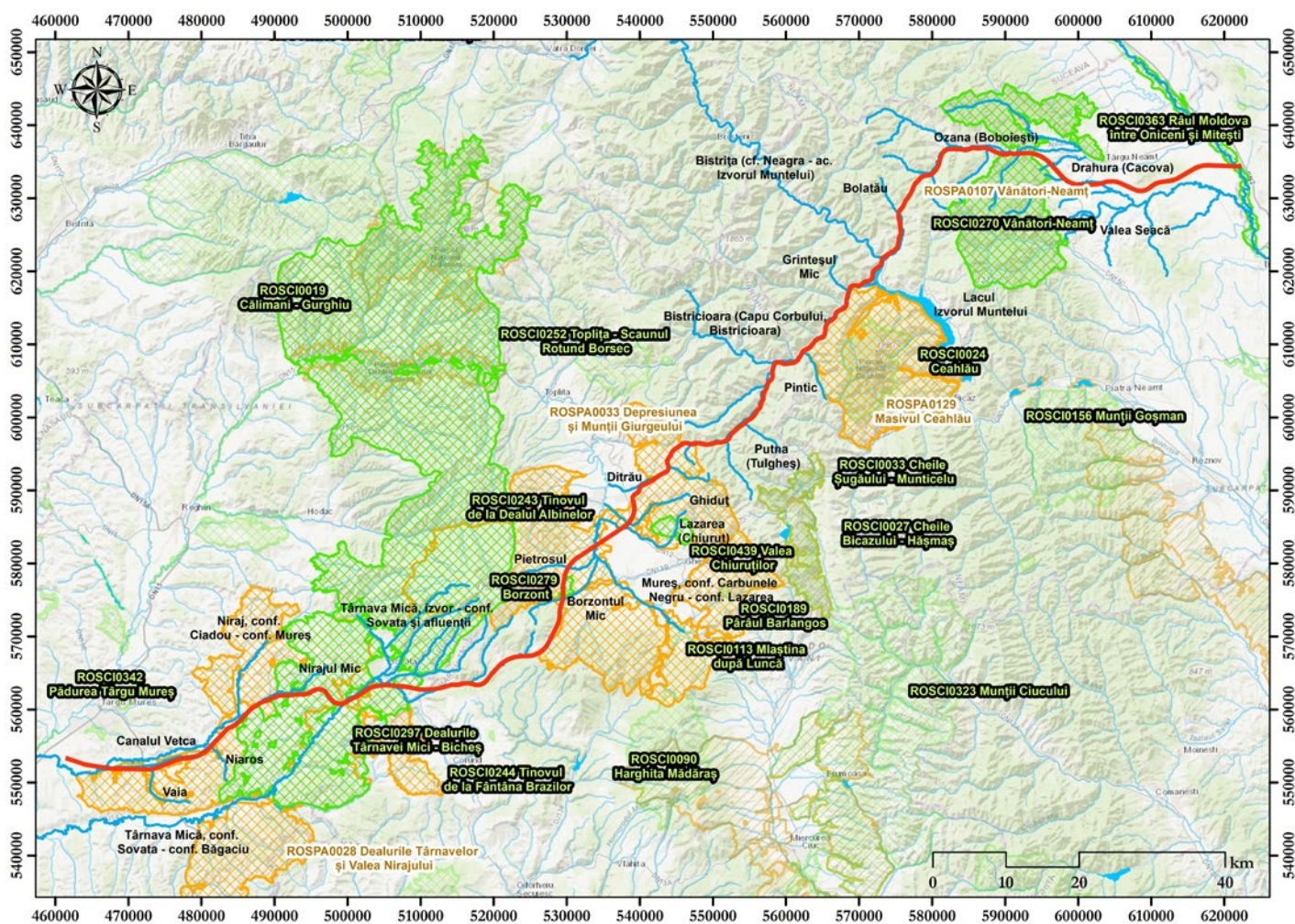


Figure 2 Siturile Natura 2000 din zona Ariei Pilot Târgu Mureș – Târgu Neamț

Tabelul nr. 1 Situri Natura 2000 potențial afectate de autostrada Târgu Mureș - Târgu Neamț

Nume și cod sit Natura 2000	Amplasare în raport cu autostrada Târgu Mureș - Târgu Neamț
ROSAC0297 Dealurile Târnavei Mici - Bicheș	Intersectat
ROSPA0028 Dealurile Târnavelor și Valea Nirajului	Intersectat
ROSAC0279 Borzont	Intersectat
ROSPA0033 Depresiunea și Munții Giurgeului	Intersectat
ROSAC0270 Vânători - Neamț	Intersectat
ROSPA0107 Vânători - Neamț	Intersectat
ROSAC0363 Râul Moldova între Oniceni și Mitești	Intersectat
ROSPA0129 Masivul Ceahlău	Intersectat
ROSAC0384 Râul Târnavă Mică	În vecinătate
ROSAC0243 Tinovul de la Dealul Albinelor	În vecinătate
ROSCI0019 Călimani - Gurghiu	În vecinătate
ROSAC0024 Ceahlău	În vecinătate
ROSAC0244 Tinovul de la Fântâna Brazilor	În vecinătate
ROSAC0027 Cheile Bicazului - Hășmaș	În vecinătate
ROSPA0018 Cheile Bicazului - Hășmaș	În vecinătate
ROSCI0439 Valea Chiurușilor	În vecinătate
ROSAC0367 Râul Mureș între Morești și Ogra	În vecinătate
ROSAC0342 Pădurea Târgu Mureș	În vecinătate

Pe întreaga sa lungime, tronsonul Târgu Mureș - Târgu Neamț al autostrăzii A8 va fi amplasat (adeseori la o distanță mică) paralel cu infrastructura de transport existentă, mai exact o serie de drumuri județene și naționale. Această secțiune a autostrăzii planificate va intersecta habitate naturale și seminaturale de mare valoare. Cu toate acestea, în mai multe locații, aceste habitate și speciile pe care le adăpostesc sunt deja amenințate de fragmentare din cauza drumurilor existente (drumuri naționale și drumuri județene) și a dezvoltărilor adiacente, printre cele mai importante fiind extinderea localităților situate de-a lungul drumurilor. În consecință, există o probabilitate mare ca, fără

măsuri adecvate de reducere a fragmentării, viitoarea autostradă să crească semnificativ efectul de barieră al infrastructurii deja existente. Acest lucru ridică două provocări principale, oarecum distincte, dar care sunt și interdependente:

- » minimizarea efectelor potențiale de fragmentare ale autostrăzii A8 planificate;
- » menținerea sau îmbunătățirea nivelurilor actuale de permeabilitate în cazul infrastructurii existente adiacente autostrăzii A8.

Obiectivele **generale** stabilite pentru adresarea amenințărilor sunt:

- 1.1. Asigurarea datelor suport pentru noi proiecte de infrastructură
- 1.2. Sprijinirea proceselor și procedurilor SEA/ EIA/AA cu date relevante și exemple de bune practici
- 1.3. Susținerea proiectării și implementării cu exemple de bune practici
- 2.1. Asigurarea funcționalității subtraversărilor planificate
- 2.2. Asigurarea funcționalității supratraversărilor planificate
- 2.3. Atribuirea statutului legal și dezvoltarea de reglementări coerente pentru viitoarele

supratraversări pentru fauna sălbatică

3.1. Asigurarea conectivității ecologice la nivelul peisajului în zona în care este propusă viitoarea autostradă Târgu Mureș - Târgu Neamț

Aceste obiective, împreună cu măsurile propuse, acțiunile și notițele asociate sunt prezentate în tabelele de mai jos. Obiectivele, problemele și acțiunile sunt, de asemenea, prezentate în detaliu după ultimul tabel.

Acest tabel reprezintă cea mai importantă componentă a Planului Operațional Intersectorial, deoarece evidențiază acțiunile necesare care pot fi implementate la nivel național, regional și local pentru a asigura îndeplinirea Obiectivelor stabilite mai sus.

Obiectivul 1.1. Asigurarea datelor suport pentru noi proiecte de infrastructură

(potențiale) Probleme	Măsuri propuse	Acțiuni propuse	Note
Problema 1.1.1: Perioadele scurte de timp și constrângerile bugetare împiedică adesea pregătirea evaluărilor de impact cuprinzătoare și aprofundate, bazate pe date realiste de teren.	M1.1.1. Timp minim obligatoriu pentru observații în teren	a. Încorporarea cunoștințelor locale sau existente la nivel local, de preferință pe termen lung și a seturilor de date (dacă sunt disponibile); b. Identificarea lacunelor în datele existente și concentrarea muncii de teren asupra acestora; c. Concentrarea observațiilor de teren asupra speciilor umbrelă importante pentru zonă;	Datele pot fi obținute de la cercetători, ONG-uri sau autorități.
Problema 1.1.2: Investigațiile de teren se desfășoară cu echipament insuficient și conduc la rezultate foarte de bază (de exemplu, o listă de specii, fără alte date).	M1.1.2. Cerințe privind calificarea și echiparea experților în lucru pe teren	a. Solicitarea includerii experților în Registrul Național de Monitorizare a Biodiversității; b. Necesitatea utilizării de echipamente specializate în procesul de monitorizare (inclusiv fișe de teren specifice);	Calificările și echipamentele utilizate trebuie demonstrate pe baza documentelor.
Problema 1.1.3: Datele colectate sunt inadecvate pentru aplicarea metodologiilor de evaluare a impactului.	M1.1.3. Cerințe clare cu privire la tipurile de date necesare din teren pe baza evaluărilor specifice necesare	a. Asigurarea că datele colectate sunt în conformitate cu cerințele pentru evaluarea impactului;; b. Completarea datelor lipsă cu estimări precaute bazate pe datele existente sau alte studii de caz.	Datele colectate de pe teren ar trebui să indice frecvența și direcția de mișcare, densitatea speciilor, presiunile existente etc. Ar trebui să permită aplicarea corectă a metodologiilor de evaluare a impactului.

Obiectivul 1.2. Susținerea procesului și a procedurilor SEA/EIM/EA cu date relevante și exemple de bune practici

(potențiale) Probleme	Măsuri propuse	Ațiuni propuse	Note
Problema 1.2.1: Studiile SEA/EIM/EA elaborate nu se bazează pe ghiduri specifice pentru infrastructura rutieră.	M1.2.1. Includerea unor cerințe pentru ca studiile elaborate în cadrul diferitelor proceduri să respecte ghidurile specifice	<ul style="list-style-type: none"> a. Modificarea cerințelor legislative pentru SEA/EA/EIM b. Susținerea de cursuri de formare pentru autoritățile de mediu și cele din domeniul transportului c. Susținerea de sesiuni de pregătire pentru experții relevanți, prin cursuri dezvoltate pentru experții înregistrați în Registrul Experților 	-
Problema 1.2.2: Studiile SEA/EIM/EA elaborate nu evaluează corect impactul cumulativ și impactul la nivel de peisaj.	M1.2.2. Includerea în instrucțiuni a unor metodologii clare pentru evaluarea corectă a impactului cumulativ și a impactului la nivel de peisaj	<ul style="list-style-type: none"> a. Includerea unei descrieri specifice a metodologiilor de evaluare a impactului cumulativ și la nivel de peisaj; b. Asigurarea de exemple de studii de caz privind evaluarea impactului cumulativ și a impactului la nivel de peisaj; c. Includerea de instrucțiuni pentru evaluări cumulative și evaluări ale impactului la nivel de peisaj în cadrul cursurilor de formare, în special pentru autoritățile de mediu; 	-
Problema 1.2.3: SEA/EIM/EA nu iau în considerare coridoarele ecologice.	M1.2.3. Includerea unor cerințe specifice pentru ca SEA/EIM/EA să analizeze coridoarele ecologice în contextul evaluării impactului.	<ul style="list-style-type: none"> a. Includerea cerințelor de analiză a coridoarelor ecologice în legislația SEA/EIM/EA; b. Includerea aspectelor legate de evaluarea conectivității în cursurile de formare; 	-

Obiectivul 1.3. Susținerea proiectării și a implementării cu exemple de bune practici

(potențiale) Probleme	Măsuri propuse	Acțiuni propuse	Note
<p>Problema 1.3.1: Proiectanții nu dispun de cunoștințele necesare pentru punerea în aplicare a măsurilor de bune practici.</p>	<p>M1.3.1. Creșterea competențelor proiectanților în ceea ce privește includerea în proiecte a măsurilor de bune practici.</p>	<p>a. Furnizarea de materiale și exemple pentru măsurile propuse, pe baza unor studii de caz; b. Asistarea proiectanților prin feedback continuu cu privire la modul de implementare al măsurilor propuse; c. Includerea de exemple de bune practici pentru măsuri în cadrul programelor de formare elaborate pentru SEA/EIM/EA.</p>	-
<p>Problema 1.3.2: Imposibilitatea de a pune în aplicare unele dintre măsurile de evitare și de reducere a impactului în momentul proiectării sau în timpul construcției.</p>	<p>M1.3.2. Identificarea de alternative pentru măsurile care nu pot fi puse în aplicare.</p>	<p>a. Discuții cu proiectanții cu privire la motivele pentru care măsurile propuse nu pot fi puse în aplicare; b. Identificarea unor soluții alternative care să permită evitarea/reducerea impactului evaluat într-un mod similar cu măsurile inițiale; c. Evidențierea riscurilor unor măsuri necorespunzătoare, inclusiv din punct de vedere financiar; d. Includerea de cerințe pentru o reevaluare (într-o revizuire a studiilor de impact) a impacturilor potențiale, în contextul măsurilor modificate; e. Solicitarea sprijinului ONG-urilor și al altor factori interesați din domeniul mediului pentru a ajuta proiectantul să identifice alternative la măsurile modificate, dacă este absolut necesar.</p>	-
<p>Problema 1.3.3: Monitorizarea se face în mod superficial și nu indică funcționalitatea măsurilor propuse.</p>	<p>M1.3.3. Publicarea online a rapoartelor de monitorizare a proiectului și acces liber pentru public la datele de monitorizare asociate proiectelor.</p>	<p>a. Solicitarea către autoritățile competente a publicării online gratuite a rapoartelor de monitorizare elaborate pentru proiecte; b. Analiza rapoartelor publicate și identificarea situațiilor în care monitorizarea nu este efectuată în mod adecvat pentru a indica funcționalitatea măsurilor de evitare și de reducere a impactului; c. Oferirea de feedback autorităților competente și beneficiarului proiectului cu privire la orice neconcordanță observată în rapoartele de monitorizare, care ar trebui să fie corectată.</p>	-

Obiectivul 2.1. Asigurarea funcționalității subtraversărilor planificate

(potențiale) Probleme	Măsuri propuse	Acțiuni propuse	Note
<p>Problema 2.1.1: Dimensiunile și caracteristicile proiectate ale structurilor (canale, poduri, viaducte) care pot funcționa în mod eficient ca subtraversări pentru speciile sălbatice sunt adesea modificate (de obicei reducându-se dimensiunile) după licitație, pentru a minimiza costurile de construcție. Prin urmare, în realitate, impactul fragmentării poate fi mai mare în comparație cu evaluarea inițială bazată pe faza de proiectare.</p>	<p>2.1.1. Respectarea specificațiilor tehnice ale subtraversărilor (și supratraversărilor) din planurile inițiale de la etapa de proiectare și includerea celor funcționale în acordurile de mediu ca structuri de protecție a vieții sălbatice.</p>	<p>a. Abandonarea abordării legată de construcție și proiectare în favoarea elaborării unor planuri tehnice finale detaliate care vor fi urmate de contractori și monitorizate de autoritățile de mediu;</p> <p>b. Includerea tuturor obiectelor relevante pentru conectivitate în autorizațiile de mediu, cu caracteristicile de mărime necesare;</p> <p>c. Precizarea acestei cerințe în cadrul procedurilor de EIM / EA;</p> <p>d. Clasificarea pasajelor subterane în funcție de capacitatea de a fi utilizate de diferite grupe de specii;</p> <p>e. Proiectarea și elaborarea unui plan general de monitorizare a infrastructurii, care va include protocoale de monitorizare bazate pe obiecte, specificând această cerință în cadrul procedurilor EIM / EA;</p> <p>f. Includerea planului de monitorizare în cadrul Planurilor de management Natura 2000 ale ROSAC0297 Dealurile Târnavei Mici - Bicheș și ROSAC0279 Borzont;</p> <p>g. În cazul în care este necesară revizuirea Acordului de mediu din cauza modificărilor aduse structurilor, supratraversărilor și subtraversărilor (locații, dimensiuni), cererea către autorități a asigurării menținerii funcționalității structurilor.</p>	-
<p>Problema 2.1.2: Există puțină experiență în România în ceea ce privește modificarea detaliilor constructive ale obiectelor pentru a le face funcționale / a le crește funcționalitatea pentru fauna sălbatică.</p>	<p>2.1.2. Modificarea specificațiilor tehnice pentru a crește indicele de deschidere relativă în locații critice / evitarea barierelor structurale pe sau în apropierea structurilor care nu sunt proiectate în principal pentru trecerea faunei sălbatice, reducerea altor surse de perturbare</p>	<p>a. Elaborarea unor ghiduri referitoare la funcționalitatea subtraversărilor;</p> <p>b. Elaborarea unui program de intervenție (corelat cu programul de monitorizare) în vederea menținerii funcționalității subtraversărilor; includerea măsurilor în cadrul Planurilor de management Natura 2000 ale ROSAC0297 Dealurile Târnavei Mici - Bicheș și ROSAC0279 Borzont;</p> <p>c. Documentarea impactului ca parte a monitorizării specifice, inclusă în programul general de monitorizare a infrastructurii.</p>	-
<p>Problema 2.1.3: Există puțină experiență în România în ceea ce privește integrarea subtraversărilor pentru fauna sălbatică în peisaj, în vederea creșterii funcționalității acestora pentru fauna sălbatică.</p>	<p>2.1.3. Amenajarea peisagistică a subtraversărilor</p>	<p>a. Elaborarea de ghiduri referitoare la amenajarea peisagistică și consolidarea capacității prin schimb de cunoștințe;</p> <p>b. Includerea amenajării peisajului în cadrul procedurilor EIM/EA și al Acordurilor de mediu, inclusiv ca măsuri compensatorii;</p> <p>c. Includerea măsurii în cadrul Planurilor de management Natura 2000 ale ROSAC0297 Dealurile Târnavei Mici - Bicheș și ROSAC0279 Borzont.</p>	-

Obiectivul 2.2. Asigurarea funcționalității supratraversărilor planificate

(potențiale) Probleme	Măsuri propușe	Acțiuni propușe	Note
<p>Problema 2.2.1: O serie de tuneluri planificate pe viitoarea autostradă A8 sunt unidirecționale, ceea ce înseamnă că nu pot funcționa ca supratraversări pentru speciile de animale sălbatice.</p>	<p>2.2.1. Înlocuirea tunelurilor unidirecționale cu tuneluri "convenționale", bidirecționale.</p>	<p>a. Evidențierea în ghidurile naționale a avantajelor tunelurilor convenționale bidirecționale ca măsuri de reducere;</p> <p>b. Facilitarea finanțării comune/integrate în ceea ce privește infrastructura verde - o linie de finanțare conexă pentru măsurile de reducere costisitoare (tuneluri, poduri verzi, ecoducte);</p> <p>c. Monitorizarea implementării soluțiilor pentru tuneluri.</p>	-
<p>Problema 2.2.2: În timpul fazei de construcție, funcționalitatea coridorului poate fi afectată în mod semnificativ.</p>	<p>2.2.2. Menținerea permeabilității terenului de deasupra tunelurilor în timpul construcției acestora.</p>	<p>a. Elaborarea de ghiduri privind menținerea permeabilității zonelor de deasupra tunelelor în timpul construcției și consolidarea capacității experților prin schimb de cunoștințe;</p> <p>b. Includerea unor solicitări specifice (pe baza ghidurilor) privind permeabilitatea zonelor de deasupra tunelelor în procedurile EIM / EA și în autorizațiile de mediu;</p> <p>c. Includerea permeabilității zonelor de deasupra tunelelor ca măsură în cadrul planului de management Natura 2000 al ROSAC0297 Dealurile Târnavei Mici - Bicheș;</p> <p>d. Includerea monitorizării elementelor relevante pentru conectivitate ca parte a managementului zonelor de tuneluri;</p> <p>e. Asigurarea menținerii cerințelor prin includerea de măsuri specifice în Planul de Management de Mediu al proiectului (care se va aplica pe durata construcției).</p>	-
<p>Problema 2.2.3: Nu există niciun plan de gestionare a suprafețelor ecoductelor (inclusiv a zonelor de deasupra tunelelor) pentru a le maximiza funcționalitatea pentru fauna sălbatică.</p>	<p>2.2.3. Gestionarea suprafețelor ecoductelor (inclusiv a zonelor de deasupra tunelurilor) pentru a le maximiza funcționalitatea pentru fauna sălbatică.</p>	<p>a. Clarificarea statutului juridic al parcelelor de teren;</p> <p>b. Elaborarea de ghiduri privind gestionarea ecoductelor și a zonelor de deasupra tunelelor și consolidarea capacității experților prin schimbul de cunoștințe;</p> <p>c. Includerea gestionării podurilor verzi și a zonelor de deasupra tunelelor în procedurile EIA/EA și în autorizațiile de mediu;</p> <p>d. Includerea gestionării și monitorizării podurilor verzi și a zonelor de deasupra tunelelor ca măsură în planul de management al siturilor Natura 2000 ROSAC0297 Târnavei Mici - Dealurile Bicheș;</p> <p>e. Elaborarea de proceduri/ legislație referitoare la accesul uman la ecoducte și aplicarea reglementărilor, inclusiv ca măsură în cadrul planului de management al sitului Natura 2000 ROSAC0297 Dealurile Târnavei Mici - Bicheș;</p> <p>f. Elaborarea de proiecte-pilot axate pe gestionarea/întreținerea și monitorizarea concretă a ecoductelor și a zonelor de deasupra tunelelor de pe autostrada A8, ca elemente cruciale ale infrastructurii verzi, pentru a maximiza funcționalitatea acestora și pentru a extinde experiența locală.</p>	-

Obiectivul 2.2. continuare:

(potențiale) Probleme	Măsuri propuse	Acțiuni propuse	Note
<p>Problema 2.2.4: Nu există planuri stabilite pentru integrarea suprafeței supratraversărilor (inclusiv a zonelor de deasupra tunelelor) în peisajul înconjurător.</p>	<p>2.2.4. Amenajarea peisagistică a supratraversărilor și tunelurilor de pe autostradă</p>	<p>a. Elaborarea de ghiduri privind amenajarea peisagistică și consolidarea capacității experților prin schimb de cunoștințe; b. Includerea amenajării peisagistice în procedurile EIM/EA și în autorizațiile de mediu, inclusiv ca măsuri compensatorii; c. Includerea amenajării peisagistice ca măsură în cadrul Planului de management al sitului Natura 2000 ROSAC0297 Dealurile Târnavei Mici - Bicheș; d. Elaborarea de proiecte-pilot axate pe gestionarea concretă / restaurarea infrastructurii verzi pentru a maximiza funcționalitatea ecoductelor de pe autostrada A8 prin amenajare peisagistică, inclusiv prin închirierea pe termen lung / achiziția de terenuri pentru conservare; e. Implicarea părților interesate relevante și a reglementărilor interne ale acestora (administratori forestieri, administratori de faună cinegetică și faună sălbatică, proprietari de terenuri, consilii locale etc.) în gestionarea suprafețelor podurilor verzi.</p>	

Obiectivul 2.3. Desemnarea unui statut legal și dezvoltarea de reglementări integrate în ceea ce privește pasajele pentru faună

(potențiale) Probleme	Măsuri propuse	Acțiuni propuse	Note
<p>Problema 2.3.1: Pasajele pentru animale sălbatice nu au un statut juridic de protecție și nu beneficiază de o monitorizare activă și de reglementări aplicate, ceea ce poate fi în detrimentul eficacității și funcționării lor generale.</p>	<p>2.3.1.1. Includerea în planurile cadastrale a structurilor importante de traversare - atât a pasajelor subterane, cât și a pasajelor supraterrane (tuneluri, poduri verzi, poduri, viaducte, alte pasaje subterane mari)</p>	<p>a. Cartografierea elementelor de infrastructură verde și evaluarea acestora în raport cu categoriile de utilizare a terenurilor; b. Implementarea altor proiecte care vizează armonizarea infrastructurii verzi cu planurile de utilizare a terenurilor.</p>	-
	<p>2.3.1.2. Includerea structurilor importante de traversare - atât subtraversări, cât și supratraversări (tuneluri, poduri verzi, poduri, viaducte, alte subtraversări mari) și sectoare permeabile importante ale elementelor liniare în planurile de management ale siturilor Natura 2000, cu măsuri alocate pentru gestionarea terenului, reglementări de utilizare și monitorizare.</p>	<p>a. Elaborarea de ghiduri și punerea în aplicare a măsurilor de conservare și a reglementărilor specifice siturilor Natura 2000 în vederea menținerii/îmbunătățirii funcționalității; b. Integrarea măsurilor și reglementărilor de conservare în planurile de management actualizate ale siturilor Natura 2000; c. Elaborarea de proiecte pentru a pune în aplicare măsurile, reglementările și monitorizarea în siturile Natura 2000; d. Realizarea setului de proceduri și măsuri EIM / EA legate de permeabilitate, pentru siturile Natura 2000.</p>	-

Obiectivul 3.1. Asigurarea conectivității ecologice la nivel de peisaj în zona în care este propusă autostrada Târgu Mureș - Târgu Neamț

(potențiale) Probleme	Măsuri propuse	Acțiuni propuse	Note
<p>Problema 3.1.1: Autostrada A8 planificată se va desfășura pe o mare lungime a ei în paralel cu drumurile județene și naționale existente. În numeroase locații, aceste drumuri de clasă inferioară sunt deja impermeabile pentru speciile de animale sălbatice, mai ales din cauza localităților și a altor bariere permanente sau temporare situate de-a lungul lor. Dacă nu se asigură permeabilitatea și a acestor drumuri de clasă inferioară, există un risc semnificativ de apariție a unui efect de barieră cumulativ creat de viitoarea autostradă, în combinație cu drumurile mai mici.</p>	<p>3.1.1.1. Menținerea permeabilității DN13 (E60) pentru speciile de animale sălbatice între localitățile Găiești și Bălăușeri</p>	<p>a. Limitarea extinderii în continuare a localităților (Găiești și Bălăușeri) una față de cealaltă de-a lungul acestui tronson de drum național; b. Împiedicarea construirii chiar și a unor structuri temporare (de exemplu, chiar și a unor case fără fundație permanentă) de-a lungul acestei secțiuni a drumului național, precum și împrejmuirea în continuare a parcelelor de teren;</p>	<p>Această secțiune a drumului național DN13 se află la sud de cea mai vestică secțiune a autostrăzii A8 planificate și amenință conectivitatea est-vest pe un coridor ecologic crucial care se întinde spre vest de Carpații Orientali (Munții Gurghiu). Din cauza nivelului ridicat de trafic, această secțiune reprezintă deja un punct fierbinte pentru accidentele de circulație cu specii de animale sălbatice. Odată cu construcția autostrăzii A8, se așteaptă ca nivelul de trafic să crească și mai mult, până în momentul în care această secțiune de drum va constitui o barieră definitivă pentru animalele sălbatice.</p>
	<p>3.1.1.2. Menținerea permeabilității DJ135 pentru speciile de faună sălbatică între localitățile Măgherani și Sărățeni</p>	<p>a. Limitarea extinderii în continuare a localităților (Măgherani și Sărățeni) una față de cealaltă de-a lungul acestui tronson de drum județean; b. Limitarea construirii chiar și a unor structuri temporare (de exemplu, chiar și a unor case fără fundație permanentă) de-a lungul acestei secțiuni a drumului județean, precum și împrejmuirea în continuare a parcelelor de teren; c. Includerea măsurilor în cadrul Planului de management al ROSAC0297 Dealurile Târnavei Mici - Bicheș.</p>	<p>Acest tronson al drumului județean DJ135 este practic paralel cu proiectul autostrăzii A8, traversând limita dintre bazinele hidrografice ale râurilor Nirajul Mic și Târnavă Mică. Atât drumul județean existent, cât și autostrada planificată intersectează habitate naturale și seminaturale de mare valoare și un coridor ecologic crucial, care leagă Carpații Orientali (Munții Gurghiu) de zonele vestice de podiș. Asigurarea permeabilității autostrăzii planificate în această zonă este inutilă dacă drumul județean nu este, de asemenea, permeabil.</p>
	<p>3.1.1.3. Menținerea permeabilității DN13A pentru speciile de animale sălbatice între localitățile Sângeorgiu de Pădure și Praid</p>	<p>a. Limitarea extinderii în continuare a localităților una față de cealaltă de-a lungul acestui tronson de drum național; b. Împiedicarea construirii chiar și a unor structuri temporare (de exemplu, chiar și a unor case fără fundație permanentă) de-a lungul acestei secțiuni a drumului național, precum și împrejmuirea în continuare a parcelelor de teren; c. Includerea măsurilor în cadrul Planului de management al ROSAC0297 Dealurile Târnavei Mici - Bicheș.</p>	<p>În timp ce în această zonă viitoarea autostradă A8 amenință conectivitatea est-vest (între Carpații Orientali [Munții Gurghiu] și zonele vestice de podiș ale acestora), DN13A din apropiere amenință conectivitatea nord-sud prin zona vestică a Carpaților Orientali. Satele situate de-a lungul tronsonului menționat al DN13A se extind continuu unele spre altele și, în prezent, au rămas doar coridoare ecologice funcționale înguste între sate, și chiar și acestea se micșorează treptat.</p>

Obiectivul 3.1. continuare:

(potențiale) Probleme	Măsuri propuse	Acțiuni propuse	Note
	<p>3.1.1.4. Menținerea permeabilității DJ127 pentru speciile sălbatice între localitățile Ditrău și Hagota și respectiv Hagota și Recea (chiar dacă drumul este reabilitat)</p>	<p>a. Limitarea extinderii în continuare a așezărilor (Ditrău și Hagota, respectiv Hagota și Recea) una spre cealaltă de-a lungul acestui tronson de drum județean;</p> <p>b. Împiedicarea construirii chiar și a unor structuri temporare (de exemplu, chiar și a unor case fără fundație permanentă) de-a lungul acestei secțiuni a drumului județean, precum și împrejmuirea în continuare a parcelelor de teren.</p>	<p>Între Ditrău, la vest, și Lacul Bicz, la est, autostrada A8 va fi paralelă cu DJ127 între localitățile Ditrău și Tulgheș, și cu DN15 între Tulgheș și Lacul Bicz. Începând cu Recea în vest și până la Lacul Bicz în est, ambele drumuri existente au localități contigue situate de-a lungul lor, ceea ce face ca aceste tronsoane să fie deja impermeabile pentru speciile de animale sălbatice. Singurele secțiuni încă permeabile pentru fauna sălbatică sunt situate de-a lungul DJ127, între Ditrău și Hagota, respectiv între Hagota și Recea. Asigurarea permeabilității autostrăzii A8 planificate în această zonă este inutilă dacă drumul județean nu este menținut permeabil și el.</p>
	<p>3.1.1.5. Menținerea permeabilității DN15B pentru speciile sălbatice între localitățile Petru Vodă și Pluton</p>	<p>a. Limitarea extinderii în continuare a localităților (Petru Vodă și Pluton) una spre alta de-a lungul acestui tronson de drum național;</p> <p>b. Limitarea construirii chiar și a unor structuri temporare (de exemplu, chiar și a unor case fără fundație permanentă) de-a lungul acestei secțiuni a drumului național, precum și împrejmuirea în continuare a parcelelor de teren.</p>	<p>Această secțiune a drumului național este practic paralelă cu viitoarea autostradă A8. Între Lacul Bicz, la vest, și Târgu Neamț, la est, acest tronson este singurul care mai este permeabil pentru speciile de animale sălbatice - în rest, există, de fapt, localități alăturate, situate de-a lungul DN15B. Asigurarea permeabilității viitoarei autostrăzi în această zonă este inutilă dacă drumul național nu este menținut permeabil și el.</p>

Obiectivul 3.1. continuare:

(potential) Problems	Proposed Measures	Proposed Actions	Notes
<p>Problema 3.1.2: Cele două ecoducte propuse pe secțiunea cea mai vestică a autostrăzii A8 vor reprezenta singurele, și astfel cele mai importante, zone de traversare a viitoarei secțiuni de autostradă, care va fi altfel impermeabilă pentru mamifere mari și medii. În timp ce aceste structuri dedicate ar trebui, teoretic, să asigure permeabilitatea aceste secțiuni, funcționalitatea lor poate fi sever împiedicată / redusă de dezvoltări inadecvate și de managementul zonelor învecinate acestora.</p>	<p>3.1.2.1. Asigurarea funcționalității ecoductelor Gălățeni și Bolintineni.</p>	<p>a. Menținerea amplasamentelor și caracteristicilor tehnice ale ecoductelor și a recomandărilor făcute pentru gestionarea acestora și a zonelor din vecinătatea acestora, cum este specificat în Acordul de mediu.</p> <p>b. În cazul viitorului ecoduct Gălățeni (km 12+500), pentru a asigura funcționalitatea acestuia: să se limiteze extinderea localităților învecinate (Murgești, Păsăreni, Roteni și Gălățeni) unele față de altele și să se împiedice construirea chiar și a unor construcții temporare (de exemplu, chiar și a unor case fără fundație permanentă) în zona dintre localitățile menționate mai sus, precum și limitarea împrejmuirii parcelelor de teren (chiar și cu garduri electrice temporare).</p> <p>c. În cazul viitorului ecoduct de la Bolintineni (km 16+100), pentru a asigura funcționalitatea acestuia: prevenirea extinderii localităților învecinate (Bolintineni, Gălățeni, Sânvășii și Troița) unele față de altele și să se împiedice construirea chiar și a unor construcții temporare (de exemplu, chiar și a unor case fără fundație permanentă) în zona dintre localitățile menționate mai sus, precum și limitarea împrejmuirii parcelelor de teren (chiar și cu garduri electrice temporare).</p> <p>d. În realitate, cele două ecoducte vor acționa ca niște zone de atracție în peisaj, concentrând mișcările faunei sălbatice. Vânătorii nu ar trebui să profite de această predictibilitate a mișcărilor faunei sălbatice în zonă: vânătoarea în aceste zone și hrănirea deliberată a faunei sălbatice în scopul recoltării ar trebui să fie interzisă în vecinătatea ambelor structuri. În cazul podului verde de la Gălățeni, această zonă de excludere ar trebui să cuprindă zona delimitată de localitățile Murgești, Păsăreni, Roteni și Gălățeni, iar în cazul podului verde de la Bolintineni, zona delimitată de localitățile Bolintineni, Gălățeni, Sânvășii și Troița.</p>	<p>Acordul de mediu emis pentru tronsonul cel mai vestic al viitoarei autostrăzi A8 (Târgu Mureș [Crăciunești] - Miercurea Nirajului) în octombrie 2022 face obligatorie construirea a două ecoducte peste viitoarea autostradă (la km 12+500, respectiv la km 16+100).</p>

Obiectivul 1.1. Asigurarea datelor suport pentru noi proiecte de infrastructură

1.1.1 Perioadele scurte de timp și constrângerile bugetare împiedică adesea pregătirea evaluărilor de impact cuprinzătoare și aprofundate, bazate pe date realiste de teren

Probleme:

Adesea, din cauza unei planificări necorespunzătoare, nu există suficient timp în dezvoltarea unui proiect pentru colectarea adecvată a datelor din teren. Acest lucru poate duce la un set de date care este insuficient și nu reprezintă în mod corespunzător zona proiectului. Dacă se întâmplă acest lucru, se recomandă să se concentreze observațiile de pe teren doar asupra componentelor care lipsesc din date deja existente sau asupra speciilor umbrelă care au o importanță deosebită pentru zonă.

Resurse existente:

Instituții de cercetare, ONG-uri locale, autorități de mediu (cum ar fi administratorii de zone protejate).

Domenii prioritare:

Întreaga lungime a autostrăzii A8 planificată.

Acțiuni propuse:

- Încorporarea cunoștințelor locale sau existente la nivel local, de preferință pe termen lung și a seturilor de date (dacă sunt disponibile);
- Identificarea lacunelor în datele existente și concentrarea muncii de teren asupra acestora;
- Concentrarea observațiilor de teren asupra speciilor umbrelă importante pentru zonă;

1.1.2. Investigațiile de teren se desfășoară cu echipament insuficient și conduc la rezultate foarte de bază (de exemplu, o listă de specii, fără alte date).

Probleme:

Datele care sunt colectate de obicei de

către experții din România se limitează la liste de specii identificate pe teren. Adesea, acest lucru este insuficient pentru aplicarea metodologiilor de cuantificare în timpul procesului de evaluare a impactului asupra mediului sau pentru stabilirea unor măsuri specifice de evitare și reducere a impactului. Deseori, datele de pe teren nu sunt colectate pe o perioadă lungă de timp și nu pot indica variațiile naturale din ecosistem. Există, de asemenea, riscul ca experții contractați să nu utilizeze metodologiile sau echipamente adecvate pentru colectarea datelor.

Resurse existente:

Registrul național al experților calificați pentru monitorizarea biodiversității, Ghidurile Institutului de Biologie pentru colectarea de date din teren.

Domenii prioritare:

Întreaga lungime a autostrăzii A8 planificate.

Acțiuni propuse:

- Solicitarea includerii experților în Registrul Național de Monitorizare a Biodiversității;
- Necesitatea utilizării de echipamente specializate în procesul de monitorizare (inclusiv fișe de teren specifice);

1.1.3. Datele colectate sunt inadecvate pentru aplicarea metodologiilor de evaluare a impactului

Probleme:

Pentru a elabora corect o EIM sau o EA, este necesar să se cuantifice impactul potențial pe care l-ar putea avea un proiect. Pentru aplicarea metodologiilor necesare pentru cuantificare, ar trebui să se utilizeze date din teren. Datele ar trebui să acopere cerințele specifice și să permită evaluarea impactului. Resurse existente:

Ghiduri la nivel european privind EIM și EA, set de instrumente SaveGREEN privind SEA și EIM.

Domenii prioritare:

Întreaga lungime a autostrăzii A8 planificate.

Ațiuni propuse:

- a. Asigurați-vă că datele colectate sunt în conformitate cu cerințele pentru evaluarea impactului;
- b. Completați datele lipsă cu estimări preventive bazate pe date existente sau pe alte studii de caz.

Obiectivul 1.2. Susținerea procesului și a procedurilor SEA/EIM/EA cu date relevante și exemple de bune practici

1.2.1. Studiile SEA/EIM/EA elaborate nu se bazează pe ghidurile specifice pentru infrastructura rutieră.

Probleme:

În cadrul procedurilor elaborate în România, s-a observat că, de obicei, acestea nu iau în considerare cerințele din ghidurile specifice pe această temă. Deși există ghiduri la nivelul UE, precum și ghiduri create în mod independent privind infrastructura rutieră, evaluările elaborate pentru proiectele din România iau rareori în considerare cerințele acestora.

Resurse existente:

Ghidurile UE, ghidurile TRANSGREEN, ghidurile ConnectGREEN, alte documente.

Domenii prioritare:

Întreaga lungime a autostrăzii A8 planificate.

Ațiuni propuse:

- a. Modificarea cerințelor legislative pentru SEA/EA/EIM
- b. Susținerea de cursuri de formare pentru autoritățile de mediu și cele din domeniul transportului
- c. Susținerea de sesiuni de pregătire pentru experții relevanți, prin cursuri dezvoltate pentru experții înregistrați în Registrul Experților

1.2.2. Studiile SEA/EIM/EA elaborate nu evaluează corect impactul cumulativ și impactul la nivel de peisaj

Probleme:

Deși există o cerință, atât la nivel european, cât și la nivel național, privind evaluarea impactului cumulativ, aceasta este, de obicei, fie neînțeleasă de către autor, fie nu este analizată în mod adecvat de către autoritățile de mediu. De asemenea, evaluările la nivel de peisaj nu sunt frecvente în cadrul procesului de EIM.

Resurse existente:

Setul de instrumente SaveGREEN pentru SEA/EIM, ghidurile UE, ghidurile TRANSGREEN, ghidurile ConnectGREEN.

Domenii prioritare:

Întreaga lungime a autostrăzii A8 planificate.

Ațiuni propuse:

- a. Includerea unei descrieri specifice a metodologiilor de evaluare a impactului cumulativ și la nivel de peisaj;
- b. Asigurarea de exemple de studii de caz privind evaluarea impactului cumulativ și a impactului la nivel de peisaj;
- c. Includerea de instrucțiuni pentru evaluări cumulative și evaluări ale impactului la nivel de peisaj în cadrul cursurilor de formare, în special pentru autoritățile de mediu.

1.2.3. SEA/EIM/EA nu iau în considerare coridoarele ecologice.

Probleme:

În procesul de elaborare a unei SEA/EIM/EA pentru infrastructura de transport, coridoarele ecologice nu sunt, de obicei, incluse în evaluare. Acest lucru se datorează lipsei de desemnare a coridoarelor ecologice în România și faptului că coridoarele ecologice nu sunt protejate de niciun act legislativ. De asemenea, autoritățile de mediu nu sunt, de obicei, stricte în analiza SEA/EIM/EA pe tema coridoarelor ecologice și a conectivității.

Resurse existente:

Setul de instrumente SaveGREEN pentru SEA/EIM, ghidurile și rezultatele proiectului ConnectGREEN, rezultatele proiectului COREHABS, ghidurile TRANSGREEN.

Domenii prioritare:

Întreaga lungime a autostrăzii A8 planificate.

Acțiuni propuse:

a. Includerea cerințelor de analiză a coridoarelor ecologice în legislația SEA/EIM/EA;

b. Includerea aspectelor legate de evaluarea conectivității în cursurile de formare.

Obiectivul 1.3. Susținerea proiectării și a implementării cu exemple de bune practici

1.3.1. Proiectanții nu dispun de cunoștințele necesare pentru punerea în aplicare a măsurilor de bune practici

Probleme:

S-a observat că, în România, proiectanții, nu cunosc, în general, cum să conceapă măsurile de evitare și reducere a impactului propuse pentru proiect. Aceștia nu sunt informați cu privire la detaliile tehnice care trebuie luate în considerare pentru a permite ca măsurile să fie funcționale, și, fără un feedback continuu, proiectează structuri care ar putea avea doar o funcționalitate limitată.

Resurse existente:

Manualul de bune practici SaveGREEN, ghidurile TRANSGREEN, ghidurile ConnectGREEN, alte documente tehnice.

Domenii prioritare:

Întreaga lungime a autostrăzii A8 planificate.

Acțiuni propuse:

a. Furnizarea de materiale și exemple pentru măsurile propuse, pe baza unor studii de caz;

b. Asistarea proiectanților prin feedback continuu cu privire la modul de implementare al măsurilor propuse;

c. Includerea de exemple de bune practici pentru măsuri în cadrul programelor de formare elaborate pentru SEA/EIM/EA.

1.3.2. Imposibilitatea de a pune în aplicare unele dintre măsurile de evitare și de reducere a impactului în momentul proiectării sau în timpul construcției

Probleme:

Există situații în faza de proiectare în care măsurile de evitare și de reducere a impactului propuse, de exemplu, în etapa de studiu de fezabilitate, trebuie eliminate sau reduse semnificativ în timpul proiectării, din cauza noilor date tehnice de pe amplasamentul proiectului. Există, de asemenea, situații în care, din cauza reducerii costurilor, măsurile sunt modificate, adaptate sau eliminate în timpul proiectării sau în timpul etapei de construcție. Acest lucru reprezintă o problemă mai ales în contextul în care modificările sunt considerate a fi mici, iar autoritățile de mediu nu solicită o EIM/EA completă.

Resurse existente:

Manualul de bune practici SaveGREEN, Ghidurile TRANSGREEN, Ghidurile ConnectGREEN, alte documente.

Domenii prioritare:

Întreaga lungime a autostrăzii A8 planificate.

Acțiuni propuse:

a. Discuții cu proiectanții cu privire la motivele pentru care măsurile propuse nu pot fi puse în aplicare;

b. Identificarea unor soluții alternative care să permită evitarea/reducerea impactului evaluat într-un mod similar cu măsurile inițiale;

c. Evidențierea riscurilor unor măsuri necorespunzătoare, inclusiv din punct de vedere financiar;

d. Includerea de cerințe pentru o reevaluare (într-o revizuire a studiilor de impact) a impacturilor potențiale, în contextul măsurilor modificate;

e. Solicitarea sprijinului ONG-urilor și al altor factori interesați din domeniul mediului

pentru a ajuta proiectantul să identifice alternative la măsurile modificate, dacă este absolut necesar.

1.3.3. Monitorizarea se face în mod superficial și nu indică funcționalitatea măsurilor propuse

Probleme:

De obicei, monitorizarea efectuată în timpul construcției și exploatării proiectelor de infrastructură nu se concentrează pe măsurile de evitare și reducere a impactului propuse pentru proiect, ci urmărește doar prezența anumitor habitate sau specii într-o zonă. Este neobișnuit, de exemplu, ca subtraversările sau supratraversările să fie monitorizate din punct de vedere funcțional și, de obicei, nu există cerințe de monitorizare pentru nivelurile de zgomot sau de lumină în zonele considerate sensibile pentru speciile vizate.

Resurse existente:

Metodologiile de monitorizare SaveGREEN, setul de instrumente SaveGREEN pentru SEA / EIM, ghidurile TRANSGREEN, ghidurile ConnectGREEN, alte documente.

Domenii prioritare:

Propuneri de ecoducte, tuneluri, poduri mari / viaducte, Valea Bucinului.

Acțiuni propuse:

- a. Solicitarea către autoritățile competente a publicării online gratuite a rapoartelor de monitorizare elaborate pentru proiecte;
- b. Analiza rapoartelor publicate și identificarea situațiilor în care monitorizarea nu este efectuată în mod adecvat pentru a indica funcționalitatea măsurilor de evitare și de reducere a impactului;
- c. Oferirea de feedback autorităților competente și beneficiarului proiectului cu privire la orice neconcordanță observată în rapoartele de monitorizare, care ar trebui să fie corectată.

Obiectivul 2.1. Asigurarea funcționalității subtraversărilor planificate

2.1.1. Dimensiunile și caracteristicile proiectate ale structurilor (canale, poduri, viaducte) care pot funcționa în mod eficient ca subtraversări pentru speciile sălbatice sunt adesea modificate (de obicei reducându-se dimensiunile) după licitație, pentru a minimiza costurile de construcție.

Probleme:

Dimensiunile și caracteristicile proiectate ale structurilor (pasaje, poduri, viaducte) care pot funcționa în mod eficient ca subtraversări pentru speciile sălbatice sunt adesea modificate (de obicei reduse) după licitațiile de proiectare și construcție, pentru a minimiza costurile de construcție. Prin urmare, în realitate, impactul fragmentării poate fi mai mare în comparație cu evaluarea inițială bazată pe planurile de proiectare inițiale.

Resurse existente:

Setul de instrumente SaveGREEN pentru SEA/EIM (metodologie pentru evaluarea permeabilității infrastructurii, ghiduri TRANSGREEN).

Domenii prioritare:

Întreaga lungime a autostrăzii A8 planificate.

Acțiuni propuse:

- a. Abandonarea abordării legată de construcție și proiectare în favoarea elaborării unor planuri tehnice finale detaliate care vor fi urmate de contractori și monitorizate de autoritățile de mediu;
- b. Includerea tuturor obiectelor relevante pentru conectivitate în autorizațiile de mediu, cu caracteristicile de mărime necesare;
- c. Precizarea acestei cerințe în cadrul procedurilor de EIM / EA;
- d. Clasificarea pasajelor subterane în funcție de

capacitatea de a fi utilizate de diferite grupe de specii;

e. Proiectarea și elaborarea unui plan general de monitorizare a infrastructurii, care va include protocoale de monitorizare bazate pe obiecte, specificând această cerință în cadrul procedurilor EIM / EA;

f. Includerea planului de monitorizare în cadrul Planurilor de management Natura 2000 ale ROSAC0297 Dealurile Târnavei Mici - Bicheș și ROSAC0279 Borzont;

g. În cazul în care este necesară revizuirea Acordului de mediu din cauza modificărilor aduse structurilor, supratraversărilor și subtraversărilor (locații, dimensiuni), cererea către autorități a asigurării menținerii funcționalității structurilor.

2.1.2. Există puțină experiență în România în ceea ce privește modificarea detaliilor constructive ale obiectelor pentru a le face funcționale / a le crește funcționalitatea pentru fauna sălbatică

Probleme:

Există puțină experiență în România în ceea ce privește ajustarea detaliilor constructive ale obiectelor pentru a le face funcționale / a le crește funcționalitatea pentru fauna sălbatică.

În plus, funcționalitatea obiectelor de pe autostradă este adesea redusă / eliminată, fie permanent, fie cel puțin sezonier, de structurile permanente (garduri, case) sau temporare (de exemplu, stânele ciobanilor) din apropiere, sau de perturbări, cum ar fi iluminatul artificial și/ sau poluarea fonică.

Resurse existente:

Setul de instrumente SaveGREEN pentru SEA/EIM (metodologie pentru evaluarea permeabilității infrastructurii, Ghidul TRANSGREEN).

Domenii prioritare:

Întreaga lungime a autostrăzii A8 planificate.

Acțiuni propuse:

a. Elaborarea unor ghiduri referitoare la funcționalitatea subtraversărilor;

b. Elaborarea unui program de intervenție (corelat cu programul de monitorizare) în vederea menținerii funcționalității subtraversărilor; includerea măsurilor în cadrul Planurilor de management Natura 2000 ale ROSAC0297 Dealurile Târnavei Mici - Bicheș și ROSAC0279 Borzont;

c. Documentarea impactului ca parte a monitorizării specifice, inclusă în programul general de monitorizare a infrastructurii.

2.1.3. Există puțină experiență în România în ceea ce privește integrarea subtraversărilor pentru fauna sălbatică în peisaj, în vederea creșterii funcționalității acestora pentru fauna sălbatică

Probleme

Există puțină experiență în România în ceea ce privește integrarea pasajelor subterane pentru fauna sălbatică în peisaj, pentru a crește funcționalitatea acestora pentru fauna sălbatică.

Deși este vorba de o abordare de la caz la caz, este nevoie de ghiduri, de formare și de schimburi de experiență cu privire la modul de maximizare a funcționalității pasajelor subterane prin proiectare, construcție și gestionarea sensibilă a terenurilor.

Resurse existente

Setul de instrumente SaveGREEN pentru SEA/ EIA (metodologia de evaluare a permeabilității infrastructurii, Manualul de bune practici SaveGREEN, Ghidul TRANSGREEN).

Domenii prioritare

Întreaga lungime a autostrăzii A8 planificate.

Acțiuni propuse

a. Elaborarea de ghiduri referitoare la amenajarea peisagistică și consolidarea capacității prin schimb de cunoștințe;

b. Includerea amenajării peisajului în cadrul procedurilor EIM/EA și al Acordurilor de mediu, inclusiv ca măsuri compensatorii;

c. Includerea măsurii în cadrul Planurilor de management Natura 2000 ale ROSAC0297 Dealurile Târnavei Mici - Bicheș și ROSAC0279 Borzont.

Obiectivul 2.2. Asigurarea funcționalității supratraversărilor planificate

2.2.1. O serie de tuneluri planificate pe viitoarea autostradă A8 sunt unidirecționale, ceea ce înseamnă că nu pot funcționa ca supratraversări pentru speciile de animale sălbatice.

Probleme:

O serie de tuneluri planificate pe viitoarea autostradă A8 sunt unidirecționale, ceea ce înseamnă că nu pot funcționa ca pasaje superioare pentru speciile de animale sălbatice. Întrucât proiectul se află deja în faza finală a studiului de fezabilitate, conectivitatea ecologică în această zonă de tuneluri poate fi restabilită doar în timpul unui proiect ulterior de defragmentare sau printr-o modificare semnificativă a proiectului în faza de proiectare.

Resurse existente:

Studiu de fezabilitate pentru autostrăzi, ghiduri privind conectivitatea ecologică.

Domenii prioritare:

Întreaga lungime a autostrăzii A8 planificate (după datele pe care le cunoaștem, conform ultimului plan tehnic al autostrăzii planificate de care dispunem, există un total de 21 de tuneluri unidirecționale planificate în secțiunea Târgu Mureș - Târgu Neamț).

Acțiuni propuse:

a. Evidențierea în ghidurile naționale a avantajelor tunelurilor convenționale bidirecționale ca măsuri de reducere;

b. Facilitarea finanțării comune/integrate în ceea ce privește infrastructura verde - o linie de finanțare conexă pentru măsurile de reducere costisitoare (tuneluri, poduri verzi, ecoducte);

c. Monitorizarea implementării soluțiilor pentru tuneluri.

2.2.2. În timpul fazei de construcție, funcționalitatea coridorului poate fi afectată în mod semnificativ.

Probleme

În timpul fazei de construcție, funcționalitatea coridorului poate fi afectată în mod semnificativ.

Resurse existente

Metodologia de monitorizare SaveGREEN, cerințele de monitorizare ale proiectului de autostradă.

Domenii prioritare

Întreaga lungime a autostrăzii A8 planificate, cu un accent special pe cele 2 tuneluri planificate între km 35+710 și 36+450, respectiv între km 38+980 și 39+310. În timp ce în alte locații tunelurile planificate ocupă de obicei doar un mic procent din lățimea totală a coridoarelor ecologice, în aceste două locații, lucrările la tuneluri (inclusiv accesul la locații) vor face cel mai probabil ca coridorul ecologic să devină nefuncțional pe întreaga sa lățime. Astfel, ar fi deosebit de important să se mențină permeabilitatea cel puțin a terenului de deasupra acestor tuneluri în timpul construcției lor.

Acțiuni propuse

a. Elaborarea de ghiduri privind menținerea permeabilității zonelor de deasupra tunelelor în timpul construcției și consolidarea capacității experților prin schimb de cunoștințe;

b. Includerea unor solicitări specifice (pe baza ghidurilor) privind permeabilitatea zonelor de deasupra tunelelor în procedurile EIM / EA și în autorizațiile de mediu;

c. Includerea permeabilității zonelor de deasupra tunelelor ca măsură în cadrul planului de management Natura 2000 al ROSAC0297 Dealurile Târnavei Mici - Bicheș;

d. Includerea monitorizării elementelor relevante pentru conectivitate ca parte a managementului zonelor de tuneluri;

e. Asigurarea menținerii cerințelor prin includerea de măsuri specifice în Planul de Management de Mediu al proiectului (care se va aplica pe durata construcției).

2.2.3. Nu există niciun plan de gestionare a suprafețelor ecoductelor (inclusiv a zonelor de deasupra tunelelor) pentru a le maximiza funcționalitatea pentru fauna sălbatică

Probleme

Pentru autostrada Târgu Mureș - Târgu Neamț sunt propuse o serie de ecoducte, pasaje supraterane și tuneluri. Cu toate acestea, nu există niciun plan de gestionare a suprafețelor podurilor verzi (inclusiv a zonelor de deasupra tunelelor) pentru a maximiza funcționalitatea acestora pentru fauna sălbatică.

Resurse existente

Metodologia de monitorizare SaveGREEN, cerințele de monitorizare a proiectului de autostradă.

Domenii prioritare

Întreaga lungime a autostrăzii A8 planificate.

Acțiuni propuse

a. Clarificarea statutului juridic al parcelelor de teren;

b. Elaborarea de ghiduri privind gestionarea ecoductelor și a zonelor de deasupra tunelelor și consolidarea capacității experților prin schimbul de cunoștințe;

c. Includerea gestionării podurilor verzi și a zonelor de deasupra tunelelor în procedurile EIM/EA și în autorizațiile de mediu;

d. Includerea gestionării și monitorizării podurilor verzi și a zonelor de deasupra tunelelor ca măsură în planul de management al siturilor Natura 2000 ROSAC0297 Târnavei Mici - Dealurile Bicheș;

e. Elaborarea de proceduri/ legislație referitoare la accesul uman la ecoducte și aplicarea reglementărilor, inclusiv ca măsură în cadrul planului de management al sitului Natura 2000 ROSAC0297 Dealurile Târnavei Mici - Bicheș;

f. Elaborarea de proiecte-pilot axate pe gestionarea/întreținerea și monitorizarea concretă a ecoductelor și a zonelor de deasupra tunelelor de pe autostrada A8, ca elemente cruciale ale infrastructurii verzi, pentru a maximiza funcționalitatea acestora și pentru a extinde experiența locală.

2.2.4. Nu există planuri stabilite pentru integrarea suprafeței supratravesărilor (inclusiv a zonelor de deasupra tunelelor) în peisajul înconjurător.

Probleme:

Nu există planuri stabilite pentru integrarea suprafeței podurilor verzi (inclusiv a vârfurilor de tunel) în peisajul înconjurător. Se propune să se permită amenajarea peisagistică a podurilor și tunelurilor verzi de pe autostradă.

Resurse existente:

Setul de instrumente SaveGREEN pentru SEA / EIA, Manualul de bune practici SaveGREEN. Metodologia de monitorizare SaveGREEN, cerințele de monitorizare a proiectului de autostradă.

Domenii prioritare:

Întreaga lungime a autostrăzii A8 planificate.

Acțiuni propuse:

a. Elaborarea de ghiduri privind amenajarea peisagistică și consolidarea capacității experților prin schimb de cunoștințe;

b. Includerea amenajării peisagistice în procedurile EIM/EA și în autorizațiile de mediu, inclusiv ca măsuri compensatorii;

c. Includerea amenajării peisagistice ca măsură în cadrul Planului de management al sitului Natura 2000 ROSAC0297 Dealurile Târnavei Mici - Bicheș;

d. Elaborarea de proiecte-pilot axate pe gestionarea concretă / restaurarea infrastructurii verzi pentru a maximiza funcționalitatea ecoductelor de pe autostrada A8 prin amenajare peisagistică, inclusiv prin închirierea pe termen lung / achiziția de terenuri pentru conservare;

e. Implicarea părților interesate relevante și a reglementărilor interne ale acestora (administratori forestieri, administratori de faună cinegetică și faună sălbatică, proprietari de terenuri, consilii locale etc.) în gestionarea suprafețelor podurilor verzi.

Obiectivul 2.3. Desemnarea unui statut legal și dezvoltarea de reglementări integrate în ceea ce privește pasajele pentru faună

2.3.1 Pasajele pentru animale sălbatice nu au un statut juridic de protecție și nu beneficiază de o monitorizare activă și de reglementări aplicate, ceea ce poate fi în detrimentul eficacității și funcționării lor generale.

2.3.1.1 Includerea în planurile cadastrale a structurilor importante de traversare - atât a pasajelor subterane, cât și a pasajelor supraterane (tuneluri, poduri verzi, poduri, viaducte, alte pasaje subterane mari)

Probleme:

Pasajele pentru animale sălbatice nu au un statut juridic de protecție și nu beneficiază de o monitorizare activă și de reglementări aplicate, ceea ce poate fi în detrimentul eficacității și funcționării lor generale.

Resurse existente:

Setul de instrumente SaveGREEN pentru SEA/EIM, Manualul de bune practici

SaveGREEN, Ghidurile TRANSGREEN, rezultatele proiectării.

Domenii prioritare:

Întreaga lungime a autostrăzii A8 planificate.

Acțiuni propuse:

a. Cartografierea elementelor de infrastructură verde și evaluarea acestora în raport cu categoriile de utilizare a terenurilor;

b. Implementarea altor proiecte care vizează armonizarea infrastructurii verzi cu planurile de utilizare a terenurilor.

2.3.1.2. Includerea structurilor importante de traversare - atât subtraversări, cât și supratraversări (tuneluri, poduri verzi, poduri, viaducte, alte subtraversări mari) și sectoare permeabile importante ale elementelor liniare în planurile de management ale siturilor Natura 2000, cu măsuri alocate pentru gestionarea terenului, reglementări de utilizare și monitorizare.

Probleme:

Pasajele pentru animale sălbatice nu au un statut juridic de protecție și nu beneficiază de reglementări monitorizate și aplicate în mod activ, ceea ce poate fi în detrimentul eficienței și funcționării lor generale.

Resurse existente:

Planurile de gestionare Natura 2000.

Domenii prioritare:

Întreaga lungime a autostrăzii A8 planificate.

Acțiuni propuse:

a. Elaborarea de ghiduri și punerea în aplicare a măsurilor de conservare și a reglementărilor specifice siturilor Natura 2000 în vederea menținerii/îmbunătățirii funcționalității;

b. Integrarea măsurilor și reglementărilor de conservare în planurile de management actualizate ale siturilor Natura 2000;

c. Elaborarea de proiecte pentru a pune în aplicare măsurile, reglementările și

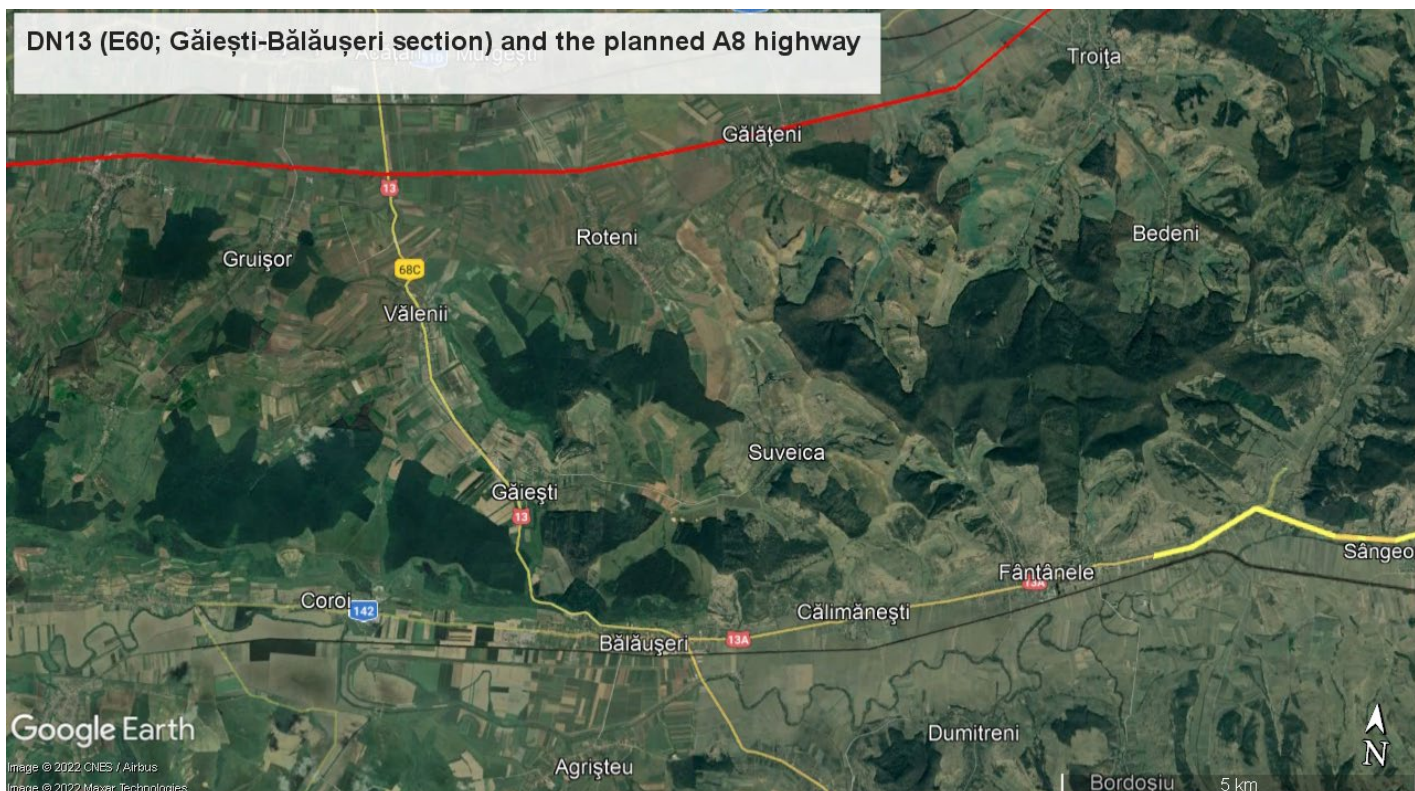


Figura nr. 3 DN13 (E60; tronsonul Găiești-Bălăușeri, în galben deschis) și traseul autostrăzii A8 planificate (în roșu).

monitorizarea în siturile Natura 2000;

d. Realizarea setului de proceduri și măsuri EIM / EA legate de permeabilitate, pentru siturile Natura 2000.

Obiectivul 3.1. Asigurarea conectivității ecologice la nivel de peisaj în zona în care este propusă autostrada Târgu Mureș - Târgu Neamț

3.1.1. Autostrada A8 planificată se va desfășura pe o mare lungime a ei în paralel cu drumurile județene și naționale existente. În numeroase locații, aceste drumuri de clasă inferioară sunt deja impermeabile pentru speciile de animale sălbatice, mai ales din cauza localităților și a altor bariere permanente sau temporare situate de-a lungul lor.

3.1.1.1. Menținerea permeabilității DN13 (E60) pentru speciile de animale sălbatice între localitățile Găiești și Bălăușeri

Probleme:

Această secțiune a drumului național DN13 se află la sud de cea mai vestică secțiune a autostrăzii A8 planificate și amenință conectivitatea est-vest pe un coridor ecologic crucial care se întinde spre vest de Carpații Orientali (Munții Gurghiu). Din cauza nivelului ridicat de trafic, această secțiune reprezintă deja un punct fierbinte pentru accidentele de circulație cu specii de animale sălbatice. Odată cu construcția autostrăzii A8, se așteaptă ca nivelurile de trafic să crească și mai mult, până în momentul în care această secțiune de drum va constitui o barieră totală pentru animalele sălbatice.

Resurse existente:

Date telemetrice GPS ale ursului brun (Grupul *Milvus*), date colectate prin aplicația ROad.kill (<https://road-kill-registration.green-web.eu/?lang=en>).

Domenii prioritare:

Întreaga lungime a DN13 (E60) pe tronsonul Găiești-Bălăușeri.

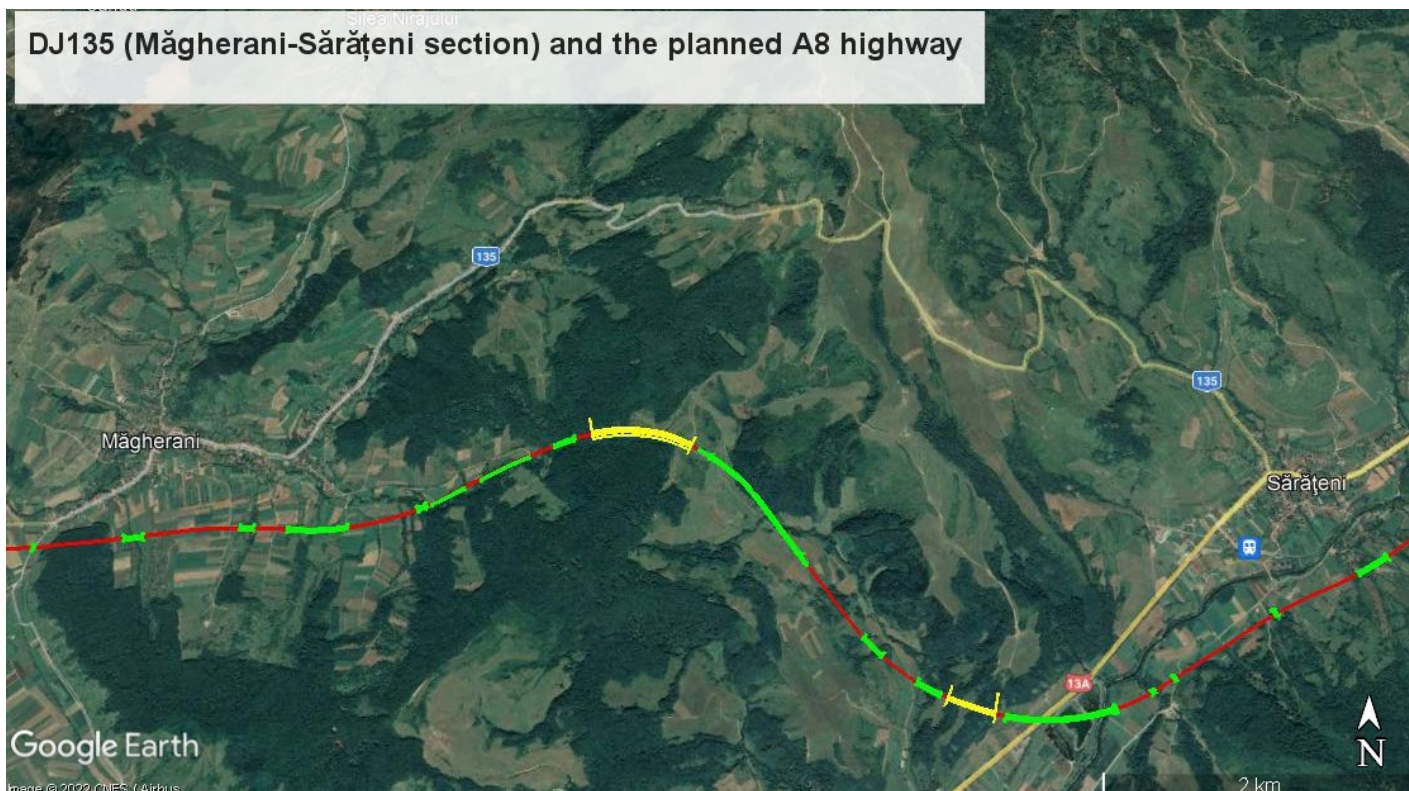


Figura nr. 4 DJ135 (tronsonul Măgherani-Sărățeni, în galben deschis) și traseul autostrăzii A8 planificate (în roșu, cu pasajele supraterane [tuneluri] planificate marcate în galben și pasajele subterane [poduri, viaducte] planificate marcate în verde).

Ațiuni propuse:

- Limitarea extinderii în continuare a localităților (Găiești și Bălăușeri) una față de cealaltă de-a lungul acestui tronson de drum național;
- Împiedicarea construirii chiar și a unor structuri temporare (de exemplu, chiar și a unor case fără fundație permanentă) de-a lungul acestei secțiuni a drumului național, precum și împrejmuirea în continuare a parcelelor de teren;

3.1.1.2. Menținerea permeabilității DJ135 pentru speciile de faună sălbatică între localitățile Măgherani și Sărățeni

Probleme:

Acest tronson al drumului județean DJ135 este practic paralel cu autostrada A8 planificată, traversând limita dintre bazinele hidrografice ale râurilor Nirajul Mic și Târnava Mică. Atât drumul județean existent, cât și autostrada planificată intersectează habitate naturale și seminaturale de mare valoare și un coridor ecologic crucial, care leagă Carpații Orientali (Munții Gurghiu) de poalele lor vestice.

Asigurarea permeabilității autostrăzii planificate în această zonă este inutilă dacă drumul județean nu este, de asemenea, permeabil.

Permeabilitatea DJ135 în această secțiune este deja parțial compromisă de o serie de factori: stâne (atât permanente, cât și temporare), terenuri private împrejmuite (livezi și pășuni) și un restaurant de pe marginea drumului în expansiune (care este construit ca o structură temporară, dar care, de fapt, este permanentă).

Resurse existente:

Pentru date privind importanța ecologică a zonei, vă rugăm să consultați: Domokos, C., Sos, T. (2019): Catalogul de măsuri. Zona pilot Târgu Mureș - Iași (România). Proiectul TRANSGREEN din cadrul Programului Transnațional Dunărea TRANSGREEN, parte a rezultatului 4.1, Asociația Grupul Milvus, România..

Domenii prioritare:

Întreaga lungime a DJ135 pe tronsonul Măgherani-Sărățeni.

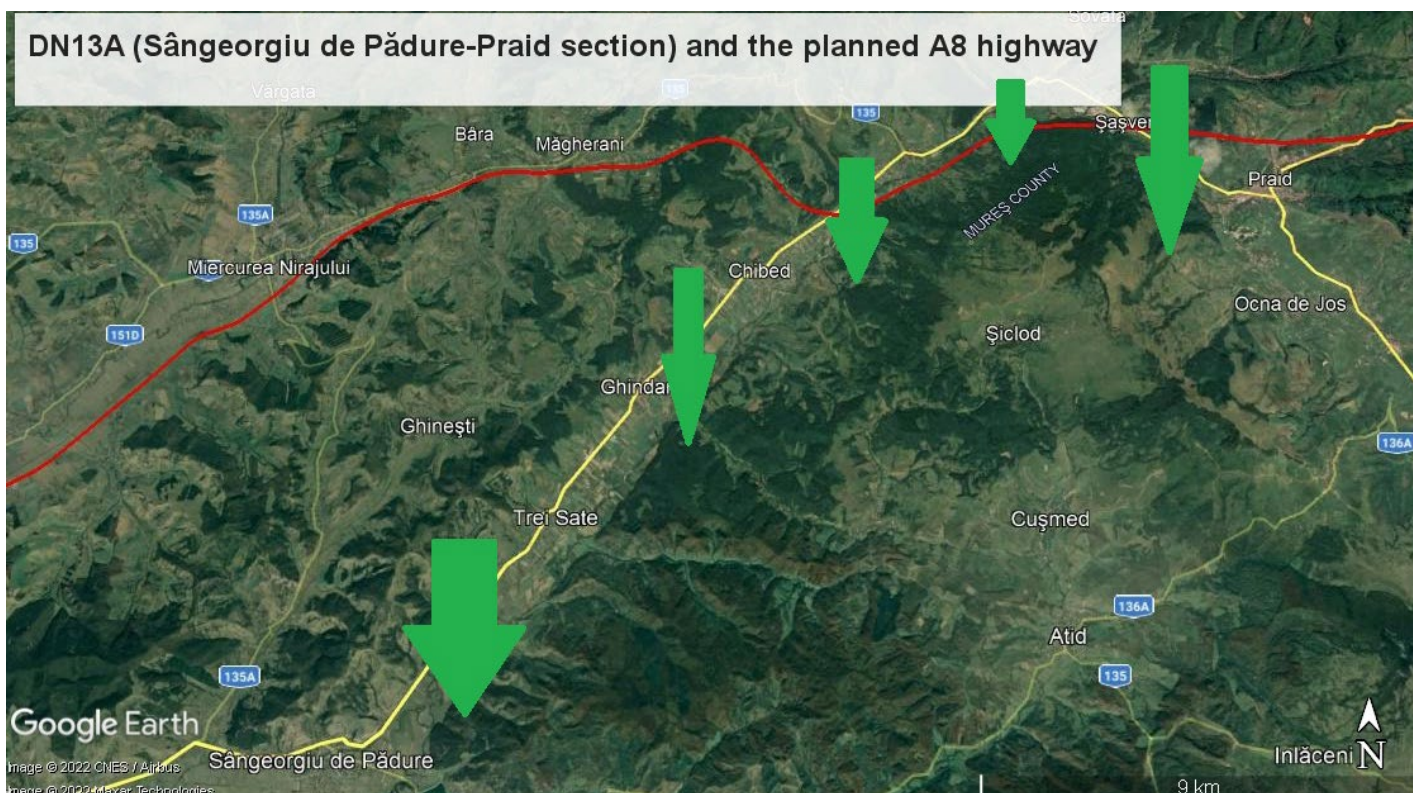


Figura nr. 5 DN13A (tronsonul Sângeorgiu de Pădure-Praid, în galben) și traseul autostrăzii A8 planificate (în roșu). Satele situate de-a lungul tronsonului menționat al DN13A se extind continuu unele spre altele și, în prezent, între sate au rămas doar coridoare ecologice funcționale înguste (indicate prin săgeți verzi).

Acțiuni propuse:

- Împiedicarea extinderii în continuare a localităților (Măgherani și Sărățeni) una spre cealaltă de-a lungul acestui tronson de drum județean;
- Limitarea construirii chiar și a unor structuri temporare (de exemplu, chiar și a unor case fără fundație permanentă) de-a lungul acestei secțiuni a drumului județean, precum și împrejmuirea în continuare a parcelelor de teren;
- Includerea măsurilor în cadrul Planului de management al ROSAC0297 Dealurile Târnavei Mici - Bicheș.

3.1.1.3. Menținerea permeabilității DN13A pentru speciile de animale sălbatice între localitățile Sângeorgiu de Pădure și Praid

Probleme

În timp ce în această zonă viitoarea

autostradă A8 amenință conectivitatea est-vest (între Carpații Orientali [Munții Gurghiu] și poalele lor vestice), DN13A din apropiere amenință conectivitatea nord-sud prin poalele vestice ale Carpaților Orientali. Satele situate de-a lungul tronsonului menționat al DN13A se extind continuu unele spre altele și, în prezent, au rămas doar coridoare ecologice (ce sunt și funcționale) înguste între sate, și chiar și acestea se micșorează treptat. De exemplu, coridorul dintre localitățile Trei Sate și Ghindari a fost deja constrâns treptat din cauza consutrțiilor noi, până când și-a pierdut funcția.

Resurse existente

Date telemetrice GPS pentru ursul brun (colectate de Milvus Group). Pentru date suplimentare privind importanța ecologică a zonei situate între DN13A și autostrada A8 planificată, vă rugăm să consultați: Faure, U., Domokos, C., Leriche, A., & Cristescu, B. (2020). Caracteristicile și selecția bârloagelor urșilor brunii în estul Transilvaniei, România.

DJ127 (Ditrău-Tulgheș section), DN15 (Tulgheș-Lake Biczaz section) and the planned A8 highway

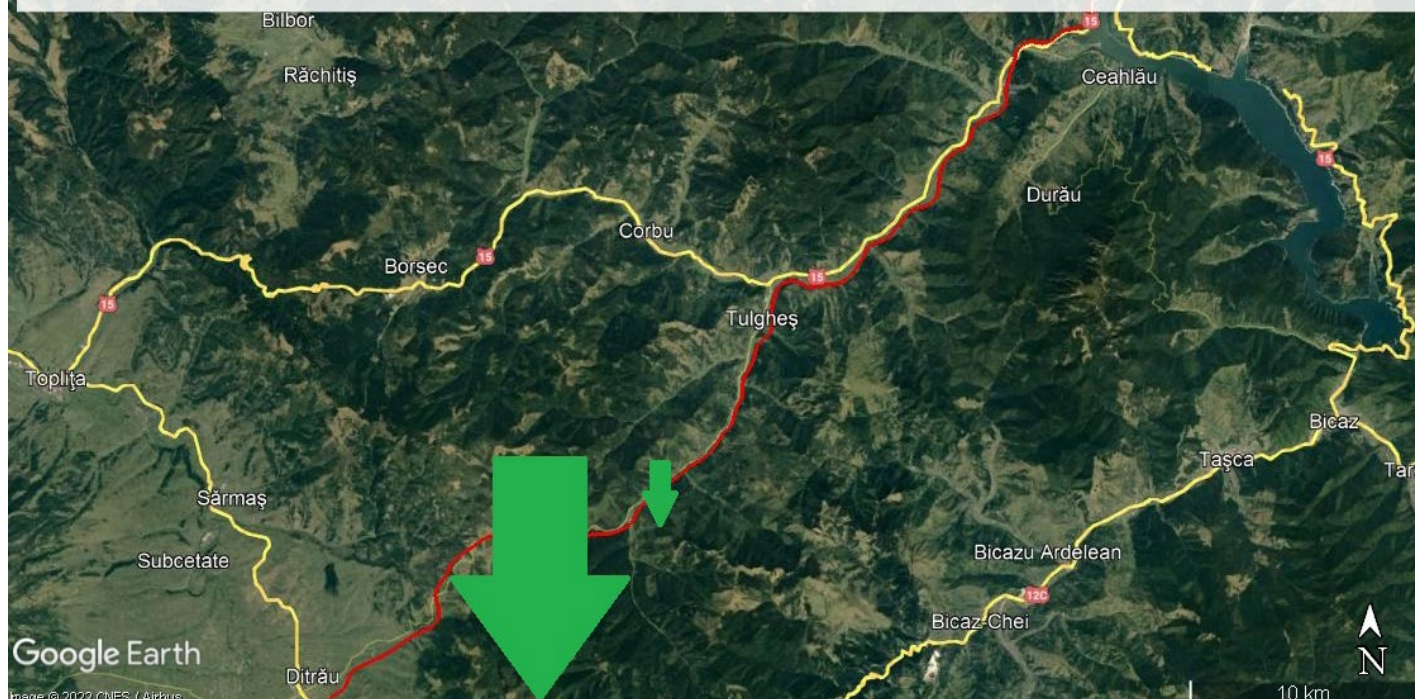


Figura nr. 6 DJ127 (tronsonul Ditrău-Tulgheș, în galben deschis), DN15 (tronsonul Tulgheș-Lacul Biczaz, în galben) și traseul autostrăzii A8 planificate (în roșu). La est de Recea, ambele drumuri existente au localități contigue situate de-a lungul lor, ceea ce face ca aceste secțiuni să fie deja impermeabile pentru speciile de animale sălbatice. Singurele secțiuni încă permeabile pentru fauna sălbatică sunt situate de-a lungul DJ127, între Ditrău și Hagota și, respectiv, între Hagota și Recea (indicate prin săgeți verzi).

Journal of Mammalogy, 101(4), 1177-1188.
Management Plan for ROSAC0297
Dealurile Târnavei Mici - Bicheș.

Domenii prioritare

Întreaga lungime a DN13A în secțiunea Sângeorgiu de Pădure-Praid.

Acțiuni propuse

- Limitarea extinderii în continuare a localităților una față de cealaltă de-a lungul acestui tronson de drum național;
- Împiedicarea construirii chiar și a unor structuri temporare (de exemplu, chiar și a unor case fără fundație permanentă) de-a lungul acestei secțiuni a drumului național, precum și împrejmuirea în continuare a parcelelor de teren;
- Includerea măsurilor în cadrul Planului de management al ROSAC0297 Dealurile Târnavei Mici - Bicheș.

3.1.1.4. Menținerea permeabilității DJ127 pentru speciile sălbatice între localitățile Ditrău și Hagota și respectiv Hagota și Recea (chiar dacă drumul este reabilitat)

Probleme

Între Ditrău, la vest, și Lacul Biczaz, la est, autostrada A8 planificată va fi paralelă cu DJ127 între localitățile Ditrău și Tulgheș, și cu DN15 între Tulgheș și Lacul Biczaz. Începând cu Recea în vest și până la Lacul Biczaz în est, ambele drumuri existente au localități învecinate situate de-a lungul lor, ceea ce face ca aceste tronsoane să fie deja impermeabile pentru speciile de animale sălbatice. Singurele secțiuni încă permeabile pentru fauna sălbatică sunt situate de-a lungul DJ127, între Ditrău și Hagota, respectiv între Hagota și Recea. Asigurarea permeabilității autostrăzii A8 planificate în această zonă este inutilă dacă drumul județean nu este menținut permeabil și el.

În prezent, drumul județean se află într-o stare precară, pe cea mai mare parte a lungimii

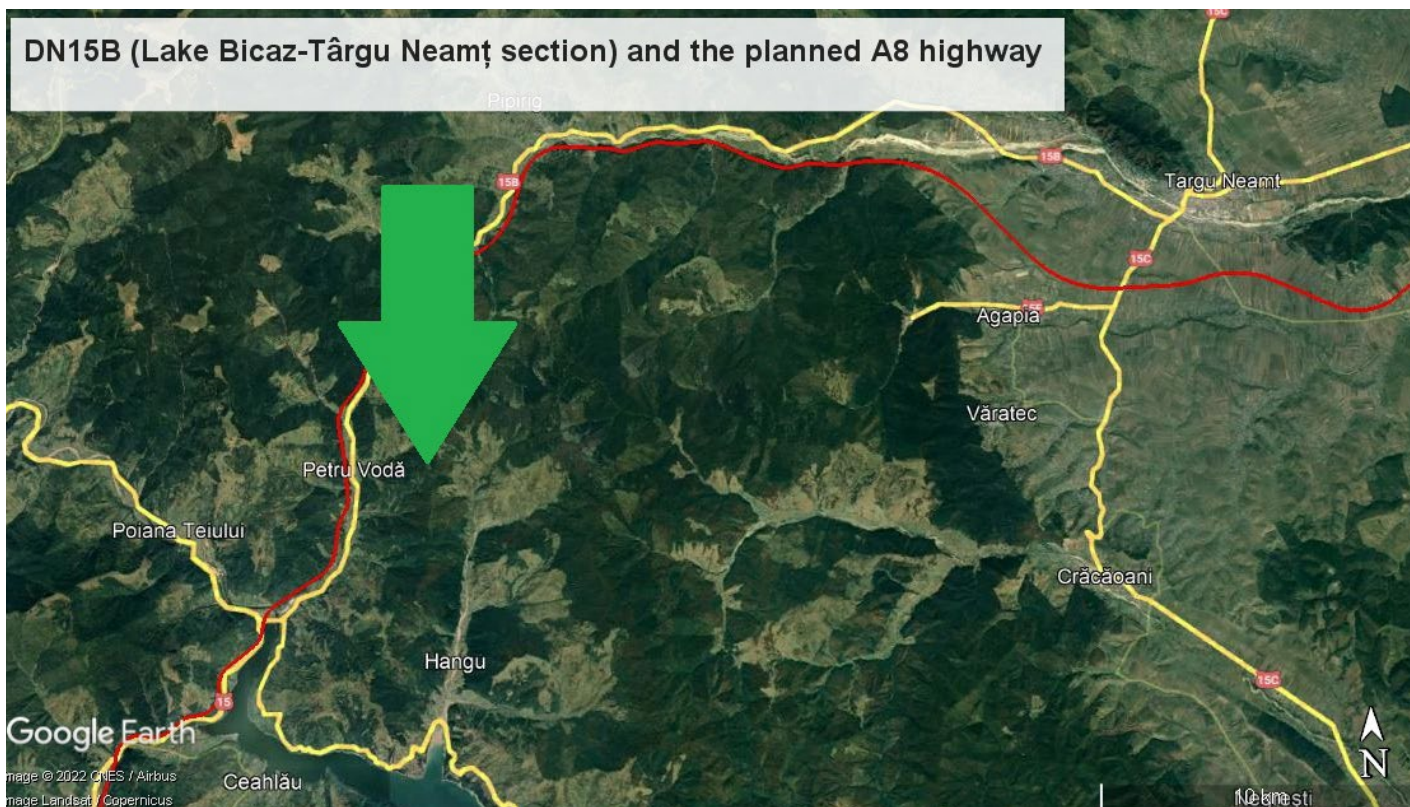


Figura nr. 7 DN15B (tronsonul Lacul Bicz-Târgu Neamț, în galben) și traseul autostrăzii A8 planificate (în roșu). Singurul tronson al DN15B încă permeabil pentru fauna sălbatică din această zonă este cel dintre Petru Vodă și Pluton (indicat cu o săgeată verde), în rest există localități continue situate de-a lungul drumului național

sale. Cu toate acestea, după reabilitarea/modernizarea acestuia, este de așteptat ca nivelul traficului să crească semnificativ.

Resurse existente:

Capcane cu păr de urs brun - date genetice (colectate de Milvus Group), care urmează să fie publicate într-un articol ce este la momentul elaborării prezentului document în curs de pregătire.

Domenii prioritare:

DJ127, secțiunile Ditrău-Hagota și Hagota-Recea.

Acțiuni propuse:

- a. Limitarea extinderii în continuare a așezărilor (Ditrău și Hagota, respectiv Hagota și Recea) una spre cealaltă de-a lungul acestui tronson de drum județean;
- b. Împiedicarea construirii chiar și a unor structuri temporare (de exemplu, chiar și a unor case fără fundație permanentă) de-a

lungul acestei secțiuni a drumului județean, precum și împrejmuirea în continuare a parcelelor de teren.

3.1.1.5. Menținerea permeabilității DN15B pentru speciile sălbatice între localitățile Petru Vodă și Pluton

Probleme:

Această secțiune a drumului național este practic paralelă cu viitoarea autostradă A8. Între Lacul Bicz, în vest, și Târgu Neamț, în est, singurul tronson încă permeabil pentru speciile de animale sălbatice este cel dintre Petru Vodă și Pluton - în rest, există localități situate de-a lungul DN15B, ce întrerup libera deplasare a speciilor de faună. Asigurarea permeabilității viitoarei autostrăzi în această zonă este inutilă dacă drumul național nu este de asemenea permeabil.

Resurse existente:

În timpul a trei seturi de investigații consecutive realizate cu ajutorul capcanelor

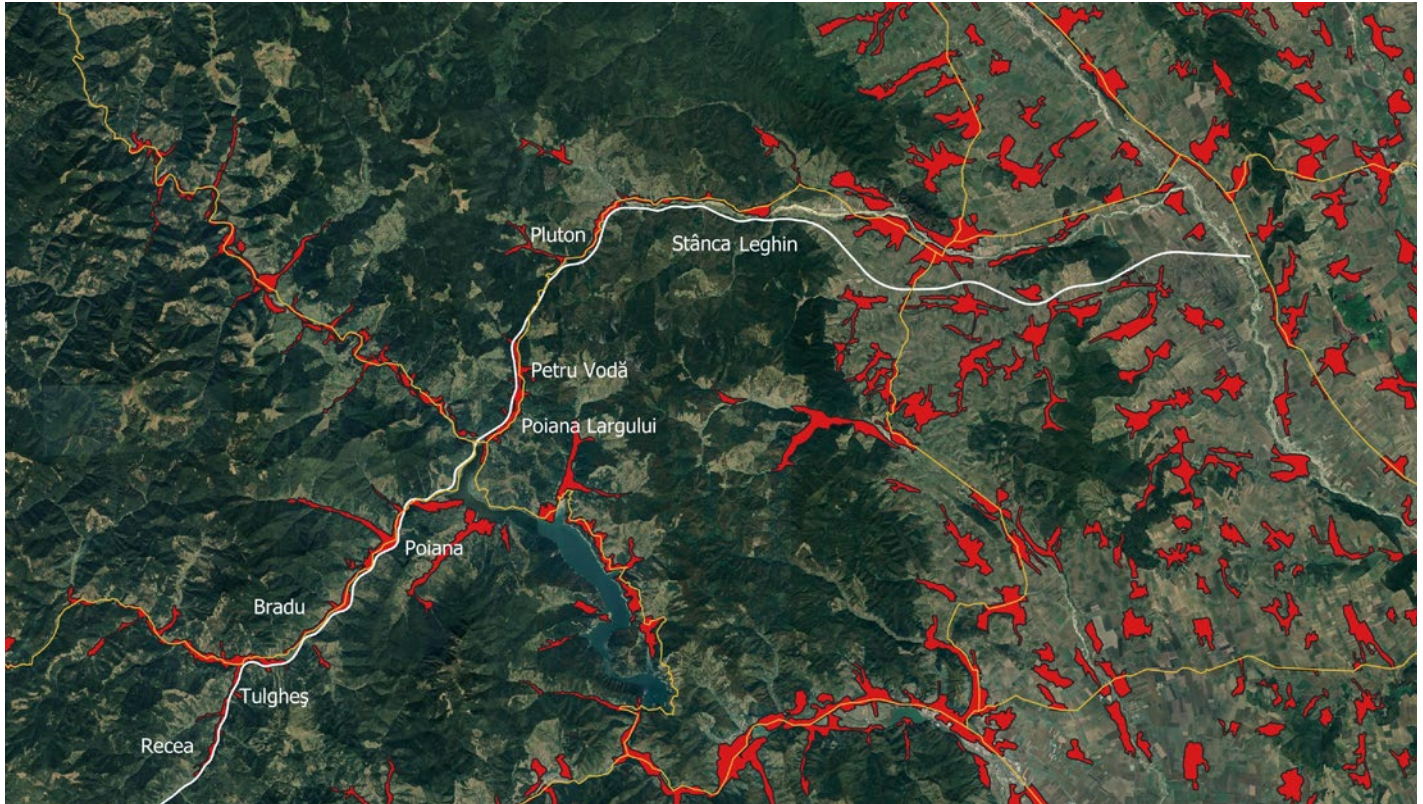


Figura nr. 8 Drumurile naționale existente în zonă (în galben), localitățile (în roșu - pe baza stratului de țesut urban discontinuu din Corine Land Cover) și traseul autostrăzii A8 planificate (în alb). Singurul tronson al DN15B încă permeabil pentru viața sălbatică în această zonă este cel dintre Petru Vodă și Pluton, în rest există de fapt localități contigue situate de-a lungul drumului național

de păr pentru urși (în 2014, 2017 și 2020), Grupul Milvus nu a reușit să confirme prezența ursului în zonă, în timp ce habitatul pare potrivit atât pentru carnivorele mari, cât și pentru ungulatele mari. Motivele sunt probabil complexe, incluzând atât braconajul larg răspândit, cât și fragmentarea deja existentă a habitatului. Aceasta din urmă este probabil cauzată atât de fragmentarea habitatului pe direcția Nord-Sud (localitățile și DN15B), cât și pe direcția Est-Vest (localitățile, DN15, DN17B și Lacul Bicz).

Domenii prioritare:

DN15B, secția Petru Vodă-Pluton.

Acțiuni propuse:

- a. Limitarea extinderii în continuare a localităților (Petru Vodă și Pluton) una spre alta de-a lungul acestui tronson de drum național;
- b. Limitarea construirii chiar și a unor structuri temporare (de exemplu, chiar și a unor case fără fundație permanentă) de-a lungul acestei

secțiuni a drumului național, precum și împrejmuirea în continuare a parcelelor de teren.

3.1.2.1. Asigurarea funcționalității podurilor verzi Gălățeni și Bolintineni

Probleme

Cele două poduri verzi planificate a fi construite pe cea mai vestică secțiune a autostrăzii A8 vor fi singurele structuri de acest tip și, prin urmare, vor fi puncte de trecere cruciale peste viitoarea secțiune de autostradă care, altfel, va fi practic impermeabilă pentru mamiferele de dimensiuni mari și medii. Cu toate că aceste structuri dedicate ar trebui, teoretic, să asigure permeabilitatea acestei secțiuni, funcționalitatea lor ar putea fi în continuare grav afectat/redușă de urbanizare sau de o gestionare inadecvată a terenurilor în zonele din jurul acestor ecoducte.

Resurse existente

Acordul de mediu emis pentru secțiunea cel mai vestică a proiectului autostrăzii



Figura nr. 9 Locațiile ecoductelor și zonele înconjurătoare ale acestora din apropiere de localitățile Gălățeni (pătrat roșu, în stânga) și Bolintineni (pătrat roșu, în dreapta) pe viitoarea autostradă A8

A8 (Târgu Mureș [Crăciunești] - Miercurea Nirajului) în octombrie 2022 (http://www.anpm.ro/documents/24337/76417526/ACORD+DE+MEDIU+nr.+2+din+17.10.2022_CNAIR+SA+-+autostrada+Tg+Mures+-+Miercurea+Nirajului.pdf/ef9bab04-74c9-48fd-b0fc-dd95b253ff45)

Domenii prioritare:

Zonele din vecinătatea celor două poduri verzi (a se vedea și mai jos).

Acțiuni propuse:

a. Menținerea amplasamentelor și caracteristicilor tehnice ale ecoductelor și a recomandărilor făcute pentru gestionarea acestora și a zonelor din vecinătatea acestora, cum este specificat în Acordul de mediu.

b. În cazul viitorului ecoduct Gălățeni (km 12+500), pentru a asigura funcționalitatea acestuia: să se limiteze extinderea localităților învecinate (Murghești, Păsăreni, Roteni și Gălățeni) unele față de altele și să se împiedice construirea chiar și a unor construcții

temporare (de exemplu, chiar și a unor case fără fundație permanentă) în zona dintre localitățile menționate mai sus, precum și limitarea împrejuririi parcelelor de teren (chiar și cu garduri electrice temporare).

c. În cazul viitorului ecoduct de la Bolintineni (km 16+100), pentru a asigura funcționalitatea acestuia: prevenirea extinderii localităților învecinate (Bolintineni, Gălățeni, Sânvășii și Troița) unele față de altele și să se împiedice construirea chiar și a unor construcții temporare (de exemplu, chiar și a unor case fără fundație permanentă) în zona dintre localitățile menționate mai sus, precum și limitarea împrejuririi parcelelor de teren (chiar și cu garduri electrice temporare).

d. În realitate, cele două ecoducte vor acționa ca niște zone de atracție în peisaj, concentrând mișcările faunei sălbatice. Vânătorii nu ar trebui să profite de această predictibilitate a mișcărilor faunei sălbatice în zonă: vânătoarea în aceste zone și hrănirea deliberată a faunei sălbatice în scopul recoltării ar trebui să fie

interzisă în vecinătatea ambelor structuri. În cazul podului verde de la Gălățeni, această zonă de excludere ar trebui să cuprindă zona delimitată de localitățile Murgești, Păsăreni, Roteni și Gălățeni, iar în cazul podului verde de la Bolintineni, zona delimitată de localitățile Bolintineni, Gălățeni, Sânvășii și Troița..

2.2 Părțile interesate din zona pilot

» Principalele părți interesate din zona pilot au fost identificate în livrabilul D.T2.1.1.1 Analiza părților interesate din zona pilot Târgu Mureș - Târgu Neamț, elaborată la începutul proiectului. În cadrul acestui raport, următoarele părți interesate au fost identificate ca având cea mai mare relevanță în cadrul zonei pilot:

» Pentru politici și strategie:

- o Ministerul Transporturilor;
- o Comisia Europeană;
- o Consilii locale;
- o Agențiile de mediu de la nivel județean.

» Pentru finanțare:

- o Comisia Europeană;
- o Ministerul Transporturilor;
- o Consilii la nivel național;
- o Agenții de dezvoltare regională sau locală;
- o Consilii locale;

» Pentru planificare și evaluarea impactului asupra mediului:

- o JASPERS;
- o Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere;
- o Agențiile Naționale și Locale de Protecția Mediului;
- o Agenția Națională pentru Ariile Protejate (și filialele locale)
- o Administrația Națională „Apele Române”;
- o Consultanți;

» Pentru consultare în cadrul procedurilor de mediu:

- o JASPERS;
- o ONG-uri;
- o Vânători și gestionari de vânat;
- o Experți și cercetători locali;
- o Administratorii de păduri din zonă;
- o Autoritățile din domeniul apelor;
- o Asociații de fermieri, crescători de animale;
- o Consilii locale;
- o Managerii din turism;

» Pentru implementare și gestionare:

- o Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere (și sucursalele locale);
- o Companii de construcții și părțile interesate conexe (furnizori, gestionari de deșeuri);
- o Experți în monitoring;
- o Administratorii de păduri și de vânat;
- o Consultanți de mediu;

» Pentru educație, sensibilizare și comunicare:

- o ONG-uri;
- o Universități;
- o Instituții de Cercetare;
- o Presa locală;
- o Politicieni locali;

2.3 Realizări, concluzii și lecții învățate în zona pilot

Elaborarea prezentului CSOP a fost realizată în paralel cu studiile de mediu pentru autostrada propusă Târgu Mureș - Târgu Neamț. Acest lucru a permis o cooperare strânsă între echipa de evaluare a impactului asupra mediului și părțile interesate locale, cum ar fi ONG-urile.

Principalele realizări legate de CSOP și de procesul de evaluare a impactului asupra mediului pentru această autostradă au fost următoarele:

- » Identificarea și evaluarea potențialelor efecte cumulative, inclusiv a efectelor legate de infrastructura existentă. În urma acestei evaluări, au fost propuse mai multe măsuri de defragmentare;
- » Fundamentarea măsurilor de evitare și reducere a impactului pe date științifice de monitorizare pe termen lung, prin colaborări cu experți locali;
- » Prin acțiunile CSOP, funcționalitatea măsurilor propuse, cum ar fi ecoductele, poate fi asigurată în viitor (de exemplu, prin nepermiterea continuării urbanizării în zonele din apropierea ecoductelor);
- » Au fost identificate principalele părți interesate din zonă, iar unele dintre acestea

au fost incluse în consultările efectuate în cadrul procesului de evaluare a impactului asupra mediului;

- » CSOP permite o abordare mai structurată care să fie urmată în viitor, în timpul construcției și operării noii autostrăzi;

În general, elaborarea CSOP și a activităților conexe a permis o evaluare mai amănunțită și mai completă a impactului, în special în cazul biodiversității și al conectivității ecologice. De asemenea, a permis propunerea unor măsuri specifice de evitare și reducere a impactului, bazate pe date de monitorizare pe termen lung, ceea ce va permite o probabilitate mai mare ca măsurile să fie utilizate de fauna specifică din zonă.

CAPITOLUL 3

Anexe

Anexa 1

Plan de monitorizare local

Anexa 2

Listă de stakeholderi

Anexa 3

Proiect GIS

Anexa 4

Glosar

Anexa 5

Impacturi sectoriale și amenințări generale sau presiuni asupra conectivității

Anexa 6

Colecția generală de probleme & măsuri

Anexa 7

Bibliotecă de resurse



ZONE PILOT:

Austria

- 1 Kobernausser forest
- 2 Pötsching (Alpine-Carpathian Corridor)

Czech Republic/Slovakia

- 3 Beskydy-Kysuce CZ-SK cross-border area

Hungary/Slovakia

- 4 Novohrad-Nógrád SK-HU cross-border area

Ukraine

- 5 Zakarpattia region

Romania

- 6 Mureş valley (Arad-Deva)
- 7 Mureş Valley (Târgu Mureş – Târgu Neamţ)

Bulgaria

- 8 Rila-Verila-Kraishte corridor



© Ivo Dostál

Parteneri ai proiectului:

Austria: WWF Central and Eastern Europe (Lead Partner), Environment Agency Austria

Bulgaria: Black Sea NGO Network, Bulgarian Biodiversity Foundation

Ungaria: CEEweb for Biodiversity, Hungarian University for Agriculture and Life Sciences

Republica Cehă: Friends of the Earth Czech Republic – Carnivore Conservation Programme, Transport Research Centre Czech Republic

România: Zarand Association, EPC Environmental Consultancy Ltd., WWF Romania

Slovacia: Slovak University of Technology in Bratislava – SPECTRA Centre of Excellence of EU

Parteneri strategici asociați:

Austria: Ministry for Climate Action, Environment, Energy, Mobility, Innovation, and Technology

Bulgaria: Ministry of Agriculture, Food and Forestry – Executive Forest Agency, Southwestern State Enterprise SE – Blagoevgrad

Franța: Infrastructure and Ecology Network Europe (IENE)

Germania: Bavarian State Ministry of the Environment and Consumer Protection

Grecia: Egnatia ODOS S.A.

Republica Cehă: Ministry of the Environment, Nature Conservation Agency

România: Ministry of Environment, Waters and Forests, Ministry of Public Works, Development and Administration, Ministry of Transport, Infrastructure and Communications

Slovacia: State Nature Conservancy, Ministry of Environment, Ministry of Transport and Construction, National Motorway Company

Ucraina: M.P. Shulgin State Road Research Institute State Enterprise – DerzhdorNDI SE, Department of Ecology and Nature Resources of Zakarpattia Oblast Administration

Ungaria: National Infrastructure Developing Private Company Ltd. (NIF Ltd.), Ministry of Agriculture, Danube-Ipoly National Park Directorate

SaveGREEN “ Protejarea funcționalității coridoarelor ecologice cu importanță transnațională din bazinul Dunării”

DTP3-314-2.3, Iulie 2020 – Decembrie 2022

Bugetul proiectului: 2,681,728.70 EURO, FEDR: 2,279,649.36 EURO