**Investiții privind siguranța rutieră**

**Descrierea măsurii**

Autoritățile române, cu sprijinul Băncii Europene de Investiții (BEI), au elaborat o cartografiere a zonelor de risc situate pe rețeaua națională de transport rutier, însoțită de intervenții specifice. Un set de intervenții adresate îmbunătățirii siguranței rutiere este prevăzut în cadrul PNRR la măsura - Investiții în infrastructura existentă pentru siguranța rutieră (I1, lit. D).

Acțiunile adresate creșterii siguranței rutiere constau în:

* Amplasarea de parapete rutiere cu rulouri, din beton sau cu cabluri, în funcție de tipul de drum, pentru creșterea siguranței rutiere în zonele cu risc crescut de producere a accidentelor rutiere;
* Măsuri de diminuare a consecințelor produse de coliziunile cu obiecte rigide din zona drumului, prin amplasarea atenuatoarelor de impact echipate cu sistem de detecție accidente și monitorizare trafic;
* Achiziționarea de sisteme pentru protejarea lucrătorilor care efectuează intervenții de urgență la infrastructura autostrăzilor și de drumuri naționale deschise traficului internațional, tip ,,Truck mounted attenuator”;
* Campanie de Siguranță rutieră adresată categoriilor vulnerabile de participanți la trafic;
* Sporirea siguranței rutiere pe timp de noapte, prin semnalizarea sectoarelor de drum periculoase cu surse de lumină ce utilizează energie verde;
* Dirijarea traficului rutier pe timp de noapte prin stâlpișori de dirijare, butoni luminosi, inclusiv elemente de semnalizare dedicate protejării participanților la trafic de animalele sălbatice;
* Creșterea siguranței rutiere prin iluminarea sectoarelor periculoase, precum și optimizarea consumurilor la sistemele de iluminat existente prin echiparea cu sistem de telegestiune;
* Pasaje denivelate pentru creșterea siguranței rutiere și eliminarea blocajelor din trafic precum și pasarele pietonale;

***- Partea 1-***

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| ***Please indicate which of the environmental objectives below require a substantive DNSH assessment of the measure*** | **Yes** | **No** | ***Justification if ‘No’ has been selected*** |
| Climate change mitigation |  | X | Submăsurile aferente activităţilor privind siguranţa rutieră nu vor avea un impact semnificativ previzibil asupra obiectivului de mediu de atenuare a schimbărilor climatice, luȃnd în considerare efectele directe de pe parcursul implementării și efectele primare indirecte de pe parcursul duratei de viaţă a investiţiilor.  Măsurile de creștere a siguranței rutiere au ca obiectiv asigurarea unui transport rutier sigur și fluent, reducând numărul și gravitatea accidentelor rutiere cu efect direct asupra întreruperii circulației normale, cu efecte asupra reducerii congestiei / duratelor rutelor și implicit asupra emisiilor de GES.  Mai mult, sunt propuse activităţi care utilizează energie verde (*semnalizarea sectoarelor de drum periculoase cu surse de lumină ce utilizează energie verde*) sau care promovează eficientizarea consumului de energie, prin instalarea sistemelor de telegestiune (*optimizarea consumurilor la sistemele de iluminat existente prin echiparea cu sistem de telegestiune*), cu impact pozitiv asupra acestui obiectiv de mediu. |
| Climate change adaptation |  | X | Submăsurile aferente activităţilor privind siguranţa rutieră nu vor avea un impact semnificativ previzibil asupra obiectivului de mediu de adaptare la schimbările climatice, luȃnd în considerare efectele directe de pe parcursul implementării și efectele primare indirecte de pe parcursul duratei de viaţă a investiţiilor.  Lucrările de implementare măsurilor de siguranță rutieră sunt de amploare redusă și sunt țintite pe secțiunile de infrastructură rutieră cu risc crescut de accidente. Proiectarea și implementarea activităţilor vor ţine seama de necesitatea adaptării și asigurării rezistenței construcţiilor, instalaţiilor și dotărilor privind siguranţa rutieră la schimbările climatice și la alte dezastre naturale.  Totodată, implementarea activităţilor privind siguranţa rutieră va permite adaptarea circulaţiei vehiculelor la diferite fenomene asociate schimbărilor climatice, prin amplasarea atenuatoarelor de impact, semnalizarea sectoarelor de drum periculoase cu surse de lumină ce utilizează energie verde etc. |
| The sustainable use and protection of water and marine resources |  | X | Submăsurile aferente activităţilor privind siguranţa rutieră nu au un impact previzibil semnificativ asupra obiectivului de mediu privind utilizarea sustenabilă şi protecţia apelor şi a resurselor marine, luȃnd în considerare efectele directe (de pe parcursul implementării) și efectele primare indirecte de pe parcursul exploatării.  În etapa de execuţie a lucrărilor, echipelor de construcții le vor fi impuse condiţii astfel încât să se excludă orice posibilitate de apariție a unor efecte negative asupra factorilor de mediu și, în special, asupra apei, solului și subsolului, aerului.  Adoptarea şi implementarea submăsurilor nu implică riscuri de degradare a mediului legate de păstrarea calității apei sau de accentuarea deficitului de apă, în concordanţă cu prevederile *Directivei 2000/60/CE privind stabilirea unui cadru de politică comunitară în domeniul apei.* |
| The circular economy, including waste prevention and recycling | X |  |  |
| Pollution prevention and control to air, water or land |  | X | Submăsurile aferente activităţilor privind siguranţa rutieră nu au un impact previzibil semnificativ asupra obiectivului de mediu privind prevenirea și controlul poluării aerului, apei și solului, luȃnd în considerare efectele directe (de pe parcursul implementării) și efectele primare indirecte de pe parcursul exploatării, ţinȃnd seama și de amploarea redusă a lucrărilor.  În etapa de execuţie a lucrărilor, echipelor de construcții le vor fi impuse condiţii astfel încât să se excludă orice posibilitate de apariție a unor efecte negative asupra factorilor de mediu și, în special, asupra apei, solului și subsolului, aerului.  Prin investiţiile propuse a fi realizate, precum și prin campania de siguranță rutieră adresată categoriilor vulnerabile de participanți la trafic, se estimează că numărul accidentelor rutiere se va reduce, și implicit eventualele scurgeri accidentale de uleiuri, combustibili, cu efect asupra reducerii poluării apelor de suprafață și de adâncime, a aerului şi a solului. |
| The protection and restoration of biodiversity and ecosystems |  | X | Submăsurile aferente activităţilor privind siguranţa rutieră nu au un impact previzibil semnificativ asupra obiectivului de mediu privind protecţia şi refacerea biodiversităţii şi ecosistemelor, luȃnd în considerare efectele directe și efectele primare indirecte de pe parcursul implementării, acestea fiind instalate pe amplasamentul autostrăzilor, investiţii care parcurg procesul de evaluare al impactului asupra mediului, inclusiv, după caz, etapa de studiu de evaluare adecvată, în conformitate cu prevederile *Directivei 92/43/CEE a Consiliului privind conservarea habitatelor naturale și a speciilor de faună și floră sălbatică*. De asemenea, se preconizează că activităţile aferente submăsurilor de mai sus privind digitalizarea siguranţa rutieră nu vor afecta: terenuri arabile și terenuri cultivate cu un nivel moderat până la ridicat al fertilității solului și al biodiversității sub pământ, terenuri care să fie recunoscute că au o valoare ridicată a biodiversității şi terenuri care servesc drept habitat al speciilor pe cale de dispariție (floră și faună) și nici terenuri forestiere (acoperite sau nu de arbori), alte terenuri împădurite sau terenuri care sunt acoperite parțial sau integral sau destinate să fie acoperite de arbori. |

***- Partea 2 -***

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| ***Questions*** | ***No*** | ***Substantive justification*** |
| *The transition to a circular economy, including waste prevention and recycling:* Is the measure expected to:   1. lead to a significant increase in the generation, incineration or disposal of waste, with the exception of the incineration of non-recyclable hazardous waste; or 2. lead to significant inefficiencies in the direct or indirect use of any natural resource[[1]](#footnote-1) at any stage of its life cycle which are not minimised by adequate measures[[2]](#footnote-2); 3. or   cause significant and long-term harm to the environment in respect to the circular economy[[3]](#footnote-3)? | **X** | În toate etapele submăsurilor (din timpul etapei de construcție, etapei de operare și de dezafectare) se va menţine evidenţa gestiunii deşeurilor conform *Legii nr. 211/2011 privind regimul deşeurilor*, cu modificările şi completările ulterioare, HG nr. 856/2002 (*Directiva 2008/98/CE privind deșeurile și de abrogare a anumitor directive*) şi respectiv *Legea nr. 249/2015 privind modalitatea de gestionare a ambalajelor şi a deşeurilor de ambalaje*, cu modificările şi completările ulterioare.  Gestionarea deşeurilor rezultate în toate etapele se va realiza în linie cu obiectivele de reducere a cantităţilor de deşeuri generate şi de maximizare a reutilizării şi reciclării, respectiv în linie cu obiectivele din cadrul general de gestionare a deşeurilor la nivel naţional - *Planul naţional de gestionare a deşeurilor* (elaborat în baza art. 28 al *Directivei 2008/98/EC privind deşeurile şi de abrogare a anumitor directive, cu modificările ulterioare* şi aprobat prin *Hotărârea Guvernului nr. 942/2017*).  Se vor încheia contracte cu operatori autorizați care se vor asigura de pregătirea pentru reciclare a echipamentelor electrice și electronice. Deşeurile de echipamente electrice și electronice vor fi gestionate în conformitate cu *Directiva 2012/19/UE a Parlamentului European şi a Consiliului din 4 iulie 2012 privind deşeurile de echipamente electrice şi electronice (DEEE)*, transpusă în legislaţia naţională prin *OUG 5/2015 privind deşeurile de echipamente electrice şi electronice.*  Se va avea în vedere ca echipamentele ce vor fi utilizate să îndeplinească cerinţe privind eficienţa utilizării materialelor și a altor resurse, în concordanţă cu prevederile *Directivei 2009/125/CE de instituire a unui cadru pentru stabilirea cerințelor în materie de proiectare ecologică aplicabile produselor cu impact energetic.*  În ceea ce priveşte deşeurile recuperabile rezultate pe perioada executării lucrărilor de construcţii (spre exemplu, pasaje, pasarele etc), constructorul se va asigura că cel puţin 70% (în greutate) din deșeurile nepericuloase rezultate din construcții și demolări (cu excepția materialelor naturale definite în categoria 17 05 04 - pământ și pietriș altele decât cele vizate la rubrica 17 05 03 din lista europeană a deșeurilor stabilită prin Decizia 2000/532/CE a Comisiei, preluată în HG nr. 856/2002, cu modificările și completările ulterioare) și generate pe șantier vor fi pregătite, respectiv sortate pentru reutilizare, reciclare și alte operațiuni de valorificare material, inclusiv operațiuni de umplere care utilizează deșeuri pentru a înlocui alte materiale, în conformitate cu ierarhia deșeurilor și cu Protocolul UE de gestionare a deșeurilor din construcții și demolări.  Constructorul va limita generarea de deșeuri în procesele legate de construire şi demolare, în conformitate cu *Protocolul UE de gestionare a deșeurilor din construcții și demolări*, va lua în considerare cele mai bune tehnici disponibile și va demola/ sorta deşeurile în mod selectiv, pentru a permite îndepărtarea şi manipularea în condiţii de siguranţă a substanţelor periculoase şi pentru a facilita reutilizarea și reciclarea de înaltă calitate prin eliminarea selectivă a materialelor, utilizând sisteme de sortare disponibile pentru deșeurile rezultate din activități de construcție şi demolare.    Astfel, în conformitate cu reglementările în vigoare, deşeurile rezultate vor fi colectate selectiv în funcţie de caracteristicile lor, transportate în depozite autorizate sau predate unor operatori economici autorizați în scopul valorificării lor.  De asemenea, și în etapele de operare și dezafectare a lucrărilor, instalaţiilor și dotărilor se vor încheia contracte cu societăţi autorizate, ce vor asigura eliminarea/valorificarea tuturor tipurilor de deşeuri generate.  Având în vedere cele de mai sus, se estimează că submăsurile nu vor afecta în mod semnificativ obiectivul de mediu privind tranziţia către o economie circulară, inclusiv prevenire și reciclarea, întrucȃt deșeurile generate vor fi în mare măsură sortate, reciclate și reutilizate, iar resursele naturale vor fi utilizate în mod eficient. |

1. *Natural resources comprise energy, materials, metals, water, biomass, air and land.* [↑](#footnote-ref-1)
2. *For instance, inefficiencies can be minimised by significantly increasing the durability, reparability, upgradability and reusability of products or by significantly reducing resources through the design and choice of materials, facilitating repurposing, disassembly and deconstruction, in particular to reduce the use of building materials and promote the reuse of building materials. Additionally, transitioning to ‘product-as-a-service business models and circular value chains with the aim of keeping products, components and materials at their highest utility and value for as long as possible. This also comprises a significant reduction in the content of hazardous substance in materials and products, including by replacing them with safer alternatives. This further includes significantly reducing food waste in the production, processing, manufacturing or distribution of food.* [↑](#footnote-ref-2)
3. *Please refer to Recital 27 of the Taxonomy Regulation for more information on the circular economy objective.*  [↑](#footnote-ref-3)