



COMPANIA NATIONALA DE ADMINISTRAREA
INFRASTRUCTURII RUTIERE S.A.

Bd-ul Dincu Golesecu 38, sector 1, Bucuresti, Romania, 010873
Tel.: (+4 021) 264 32 00 Fax: (+4 021) 312.09.84

Email: office@andnet.ro

CUJ 16054368; J40/552/15.01.2004; Capital social 18.112.330 LEI
Operator de date cu caracter personal nr. 16562

www.erovinieta.ro



Formular pentru prezentarea soluțiilor de rezolvare a problemelor semnalate de publicul interesat la **Raportul privind impactul asupra mediului în cadrul procedurii de emitere a Acordului de mediu pentru proiectul „Autostrada Sibiu - Pitești”**, propus a fi amplasat în județele Sibiu, Vâlcea și Argeș

Nr. crt.	Numele și prenumele publicului interesat	Nr. de identificare în anexa privind comentariile/propunerile/observațiile publicului interesat la RIM	Opiniile/ comentariile/ observațiile formulate	Soluția de rezolvare propusă de titular
	Florin Isdrailă	1	<p>Florin Isdraila ma numesc si am o obiectie fata de actualul proiect al viitoarei autostrazi Sibiu - Pitesti.</p> <p>Obiectie este facuta tinand cont de: „Raportul privind impactul asupra mediului pentru proiectul Autotrada Sibiu – Pitești” intocmit de EPC.</p> <p>Obiectia mea este referitoare doar la numarul de ecoducte aflate pe traseul autostrazii.</p> <p>Citind raportul si observand amploarea arealelor geografice (care gazduiesc o bogata si variata fauna) separate de viitoare autostrada, din pacate cele doua ecoducte sunt insuficiente.</p> <p>Asa cum raportul sus mentionat mentioneaza la pag 56:</p> <p>“Pentru zona de nord a Parcului Național Cozia și</p>	<p>Din păcate prevederea unor ecoducte suplimentare, față de cele deja incluse în proiect, nu este posibilă. În cele ce urmează vă prezentăm principalele argumente care susțin afirmația anterioară:</p> <p>1. Ecoductele reprezintă măsuri de defragmentare. La nivelul strict al Autostrăzii Sibiu – Pitești acestea nu sunt necesare datorită gradului bun de permeabilitate al proiectului, permeabilitate realizată prin intermediul structurilor autostrăzii: tuneluri, viaducte, poduri și podețe. Ecoductele sunt necesare pentru refacerea conectivității ecologice la nivelul celorlalte bariere existente în zona de implementare a proiectului autostrăzii: DN 7, Râul Olt și calea ferată. Ecoductele împreună cu structurile autostrăzii sunt în măsură să asigure refacerea conectivității ecologice în lungul coridoarelor ecologice identificate în zona proiectului. Ecoductele sunt necesare pentru asigurarea unui nivel</p>

Nr. crt.	Numele și prenumele publicului interesat	Nr. de identificare în anexa privind comentariile/propunerile/observațiile publicului interesat la RIM	Opiniile/ comentariile/ observațiile formulate	Soluția de rezolvare propusă de titular
			<p>toată lungimea Văii Olului, permeabilitatea structurilor autostrăzii nu este suficientă pentru a asigura conectivitatea coridoarelor ecologice importante existe aici.</p> <p>.....</p> <p>Aceste două ecoducte reprezintă o măsură minimă de asigurare/refacere a conectivității ecologice la nivelul barierelor actuale și de evitare a unui impact cumulat semnificativ asupra elementelor de biodiversitate ale siturilor ROSCI0085 Frumoasa, ROSCI0122 Munții Făgăraș și ROSCI0046 Cozia.”</p> <p>Observati va rog opiniile specialistilor ce au întocmit raportul:</p> <p>Cele doua ecoducte sunt doar o: “masura minima de asigurare/refacere a conectivității ecologice”</p> <p>Pentru a evita un: “impact cumulat semnificativ asupra elementelor de biodiversitate”</p> <p>Arealele separate de noua autostrada (ROSCI0085 Frumoasa, ROSCI0122 Munții Făgăraș și ROSCI0046 Cozia) sunt geografic vorbind prea mari pentru a fi conectate de doar doua ecoducte (plus evident cateva structuri mentionate in raport</p>	<p>adecvat de conectivitate ecologică a celor două coridoare din zona proiectului: Cozia – Făgăraș și Frumoasa – Făgăraș.</p> <p>2. Conectarea arealelor reprezentate de ROSCI0085 Frumoasa, ROSCI0122 Munții Făgăraș și ROSCI0046 Cozia este asigurată în prezent pe porțiuni foarte mici de structurile existente pe DN 7 și calea ferată (poduri și podețe). Un exemplu în acest sens este la Râul Vadului unde DN 7 este prevăzut cu pod, calea ferată traversează Râul Olt cu un pod, iar utilizarea zonei de traversare dintre SCI Frumoasa și SCI Făgăraș de către fauna sălbatică a fost confirmată atât de urme identificate în teren, cât și de informațiile furnizate de reprezentanții Fondului de vânătoare din zonă. Ecoductele au menirea de a crește gradul de conectivitate în zonele utilizate în prezent de fauna sălbatică pentru traversarea barierelor existente.</p> <p>3. În conformitate cu prevederile tuturor ghidurilor existente la acest moment la nivel internațional, cu privire la construcția de ecoducte/poduri verzi, cele două ecoducte prevăzute în proiect au dimensiunea optimă (lățime minimă de 100 m) pentru a asigura un grad ridicat de permeabilitate.</p> <p>4. În alte state europene precum Slovacia¹, unde există normative cu privire la structurile pentru migrația faunei sălbatice, prevederile pentru ecoducte au ca cerință</p>

¹ Ministry of Transport, Construction and Regional Development of the Slovak Republic Department of Road Transport, Land Routes and Investment Projects. TC xx/2011. Technical Conditions. Migration Structures For Wildlife

Nr. crt.	Numele și prenumele publicului interesat	Nr. de identificare în anexa privind comentariile/propunerile/observațiile publicului interesat la RIM	Opiniile/ comentariile/ observațiile formulate	Soluția de rezolvare propusă de titular
			<p>ce asigura permeabilizarea autostrazii de catre fauna. Doar ca aceste permeabilizari aleatorii nu asigura si traversarea DN7 si a raului Olt.)</p> <p>Distanta dintre cele doua ecoducte prevazute la Lazaret si Calinesti este prea mare – aproximativ 35 de km.</p> <p>Este deja un fapt dovedit ca subdimensionarea, neglijarea, lipsa acestor coridoare a creat deja probleme pe alte autostrazi din Romania.</p> <p>E vorba de recent construita A1 Sibiu - Orastie – mai exact in zona nodului Saliste, in ultimul an lipsa unui ecoduct a dus la cel putin 5 incidente (soldate doar cu victime din partea animalelor) doar in decursul anului 2018 - toate coliziunile fiind intre om si ursii ce nu au pe unde sa traverseze dintr-un areal in altul. Aici la Saliste avem zero ecoducte si se pare zero permeabilizare.</p> <p>Pentru asigurarea conectivitatii faunei (dar si pentru siguranta in trafic a utilizatorilor viitoarei autostrazi), rog analizati si dispuneti suplimentarea ecoductelor la un numar de cel putin 4.</p> <p>Multumesc.</p> <p>Florin Isdraila</p> <p>11 Decembrie 2018, Sibiu</p>	<p>„construcția a cel puțin unei structuri (ecoduct) la nivelul rutelor de migrație supra-regionale”. Aceasta este situația și în cazul proiectului autostrăzii Sibiu – Pitești, unde au fost propuse două ecoducte pentru cele două coridoare importante intersectate. De altfel cerința de a fi construite două ecoducte pe Valea Oltului se regăsește și în toate studiile elaborate până în prezent (ICAS, ACDB etc), ale căror concluzii au fost prezentate în Studiul de evaluare adecvată și Raportul privind impactul asupra mediului.</p> <p>5. În cadrul proiectului au fost analizate 9 locații de amplasare a unor ecoducte. Analiza a fost realizată atât prin studii de birou, cât și prin vizite în teren, inclusiv cu participarea factorilor interesați (Administratori/custozi de arii naturale protejate, gestionari de fonduri de vânătoare etc). Cele două ecoducte propuse sunt singurele care îndeplinesc cerințele minime de bune practici privind amplasarea și constructibilitatea ecoductelor (distanța de minim 500 m față de intravilane și 300 m față de clădiri izolate; menținerea unui raport lățime/lungime ecoduct apropiat de valoarea 0,5; asigurarea unor pante de acces <20% etc). Relieful Văii Oltului, dominat de versanți stâncoși foarte abrupti, limitează sever posibilitățile de amplasare a unui ecoduct. La aceasta se adaugă limitările impuse de urbanizarea zonei, în principal prezența localităților, a construcțiilor izolate, a activităților economice (cariere, parcuri, restaurante etc), a amenajărilor hidrotehnice</p>

Nr. crt.	Numele și prenumele publicului interesat	Nr. de identificare în anexa privind comentariile/propunerile/observațiile publicului interesat la RIM	Opiniile/ comentariile/ observațiile formulate	Soluția de rezolvare propusă de titular
				<p>existente pe râul Olt. Oricare altă locație în lungul Văii Oltului este condiționată sever de unul sau mai mulți factori limitativi din cei menționați anterior.</p> <p>6. Cele două ecodeucte nu reprezintă singurele măsuri incluse în proiect pentru asigurarea conectivității ecologice. Spre exemplu, în zona coridorului ecologic Cozia – Făgăraș, gradul de permeabilitate al autostrăzii este unul foarte ridicat și va fi asigurat prin subtraversări (viaducte, poduri și podețe), precum și supratraversări (polate acoperite). Nu în ultimul rând trebuie precizat că pentru fauna care utilizează Râul Olt drept coridor de deplasare (în lungul Văii Oltului), permeabilitatea autostrăzii va fi de 100% datorită deschiderilor mari ale podurilor și viaductelor prevăzute pentru traversarea Oltului.</p> <p>7. Măsurile de asigurare a permeabilității sunt strâns legate de cele pentru evitarea pătrunderii faunei sălbatice pe carosabilul autostrăzii. În acest sens, principala măsură adoptată este aceea de instalare a unui gard ranforsat care să împiedice accesul mamiferelor mari (pentru animalele de mici dimensiuni sunt prevăzute măsuri suplimentare). Configurația gardului este inspirată de experiența Greciei în privința autostrăzii Egnatia, acest gard fiind singurul în măsură să asigure o protecție eficientă pentru urși. Îngrădirea are totodată rolul de a ghida animalele către locațiile de sub- și supra-traversare a autostrăzii, asigurând astfel un grad ridicat de utilizare a structurilor de către fauna sălbatică.</p>

Nr. crt.	Numele și prenumele publicului interesat	Nr. de identificare în anexa privind comentariile/propunerile/observațiile publicului interesat la RIM	Opiniile/ comentariile/ observațiile formulate	Soluția de rezolvare propusă de titular
				Opinia noastră, împărtășită de alfel de toți factorii interesați din zona proiectului, cu care am avut consultări în ultimii 3 ani, este aceea că proiectul autostrăzii, cu includerea celor două ecodeucte, este în măsură să asigure un grad ridicat de permeabilitate pentru fauna sălbatică și să reducă impactul semnificativ existent în prezent cu privire la fragmentarea habitatelor faunei săbatice.