

Nr.crt	Numele și prenumele membrilor publicului interesat	Nr. identificare în formularul prevăzut în anexa nr.5.N	Opiniile/comentariile/observatiile formulate	Solutia de rezolvare propusă de titularul proiectului
<i>Consultarea publică a Raportului privind impactul asupra mediului, Studiului de evaluare adecvata și Studiului de evaluare a impactului asupra corpurilor de apă, s-a realizat electronic în perioada 08.02.2021 - 15.03.2021</i>				
1.	DAN SĂVESCU	1	<p>-1. Nodul rutier propus este proiectat prea aproape de localitate și va afecta sănătatea locuitorilor prin poluarea aerului, apei și solului;</p>	<p>Nodul rutier Boita este amplasat la 250 m față de limita intravilanului localității Boiuț. Au fost proiectate măsuri pentru reducerea impactului asupra factorilor de mediu, astfel:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- montarea de panouri fonoabsorbante având lungimea totală de 1800 m și înalțimea de 2,5m care vor asigura reducerea nivelului de zgomot generat de traficul pe autostradă și incadrarea în valorile maxime admise;</li> <li>- echipamente de epurare pentru asigurarea incadrării concentrațiilor de poluanți în apele pluviale colectate de pe platforma autostrăzii în valorile maxime admise, conform normativelor în vigoare.</li> </ul> <p>Având în vedere simularea efectuată privind dispersia poluanților atmosferici, a rezultat că nivelul concentrațiilor de poluanți atmosferici se vor situa sub valorile maxime admise conform reglementarilor în vigoare. În vederea supravegherii calității factorilor de mediu se va efectua o monitorizare periodică a factorilor de mediu și verificându-se totodată eficiența măsurilor de reducere a impactului asupra mediului prevăzute, iar în cazul în care vor fi înregistrate depasiri ale valorilor limite de emisie vor fi implementate măsuri suplimentare.</p> <p>Monitorizarea factorilor de mediu se va face atât în <u>perioada de execuție</u> <u>căt și în primii 3 ani din perioada de funcționare (operare)</u>.</p> <p>Se vor monitoriza factorii de mediu în zona nodului rutier Boita, lunar, în perioada de execuție a lucrarilor și trimestrial în perioada de operare (pe o perioadă de 3 ani).</p> <p>Activitatea de monitorizare se va prezenta sub forma de rapoarte autorităților locale pentru protecția mediului și beneficiarului în vederea stabilirii eventualelor măsuri suplimentare pentru protecția factorilor de mediu.</p>

Nr.crt	Numele și prenumele membrilor publicului interesat	Nr. identificare în formularul prevăzut în anexa nr.5.N	Opiniile/comentariile/observatiile formulate	Solutia de rezolvare propusă de titularul proiectului
			<p>-2. Sanatatea populatiei va fi grav afectata satul devenind de jur imprejur inconjurat de DN 7 si Autostrada;</p>	<p>Traficul rutier ce se va desfasura pe infrastructurile liniare de transport ce urmeaza a se realiza in zona localitatii Boita (autostrada Sibiu – Pitesti si autostrada Sibiu - Fagaras) impreuna cu infrastructura rutiera de transport existenta (DN7) va determina o creștere a emisiilor de poluanți atmosferici în aceasta zonă.</p> <p>Modelarile matematice /dispersia poluantilor atmosferici confirma acest fapt.</p> <p>Creșterea nivelului poluantilor atmosferici se va manifesta în general in zonele din extravilanul localitatilor. In intravilan nivelul poluanților atmosferici va scadea considerabil avand in vedere ca in conditiile actuale tot traficul greu care tranziteaza DN 7 trece prin localitatea Boita, iar dupa finalizarea constructiei autostrazilor Sibiu-Fagaras si Sibiu-Pitesti partea de drum national ce trece prin localitatea Boita va fi degrevata de traficul greu mentionat anterior. Traficul din localitate va fi doar trafic local, diminuandu-se astfel nivelul de poluare din interiorul localitatii.</p> <p>Măsurile de reducere a impactului propuse in cadrul proiectului vor diminua efectele potențiale negative asupra factorului de mediu aer, efecte cu implicații directe pozitive asupra sănătății populației. Panourile fonoabsorbante propuse in zona nodului Boita vor limita și dispersia pe orizontală a poluantilor atmosferici.</p> <p>Din punct de vedere al calității aerului s-a apreciat magnitudinea impactului rezidual ca fiind negativa mică, iar din punct de vedere al evaluării impactului rezidual asupra factorului de mediu aer se apreciază ca fiind nesemnificativ.</p>
			<p>-3. Poluarea aerului, apei si solului vor ajunge la parametri de neacceptat;</p>	<p>Proiectul nodului rutier cuprinde solutii si masuri pentru prevenirea poluării apei, solului și pentru reducerea impactului asupra calității aerului. Aceste măsuri includ printre altele panouri fonoabsorbante, separatoare de hidrocarburi, sistem de colectare a apelor,</p> <p>Masurile sunt prezentate detaliat in cadrul Raportului privind impactul asupra mediului.</p>

Nr.crt	Numele și prenumele membrilor publicului interesat	Nr. identificare în formularul prevăzut în anexa nr.5.N	Opiniile/comentariile/observatiile formulate	Solutia de rezolvare propusă de titularul proiectului
			<p>-4.Suprafata ocupata la sol de noul racord/nod rutier - alcătuit din drumurile si suprafetele reziduale dintre ele - va fi de 3 ori mai mare decat suprafata localitatii.</p> <p>-5.Peste 50% din terenul agricol al localitatii va fi afectat de catre noul nod rutier proiectat; terenul agricol al localitatii este deja diminuat de catre autostrada Sibiu-Pitesti, iar acest nod rutier va afecta inca 50% din ce a mai ramas;</p> <p>-6.Una dintre cele mai frumoase vail locuite din tara va fi distrusa;</p> <p>-7 .Prin amplasarea acestui nod rutier se va bloca dezvoltarea localitatii deoarece nu are unde sa se mai extinda fiind inconjurata de granite naturale + DN7 + Autostrada Sibiu-Pitesti; una dintre micile zone in care ar fi putut sa se extinda este prezentul amplasament alocat Centrului CIC; singura zona in care s-ar mai putea extinde este cea adiacenta DN7 din dreptul giratoriului la care se lucreaza acum pana catre Talmaciu - zona in care s-a proiectat racordul/nodul rutier Sibiu-Fagaras;</p>	<p>Principalele criterii care au stat la baza adoptarii variantei studiate sunt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• criteriul Socio- Economic – cu o pondere de 50%,</li> <li>• criteriul de Mediu, cu o pondere de 50%, in care au fost luate in considerare o serie de subcriterii printre care mentionam: suprafetele ocupate in arii naturale protejate Natura 2000, defrisari in arii naturale protejate Natura 2000, patrimoniu istoric si cultural (monumente, situri arheologice), etc</li> </ul> <p>Nodul Boita ocupa suprafete de teren atat in U.A.T. Boita cat si in U.A.T. Talmaciu.  Suprafata totala ocupata de nodul Boita (cca.137 ha) reprezinta 1,4% din suprafata comunei Boita (10.040 ha).  Totodata, suprafata ocupata de acest nod rutier pe teritoriul U.A.T. Boita, reprezinta 0,87% din suprafata totala a comunei.</p> <p>Alegerea variantei de traseu supusa consultarii publicului reprezinta varianta optima cu privire la impactul avut asupra populatiei si a localitatilor de pe traseul studiat.  Terenurile pe care va fi realizat nodul rutier vor fi expropriate, iar proprietarii vor fi despăgubiți conform legii.  Realizarea autostrăzii Sibiu – Făgăraș va avea impact asupra peisajului în general în perioada realizării lucrărilor de construcție. La finalizarea lucrărilor spațiile afectate temporar de lucrări vor fi refăcute și aduse la starea inițială.</p> <p>S-a optat pentru amenajarea peisagistica a nodurilor rutiere cu plantații de arbuști și plante perene din flora locală, cât și exemplare cu rol estetic.</p>

Nr.crt	Numele și prenumele membrilor publicului interesat	Nr. identificare în formularul prevăzut în anexa nr.5.N	Opiniile/comentariile/observatiile formulate	Solutia de rezolvare propusă de titularul proiectului
			<p>-8. Viata traditionala agricola si pastorala a localitatii se va comprima si se va restrange pe suprafete insuficient de mici, defragmentate si fara legaturi intre ele;</p> <p>-10. Se va distrugere un ecosistem bazat pe agricultura si pastorit vechi de sute de ani;</p> <p>-11. Pentru terenurile agricole care se vor pierde nu exista nicio propunere de relocare in alte UAT-uri invecinate (Talmaciu, Sadu, Talmacel, Tumu Rosu sau chiar Selimbar);</p> <p>-12. Aceasta interventie brutală - racord/nod rutier proiectat - nu va oferi oportunitatea unei dezvoltări sustenabile a localitatii si va diminua semnificativ potentialul agricol, economic si sanatatea locuitorilor.</p> <p>-9. Racordul/nodul rutier nou va transforma suprafete mari de teren agricol de buna calitate in terenuri reziduale (situate intre bretelele de circulatie), fara acces si poluate;</p>	<p>Realizarea nodului Boita nu va conduce la restrictionarea dezvoltării comunei. Din contra, realizarea autostrazii va conduce la dezvoltarea socio-economica a localitatii.</p> <p>In cadrul proiectului sunt prevazute poduri / podete / viaducte care vor asigura legatura dintre terenurile situate de o parte si de alta a autostrazii, astfel incat sa nu fie afectata viata pastorală a localitatii.</p> <p>Constructia și operarea autostrazii nu va conduce la distrugerea ecosistemelor bazate pe agricultura si pastorit vechi de sute de ani. De asemenea, nu va conduce la diminuarea potențialului economic al localitatii, ci la dezvoltarea socio-economica a comunei.</p> <p>Toate suprafetele de teren din interiorul nodului rutier vor fi exproprieate, proprietarii urmand a primi compensatii in conformitate cu legislatia in vigoare. Masurile prevazute in cadrul proiectului asigura protectia factorilor de mediu. Montarea sistemelor de epurare a apelor pluviale precum si a panourilor fonoabsorbante vor preveni poluarea terenurilor din zona nodului.</p>

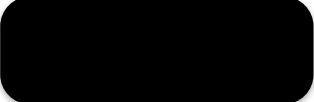
Nr.crt	Numele și prenumele membrilor publicului interesat	Nr. identificare în formularul prevăzut în anexa nr.5.N	Opiniile/comentariile/observatiile formulate	Solutia de rezolvare propusă de titularul proiectului
2.	JENS KIELHORN	2	<p>1. Lungește cu 8 km relația principală de trafic: Sibiu-Brașov.  - Presupune un consum adițional de combustibil de aprox. 1 l pentru fiecare autoturism care parcurge varianta Boiu față de Veștem, la 20.000 vehicule / zi și sens rezultă un consum inutil de 14,6 Mio. l pe an și emisiuni poluante aferente!</p> <p>2. Ocupă cu 60% mai multe suprafete în arii protejate „Natura 2000”.  - suprafața ocupată în arii protejate „Natura 2000”: varianta Boiu ocupă 230 de hectare în timp ce Veștem doar 142 de hectare.</p>	<p>Principalele criterii care au stat la baza adoptării variantei studiate sunt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Criteriul Socio- Economic – cu o pondere de 50 %</li> <li>• Criteriul de Mediu, cu o pondere de 50%, în care au fost luate în considerare o serie de subcriterii printre care mentionam: suprafetele ocupate în arii naturale protejate Natura 2000, defrisari în arii naturale protejate Natura 2000, patrimoniul istoric și cultural (monumente, situri arheologice), etc</li> </ul> <p>Varianta de traseu supusă consultării publicului reprezintă varianta optimă cu privire la impactul avut asupra populației, a localităților și a ecosistemelor de pe traseul studiat.</p> <p>In cadrul analizei efectuate în vederea stabilirii variantei de traseu între localitățile Bradu și Vestem, s-a constatat că terenul natural prezintă fenomene de instabilitate, prezenta locuintelor și a unor spații de cazare în imediata apropiere a aliniamentelor, întinse suprafete împadurite care contin habitate cu valoare conservativă, habitate de interes comunitar și un habitat natural prioritar în zona traseelor analizate.</p> <p>Selectarea unei variante de traseu între localitățile Bradu și Vestem necesită ocuparea și defrisarea unei suprafete <u>minime</u> împadurite de cca. 21,8 ha, din care 0,4 ha reprezintă habitat de interes comunitar.</p> <p>Selectarea unei alternative ar fi condus la distrugerea habitatelor naturale de interes comunitar sau chiar la blocarea proiectului dacă nu ar fi fost obținut acceptul Comisiei Europene, în cazul alternativei care intersectă un habitat prioritar.</p> <p>Conform O.U.G. 57/2007 aprobată prin Legea 49/2010 cu modificările ulterioare, „tipurile de habitate naturale prioritare sunt tipurile de habitate naturale în pericol de dispariție, pentru a căror conservare Comunitatea Europeană are o responsabilitate particulară, ținând cont de proporția arealului lor natural de răspândire”</p>

Nr.crt	Numele și prenumele membrilor publicului interesat	Nr. identificare în formularul prevăzut în anexa nr.5.N	Opiniile/comentariile/observatiile formulate	Solutia de rezolvare propusă de titularul proiectului
				<p>Art. 28 din OUG 57/2007 face referire la considerentele ce pot fi invocate în cazul afectării unui habitat natural prioritar.</p> <p><i>Art.28 - (9) În situația în care siturile incluse în rețeaua "Natura 2000", identificate conform legislației în vigoare, adăpostesc <u>un tip de habitat natural prioritar și/sau o specie prioritată</u>, singurele considerente care pot fi invocate pentru emiterea acordului de mediu, avizului de mediu, după caz, sunt cele privind:</i></p> <p><i>a) sănătatea sau siguranța publică;</i></p> <p><i>b) anumite consecințe benefice de importanță majoră pentru mediu;</i></p> <p><i>c) alte motive imperitive de interes public major asupra cărora s-a obținut punctul de vedere al Comisiei Europene.</i></p> <p>Datorită acestor constrângeri identificate pe traseul alternativelor studiate între localitatile Bradu și Vestem, acestea au înregistrat punctaje reduse atât la criteriul de mediu cat și la criteriul tehnic în raport cu alternativa studiată cu amplasarea nodului rutier la Boița.</p>
			<p>3. Se excavază de peste 2 ori mai mult material decât pe cealaltă variantă. - volumul de excavații (săpătură): pe varianta Boița sunt 6,1 milioane de metri cubi în timp ce pe Veștem doar 2,7 milioane, adică mai puțin de jumătate.</p> <p>4. Propun respingerea solicitării acordului de mediu pentru varianta Boița și reluarea în discuție a traseului peste Hula Bradului,</p>	<p>Principalele criterii care au stat la baza adoptării variantei studiate sunt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Criteriul Socio - Economic – cu o pondere de 50%,</li> <li>• Criteriul de Mediu, cu o pondere de 50%, în care au fost luate în considerare o serie de subcriterii printre care mentionăm: suprafetele ocupate în arii naturale protejate Natura 2000, defrisari în arii naturale protejate Natura 2000, patrimoniul istoric și cultural (monumente, situri arheologice), etc</li> </ul> <p>A fost studiată varianta realizării unui tunel. Varianta cu tunel nu s-a înscris în criteriul finanțării datorită costului de investiție foarte mare făcând ca investitia să nu fie fezabilă. Materialul excavat va fi folosit pentru umpluturi, reducând astfel impactul asupra solului și cantitatea de deșeuri generată.</p>

**Autostrada SIBIU - FAGARAS**

<b>Nr.crt</b>	<b>Numele și prenumele membrilor publicului interesat</b>	<b>Nr. identificare în formularul prevăzut în anexa nr.5.N</b>	<b>Opiniile/comentariile/observatiile formulate</b>	<b>Solutia de rezolvare propusă de titularul proiectului</b>
			<p>preferabil în formă de tunel pentru a evita defrișări de pădure.</p> <p>5. Nodul A1 / A 13 la Boiu este supradimensionat  Dacă totuși se va menține varianta Boiu propun un nod rutier în formă de trompetă, care economisește spațiul și are un impact mult mai mic pentru mediu. Acest tip de nod a mai fost realizat în România de exemplu între autostrăzile A1 și A6 lângă Lugoj. În interiorul nodului se poate renunța la viteza de 80 km/h și se poate dimensiona pentru 60 km/h, micșorând astfel curbele și protejând și mai mult mediul.</p>	<p>Varianta de traseu supusa consultării publicului reprezintă varianta optima cu privire la impactul avut asupra populației, a localităților și a ecosistemelor de pe traseul studiat.  Selectarea alternativei Veștem (în zona căreia a fost identificat un habitat prioritar) ar fi putut conduce chiar la blocarea proiectului în cazul în care nu ar fi fost obținut acceptul Comisiei Europene.</p> <p>Nodul rutier Boiu trebuie să asigure legătura între A1 și A13, dar și cu DN 7. Elementele geometrice folosite în actuala configurație sunt minime necesare conform standardelor în vigoare.  Nodul rutier tip trompetă trebuie să țină cont de datele tehnice ale proiectului "Autostrada Sibiu - Pitești, Secțiunea 1: Sibiu - Boiu, km 0+000 - km 14+150, Lot 1 - km 0+000 - km 13+170", proiect ce se află în fază de execuție, astfel încât să conducă la diminuarea lucrărilor din proiectul „Autostrada Sibiu – Pitești”.  Astfel nodul mai sus menționat, doar între A1 și A13, de tip trompetă, nu poate fi implementat.</p>

Şef Departamentul Mediu  
Ecaterina MUSCALU



Şef Serviciu Acorduri, Avize de Mediu  
Tănasoiu Adela

