

Nr. Crt	Nr. Adresa/data	Continut observatie	Raspuns
Observații înregistrate la APM Sibiu înainte de data dezbaterii publice			
1	18520/17.10.2022	1. Eliminarea giratoriilor si inlocuirea acestora cu bretele 2. amplasarea parapetilor pe laterale 3. refugii prevazute pe fiecare sens pentru autovehicule defecte	1. inlocuirea giratoriilor de la capete (banuiesc ca despre acestea este vorba) cu bretele nu este posibila, deoarece pentru cei care intra pe VOSS prin virare la stanga se creaza conflict cu cei care vin din sens opus si merg inainte. Inlocuirea ar fi posibila cu pasaj denivelat, dar asta ar duce la ocuparea suplimentara de terenuri si cresterea nejustificata a costurilor de realizare. Trebuie tinut cont si de faptul ca ambele capete ale VOSS se gasesc pe zone cu restrictie de viteza de 50 km/ora. 2. Pe toata lungimea VOSS sunt prevazuti parapeti laterali pe ambele laturi si axiali. 3. La km 6+425 sunt prevazute parcuri de scurta durata pe ambele sensuri de circulatie.
2	18780/20.10.2022	Amplasare panouri fonoabsorbante	In cadrul Studiului de fezabilitate s-au prevazut 17,51 km de panouri fonoabsorbante. In distribuirea lor vom tine cont si de sugestiile facute.
3	18862/21.10.2022	Nu este de acord cu traseul variantei	Planul Urbanistic Zonal analizează contextul în care va fi introdusă dezvoltarea propusă și stabilește condițiile de integrare a dezvoltării în raport cu zona adiacentă, acțiunile și măsurile de rezolvare a acestora, pe baza analizei multicriteriale a situației existente, coroborată cu intențiile și direcțiile de dezvoltare propuse de beneficiar și aprobate de autoritatea publică locală. Evaluarea alternativelor de implementare a PUZ "Varianta Ocolitoare Sibiu Sud" s-a concretizat prin elaborarea unui studiu pentru identificarea variantelor de traseu posibile și selecția alternativei optime.
4	19063/26.10.2022	planse PUZ ilustrate gresit	Consiliului Județean Sibiu a încheiat un contract cu Asocieria Societatea Beta Cops SRL - Societatea Total Road SRL având ca obiect realizarea studiului de fezabilitate și a planului urbanistic zonal pentru obiectivul de investiții Varianta Ocolitoare Sibiu Sud. În acest context, toate documentațiile care au stat la baza PUZ-ului au fost obținute și întocmite de către prestator. Comisia Tehnică de Amenajare a Teritoriului și Urbanism a emis Propunerea de avizare - faza preliminară FAVORABILĂ pentru Planul Urbanistic Zonal și Regulamentul Local de Urbanism aferent proiectului - „Construire Variantă Ocolitoare Sibiu Sud”. Atașat prezentei, vă transmitem planșele aprobate în comisie, pe zona UAT Sibiu, care contin și PUZ-ul la care faceți referire.
5	19084/26.10.2022	Varianta propusă este nocivă mediului și locuitorilor din următoarele considerente: - suprafața afectată este foarte mare, va afecta natura, flora, fauna si oamenii -varianta este nesustenabilă, kilometri parcurși, timp și noxe - zona de agrement cu poteci și piste de biciclete va fi compromisă -efectele asupra rezervației naturale "Parcul Natural Dumbrava Sibiului"; trasee de deplasare a faunei sălbatice	Realizarea obiectivului de investiții „Varianta ocolitoare Sibiu Sud” este de interes județean și național, face parte din acțiunile strategice ale Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Sibiu și din Programul Operațional Infrastructura Mare 2014-2020, în cadrul Axei Prioritare 1-Îmbunătățirea mobilității prin dezvoltarea rețelei TEN-T și a metroului, Obiectiv Specific 1.1. Apel de proiecte pentru Dezvoltarea Infrastructurii Rutiere-proiecte noi de investiții, Operațiunea-Creșterea mobilității pe rețeaua rutieră TEN-T centrală. Suprafața de teren afectată corespunde categoriei drumului proiectat conform normelor tehnice aprobate prin legislația în vigoare, respectiv categorie tehnică II, cu două benzi pe sens cu lățimea de 3,50 m fiecare. În ceea ce privește sustenabilitatea obiectivului de investiții privind kilometri parcurși, timp și noxe, în cadrul <i>Studiului de trafic</i> , a fost analizată rețeaua de transport existentă, evoluția traficului pe principalele drumuri de penetrație, fluxurile de trafic și nivelul de serviciu bazat pe raportul debit capacitate, atât la nivelul anului de bază, cât și la nivelul etapelor de perspectivă. Traseul propus prin PUZ nu va afecta zona de agrement, potecile sau piste de biciclete. În acest sens, pista de biciclete amenajată Sibiu - Rășinari va fi supratraversată printr-un pod, fiind traversat DJ 106 A și râul Seviș. De asemenea, traseul nu intersectează aria naturală protejată, implicit nici potecile sau traseele din pădure. În vederea menținerii conectivității între habitatele speciilor de faună, element esențial pentru asigurarea unei stări bune de conservare a populațiilor acestora, varianta ocolitoare prevede realizarea de structuri multifuncționale. Planul propus prevede poduri pentru acces la terenuri agricole /pasaje/ viaducte care vor asigura și deplasarea faunei sălbatice. Dimensionarea acestora va lua în considerare aspectele legate de funcționalitatea structurilor. Mai mult, se vor monta panouri fonoabsorbante în zonele de locuit și în zona pădurii.
6	19094/27.10.2022	Construcția de drumuri județene cu piste de biciclete	Oportunitatea și necesitatea investiției - necesitatea realizării unei variante ocolitoare a reieșit din sondajul pe care Banca Mondială l-a efectuat în anul 2019, în rândul cetățenilor din Județul Sibiu. Aceasta va asigura o decongestionare a traficului din municipiul Sibiu precum și din localitățile limitrofe acestuia, în special în zonele de intrare în municipiu. Beneficiile realizării variantei ocolitoare vizează printre altele: - îmbunătățirea considerabilă a traficului, prin fluența circulației și reducerea timpilor de parcurs înspre/dinspre Municipiul Sibiu și localitățile din zona de sud a acestuia; - crearea premiselor unei dezvoltări economice și sociale în UAT-urile traversate de acest drum, care va avea descărcare pe fiecare drum județean; - preluarea și dirijarea traficului către obiective turistice cum ar fi: Stațiunea Montană Păltiniș, Mărginimea Sibiului și Stațiunea Balneoclimaterică Ocna Sibiului. Prin soluțiile adoptate, Consiliul Județean Sibiu urmărește promovarea unui sistem de transport durabil și prietenos cu mediul înconjurător (montarea de panouri fonoabsorbante, crearea de culoare pentru trecerea animalelor, parcuri, racordări / descărcări la drumurile județene, spațiu pentru utilități, etc.), care va facilita transportul în condiții de siguranță, rapid și eficient, pentru persoane și mărfuri, cu un nivel de servicii la standarde europene. Conform celor prezentate, consideram că implementarea proiectului "Construire Varianta Ocolitoare Sibiu Sud" are un impact benefic asupra traficului rutier urmărind creșterea investițiilor în zona tranzitată și a nivelului de trai pentru cetățenii Județului Sibiu.

7	19093/27.10.2022	Rasinariul va ajunge un fel de Aciliu, Saliste	<p>Oportunitatea și necesitatea investiției - necesitatea realizării unei variante ocolitoare a reieșit din sondajul pe care Banca Mondială l-a efectuat în anul 2019, în rândul cetățenilor din Județul Sibiu. Aceasta va asigura o decongestionare a traficului din municipiul Sibiu precum și din localitățile limitrofe acestuia, în special în zonele de intrare în municipiu. Beneficiile realizării variantei ocolitoare vizează printre altele:</p> <ul style="list-style-type: none"> - îmbunătățirea considerabilă a traficului, prin fluența circulației și reducerea timpilor de parcurs înspre/dinspre Municipiul Sibiu și localitățile din zona de sud a acestuia; - crearea premiselor unei dezvoltări economice și sociale în UAT-urile traversate de acest drum, care va avea descărcare pe fiecare drum județean; - preluarea și dirijarea traficului către obiective turistice cum ar fi: Stațiunea Montană Păltiniș, Mărginimea Sibiului și Stațiunea Balneoclimaterică Ocna Sibiului. <p>Prin soluțiile adoptate, Consiliul Județean Sibiu urmărește promovarea unui sistem de transport durabil și prietenos cu mediul înconjurător (montarea de panouri fonoabsorbante, crearea de culoare pentru trecerea animalelor, parcuri, racordări / descărcări la drumurile județene, spațiu pentru utilități, etc.), care va facilita transportul în condiții de siguranță, rapid și eficient, pentru persoane și mărfuri, cu un nivel de servicii la standarde europene. Conform celor prezentate, consideram că implementarea proiectului "Construire Varianta Ocolitoare Sibiu Sud" are un impact benefic asupra traficului rutier urmărind creșterea investițiilor în zona tranzitată și a nivelului de trai pentru cetățenii Județului Sibiu.</p>
8	19107/27.10.2022	planse PUZ ilustrate gresit	<p>Consiliului Județean Sibiu a încheiat un contract cu Asocieria Societatea Beta Cops SRL - Societatea Total Road SRL având ca obiect realizarea studiului de fezabilitate și a planului urbanistic zonal pentru obiectivul de investiții Varianta Ocolitoare Sibiu Sud. În acest context, toate documentațiile care au stat la baza PUZ-ului au fost obținute și întocmite de către prestator.</p> <p>Comisia Tehnică de Amenajare a Teritoriului și Urbanism a emis Propunerea de avizare - faza preliminară FAVORABILĂ pentru Planul Urbanistic Zonal și Regulamentul Local de Urbanism aferent proiectului - „Construire Variantă Ocolitoare Sibiu Sud”. Atașat prezentei, vă transmitem planșele aprobate în comisie, pe zona UAT Sibiu, care contin și PUZ-ul la care faceți referire.</p>
9	19126/27.10.2022	Afectarea biodiversității și calitatea vieții în zona Tropinii Noi	<p>Oportunitatea și necesitatea investiției - necesitatea realizării unei variante ocolitoare a reieșit din sondajul pe care Banca Mondială l-a efectuat în anul 2019, în rândul cetățenilor din Județul Sibiu. Aceasta va asigura o decongestionare a traficului din municipiul Sibiu precum și din localitățile limitrofe acestuia, în special în zonele de intrare în municipiu. Beneficiile realizării variantei ocolitoare vizează printre altele:</p> <ul style="list-style-type: none"> - îmbunătățirea considerabilă a traficului, prin fluența circulației și reducerea timpilor de parcurs înspre/dinspre Municipiul Sibiu și localitățile din zona de sud a acestuia; - crearea premiselor unei dezvoltări economice și sociale în UAT-urile traversate de acest drum, care va avea descărcare pe fiecare drum județean; - preluarea și dirijarea traficului către obiective turistice cum ar fi: Stațiunea Montană Păltiniș, Mărginimea Sibiului și Stațiunea Balneoclimaterică Ocna Sibiului. <p>Prin soluțiile adoptate, Consiliul Județean Sibiu urmărește promovarea unui sistem de transport durabil și prietenos cu mediul înconjurător (montarea de panouri fonoabsorbante, crearea de culoare pentru trecerea animalelor, parcuri, racordări / descărcări la drumurile județene, spațiu pentru utilități, etc.), care va facilita transportul în condiții de siguranță, rapid și eficient, pentru persoane și mărfuri, cu un nivel de servicii la standarde europene. Conform celor prezentate, consideram că implementarea proiectului "Construire Varianta Ocolitoare Sibiu Sud" are un impact benefic asupra traficului rutier urmărind creșterea investițiilor în zona tranzitată și a nivelului de trai pentru cetățenii Județului Sibiu.</p> <p>Prin realizarea traseului propus, se vor putea crea conexiuni rutiere între tramele stradale ale municipiului Sibiu și ale U.A.T.-urilor învecinate, asigurându-se legături directe între noile dezvoltări (în special cele din partea de sud-vest a zonei studiate) și municipiul Sibiu. Se va asigura o fluidizare semnificativă a mobilității la nivelul municipiului Sibiu și a localităților din zona metropolitană.</p> <p>Schimbările de fluxuri de circulație vor permite scurtarea timpilor de transport și îmbunătățirea condițiilor de siguranță și confort al circulației. Conectarea cartierelor nou construite la limita de sud a Municipiului Sibiu și crearea de infrastructuri rutiere alternative pentru transportul auto dinspre sudul Municipiului către zona industrială vest, asigură scoaterea traficului auto de interes local din interiorul municipiului.</p> <p>Traseul planului propus nu traversează aria naturală protejată și nu ocupă suprafețe în fond forestier. De asemenea, traseul asigură structuri de traversare pentru deplasarea faunei sălbatice. Dimensionarea acestora va lua în considerare aspectele legate de funcționalitatea structurilor. Mai mult, se vor monta panouri fonoabsorbante în zonele de locuit și în zona pădurii care vor limita efectele asupra biodiversității.</p>

10	19143/27.10.2022	Modificarea traseului, restrângerea drepturilor de proprietate, reducerea valorii terenului, calitatea apei, a aerului, poluare fonică, degradarea pânzei freactice	<p>În conformitate cu art. 2 alin. (1) lit. a) din LEGEA nr. 255 din 14 decembrie 2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, sunt declarate de utilitate publică următoarele lucrări:</p> <p>a) lucrările de construcție, reabilitare și modernizare de drumuri și parcuri de interes național, județean și local, precum și toate lucrările de construcție, reabilitare și extindere a infrastructurii feroviare publice, lucrările necesare dezvoltării rețelei de transport cu metroul și de modernizare a rețelei existente, lucrările de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare, precum și a infrastructurii de transport naval;</p> <p>Potrivit prevederilor art. 3 al aceleiași legi “pot fi expropriate bunurile imobile proprietate a persoanelor fizice sau persoanelor juridice, cu sau fără scop lucrativ, și a oricăror alte entități, precum și cele aflate în proprietatea privată a comunelor, orașelor, municipiilor și județelor, pe care se realizează lucrările de utilitate publică de interes național, județean și local.”</p> <p>Prin realizarea traseului propus, se vor putea crea conexiuni rutiere între tramele stradale ale municipiului Sibiu și ale U.A.T.-urilor învecinate, asigurându-se legături directe între noile dezvoltări (în special cele din partea de sud-vest a zonei studiate) și municipiul Sibiu. Se va asigura o fluidizare semnificativă a mobilității la nivelul municipiului Sibiu și a localităților din zona metropolitană.</p> <p>În ceea ce privește calitatea aerului în județul Sibiu, evaluarea situației existente s-a realizat utilizând date din Raportul anual privind starea mediului, elaborat de Agenția pentru Protecția Mediului Sibiu (2021). Raportul relevă faptul că în ultimii 5 ani nu au existat depășiri ale valorilor limită stabilite pentru protecția sănătății umane, pentru toți poluanții monitorizați în rețeaua automată de monitorizare a calității aerului. De asemenea, trebuie avute în vedere și evoluția pieței de mașini electrice și hibride, dar și reglementările privind emisiile de poluanți adoptate la nivel național și al Uniunii Europene (standard EURO6). Mașinile electrice vor fi o componentă importantă a traficului auto în viitor. Trecerea către emisii reduse de carbon va face ca emisiile totale datorate mașinilor electrice (producție și consum de electricitate) să fie reduse cu circa 70% până în 2050, față de nivelul actual. Referitor la poluarea fonică varianta ocolitoare va crea un disconfort, dar prin măsurile de reducere propuse efectele se vor diminua. Una dintre măsuri este de a se monta panouri fonoabsorbante în zonele de locuit și în zona de pădure.</p> <p>Studiul preliminar al calității apei de suprafață și subterane a fost realizat în baza datelor existente în Planul de management al Bazinului Hidrografic Olt, a monitorizării prin forajele hidro-geologice existente, efectuate de Administrația Bazinală de Apă Olt. Zona analizată se suprapune cu corpul de apă subterană ROOT05 Depresiunea Sibiu. Din analiza datelor prezentate în planul de management bazinal, corpul de apă subterană ROOT05 se află în stare chimică bună. Corpurile de apă de suprafață vor fi supratraversate de drumul propus prin poduri/viaducte etc. Toate podurile, pasajele, podețele vor fi dimensionate corespunzător și vor respecta normativele de proiectare, standardele și legislația în vigoare. Prin respectarea măsurilor propuse prin plan, starea ecologică și chimică a corpurilor de apă de suprafață și subterane intersectate nu va fi afectată.</p>
11	19274/28.10.2022	Sursa de alimentare cu apă - fântâna proprie; afectarea pânzei freactice; culoarele naturale pentru animale; poluarea aerului din traficul auto	<p>Traseul planului propus nu traversează aria naturală protejată și nu ocupă suprafețe în fond forestier. De asemenea, traseul asigură structuri de traversare pentru deplasarea faunei sălbatice. Dimensionarea acestora va lua în considerare aspectele legate de funcționalitatea structurilor.</p> <p>Regimul hidrologic al drumului este 2b, conform STAS 1709/2-1990, pentru sectoare de drum situate în rambleu mai mic de 1 m, la nivelul terenului, în profil mixt sau debleu. Drumul în rambleu, este drumul a cărui parte carosabilă este mai înaltă decât nivelul elementelor de decor și a rigolei astfel încât lucrările nu vor afecta apele subterane. De asemenea, pentru evitarea sursei de apă subterane (Lunca Ștezii) și a zonei de protecție sanitară, proiectul propune realizarea unui viaduct cu lungimea totală de 323,0 m, la km 12+221.</p> <p>În ceea ce privește calitatea aerului în județul Sibiu, evaluarea situației existente s-a realizat utilizând date din Raportul anual privind starea mediului, elaborat de Agenția pentru Protecția Mediului Sibiu (2021). Raportul relevă faptul că în ultimii 5 ani nu au existat depășiri ale valorilor limită stabilite pentru protecția sănătății umane, pentru toți poluanții monitorizați în rețeaua automată de monitorizare a calității aerului. De asemenea, trebuie avute în vedere și evoluția pieței de mașini electrice și hibride, dar și reglementările privind emisiile de poluanți adoptate la nivel național și al Uniunii Europene (standard EURO6). Mașinile electrice vor fi o componentă importantă a traficului auto în viitor. Trecerea către emisii reduse de carbon va face ca emisiile totale datorate mașinilor electrice (producție și consum de electricitate) să fie reduse cu circa 70% până în 2050, față de nivelul actual.</p>

12	19205/28.10.2023	<p>a. Cum este protejat patrimoniu național-transhumanța- UNESCO? Prin certificatul de urbanism a fost solicitat avizul pentru cultură?</p> <p>b. Efectele asupra rezervației naturale Dumbrava Sibiului</p> <p>c. Zona de locuit Tropini - poluare fonică, scăderea valorii imobiliare</p> <p>d. Impactul asupra peisajului Impact socio-economic negativ in zona Rasinari, nerespectarea dreptului la viață privată;</p>	<p>a. Transhumanța în România nu este inclusă în lista patrimoniului UNESCO, până la această dată. (http://www.cultura.ro/unesco). Pentru PUZ Construire Varianta Ocolitoare Sibiu Sud a fost obținut avizul autorității competente pentru cultură.</p> <p>b. Rezervația naturală Parcul Natural Dumbrava Sibiului a fost declarată prin Legea 5/2000, ca rezervația mixtă la nivel județean. Planul propus nu intersectează siturile Natura 2000 și se află la distanțe considerabile față de acestea. Traseul planului propus nu traversează aria naturală protejată și nu ocupă suprafețe în fond forestier. De asemenea, varianta ocolitoare va asigura structuri de traversare pentru deplasarea faunei sălbatice. Dimensionarea acestora va lua în considerare aspectele legate de funcționalitatea structurilor. Mai mult, se vor monta panouri fonoabsorbante în zonele de locuit și în zona pădurii care vor limita efectele asupra biodiversității.</p> <p>c. Conform "Raportului anual privind starea mediului în județul Sibiu, anul 2021, Agenția pentru Protecția Mediului Sibiu", din datele măsurate în municipiul Sibiu au fost înregistrate depășiri ale standardelor și normele sanitare și de mediu, în funcție de categoria tehnică a străzilor, cele mai afectate zone fiind intersecțiile aglomerate. În etapa de execuție disconfortul creat va fi temporar, efectele se vor manifesta cu extindere locală, în zona amplasamentelor de lucrări, de scurtă durată. Pentru reducerea disconfortului fonic din zonele afectate de zgomotul generat în urma traficului rutier de pe varianta ocolitoare propusă, se recomandă montarea de panouri fonoabsorbante în porțiunile din vecinătatea zonelor rezidențiale și/sau a zonelor protejate.</p> <p>d. Pe amplasamentul planului propus nu există vegetație cu potențial peisagistic sau alte elemente ale cadrului natural de interes ce pot fi afectate prin realizarea investiției propuse. Traseul "PUZ – Construire Varianta Ocolitoare Sibiu Sud" se regăsește în vecinătatea ariei naturale de interes național RONPA0723 Parcul Natural Dumbrava Sibiului. Pentru aliniament pot fi stabilite anumite principii de bază sau recomandări pentru alegerea celei mai bune rute a variantei ocolitoare planificate, adaptate fiecărui tip de peisaj. Traseul intersectează în principal agroecosisteme și pășuni degradate. Peisajele plate pot include habitate variate. Aliniamentul care urmărește linia unei culmi este o opțiune bună în ceea ce privește încadrarea în peisaj, deoarece permite infrastructurii să rămână ascunsă vederii. Chiar și culmile mici oferă posibilități pentru un aliniament potrivit. Acest tip de aliniament poate aduce, de asemenea, unele beneficii pentru viața sălbatică, de exemplu, niveluri mai scăzute de zgomot, reducerea perturbării luminoase. În zona localității Poplaca către Rășinari, traseul PUZ urmărește linia unei culmi, fără a afecta fondul forestier. Cursurile de apă vor fi supratraversate prin pasaje, podețe și pod, fiind respectate standardele privind structurile, profilurile și lucrările de artă proiectate. Principiul de bază în aliniamentul unui drum pe direcția unui curs de apă este menținerea în cea mai mare măsură posibilă a stării naturale a albiei cursului de apă, a fluxului de apă, precum și a vegetației ripariene. Planul propus se regăsește în peisaje urbane și suburbane cu un caracter puternic antropogen, cu elemente de transport și locuințe care sunt dominante în raport cu elementele naturale. Terasamentele, lucrările de modificare a formei naturale a terenului, vor fi efectuate numai în interiorul terenului reglementat, în așa fel încât să nu fie afectate terenurile învecinate. Planul prevede plantare de fâșii verzi de protecție / bariere tehnice izolatoare de-a lungul căilor rutiere majore, fără a periclita vizibilitatea la trafic. Prin facilitarea accesului la zone cu potențial turistic îmbunătățirea infrastructurii de transport poate determina potențiale efecte pozitive din perspectiva valorificării unor obiective din patrimoniul cultural și/sau natural.</p>
13	19262/28.10.2022	<p>Modificarea traseului, restrângerea drepturilor de proprietate, reducerea valorii imobilului, calitatea apei, a aerului, poluare fonică, degradarea pânzei freatice</p>	<p>În conformitate cu art. 2 alin. (1) lit. a) din LEGEA nr. 255 din 14 decembrie 2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, sunt declarate de utilitate publică următoarele lucrări:</p> <p>a) lucrările de construcție, reabilitare și modernizare de drumuri și parcuri de interes național, județean și local, precum și toate lucrările de construcție, reabilitare și extindere a infrastructurii feroviare publice, lucrările necesare dezvoltării rețelei de transport cu metroul și de modernizare a rețelei existente, lucrările de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare, precum și a infrastructurii de transport naval;</p> <p>Potrivit prevederilor art. 3 al aceleiași legi "pot fi expropriate bunurile imobile proprietate a persoanelor fizice sau persoanelor juridice, cu sau fără scop lucrativ, și a oricăror alte entități, precum și cele aflate în proprietatea privată a comunelor, orașelor, municipiilor și județelor, pe care se realizează lucrările de utilitate publică de interes național, județean și local."</p> <p>Prin realizarea traseului propus, se vor putea crea conexiuni rutiere între tramele stradale ale municipiului Sibiu și ale U.A.T.-urilor învecinate, asigurându-se legături directe între noile dezvoltări (în special cele din partea de sud-vest a zonei studiate) și municipiul Sibiu. Se va asigura o fluidizare semnificativă a mobilității la nivelul municipiului Sibiu și a localităților din zona metropolitană.</p> <p>În ceea ce privește calitatea aerului în județul Sibiu, evaluarea situației existente s-a realizat utilizând date din Raportul anual privind starea mediului, elaborat de Agenția pentru Protecția Mediului Sibiu (2021). Raportul relevă faptul că în ultimii 5 ani nu au existat depășiri ale valorilor limită stabilite pentru protecția sănătății umane, pentru toți poluanții monitorizați în rețeaua automată de monitorizare a calității aerului. De asemenea, trebuie avute în vedere și evoluția pieței de mașini electrice și hibride, dar și reglementările privind emisiile de poluanți adoptate la nivel național și al Uniunii Europene (standard EURO6). Mașinile electrice vor fi o componentă importantă a traficului auto în viitor. Trecerea către emisii reduse de carbon va face ca emisiile totale datorate mașinilor electrice (producție și consum de electricitate) să fie reduse cu circa 70% până în 2050, față de nivelul actual. Referitor la poluarea fonică varianta ocolitoare va crea un disconfort, dar prin măsurile de reducere propuse efectele se vor diminua. Una dintre măsuri este de a se monta panouri fonoabsorbante în zonele de locuit și în zona de pădure.</p> <p>Studiul preliminar al calității apei de suprafață și subterane a fost realizat în baza datelor existente în Planul de management al Bazinului Hidrografic Olt, a monitorizării prin forajele hidro-geologice existente, efectuate de Administrația Bazinală de Apă Olt. Zona analizată se suprapune cu corpul de apă subterană ROOT05 Depresiunea Sibiu. Din analiza datelor prezentate în planul de management bazinal, corpul de apă subterană ROOT05 se află în stare chimică bună. Corpurilor de apă de suprafață vor fi supratraversate de drumul propus prin poduri/viaducte etc. Toate podurile, pasajele, podețele vor fi dimensionate corespunzător și vor respecta normativele de proiectare, standardele și legislația în vigoare. Prin respectarea măsurilor propuse prin plan, starea ecologică și chimică a corpurilor de apă de suprafață și subterane intersectate nu va fi afectată.</p>

14	19263/28.10.2022	Modificarea traseului, restrângerea drepturilor de proprietate, reducerea valorii imobilului, calitatea apei, a aerului, poluare fonică, degradarea pânzei freactice	<p>În conformitate cu art. 2 alin. (1) lit. a) din LEGEA nr. 255 din 14 decembrie 2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, sunt declarate de utilitate publică următoarele lucrări:</p> <p>a) lucrările de construcție, reabilitare și modernizare de drumuri și parcuri de interes național, județean și local, precum și toate lucrările de construcție, reabilitare și extindere a infrastructurii feroviare publice, lucrările necesare dezvoltării rețelei de transport cu metroul și de modernizare a rețelei existente, lucrările de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare, precum și a infrastructurii de transport naval;</p> <p>Potrivit prevederilor art. 3 al aceleiași legi “pot fi expropriate bunurile imobile proprietate a persoanelor fizice sau persoanelor juridice, cu sau fără scop lucrativ, și a oricăror alte entități, precum și cele aflate în proprietatea privată a comunelor, orașelor, municipiilor și județelor, pe care se realizează lucrările de utilitate publică de interes național, județean și local.”</p> <p>Prin realizarea traseului propus, se vor putea crea conexiuni rutiere între tramele stradale ale municipiului Sibiu și ale U.A.T.-urilor învecinate, asigurându-se legături directe între noile dezvoltări (în special cele din partea de sud-vest a zonei studiate) și municipiul Sibiu. Se va asigura o fluidizare semnificativă a mobilității la nivelul municipiului Sibiu și a localităților din zona metropolitană.</p> <p>În ceea ce privește calitatea aerului în județul Sibiu, evaluarea situației existente s-a realizat utilizând date din Raportul anual privind starea mediului, elaborat de Agenția pentru Protecția Mediului Sibiu (2021). Raportul relevă faptul că în ultimii 5 ani nu au existat depășiri ale valorilor limită stabilite pentru protecția sănătății umane, pentru toți poluanții monitorizați în rețeaua automată de monitorizare a calității aerului. De asemenea, trebuie avute în vedere și evoluția pieței de mașini electrice și hibride, dar și reglementările privind emisiile de poluanți adoptate la nivel național și al Uniunii Europene (standard EURO6). Mașinile electrice vor fi o componentă importantă a traficului auto în viitor. Trecerea către emisii reduse de carbon va face ca emisiile totale datorate mașinilor electrice (producție și consum de electricitate) să fie reduse cu circa 70% până în 2050, față de nivelul actual. Referitor la poluarea fonică varianta ocolitoare va crea un disconfort, dar prin măsurile de reducere propuse efectele se vor diminua. Una dintre măsuri este de a se monta panouri fonoabsorbante în zonele de locuit și în zona de pădure.</p> <p>Studiul preliminar al calității apei de suprafață și subterane a fost realizat în baza datelor existente în Planul de management al Bazinului Hidrografic Olt, a monitorizării prin forajele hidro-geologice existente, efectuate de Administrația Bazinală de Apă Olt. Zona analizată se suprapune cu corpul de apă subterană ROOT05 Depresiunea Sibiu. Din analiza datelor prezentate în planul de management bazinal, corpul de apă subterană ROOT05 se află în stare chimică bună. Corpurilor de apă de suprafață vor fi supratraversate de drumul propus prin poduri/viaducte etc. Toate podurile, pasajele, podețele vor fi dimensionate corespunzător și vor respecta normativele de proiectare, standardele și legislația în vigoare. Prin respectarea măsurilor propuse prin plan, starea ecologică și chimică a corpurilor de apă de suprafață și subterane intersectate nu va fi afectată.</p>
15	19209/28.10.2022	VOSS afectează mediul inconjurător; afectarea zonelor agricole și a producătorilor locali	<p>Oportunitatea și necesitatea investiției - necesitatea realizării unei variante ocolitoare a reieșit din sondajul pe care Banca Mondială l-a efectuat în anul 2019, în rândul cetățenilor din Județul Sibiu. Aceasta va asigura o decongestionare a traficului din municipiul Sibiu precum și din localitățile limitrofe acestuia, în special în zonele de intrare în municipiu. Beneficiile realizării variantei ocolitoare vizează printre altele:</p> <ul style="list-style-type: none"> - îmbunătățirea considerabilă a traficului, prin fluența circulației și reducerea timpilor de parcurs înspre/dinspre Municipiul Sibiu și localitățile din zona de sud a acestuia; - crearea premiselor unei dezvoltări economice și sociale în UAT-urile traversate de acest drum, care va avea descărcare pe fiecare drum județean; - preluarea și dirijarea traficului către obiective turistice cum ar fi: Stațiunea Montană Păltiniș, Mărginimea Sibiului și Stațiunea Balneoclimaterică Ocna Sibiului. <p>Prin soluțiile adoptate, Consiliul Județean Sibiu urmărește promovarea unui sistem de transport durabil și prietenos cu mediul inconjurător (montarea de panouri fonoabsorbante, crearea de culoare pentru trecerea animalelor, parcuri, racordări / descărcări la drumurile județene, spațiu pentru utilități, etc.), care va facilita transportul în condiții de siguranță, rapid și eficient, pentru persoane și mărfuri, cu un nivel de servicii la standarde europene. Conform celor prezentate, consideram că implementarea proiectului “Construire Varianta Ocolitoare Sibiu Sud” are un impact benefic asupra traficului rutier urmărind creșterea investițiilor în zona tranzitată și a nivelului de trai pentru cetățenii Județului Sibiu.</p> <p>Prin realizarea traseului propus, se vor putea crea conexiuni rutiere între tramele stradale ale municipiului Sibiu și ale U.A.T.-urilor învecinate, asigurându-se legături directe între noile dezvoltări (în special cele din partea de sud-vest a zonei studiate) și municipiul Sibiu. Se va asigura o fluidizare semnificativă a mobilității la nivelul municipiului Sibiu și a localităților din zona metropolitană.</p> <p>Schimbările de fluxuri de circulație vor permite scurtarea timpilor de transport și îmbunătățirea condițiilor de siguranță și confort al circulației. Conectarea cartierelor nou construite la limita de sud a Municipiului Sibiu și crearea de infrastructuri rutiere alternative pentru transportul auto dinspre sudul Municipiului către zona industrială vest, asigură scoaterea traficului auto de interes local din interiorul municipiului.</p> <p>Traseul planului propus nu traversează aria naturală protejată și nu ocupă suprafețe în fond forestier. De asemenea, traseul asigură structuri de traversare pentru deplasarea faunei sălbatice. Dimensionarea acestora va lua în considerare aspectele legate de funcționalitatea structurilor. Mai mult, se vor monta panouri fonoabsorbante în zonele de locuit și în zona pădurii care vor limita efectele asupra biodiversității.</p>

16	19196/28.10.2022	impotriva centurii de sud a Sibiului prin Rasinari	<p>Oportunitatea și necesitatea investiției - necesitatea realizării unei variante ocolitoare a reieșit din sondajul pe care Banca Mondială l-a efectuat în anul 2019, în rândul cetățenilor din Județul Sibiu. Aceasta va asigura o decongestionare a traficului din municipiul Sibiu precum și din localitățile limitrofe acestuia, în special în zonele de intrare în municipiu. Beneficiile realizării variantei ocolitoare vizează printre altele:</p> <ul style="list-style-type: none"> - îmbunătățirea considerabilă a traficului, prin fluența circulației și reducerea timpilor de parcurs înspre/dinspre Municipiul Sibiu și localitățile din zona de sud a acestuia; - crearea premiselor unei dezvoltări economice și sociale în UAT-urile traversate de acest drum, care va avea descărcare pe fiecare drum județean; - preluarea și dirijarea traficului către obiective turistice cum ar fi: Stațiunea Montană Păltiniș, Mărginimea Sibiului și Stațiunea Balneoclimaterică Ocna Sibiului. <p>Prin soluțiile adoptate, Consiliul Județean Sibiu urmărește promovarea unui sistem de transport durabil și prietenos cu mediul înconjurător (montarea de panouri fonoabsorbante, crearea de culoare pentru trecerea animalelor, parcuri, racordări / descărcări la drumurile județene, spațiu pentru utilități, etc.), care va facilita transportul în condiții de siguranță, rapid și eficient, pentru persoane și mărfuri, cu un nivel de servicii la standarde europene. Conform celor prezentate, consideram că implementarea proiectului “Construire Varianta Ocolitoare Sibiu Sud” are un impact benefic asupra traficului rutier urmărind creșterea investițiilor în zona tranzitată și a nivelului de trai pentru cetățenii Județului Sibiu.</p> <p>Prin realizarea traseului propus, se vor putea crea conexiuni rutiere între tramele stradale ale municipiului Sibiu și ale U.A.T.-urilor învecinate, asigurându-se legături directe între noile dezvoltări (în special cele din partea de sud-vest a zonei studiate) și municipiul Sibiu. Se va asigura o fluidizare semnificativă a mobilității la nivelul municipiului Sibiu și a localităților din zona metropolitană.</p> <p>Schimbările de fluxuri de circulație vor permite scurtarea timpilor de transport și îmbunătățirea condițiilor de siguranță și confort al circulației. Conectarea cartierelor nou construite la limita de sud a Municipiului Sibiu și crearea de infrastructuri rutiere alternative pentru transportul auto dinspre sudul Municipiului către zona industrială vest, asigură scoaterea traficului auto de interes local din interiorul municipiului.</p> <p>Traseul planului propus nu traversează aria naturală protejată și nu ocupă suprafețe în fond forestier. De asemenea, traseul asigură structuri de traversare pentru deplasarea faunei sălbatice. Dimensionarea acestora va lua în considerare aspectele legate de funcționalitatea structurilor. Mai mult, se vor monta panouri fonoabsorbante în zonele de locuit și în zona pădurii care vor limita efectele asupra biodiversității.</p>
17	19203/28.10.2023	Modificarea traseului, restrângerea drepturilor de proprietate, reducerea valorii imobilului, calitatea apei, a aerului, poluare fonică, degradarea pânzei freatice	<p>În conformitate cu art. 2 alin. (1) lit. a) din LEGEA nr. 255 din 14 decembrie 2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, sunt declarate de utilitate publică următoarele lucrări:</p> <p>a) lucrările de construcție, reabilitare și modernizare de drumuri și parcuri de interes național, județean și local, precum și toate lucrările de construcție, reabilitare și extindere a infrastructurii feroviare publice, lucrările necesare dezvoltării rețelei de transport cu metroul și de modernizare a rețelei existente, lucrările de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare, precum și a infrastructurii de transport naval;</p> <p>Potrivit prevederilor art. 3 al aceleiași legi “pot fi expropriate bunurile imobile proprietate a persoanelor fizice sau persoanelor juridice, cu sau fără scop lucrativ, și a oricăror alte entități, precum și cele aflate în proprietatea privată a comunelor, orașelor, municipiilor și județelor, pe care se realizează lucrările de utilitate publică de interes național, județean și local.”</p> <p>Prin realizarea traseului propus, se vor putea crea conexiuni rutiere între tramele stradale ale municipiului Sibiu și ale U.A.T.-urilor învecinate, asigurându-se legături directe între noile dezvoltări (în special cele din partea de sud-vest a zonei studiate) și municipiul Sibiu. Se va asigura o fluidizare semnificativă a mobilității la nivelul municipiului Sibiu și a localităților din zona metropolitană.</p> <p>În ceea ce privește calitatea aerului în județul Sibiu, evaluarea situației existente s-a realizat utilizând date din Raportul anual privind starea mediului, elaborat de Agenția pentru Protecția Mediului Sibiu (2021). Raportul relevă faptul că în ultimii 5 ani nu au existat depășiri ale valorilor limită stabilite pentru protecția sănătății umane, pentru toți poluanții monitorizați în rețeaua automată de monitorizare a calității aerului. De asemenea, trebuie avute în vedere și evoluția pieței de mașini electrice și hibride, dar și reglementările privind emisiile de poluanți adoptate la nivel național și al Uniunii Europene (standard EURO6). Mașinile electrice vor fi o componentă importantă a traficului auto în viitor. Trecerea către emisii reduse de carbon va face ca emisiile totale datorate mașinilor electrice (producție și consum de electricitate) să fie reduse cu circa 70% până în 2050, față de nivelul actual. Referitor la poluarea fonică varianta ocolitoare va crea un disconfort, dar prin măsurile de reducere propuse efectele se vor diminua. Una dintre măsuri este de a se monta panouri fonoabsorbante în zonele de locuit și în zona de pădure.</p> <p>Studiul preliminar al calității apei de suprafață și subterane a fost realizat în baza datelor existente în Planul de management al Bazinului Hidrografic Olt, a monitorizării prin forajele hidro-geologice existente, efectuate de Administrația Bazinală de Apă Olt. Zona analizată se suprapune cu corpul de apă subterană ROOT05 Depresiunea Sibiu. Din analiza datelor prezentate în planul de management bazinal, corpul de apă subterană ROOT05 se află în stare chimică bună. Corpurilor de apă de suprafață vor fi supratraversate de drumul propus prin poduri/viaducte etc. Toate podurile, pasajele, podețele vor fi dimensionate corespunzător și vor respecta normativele de proiectare, standardele și legislația în vigoare. Prin respectarea măsurilor propuse prin plan, starea ecologică și chimică a corpurilor de apă de suprafață și subterane intersectate nu va fi afectată.</p>

18	19202/28.10.2022	Modificarea traseului, restrangerea drepturilor de proprietate, reducerea valorii imobilului, calitatea apei, a aerului, poluare fonică, degradarea pânzei freatice	<p>În conformitate cu art. 2 alin. (1) lit. a) din LEGEA nr. 255 din 14 decembrie 2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, sunt declarate de utilitate publică următoarele lucrări:</p> <p>a) lucrările de construcție, reabilitare și modernizare de drumuri și parcuri de interes național, județean și local, precum și toate lucrările de construcție, reabilitare și extindere a infrastructurii feroviare publice, lucrările necesare dezvoltării rețelei de transport cu metroul și de modernizare a rețelei existente, lucrările de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare, precum și a infrastructurii de transport naval;</p> <p>Potrivit prevederilor art. 3 al aceleiași legi “pot fi expropriate bunurile imobile proprietate a persoanelor fizice sau persoanelor juridice, cu sau fără scop lucrativ, și a oricăror alte entități, precum și cele aflate în proprietatea privată a comunelor, orașelor, municipiilor și județelor, pe care se realizează lucrările de utilitate publică de interes național, județean și local.”</p> <p>Prin realizarea traseului propus, se vor putea crea conexiuni rutiere între tramele stradale ale municipiului Sibiu și ale U.A.T.- urilor învecinate, asigurându-se legături directe între noile dezvoltări (în special cele din partea de sud-vest a zonei studiate) și municipiul Sibiu. Se va asigura o fluidizare semnificativă a mobilității la nivelul municipiului Sibiu și a localităților din zona metropolitană.</p> <p>În ceea ce privește calitatea aerului în județul Sibiu, evaluarea situației existente s-a realizat utilizând date din Raportul anual privind starea mediului, elaborat de Agenția pentru Protecția Mediului Sibiu (2021). Raportul relevă faptul că în ultimii 5 ani nu au existat depășiri ale valorilor limită stabilite pentru protecția sănătății umane, pentru toți poluanții monitorizați în rețeaua automată de monitorizare a calității aerului. De asemenea, trebuie avute în vedere și evoluția pieței de mașini electrice și hibride, dar și reglementările privind emisiile de poluanți adoptate la nivel național și al Uniunii Europene (standard EURO6). Mașinile electrice vor fi o componentă importantă a traficului auto în viitor. Trecerea către emisii reduse de carbon va face ca emisiile totale datorate mașinilor electrice (producție și consum de electricitate) să fie reduse cu circa 70% până în 2050, față de nivelul actual. Referitor la poluarea fonică varianta ocolitoare va crea un disconfort, dar prin măsurile de reducere propuse efectele se vor diminua. Una dintre măsuri este de a se monta panouri fonoabsorbante în zonele de locuit și în zona de pădure.</p> <p>Studiul preliminar al calității apei de suprafață și subterane a fost realizat în baza datelor existente în Planul de management al Bazinului Hidrografic Olt, a monitorizării prin forajele hidro-geologice existente, efectuate de Administrația Bazinală de Apă Olt. Zona analizată se suprapune cu corpul de apă subterană ROOT05 Depresiunea Sibiu. Din analiza datelor prezentate în planul de management bazinal, corpul de apă subterană ROOT05 se află în stare chimică bună. Corpurilor de apă de suprafață vor fi supratraversate de drumul propus prin poduri/viaducte etc. Toate podurile, pasajele, podețele vor fi dimensionate corespunzător și vor respecta normativele de proiectare, standardele și legislația în vigoare. Prin respectarea măsurilor propuse prin plan, starea ecologică și chimică a corpurilor de apă de suprafață și subterane intersectate nu va fi afectată.</p>
19	19197/28.10.2022	Modificarea traseului, restrangerea drepturilor de proprietate, reducerea valorii imobilului, calitatea apei, a aerului, poluare fonică, degradarea pânzei freatice	<p>În conformitate cu art. 2 alin. (1) lit. a) din LEGEA nr. 255 din 14 decembrie 2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, sunt declarate de utilitate publică următoarele lucrări:</p> <p>a) lucrările de construcție, reabilitare și modernizare de drumuri și parcuri de interes național, județean și local, precum și toate lucrările de construcție, reabilitare și extindere a infrastructurii feroviare publice, lucrările necesare dezvoltării rețelei de transport cu metroul și de modernizare a rețelei existente, lucrările de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare, precum și a infrastructurii de transport naval;</p> <p>Potrivit prevederilor art. 3 al aceleiași legi “pot fi expropriate bunurile imobile proprietate a persoanelor fizice sau persoanelor juridice, cu sau fără scop lucrativ, și a oricăror alte entități, precum și cele aflate în proprietatea privată a comunelor, orașelor, municipiilor și județelor, pe care se realizează lucrările de utilitate publică de interes național, județean și local.”</p> <p>Prin realizarea traseului propus, se vor putea crea conexiuni rutiere între tramele stradale ale municipiului Sibiu și ale U.A.T.- urilor învecinate, asigurându-se legături directe între noile dezvoltări (în special cele din partea de sud-vest a zonei studiate) și municipiul Sibiu. Se va asigura o fluidizare semnificativă a mobilității la nivelul municipiului Sibiu și a localităților din zona metropolitană.</p> <p>În ceea ce privește calitatea aerului în județul Sibiu, evaluarea situației existente s-a realizat utilizând date din Raportul anual privind starea mediului, elaborat de Agenția pentru Protecția Mediului Sibiu (2021). Raportul relevă faptul că în ultimii 5 ani nu au existat depășiri ale valorilor limită stabilite pentru protecția sănătății umane, pentru toți poluanții monitorizați în rețeaua automată de monitorizare a calității aerului. De asemenea, trebuie avute în vedere și evoluția pieței de mașini electrice și hibride, reglementările privind emisiile de poluanți adoptate la nivel național și al Uniunii Europene (standard EURO6), precum și programele de înlocuire a parcului auto (Rabla și Rabla Plus). Mașinile electrice vor fi o componentă importantă a traficului auto în viitor. Trecerea către emisii reduse de carbon va face ca emisiile totale datorate mașinilor electrice (producție și consum de electricitate) să fie reduse cu circa 70% până în 2050, față de nivelul actual. Referitor la poluarea fonică varianta ocolitoare va crea un disconfort, dar prin măsurile de reducere propuse efectele se vor diminua. Una dintre măsuri este de a se monta panouri fonoabsorbante în zonele de locuit și în zona de pădure.</p> <p>Studiul preliminar al calității apei de suprafață și subterane a fost realizat în baza datelor existente în Planul de management al Bazinului Hidrografic Olt, a monitorizării prin forajele hidro-geologice existente, efectuate de Administrația Bazinală de Apă Olt. Zona analizată se suprapune cu corpul de apă subterană ROOT05 Depresiunea Sibiu. Din analiza datelor prezentate în planul de management bazinal, corpul de apă subterană ROOT05 se află în stare chimică bună. Corpurilor de apă de suprafață vor fi supratraversate de drumul propus prin poduri/viaducte etc. Toate podurile, pasajele, podețele vor fi dimensionate corespunzător și vor respecta normativele de proiectare, standardele și legislația în vigoare. Prin respectarea măsurilor propuse prin plan, starea ecologică și chimică a corpurilor de apă de suprafață și subterane intersectate nu va fi afectată.</p>

20	19199/28.10.2022	Modificarea traseului, restrangerea drepturilor de proprietate, reducerea valorii imobilului, calitatea apei, a aerului, poluare fonică, degradarea pânzei freactice	<p>În conformitate cu art. 2 alin. (1) lit. a) din LEGEA nr. 255 din 14 decembrie 2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, sunt declarate de utilitate publică următoarele lucrări:</p> <p>a) lucrările de construcție, reabilitare și modernizare de drumuri și parcuri de interes național, județean și local, precum și toate lucrările de construcție, reabilitare și extindere a infrastructurii feroviare publice, lucrările necesare dezvoltării rețelei de transport cu metroul și de modernizare a rețelei existente, lucrările de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare, precum și a infrastructurii de transport naval;</p> <p>Potrivit prevederilor art. 3 al aceleiași legi “pot fi expropriate bunurile imobile proprietate a persoanelor fizice sau persoanelor juridice, cu sau fără scop lucrativ, și a oricăror alte entități, precum și cele aflate în proprietatea privată a comunelor, orașelor, municipiilor și județelor, pe care se realizează lucrările de utilitate publică de interes național, județean și local.”</p> <p>Prin realizarea traseului propus, se vor putea crea conexiuni rutiere între tramele stradale ale municipiului Sibiu și ale U.A.T.- urilor învecinate, asigurându-se legături directe între noile dezvoltări (în special cele din partea de sud-vest a zonei studiate) și municipiul Sibiu. Se va asigura o fluidizare semnificativă a mobilității la nivelul municipiului Sibiu și a localităților din zona metropolitană.</p> <p>În ceea ce privește calitatea aerului în județul Sibiu, evaluarea situației existente s-a realizat utilizând date din Raportul anual privind starea mediului, elaborat de Agenția pentru Protecția Mediului Sibiu (2021). Raportul relevă faptul că în ultimii 5 ani nu au existat depășiri ale valorilor limită stabilite pentru protecția sănătății umane, pentru toți poluanții monitorizați în rețeaua automată de monitorizare a calității aerului. De asemenea, trebuie avute în vedere și evoluția pieței de mașini electrice și hibride, dar și reglementările privind emisiile de poluanți adoptate la nivel național și al Uniunii Europene (standard EURO6). Mașinile electrice vor fi o componentă importantă a traficului auto în viitor. Trecerea către emisii reduse de carbon va face ca emisiile totale datorate mașinilor electrice (producție și consum de electricitate) să fie reduse cu circa 70% până în 2050, față de nivelul actual. Referitor la poluarea fonică varianta ocolitoare va crea un disconfort, dar prin măsurile de reducere propuse efectele se vor diminua. Una dintre măsuri este de a se monta panouri fonoabsorbante în zonele de locuit și în zona de pădure.</p> <p>Studiul preliminar al calității apei de suprafață și subterane a fost realizat în baza datelor existente în Planul de management al Bazinului Hidrografic Olt, a monitorizării prin forajele hidro-geologice existente, efectuate de Administrația Bazinală de Apă Olt. Zona analizată se suprapune cu corpul de apă subterană ROOT05 Depresiunea Sibiu. Din analiza datelor prezentate în planul de management bazinal, corpul de apă subterană ROOT05 se află în stare chimică bună. Corpurilor de apă de suprafață vor fi supratraversate de drumul propus prin poduri/viaducte etc. Toate podurile, pasajele, podețele vor fi dimensionate corespunzător și vor respecta normativele de proiectare, standardele și legislația în vigoare. Prin respectarea măsurilor propuse prin plan, starea ecologică și chimică a corpurilor de apă de suprafață și subterane intersectate nu va fi afectată.</p>
21	19200/28.10.2022	Modificarea traseului, restrangerea drepturilor de proprietate, reducerea valorii imobilului, calitatea apei, a aerului, poluare fonică, degradarea pânzei freactice	<p>În conformitate cu art. 2 alin. (1) lit. a) din LEGEA nr. 255 din 14 decembrie 2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, sunt declarate de utilitate publică următoarele lucrări:</p> <p>a) lucrările de construcție, reabilitare și modernizare de drumuri și parcuri de interes național, județean și local, precum și toate lucrările de construcție, reabilitare și extindere a infrastructurii feroviare publice, lucrările necesare dezvoltării rețelei de transport cu metroul și de modernizare a rețelei existente, lucrările de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare, precum și a infrastructurii de transport naval;</p> <p>Potrivit prevederilor art. 3 al aceleiași legi “pot fi expropriate bunurile imobile proprietate a persoanelor fizice sau persoanelor juridice, cu sau fără scop lucrativ, și a oricăror alte entități, precum și cele aflate în proprietatea privată a comunelor, orașelor, municipiilor și județelor, pe care se realizează lucrările de utilitate publică de interes național, județean și local.”</p> <p>Prin realizarea traseului propus, se vor putea crea conexiuni rutiere între tramele stradale ale municipiului Sibiu și ale U.A.T.- urilor învecinate, asigurându-se legături directe între noile dezvoltări (în special cele din partea de sud-vest a zonei studiate) și municipiul Sibiu. Se va asigura o fluidizare semnificativă a mobilității la nivelul municipiului Sibiu și a localităților din zona metropolitană.</p> <p>În ceea ce privește calitatea aerului în județul Sibiu, evaluarea situației existente s-a realizat utilizând date din Raportul anual privind starea mediului, elaborat de Agenția pentru Protecția Mediului Sibiu (2021). Raportul relevă faptul că în ultimii 5 ani nu au existat depășiri ale valorilor limită stabilite pentru protecția sănătății umane, pentru toți poluanții monitorizați în rețeaua automată de monitorizare a calității aerului. De asemenea, trebuie avute în vedere și evoluția pieței de mașini electrice și hibride, dar și reglementările privind emisiile de poluanți adoptate la nivel național și al Uniunii Europene (standard EURO6). Mașinile electrice vor fi o componentă importantă a traficului auto în viitor. Trecerea către emisii reduse de carbon va face ca emisiile totale datorate mașinilor electrice (producție și consum de electricitate) să fie reduse cu circa 70% până în 2050, față de nivelul actual. Referitor la poluarea fonică varianta ocolitoare va crea un disconfort, dar prin măsurile de reducere propuse efectele se vor diminua. Una dintre măsuri este de a se monta panouri fonoabsorbante în zonele de locuit și în zona de pădure.</p> <p>Studiul preliminar al calității apei de suprafață și subterane a fost realizat în baza datelor existente în Planul de management al Bazinului Hidrografic Olt, a monitorizării prin forajele hidro-geologice existente, efectuate de Administrația Bazinală de Apă Olt. Zona analizată se suprapune cu corpul de apă subterană ROOT05 Depresiunea Sibiu. Din analiza datelor prezentate în planul de management bazinal, corpul de apă subterană ROOT05 se află în stare chimică bună. Corpurilor de apă de suprafață vor fi supratraversate de drumul propus prin poduri/viaducte etc. Toate podurile, pasajele, podețele vor fi dimensionate corespunzător și vor respecta normativele de proiectare, standardele și legislația în vigoare. Prin respectarea măsurilor propuse prin plan, starea ecologică și chimică a corpurilor de apă de suprafață și subterane intersectate nu va fi afectată.</p>

22	19251/28.10.2022	Modificarea traseului, restrangerea drepturilor de proprietate, reducerea valorii imobilului, calitatea apei, a aerului, poluare fonică, degradarea pânzei freactice	<p>În conformitate cu art. 2 alin. (1) lit. a) din LEGEA nr. 255 din 14 decembrie 2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, sunt declarate de utilitate publică următoarele lucrări:</p> <p>a) lucrările de construcție, reabilitare și modernizare de drumuri și parcuri de interes național, județean și local, precum și toate lucrările de construcție, reabilitare și extindere a infrastructurii feroviare publice, lucrările necesare dezvoltării rețelei de transport cu metroul și de modernizare a rețelei existente, lucrările de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare, precum și a infrastructurii de transport naval;</p> <p>Potrivit prevederilor art. 3 al aceleiași legi “pot fi expropriate bunurile imobile proprietate a persoanelor fizice sau persoanelor juridice, cu sau fără scop lucrativ, și a oricăror alte entități, precum și cele aflate în proprietatea privată a comunelor, orașelor, municipiilor și județelor, pe care se realizează lucrările de utilitate publică de interes național, județean și local.”</p> <p>Prin realizarea traseului propus, se vor putea crea conexiuni rutiere între tramele stradale ale municipiului Sibiu și ale U.A.T.- urilor învecinate, asigurându-se legături directe între noile dezvoltări (în special cele din partea de sud-vest a zonei studiate) și municipiul Sibiu. Se va asigura o fluidizare semnificativă a mobilității la nivelul municipiului Sibiu și a localităților din zona metropolitană.</p> <p>În ceea ce privește calitatea aerului în județul Sibiu, evaluarea situației existente s-a realizat utilizând date din Raportul anual privind starea mediului, elaborat de Agenția pentru Protecția Mediului Sibiu (2021). Raportul relevă faptul că în ultimii 5 ani nu au existat depășiri ale valorilor limită stabilite pentru protecția sănătății umane, pentru toți poluanții monitorizați în rețeaua automată de monitorizare a calității aerului. De asemenea, trebuie avute în vedere și evoluția pieței de mașini electrice și hibride, dar și reglementările privind emisiile de poluanți adoptate la nivel național și al Uniunii Europene (standard EURO6). Mașinile electrice vor fi o componentă importantă a traficului auto în viitor. Trecerea către emisii reduse de carbon va face ca emisiile totale datorate mașinilor electrice (producție și consum de electricitate) să fie reduse cu circa 70% până în 2050, față de nivelul actual. Referitor la poluarea fonică varianta ocolitoare va crea un disconfort, dar prin măsurile de reducere propuse efectele se vor diminua. Una dintre măsuri este de a se monta panouri fonoabsorbante în zonele de locuit și în zona de pădure.</p> <p>Studiul preliminar al calității apei de suprafață și subterane a fost realizat în baza datelor existente în Planul de management al Bazinului Hidrografic Olt, a monitorizării prin forajele hidro-geologice existente, efectuate de Administrația Bazinală de Apă Olt. Zona analizată se suprapune cu corpul de apă subterană ROOT05 Depresiunea Sibiu. Din analiza datelor prezentate în planul de management bazinal, corpul de apă subterană ROOT05 se află în stare chimică bună. Corpurilor de apă de suprafață vor fi supratraversate de drumul propus prin poduri/viaducte etc. Toate podurile, pasajele, podețele vor fi dimensionate corespunzător și vor respecta normativele de proiectare, standardele și legislația în vigoare. Prin respectarea măsurilor propuse prin plan, starea ecologică și chimică a corpurilor de apă de suprafață și subterane intersectate nu va fi afectată.</p>
23	19249/28.10.2022	Modificarea traseului, restrangerea drepturilor de proprietate, reducerea valorii imobilului, calitatea apei, a aerului, poluare fonică, degradarea pânzei freactice	<p>În conformitate cu art. 2 alin. (1) lit. a) din LEGEA nr. 255 din 14 decembrie 2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, sunt declarate de utilitate publică următoarele lucrări:</p> <p>a) lucrările de construcție, reabilitare și modernizare de drumuri și parcuri de interes național, județean și local, precum și toate lucrările de construcție, reabilitare și extindere a infrastructurii feroviare publice, lucrările necesare dezvoltării rețelei de transport cu metroul și de modernizare a rețelei existente, lucrările de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare, precum și a infrastructurii de transport naval;</p> <p>Potrivit prevederilor art. 3 al aceleiași legi “pot fi expropriate bunurile imobile proprietate a persoanelor fizice sau persoanelor juridice, cu sau fără scop lucrativ, și a oricăror alte entități, precum și cele aflate în proprietatea privată a comunelor, orașelor, municipiilor și județelor, pe care se realizează lucrările de utilitate publică de interes național, județean și local.”</p> <p>Prin realizarea traseului propus, se vor putea crea conexiuni rutiere între tramele stradale ale municipiului Sibiu și ale U.A.T.- urilor învecinate, asigurându-se legături directe între noile dezvoltări (în special cele din partea de sud-vest a zonei studiate) și municipiul Sibiu. Se va asigura o fluidizare semnificativă a mobilității la nivelul municipiului Sibiu și a localităților din zona metropolitană.</p> <p>În ceea ce privește calitatea aerului în județul Sibiu, evaluarea situației existente s-a realizat utilizând date din Raportul anual privind starea mediului, elaborat de Agenția pentru Protecția Mediului Sibiu (2021). Raportul relevă faptul că în ultimii 5 ani nu au existat depășiri ale valorilor limită stabilite pentru protecția sănătății umane, pentru toți poluanții monitorizați în rețeaua automată de monitorizare a calității aerului. De asemenea, trebuie avute în vedere și evoluția pieței de mașini electrice și hibride, dar și reglementările privind emisiile de poluanți adoptate la nivel național și al Uniunii Europene (standard EURO6). Mașinile electrice vor fi o componentă importantă a traficului auto în viitor. Trecerea către emisii reduse de carbon va face ca emisiile totale datorate mașinilor electrice (producție și consum de electricitate) să fie reduse cu circa 70% până în 2050, față de nivelul actual. Referitor la poluarea fonică varianta ocolitoare va crea un disconfort, dar prin măsurile de reducere propuse efectele se vor diminua. Una dintre măsuri este de a se monta panouri fonoabsorbante în zonele de locuit și în zona de pădure.</p> <p>Studiul preliminar al calității apei de suprafață și subterane a fost realizat în baza datelor existente în Planul de management al Bazinului Hidrografic Olt, a monitorizării prin forajele hidro-geologice existente, efectuate de Administrația Bazinală de Apă Olt. Zona analizată se suprapune cu corpul de apă subterană ROOT05 Depresiunea Sibiu. Din analiza datelor prezentate în planul de management bazinal, corpul de apă subterană ROOT05 se află în stare chimică bună. Corpurilor de apă de suprafață vor fi supratraversate de drumul propus prin poduri/viaducte etc. Toate podurile, pasajele, podețele vor fi dimensionate corespunzător și vor respecta normativele de proiectare, standardele și legislația în vigoare. Prin respectarea măsurilor propuse prin plan, starea ecologică și chimică a corpurilor de apă de suprafață și subterane intersectate nu va fi afectată.</p>

24	19201/28.10.2022	Modificarea traseului, restrangerea drepturilor de proprietate, reducerea valorii imobilului, calitatea apei, a aerului, poluare fonică, degradarea pânzei freactice	<p>În conformitate cu art. 2 alin. (1) lit. a) din LEGEA nr. 255 din 14 decembrie 2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, sunt declarate de utilitate publică următoarele lucrări:</p> <p>a) lucrările de construcție, reabilitare și modernizare de drumuri și parcuri de interes național, județean și local, precum și toate lucrările de construcție, reabilitare și extindere a infrastructurii feroviare publice, lucrările necesare dezvoltării rețelei de transport cu metroul și de modernizare a rețelei existente, lucrările de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare, precum și a infrastructurii de transport naval;</p> <p>Potrivit prevederilor art. 3 al aceleiași legi “pot fi expropriate bunurile imobile proprietate a persoanelor fizice sau persoanelor juridice, cu sau fără scop lucrativ, și a oricăror alte entități, precum și cele aflate în proprietatea privată a comunelor, orașelor, municipiilor și județelor, pe care se realizează lucrările de utilitate publică de interes național, județean și local.”</p> <p>Prin realizarea traseului propus, se vor putea crea conexiuni rutiere între tramele stradale ale municipiului Sibiu și ale U.A.T.-urilor învecinate, asigurându-se legături directe între noile dezvoltări (în special cele din partea de sud-vest a zonei studiate) și municipiul Sibiu. Se va asigura o fluidizare semnificativă a mobilității la nivelul municipiului Sibiu și a localităților din zona metropolitană.</p> <p>În ceea ce privește calitatea aerului în județul Sibiu, evaluarea situației existente s-a realizat utilizând date din Raportul anual privind starea mediului, elaborat de Agenția pentru Protecția Mediului Sibiu (2021). Raportul relevă faptul că în ultimii 5 ani nu au existat depășiri ale valorilor limită stabilite pentru protecția sănătății umane, pentru toți poluanții monitorizați în rețeaua automată de monitorizare a calității aerului. De asemenea, trebuie avute în vedere și evoluția pieței de mașini electrice și hibride, dar și reglementările privind emisiile de poluanți adoptate la nivel național și al Uniunii Europene (standard EURO6). Mașinile electrice vor fi o componentă importantă a traficului auto în viitor. Trecerea către emisii reduse de carbon va face ca emisiile totale datorate mașinilor electrice (producție și consum de electricitate) să fie reduse cu circa 70% până în 2050, față de nivelul actual. Referitor la poluarea fonică varianta ocolitoare va crea un disconfort, dar prin măsurile de reducere propuse efectele se vor diminua. Una dintre măsuri este de a se monta panouri fonoabsorbante în zonele de locuit și în zona de pădure.</p> <p>Studiul preliminar al calității apei de suprafață și subterane a fost realizat în baza datelor existente în Planul de management al Bazinului Hidrografic Olt, a monitorizării prin forajele hidro-geologice existente, efectuate de Administrația Bazinală de Apă Olt. Zona analizată se suprapune cu corpul de apă subterană ROOT05 Depresiunea Sibiu. Din analiza datelor prezentate în planul de management bazinal, corpul de apă subterană ROOT05 se află în stare chimică bună. Corpurilor de apă de suprafață vor fi supratraversate de drumul propus prin poduri/viaducte etc. Toate podurile, pasajele, podețele vor fi dimensionate corespunzător și vor respecta normativele de proiectare, standardele și legislația în vigoare. Prin respectarea măsurilor propuse prin plan, starea ecologică și chimică a corpurilor de apă de suprafață și subterane intersectate nu va fi afectată.</p>
25	19261/28.10.2022	Sursa de alimentare cu apă - fântâna proprie; afectarea pânzei freactice; culoarele naturale pentru animale; poluarea aerului din traficul auto	<p>Oportunitatea investiției -necesitatea realizării unei variante ocolitoare a reieșit din sondajul pe care Banca Mondială l-a efectuat în anul 2019, în rândul cetățenilor din Județul Sibiu. Aceasta va asigura o decongestionare a traficului din municipiul Sibiu precum și din localitățile limitrofe acestuia, în special în zonele de intrare în municipiu. Beneficiile realizării variantei ocolitoare vizează printre altele:</p> <ul style="list-style-type: none"> - îmbunătățirea considerabilă a traficului, prin fluența circulației și reducerea timpilor de parcurs înspre/dinspre Municipiul Sibiu și localitățile din zona de sud a acestuia; - crearea premiselor unei dezvoltări economice și sociale în UAT-urile traversate de acest drum, care va avea descărcare pe fiecare drum județean; - preluarea și dirijarea traficului către obiective turistice cum ar fi: Stațiunea Montană Păltiniș, Mărginimea Sibiului și Stațiunea Balneoclimaterică Ocna Sibiului. <p>Prin soluțiile adoptate, Consiliul Județean Sibiu urmărește promovarea unui sistem de transport durabil și prietenos cu mediul înconjurător (montarea de panouri fonoabsorbante, crearea de culoare pentru trecerea animalelor, parcuri, racordări / descărcări la drumurile județene, spațiu pentru utilități, etc.), care va facilita transportul în condiții de siguranță, rapid și eficient, pentru persoane și mărfuri, cu un nivel de servicii la standarde europene. Conform celor prezentate, consideram că implementarea proiectului “Construire Varianta Ocolitoare Sibiu Sud” are un impact benefic asupra traficului rutier urmărind creșterea investițiilor în zona tranzitată și a nivelului de trai pentru cetățenii Județului Sibiu.</p> <p>Pentru PUZ a fost emis avizul de oportunitate, în baza avizelor emise de UAT-urile traversate de planul propus.</p> <p>Traseul planului propus nu traversează aria naturală protejată și nu ocupă suprafețe în fond forestier. De asemenea, traseul asigură structuri de traversare pentru deplasarea faunei sălbatice. Dimensionarea acestora va lua în considerare aspectele legate de funcționalitatea structurilor.</p> <p>Regimul hidrologic al drumului este 2b, conform STAS 1709/2-1990, pentru sectoare de drum situate în rambleu mai mic de 1 m, la nivelul terenului, în profil mixt sau debleu. Drumul în rambleu, este drumul a cărui parte carosabilă este mai înaltă decât nivelul elementelor de decor și a rigolei astfel încât lucrările nu vor afecta apele subterane. De asemenea, pentru evitarea sursei de apă subterane (Lunca Ștezii) și a zonei de protecție sanitară, proiectul propune realizarea unui viaduct cu lungimea totală de 323,0 m, la km 12+221.</p> <p>În ceea ce privește calitatea aerului în județul Sibiu, evaluarea situației existente s-a realizat utilizând date din Raportul anual privind starea mediului, elaborat de Agenția pentru Protecția Mediului Sibiu (2021). Raportul relevă faptul că în ultimii 5 ani nu au existat depășiri ale valorilor limită stabilite pentru protecția sănătății umane, pentru toți poluanții monitorizați în rețeaua automată de monitorizare a calității aerului. De asemenea, trebuie avute în vedere și evoluția pieței de mașini electrice și hibride, dar și reglementările privind emisiile de poluanți adoptate la nivel național și al Uniunii Europene (standard EURO6). Mașinile electrice vor fi o componentă importantă a traficului auto în viitor. Trecerea către emisii reduse de carbon va face ca emisiile totale datorate mașinilor electrice (producție și consum de electricitate) să fie reduse cu circa 70% până în 2050, față de nivelul actual.</p>

26	19217/28.10.2022	centura traverseaza terenul petentului în zona Cisnadioara; diferențe între valoarea despăgubirii și valoarea de piață a bunurilor imobile	exproprierea pe utilitate publică intra în sarcina Ministerului Transporturilor prin CNAIR, fiind necesară adoptarea unei hotărâri de guvern și se va realiza conform art. 5 alin. (1) din Legea nr. 255/2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, care prevede următoarele: “În vederea realizării lucrărilor prevăzute la art. 1 și 2, expropriatorul prevăzut la art. 2 alin. (2) are obligația de a aproba prin hotărâre a Guvernului sau, după caz, prin hotărâre a autorității administrației publice locale sau județene, respectiv a Consiliului General al Municipiului București, după caz, potrivit legii, indicatorii tehnico-economici ai lucrărilor de interes național, județean și local, pe baza documentației tehnico-economice aferente, amplasamentul lucrărilor, conform variantei finale a studiului de fezabilitate, respectiv a variantei finale a studiului de fezabilitate, după caz, sursa de finanțare, precum și declanșarea procedurii de expropriere a tuturor imobilelor care constituie coridorul de expropriere, a listei proprietarilor așa cum rezultă din evidențele Agenției Naționale de Cadastru și Publicitate Imobiliară sau ale unităților administrativ-teritoriale, sumele individuale aferente despăgubirilor estimate de către expropriator pe baza unui raport de evaluare întocmit având în vedere expertizele întocmite și actualizate de camerele notarilor publici și termenul în care acestea se virează într-un cont deschis pe numele expropriatorului la dispoziția proprietarilor de imobile. Amplasamentul lucrării se aduce la cunoștința publică prin afișarea la sediul consiliului local respectiv, prin afișare pe pagina proprie de internet a expropriatorului și va fi comunicat spre avizare și recepție Agenției Naționale de Cadastru și Publicitate Imobiliară. Amplasamentul va fi materializat prin bornarea tuturor punctelor de coordonate care îl definesc pe acesta. Autoritățile administrației publice locale vor include coordonatele coridorului de expropriere în planurile urbanistice generale ale localităților. Actualizarea planurilor urbanistice generale ale localităților și a regulamentelor locale de urbanism poate fi finanțată și de către expropriator”.
27	19206/28.10.2022	Modificarea traseului, restrângerea drepturilor de proprietate, reducerea valorii imobilului, calitatea apei, a aerului, poluare fonică, degradarea pânzei freatice	<p>În conformitate cu art. 2 alin. (1) lit. a) din LEGEA nr. 255 din 14 decembrie 2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, sunt declarate de utilitate publică următoarele lucrări:</p> <p>a) lucrările de construcție, reabilitare și modernizare de drumuri și parcări de interes național, județean și local, precum și toate lucrările de construcție, reabilitare și extindere a infrastructurii feroviare publice, lucrările necesare dezvoltării rețelei de transport cu metroul și de modernizare a rețelei existente, lucrările de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare, precum și a infrastructurii de transport naval;</p> <p>Potrivit prevederilor art. 3 al aceleiași legi “pot fi expropriate bunurile imobile proprietate a persoanelor fizice sau persoanelor juridice, cu sau fără scop lucrativ, și a oricăror alte entități, precum și cele aflate în proprietatea privată a comunelor, orașelor, municipiilor și județelor, pe care se realizează lucrările de utilitate publică de interes național, județean și local.”</p> <p>Prin realizarea traseului propus, se vor putea crea conexiuni rutiere între tramele stradale ale municipiului Sibiu și ale U.A.T.-urilor învecinate, asigurându-se legături directe între noile dezvoltări (în special cele din partea de sud-vest a zonei studiate) și municipiul Sibiu. Se va asigura o fluidizare semnificativă a mobilității la nivelul municipiului Sibiu și a localităților din zona metropolitană.</p> <p>În ceea ce privește calitatea aerului în județul Sibiu, evaluarea situației existente s-a realizat utilizând date din Raportul anual privind starea mediului, elaborat de Agenția pentru Protecția Mediului Sibiu (2021). Raportul relevă faptul că în ultimii 5 ani nu au existat depășiri ale valorilor limită stabilite pentru protecția sănătății umane, pentru toți poluanții monitorizați în rețeaua automată de monitorizare a calității aerului. De asemenea, trebuie avute în vedere și evoluția pieței de mașini electrice și hibride, dar și reglementările privind emisiile de poluanți adoptate la nivel național și al Uniunii Europene (standard EURO6). Mașinile electrice vor fi o componentă importantă a traficului auto în viitor. Trecerea către emisii reduse de carbon va face ca emisiile totale datorate mașinilor electrice (producție și consum de electricitate) să fie reduse cu circa 70% până în 2050, față de nivelul actual. Referitor la poluarea fonică varianta ocolitoare va crea un disconfort, dar prin măsurile de reducere propuse efectele se vor diminua. Una dintre măsuri este de a se monta panouri fonoabsorbante în zonele de locuit și în zona de pădure.</p> <p>Studiul preliminar al calității apei de suprafață și subterană a fost realizat în baza datelor existente în Planul de management al Bazinului Hidrografic Olt, a monitorizării prin forajele hidro-geologice existente, efectuate de Administrația Bazinală de Apă Olt. Zona analizată se suprapune cu corpul de apă subterană ROOT05 Depresiunea Sibiu. Din analiza datelor prezentate în planul de management bazinal, corpul de apă subterană ROOT05 se află în stare chimică bună. Corpurilor de apă de suprafață vor fi supratraversate de drumul propus prin poduri/viaducte etc. Toate podurile, pasajele, podețele vor fi dimensionate corespunzător și vor respecta normativele de proiectare, standardele și legislația în vigoare. Prin respectarea măsurilor propuse prin plan, starea ecologică și chimică a corpurilor de apă de suprafață și subterană intersectate nu va fi afectată.</p>

28	19198/28.10.2022	Modificarea traseului, restrangerea drepturilor de proprietate, reducerea valorii imobilului, calitatea apei, a aerului, poluare fonică, degradarea pânzei freatice	<p>În conformitate cu art. 2 alin. (1) lit. a) din LEGEA nr. 255 din 14 decembrie 2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, sunt declarate de utilitate publică următoarele lucrări:</p> <p>a) lucrările de construcție, reabilitare și modernizare de drumuri și parcuri de interes național, județean și local, precum și toate lucrările de construcție, reabilitare și extindere a infrastructurii feroviare publice, lucrările necesare dezvoltării rețelei de transport cu metroul și de modernizare a rețelei existente, lucrările de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare, precum și a infrastructurii de transport naval;</p> <p>Potrivit prevederilor art. 3 al aceleiași legi “pot fi expropriate bunurile imobile proprietate a persoanelor fizice sau persoanelor juridice, cu sau fără scop lucrativ, și a oricăror alte entități, precum și cele aflate în proprietatea privată a comunelor, orașelor, municipiilor și județelor, pe care se realizează lucrările de utilitate publică de interes național, județean și local.”</p> <p>Prin realizarea traseului propus, se vor putea crea conexiuni rutiere între tramele stradale ale municipiului Sibiu și ale U.A.T.- urilor învecinate, asigurându-se legături directe între noile dezvoltări (în special cele din partea de sud-vest a zonei studiate) și municipiul Sibiu. Se va asigura o fluidizare semnificativă a mobilității la nivelul municipiului Sibiu și a localităților din zona metropolitană.</p> <p>În ceea ce privește calitatea aerului în județul Sibiu, evaluarea situației existente s-a realizat utilizând date din Raportul anual privind starea mediului, elaborat de Agenția pentru Protecția Mediului Sibiu (2021). Raportul relevă faptul că în ultimii 5 ani nu au existat depășiri ale valorilor limită stabilite pentru protecția sănătății umane, pentru toți poluanții monitorizați în rețeaua automată de monitorizare a calității aerului. De asemenea, trebuie avute în vedere și evoluția pieței de mașini electrice și hibride, dar și reglementările privind emisiile de poluanți adoptate la nivel național și al Uniunii Europene (standard EURO6). Mașinile electrice vor fi o componentă importantă a traficului auto în viitor. Trecerea către emisii reduse de carbon va face ca emisiile totale datorate mașinilor electrice (producție și consum de electricitate) să fie reduse cu circa 70% până în 2050, față de nivelul actual. Referitor la poluarea fonică varianta ocolitoare va crea un disconfort, dar prin măsurile de reducere propuse efectele se vor diminua. Una dintre măsuri este de a se monta panouri fonoabsorbante în zonele de locuit și în zona de pădure.</p> <p>Studiul preliminar al calității apei de suprafață și subterane a fost realizat în baza datelor existente în Planul de management al Bazinului Hidrografic Olt, a monitorizării prin forajele hidro-geologice existente, efectuate de Administrația Bazinală de Apă Olt. Zona analizată se suprapune cu corpul de apă subterană ROOT05 Depresiunea Sibiu. Din analiza datelor prezentate în planul de management bazinal, corpul de apă subterană ROOT05 se află în stare chimică bună. Corpurilor de apă de suprafață vor fi supratraversate de drumul propus prin poduri/viaducte etc. Toate podurile, pasajele, podețele vor fi dimensionate corespunzător și vor respecta normativele de proiectare, standardele și legislația în vigoare. Prin respectarea măsurilor propuse prin plan, starea ecologică și chimică a corpurilor de apă de suprafață și subterane intersectate nu va fi afectată.</p>
29	19207/28.10.2022	Modificarea traseului, restrangerea drepturilor de proprietate, reducerea valorii imobilului, calitatea apei, a aerului, poluare fonică, degradarea pânzei freatice	<p>În conformitate cu art. 2 alin. (1) lit. a) din LEGEA nr. 255 din 14 decembrie 2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, sunt declarate de utilitate publică următoarele lucrări:</p> <p>a) lucrările de construcție, reabilitare și modernizare de drumuri și parcuri de interes național, județean și local, precum și toate lucrările de construcție, reabilitare și extindere a infrastructurii feroviare publice, lucrările necesare dezvoltării rețelei de transport cu metroul și de modernizare a rețelei existente, lucrările de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare, precum și a infrastructurii de transport naval;</p> <p>Potrivit prevederilor art. 3 al aceleiași legi “pot fi expropriate bunurile imobile proprietate a persoanelor fizice sau persoanelor juridice, cu sau fără scop lucrativ, și a oricăror alte entități, precum și cele aflate în proprietatea privată a comunelor, orașelor, municipiilor și județelor, pe care se realizează lucrările de utilitate publică de interes național, județean și local.”</p> <p>Prin realizarea traseului propus, se vor putea crea conexiuni rutiere între tramele stradale ale municipiului Sibiu și ale U.A.T.- urilor învecinate, asigurându-se legături directe între noile dezvoltări (în special cele din partea de sud-vest a zonei studiate) și municipiul Sibiu. Se va asigura o fluidizare semnificativă a mobilității la nivelul municipiului Sibiu și a localităților din zona metropolitană.</p> <p>În ceea ce privește calitatea aerului în județul Sibiu, evaluarea situației existente s-a realizat utilizând date din Raportul anual privind starea mediului, elaborat de Agenția pentru Protecția Mediului Sibiu (2021). Raportul relevă faptul că în ultimii 5 ani nu au existat depășiri ale valorilor limită stabilite pentru protecția sănătății umane, pentru toți poluanții monitorizați în rețeaua automată de monitorizare a calității aerului. De asemenea, trebuie avute în vedere și evoluția pieței de mașini electrice și hibride, dar și reglementările privind emisiile de poluanți adoptate la nivel național și al Uniunii Europene (standard EURO6). Mașinile electrice vor fi o componentă importantă a traficului auto în viitor. Trecerea către emisii reduse de carbon va face ca emisiile totale datorate mașinilor electrice (producție și consum de electricitate) să fie reduse cu circa 70% până în 2050, față de nivelul actual. Referitor la poluarea fonică varianta ocolitoare va crea un disconfort, dar prin măsurile de reducere propuse efectele se vor diminua. Una dintre măsuri este de a se monta panouri fonoabsorbante în zonele de locuit și în zona de pădure.</p> <p>Studiul preliminar al calității apei de suprafață și subterane a fost realizat în baza datelor existente în Planul de management al Bazinului Hidrografic Olt, a monitorizării prin forajele hidro-geologice existente, efectuate de Administrația Bazinală de Apă Olt. Zona analizată se suprapune cu corpul de apă subterană ROOT05 Depresiunea Sibiu. Din analiza datelor prezentate în planul de management bazinal, corpul de apă subterană ROOT05 se află în stare chimică bună. Corpurilor de apă de suprafață vor fi supratraversate de drumul propus prin poduri/viaducte etc. Toate podurile, pasajele, podețele vor fi dimensionate corespunzător și vor respecta normativele de proiectare, standardele și legislația în vigoare. Prin respectarea măsurilor propuse prin plan, starea ecologică și chimică a corpurilor de apă de suprafață și subterane intersectate nu va fi afectată.</p>

30	19273/28.10.2022	Sursa de alimentare cu apă - fântâna proprie; afectarea pânzei freactice; culoarele naturale pentru animale; poluarea aerului din traficul auto	<p>necesitatea realizării unei variante ocolitoare a reieșit din sondajul pe care Banca Mondială l-a efectuat în anul 2019, în rândul cetățenilor din Județul Sibiu. Aceasta va asigura o decongestionare a traficului din municipiul Sibiu precum și din localitățile limitrofe acestuia, în special în zonele de intrare în municipiu. Beneficiile realizării variantei ocolitoare vizează printre altele:</p> <ul style="list-style-type: none"> - îmbunătățirea considerabilă a traficului, prin fluenta circulației și reducerea timpilor de parcurs înspre/dinspre Municipiul Sibiu și localitățile din zona de sud a acestuia; - crearea premiselor unei dezvoltări economice și sociale în UAT-urile traversate de acest drum, care va avea descărcare pe fiecare drum județean; - preluarea și dirijarea traficului către obiective turistice cum ar fi: Stațiunea Montană Păltiniș, Mărginimea Sibiului și Stațiunea Balneoclimaterică Ocna Sibiului. <p>Prin soluțiile adoptate, Consiliul Județean Sibiu urmărește promovarea unui sistem de transport durabil și prietenos cu mediul înconjurător (montarea de panouri fonoabsorbante, crearea de culoare pentru trecerea animalelor, parcuri, racordări / descărcări la drumurile județene, spațiu pentru utilități, etc.), care va facilita transportul în condiții de siguranță, rapid și eficient, pentru persoane și mărfuri, cu un nivel de servicii la standarde europene. Conform celor prezentate, consideram că implementarea proiectului "Construire Varianta Ocolitoare Sibiu Sud" are un impact benefic asupra traficului rutier urmărind creșterea investițiilor în zona tranzitată și a nivelului de trai pentru cetățenii Județului Sibiu. Pentru PUZ a fost emis avizul de oportunitate, în baza avizelor emise de UAT-urile traversate de planul propus.</p> <p>Traseul planului propus nu traversează aria naturală protejată și nu ocupă suprafețe în fond forestier. De asemenea, traseul asigură structuri de traversare pentru deplasarea faunei sălbatice. Dimensionarea acestora va lua în considerare aspectele legate de funcționalitatea structurilor.</p> <p>Regimul hidrologic al drumului este 2b, conform STAS 1709/2-1990, pentru sectoare de drum situate în rambleu mai mic de 1 m, la nivelul terenului, în profil mixt sau debleu. Drumul în rambleu, este drumul a cărui parte carosabilă este mai înaltă decât nivelul elementelor de decor și a rigolei astfel încât lucrările nu vor afecta apele subterane. De asemenea, pentru evitarea sursei de apă subterane (Lunca Ștezii) și a zonei de protecție sanitară, proiectul propune realizarea unui viaduct cu lungimea totală de 323,0 m, la km 12+221.</p> <p>În ceea ce privește calitatea aerului în județul Sibiu, evaluarea situației existente s-a realizat utilizând date din Raportul anual privind starea mediului, elaborat de Agenția pentru Protecția Mediului Sibiu (2021). Raportul relevă faptul că în ultimii 5 ani nu au existat depășiri ale valorilor limită stabilite pentru protecția sănătății umane, pentru toți poluanții monitorizați în rețeaua automată de monitorizare a calității aerului. De asemenea, trebuie avute în vedere și evoluția pieței de mașini electrice și hibride, dar și reglementările privind emisiile de poluanți adoptate la nivel național și al Uniunii Europene (standard EURO6). Mașinile electrice vor fi o componentă importantă a traficului auto în viitor. Trecerea către emisii reduse de carbon va face ca emisiile totale datorate mașinilor electrice (producție și consum de electricitate) să fie reduse cu circa 70% până în 2050, față de nivelul actual.</p>
31	19208/28.10.2022	Modificarea traseului, restrângerea drepturilor de proprietate, reducerea valorii imobilului, calitatea apei, a aerului, poluare fonică, degradarea pânzei freactice	<p>În conformitate cu art. 2 alin. (1) lit. a) din LEGEA nr. 255 din 14 decembrie 2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, sunt declarate de utilitate publică următoarele lucrări:</p> <p>a) lucrările de construcție, reabilitare și modernizare de drumuri și parcuri de interes național, județean și local, precum și toate lucrările de construcție, reabilitare și extindere a infrastructurii feroviare publice, lucrările necesare dezvoltării rețelei de transport cu metroul și de modernizare a rețelei existente, lucrările de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare, precum și a infrastructurii de transport naval;</p> <p>Potrivit prevederilor art. 3 al aceleiași legi "pot fi expropriate bunurile imobile proprietate a persoanelor fizice sau persoanelor juridice, cu sau fără scop lucrativ, și a oricăror alte entități, precum și cele aflate în proprietatea privată a comunelor, orașelor, municipiilor și județelor, pe care se realizează lucrările de utilitate publică de interes național, județean și local."</p> <p>Prin realizarea traseului propus, se vor putea crea conexiuni rutiere între tramele stradale ale municipiului Sibiu și ale U.A.T.-urilor învecinate, asigurându-se legături directe între noile dezvoltări (în special cele din partea de sud-vest a zonei studiate) și municipiul Sibiu. Se va asigura o fluidizare semnificativă a mobilității la nivelul municipiului Sibiu și a localităților din zona metropolitană.</p> <p>În ceea ce privește calitatea aerului în județul Sibiu, evaluarea situației existente s-a realizat utilizând date din Raportul anual privind starea mediului, elaborat de Agenția pentru Protecția Mediului Sibiu (2021). Raportul relevă faptul că în ultimii 5 ani nu au existat depășiri ale valorilor limită stabilite pentru protecția sănătății umane, pentru toți poluanții monitorizați în rețeaua automată de monitorizare a calității aerului. De asemenea, trebuie avute în vedere și evoluția pieței de mașini electrice și hibride, dar și reglementările privind emisiile de poluanți adoptate la nivel național și al Uniunii Europene (standard EURO6). Mașinile electrice vor fi o componentă importantă a traficului auto în viitor. Trecerea către emisii reduse de carbon va face ca emisiile totale datorate mașinilor electrice (producție și consum de electricitate) să fie reduse cu circa 70% până în 2050, față de nivelul actual. Referitor la poluarea fonică varianta ocolitoare va crea un disconfort, dar prin măsurile de reducere propuse efectele se vor diminua. Una dintre măsuri este de a se monta panouri fonoabsorbante în zonele de locuit și în zona de pădure.</p> <p>Studiul preliminar al calității apei de suprafață și subterane a fost realizat în baza datelor existente în Planul de management al Bazinului Hidrografic Olt, a monitorizării prin forajele hidro-geologice existente, efectuate de Administrația Bazinală de Apă Olt. Zona analizată se suprapune cu corpul de apă subterană ROOT05 Depresiunea Sibiu. Din analiza datelor prezentate în planul de management bazinal, corpul de apă subterană ROOT05 se află în stare chimică bună. Corpurilor de apă de suprafață vor fi supratraversate de drumul propus prin poduri/viaducte etc. Toate podurile, pasajele, podețele vor fi dimensionate corespunzător și vor respecta normativele de proiectare, standardele și legislația în vigoare. Prin respectarea măsurilor propuse prin plan, starea ecologică și chimică a corpurilor de apă de suprafață și subterane intersectate nu va fi afectată.</p>

32	19219/28.10.2022	Modificarea traseului, restrangerea drepturilor de proprietate, reducerea valorii imobilului, calitatea apei, a aerului, poluare fonică, degradarea pânzei freatice	<p>În conformitate cu art. 2 alin. (1) lit. a) din LEGEA nr. 255 din 14 decembrie 2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, sunt declarate de utilitate publică următoarele lucrări:</p> <p>a) lucrările de construcție, reabilitare și modernizare de drumuri și parcuri de interes național, județean și local, precum și toate lucrările de construcție, reabilitare și extindere a infrastructurii feroviare publice, lucrările necesare dezvoltării rețelei de transport cu metroul și de modernizare a rețelei existente, lucrările de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare, precum și a infrastructurii de transport naval;</p> <p>Potrivit prevederilor art. 3 al aceleiași legi “pot fi expropriate bunurile imobile proprietate a persoanelor fizice sau persoanelor juridice, cu sau fără scop lucrativ, și a oricăror alte entități, precum și cele aflate în proprietatea privată a comunelor, orașelor, municipiilor și județelor, pe care se realizează lucrările de utilitate publică de interes național, județean și local.”</p> <p>Prin realizarea traseului propus, se vor putea crea conexiuni rutiere între tramele stradale ale municipiului Sibiu și ale U.A.T.- urilor învecinate, asigurându-se legături directe între noile dezvoltări (în special cele din partea de sud-vest a zonei studiate) și municipiul Sibiu. Se va asigura o fluidizare semnificativă a mobilității la nivelul municipiului Sibiu și a localităților din zona metropolitană.</p> <p>În ceea ce privește calitatea aerului în județul Sibiu, evaluarea situației existente s-a realizat utilizând date din Raportul anual privind starea mediului, elaborat de Agenția pentru Protecția Mediului Sibiu (2021). Raportul relevă faptul că în ultimii 5 ani nu au existat depășiri ale valorilor limită stabilite pentru protecția sănătății umane, pentru toți poluanții monitorizați în rețeaua automată de monitorizare a calității aerului. De asemenea, trebuie avute în vedere și evoluția pieței de mașini electrice și hibride, dar și reglementările privind emisiile de poluanți adoptate la nivel național și al Uniunii Europene (standard EURO6). Mașinile electrice vor fi o componentă importantă a traficului auto în viitor. Trecerea către emisii reduse de carbon va face ca emisiile totale datorate mașinilor electrice (producție și consum de electricitate) să fie reduse cu circa 70% până în 2050, față de nivelul actual. Referitor la poluarea fonică varianta ocolitoare va crea un disconfort, dar prin măsurile de reducere propuse efectele se vor diminua. Una dintre măsuri este de a se monta panouri fonoabsorbante în zonele de locuit și în zona de pădure.</p> <p>Studiul preliminar al calității apei de suprafață și subterane a fost realizat în baza datelor existente în Planul de management al Bazinului Hidrografic Olt, a monitorizării prin forajele hidro-geologice existente, efectuate de Administrația Bazinală de Apă Olt. Zona analizată se suprapune cu corpul de apă subterană ROOT05 Depresiunea Sibiu. Din analiza datelor prezentate în planul de management bazinal, corpul de apă subterană ROOT05 se află în stare chimică bună. Corpurilor de apă de suprafață vor fi supratraversate de drumul propus prin poduri/viaducte etc. Toate podurile, pasajele, podețele vor fi dimensionate corespunzător și vor respecta normativele de proiectare, standardele și legislația în vigoare. Prin respectarea măsurilor propuse prin plan, starea ecologică și chimică a corpurilor de apă de suprafață și subterane intersectate nu va fi afectată.</p>
33	19250/28.10.2022	Modificarea traseului, restrangerea drepturilor de proprietate, reducerea valorii imobilului, calitatea apei, a aerului, poluare fonică, degradarea pânzei freatice	<p>În conformitate cu art. 2 alin. (1) lit. a) din LEGEA nr. 255 din 14 decembrie 2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, sunt declarate de utilitate publică următoarele lucrări:</p> <p>a) lucrările de construcție, reabilitare și modernizare de drumuri și parcuri de interes național, județean și local, precum și toate lucrările de construcție, reabilitare și extindere a infrastructurii feroviare publice, lucrările necesare dezvoltării rețelei de transport cu metroul și de modernizare a rețelei existente, lucrările de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare, precum și a infrastructurii de transport naval;</p> <p>Potrivit prevederilor art. 3 al aceleiași legi “pot fi expropriate bunurile imobile proprietate a persoanelor fizice sau persoanelor juridice, cu sau fără scop lucrativ, și a oricăror alte entități, precum și cele aflate în proprietatea privată a comunelor, orașelor, municipiilor și județelor, pe care se realizează lucrările de utilitate publică de interes național, județean și local.”</p> <p>Prin realizarea traseului propus, se vor putea crea conexiuni rutiere între tramele stradale ale municipiului Sibiu și ale U.A.T.- urilor învecinate, asigurându-se legături directe între noile dezvoltări (în special cele din partea de sud-vest a zonei studiate) și municipiul Sibiu. Se va asigura o fluidizare semnificativă a mobilității la nivelul municipiului Sibiu și a localităților din zona metropolitană.</p> <p>În ceea ce privește calitatea aerului în județul Sibiu, evaluarea situației existente s-a realizat utilizând date din Raportul anual privind starea mediului, elaborat de Agenția pentru Protecția Mediului Sibiu (2021). Raportul relevă faptul că în ultimii 5 ani nu au existat depășiri ale valorilor limită stabilite pentru protecția sănătății umane, pentru toți poluanții monitorizați în rețeaua automată de monitorizare a calității aerului. De asemenea, trebuie avute în vedere și evoluția pieței de mașini electrice și hibride, dar și reglementările privind emisiile de poluanți adoptate la nivel național și al Uniunii Europene (standard EURO6). Mașinile electrice vor fi o componentă importantă a traficului auto în viitor. Trecerea către emisii reduse de carbon va face ca emisiile totale datorate mașinilor electrice (producție și consum de electricitate) să fie reduse cu circa 70% până în 2050, față de nivelul actual. Referitor la poluarea fonică varianta ocolitoare va crea un disconfort, dar prin măsurile de reducere propuse efectele se vor diminua. Una dintre măsuri este de a se monta panouri fonoabsorbante în zonele de locuit și în zona de pădure.</p> <p>Studiul preliminar al calității apei de suprafață și subterane a fost realizat în baza datelor existente în Planul de management al Bazinului Hidrografic Olt, a monitorizării prin forajele hidro-geologice existente, efectuate de Administrația Bazinală de Apă Olt. Zona analizată se suprapune cu corpul de apă subterană ROOT05 Depresiunea Sibiu. Din analiza datelor prezentate în planul de management bazinal, corpul de apă subterană ROOT05 se află în stare chimică bună. Corpurilor de apă de suprafață vor fi supratraversate de drumul propus prin poduri/viaducte etc. Toate podurile, pasajele, podețele vor fi dimensionate corespunzător și vor respecta normativele de proiectare, standardele și legislația în vigoare. Prin respectarea măsurilor propuse prin plan, starea ecologică și chimică a corpurilor de apă de suprafață și subterane intersectate nu va fi afectată.</p>

34	19216/28.10.2022	Modificarea traseului, restrangerea drepturilor de proprietate, reducerea valorii imobilului, calitatea apei, a aerului, poluare fonică, degradarea pânzei freatice	<p>În conformitate cu art. 2 alin. (1) lit. a) din LEGEA nr. 255 din 14 decembrie 2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, sunt declarate de utilitate publică următoarele lucrări:</p> <p>a) lucrările de construcție, reabilitare și modernizare de drumuri și parcuri de interes național, județean și local, precum și toate lucrările de construcție, reabilitare și extindere a infrastructurii feroviare publice, lucrările necesare dezvoltării rețelei de transport cu metroul și de modernizare a rețelei existente, lucrările de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare, precum și a infrastructurii de transport naval;</p> <p>Potrivit prevederilor art. 3 al aceleiași legi “pot fi expropriate bunurile imobile proprietate a persoanelor fizice sau persoanelor juridice, cu sau fără scop lucrativ, și a oricăror alte entități, precum și cele aflate în proprietatea privată a comunelor, orașelor, municipiilor și județelor, pe care se realizează lucrările de utilitate publică de interes național, județean și local.”</p> <p>Prin realizarea traseului propus, se vor putea crea conexiuni rutiere între tramele stradale ale municipiului Sibiu și ale U.A.T.-urilor învecinate, asigurându-se legături directe între noile dezvoltări (în special cele din partea de sud-vest a zonei studiate) și municipiul Sibiu. Se va asigura o fluidizare semnificativă a mobilității la nivelul municipiului Sibiu și a localităților din zona metropolitană.</p> <p>În ceea ce privește calitatea aerului în județul Sibiu, evaluarea situației existente s-a realizat utilizând date din Raportul anual privind starea mediului, elaborat de Agenția pentru Protecția Mediului Sibiu (2021). Raportul relevă faptul că în ultimii 5 ani nu au existat depășiri ale valorilor limită stabilite pentru protecția sănătății umane, pentru toți poluanții monitorizați în rețeaua automată de monitorizare a calității aerului. De asemenea, trebuie avute în vedere și evoluția pieței de mașini electrice și hibride, dar și reglementările privind emisiile de poluanți adoptate la nivel național și al Uniunii Europene (standard EURO6). Mașinile electrice vor fi o componentă importantă a traficului auto în viitor. Trecerea către emisii reduse de carbon va face ca emisiile totale datorate mașinilor electrice (producție și consum de electricitate) să fie reduse cu circa 70% până în 2050, față de nivelul actual. Referitor la poluarea fonică varianta ocolitoare va crea un disconfort, dar prin măsurile de reducere propuse efectele se vor diminua. Una dintre măsuri este de a se monta panouri fonoabsorbante în zonele de locuit și în zona de pădure.</p> <p>Studiul preliminar al calității apei de suprafață și subterane a fost realizat în baza datelor existente în Planul de management al Bazinului Hidrografic Olt, a monitorizării prin forajele hidro-geologice existente, efectuate de Administrația Bazinală de Apă Olt. Zona analizată se suprapune cu corpul de apă subterană ROOT05 Depresiunea Sibiu. Din analiza datelor prezentate în planul de management bazinal, corpul de apă subterană ROOT05 se află în stare chimică bună. Corpurilor de apă de suprafață vor fi supratraversate de drumul propus prin poduri/viaducte etc. Toate podurile, pasajele, podețele vor fi dimensionate corespunzător și vor respecta normativele de proiectare, standardele și legislația în vigoare. Prin respectarea măsurilor propuse prin plan, starea ecologică și chimică a corpurilor de apă de suprafață și subterane intersectate nu va fi afectată.</p>
35	19253/28.10.2022	Poluarea aerului, poluarea fonică, afectarea florei și faunei din Pădurea Dumbrava; Modificarea traseului prin subtraversarea Pădurii Dumbrava	<p>În ceea ce privește calitatea aerului în județul Sibiu, evaluarea situației existente s-a realizat utilizând date din Raportul anual privind starea mediului, elaborat de Agenția pentru Protecția Mediului Sibiu (2021). Raportul relevă faptul că în ultimii 5 ani nu au existat depășiri ale valorilor limită stabilite pentru protecția sănătății umane, pentru toți poluanții monitorizați în rețeaua automată de monitorizare a calității aerului. De asemenea, trebuie avute în vedere și evoluția pieței de mașini electrice și hibride, dar și reglementările privind emisiile de poluanți adoptate la nivel național și al Uniunii Europene (standard EURO6). Mașinile electrice vor fi o componentă importantă a traficului auto în viitor. Trecerea către emisii reduse de carbon va face ca emisiile totale datorate mașinilor electrice (producție și consum de electricitate) să fie reduse cu circa 70% până în 2050, față de nivelul actual. Referitor la poluarea fonică varianta ocolitoare va crea un disconfort, dar prin măsurile de reducere propuse efectele se vor diminua. Una dintre măsuri este de a se monta panouri fonoabsorbante în zonele de locuit și în zona de pădure.</p> <p>În <i>Studiul de fezabilitate</i> a fost elaborată o analiza multicriterială referitoare la variantele de traseu. Criteriile generale de evaluare comparativă a variantelor sunt următoarele: a) Costurile financiare ale investiției, care include subcriteriile cost de execuție (75%) și costurile de întreținere și operare pe durata de viață (25%) b) Rentabilitatea socio-economică a investiției c) Complexitatea construcției, care include subcriteriile evaluarea riscurilor tehnice (75%) și durata de execuție (25%) d) Impactul asupra mediului e) Performanța traficului atras. Urmare acestei analize, alternativa optimă este varianta propusă spre dezvoltare.</p>
36	19364/31.10.2022	1. construirea centurii ca un drum cu 2 benzi (câte una pe sens); 2. axul centurii să fie identic cu axul drumului existent în zona cortului Versailles și Ferma Seviș	<p>1. În ceea ce privește lățimea drumului, tema de proiectare a fost pentru drum cu 4 benzi de circulație, câte 2 pe sens. Necesitatea realizării unei variante ocolitoare a reieșit din sondajul pe care Banca Mondială l-a efectuat în anul 2019, în rândul cetățenilor din Județul Sibiu. Aceasta va asigura o decongestionare a traficului din municipiul Sibiu precum și din localitățile limitrofe acestuia, în special în zonele de intrare în municipiu. Beneficiile realizării variantei ocolitoare vizează printre altele:</p> <ul style="list-style-type: none"> - îmbunătățirea considerabilă a traficului, prin fluența circulației și reducerea timpilor de parcurs înspre/dinspre Municipiul Sibiu și localitățile din zona de sud a acestuia; - crearea premiselor unei dezvoltări economice și sociale în UAT-urile traversate de acest drum, care va avea descărcare pe fiecare drum județean; - preluarea și dirijarea traficului către obiective turistice cum ar fi: Stațiunea Montană Păltiniș, Mărginimea Sibiului și Stațiunea Balneoclimaterică Ocna Sibiului. <p>Prin soluțiile adoptate, Consiliul Județean Sibiu urmărește promovarea unui sistem de transport durabil și prietenos cu mediul înconjurător (montarea de panouri fonoabsorbante, crearea de culoare pentru trecerea animalelor, parcuri, racordări / descărcări la drumurile județene, spațiu pentru utilități, etc.), care va facilita transportul în condiții de siguranță, rapid și eficient, pentru persoane și mărfuri, cu un nivel de servicii la standarde europene. Conform celor prezentate, consideram că implementarea proiectului “Construire Varianta Ocolitoare Sibiu Sud” are un impact benefic asupra traficului rutier urmărind creșterea investițiilor în zona tranzitată și a nivelului de trai pentru cetățenii Județului Sibiu.</p> <p>2. Un drum de mare viteză trebuie să respecte niște elemente geometrice minime (raze în curbe, raze verticale, pante longitudinale și transversale, etc.). Suprapunerea cu axul drumului existent în zona cortului Versailles și Ferma Seviș nu este posibilă, deoarece acest drum nu are caracteristicile necesare. Totodată, dacă am fi inclus acest drum existent în ampriza VOSS, ar fi trebuit să proiectăm un alt drum colector pe lângă VOSS care să asigure accesul la toate parcelele din dreapta traseului.</p>

37	19358/31.10.2022	Modificarea traseului, restrangerea drepturilor de proprietate, reducerea valorii imobilului, calitatea apei, a aerului, poluare fonică, degradarea pânzei freactice	<p>În conformitate cu art. 2 alin. (1) lit. a) din LEGEA nr. 255 din 14 decembrie 2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, sunt declarate de utilitate publică următoarele lucrări:</p> <p>a) lucrările de construcție, reabilitare și modernizare de drumuri și parcuri de interes național, județean și local, precum și toate lucrările de construcție, reabilitare și extindere a infrastructurii feroviare publice, lucrările necesare dezvoltării rețelei de transport cu metroul și de modernizare a rețelei existente, lucrările de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare, precum și a infrastructurii de transport naval;</p> <p>Potrivit prevederilor art. 3 al aceleiași legi “pot fi expropriate bunurile imobile proprietate a persoanelor fizice sau persoanelor juridice, cu sau fără scop lucrativ, și a oricăror alte entități, precum și cele aflate în proprietatea privată a comunelor, orașelor, municipiilor și județelor, pe care se realizează lucrările de utilitate publică de interes național, județean și local.”</p> <p>Prin realizarea traseului propus, se vor putea crea conexiuni rutiere între tramele stradale ale municipiului Sibiu și ale U.A.T.- urilor învecinate, asigurându-se legături directe între noile dezvoltări (în special cele din partea de sud-vest a zonei studiate) și municipiul Sibiu. Se va asigura o fluidizare semnificativă a mobilității la nivelul municipiului Sibiu și a localităților din zona metropolitană.</p> <p>În ceea ce privește calitatea aerului în județul Sibiu, evaluarea situației existente s-a realizat utilizând date din Raportul anual privind starea mediului, elaborat de Agenția pentru Protecția Mediului Sibiu (2021). Raportul relevă faptul că în ultimii 5 ani nu au existat depășiri ale valorilor limită stabilite pentru protecția sănătății umane, pentru toți poluanții monitorizați în rețeaua automată de monitorizare a calității aerului. De asemenea, trebuie avute în vedere și evoluția pieței de mașini electrice și hibride, dar și reglementările privind emisiile de poluanți adoptate la nivel național și al Uniunii Europene (standard EURO6). Mașinile electrice vor fi o componentă importantă a traficului auto în viitor. Trecerea către emisii reduse de carbon va face ca emisiile totale datorate mașinilor electrice (producție și consum de electricitate) să fie reduse cu circa 70% până în 2050, față de nivelul actual. Referitor la poluarea fonică varianta ocolitoare va crea un disconfort, dar prin măsurile de reducere propuse efectele se vor diminua. Una dintre măsuri este de a se monta panouri fonoabsorbante în zonele de locuit și în zona de pădure.</p> <p>Studiul preliminar al calității apei de suprafață și subterane a fost realizat în baza datelor existente în Planul de management al Bazinului Hidrografic Olt, a monitorizării prin forajele hidro-geologice existente, efectuate de Administrația Bazinală de Apă Olt. Zona analizată se suprapune cu corpul de apă subterană ROOT05 Depresiunea Sibiu. Din analiza datelor prezentate în planul de management bazinal, corpul de apă subterană ROOT05 se află în stare chimică bună. Corpurilor de apă de suprafață vor fi supratraversate de drumul propus prin poduri/viaducte etc. Toate podurile, pasajele, podețele vor fi dimensionate corespunzător și vor respecta normativele de proiectare, standardele și legislația în vigoare. Prin respectarea măsurilor propuse prin plan, starea ecologică și chimică a corpurilor de apă de suprafață și subterane intersectate nu va fi afectată.</p>
38	19363/31.10.2022	nu creeaza conditii de locuire adecvata, nu exista studiu de fundamentare a PUZ si nici SF pt traseul propus spre avizare, au fost incalcate disp atrt. 37 di Metodologia de informare si consultare a publicului, propunerea actuala a PUZ nu are la baza analiza situatiei existente, memoriul face abstractie de ocuparea terenurilor, princilalele functiuni ce ocupa zona studiata, gradul de ocupare a zonei cu fond construit, nu au fost informati proprietarii de terenuri in prealabil, nu s-au avut in vedere optiunile populatiei neavand loc consultari prealabile ale populatiei	<p>Studiile de fundamentare care au stat la baza PUG-ului VOSS sunt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Plan de mobilitate urbană durabilă al municipiului Sibiu și al zonei metropolitane 2021-2030, - Planurile Urbanistice Generale ale localităților afectate de traseul VOSS, - Studiu de fezabilitate (SPF) – “Varianta Ocolitoare Sibiu Sud” Studiu de fezabilitate (SF) – “Varianta Ocolitoare Sibiu Sud” - Studiu topografic al zonei, - Studiu geotehnic al amplasamentului, - Studiu de trafic / circulație, - Studiu privind infrastructura edilitară și de transport, existente în zonă, - Raport de diagnostic arheologic preliminar <p>Nici una dintre autoritățile locale și nici consiliul Județean Sibiu nu au avizat / autorizat Planul Urbanistic Zonal - care face obiectul sesizării - înainte de informarea și consultarea publicului cu privire la propunerile de PUZ, iar informarea și consultarea populației cu privire la actualul traseu al VOSS, propus prin PUZ, s-au făcut în conformitate cu prevederile legale în vigoare.</p> <p>Este absolut normal ca pe parcursul procedurilor premergătoare avizării/aprobării documentației PUZ de către autoritățile locale și CJ Sibiu, înainte de declașarea procedurilor de dezbatere publică, să se solicite avizele / acordurile / punctele de vedere ale instituțiilor / entităților cu atribuții tehnice cu referire la implicațiile pe care această investiție (VOSS) le are asupra instalațiilor și dotărilor cu caracter public. Regimurile economic, tehnic și juridic al zonei studiate fac parte din cadrul conținut stabilit pentru întocmirea certificatelor de urbanism; documentațiile pentru planurile urbanistice zonale se realizează în baza unui cadru conținut total diferit, stabilit prin reglementări specifice care au fost respectate în cazul documentației elaborate pentru acest PUZ care reglementează din punct de vedere urbanistic Varianta de Ocolire Sibiu Sud. Traseul VOSS a fost stabilit cu evitarea zonelor construite, așa cum sunt ele evidențiate în documentațiile de urbanism aprobate până la momentul elaborării acestui PUZ, în baza informațiilor puse la dispoziție de către conducerea UAT-urilor a căror teritorii sunt traversate de către VOSS. Aceste informații (limitele intravilanelor localităților stabilite prin PUG-urile aprobate și limitele PUZ-urilor aprobate după intrarea în vigoare a PUG-urilor) au fost preluate de către elaboratorii Studiului de Fezabilitate pentru VOSS și au fost introduse în PUZ-ul aferent VOSS, zonele construite deja sau rezervate pentru construire în baza PUZ-urilor deja aprobate, traseul VOSS propus fiind în afara tuturor acestor teritorii.</p> <p>În plus, pe parcursul elaborării Studiului de Fezabilitate, au fost purtate discuții detaliate cu reprezentanții legali ai UAT-urilor cu referire la fiecare zonă traversată de traseul propus pentru VOSS, scopul principal fiind tocmai evitarea zonelor locuite, așa cum sunt ele în stabilite în evidențele cadastrale și urbanistice ale UAT-urilor.</p> <p>În ceea ce privește ocuparea terenurilor și gradul de ocupare la zonei cu fond construit, prin studiul topografic au fost stabilite: tipurile de proprietate asupra terenurilor, categoria de folosință a acestora și ocuparea lor cu fond construit, conform evidențelor cadastrale existente în baza de date a OCPI Sibiu. În ceea ce privește consultarea populației, Societatea Beta Cops SRL a transmis către fiecare primărie listele cu imobilele proprietate publică sau privată, afectate de amplasamentul lucrării.</p> <p>Așa cum am precizat și în răspunsurile anterioare, la baza elaborării PUZ-ului VOSS au stat documentele urbanistice anterioare elaborării PUZ-ului VOSS - PUG-urile UAT-urilor și PUZ-uri legal întocmite și aprobate precum și Plan de mobilitate urbană durabilă al municipiului Sibiu și al zonei metropolitane 2021-2030 - care reprezintă în fapt opțiunile de substanță ale populației din comunitățile care formează Zona Metropolitană ce va fi deservită de Varianta Ocolitoare Sibiu Sud.</p> <p>La acestea se adaugă discuțiile și consultările cu reprezentanții legali ai UAT-urilor traversate de VOSS și cu factorii de decizie din cadrul instituțiilor cu rol de avizare, purtate de către inițiatorii VOSS, împreună cu elaboratorii Studiului de Fezabilitate și PUZ-ului, care au avut loc pe tot parcursul elaborării PUZ VOSS.</p>

			Deasemeni, în acest interval de timp, au fost facute publice informațiile referitoare la stadiul documentației PUZ VOSS prin publicarea materialelor informative prevăzute de lege pe sit-ul CJ Sibiu și la sediile primăriilor și prin demararea procedurilor prevăzute în legislația de mediu
39	19368/31.10.2022	Modificarea traseului, restrângerea drepturilor de proprietate, reducerea valorii imobilului, calitatea apei, a aerului, poluare fonică, degradarea pânzei freatice	<p>În conformitate cu art. 2 alin. (1) lit. a) din LEGEA nr. 255 din 14 decembrie 2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, sunt declarate de utilitate publică următoarele lucrări:</p> <p>a) lucrările de construcție, reabilitare și modernizare de drumuri și parcuri de interes național, județean și local, precum și toate lucrările de construcție, reabilitare și extindere a infrastructurii feroviare publice, lucrările necesare dezvoltării rețelei de transport cu metroul și de modernizare a rețelei existente, lucrările de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare, precum și a infrastructurii de transport naval;</p> <p>Potrivit prevederilor art. 3 al aceleiași legi “pot fi expropriate bunurile imobile proprietate a persoanelor fizice sau persoanelor juridice, cu sau fără scop lucrativ, și a oricăror alte entități, precum și cele aflate în proprietatea privată a comunelor, orașelor, municipiilor și județelor, pe care se realizează lucrările de utilitate publică de interes național, județean și local.”</p> <p>Prin realizarea traseului propus, se vor putea crea conexiuni rutiere între tramele stradale ale municipiului Sibiu și ale U.A.T.-urilor învecinate, asigurându-se legături directe între noile dezvoltări (în special cele din partea de sud-vest a zonei studiate) și municipiul Sibiu. Se va asigura o fluidizare semnificativă a mobilității la nivelul municipiului Sibiu și a localităților din zona metropolitană.</p> <p>În ceea ce privește calitatea aerului în județul Sibiu, evaluarea situației existente s-a realizat utilizând date din Raportul anual privind starea mediului, elaborat de Agenția pentru Protecția Mediului Sibiu (2021). Raportul relevă faptul că în ultimii 5 ani nu au existat depășiri ale valorilor limită stabilite pentru protecția sănătății umane, pentru toți poluanții monitorizați în rețeaua automată de monitorizare a calității aerului. De asemenea, trebuie avute în vedere și evoluția pieței de mașini electrice și hibride, dar și reglementările privind emisiile de poluanți adoptate la nivel național și al Uniunii Europene (standard EURO6). Mașinile electrice vor fi o componentă importantă a traficului auto în viitor. Trecerea către emisii reduse de carbon va face ca emisiile totale datorate mașinilor electrice (producție și consum de electricitate) să fie reduse cu circa 70% până în 2050, față de nivelul actual. Referitor la poluarea fonică varianta ocolitoare va crea un disconfort, dar prin măsurile de reducere propuse efectele se vor diminua. Una dintre măsuri este de a se monta panouri fonoabsorbante în zonele de locuit și în zona de pădure.</p> <p>Studiul preliminar al calității apei de suprafață și subterane a fost realizat în baza datelor existente în Planul de management al Bazinului Hidrografic Olt, a monitorizării prin forajele hidro-geologice existente, efectuate de Administrația Bazinală de Apă Olt. Zona analizată se suprapune cu corpul de apă subterană ROOT05 Depresiunea Sibiu. Din analiza datelor prezentate în planul de management bazinal, corpul de apă subterană ROOT05 se află în stare chimică bună. Corpurilor de apă de suprafață vor fi supraversate de drumul propus prin poduri/viaducte etc. Toate podurile, pasajele, podetele vor fi dimensionate corespunzător și vor respecta normativele de proiectare, standardele și legislația în vigoare. Prin respectarea măsurilor propuse prin plan, starea ecologică și chimică a corpurilor de apă de suprafață și subterane intersectate nu va fi afectată.</p>

40	19367/31.10.2022	<p>1. Nod rutier la intersecția VOSS cu prelungirea Mihai Viteazu din Șelimbăr,</p> <p>2. Traversarea rezervației naturale Pădurea Dumbrava</p> <p>3. Coridoare de mobilitate sustenabilă pentru traversarea VOSS</p> <p>4. Realizare de perdele forestiere</p> <p>5. Realizarea de ecoducte pentru animale mici</p> <p>6. Folosirea energiei fotovoltaice / eoliene</p> <p>7. Folosirea de materiale reciclate</p>	<p>1. In faza actuală, nu este oportună prevederea unui nod rutier în dreptul prelungirii B-dului Mihai Viteazu din Șelimbăr, neavând date certe privind acest traseu. Este posibil ca gândirea de acum sa nu mai coincida cu nevoile si gandirea din viitor, atunci cand se va dezvolta acest traseu. In momentul în care Primăria Șelimbăr va considera necesar sa implementeze proiectul, se va putea crea un nod rutier la intersectia cu VOSS exact acolo unde acesta va fi proiectat.</p> <p>2. CNAIR, entitatea care va administra acest drum dupa construirea lui, nu a avizat varianta cu tunel pe sub Rezervatia naturală Dumbrava Sibiului.</p> <p>3. Traseele de mobilitate sustenabila existente la aceasta data au continuitate, iar cele viitoare se vor putea adapta astfel incat sa beneficieze de zonele create prin construirea pasajelor, podurilor, viaductelor prevazute.</p> <p>4. In cadrul devizului general al SF-ului vor fi prevazute fonduri pentru crearea de perdele forestiere, iar la faza PT vor fi amplasate astfel incat sa nu afecteze noi terenuri proprietate privata.</p> <p>5. În vederea menținerii conectivității între habitatele speciilor de faună, element esențial pentru asigurarea unei stări bune de conservare a populațiilor acestora, varianta ocolitoare prevede realizarea de structuri multifuncționale. Planul propus prevede poduri pentru acces la terenuri agricole /pasaje/ viaducte care vor asigura și deplasarea faunei sălbatice. Dimensionarea acestora va lua în considerare aspectele legate de funcționalitatea structurilor.</p> <p>6. Iluminatul nodurilor si podurilor este prevazut a fi alimentat cu panouri fotovoltaice.</p> <p>7. În funcție de tehnologia de execuție, în anumite faze se vor putea utiliza materiale reciclabile sau vor fi valorificate în alte proiecte.</p>
41	19365/31.10.2022	<p>1. construirea centurii ca un drum cu 2 benzi (câte una pe sens);</p> <p>2. axul centurii să fie identic cu axul drumului existent în zona cortului Versailles și Ferma Seviș</p> <p>3. Limitarea zonei de protecție, cu interdicție temporară de construire, la axul străzii Arborilor, fără a afecta parcelele aflate în intravilanul Municipiului Sibiu la nordul acesteia</p>	<p>1. In ceea ce privește lățimea drumului, tema de proiectare a fost pentru drum cu 4 benzi de circulație, câte 2 pe sens. Necesitatea realizării unei variante ocolitoare a reieșit din sondajul pe care Banca Mondială l-a efectuat în anul 2019, în rândul cetățenilor din Județul Sibiu. Aceasta va asigura o decongestionare a traficului din municipiul Sibiu precum și din localitățile limitrofe acestuia, în special în zonele de intrare în municipiu. Beneficiile realizării variantei ocolitoare vizează printre altele:</p> <ul style="list-style-type: none"> - îmbunătățirea considerabilă a traficului, prin fluenta circulației și reducerea timpilor de parcurs înspre/dinspre Municipiul Sibiu și localitățile din zona de sud a acestuia; - crearea premiselor unei dezvoltări economice și sociale în UAT-urile traversate de acest drum, care va avea descărcare pe fiecare drum județean; - preluarea și dirijarea traficului către obiective turistice cum ar fi: Stațiunea Montană Păltiniș, Mărginimea Sibiului și Stațiunea Balneoclimaterică Ocna Sibiului. <p>Prin soluțiile adoptate, Consiliul Județean Sibiu urmărește promovarea unui sistem de transport durabil și prietenos cu mediul înconjurător (montarea de panouri fonoabsorbante, crearea de culoare pentru trecerea animalelor, parcări, racordări / descărcări la drumurile județene, spațiu pentru utilități, etc.), care va facilita transportul în condiții de siguranță, rapid și eficient, pentru persoane și mărfuri, cu un nivel de servicii la standarde europene. Conform celor prezentate, consideram că implementarea proiectului "Construire Varianta Ocolitoare Sibiu Sud" are un impact benefic asupra traficului rutier urmărind creșterea investițiilor în zona tranzitată și a nivelului de trai pentru cetățenii Județului Sibiu.</p> <p>2. Un drum de mare viteză trebuie să respecte niște elemente geometrice minime (raze în curbe, raze verticale, pante longitudinale și transversale, etc.). Suprapunerea cu axul drumului existent în zona cortului Versailles și Ferma Seviș nu este posibilă, deoarece acest drum nu are caracteristicile necesare. Totodata, daca am fi inclus acest drum existent în ampriza VOSS, ar fi trebuit să proiectăm un alt drum colector pe lângă VOSS care să asigure accesul la toate parcelele din dreapta traseului.</p> <p>3. In zona cu interdicție temporară de construire se poate construi cu avizul Consiliului Județean Sibiu.</p>
42	19309/31.10.2023	<p>nu este de acord cu acest proiect, dorește alte investitii in judet, precum prevenirea abandonului scolar</p>	<p>Realizarea obiectivului de investiții „Varianta ocolitoare Sibiu Sud” este de interes județean și național, face parte din acțiunile strategice ale Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Sibiu și din Programul Operațional Infrastructura Mare 2014-2020, în cadrul Axei Prioritare 1-Îmbunătățirea mobilității prin dezvoltarea rețelei TEN-T și a metroului, Obiectiv Specific 1.1. Apel de proiecte pentru Dezvoltarea Infrastructurii Rutiere-proiecte noi de investiții, Operațiunea-Creșterea mobilității pe rețeaua rutieră TEN-T centrală. Finanțarea proiectului se va realiza din fonduri europene.</p>
43	19278/31.10.2022	<p>ineficiența variantei, ocolește foarte mult, impactul negativ fonic si optic asupra zonei, sacrificarea zonei Poplaca - Rasinari, se propune varianta cu tunel</p>	<p>CNAIR, entitatea care va administra acest drum dupa construirea lui, nu a avizat varianta cu tunel pe sub rezervatia naturala dumbrava Sibiului. În <i>Studiul de fezabilitate</i> a fost elaborată o analiza multicriterială referitoare la variantele de traseu. Criteriile generale de evaluare comparativă a variantelor sunt următoarele: a) Costurile financiare ale investiției, care include subcriteriile cost de execuție (75%) și costurile de întreținere și operare pe durata de viață (25%) b) Rentabilitatea socio-economică a investiției c) Complexitatea construcției, care include subcriteriile evaluarea riscurilor tehnice (75%) și durata de execuție (25%) d) Impactul asupra mediului e) Performanța traficului atras. Urmare acestei analize, alternativa optimă este varianta propusă spre dezvoltare.</p> <p>Prin implementarea măsurilor propuse constructive și tehnice, efectele asupra mediului vor fi reduse, emisiile de poluanți se vor încadra în limitele prevăzute în legislație.</p>

44	19283/31.10.2022	Modificarea traseului, restrangerea drepturilor de proprietate, reducerea valorii imobilului, calitatea apei, a aerului, poluare fonică, degradarea pânzei freatice	<p>În conformitate cu art. 2 alin. (1) lit. a) din LEGEA nr. 255 din 14 decembrie 2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, sunt declarate de utilitate publică următoarele lucrări:</p> <p>a) lucrările de construcție, reabilitare și modernizare de drumuri și parcuri de interes național, județean și local, precum și toate lucrările de construcție, reabilitare și extindere a infrastructurii feroviare publice, lucrările necesare dezvoltării rețelei de transport cu metroul și de modernizare a rețelei existente, lucrările de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare, precum și a infrastructurii de transport naval;</p> <p>Potrivit prevederilor art. 3 al aceleiași legi “pot fi expropriate bunurile imobile proprietate a persoanelor fizice sau persoanelor juridice, cu sau fără scop lucrativ, și a oricăror alte entități, precum și cele aflate în proprietatea privată a comunelor, orașelor, municipiilor și județelor, pe care se realizează lucrările de utilitate publică de interes național, județean și local.”</p> <p>Prin realizarea traseului propus, se vor putea crea conexiuni rutiere între tramele stradale ale municipiului Sibiu și ale U.A.T.- urilor învecinate, asigurându-se legături directe între noile dezvoltări (în special cele din partea de sud-vest a zonei studiate) și municipiul Sibiu. Se va asigura o fluidizare semnificativă a mobilității la nivelul municipiului Sibiu și a localităților din zona metropolitană.</p> <p>În ceea ce privește calitatea aerului în județul Sibiu, evaluarea situației existente s-a realizat utilizând date din Raportul anual privind starea mediului, elaborat de Agenția pentru Protecția Mediului Sibiu (2021). Raportul relevă faptul că în ultimii 5 ani nu au existat depășiri ale valorilor limită stabilite pentru protecția sănătății umane, pentru toți poluanții monitorizați în rețeaua automată de monitorizare a calității aerului. De asemenea, trebuie avute în vedere și evoluția pieței de mașini electrice și hibride, reglementările privind emisiile de poluanți adoptate la nivel național și al Uniunii Europene (standard EURO6), precum și programele de înlocuire a parcului auto (Rabla și Rabla Plus). Mașinile electrice vor fi o componentă importantă a traficului auto în viitor. Trecerea către emisii reduse de carbon va face ca emisiile totale datorate mașinilor electrice (producție și consum de electricitate) să fie reduse cu circa 70% până în 2050, față de nivelul actual.</p> <p>Referitor la poluarea fonică varianta ocolitoare va crea un disconfort, dar prin măsurile de reducere propuse efectele se vor diminua. Una dintre măsuri este de a se monta panouri fonoabsorbante în zonele de locuit și în zona de pădure.</p> <p>Studiul preliminar al calității apei de suprafață și subterane a fost realizat în baza datelor existente în Planul de management al Bazinului Hidrografic Olt, a monitorizării prin forajele hidro-geologice existente, efectuate de Administrația Bazinală de Apă Olt. Zona analizată se suprapune cu corpul de apă subterană ROOT05 Depresiunea Sibiu. Din analiza datelor prezentate în planul de management bazinal, corpul de apă subterană ROOT05 se află în stare chimică bună. Corpurilor de apă de suprafață vor fi supratraversate de drumul propus prin poduri/viaducte etc. Toate podurile, pasajele, podețele vor fi dimensionate corespunzător și vor respecta normativele de proiectare, standardele și legislația în vigoare. Prin respectarea măsurilor propuse prin plan, starea ecologică și chimică a corpurilor de apă de suprafață și subterane intersectate nu va fi afectată.</p>
45	19282/31.10.2022	Modificarea traseului, restrangerea drepturilor de proprietate, reducerea valorii imobilului, calitatea apei, a aerului, poluare fonică, degradarea pânzei freatice	<p>În conformitate cu art. 2 alin. (1) lit. a) din LEGEA nr. 255 din 14 decembrie 2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, sunt declarate de utilitate publică următoarele lucrări:</p> <p>a) lucrările de construcție, reabilitare și modernizare de drumuri și parcuri de interes național, județean și local, precum și toate lucrările de construcție, reabilitare și extindere a infrastructurii feroviare publice, lucrările necesare dezvoltării rețelei de transport cu metroul și de modernizare a rețelei existente, lucrările de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare, precum și a infrastructurii de transport naval;</p> <p>Potrivit prevederilor art. 3 al aceleiași legi “pot fi expropriate bunurile imobile proprietate a persoanelor fizice sau persoanelor juridice, cu sau fără scop lucrativ, și a oricăror alte entități, precum și cele aflate în proprietatea privată a comunelor, orașelor, municipiilor și județelor, pe care se realizează lucrările de utilitate publică de interes național, județean și local.”</p> <p>Prin realizarea traseului propus, se vor putea crea conexiuni rutiere între tramele stradale ale municipiului Sibiu și ale U.A.T.- urilor învecinate, asigurându-se legături directe între noile dezvoltări (în special cele din partea de sud-vest a zonei studiate) și municipiul Sibiu. Se va asigura o fluidizare semnificativă a mobilității la nivelul municipiului Sibiu și a localităților din zona metropolitană.</p> <p>În ceea ce privește calitatea aerului în județul Sibiu, evaluarea situației existente s-a realizat utilizând date din Raportul anual privind starea mediului, elaborat de Agenția pentru Protecția Mediului Sibiu (2021). Raportul relevă faptul că în ultimii 5 ani nu au existat depășiri ale valorilor limită stabilite pentru protecția sănătății umane, pentru toți poluanții monitorizați în rețeaua automată de monitorizare a calității aerului. De asemenea, trebuie avute în vedere și evoluția pieței de mașini electrice și hibride, reglementările privind emisiile de poluanți adoptate la nivel național și al Uniunii Europene (standard EURO6), precum și programele de înlocuire a parcului auto (Rabla și Rabla Plus). Mașinile electrice vor fi o componentă importantă a traficului auto în viitor. Trecerea către emisii reduse de carbon va face ca emisiile totale datorate mașinilor electrice (producție și consum de electricitate) să fie reduse cu circa 70% până în 2050, față de nivelul actual.</p> <p>Referitor la poluarea fonică varianta ocolitoare va crea un disconfort, dar prin măsurile de reducere propuse efectele se vor diminua. Una dintre măsuri este de a se monta panouri fonoabsorbante în zonele de locuit și în zona de pădure.</p> <p>Studiul preliminar al calității apei de suprafață și subterane a fost realizat în baza datelor existente în Planul de management al Bazinului Hidrografic Olt, a monitorizării prin forajele hidro-geologice existente, efectuate de Administrația Bazinală de Apă Olt. Zona analizată se suprapune cu corpul de apă subterană ROOT05 Depresiunea Sibiu. Din analiza datelor prezentate în planul de management bazinal, corpul de apă subterană ROOT05 se află în stare chimică bună. Corpurilor de apă de suprafață vor fi supratraversate de drumul propus prin poduri/viaducte etc. Toate podurile, pasajele, podețele vor fi dimensionate corespunzător și vor respecta normativele de proiectare, standardele și legislația în vigoare. Prin respectarea măsurilor propuse prin plan, starea ecologică și chimică a corpurilor de apă de suprafață și subterane intersectate nu va fi afectată.</p>

46	19280/31.10.2022	Dezacord pentru construirea VOSS, detine teren in zona Versailles	exproprierea pe utilitate publică intra în sarcina Ministerului Transporturilor prin CNAIR, fiind necesară adoptarea unei hotărâri de guvern și se va realiza conform art. 5 alin. (1) din Legea nr. 255/2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, care prevede următoarele: “În vederea realizării lucrărilor prevăzute la art. 1 și 2, expropriatorul prevăzut la art. 2 alin. (2) are obligația de a aproba prin hotărâre a Guvernului sau, după caz, prin hotărâre a autorității administrației publice locale sau județene, respectiv a Consiliului General al Municipiului București, după caz, potrivit legii, indicatorii tehnico-economici ai lucrărilor de interes național, județean și local, pe baza documentației tehnico-economice aferente, amplasamentul lucrărilor, conform variantei finale a studiului de fezabilitate, respectiv a variantei finale a studiului de fezabilitate, după caz, sursa de finanțare, precum și declanșarea procedurii de expropriere a tuturor imobilelor care constituie coridorul de expropriere, a listei proprietarilor așa cum rezultă din evidențele Agenției Naționale de Cadastru și Publicitate Imobiliară sau ale unităților administrativ-teritoriale, sumele individuale aferente despăgubirilor estimate de către expropriator pe baza unui raport de evaluare întocmit având în vedere expertizele întocmite și actualizate de camerele notarilor publici și termenul în care acestea se virează într-un cont deschis pe numele expropriatorului la dispoziția proprietarilor de imobile. Amplasamentul lucrării se aduce la cunoștința publică prin afișarea la sediul consiliului local respectiv, prin afișare pe pagina proprie de internet a expropriatorului și va fi comunicat spre avizare și recepție Agenției Naționale de Cadastru și Publicitate Imobiliară. Amplasamentul va fi materializat prin bornarea tuturor punctelor de coordonate care îl definesc pe acesta. Autoritățile administrației publice locale vor include coordonatele coridorului de expropriere în planurile urbanistice generale ale localităților. Actualizarea planurilor urbanistice generale ale localităților și a regulamentelor locale de urbanism poate fi finanțată și de către expropriator”.
47	19279/31.10.2022	modificarea traseului, restrângerea drepturilor de proprietate, reducerea valorii terenului, distrugerea calitatii apei, a aerului, poluare fonica, degradarea panzei freatice, va fi afectata in mod negativ si ireversibil panza freatica; culoarele naturale pentru animale vor fi afectate; exproprieri pe suprafete mari, zona de 50 m unde ridicarea de construcții este interzisă; alegerea traseului care subtraversează Pădurea Dumbrava	<p>În conformitate cu art. 2 alin. (1) lit. a) din LEGEA nr. 255 din 14 decembrie 2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, sunt declarate de utilitate publică următoarele lucrări:</p> <p>a) lucrările de construcție, reabilitare și modernizare de drumuri și parcuri de interes național, județean și local, precum și toate lucrările de construcție, reabilitare și extindere a infrastructurii feroviare publice, lucrările necesare dezvoltării rețelei de transport cu metroul și de modernizare a rețelei existente, lucrările de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare, precum și a infrastructurii de transport naval;</p> <p>Potrivit prevederilor art. 3 al aceleiași legi “pot fi expropriate bunurile imobile proprietate a persoanelor fizice sau persoanelor juridice, cu sau fără scop lucrativ, și a oricăror alte entități, precum și cele aflate în proprietatea privată a comunelor, orașelor, municipiilor și județelor, pe care se realizează lucrările de utilitate publică de interes național, județean și local.”</p> <p>Prin realizarea traseului propus, se vor putea crea conexiuni rutiere între tramele stradale ale municipiului Sibiu și ale U.A.T.-urilor învecinate, asigurându-se legături directe între noile dezvoltări (în special cele din partea de sud-vest a zonei studiate) și municipiul Sibiu. Se va asigura o fluidizare semnificativă a mobilității la nivelul municipiului Sibiu și a localităților din zona metropolitană.</p> <p>În ceea ce privește calitatea aerului în județul Sibiu, evaluarea situației existente s-a realizat utilizând date din Raportul anual privind starea mediului, elaborat de Agenția pentru Protecția Mediului Sibiu (2021). Raportul relevă faptul că în ultimii 5 ani nu au existat depășiri ale valorilor limită stabilite pentru protecția sănătății umane, pentru toți poluanții monitorizați în rețeaua automată de monitorizare a calității aerului. De asemenea, trebuie avute în vedere și evoluția pieței de mașini electrice și hibride, reglementările privind emisiile de poluanți adoptate la nivel național și al Uniunii Europene (standard EURO6), precum și programele de înlocuire a parcului auto (Rabla și Rabla Plus). Mașinile electrice vor fi o componentă importantă a traficului auto în viitor. Trecerea către emisii reduse de carbon va face ca emisiile totale datorate mașinilor electrice (producție și consum de electricitate) să fie reduse cu circa 70% până în 2050, față de nivelul actual.</p> <p>Referitor la poluarea fonică varianta ocolitoare va crea un disconfort, dar prin măsurile de reducere propuse efectele se vor diminua. Una dintre măsuri este de a se monta panouri fonoabsorbante în zonele de locuit și în zona de pădure.</p> <p>Studiul preliminar al calității apei de suprafață și subterane a fost realizat în baza datelor existente în Planul de management al Bazinului Hidrografic Olt, a monitorizării prin forajele hidro-geologice existente, efectuate de Administrația Bazinală de Apă Olt. Zona analizată se suprapune cu corpul de apă subterană ROOT05 Depresiunea Sibiu. Din analiza datelor prezentate în planul de management bazinal, corpul de apă subterană ROOT05 se află în stare chimică bună. Corpurilor de apă de suprafață vor fi supratraversate de drumul propus prin poduri/viaducte etc. Toate podurile, pasajele, podețele vor fi dimensionate corespunzător și vor respecta normativele de proiectare, standardele și legislația în vigoare. Prin respectarea măsurilor propuse prin plan, starea ecologică și chimică a corpurilor de apă de suprafață și subterane intersectate nu va fi afectată.</p> <p>Zona de 50 m de o parte și de alta a drumului este prevăzută ca și zona de studiu. Conform OG 43/1997 privind regimul drumurilor "Zonele de protecție sunt suprafețele de teren situate de o parte și de alta a zonelor de siguranță, necesare protecției și dezvoltării viitoare a drumului. Zonele de protecție rămân în gospodărirea persoanelor juridice sau fizice care le au în administrare sau în proprietate, cu obligația ca acestea, prin activitatea lor, să nu aducă prejudicii drumului sau derulării în siguranța a traficului prin:</p> <p>a) neasigurarea scurgerii apelor în mod corespunzător;</p> <p>b) executarea de construcții, împrejmuiri sau plantații care să provoace înzapezirea drumului sau să împiedice vizibilitatea pe drum;</p> <p>c) executarea unor lucrări care periclitează stabilitatea drumului sau modifica regimul apelor subterane sau de suprafață."</p> <p>Limitele zonelor de protecție sunt de 22 m și va putea fi utilizată doar cu avizul CNAIR.</p>
			<p>În vederea menținerii conectivității între habitatele speciilor de faună, element esențial pentru asigurarea unei stări bune de conservare a populațiilor acestora, varianta ocolitoare prevede realizarea de structuri multifuncționale. Planul propus prevede poduri pentru acces la terenuri agricole /pasaje/ viaducte care vor asigura și deplasarea faunei sălbatice. Dimensionarea acestora va lua în considerare aspectele legate de funcționalitatea structurilor.</p> <p>CNAIR, entitatea care va administra acest drum după construirea lui, nu a avizat varianta cu tunel pe sub rezervația naturală Dumbrava Sibiului. În Studiul de fezabilitate a fost elaborată o analiză multicriterială referitoare la variantele de traseu. Criteriile generale de evaluare comparativă a variantelor sunt următoarele: a) Costurile financiare ale investiției, care include subcriteriile cost de execuție (75%) și costurile de întreținere și operare pe durata de viață (25%) b) Rentabilitatea socio-economică a investiției c) Complexitatea construcției, care include subcriteriile evaluarea riscurilor tehnice (75%) și durata de execuție (25%) d) Impactul asupra mediului e) Performanța traficului atras. Urmare acestei analize, alternativa optimă este varianta propusă spre dezvoltare.</p> <p>De asemenea, subliniem faptul că transhumanța în România nu este inclusă în lista patrimoniului UNESCO, până la această dată. (http://www.cultura.ro/unesco). Pentru PUZ Construire Varianta Ocolitoare Sibiu Sud a fost obținut avizul autorității competente pentru cultură.</p>

48	19281/31.10.2022	Modificarea traseului, restrangerea drepturilor de proprietate, reducerea valorii imobilului, calitatea apei, a aerului, poluare fonică, degradarea pânzei freatică	<p>În conformitate cu art. 2 alin. (1) lit. a) din LEGEA nr. 255 din 14 decembrie 2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, sunt declarate de utilitate publică următoarele lucrări:</p> <p>a) lucrările de construcție, reabilitare și modernizare de drumuri și parcuri de interes național, județean și local, precum și toate lucrările de construcție, reabilitare și extindere a infrastructurii feroviare publice, lucrările necesare dezvoltării rețelei de transport cu metroul și de modernizare a rețelei existente, lucrările de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare, precum și a infrastructurii de transport naval;</p> <p>Potrivit prevederilor art. 3 al aceleiași legi “pot fi expropriate bunurile imobile proprietate a persoanelor fizice sau persoanelor juridice, cu sau fără scop lucrativ, și a oricăror alte entități, precum și cele aflate în proprietatea privată a comunelor, orașelor, municipiilor și județelor, pe care se realizează lucrările de utilitate publică de interes național, județean și local.”</p> <p>Prin realizarea traseului propus, se vor putea crea conexiuni rutiere între tramele stradale ale municipiului Sibiu și ale U.A.T.-urilor învecinate, asigurându-se legături directe între noile dezvoltări (în special cele din partea de sud-vest a zonei studiate) și municipiul Sibiu. Se va asigura o fluidizare semnificativă a mobilității la nivelul municipiului Sibiu și a localităților din zona metropolitană.</p> <p>În ceea ce privește calitatea aerului în județul Sibiu, evaluarea situației existente s-a realizat utilizând date din Raportul anual privind starea mediului, elaborat de Agenția pentru Protecția Mediului Sibiu (2021). Raportul relevă faptul că în ultimii 5 ani nu au existat depășiri ale valorilor limită stabilite pentru protecția sănătății umane, pentru toți poluanții monitorizați în rețeaua automată de monitorizare a calității aerului. De asemenea, trebuie avute în vedere și evoluția pieței de mașini electrice și hibride, reglementările privind emisiile de poluanți adoptate la nivel național și al Uniunii Europene (standard EURO6), precum și programele de înlocuire a parcului auto (Rabla și Rabla Plus). Mașinile electrice vor fi o componentă importantă a traficului auto în viitor. Trecerea către emisii reduse de carbon va face ca emisiile totale datorate mașinilor electrice (producție și consum de electricitate) să fie reduse cu circa 70% până în 2050, față de nivelul actual.</p> <p>Referitor la poluarea fonică varianta ocolitoare va crea un disconfort, dar prin măsurile de reducere propuse efectele se vor diminua. Una dintre măsuri este de a se monta panouri fonoabsorbante în zonele de locuit și în zona de pădure.</p> <p>Studiul preliminar al calității apei de suprafață și subterane a fost realizat în baza datelor existente în Planul de management al Bazinului Hidrografic Olt, a monitorizării prin forajele hidro-geologice existente, efectuate de Administrația Bazinală de Apă Olt. Zona analizată se suprapune cu corpul de apă subterană ROOT05 Depresiunea Sibiu. Din analiza datelor prezentate în planul de management bazinal, corpul de apă subterană ROOT05 se află în stare chimică bună. Corpurilor de apă de suprafață vor fi supratraversate de drumul propus prin poduri/viaducte etc. Toate podurile, pasajele, podețele vor fi dimensionate corespunzător și vor respecta normativele de proiectare, standardele și legislația în vigoare. Prin respectarea măsurilor propuse prin plan, starea ecologică și chimică a corpurilor de apă de suprafață și subterane intersectate nu va fi afectată.</p>
49	19284 /31.10.2022	Modificarea traseului, restrangerea drepturilor de proprietate, reducerea valorii imobilului, calitatea apei, a aerului, poluare fonică, degradarea pânzei freatică	<p>În conformitate cu art. 2 alin. (1) lit. a) din LEGEA nr. 255 din 14 decembrie 2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, sunt declarate de utilitate publică următoarele lucrări:</p> <p>a) lucrările de construcție, reabilitare și modernizare de drumuri și parcuri de interes național, județean și local, precum și toate lucrările de construcție, reabilitare și extindere a infrastructurii feroviare publice, lucrările necesare dezvoltării rețelei de transport cu metroul și de modernizare a rețelei existente, lucrările de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare, precum și a infrastructurii de transport naval;</p> <p>Potrivit prevederilor art. 3 al aceleiași legi “pot fi expropriate bunurile imobile proprietate a persoanelor fizice sau persoanelor juridice, cu sau fără scop lucrativ, și a oricăror alte entități, precum și cele aflate în proprietatea privată a comunelor, orașelor, municipiilor și județelor, pe care se realizează lucrările de utilitate publică de interes național, județean și local.”</p> <p>Prin realizarea traseului propus, se vor putea crea conexiuni rutiere între tramele stradale ale municipiului Sibiu și ale U.A.T.-urilor învecinate, asigurându-se legături directe între noile dezvoltări (în special cele din partea de sud-vest a zonei studiate) și municipiul Sibiu. Se va asigura o fluidizare semnificativă a mobilității la nivelul municipiului Sibiu și a localităților din zona metropolitană.</p> <p>În ceea ce privește calitatea aerului în județul Sibiu, evaluarea situației existente s-a realizat utilizând date din Raportul anual privind starea mediului, elaborat de Agenția pentru Protecția Mediului Sibiu (2021). Raportul relevă faptul că în ultimii 5 ani nu au existat depășiri ale valorilor limită stabilite pentru protecția sănătății umane, pentru toți poluanții monitorizați în rețeaua automată de monitorizare a calității aerului. De asemenea, trebuie avute în vedere și evoluția pieței de mașini electrice și hibride, reglementările privind emisiile de poluanți adoptate la nivel național și al Uniunii Europene (standard EURO6), precum și programele de înlocuire a parcului auto (Rabla și Rabla Plus). Mașinile electrice vor fi o componentă importantă a traficului auto în viitor. Trecerea către emisii reduse de carbon va face ca emisiile totale datorate mașinilor electrice (producție și consum de electricitate) să fie reduse cu circa 70% până în 2050, față de nivelul actual.</p> <p>Referitor la poluarea fonică varianta ocolitoare va crea un disconfort, dar prin măsurile de reducere propuse efectele se vor diminua. Una dintre măsuri este de a se monta panouri fonoabsorbante în zonele de locuit și în zona de pădure.</p> <p>Studiul preliminar al calității apei de suprafață și subterane a fost realizat în baza datelor existente în Planul de management al Bazinului Hidrografic Olt, a monitorizării prin forajele hidro-geologice existente, efectuate de Administrația Bazinală de Apă Olt. Zona analizată se suprapune cu corpul de apă subterană ROOT05 Depresiunea Sibiu. Din analiza datelor prezentate în planul de management bazinal, corpul de apă subterană ROOT05 se află în stare chimică bună. Corpurilor de apă de suprafață vor fi supratraversate de drumul propus prin poduri/viaducte etc. Toate podurile, pasajele, podețele vor fi dimensionate corespunzător și vor respecta normativele de proiectare, standardele și legislația în vigoare. Prin respectarea măsurilor propuse prin plan, starea ecologică și chimică a corpurilor de apă de suprafață și subterane intersectate nu va fi afectată.</p>

50	19285 /31.10.2022	Modificarea traseului, restrangerea drepturilor de proprietate, reducerea valorii imobilului, calitatea apei, a aerului, poluare fonică, degradarea pânzei freatică	<p>În conformitate cu art. 2 alin. (1) lit. a) din LEGEA nr. 255 din 14 decembrie 2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, sunt declarate de utilitate publică următoarele lucrări:</p> <p>a) lucrările de construcție, reabilitare și modernizare de drumuri și parcuri de interes național, județean și local, precum și toate lucrările de construcție, reabilitare și extindere a infrastructurii feroviare publice, lucrările necesare dezvoltării rețelei de transport cu metroul și de modernizare a rețelei existente, lucrările de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare, precum și a infrastructurii de transport naval;</p> <p>Potrivit prevederilor art. 3 al aceleiași legi “pot fi expropriate bunurile imobile proprietate a persoanelor fizice sau persoanelor juridice, cu sau fără scop lucrativ, și a oricăror alte entități, precum și cele aflate în proprietatea privată a comunelor, orașelor, municipiilor și județelor, pe care se realizează lucrările de utilitate publică de interes național, județean și local.”</p> <p>Prin realizarea traseului propus, se vor putea crea conexiuni rutiere între tramele stradale ale municipiului Sibiu și ale U.A.T.-urilor învecinate, asigurându-se legături directe între noile dezvoltări (în special cele din partea de sud-vest a zonei studiate) și municipiul Sibiu. Se va asigura o fluidizare semnificativă a mobilității la nivelul municipiului Sibiu și a localităților din zona metropolitană.</p> <p>În ceea ce privește calitatea aerului în județul Sibiu, evaluarea situației existente s-a realizat utilizând date din Raportul anual privind starea mediului, elaborat de Agenția pentru Protecția Mediului Sibiu (2021). Raportul relevă faptul că în ultimii 5 ani nu au existat depășiri ale valorilor limită stabilite pentru protecția sănătății umane, pentru toți poluanții monitorizați în rețeaua automată de monitorizare a calității aerului. De asemenea, trebuie avute în vedere și evoluția pieței de mașini electrice și hibride, reglementările privind emisiile de poluanți adoptate la nivel național și al Uniunii Europene (standard EURO6), precum și programele de înlocuire a parcului auto (Rabla și Rabla Plus). Mașinile electrice vor fi o componentă importantă a traficului auto în viitor. Trecerea către emisii reduse de carbon va face ca emisiile totale datorate mașinilor electrice (producție și consum de electricitate) să fie reduse cu circa 70% până în 2050, față de nivelul actual.</p> <p>Referitor la poluarea fonică varianta ocolitoare va crea un disconfort, dar prin măsurile de reducere propuse efectele se vor diminua. Una dintre măsuri este de a se monta panouri fonoabsorbante în zonele de locuit și în zona de pădure.</p> <p>Studiul preliminar al calității apei de suprafață și subterane a fost realizat în baza datelor existente în Planul de management al Bazinului Hidrografic Olt, a monitorizării prin forajele hidro-geologice existente, efectuate de Administrația Bazinală de Apă Olt. Zona analizată se suprapune cu corpul de apă subterană ROOT05 Depresiunea Sibiu. Din analiza datelor prezentate în planul de management bazinal, corpul de apă subterană ROOT05 se află în stare chimică bună. Corpurilor de apă de suprafață vor fi supratraversate de drumul propus prin poduri/viaducte etc. Toate podurile, pasajele, podețele vor fi dimensionate corespunzător și vor respecta normativele de proiectare, standardele și legislația în vigoare. Prin respectarea măsurilor propuse prin plan, starea ecologică și chimică a corpurilor de apă de suprafață și subterane intersectate nu va fi afectată.</p>
51	19303/31.10.2022	modificarea traseului, restrangerea drepturilor de proprietate, reducerea valorii terenului, distrugerea calitatii apei, a aerului, poluare fonica, degradarea panzei freatică, va fi afectata in mod negativ si ireversibil panza freatica; culoarele naturale pentru animale vor fi afectate; exproprieri pe suprafete mari, zona de 50 m unde ridicarea de construcții este interzisă; alegerea traseului care subtraversează Pădurea Dumbrava	<p>În conformitate cu art. 2 alin. (1) lit. a) din LEGEA nr. 255 din 14 decembrie 2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, sunt declarate de utilitate publică următoarele lucrări:</p> <p>a) lucrările de construcție, reabilitare și modernizare de drumuri și parcuri de interes național, județean și local, precum și toate lucrările de construcție, reabilitare și extindere a infrastructurii feroviare publice, lucrările necesare dezvoltării rețelei de transport cu metroul și de modernizare a rețelei existente, lucrările de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare, precum și a infrastructurii de transport naval;</p> <p>Potrivit prevederilor art. 3 al aceleiași legi “pot fi expropriate bunurile imobile proprietate a persoanelor fizice sau persoanelor juridice, cu sau fără scop lucrativ, și a oricăror alte entități, precum și cele aflate în proprietatea privată a comunelor, orașelor, municipiilor și județelor, pe care se realizează lucrările de utilitate publică de interes național, județean și local.”</p> <p>Prin realizarea traseului propus, se vor putea crea conexiuni rutiere între tramele stradale ale municipiului Sibiu și ale U.A.T.-urilor învecinate, asigurându-se legături directe între noile dezvoltări (în special cele din partea de sud-vest a zonei studiate) și municipiul Sibiu. Se va asigura o fluidizare semnificativă a mobilității la nivelul municipiului Sibiu și a localităților din zona metropolitană.</p> <p>În ceea ce privește calitatea aerului în județul Sibiu, evaluarea situației existente s-a realizat utilizând date din Raportul anual privind starea mediului, elaborat de Agenția pentru Protecția Mediului Sibiu (2021). Raportul relevă faptul că în ultimii 5 ani nu au existat depășiri ale valorilor limită stabilite pentru protecția sănătății umane, pentru toți poluanții monitorizați în rețeaua automată de monitorizare a calității aerului. De asemenea, trebuie avute în vedere și evoluția pieței de mașini electrice și hibride, reglementările privind emisiile de poluanți adoptate la nivel național și al Uniunii Europene (standard EURO6), precum și programele de înlocuire a parcului auto (Rabla și Rabla Plus). Mașinile electrice vor fi o componentă importantă a traficului auto în viitor. Trecerea către emisii reduse de carbon va face ca emisiile totale datorate mașinilor electrice (producție și consum de electricitate) să fie reduse cu circa 70% până în 2050, față de nivelul actual.</p> <p>Referitor la poluarea fonică varianta ocolitoare va crea un disconfort, dar prin măsurile de reducere propuse efectele se vor diminua. Una dintre măsuri este de a se monta panouri fonoabsorbante în zonele de locuit și în zona de pădure.</p> <p>Studiul preliminar al calității apei de suprafață și subterane a fost realizat în baza datelor existente în Planul de management al Bazinului Hidrografic Olt, a monitorizării prin forajele hidro-geologice existente, efectuate de Administrația Bazinală de Apă Olt. Zona analizată se suprapune cu corpul de apă subterană ROOT05 Depresiunea Sibiu. Din analiza datelor prezentate în planul de management bazinal, corpul de apă subterană ROOT05 se află în stare chimică bună. Corpurilor de apă de suprafață vor fi supratraversate de drumul propus prin poduri/viaducte etc. Toate podurile, pasajele, podețele vor fi dimensionate corespunzător și vor respecta normativele de proiectare, standardele și legislația în vigoare. Prin respectarea măsurilor propuse prin plan, starea ecologică și chimică a corpurilor de apă de suprafață și subterane intersectate nu va fi afectată.</p> <p>Zona de 50 m de o parte și de alta a drumului este prevăzută ca și zona de studiu. Conform OG 43/1997 privind regimul drumurilor "Zonele de protecție sunt suprafețele de teren situate de o parte și de alta a zonelor de siguranță, necesare protecției și dezvoltării viitoare a drumului. Zonele de protecție rămân în gospodărirea persoanelor juridice sau fizice care le au în administrare sau în proprietate, cu obligația ca acestea, prin activitatea lor, să nu aducă prejudicii drumului sau derulării în siguranța a traficului prin:</p> <p>a) neasigurarea scurgerii apelor în mod corespunzător;</p> <p>b) executarea de construcții, împrejmuiri sau plantații care să provoace inzapezirea drumului sau să împiedice vizibilitatea pe drum;</p>

			<p>c) executarea unor lucrări care periclitează stabilitatea drumului sau modifica regimul apelor subterane sau de suprafață." Limitele zonelor de protecție sunt de 22 m și va putea fi utilizată doar cu avizul CNAIR.</p>
			<p>În vederea menținerii conectivității între habitatele speciilor de faună, element esențial pentru asigurarea unei stări bune de conservare a populațiilor acestora, varianta ocolitoare prevede realizarea de structuri multifuncționale. Planul propus prevede poduri pentru acces la terenuri agricole /pasaje/ viaducte care vor asigura și deplasarea faunei sălbatice. Dimensionarea acestora va lua în considerare aspectele legate de funcționalitatea structurilor.</p> <p>CNAIR, entitatea care va administra acest drum după construirea lui, nu a avizat varianta cu tunel pe sub rezervația naturală Dumbrava Sibiului. În Studiul de fezabilitate a fost elaborată o analiză multicriterială referitoare la variantele de traseu. Criteriile generale de evaluare comparativă a variantelor sunt următoarele: a) Costurile financiare ale investiției, care include subcriteriile cost de execuție (75%) și costurile de întreținere și operare pe durata de viață (25%) b) Rentabilitatea socio-economică a investiției c) Complexitatea construcției, care include subcriteriile evaluarea riscurilor tehnice (75%) și durata de execuție (25%) d) Impactul asupra mediului e) Performanța traficului atras. Urmare acestei analize, alternativa optimă este varianta propusă spre dezvoltare.</p> <p>De asemenea, subliniem faptul că transhumanța în România nu este inclusă în lista patrimoniului UNESCO, până la această dată. (http://www.cultura.ro/unesco). Pentru PUZ Construire Varianta Ocolitoare Sibiu Sud a fost obținut avizul autorității competente pentru cultură.</p>
52	19286 /31.10.2022	Modificarea traseului, restrângerea drepturilor de proprietate, reducerea valorii imobilului, calitatea apei, a aerului, poluare fonică, degradarea pânzei freatice	<p>În conformitate cu art. 2 alin. (1) lit. a) din LEGEA nr. 255 din 14 decembrie 2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, sunt declarate de utilitate publică următoarele lucrări:</p> <p>a) lucrările de construcție, reabilitare și modernizare de drumuri și parcuri de interes național, județean și local, precum și toate lucrările de construcție, reabilitare și extindere a infrastructurii feroviare publice, lucrările necesare dezvoltării rețelei de transport cu metroul și de modernizare a rețelei existente, lucrările de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare, precum și a infrastructurii de transport naval;</p> <p>Potrivit prevederilor art. 3 al aceleiași legi "pot fi expropriate bunurile imobile proprietate a persoanelor fizice sau persoanelor juridice, cu sau fără scop lucrativ, și a oricăror alte entități, precum și cele aflate în proprietatea privată a comunelor, orașelor, municipiilor și județelor, pe care se realizează lucrările de utilitate publică de interes național, județean și local."</p> <p>Prin realizarea traseului propus, se vor putea crea conexiuni rutiere între tramele stradale ale municipiului Sibiu și ale U.A.T.-urilor învecinate, asigurându-se legături directe între noile dezvoltări (în special cele din partea de sud-vest a zonei studiate) și municipiul Sibiu. Se va asigura o fluidizare semnificativă a mobilității la nivelul municipiului Sibiu și a localităților din zona metropolitană.</p> <p>În ceea ce privește calitatea aerului în județul Sibiu, evaluarea situației existente s-a realizat utilizând date din Raportul anual privind starea mediului, elaborat de Agenția pentru Protecția Mediului Sibiu (2021). Raportul relevă faptul că în ultimii 5 ani nu au existat depășiri ale valorilor limită stabilite pentru protecția sănătății umane, pentru toți poluanții monitorizați în rețeaua automată de monitorizare a calității aerului. De asemenea, trebuie avute în vedere și evoluția pieței de mașini electrice și hibride, reglementările privind emisiile de poluanți adoptate la nivel național și al Uniunii Europene (standard EURO6), precum și programele de înlocuire a parcului auto (Rabla și Rabla Plus). Mașinile electrice vor fi o componentă importantă a traficului auto în viitor. Trecerea către emisii reduse de carbon va face ca emisiile totale datorate mașinilor electrice (producție și consum de electricitate) să fie reduse cu circa 70% până în 2050, față de nivelul actual.</p> <p>Referitor la poluarea fonică varianta ocolitoare va crea un disconfort, dar prin măsurile de reducere propuse efectele se vor diminua. Una dintre măsuri este de a se monta panouri fonoabsorbante în zonele de locuit și în zona de pădure.</p> <p>Studiul preliminar al calității apei de suprafață și subterane a fost realizat în baza datelor existente în Planul de management al Bazinului Hidrografic Olt, a monitorizării prin forajele hidro-geologice existente, efectuate de Administrația Bazinală de Apă Olt. Zona analizată se suprapune cu corpul de apă subterană ROOT05 Depresiunea Sibiu. Din analiza datelor prezentate în planul de management bazinal, corpul de apă subterană ROOT05 se află în stare chimică bună. Corpurilor de apă de suprafață vor fi supratraversate de drumul propus prin poduri/viaducte etc. Toate podurile, pasajele, podețele vor fi dimensionate corespunzător și vor respecta normativele de proiectare, standardele și legislația în vigoare. Prin respectarea măsurilor propuse prin plan, starea ecologică și chimică a corpurilor de apă de suprafață și subterane intersectate nu va fi afectată.</p>

53	19277/31.10.2022	Modificarea traseului, restrangerea drepturilor de proprietate, reducerea valorii imobilului, calitatea apei, a aerului, poluare fonică, degradarea pânzei freatică	<p>În conformitate cu art. 2 alin. (1) lit. a) din LEGEA nr. 255 din 14 decembrie 2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, sunt declarate de utilitate publică următoarele lucrări:</p> <p>a) lucrările de construcție, reabilitare și modernizare de drumuri și parcuri de interes național, județean și local, precum și toate lucrările de construcție, reabilitare și extindere a infrastructurii feroviare publice, lucrările necesare dezvoltării rețelei de transport cu metroul și de modernizare a rețelei existente, lucrările de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare, precum și a infrastructurii de transport naval;</p> <p>Potrivit prevederilor art. 3 al aceleiași legi “pot fi expropriate bunurile imobile proprietate a persoanelor fizice sau persoanelor juridice, cu sau fără scop lucrativ, și a oricăror alte entități, precum și cele aflate în proprietatea privată a comunelor, orașelor, municipiilor și județelor, pe care se realizează lucrările de utilitate publică de interes național, județean și local.”</p> <p>Prin realizarea traseului propus, se vor putea crea conexiuni rutiere între tramele stradale ale municipiului Sibiu și ale U.A.T.-urilor învecinate, asigurându-se legături directe între noile dezvoltări (în special cele din partea de sud-vest a zonei studiate) și municipiul Sibiu. Se va asigura o fluidizare semnificativă a mobilității la nivelul municipiului Sibiu și a localităților din zona metropolitană.</p> <p>În ceea ce privește calitatea aerului în județul Sibiu, evaluarea situației existente s-a realizat utilizând date din Raportul anual privind starea mediului, elaborat de Agenția pentru Protecția Mediului Sibiu (2021). Raportul relevă faptul că în ultimii 5 ani nu au existat depășiri ale valorilor limită stabilite pentru protecția sănătății umane, pentru toți poluanții monitorizați în rețeaua automată de monitorizare a calității aerului. De asemenea, trebuie avute în vedere și evoluția pieței de mașini electrice și hibride, reglementările privind emisiile de poluanți adoptate la nivel național și al Uniunii Europene (standard EURO6), precum și programele de înlocuire a parcului auto (Rabla și Rabla Plus). Mașinile electrice vor fi o componentă importantă a traficului auto în viitor. Trecerea către emisii reduse de carbon va face ca emisiile totale datorate mașinilor electrice (producție și consum de electricitate) să fie reduse cu circa 70% până în 2050, față de nivelul actual.</p> <p>Referitor la poluarea fonică varianta ocolitoare va crea un disconfort, dar prin măsurile de reducere propuse efectele se vor diminua. Una dintre măsuri este de a se monta panouri fonoabsorbante în zonele de locuit și în zona de pădure.</p> <p>Studiul preliminar al calității apei de suprafață și subterane a fost realizat în baza datelor existente în Planul de management al Bazinului Hidrografic Olt, a monitorizării prin forajele hidro-geologice existente, efectuate de Administrația Bazinală de Apă Olt. Zona analizată se suprapune cu corpul de apă subterană ROOT05 Depresiunea Sibiu. Din analiza datelor prezentate în planul de management bazinal, corpul de apă subterană ROOT05 se află în stare chimică bună. Corpurilor de apă de suprafață vor fi supratraversate de drumul propus prin poduri/viaducte etc. Toate podurile, pasajele, podețele vor fi dimensionate corespunzător și vor respecta normativele de proiectare, standardele și legislația în vigoare. Prin respectarea măsurilor propuse prin plan, starea ecologică și chimică a corpurilor de apă de suprafață și subterane intersectate nu va fi afectată.</p>
54	19328/31.10.2022	modificarea traseului, restrangerea drepturilor de proprietate, reducerea valorii terenului, distrugerea calitatii apei, a aerului, poluare fonica, degradarea panzei freatică, va fi afectata in mod negativ si ireversibil panza freatica; culoarele naturale pentru animale vor fi afectate; exproprii pe suprafete mari, zona de 50 m unde ridicarea de construcții este interzisă;	<p>În conformitate cu art. 2 alin. (1) lit. a) din LEGEA nr. 255 din 14 decembrie 2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, sunt declarate de utilitate publică următoarele lucrări:</p> <p>a) lucrările de construcție, reabilitare și modernizare de drumuri și parcuri de interes național, județean și local, precum și toate lucrările de construcție, reabilitare și extindere a infrastructurii feroviare publice, lucrările necesare dezvoltării rețelei de transport cu metroul și de modernizare a rețelei existente, lucrările de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare, precum și a infrastructurii de transport naval;</p> <p>Potrivit prevederilor art. 3 al aceleiași legi “pot fi expropriate bunurile imobile proprietate a persoanelor fizice sau persoanelor juridice, cu sau fără scop lucrativ, și a oricăror alte entități, precum și cele aflate în proprietatea privată a comunelor, orașelor, municipiilor și județelor, pe care se realizează lucrările de utilitate publică de interes național, județean și local.”</p> <p>Prin realizarea traseului propus, se vor putea crea conexiuni rutiere între tramele stradale ale municipiului Sibiu și ale U.A.T.-urilor învecinate, asigurându-se legături directe între noile dezvoltări (în special cele din partea de sud-vest a zonei studiate) și municipiul Sibiu. Se va asigura o fluidizare semnificativă a mobilității la nivelul municipiului Sibiu și a localităților din zona metropolitană.</p> <p>În ceea ce privește calitatea aerului în județul Sibiu, evaluarea situației existente s-a realizat utilizând date din Raportul anual privind starea mediului, elaborat de Agenția pentru Protecția Mediului Sibiu (2021). Raportul relevă faptul că în ultimii 5 ani nu au existat depășiri ale valorilor limită stabilite pentru protecția sănătății umane, pentru toți poluanții monitorizați în rețeaua automată de monitorizare a calității aerului. De asemenea, trebuie avute în vedere și evoluția pieței de mașini electrice și hibride, reglementările privind emisiile de poluanți adoptate la nivel național și al Uniunii Europene (standard EURO6), precum și programele de înlocuire a parcului auto (Rabla și Rabla Plus). Mașinile electrice vor fi o componentă importantă a traficului auto în viitor. Trecerea către emisii reduse de carbon va face ca emisiile totale datorate mașinilor electrice (producție și consum de electricitate) să fie reduse cu circa 70% până în 2050, față de nivelul actual.</p> <p>Referitor la poluarea fonică varianta ocolitoare va crea un disconfort, dar prin măsurile de reducere propuse efectele se vor diminua. Una dintre măsuri este de a se monta panouri fonoabsorbante în zonele de locuit și în zona de pădure.</p> <p>Studiul preliminar al calității apei de suprafață și subterane a fost realizat în baza datelor existente în Planul de management al Bazinului Hidrografic Olt, a monitorizării prin forajele hidro-geologice existente, efectuate de Administrația Bazinală de Apă Olt. Zona analizată se suprapune cu corpul de apă subterană ROOT05 Depresiunea Sibiu. Din analiza datelor prezentate în planul de management bazinal, corpul de apă subterană ROOT05 se află în stare chimică bună. Corpurilor de apă de suprafață vor fi supratraversate de drumul propus prin poduri/viaducte etc. Toate podurile, pasajele, podețele vor fi dimensionate corespunzător și vor respecta normativele de proiectare, standardele și legislația în vigoare. Prin respectarea măsurilor propuse prin plan, starea ecologică și chimică a corpurilor de apă de suprafață și subterane intersectate nu va fi afectată.</p> <p>Zona de 50 m de o parte și de alta a drumului este prevăzută ca și zona de studiu. Conform OG 43/1997 privind regimul drumurilor "Zonele de protecție sunt suprafețele de teren situate de o parte și de alta a zonelor de siguranță, necesare protecției și dezvoltării viitoare a drumului. Zonele de protecție rămân în gospodărirea persoanelor juridice sau fizice care le au în administrare sau în proprietate, cu obligația ca acestea, prin activitatea lor, să nu aducă prejudicii drumului sau derulării în siguranța a traficului prin:</p> <p>a) neasigurarea scurgerii apelor în mod corespunzător;</p> <p>b) executarea de construcții, împrejmuiri sau plantații care să provoace inzapezirea drumului sau să împiedice vizibilitatea pe drum;</p>

			<p>c) executarea unor lucrări care periclitează stabilitatea drumului sau modifica regimul apelor subterane sau de suprafață." Limitele zonelor de protecție este de 22 m și va putea fi utilizată doar cu avizul CNAIR.</p>
			<p>În vederea menținerii conectivității între habitatele speciilor de faună, element esențial pentru asigurarea unei stări bune de conservare a populațiilor acestora, varianta ocolitoare prevede realizarea de structuri multifuncționale. Planul propus prevede poduri pentru acces la terenuri agricole /pasaje/ viaducte care vor asigura și deplasarea faunei sălbatice. Dimensionarea acestora va lua în considerare aspectele legate de funcționalitatea structurilor.</p> <p>De asemenea, subliniem faptul că transhumanța în România nu este inclusă în lista patrimoniului UNESCO, până la această dată. (http://www.cultura.ro/unesco). Pentru PUZ Construire Varianta Ocolitoare Sibiu Sud a fost obținut avizul autorității competente pentru cultură.</p>
		<p>Sugestii</p> <p>1. Alegerea traseului care subtraversează rezervația naturală</p> <p>2. Traseul VOSS să urmeze culoarul de trecere al liniei electrice aeriene care tranzitează rezervația naturală, unde există deja zone de pădure defrișate</p> <p>3. Modernizarea la standard de drum județean a drumurilor agricole existente ce traversează zona "Căliniș" (care va face legătura între DJ106A și DJ106D), zona "Versailles" și Ferma Seviș (care va face legătura între DJ106D și Ferma Seviș) și zona Cartierul Arhitecților (care va face legătura între Cartierul Arhitecților și E68), astfel încât se va asigura continuitatea traficului în zonă.</p>	<p>1. CNAIR, entitatea care va administra acest drum după construirea lui, nu a avizat varianta cu tunel pe sub rezervația naturală Dumbrava Sibiului. În Studiul de fezabilitate a fost elaborată o analiză multicriterială referitoare la variantele de traseu. Criteriile generale de evaluare comparativă a variantelor sunt următoarele: a) Costurile financiare ale investiției, care include subcriteriile cost de execuție (75%) și costurile de întreținere și operare pe durata de viață (25%) b) Rentabilitatea socio-economică a investiției c) Complexitatea construcției, care include subcriteriile evaluarea riscurilor tehnice (75%) și durata de execuție (25%) d) Impactul asupra mediului e) Performanța traficului atras. Urmare acestei analize, alternativa optimă este varianta propusă spre dezvoltare.</p> <p>2. Pentru a traversa rezervația Padurea Dumbravii pe traseul liniei de înaltă tensiune, ar trebui făcute defrișări suplimentare, deoarece drumul nu poate fi amplasat pe același culoar cu LEA. Conform legislației privind construcția liniilor electrice, acestea au prevăzută o zonă de protecție care trebuie luată în considerare la proiectare. De asemenea, în conformitate cu OUG nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice "Scoaterea definitivă sau temporară din circuitul agricol sau silvic de terenuri de pe raza ariei naturale protejate, cu excepția celor aflate în zonele de dezvoltare durabilă, se poate face numai pentru obiective care vizează asigurarea securității naționale, asigurarea securității, sănătății oamenilor și animalelor și prevenirea catastrofelor naturale sau pentru obiectivele destinate cercetării științifice și buneii administrări a ariei naturale protejate"</p> <p>3. În baza art. 22 din Ordonanța Guvernului nr.43 din 28 august 1997 privind regimul juridic al drumurilor, "Administrarea drumurilor județene se asigură de către consiliile județene, iar a drumurilor de interes local, de către consiliile locale pe raza administrativ-teritorială a acestora". Drumurile agricole deja existente, la care faceți referire nu fac parte din categoria drumurilor județene, în consecință nu se află în proprietatea Județului Sibiu.</p>
55	21399/06.12.2022	<p>Modificarea traseului, restrângerea drepturilor de proprietate, reducerea valorii imobilului, calitatea apei, a aerului, poluare fonică, degradarea pânzei freatice</p>	<p>În conformitate cu art. 2 alin. (1) lit. a) din LEGEA nr. 255 din 14 decembrie 2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, sunt declarate de utilitate publică următoarele lucrări:</p> <p>a) lucrările de construcție, reabilitare și modernizare de drumuri și parcuri de interes național, județean și local, precum și toate lucrările de construcție, reabilitare și extindere a infrastructurii feroviare publice, lucrările necesare dezvoltării rețelei de transport cu metroul și de modernizare a rețelei existente, lucrările de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare, precum și a infrastructurii de transport naval;</p> <p>Potrivit prevederilor art. 3 al aceleiași legi "pot fi expropriate bunurile imobile proprietate a persoanelor fizice sau persoanelor juridice, cu sau fără scop lucrativ, și a oricăror alte entități, precum și cele aflate în proprietatea privată a comunelor, orașelor, municipiilor și județelor, pe care se realizează lucrările de utilitate publică de interes național, județean și local."</p> <p>Prin realizarea traseului propus, se vor putea crea conexiuni rutiere între tramele stradale ale municipiului Sibiu și ale U.A.T.-urilor învecinate, asigurându-se legături directe între noile dezvoltări (în special cele din partea de sud-vest a zonei studiate) și municipiul Sibiu. Se va asigura o fluidizare semnificativă a mobilității la nivelul municipiului Sibiu și a localităților din zona metropolitană.</p> <p>În ceea ce privește calitatea aerului în județul Sibiu, evaluarea situației existente s-a realizat utilizând date din Raportul anual privind starea mediului, elaborat de Agenția pentru Protecția Mediului Sibiu (2021). Raportul relevă faptul că în ultimii 5 ani nu au existat depășiri ale valorilor limită stabilite pentru protecția sănătății umane, pentru toți poluanții monitorizați în rețeaua automată de monitorizare a calității aerului. De asemenea, trebuie avute în vedere și evoluția pieței de mașini electrice și hibride, reglementările privind emisiile de poluanți adoptate la nivel național și al Uniunii Europene (standard EURO6), precum și programele de înlocuire a parcului auto (Rabla și Rabla Plus). Mașinile electrice vor fi o componentă importantă a traficului auto în viitor. Trecerea către emisii reduse de carbon va face ca emisiile totale datorate mașinilor electrice (producție și consum de electricitate) să fie reduse cu circa 70% până în 2050, față de nivelul actual.</p> <p>Referitor la poluarea fonică varianta ocolitoare va crea un disconfort, dar prin măsurile de reducere propuse efectele se vor diminua. Una dintre măsuri este de a se monta panouri fonoabsorbante în zonele de locuit și în zona de pădure.</p> <p>Studiul preliminar al calității apei de suprafață și subterane a fost realizat în baza datelor existente în Planul de management al Bazinului Hidrografic Olt, a monitorizării prin forajele hidro-geologice existente, efectuate de Administrația Bazinală de Apă Olt. Zona analizată se suprapune cu corpul de apă subterană ROOT05 Depresiunea Sibiu. Din analiza datelor prezentate în planul de management bazinal, corpul de apă subterană ROOT05 se află în stare chimică bună. Corpurilor de apă de suprafață vor fi supratraversate de drumul propus</p>

			prin poduri/viaducte etc. Toate podurile, pasajele, podețele vor fi dimensionate corespunzător și vor respecta normativele de proiectare, standardele și legislația în vigoare. Prin respectarea măsurilor propuse prin plan, starea ecologică și chimică a corpurilor de apă de suprafață și subterane intersectate nu va fi afectată.
56	21398/05.12.2022	Modificarea traseului, restrângerea drepturilor de proprietate, reducerea valorii imobilului, calitatea apei, a aerului, poluare fonică, degradarea pânzei freatice	<p>În conformitate cu art. 2 alin. (1) lit. a) din LEGEA nr. 255 din 14 decembrie 2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, sunt declarate de utilitate publică următoarele lucrări:</p> <p>a) lucrările de construcție, reabilitare și modernizare de drumuri și parcuri de interes național, județean și local, precum și toate lucrările de construcție, reabilitare și extindere a infrastructurii feroviare publice, lucrările necesare dezvoltării rețelei de transport cu metroul și de modernizare a rețelei existente, lucrările de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare, precum și a infrastructurii de transport naval;</p> <p>Potrivit prevederilor art. 3 al aceleiași legi “pot fi expropriate bunurile imobile proprietate a persoanelor fizice sau persoanelor juridice, cu sau fără scop lucrativ, și a oricăror alte entități, precum și cele aflate în proprietatea privată a comunelor, orașelor, municipiilor și județelor, pe care se realizează lucrările de utilitate publică de interes național, județean și local.”</p> <p>Prin realizarea traseului propus, se vor putea crea conexiuni rutiere între tramele stradale ale municipiului Sibiu și ale U.A.T.- urilor învecinate, asigurându-se legături directe între noile dezvoltări (în special cele din partea de sud-vest a zonei studiate) și municipiul Sibiu. Se va asigura o fluidizare semnificativă a mobilității la nivelul municipiului Sibiu și a localităților din zona metropolitană.</p> <p>În ceea ce privește calitatea aerului în județul Sibiu, evaluarea situației existente s-a realizat utilizând date din Raportul anual privind starea mediului, elaborat de Agenția pentru Protecția Mediului Sibiu (2021). Raportul relevă faptul că în ultimii 5 ani nu au existat depășiri ale valorilor limită stabilite pentru protecția sănătății umane, pentru toți poluanții monitorizați în rețeaua automată de monitorizare a calității aerului. De asemenea, trebuie avute în vedere și evoluția pieței de mașini electrice și hibride, reglementările privind emisiile de poluanți adoptate la nivel național și al Uniunii Europene (standard EURO6), precum și programele de înlocuire a parcului auto (Rabla și Rabla Plus). Mașinile electrice vor fi o componentă importantă a traficului auto în viitor. Trecerea către emisii reduse de carbon va face ca emisiile totale datorate mașinilor electrice (producție și consum de electricitate) să fie reduse cu circa 70% până în 2050, față de nivelul actual.</p> <p>Referitor la poluarea fonică varianta ocolitoare va crea un disconfort, dar prin măsurile de reducere propuse efectele se vor diminua. Una dintre măsuri este de a se monta panouri fonoabsorbante în zonele de locuit și în zona de pădure.</p> <p>Studiul preliminar al calității apei de suprafață și subterane a fost realizat în baza datelor existente în Planul de management al Bazinului Hidrografic Olt, a monitorizării prin forajele hidro-geologice existente, efectuate de Administrația Bazinală de Apă Olt. Zona analizată se suprapune cu corpul de apă subterană ROOT05 Depresiunea Sibiu. Din analiza datelor prezentate în planul de management bazinal, corpul de apă subterană ROOT05 se află în stare chimică bună. Corpurilor de apă de suprafață vor fi supratraversate de drumul propus prin poduri/viaducte etc. Toate podurile, pasajele, podețele vor fi dimensionate corespunzător și vor respecta normativele de proiectare, standardele și legislația în vigoare. Prin respectarea măsurilor propuse prin plan, starea ecologică și chimică a corpurilor de apă de suprafață și subterane intersectate nu va fi afectată.</p>
57	21397/31.10.2022	Modificarea traseului, restrângerea drepturilor de proprietate, reducerea valorii imobilului, calitatea apei, a aerului, poluare fonică, degradarea pânzei freatice	<p>În conformitate cu art. 2 alin. (1) lit. a) din LEGEA nr. 255 din 14 decembrie 2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, sunt declarate de utilitate publică următoarele lucrări:</p> <p>a) lucrările de construcție, reabilitare și modernizare de drumuri și parcuri de interes național, județean și local, precum și toate lucrările de construcție, reabilitare și extindere a infrastructurii feroviare publice, lucrările necesare dezvoltării rețelei de transport cu metroul și de modernizare a rețelei existente, lucrările de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare, precum și a infrastructurii de transport naval;</p> <p>Potrivit prevederilor art. 3 al aceleiași legi “pot fi expropriate bunurile imobile proprietate a persoanelor fizice sau persoanelor juridice, cu sau fără scop lucrativ, și a oricăror alte entități, precum și cele aflate în proprietatea privată a comunelor, orașelor, municipiilor și județelor, pe care se realizează lucrările de utilitate publică de interes național, județean și local.”</p> <p>Prin realizarea traseului propus, se vor putea crea conexiuni rutiere între tramele stradale ale municipiului Sibiu și ale U.A.T.- urilor învecinate, asigurându-se legături directe între noile dezvoltări (în special cele din partea de sud-vest a zonei studiate) și municipiul Sibiu. Se va asigura o fluidizare semnificativă a mobilității la nivelul municipiului Sibiu și a localităților din zona metropolitană.</p> <p>În ceea ce privește calitatea aerului în județul Sibiu, evaluarea situației existente s-a realizat utilizând date din Raportul anual privind starea mediului, elaborat de Agenția pentru Protecția Mediului Sibiu (2021). Raportul relevă faptul că în ultimii 5 ani nu au existat depășiri ale valorilor limită stabilite pentru protecția sănătății umane, pentru toți poluanții monitorizați în rețeaua automată de monitorizare a calității aerului. De asemenea, trebuie avute în vedere și evoluția pieței de mașini electrice și hibride, reglementările privind emisiile de poluanți adoptate la nivel național și al Uniunii Europene (standard EURO6), precum și programele de înlocuire a parcului auto (Rabla și Rabla Plus). Mașinile electrice vor fi o componentă importantă a traficului auto în viitor. Trecerea către emisii reduse de carbon va face ca emisiile totale datorate mașinilor electrice (producție și consum de electricitate) să fie reduse cu circa 70% până în 2050, față de nivelul actual.</p> <p>Referitor la poluarea fonică varianta ocolitoare va crea un disconfort, dar prin măsurile de reducere propuse efectele se vor diminua. Una dintre măsuri este de a se monta panouri fonoabsorbante în zonele de locuit și în zona de pădure.</p> <p>Studiul preliminar al calității apei de suprafață și subterane a fost realizat în baza datelor existente în Planul de management al Bazinului Hidrografic Olt, a monitorizării prin forajele hidro-geologice existente, efectuate de Administrația Bazinală de Apă Olt. Zona analizată se suprapune cu corpul de apă subterană ROOT05 Depresiunea Sibiu. Din analiza datelor prezentate în planul de management bazinal, corpul de apă subterană ROOT05 se află în stare chimică bună. Corpurilor de apă de suprafață vor fi supratraversate de drumul propus prin poduri/viaducte etc. Toate podurile, pasajele, podețele vor fi dimensionate corespunzător și vor respecta normativele de proiectare, standardele și legislația în vigoare. Prin respectarea măsurilor propuse prin plan, starea ecologică și chimică a corpurilor de apă de suprafață și subterane intersectate nu va fi afectată.</p>

58	21382/05.12.2022	poluare fonica, poluarea aerului, dezechilibrarea ecosistemului, , degradarea elementelor de peisagistica, influenta negativa asupra parimoniului cultural si farmecul zonei, valoarea de utilitate a proiectului este inferioara efectelor sale negative,	<p>În conformitate cu art. 2 alin. (1) lit. a) din LEGEA nr. 255 din 14 decembrie 2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, sunt declarate de utilitate publică următoarele lucrări:</p> <p>a) lucrările de construcție, reabilitare și modernizare de drumuri și parcuri de interes național, județean și local, precum și toate lucrările de construcție, reabilitare și extindere a infrastructurii feroviare publice, lucrările necesare dezvoltării rețelei de transport cu metroul și de modernizare a rețelei existente, lucrările de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare, precum și a infrastructurii de transport naval;</p> <p>Potrivit prevederilor art. 3 al aceleiași legi “pot fi expropriate bunurile imobile proprietate a persoanelor fizice sau persoanelor juridice, cu sau fără scop lucrativ, și a oricăror alte entități, precum și cele aflate în proprietatea privată a comunelor, orașelor, municipiilor și județelor, pe care se realizează lucrările de utilitate publică de interes național, județean și local.”</p> <p>Prin realizarea traseului propus, se vor putea crea conexiuni rutiere între tramele stradale ale municipiului Sibiu și ale U.A.T.- urilor învecinate, asigurându-se legături directe între noile dezvoltări (în special cele din partea de sud-vest a zonei studiate) și municipiul Sibiu. Se va asigura o fluidizare semnificativă a mobilității la nivelul municipiului Sibiu și a localităților din zona metropolitană.</p> <p>În ceea ce privește calitatea aerului în județul Sibiu, evaluarea situației existente s-a realizat utilizând date din Raportul anual privind starea mediului, elaborat de Agenția pentru Protecția Mediului Sibiu (2021). Raportul relevă faptul că în ultimii 5 ani nu au existat depășiri ale valorilor limită stabilite pentru protecția sănătății umane, pentru toți poluanții monitorizați în rețeaua automată de monitorizare a calității aerului. De asemenea, trebuie avute în vedere și evoluția pieței de mașini electrice și hibride, reglementările privind emisiile de poluanți adoptate la nivel național și al Uniunii Europene (standard EURO6), precum și programele de înlocuire a parcului auto (Rabla și Rabla Plus). Mașinile electrice vor fi o componentă importantă a traficului auto în viitor. Trecerea către emisii reduse de carbon va face ca emisiile totale datorate mașinilor electrice (producție și consum de electricitate) să fie reduse cu circa 70% până în 2050, față de nivelul actual.</p> <p>Referitor la poluarea fonică varianta ocolitoare va crea un disconfort, dar prin măsurile de reducere propuse efectele se vor diminua. Una dintre măsuri este de a se monta panouri fonoabsorbante în zonele de locuit și în zona de pădure.</p> <p>Studiul preliminar al calității apei de suprafață și subterane a fost realizat în baza datelor existente în Planul de management al Bazinului Hidrografic Olt, a monitorizării prin forajele hidro-geologice existente, efectuate de Administrația Bazinală de Apă Olt. Zona analizată se suprapune cu corpul de apă subterană ROOT05 Depresiunea Sibiu. Din analiza datelor prezentate în planul de management bazinal, corpul de apă subterană ROOT05 se află în stare chimică bună. Corpurilor de apă de suprafață vor fi supratraversate de drumul propus prin poduri/viaducte etc. Toate podurile, pasajele, podețele vor fi dimensionate corespunzător și vor respecta normativele de proiectare, standardele și legislația în vigoare. Prin respectarea măsurilor propuse prin plan, starea ecologică și chimică a corpurilor de apă de suprafață și subterane intersectate nu va fi afectată.</p>
59	21367/05.12.2022	Modificarea traseului, restrangerea drepturilor de proprietate, reducerea valorii imobilului, calitatea apei, a aerului, poluare fonică, degradarea pânzei freatică	<p>În conformitate cu art. 2 alin. (1) lit. a) din LEGEA nr. 255 din 14 decembrie 2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, sunt declarate de utilitate publică următoarele lucrări:</p> <p>a) lucrările de construcție, reabilitare și modernizare de drumuri și parcuri de interes național, județean și local, precum și toate lucrările de construcție, reabilitare și extindere a infrastructurii feroviare publice, lucrările necesare dezvoltării rețelei de transport cu metroul și de modernizare a rețelei existente, lucrările de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare, precum și a infrastructurii de transport naval;</p> <p>Potrivit prevederilor art. 3 al aceleiași legi “pot fi expropriate bunurile imobile proprietate a persoanelor fizice sau persoanelor juridice, cu sau fără scop lucrativ, și a oricăror alte entități, precum și cele aflate în proprietatea privată a comunelor, orașelor, municipiilor și județelor, pe care se realizează lucrările de utilitate publică de interes național, județean și local.”</p> <p>Prin realizarea traseului propus, se vor putea crea conexiuni rutiere între tramele stradale ale municipiului Sibiu și ale U.A.T.- urilor învecinate, asigurându-se legături directe între noile dezvoltări (în special cele din partea de sud-vest a zonei studiate) și municipiul Sibiu. Se va asigura o fluidizare semnificativă a mobilității la nivelul municipiului Sibiu și a localităților din zona metropolitană.</p> <p>În ceea ce privește calitatea aerului în județul Sibiu, evaluarea situației existente s-a realizat utilizând date din Raportul anual privind starea mediului, elaborat de Agenția pentru Protecția Mediului Sibiu (2021). Raportul relevă faptul că în ultimii 5 ani nu au existat depășiri ale valorilor limită stabilite pentru protecția sănătății umane, pentru toți poluanții monitorizați în rețeaua automată de monitorizare a calității aerului. De asemenea, trebuie avute în vedere și evoluția pieței de mașini electrice și hibride, reglementările privind emisiile de poluanți adoptate la nivel național și al Uniunii Europene (standard EURO6), precum și programele de înlocuire a parcului auto (Rabla și Rabla Plus). Mașinile electrice vor fi o componentă importantă a traficului auto în viitor. Trecerea către emisii reduse de carbon va face ca emisiile totale datorate mașinilor electrice (producție și consum de electricitate) să fie reduse cu circa 70% până în 2050, față de nivelul actual.</p> <p>Referitor la poluarea fonică varianta ocolitoare va crea un disconfort, dar prin măsurile de reducere propuse efectele se vor diminua. Una dintre măsuri este de a se monta panouri fonoabsorbante în zonele de locuit și în zona de pădure.</p> <p>Studiul preliminar al calității apei de suprafață și subterane a fost realizat în baza datelor existente în Planul de management al Bazinului Hidrografic Olt, a monitorizării prin forajele hidro-geologice existente, efectuate de Administrația Bazinală de Apă Olt. Zona analizată se suprapune cu corpul de apă subterană ROOT05 Depresiunea Sibiu. Din analiza datelor prezentate în planul de management bazinal, corpul de apă subterană ROOT05 se află în stare chimică bună. Corpurilor de apă de suprafață vor fi supratraversate de drumul propus prin poduri/viaducte etc. Toate podurile, pasajele, podețele vor fi dimensionate corespunzător și vor respecta normativele de proiectare, standardele și legislația în vigoare. Prin respectarea măsurilor propuse prin plan, starea ecologică și chimică a corpurilor de apă de suprafață și subterane intersectate nu va fi afectată.</p>

60	21366/05.12.2022	Modificarea traseului, restrangerea drepturilor de proprietate, reducerea valorii imobilului, calitatea apei, a aerului, poluare fonică, degradarea pânzei freatice	<p>În conformitate cu art. 2 alin. (1) lit. a) din LEGEA nr. 255 din 14 decembrie 2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, sunt declarate de utilitate publică următoarele lucrări:</p> <p>a) lucrările de construcție, reabilitare și modernizare de drumuri și parcuri de interes național, județean și local, precum și toate lucrările de construcție, reabilitare și extindere a infrastructurii feroviare publice, lucrările necesare dezvoltării rețelei de transport cu metroul și de modernizare a rețelei existente, lucrările de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare, precum și a infrastructurii de transport naval;</p> <p>Potrivit prevederilor art. 3 al aceleiași legi “pot fi expropriate bunurile imobile proprietate a persoanelor fizice sau persoanelor juridice, cu sau fără scop lucrativ, și a oricăror alte entități, precum și cele aflate în proprietatea privată a comunelor, orașelor, municipiilor și județelor, pe care se realizează lucrările de utilitate publică de interes național, județean și local.”</p> <p>Prin realizarea traseului propus, se vor putea crea conexiuni rutiere între tramele stradale ale municipiului Sibiu și ale U.A.T.-urilor învecinate, asigurându-se legături directe între noile dezvoltări (în special cele din partea de sud-vest a zonei studiate) și municipiul Sibiu. Se va asigura o fluidizare semnificativă a mobilității la nivelul municipiului Sibiu și a localităților din zona metropolitană.</p> <p>În ceea ce privește calitatea aerului în județul Sibiu, evaluarea situației existente s-a realizat utilizând date din Raportul anual privind starea mediului, elaborat de Agenția pentru Protecția Mediului Sibiu (2021). Raportul relevă faptul că în ultimii 5 ani nu au existat depășiri ale valorilor limită stabilite pentru protecția sănătății umane, pentru toți poluanții monitorizați în rețeaua automată de monitorizare a calității aerului. De asemenea, trebuie avute în vedere și evoluția pieței de mașini electrice și hibride, reglementările privind emisiile de poluanți adoptate la nivel național și al Uniunii Europene (standard EURO6), precum și programele de înlocuire a parcului auto (Rabla și Rabla Plus). Mașinile electrice vor fi o componentă importantă a traficului auto în viitor. Trecerea către emisii reduse de carbon va face ca emisiile totale datorate mașinilor electrice (producție și consum de electricitate) să fie reduse cu circa 70% până în 2050, față de nivelul actual.</p> <p>Referitor la poluarea fonică varianta ocolitoare va crea un disconfort, dar prin măsurile de reducere propuse efectele se vor diminua. Una dintre măsuri este de a se monta panouri fonoabsorbante în zonele de locuit și în zona de pădure.</p> <p>Studiul preliminar al calității apei de suprafață și subterane a fost realizat în baza datelor existente în Planul de management al Bazinului Hidrografic Olt, a monitorizării prin forajele hidro-geologice existente, efectuate de Administrația Bazinală de Apă Olt. Zona analizată se suprapune cu corpul de apă subterană ROOT05 Depresiunea Sibiu. Din analiza datelor prezentate în planul de management bazinal, corpul de apă subterană ROOT05 se află în stare chimică bună. Corpurilor de apă de suprafață vor fi supratraversate de drumul propus prin poduri/viaducte etc. Toate podurile, pasajele, podețele vor fi dimensionate corespunzător și vor respecta normativele de proiectare, standardele și legislația în vigoare. Prin respectarea măsurilor propuse prin plan, starea ecologică și chimică a corpurilor de apă de suprafață și subterane intersectate nu va fi afectată.</p>
61	21349/05.12.2022	<p>impact negativ asupra calitatii vietii, afectarea aerului prin noxe;</p> <p>culoarele de deplasare a animalelor in Padurea Dumbrava ;</p> <p>afecteaza producatorii din zona Rasinari, va ingradi viata pastorilor, creeaza disconfort major rezidentilor actuali; interdictia de construire pe 50m de o parte si de alta a drumului;</p> <p>despagubiri infime care nu acopera creditele bancare ale oamenilor, durate lungi de deplasare;</p> <p>traseul se suprapune cu terenul MAPN - ului;</p>	<p>În conformitate cu art. 2 alin. (1) lit. a) din LEGEA nr. 255 din 14 decembrie 2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, sunt declarate de utilitate publică următoarele lucrări:</p> <p>a) lucrările de construcție, reabilitare și modernizare de drumuri și parcuri de interes național, județean și local, precum și toate lucrările de construcție, reabilitare și extindere a infrastructurii feroviare publice, lucrările necesare dezvoltării rețelei de transport cu metroul și de modernizare a rețelei existente, lucrările de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare, precum și a infrastructurii de transport naval;</p> <p>Potrivit prevederilor art. 3 al aceleiași legi “pot fi expropriate bunurile imobile proprietate a persoanelor fizice sau persoanelor juridice, cu sau fără scop lucrativ, și a oricăror alte entități, precum și cele aflate în proprietatea privată a comunelor, orașelor, municipiilor și județelor, pe care se realizează lucrările de utilitate publică de interes național, județean și local.”</p> <p>Prin realizarea traseului propus, se vor putea crea conexiuni rutiere între tramele stradale ale municipiului Sibiu și ale U.A.T.-urilor învecinate, asigurându-se legături directe între noile dezvoltări (în special cele din partea de sud-vest a zonei studiate) și municipiul Sibiu. Se va asigura o fluidizare semnificativă a mobilității la nivelul municipiului Sibiu și a localităților din zona metropolitană.</p> <p>În ceea ce privește calitatea aerului în județul Sibiu, evaluarea situației existente s-a realizat utilizând date din Raportul anual privind starea mediului, elaborat de Agenția pentru Protecția Mediului Sibiu (2021). Raportul relevă faptul că în ultimii 5 ani nu au existat depășiri ale valorilor limită stabilite pentru protecția sănătății umane, pentru toți poluanții monitorizați în rețeaua automată de monitorizare a calității aerului. De asemenea, trebuie avute în vedere și evoluția pieței de mașini electrice și hibride, reglementările privind emisiile de poluanți adoptate la nivel național și al Uniunii Europene (standard EURO6), precum și programele de înlocuire a parcului auto (Rabla și Rabla Plus). Mașinile electrice vor fi o componentă importantă a traficului auto în viitor. Trecerea către emisii reduse de carbon va face ca emisiile totale datorate mașinilor electrice (producție și consum de electricitate) să fie reduse cu circa 70% până în 2050, față de nivelul actual.</p> <p>Referitor la poluarea fonică varianta ocolitoare va crea un disconfort, dar prin măsurile de reducere propuse efectele se vor diminua. Una dintre măsuri este de a se monta panouri fonoabsorbante în zonele de locuit și în zona de pădure.</p> <p>Studiul preliminar al calității apei de suprafață și subterane a fost realizat în baza datelor existente în Planul de management al Bazinului Hidrografic Olt, a monitorizării prin forajele hidro-geologice existente, efectuate de Administrația Bazinală de Apă Olt. Zona analizată se suprapune cu corpul de apă subterană ROOT05 Depresiunea Sibiu. Din analiza datelor prezentate în planul de management bazinal, corpul de apă subterană ROOT05 se află în stare chimică bună. Corpurilor de apă de suprafață vor fi supratraversate de drumul propus prin poduri/viaducte etc. Toate podurile, pasajele, podețele vor fi dimensionate corespunzător și vor respecta normativele de proiectare, standardele și legislația în vigoare. Prin respectarea măsurilor propuse prin plan, starea ecologică și chimică a corpurilor de apă de suprafață și subterane intersectate nu va fi afectată.</p> <p>Zona de 50 m de o parte și de alta a drumului este prevăzută ca și zona de studiu. Conform OG 43/1997 privind regimul drumurilor "Zonele de protecție sunt suprafețele de teren situate de o parte și de alta a zonelor de siguranță, necesare protecției și dezvoltării viitoare a drumului. Zonele de protecție rămân în gospodărirea persoanelor juridice sau fizice care le au în administrare sau în proprietate, cu obligația ca acestea, prin activitatea lor, să nu aducă prejudicii drumului sau derulării în siguranța a traficului prin:</p> <p>a) neasigurarea scurgerii apelor în mod corespunzător;</p> <p>b) executarea de construcții, împrejmuiri sau plantații care să provoace inzapezirea drumului sau să împiedice vizibilitatea pe drum;</p>

			<p>c) executarea unor lucrări care periclitează stabilitatea drumului sau modifica regimul apelor subterane sau de suprafață." Limitele zonelor de protecție este de 22 m și va putea fi utilizată doar cu avizul CNAIR.</p>
			<p>În vederea menținerii conectivității între habitatele speciilor de faună, element esențial pentru asigurarea unei stări bune de conservare a populațiilor acestora, varianta ocolitoare prevede realizarea de structuri multifuncționale. Planul propus prevede poduri pentru acces la terenuri agricole /pasaje/ viaducte care vor asigura și deplasarea faunei sălbatice. Dimensionarea acestora va lua în considerare aspectele legate de funcționalitatea structurilor.</p> <p>De asemenea, subliniem faptul că transhumanța în România nu este inclusă în lista patrimoniului UNESCO, până la această dată. (http://www.cultura.ro/unesco). Pentru PUZ Construire Varianta Ocolitoare Sibiu Sud a fost obținut avizul autorității competente pentru cultură.</p> <p>Planul de mobilitate Urbană durabilă al municipiului Sibiu și al zonei metropolitane 2030- (PMUD), include printre intervenții construirea variantei ocolitoare Sibiu Sud, care va închide inelul prin racordarea cu centura Sud, document public pe site-ul Primăriei Mun. Sibiu.</p> <p>Traseul proiectat al Variantei Ocolitoare Sibiu Sud nu se suprapune cu terenuri ale unor instituții care fac parte din sistemul de apărare, ordine publică și siguranță națională. Traseul proiectat interferează cu zona de siguranță a poligonului de trageri.</p>
62	21348/05.12.2022	contesta construirea centurii deoarece distruge o mare parte din terenuri	<p>exproprierea pe utilitate publică intra în sarcina Ministerului Transporturilor prin CNAIR, fiind necesară adoptarea unei hotărâri de guvern și se va realiza conform art. 5 alin. (1) din Legea nr. 255/2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, care prevede următoarele: "În vederea realizării lucrărilor prevăzute la art. 1 și 2, expropriatorul prevăzut la art. 2 alin. (2) are obligația de a aproba prin hotărâre a Guvernului sau, după caz, prin hotărâre a autorității administrației publice locale sau județene, respectiv a Consiliului General al Municipiului București, după caz, potrivit legii, indicatorii tehnico-economici ai lucrărilor de interes național, județean și local, pe baza documentației tehnico-economice aferente, amplasamentul lucrărilor, conform variantei finale a studiului de fezabilitate, respectiv a variantei finale a studiului de fezabilitate, după caz, sursa de finanțare, precum și declanșarea procedurii de expropriere a tuturor imobilelor care constituie coridorul de expropriere, a listei proprietarilor așa cum rezultă din evidențele Agenției Naționale de Cadastru și Publicitate Imobiliară sau ale unităților administrativ-teritoriale, sumele individuale aferente despăgubirilor estimate de către expropriator pe baza unui raport de evaluare întocmit având în vedere expertizele întocmite și actualizate de camerele notarilor publici și termenul în care acestea se virează într-un cont deschis pe numele expropriatorului la dispoziția proprietarilor de imobile. Amplasamentul lucrării se aduce la cunoștința publică prin afișarea la sediul consiliului local respectiv, prin afișare pe pagina proprie de internet a expropriatorului și va fi comunicat spre avizare și recepție Agenției Naționale de Cadastru și Publicitate Imobiliară. Amplasamentul va fi materializat prin bornarea tuturor punctelor de coordonate care îl definesc pe acesta. Autoritățile administrației publice locale vor include coordonatele coridorului de expropriere în planurile urbanistice generale ale localităților. Actualizarea planurilor urbanistice generale ale localităților și a regulamentelor locale de urbanism poate fi finanțată și de către expropriator".</p>
63	21345/05.12.2022	Modificarea traseului, restrângerea drepturilor de proprietate, reducerea valorii imobilului, calitatea apei, a aerului, poluare fonică, degradarea pânzei freatice	<p>În conformitate cu art. 2 alin. (1) lit. a) din LEGEA nr. 255 din 14 decembrie 2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, sunt declarate de utilitate publică următoarele lucrări:</p> <p>a) lucrările de construcție, reabilitare și modernizare de drumuri și parcuri de interes național, județean și local, precum și toate lucrările de construcție, reabilitare și extindere a infrastructurii feroviare publice, lucrările necesare dezvoltării rețelei de transport cu metroul și de modernizare a rețelei existente, lucrările de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare, precum și a infrastructurii de transport naval;</p> <p>Potrivit prevederilor art. 3 al aceleiași legi "pot fi expropriate bunurile imobile proprietate a persoanelor fizice sau persoanelor juridice, cu sau fără scop lucrativ, și a oricăror alte entități, precum și cele aflate în proprietatea privată a comunelor, orașelor, municipiilor și județelor, pe care se realizează lucrările de utilitate publică de interes național, județean și local."</p> <p>Prin realizarea traseului propus, se vor putea crea conexiuni rutiere între tramele stradale ale municipiului Sibiu și ale U.A.T.-urilor învecinate, asigurându-se legături directe între noile dezvoltări (în special cele din partea de sud-vest a zonei studiate) și municipiul Sibiu. Se va asigura o fluidizare semnificativă a mobilității la nivelul municipiului Sibiu și a localităților din zona metropolitană.</p> <p>În ceea ce privește calitatea aerului în județul Sibiu, evaluarea situației existente s-a realizat utilizând date din Raportul anual privind starea mediului, elaborat de Agenția pentru Protecția Mediului Sibiu (2021). Raportul relevă faptul că în ultimii 5 ani nu au existat depășiri ale valorilor limită stabilite pentru protecția sănătății umane, pentru toți poluanții monitorizați în rețeaua automată de monitorizare a calității aerului. De asemenea, trebuie avute în vedere și evoluția pieței de mașini electrice și hibride, reglementările privind emisiile de poluanți adoptate la nivel național și al Uniunii Europene (standard EURO6), precum și programele de înlocuire a parcului auto (Rabla și Rabla Plus). Mașinile electrice vor fi o componentă importantă a traficului auto în viitor. Trecerea către emisii reduse de carbon va face ca emisiile totale datorate mașinilor electrice (producție și consum de electricitate) să fie reduse cu circa 70% până în 2050, față de nivelul actual.</p> <p>Referitor la poluarea fonică varianta ocolitoare va crea un disconfort, dar prin măsurile de reducere propuse efectele se vor diminua. Una dintre măsuri este de a se monta panouri fonoabsorbante în zonele de locuit și în zona de pădure.</p> <p>Studiul preliminar al calității apei de suprafață și subterane a fost realizat în baza datelor existente în Planul de management al Bazinului Hidrografic Olt, a monitorizării prin forajele hidro-geologice existente, efectuate de Administrația Bazinală de Apă Olt. Zona analizată se suprapune cu corpul de apă subterană ROOT05 Depresiunea Sibiu. Din analiza datelor prezentate în planul de management bazinal, corpul de apă subterană ROOT05 se află în stare chimică bună. Corpurilor de apă de suprafață vor fi supratraversate de drumul propus prin poduri/viaducte etc. Toate podurile, pasajele, podețele vor fi dimensionate corespunzător și vor respecta normativele de proiectare, standardele și legislația în vigoare. Prin respectarea măsurilor propuse prin plan, starea ecologică și chimică a corpurilor de apă de suprafață și subterane intersectate nu va fi afectată.</p>
64	21320/05.12.2022	1. Informarea cetățenilor - varianta inițială din 2020 față de varianta din 2022 2. Lipsa de transparență	<p>1. În cadrul dezbaterii publice organizată la sediul Consiliului Județean Sibiu în anul 2020 s-au prezentat variantele studiate în cadrul Studiului de Fezabilitate. În urma studiilor realizate în momentul elaborării Studiului De Fezabilitate, a avizelor emise de către avizatori și a avizului emis de către CNAIR, s-a stabilit că varianta optimă este cea prezentată în cadrul dezbaterii publice realizate la cele 7 UAT-uri, pentru obținerea avizului de mediu. Toate acestea au fost postate pe site-ul Consiliului Județean Sibiu, pe site-ul APM Sibiu și pe site-urile primăriilor.</p>

	<p>3. Traseul are o lungime mare și implică durate lungi de deplasare</p> <p>4. Desproprietări forțate</p> <p>5. Fraționarea terenurilor</p> <p>6. Afectează major Parcul Natural Dumbrava-zonă protejată</p> <p>7. Defrișări</p> <p>8. Afectează traseele de liberă circulație ale animalelor sălbatice și domestice</p> <p>9. Afectează ciclismul</p> <p>10. Afectează activitățile sportive ale cetățenilor și astfel impactează negativ sănătatea familiilor și a grupurilor sportive</p> <p>11. Schimbă aspectul zonei Tropinii Noi și Vechi</p> <p>12. Necesită construcții suplimentare</p>	<p>2. Toate procedurile privind informarea populației au fost respectate prin postări pe site-urile instituțiilor implicate în acest proiect.</p> <p>3. Prin realizarea traseului propus, se vor putea crea conexiuni rutiere între tramele stradale ale municipiului Sibiu și ale U.A.T.-urilor învecinate, asigurându-se legături directe între noile dezvoltări (în special cele din partea de sud-vest a zonei studiate) și municipiul Sibiu. Se va asigura o fluidizare semnificativă a mobilității la nivelul municipiului Sibiu și a localităților din zona metropolitană.</p> <p>În ceea ce privește sustenabilitatea obiectivului de investiții privind kilometri parcurși, timp și noxe, în cadrul <i>Studiului de trafic</i>, a fost analizată rețeaua de transport existentă, evoluția traficului pe principalele drumuri de penetrație, fluxurile de trafic și nivelul de serviciu bazat pe raportul debit capacitate, atât la nivelul anului de bază, cât și la nivelul etapelor de perspectivă.</p> <p>4. Necesitatea realizării unei variante ocolitoare a reieșit din sondajul pe care Banca Mondială l-a efectuat în anul 2019, în rândul cetățenilor din Județul Sibiu. Aceasta va asigura o decongestionare a traficului din municipiul Sibiu precum și din localitățile limitrofe acestuia, în special în zonele de intrare în municipiu. În conformitate cu art. 2 alin. (1) lit. a) din LEGEA nr. 255 din 14 decembrie 2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, sunt declarate de utilitate publică următoarele lucrări:</p> <p>a) lucrările de construcție, reabilitare și modernizare de drumuri și parcuri de interes național, județean și local, precum și toate lucrările de construcție, reabilitare și extindere a infrastructurii feroviare publice, lucrările necesare dezvoltării rețelei de transport cu metroul și de modernizare a rețelei existente, lucrările de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare, precum și a infrastructurii de transport naval;</p> <p>Potrivit prevederilor art. 3 al aceleiași legi “pot fi expropriate bunurile imobile proprietate a persoanelor fizice sau persoanelor juridice, cu sau fără scop lucrativ, și a oricăror alte entități, precum și cele aflate în proprietatea privată a comunelor, orașelor, municipiilor și județelor, pe care se realizează lucrările de utilitate publică de interes național, județean și local.”</p> <p>5. S-a luat în calcul varianta care presupune cele mai mici suprafețe de expropriat și care evită afectarea viitoarelor zone de dezvoltare ale UAT -urilor..</p> <p>6. Traseul planului propus nu traversează aria naturală protejată și nu ocupă suprafețe în fond forestier. De asemenea, traseul asigură structuri de traversare pentru deplasarea faunei sălbatice. Dimensionarea acestora va lua în considerare aspectele legate de funcționalitatea structurilor. În cadrul Raportului de mediu elaborat pentru PUZ, au fost evaluate efectele asupra biodiversității, florei și faunei. Mai mult, se vor monta panouri fonoabsorbante în zonele de locuit și în zona pădurii care vor limita efectele asupra biodiversității. În vederea menținerii conectivității între habitatele speciilor de faună, element esențial pentru asigurarea unei stări bune de conservare a populațiilor acestora, varianta ocolitoare prevede realizarea de structuri multifuncționale. Planul propus prevede poduri pentru acces la terenuri agricole /pasaje/ viaducte care vor asigura și deplasarea faunei sălbatice. Dimensionarea acestora va lua în considerare aspectele legate de funcționalitatea structurilor.</p> <p>7. Traseul propus nu se regăsește în fond forestier. În perioada de implementare a proiectului va necesita decopertarea solului și îndepărtarea vegetației de pe traseu.</p> <p>8. În vederea menținerii conectivității între habitatele speciilor de faună, element esențial pentru asigurarea unei stări bune de conservare a populațiilor acestora, varianta ocolitoare prevede realizarea de structuri multifuncționale. Planul propus prevede poduri pentru acces la terenuri agricole /pasaje/ viaducte care vor asigura și deplasarea faunei sălbatice. Dimensionarea acestora va lua în considerare aspectele legate de funcționalitatea structurilor.</p>
		<p>9. Traseul propus prin PUZ nu va afecta zona de agrement, potecile sau piste de biciclete. În acest sens, pista de biciclete amenajată Sibiu - Rășinari va fi supratraversată printr-un pod, fiind traversat DJ 106 A și râul Seviș. De asemenea, traseul nu intersectează aria naturală protejată, implicit nici potecile sau traseele din pădure.</p> <p>10. Așa cum am menționat, traseul nu va afecta piste de biciclete sau potecile folosite pentru activități sportive. În etapa de realizare a lucrărilor va exista impact asupra factorilor de mediu, dar se va manifesta local și de scurtă durată.</p> <p>Conform ” Raportului anual privind starea mediului în județul Sibiu, anul 2021, Agenția pentru Protecția Mediului Sibiu”, din datele măsurate în municipiul Sibiu au fost înregistrate depășiri ale standardelor și normele sanitare și de mediu, în funcție de categoria tehnică a străzilor, cele mai afectate zone fiind intersecțiile aglomerate. În etapa de execuție disconfortul creat va fi temporar, efectele se vor manifesta cu extindere locală, în zona amplasamentelor de lucrări, de scurtă durată. Pentru reducerea disconfortului fonic din zonele afectate de zgomotul generat în urma traficului rutier de pe varianta ocolitoare propusă, se recomandă montarea de panouri fonoabsorbante în porțiunile din vecinătatea zonelor rezidențiale și/sau a zonelor protejate.</p> <p>11. Pe amplasamentul planului propus nu există vegetație cu potențial peisagistic sau alte elemente ale cadrului natural de interes ce pot fi afectate prin realizarea investiției propuse. Pentru aliniament pot fi stabilite anumite principii de bază sau recomandări pentru alegerea celei mai bune rute a variantei ocolitoare planificate, adaptate fiecărui tip de peisaj. Traseul intersectează în principal agroecosisteme și pășuni degradate. Peisajele plate pot include habitate variate. Aliniamentul care urmărește linia unei culmi este o opțiune bună în ceea ce privește încadrarea în peisaj, deoarece permite infrastructurii să rămână ascunsă vederii. Chiar și culmile mici oferă posibilități pentru un aliniament potrivit. Acest tip de aliniament poate aduce, de asemenea, unele beneficii pentru viața sălbatică, de exemplu, niveluri mai scăzute de zgomot, reducerea perturbării luminoase. Cursurile de apă vor fi supratraversate prin pasaje, podețe și pod, fiind respectate standardele privind structurile, profilurile și lucrările de artă proiectate. Principiul de bază în aliniamentul unui drum pe direcția unui curs de apă este menținerea în cea mai mare măsură posibilă a stării naturale a albiei cursului de apă, a fluxului de apă, precum și a vegetației ripariene. Planul propus se regăsește în peisaje urbane și suburbane cu un caracter puternic antropogen, cu elemente de transport și locuințe care sunt dominante în raport cu elementele naturale. Terasamentele, lucrările de modificare a formei naturale a terenului, vor fi efectuate numai în interiorul terenului reglementat, în așa fel încât să nu fie afectate terenurile învecinate. Planul prevede plantare de fâșii verzi de protecție / bariere tehnice izolatoare de-a lungul căilor rutiere majore, fără a periclita vizibilitatea la trafic. Prin facilitarea accesului la zone cu potențial turistic îmbunătățirea infrastructurii de transport poate determina potențiale efecte pozitive din perspectiva valorificării unor obiective din patrimoniul cultural și/sau natural.</p> <p>12. În realizarea unui drum, conform normelor de proiectare sunt necesare lucrări suplimentare de tipul: consolidări, acces către drumuri agricole, dotări etc.</p>

65	21319/05.12.2022	<p>modificarea traseului, restrangerea drepturilor de proprietate, reducerea valorii terenului, distrugerea calitatii apei, a aerului, poluare fonica, degradarea panzei freatice, va fi afectata in mod negativ si ireversibil panza freatica; culoarele naturale pentru animale vor fi afectate; exproprii pe suprafete mari, zona de 50 m unde ridicarea de constructii este interzisă;</p>	<p>În conformitate cu art. 2 alin. (1) lit. a) din LEGEA nr. 255 din 14 decembrie 2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, sunt declarate de utilitate publică următoarele lucrări:</p> <p>a) lucrările de construcție, reabilitare și modernizare de drumuri și parcuri de interes național, județean și local, precum și toate lucrările de construcție, reabilitare și extindere a infrastructurii feroviare publice, lucrările necesare dezvoltării rețelei de transport cu metroul și de modernizare a rețelei existente, lucrările de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare, precum și a infrastructurii de transport naval;</p> <p>Potrivit prevederilor art. 3 al aceiași legi “pot fi expropriate bunurile imobile proprietate a persoanelor fizice sau persoanelor juridice, cu sau fără scop lucrativ, și a oricăror alte entități, precum și cele aflate în proprietatea privată a comunelor, orașelor, municipiilor și județelor, pe care se realizează lucrările de utilitate publică de interes național, județean și local.”</p> <p>Prin realizarea traseului propus, se vor putea crea conexiuni rutiere între tramele stradale ale municipiului Sibiu și ale U.A.T.- urilor învecinate, asigurându-se legături directe între noile dezvoltări (în special cele din partea de sud-vest a zonei studiate) și municipiul Sibiu. Se va asigura o fluidizare semnificativă a mobilității la nivelul municipiului Sibiu și a localităților din zona metropolitană.</p> <p>În ceea ce privește calitatea aerului în județul Sibiu, evaluarea situației existente s-a realizat utilizând date din Raportul anual privind starea mediului, elaborat de Agenția pentru Protecția Mediului Sibiu (2021). Raportul relevă faptul că în ultimii 5 ani nu au existat depășiri ale valorilor limită stabilite pentru protecția sănătății umane, pentru toți poluanții monitorizați în rețeaua automată de monitorizare a calității aerului. De asemenea, trebuie avute în vedere și evoluția pieței de mașini electrice și hibride, reglementările privind emisiile de poluanți adoptate la nivel național și al Uniunii Europene (standard EURO6), precum și programele de înlocuire a parcului auto (Rabla și Rabla Plus). Mașinile electrice vor fi o componentă importantă a traficului auto în viitor. Trecerea către emisii reduse de carbon va face ca emisiile totale datorate mașinilor electrice (producție și consum de electricitate) să fie reduse cu circa 70% până în 2050, față de nivelul actual.</p> <p>Referitor la poluarea fonică varianta ocolitoare va crea un disconfort, dar prin măsurile de reducere propuse efectele se vor diminua. Una dintre măsuri este de a se monta panouri fonoabsorbante în zonele de locuit și în zona de pădure.</p> <p>Studiul preliminar al calității apei de suprafață și subterane a fost realizat în baza datelor existente în Planul de management al Bazinului Hidrografic Olt, a monitorizării prin forajele hidro-geologice existente, efectuate de Administrația Bazinală de Apă Olt. Zona analizată se suprapune cu corpul de apă subterană ROOT05 Depresiunea Sibiu. Din analiza datelor prezentate în planul de management bazinal, corpul de apă subterană ROOT05 se află în stare chimică bună. Corpurilor de apă de suprafață vor fi supratraversate de drumul propus prin poduri/viaducte etc. Toate podurile, pasajele, podețele vor fi dimensionate corespunzător și vor respecta normativele de proiectare, standardele și legislația în vigoare. Prin respectarea măsurilor propuse prin plan, starea ecologică și chimică a corpurilor de apă de suprafață și subterane intersectate nu va fi afectată.</p> <p>Zona de 50 m de o parte și de alta a drumului este prevăzută ca și zona de studiu. Conform OG 43/1997 privind regimul drumurilor "Zonele de protecție sunt suprafețele de teren situate de o parte și de alta a zonelor de siguranță, necesare protecției și dezvoltării viitoare a drumului. Zonele de protecție rămân în gospodărirea persoanelor juridice sau fizice care le au în administrare sau în proprietate, cu obligația ca acestea, prin activitatea lor, să nu aducă prejudicii drumului sau derulării în siguranța a traficului prin:</p> <p>a) neasigurarea scurgerii apelor în mod corespunzător;</p> <p>b) executarea de construcții, împrejmuiri sau plantații care să provoace inzapezirea drumului sau să împiedice vizibilitatea pe drum;</p> <p>c) executarea unor lucrări care periclitează stabilitatea drumului sau modifica regimul apelor subterane sau de suprafață."</p> <p>Limitele zonelor de protecție este de 22 m și va putea fi utilizată doar cu avizul CNAIR.</p>
66	21317/05.12.2022	<p>Modificarea traseului, restrangerea drepturilor de proprietate, reducerea valorii imobilului, calitatea apei, a aerului, poluare fonică, degradarea pânzei freatice</p>	<p>În conformitate cu art. 2 alin. (1) lit. a) din LEGEA nr. 255 din 14 decembrie 2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, sunt declarate de utilitate publică următoarele lucrări:</p> <p>a) lucrările de construcție, reabilitare și modernizare de drumuri și parcuri de interes național, județean și local, precum și toate lucrările de construcție, reabilitare și extindere a infrastructurii feroviare publice, lucrările necesare dezvoltării rețelei de transport cu metroul și de modernizare a rețelei existente, lucrările de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare, precum și a infrastructurii de transport naval;</p> <p>Potrivit prevederilor art. 3 al aceiași legi “pot fi expropriate bunurile imobile proprietate a persoanelor fizice sau persoanelor juridice, cu sau fără scop lucrativ, și a oricăror alte entități, precum și cele aflate în proprietatea privată a comunelor, orașelor, municipiilor și județelor, pe care se realizează lucrările de utilitate publică de interes național, județean și local.”</p> <p>Prin realizarea traseului propus, se vor putea crea conexiuni rutiere între tramele stradale ale municipiului Sibiu și ale U.A.T.- urilor învecinate, asigurându-se legături directe între noile dezvoltări (în special cele din partea de sud-vest a zonei studiate) și municipiul Sibiu. Se va asigura o fluidizare semnificativă a mobilității la nivelul municipiului Sibiu și a localităților din zona metropolitană.</p> <p>În ceea ce privește calitatea aerului în județul Sibiu, evaluarea situației existente s-a realizat utilizând date din Raportul anual privind starea mediului, elaborat de Agenția pentru Protecția Mediului Sibiu (2021). Raportul relevă faptul că în ultimii 5 ani nu au existat depășiri ale valorilor limită stabilite pentru protecția sănătății umane, pentru toți poluanții monitorizați în rețeaua automată de monitorizare a calității aerului. De asemenea, trebuie avute în vedere și evoluția pieței de mașini electrice și hibride, reglementările privind emisiile de poluanți adoptate la nivel național și al Uniunii Europene (standard EURO6), precum și programele de înlocuire a parcului auto (Rabla și Rabla Plus). Mașinile electrice vor fi o componentă importantă a traficului auto în viitor. Trecerea către emisii reduse de carbon va face ca emisiile totale datorate mașinilor electrice (producție și consum de electricitate) să fie reduse cu circa 70% până în 2050, față de nivelul actual.</p> <p>Referitor la poluarea fonică varianta ocolitoare va crea un disconfort, dar prin măsurile de reducere propuse efectele se vor diminua. Una dintre măsuri este de a se monta panouri fonoabsorbante în zonele de locuit și în zona de pădure.</p> <p>Studiul preliminar al calității apei de suprafață și subterane a fost realizat în baza datelor existente în Planul de management al Bazinului Hidrografic Olt, a monitorizării prin forajele hidro-geologice existente, efectuate de Administrația Bazinală de Apă Olt. Zona analizată se suprapune cu corpul de apă subterană ROOT05 Depresiunea Sibiu. Din analiza datelor prezentate în planul de management bazinal, corpul de apă subterană ROOT05 se află în stare chimică bună. Corpurilor de apă de suprafață vor fi supratraversate de drumul propus</p>

			<p>prin poduri/viaducte etc. Toate podurile, pasajele, podețele vor fi dimensionate corespunzător și vor respecta normativele de proiectare, standardele și legislația în vigoare. Prin respectarea măsurilor propuse prin plan, starea ecologică și chimică a corpurilor de apă de suprafață și subterane intersectate nu va fi afectată.</p>
67	21284/05.12.2022	<p>Modificarea traseului, restrângerea drepturilor de proprietate, reducerea valorii imobilului, calitatea apei, a aerului, poluare fonică, degradarea pânzei freatice</p>	<p>În conformitate cu art. 2 alin. (1) lit. a) din LEGEA nr. 255 din 14 decembrie 2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, sunt declarate de utilitate publică următoarele lucrări:</p> <p>a) lucrările de construcție, reabilitare și modernizare de drumuri și parcări de interes național, județean și local, precum și toate lucrările de construcție, reabilitare și extindere a infrastructurii feroviare publice, lucrările necesare dezvoltării rețelei de transport cu metroul și de modernizare a rețelei existente, lucrările de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare, precum și a infrastructurii de transport naval;</p> <p>Potrivit prevederilor art. 3 al aceleiași legi “pot fi expropriate bunurile imobile proprietate a persoanelor fizice sau persoanelor juridice, cu sau fără scop lucrativ, și a oricăror alte entități, precum și cele aflate în proprietatea privată a comunelor, orașelor, municipiilor și județelor, pe care se realizează lucrările de utilitate publică de interes național, județean și local.”</p> <p>Prin realizarea traseului propus, se vor putea crea conexiuni rutiere între tramele stradale ale municipiului Sibiu și ale U.A.T.-urilor învecinate, asigurându-se legături directe între noile dezvoltări (în special cele din partea de sud-vest a zonei studiate) și municipiul Sibiu. Se va asigura o fluidizare semnificativă a mobilității la nivelul municipiului Sibiu și a localităților din zona metropolitană.</p> <p>În ceea ce privește calitatea aerului în județul Sibiu, evaluarea situației existente s-a realizat utilizând date din Raportul anual privind starea mediului, elaborat de Agenția pentru Protecția Mediului Sibiu (2021). Raportul relevă faptul că în ultimii 5 ani nu au existat depășiri ale valorilor limită stabilite pentru protecția sănătății umane, pentru toți poluanții monitorizați în rețeaua automată de monitorizare a calității aerului. De asemenea, trebuie avute în vedere și evoluția pieței de mașini electrice și hibride, reglementările privind emisiile de poluanți adoptate la nivel național și al Uniunii Europene (standard EURO6), precum și programele de înlocuire a parcului auto (Rabla și Rabla Plus). Mașinile electrice vor fi o componentă importantă a traficului auto în viitor. Trecerea către emisii reduse de carbon va face ca emisiile totale datorate mașinilor electrice (producție și consum de electricitate) să fie reduse cu circa 70% până în 2050, față de nivelul actual.</p> <p>Referitor la poluarea fonică varianta ocolitoare va crea un disconfort, dar prin măsurile de reducere propuse efectele se vor diminua. Una dintre măsuri este de a se monta panouri fonoabsorbante în zonele de locuit și în zona de pădure.</p> <p>Studiul preliminar al calității apei de suprafață și subterane a fost realizat în baza datelor existente în Planul de management al Bazinului Hidrografic Olt, a monitorizării prin forajele hidro-geologice existente, efectuate de Administrația Bazinală de Apă Olt. Zona analizată se suprapune cu corpul de apă subterană ROOT05 Depresiunea Sibiu. Din analiza datelor prezentate în planul de management bazinal, corpul de apă subterană ROOT05 se află în stare chimică bună. Corpurilor de apă de suprafață vor fi supratraversate de drumul propus prin poduri/viaducte etc. Toate podurile, pasajele, podețele vor fi dimensionate corespunzător și vor respecta normativele de proiectare, standardele și legislația în vigoare. Prin respectarea măsurilor propuse prin plan, starea ecologică și chimică a corpurilor de apă de suprafață și subterane intersectate nu va fi afectată.</p>

68	21318/05.12.2022	<p>impact negativ asupra calitatii vietii, afectarea aerului prin noxe;</p> <p>culoarele de deplasare a animalelor in Padurea Dumbrava ;</p> <p>afecteaza producatorii din zona Rasinari, va ingradi viata pastorilor, creeaza disconfort major rezidentilor actuali;</p> <p>interdictia de construire pe 50m de o parte si de alta a drumului;</p> <p>despagubiri infime care nu acopera creditele bancare ale oamenilor, durate lungi de deplasare;</p> <p>traseul se suprapune cu terenul MAPN - ului;</p>	<p>În conformitate cu art. 2 alin. (1) lit. a) din LEGEA nr. 255 din 14 decembrie 2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, sunt declarate de utilitate publică următoarele lucrări:</p> <p>a) lucrările de construcție, reabilitare și modernizare de drumuri și parcuri de interes național, județean și local, precum și toate lucrările de construcție, reabilitare și extindere a infrastructurii feroviare publice, lucrările necesare dezvoltării rețelei de transport cu metroul și de modernizare a rețelei existente, lucrările de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare, precum și a infrastructurii de transport naval;</p> <p>Potrivit prevederilor art. 3 al aceleiași legi “pot fi expropriate bunurile imobile proprietate a persoanelor fizice sau persoanelor juridice, cu sau fără scop lucrativ, și a oricăror alte entități, precum și cele aflate în proprietatea privată a comunelor, orașelor, municipiilor și județelor, pe care se realizează lucrările de utilitate publică de interes național, județean și local.”</p> <p>Prin realizarea traseului propus, se vor putea crea conexiuni rutiere între tramele stradale ale municipiului Sibiu și ale U.A.T.- urilor învecinate, asigurându-se legături directe între noile dezvoltări (în special cele din partea de sud-vest a zonei studiate) și municipiul Sibiu. Se va asigura o fluidizare semnificativă a mobilității la nivelul municipiului Sibiu și a localităților din zona metropolitană.</p> <p>În ceea ce privește calitatea aerului în județul Sibiu, evaluarea situației existente s-a realizat utilizând date din Raportul anual privind starea mediului, elaborat de Agenția pentru Protecția Mediului Sibiu (2021). Raportul relevă faptul că în ultimii 5 ani nu au existat depășiri ale valorilor limită stabilite pentru protecția sănătății umane, pentru toți poluanții monitorizați în rețeaua automată de monitorizare a calității aerului. De asemenea, trebuie avute în vedere și evoluția pieței de mașini electrice și hibride, reglementările privind emisiile de poluanți adoptate la nivel național și al Uniunii Europene (standard EURO6), precum și programele de înlocuire a parcului auto (Rabla și Rabla Plus). Mașinile electrice vor fi o componentă importantă a traficului auto în viitor. Trecerea către emisii reduse de carbon va face ca emisiile totale datorate mașinilor electrice (producție și consum de electricitate) să fie reduse cu circa 70% până în 2050, față de nivelul actual.</p> <p>Referitor la poluarea fonică varianta ocolitoare va crea un disconfort, dar prin măsurile de reducere propuse efectele se vor diminua. Una dintre măsuri este de a se monta panouri fonoabsorbante în zonele de locuit și în zona de pădure.</p> <p>Studiul preliminar al calității apei de suprafață și subterane a fost realizat în baza datelor existente în Planul de management al Bazinului Hidrografic Olt, a monitorizării prin forajele hidro-geologice existente, efectuate de Administrația Bazinală de Apă Olt. Zona analizată se suprapune cu corpul de apă subterană ROOT05 Depresiunea Sibiu. Din analiza datelor prezentate în planul de management bazinal, corpul de apă subterană ROOT05 se află în stare chimică bună. Corpurilor de apă de suprafață vor fi supratraversate de drumul propus prin poduri/viaducte etc. Toate podurile, pasajele, podețele vor fi dimensionate corespunzător și vor respecta normativele de proiectare, standardele și legislația în vigoare. Prin respectarea măsurilor propuse prin plan, starea ecologică și chimică a corpurilor de apă de suprafață și subterane intersectate nu va fi afectată.</p> <p>Zona de 50 m de o parte și de alta a drumului este prevăzută ca și zona de studiu. Conform OG 43/1997 privind regimul drumurilor "Zonele de protecție sunt suprafețele de teren situate de o parte și de alta a zonelor de siguranță, necesare protecției și dezvoltării viitoare a drumului. Zonele de protecție rămân în gospodărirea persoanelor juridice sau fizice care le au în administrare sau în proprietate, cu obligația ca acestea, prin activitatea lor, să nu aducă prejudicii drumului sau derulării în siguranța a traficului prin:</p> <p>a) neasigurarea scurgerii apelor în mod corespunzător;</p> <p>b) executarea de construcții, împrejmuiri sau plantații care să provoace înzapezirea drumului sau să împiedice vizibilitatea pe drum;</p> <p>c) executarea unor lucrări care periclitează stabilitatea drumului sau modifica regimul apelor subterane sau de suprafață."</p> <p>Limitele zonelor de protecție este de 22 m și va putea fi utilizată doar cu avizul CNAIR.</p> <p>În vederea menținerii conectivității între habitatele speciilor de faună, element esențial pentru asigurarea unei stări bune de conservare a populațiilor acestora, varianta ocolitoare prevede realizarea de structuri multifuncționale. Planul propus prevede poduri pentru acces la terenuri agricole /pasaje/ viaducte care vor asigura și deplasarea faunei sălbatice. Dimensionarea acestora va lua în considerare aspectele legate de funcționalitatea structurilor.</p> <p>De asemenea, subliniem faptul că transhumanța în România nu este inclusă în lista patrimoniului UNESCO, până la această dată. (http://www.cultura.ro/unesco). Pentru PUZ Construire Varianta Ocolitoare Sibiu Sud a fost obținut avizul autorității competente pentru cultură.</p> <p>Planul de mobilitate Urbană durabilă al municipiului Sibiu și al zonei metropolitane 2030- (PMUD), include printre intervenții construirea variantei ocolitoare Sibiu Sud, care va închide inelul prin racordarea cu centura Sud, document public pe site-ul Primăriei Mun. Sibiu.</p> <p>Traseul proiectat al Variantei Ocolitoare Sibiu Sud nu se suprapune cu terenuri ale unor instituții care fac parte din sistemul de apărare, ordine publică și siguranță națională. Traseul proiectat interferează cu zona de siguranță a poligonului de trageri.</p>
----	------------------	---	---

69	21269/05.12.2022	<p>1. Informarea cetățenilor - varianta inițială din 2020 față de varianta din 2022</p> <p>2. Lipsa de transparență</p> <p>3. Traseul are o lungime mare și implică durate lungi de deplasare</p> <p>4. Desproprietăți forțate</p> <p>5. Fraționarea terenurilor</p> <p>6. Afectează major Parcul Natural Dumbrava-zonă protejată</p> <p>7. Defrișări</p> <p>8. Afectează traseele de liberă circulație ale animalelor sălbatice și domestice</p> <p>9. Afectează ciclismul</p> <p>10. Afectează activitățile sportive ale cetățenilor și astfel impactează negativ sănătatea familiilor și a grupurilor sportive</p> <p>11. Schimbă aspectul zonei Tropinii Noi și Vechi</p> <p>12. Necesită construcții suplimentare</p>	<p>1. În cadrul dezbaterii publice organizată la sediul Consiliului Județean Sibiu în anul 2020 s-au prezentat variantele studiate în cadrul Studiului de Prefezabilitate. În urma studiilor realizate în momentul elaborării Studiului De Fezabilitate, a avizelor emise de către avizatori și a avizului emis de către CNAIR , s-a stabilit că varianta optimă este cea prezentată în cadrul dezbaterilor publice realizate la cele 7 UAT-uri, pentru obținerea avizului de mediu. Toate acestea au fost postate pe site-ul Consiliului Județean Sibiu, pe site-ul APM Sibiu și pe site-urile primăriilor.</p> <p>2. Toate procedurile privind informarea populației au fost respectate prin postări pe site-urile instituțiilor implicate în acest proiect.</p> <p>3. Prin realizarea traseului propus, se vor putea crea conexiuni rutiere între tramele stradale ale municipiului Sibiu și ale U.A.T.- urilor învecinate, asigurându-se legături directe între noile dezvoltări (în special cele din partea de sud-vest a zonei studiate) și municipiul Sibiu. Se va asigura o fluidizare semnificativă a mobilității la nivelul municipiului Sibiu și a localităților din zona metropolitană.</p> <p>În ceea ce privește sustenabilitatea obiectivului de investiții privind kilometri parcurși, timp și noxe, în cadrul <i>Studiului de trafic</i>, a fost analizată rețeaua de transport existentă, evoluția traficului pe principalele drumuri de penetrație, fluxurile de trafic și nivelul de serviciu bazat pe raportul debit capacitate, atât la nivelul anului de bază, cât și la nivelul etapelor de perspectivă.</p> <p>4. Necesitatea realizării unei variante ocolitoare a reieșit din sondajul pe care Banca Mondială l-a efectuat în anul 2019, în rândul cetățenilor din Județul Sibiu. Aceasta va asigura o decongestionare a traficului din municipiul Sibiu precum și din localitățile limitrofe acestuia, în special în zonele de intrare în municipiu. În conformitate cu art. 2 alin. (1) lit. a) din LEGEA nr. 255 din 14 decembrie 2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, sunt declarate de utilitate publică următoarele lucrări:</p> <p>a) lucrările de construcție, reabilitare și modernizare de drumuri și parcuri de interes național, județean și local, precum și toate lucrările de construcție, reabilitare și extindere a infrastructurii feroviare publice, lucrările necesare dezvoltării rețelei de transport cu metroul și de modernizare a rețelei existente, lucrările de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare, precum și a infrastructurii de transport naval;</p> <p>Potrivit prevederilor art. 3 al aceleiași legi “pot fi expropriate bunurile imobile proprietate a persoanelor fizice sau persoanelor juridice, cu sau fără scop lucrativ, și a oricăror alte entități, precum și cele aflate în proprietatea privată a comunelor, orașelor, municipiilor și județelor, pe care se realizează lucrările de utilitate publică de interes național, județean și local.”</p> <p>5. S-a luat în calcul varianta are presupune cele mai mici suprafețe de expropriat și care evită afectarea viitoarelor zone de dezvoltare ale UAT - urilor.</p> <p>6. Traseul planului propus nu traversează aria naturală protejată și nu ocupă suprafețe în fond forestier. De asemenea, traseul asigură structuri de traversare pentru deplasarea faunei sălbatice. Dimensionarea acestora va lua în considerare aspectele legate de funcționalitatea structurilor. În cadrul Raportului de mediu elaborat pentru PUZ, au fost evaluate efectele asupra biodiversității, florei și faunei. Mai mult, se vor monta panouri fonoabsorbante în zonele de locuit și în zona pădurii care vor limita efectele asupra biodiversității. În vederea menținerii conectivității între habitatele speciilor de faună, element esențial pentru asigurarea unei stări bune de conservare a populațiilor acestora, varianta ocolitoare prevede realizarea de structuri multifuncționale. Planul propus prevede poduri pentru acces la terenuri agricole /pasaje/ viaducte care vor asigura și deplasarea faunei sălbatice. Dimensionarea acestora va lua în considerare aspectele legate de funcționalitatea structurilor.</p> <p>7. Traseul propus nu se regăsește în fond forestier. În perioada de implementare a proiectului va necesita decopertarea solului și îndepărtarea vegetației de pe traseu.</p> <p>8. În vederea menținerii conectivității între habitatele speciilor de faună, element esențial pentru asigurarea unei stări bune de conservare a populațiilor acestora, varianta ocolitoare prevede realizarea de structuri multifuncționale. Planul propus prevede poduri pentru acces la terenuri agricole /pasaje/ viaducte care vor asigura și deplasarea faunei sălbatice. Dimensionarea acestora va lua în considerare aspectele legate de funcționalitatea structurilor.</p>
			<p>9. Traseul propus prin PUZ nu va afecta zona de agrement, potecile sau piste de biciclete. În acest sens, pista de biciclete amenajată Sibiu - Rășinari va fi supratraversată printr-un pod, fiind traversat DJ 106 A și râul Seviș. De asemenea, traseul nu intersectează aria naturală protejată, implicând nici potecile sau traseele din pădure.</p> <p>10. Așa cum am menționat, traseul nu va afecta piste de biciclete sau potecile folosite pentru activități sportive. În etapa de realizare a lucrărilor va exista impact asupra factorilor de mediu, dar se va manifesta local și de scurtă durată.</p> <p>Conform ” Raportului anual privind starea mediului în județul Sibiu, anul 2021, Agenția pentru Protecția Mediului Sibiu”, din datele măsurate în municipiul Sibiu au fost înregistrate depășiri ale standardelor și normele sanitare și de mediu, în funcție de categoria tehnică a străzilor, cele mai afectate zone fiind intersecțiile aglomerate. În etapa de execuție disconfortul creat va fi temporar, efectele se vor manifesta cu extindere locală, în zona amplasamentelor de lucrări, de scurtă durată. Pentru reducerea disconfortului fonic din zonele afectate de zgomotul generat în urma traficului rutier de pe varianta ocolitoare propusă, se recomandă montarea de panouri fonoabsorbante în porțiunile din vecinătatea zonelor rezidențiale și/sau a zonelor protejate.</p> <p>11. Pe amplasamentul planului propus nu există vegetație cu potențial peisagistic sau alte elemente ale cadrului natural de interes ce pot fi afectate prin realizarea investiției propuse. Pentru aliniament pot fi stabilite anumite principii de bază sau recomandări pentru alegerea celei mai bune rute a variantei ocolitoare planificate, adaptate fiecărui tip de peisaj. Traseul intersectează în principal agroecosisteme și pășuni degradate. Peisajele plate pot include habitate variate. Aliniamentul care urmărește linia unei culmi este o opțiune bună în ceea ce privește încadrarea în peisaj, deoarece permite infrastructurii să rămână ascunsă vederii. Chiar și culmile mici oferă posibilități pentru un aliniament potrivit. Acest tip de aliniament poate aduce, de asemenea, unele beneficii pentru viața sălbatică, de exemplu, niveluri mai scăzute de zgomot, reducerea perturbării luminoase. Cursurile de apă vor fi supratraversate prin pasaje, podețe și pod, fiind respectate standardele privind structurile, profilurile și lucrările de artă proiectate. Principiul de bază în aliniamentul unui drum pe direcția unui curs de apă este menținerea în cea mai mare măsură posibilă a stării naturale a albiei cursului de apă, a fluxului de apă, precum și a vegetației ripariene. Planul propus se regăsește în peisaje urbane și suburbane cu un caracter puternic antropogen, cu elemente de transport și locuințe care sunt dominante în raport cu elementele naturale. Terasamentele, lucrările de modificare a formei naturale a terenului, vor fi efectuate numai în interiorul terenului reglementat, în așa fel încât să nu fie afectate terenurile învecinate. Planul prevede plantare de fâșii verzi de protecție / bariere tehnice izolatoare de-a lungul căilor rutiere majore, fără a periclita vizibilitatea la trafic. Prin facilitarea accesului la zone cu potențial turistic îmbunătățirea infrastructurii de transport poate determina potențiale efecte pozitive din perspectiva valorificării unor obiective din patrimoniul cultural și/sau natural.</p> <p>12. În realizarea unui drum, conform normelor de proiectare sunt necesare lucrări suplimentare de tipul: consolidări, acces către drumuri agricole, dotări etc.</p>

70	21268/05.12.2022	ineficiența variantei, ocolește foarte mult, impactul negativ fonic și optic asupra zonei, sacrificarea zonei Poplaca - Rasinari, se propune varianta cu tunel	CNAIR, entitatea care va administra acest drum după construirea lui, nu a avizat varianta cu tunel pe sub rezervația naturală dumbrava Sibiului. În <i>Studiul de fezabilitate</i> a fost elaborată o analiză multicriterială referitoare la variantele de traseu. Criteriile generale de evaluare comparativă a variantelor sunt următoarele: a) Costurile financiare ale investiției, care include subcriteriile cost de execuție (75%) și costurile de întreținere și operare pe durata de viață (25%) b) Rentabilitatea socio-economică a investiției c) Complexitatea construcției, care include subcriteriile evaluarea riscurilor tehnice (75%) și durata de execuție (25%) d) Impactul asupra mediului e) Performanța traficului atras. Urmare acestei analize, alternativa optimă este varianta propusă spre dezvoltare. Prin implementarea măsurilor propuse constructive și tehnice, efectele asupra mediului vor fi reduse, emisiile de poluanți se vor încadra în limitele prevăzute în legislație.
71	21267/05.12.2022	Modificarea traseului, restrângerea drepturilor de proprietate, reducerea valorii imobilului, calitatea apei, a aerului, poluare fonică, degradarea pânzei freatice	În conformitate cu art. 2 alin. (1) lit. a) din LEGEA nr. 255 din 14 decembrie 2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, sunt declarate de utilitate publică următoarele lucrări: a) lucrările de construcție, reabilitare și modernizare de drumuri și parcuri de interes național, județean și local, precum și toate lucrările de construcție, reabilitare și extindere a infrastructurii feroviare publice, lucrările necesare dezvoltării rețelei de transport cu metroul și de modernizare a rețelei existente, lucrările de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare, precum și a infrastructurii de transport naval; Potrivit prevederilor art. 3 al aceleiași legi “pot fi expropriate bunurile imobile proprietate a persoanelor fizice sau persoanelor juridice, cu sau fără scop lucrativ, și a oricăror alte entități, precum și cele aflate în proprietatea privată a comunelor, orașelor, municipiilor și județelor, pe care se realizează lucrările de utilitate publică de interes național, județean și local.” Prin realizarea traseului propus, se vor putea crea conexiuni rutiere între tramele stradale ale municipiului Sibiu și ale U.A.T.-urilor învecinate, asigurându-se legături directe între noile dezvoltări (în special cele din partea de sud-vest a zonei studiate) și municipiul Sibiu. Se va asigura o fluidizare semnificativă a mobilității la nivelul municipiului Sibiu și a localităților din zona metropolitană. În ceea ce privește calitatea aerului în județul Sibiu, evaluarea situației existente s-a realizat utilizând date din Raportul anual privind starea mediului, elaborat de Agenția pentru Protecția Mediului Sibiu (2021). Raportul relevă faptul că în ultimii 5 ani nu au existat depășiri ale valorilor limită stabilite pentru protecția sănătății umane, pentru toți poluanții monitorizați în rețeaua automată de monitorizare a calității aerului. De asemenea, trebuie avute în vedere și evoluția pieței de mașini electrice și hibride, reglementările privind emisiile de poluanți adoptate la nivel național și al Uniunii Europene (standard EURO6), precum și programele de înlocuire a parcului auto (Rabla și Rabla Plus). Mașinile electrice vor fi o componentă importantă a traficului auto în viitor. Trecerea către emisii reduse de carbon va face ca emisiile totale datorate mașinilor electrice (producție și consum de electricitate) să fie reduse cu circa 70% până în 2050, față de nivelul actual. Referitor la poluarea fonică varianta ocolitoare va crea un disconfort, dar prin măsurile de reducere propuse efectele se vor diminua. Una dintre măsuri este de a se monta panouri fonoabsorbante în zonele de locuit și în zona de pădure. Studiul preliminar al calității apei de suprafață și subterane a fost realizat în baza datelor existente în Planul de management al Bazinului Hidrografic Olt, a monitorizării prin forajele hidro-geologice existente, efectuate de Administrația Bazinală de Apă Olt. Zona analizată se suprapune cu corpul de apă subterană ROOT05 Depresiunea Sibiu. Din analiza datelor prezentate în planul de management bazinal, corpul de apă subterană ROOT05 se află în stare chimică bună. Corpurilor de apă de suprafață vor fi supratraversate de drumul propus prin poduri/viaducte etc. Toate podurile, pasajele, podețele vor fi dimensionate corespunzător și vor respecta normativele de proiectare, standardele și legislația în vigoare. Prin respectarea măsurilor propuse prin plan, starea ecologică și chimică a corpurilor de apă de suprafață și subterane intersectate nu va fi afectată.
72	21266/05.12.2022	Modificarea traseului, restrângerea drepturilor de proprietate, reducerea valorii imobilului, calitatea apei, a aerului, poluare fonică, degradarea pânzei freatice	În conformitate cu art. 2 alin. (1) lit. a) din LEGEA nr. 255 din 14 decembrie 2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, sunt declarate de utilitate publică următoarele lucrări: a) lucrările de construcție, reabilitare și modernizare de drumuri și parcuri de interes național, județean și local, precum și toate lucrările de construcție, reabilitare și extindere a infrastructurii feroviare publice, lucrările necesare dezvoltării rețelei de transport cu metroul și de modernizare a rețelei existente, lucrările de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare, precum și a infrastructurii de transport naval; Potrivit prevederilor art. 3 al aceleiași legi “pot fi expropriate bunurile imobile proprietate a persoanelor fizice sau persoanelor juridice, cu sau fără scop lucrativ, și a oricăror alte entități, precum și cele aflate în proprietatea privată a comunelor, orașelor, municipiilor și județelor, pe care se realizează lucrările de utilitate publică de interes național, județean și local.” Prin realizarea traseului propus, se vor putea crea conexiuni rutiere între tramele stradale ale municipiului Sibiu și ale U.A.T.-urilor învecinate, asigurându-se legături directe între noile dezvoltări (în special cele din partea de sud-vest a zonei studiate) și municipiul Sibiu. Se va asigura o fluidizare semnificativă a mobilității la nivelul municipiului Sibiu și a localităților din zona metropolitană. În ceea ce privește calitatea aerului în județul Sibiu, evaluarea situației existente s-a realizat utilizând date din Raportul anual privind starea mediului, elaborat de Agenția pentru Protecția Mediului Sibiu (2021). Raportul relevă faptul că în ultimii 5 ani nu au existat depășiri ale valorilor limită stabilite pentru protecția sănătății umane, pentru toți poluanții monitorizați în rețeaua automată de monitorizare a calității aerului. De asemenea, trebuie avute în vedere și evoluția pieței de mașini electrice și hibride, reglementările privind emisiile de poluanți adoptate la nivel național și al Uniunii Europene (standard EURO6), precum și programele de înlocuire a parcului auto (Rabla și Rabla Plus). Mașinile electrice vor fi o componentă importantă a traficului auto în viitor. Trecerea către emisii reduse de carbon va face ca emisiile totale datorate mașinilor electrice (producție și consum de electricitate) să fie reduse cu circa 70% până în 2050, față de nivelul actual. Referitor la poluarea fonică varianta ocolitoare va crea un disconfort, dar prin măsurile de reducere propuse efectele se vor diminua. Una dintre măsuri este de a se monta panouri fonoabsorbante în zonele de locuit și în zona de pădure. Studiul preliminar al calității apei de suprafață și subterane a fost realizat în baza datelor existente în Planul de management al Bazinului Hidrografic Olt, a monitorizării prin forajele hidro-geologice existente, efectuate de Administrația Bazinală de Apă Olt. Zona analizată se suprapune cu corpul de apă subterană ROOT05 Depresiunea Sibiu. Din analiza datelor prezentate în planul de management bazinal, corpul de apă subterană ROOT05 se află în stare chimică bună. Corpurilor de apă de suprafață vor fi supratraversate de drumul propus prin poduri/viaducte etc. Toate podurile, pasajele, podețele vor fi dimensionate corespunzător și vor respecta normativele de proiectare, standardele și legislația în vigoare. Prin respectarea măsurilor propuse prin plan, starea ecologică și chimică a corpurilor de apă de suprafață și subterane intersectate nu va fi afectată.

73	21264/05.12.2022	Modificarea traseului, restrângerea drepturilor de proprietate, reducerea valorii imobilului, calitatea apei, a aerului, poluare fonică, degradarea pânzei freatice	<p>În conformitate cu art. 2 alin. (1) lit. a) din LEGEA nr. 255 din 14 decembrie 2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, sunt declarate de utilitate publică următoarele lucrări:</p> <p>a) lucrările de construcție, reabilitare și modernizare de drumuri și parcuri de interes național, județean și local, precum și toate lucrările de construcție, reabilitare și extindere a infrastructurii feroviare publice, lucrările necesare dezvoltării rețelei de transport cu metroul și de modernizare a rețelei existente, lucrările de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare, precum și a infrastructurii de transport naval;</p> <p>Potrivit prevederilor art. 3 al aceleiași legi “pot fi expropriate bunurile imobile proprietate a persoanelor fizice sau persoanelor juridice, cu sau fără scop lucrativ, și a oricăror alte entități, precum și cele aflate în proprietatea privată a comunelor, orașelor, municipiilor și județelor, pe care se realizează lucrările de utilitate publică de interes național, județean și local.”</p> <p>Prin realizarea traseului propus, se vor putea crea conexiuni rutiere între tramele stradale ale municipiului Sibiu și ale U.A.T.-urilor învecinate, asigurându-se legături directe între noile dezvoltări (în special cele din partea de sud-vest a zonei studiate) și municipiul Sibiu. Se va asigura o fluidizare semnificativă a mobilității la nivelul municipiului Sibiu și a localităților din zona metropolitană.</p> <p>În ceea ce privește calitatea aerului în județul Sibiu, evaluarea situației existente s-a realizat utilizând date din Raportul anual privind starea mediului, elaborat de Agenția pentru Protecția Mediului Sibiu (2021). Raportul relevă faptul că în ultimii 5 ani nu au existat depășiri ale valorilor limită stabilite pentru protecția sănătății umane, pentru toți poluanții monitorizați în rețeaua automată de monitorizare a calității aerului. De asemenea, trebuie avute în vedere și evoluția pieței de mașini electrice și hibride, reglementările privind emisiile de poluanți adoptate la nivel național și al Uniunii Europene (standard EURO6), precum și programele de înlocuire a parcului auto (Rabla și Rabla Plus). Mașinile electrice vor fi o componentă importantă a traficului auto în viitor. Trecerea către emisii reduse de carbon va face ca emisiile totale datorate mașinilor electrice (producție și consum de electricitate) să fie reduse cu circa 70% până în 2050, față de nivelul actual.</p> <p>Referitor la poluarea fonică varianta ocolitoare va crea un disconfort, dar prin măsurile de reducere propuse efectele se vor diminua. Una dintre măsuri este de a se monta panouri fonoabsorbante în zonele de locuit și în zona de pădure.</p> <p>Studiul preliminar al calității apei de suprafață și subterane a fost realizat în baza datelor existente în Planul de management al Bazinului Hidrografic Olt, a monitorizării prin forajele hidro-geologice existente, efectuate de Administrația Bazinală de Apă Olt. Zona analizată se suprapune cu corpul de apă subterană ROOT05 Depresiunea Sibiu. Din analiza datelor prezentate în planul de management bazinal, corpul de apă subterană ROOT05 se află în stare chimică bună. Corpurilor de apă de suprafață vor fi supratraversate de drumul propus prin poduri/viaducte etc. Toate podurile, pasajele, podețele vor fi dimensionate corespunzător și vor respecta normativele de proiectare, standardele și legislația în vigoare. Prin respectarea măsurilor propuse prin plan, starea ecologică și chimică a corpurilor de apă de suprafață și subterane intersectate nu va fi afectată.</p>
74	21259/05.12.2022	distrugerea unei arii foarte mari din zona, , centura existenta nu este aglomerata si nu este nevoie de alta centura, traseul distruge rezervatia naturala Dumbrava Sibiului, distrugerea traditiilor in Rasinari, nu decongestioneaza traficul in zona Paltinis, , pierderea investitiilor locuitorilor, reconfigurarea traseului cu ocolirea comunei Rasinari	<p>Prin realizarea traseului propus, se vor putea crea conexiuni rutiere între tramele stradale ale municipiului Sibiu și ale U.A.T.-urilor învecinate, asigurându-se legături directe între noile dezvoltări (în special cele din partea de sud-vest a zonei studiate) și municipiul Sibiu. Se va asigura o fluidizare semnificativă a mobilității la nivelul municipiului Sibiu și a localităților din zona metropolitană.</p> <p>În ceea ce privește calitatea aerului în județul Sibiu, evaluarea situației existente s-a realizat utilizând date din Raportul anual privind starea mediului, elaborat de Agenția pentru Protecția Mediului Sibiu (2021). Raportul relevă faptul că în ultimii 5 ani nu au existat depășiri ale valorilor limită stabilite pentru protecția sănătății umane, pentru toți poluanții monitorizați în rețeaua automată de monitorizare a calității aerului. De asemenea, trebuie avute în vedere și evoluția pieței de mașini electrice și hibride, reglementările privind emisiile de poluanți adoptate la nivel național și al Uniunii Europene (standard EURO6), precum și programele de înlocuire a parcului auto (Rabla și Rabla Plus). Mașinile electrice vor fi o componentă importantă a traficului auto în viitor. Trecerea către emisii reduse de carbon va face ca emisiile totale datorate mașinilor electrice (producție și consum de electricitate) să fie reduse cu circa 70% până în 2050, față de nivelul actual.</p> <p>Referitor la poluarea fonică varianta ocolitoare va crea un disconfort, dar prin măsurile de reducere propuse efectele se vor diminua. Una dintre măsuri este de a se monta panouri fonoabsorbante în zonele de locuit și în zona de pădure.</p> <p>Traseul propus prin PUZ nu va afecta zona de agrement, potecile sau piste de biciclete. În acest sens, pista de biciclete amenajată Sibiu - Rășinari va fi supratraversată printr-un pod, fiind traversat DJ 106 A și râul Seviș. De asemenea, traseul nu intersectează aria naturală protejată, implicit nici potecile sau traseele din pădure.</p> <p>În ceea ce privește sustenabilitatea obiectivului de investiții privind kilometri parcurși, timp și noxe, în cadrul Studiului de trafic, a fost analizată rețeaua de transport existentă, evoluția traficului pe principalele drumuri de penetrație, fluxurile de trafic și nivelul de serviciu bazat pe raportul debit capacitate, atât la nivelul anului de bază, cât și la nivelul etapelor de perspectivă.</p> <p>Traseul planului propus nu traversează aria naturală protejată și nu ocupă suprafețe în fond forestier. De asemenea, traseul asigură structuri de traversare pentru deplasarea faunei sălbatice. Dimensionarea acestora va lua în considerare aspectele legate de funcționalitatea structurilor.</p>

75	21247/05.12.2022	<p>modificarea traseului, restrângerea drepturilor de proprietate, reducerea valorii terenului, distrugerea calitatii apei, a aerului, poluare fonica, degradarea panzei freatică, va fi afectata in mod negativ si ireversibil panza freatica; culoarele naturale pentru animale vor fi afectate; exproprii pe suprafete mari, zona de 50 m unde ridicarea de construcții este interzisă;</p>	<p>În conformitate cu art. 2 alin. (1) lit. a) din LEGEA nr. 255 din 14 decembrie 2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, sunt declarate de utilitate publică următoarele lucrări:</p> <p>a) lucrările de construcție, reabilitare și modernizare de drumuri și parcuri de interes național, județean și local, precum și toate lucrările de construcție, reabilitare și extindere a infrastructurii feroviare publice, lucrările necesare dezvoltării rețelei de transport cu metroul și de modernizare a rețelei existente, lucrările de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare, precum și a infrastructurii de transport naval;</p> <p>Potrivit prevederilor art. 3 al aceleiași legi “pot fi expropriate bunurile imobile proprietate a persoanelor fizice sau persoanelor juridice, cu sau fără scop lucrativ, și a oricăror alte entități, precum și cele aflate în proprietatea privată a comunelor, orașelor, municipiilor și județelor, pe care se realizează lucrările de utilitate publică de interes național, județean și local.”</p> <p>Prin realizarea traseului propus, se vor putea crea conexiuni rutiere între tramele stradale ale municipiului Sibiu și ale U.A.T.- urilor învecinate, asigurându-se legături directe între noile dezvoltări (în special cele din partea de sud-vest a zonei studiate) și municipiul Sibiu. Se va asigura o fluidizare semnificativă a mobilității la nivelul municipiului Sibiu și a localităților din zona metropolitană.</p> <p>În ceea ce privește calitatea aerului în județul Sibiu, evaluarea situației existente s-a realizat utilizând date din Raportul anual privind starea mediului, elaborat de Agenția pentru Protecția Mediului Sibiu (2021). Raportul relevă faptul că în ultimii 5 ani nu au existat depășiri ale valorilor limită stabilite pentru protecția sănătății umane, pentru toți poluanții monitorizați în rețeaua automată de monitorizare a calității aerului. De asemenea, trebuie avute în vedere și evoluția pieței de mașini electrice și hibride, reglementările privind emisiile de poluanți adoptate la nivel național și al Uniunii Europene (standard EURO6), precum și programele de înlocuire a parcului auto (Rabla și Rabla Plus). Mașinile electrice vor fi o componentă importantă a traficului auto în viitor. Trecerea către emisii reduse de carbon va face ca emisiile totale datorate mașinilor electrice (producție și consum de electricitate) să fie reduse cu circa 70% până în 2050, față de nivelul actual.</p> <p>Referitor la poluarea fonică varianta ocolitoare va crea un disconfort, dar prin măsurile de reducere propuse efectele se vor diminua. Una dintre măsuri este de a se monta panouri fonoabsorbante în zonele de locuit și în zona de pădure.</p> <p>Studiul preliminar al calității apei de suprafață și subterane a fost realizat în baza datelor existente în Planul de management al Bazinului Hidrografic Olt, a monitorizării prin forajele hidro-geologice existente, efectuate de Administrația Bazinală de Apă Olt. Zona analizată se suprapune cu corpul de apă subterană ROOT05 Depresiunea Sibiu. Din analiza datelor prezentate în planul de management bazinal, corpul de apă subterană ROOT05 se află în stare chimică bună. Corpurilor de apă de suprafață vor fi supratraversate de drumul propus prin poduri/viaducte etc. Toate podurile, pasajele, podetele vor fi dimensionate corespunzător și vor respecta normativele de proiectare, standardele și legislația în vigoare. Prin respectarea măsurilor propuse prin plan, starea ecologică și chimică a corpurilor de apă de suprafață și subterane intersectate nu va fi afectată.</p> <p>Zona de 50 m de o parte și de alta a drumului este prevăzută ca și zona de studiu. Conform OG 43/1997 privind regimul drumurilor "Zonele de protecție sunt suprafețele de teren situate de o parte și de alta a zonelor de siguranță, necesare protecției și dezvoltării viitoare a drumului. Zonele de protecție rămân în gospodărirea persoanelor juridice sau fizice care le au în administrare sau în proprietate, cu obligația ca acestea, prin activitatea lor, să nu aducă prejudicii drumului sau derulării în siguranța a traficului prin:</p> <p>a) neasigurarea scurgerii apelor în mod corespunzător;</p> <p>b) executarea de construcții, împrejmuiri sau plantații care să provoace inzapezirea drumului sau să împiedice vizibilitatea pe drum;</p> <p>c) executarea unor lucrări care periclitează stabilitatea drumului sau modifica regimul apelor subterane sau de suprafață."</p> <p>Limitele zonelor de protecție este de 22 m și va putea fi utilizată doar cu avizul CNAIR.</p> <p>În vederea menținerii conectivității între habitatele speciilor de faună, element esențial pentru asigurarea unei stări bune de conservare a populațiilor acestora, varianta ocolitoare prevede realizarea de structuri multifuncționale. Planul propus prevede poduri pentru acces la terenuri agricole /pasaje/ viaducte care vor asigura și deplasarea faunei sălbatice. Dimensionarea acestora va lua în considerare aspectele legate de funcționalitatea structurilor.</p> <p>De asemenea, subliniem faptul că transhumanța în România nu este inclusă în lista patrimoniului UNESCO, până la această dată. (http://www.cultura.ro/unesco). Pentru PUZ Construire Varianta Ocolitoare Sibiu Sud a fost obținut avizul autorității competente pentru cultură.</p> <p>Planul de mobilitate Urbană durabilă al municipiului Sibiu și al zonei metropolitane 2030- (PMUD), include printre intervenții construirea variantei ocolitoare Sibiu Sud, care va închide inelul prin racordarea cu centura Sud, document public pe site-ul Primăriei Mun. Sibiu.</p> <p>Traseul proiectat al Variantei Ocolitoare Sibiu Sud nu se suprapune cu terenuri ale unor instituții care fac parte din sistemul de apărare, ordine publică și siguranță națională. Traseul proiectat interferează cu zona de siguranță a poligonului de trageri.</p>
----	------------------	--	---

		<p>Sugestii</p> <p>1. Alegerea traseului care subtraversează rezervația naturală</p> <p>2. Traseul VOSS să urmeze culoarul de trecere al liniei electrice aeriene care tranzitează rezervația naturală, unde există deja zone de pădure defrișate</p> <p>3. Modernizarea la standard de drum județean a drumurilor agricole existente ce traversează zona "Căliniș" (care va face legătura între DJ106A și DJ106D), zona "Versailles" și Ferma Seviș (care va face legătura între DJ106D și Ferma Seviș) și zona Cartierul Arhitecților (care va face legătura între Cartierul Arhitecților și E68), astfel încât se va asigura continuitatea traficului în zonă.</p>	<p>1. CNAIR, entitatea care va administra acest drum după construirea lui, nu a avizat varianta cu tunel pe sub rezervația naturală Dumbrava Sibiului. În Studiul de fezabilitate a fost elaborată o analiză multicriterială referitoare la variantele de traseu. Criteriile generale de evaluare comparativă a variantelor sunt următoarele: a) Costurile financiare ale investiției, care include subcriteriile cost de execuție (75%) și costurile de întreținere și operare pe durata de viață (25%) b) Rentabilitatea socio-economică a investiției c) Complexitatea construcției, care include subcriteriile evaluarea riscurilor tehnice (75%) și durata de execuție (25%) d) Impactul asupra mediului e) Performanța traficului atras. Urmare acestei analize, alternativa optimă este varianta propusă spre dezvoltare.</p> <p>2. Pentru a traversa rezervația Padurea Dumbravii pe traseul liniei de înaltă tensiune, ar trebui făcute defrișări suplimentare, deoarece drumul nu poate fi amplasat pe același culoar cu LEA. Conform legislației privind construcția liniilor electrice, acestea au prevăzut o zonă de protecție care trebuie luată în considerare la proiectare. De asemenea, în conformitate cu OUG nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice "Scoaterea definitivă sau temporară din circuitul agricol sau silvic de terenuri de pe raza ariei naturale protejate, cu excepția celor aflate în zonele de dezvoltare durabilă, se poate face numai pentru obiective care vizează asigurarea securității naționale, asigurarea securității, sănătății oamenilor și animalelor și prevenirea catastrofelor naturale sau pentru obiectivele destinate cercetării științifice și buneii administrări a ariei naturale protejate"</p> <p>3. În baza art. 22 din Ordonanța Guvernului nr. 43 din 28 august 1997 privind regimul juridic al drumurilor, "Administrarea drumurilor județene se asigură de către consiliile județene, iar a drumurilor de interes local, de către consiliile locale pe raza administrativ-teritorială a acestora". Drumurile agricole deja existente, la care faceti referire nu fac parte din categoria drumurilor județene, în consecință nu se află în proprietatea Județului Sibiu.</p>
76	21246/05.12.2022	<p>distrugerea mediului, poluare, se opune construirii centurii</p>	<p>Prin realizarea traseului propus, se vor putea crea conexiuni rutiere între tramele stradale ale municipiului Sibiu și ale U.A.T.-urilor învecinate, asigurându-se legături directe între noile dezvoltări (în special cele din partea de sud-vest a zonei studiate) și municipiul Sibiu. Se va asigura o fluidizare semnificativă a mobilității la nivelul municipiului Sibiu și a localităților din zona metropolitană.</p> <p>În ceea ce privește calitatea aerului în județul Sibiu, evaluarea situației existente s-a realizat utilizând date din Raportul anual privind starea mediului, elaborat de Agenția pentru Protecția Mediului Sibiu (2021). Raportul relevă faptul că în ultimii 5 ani nu au existat depășiri ale valorilor limită stabilite pentru protecția sănătății umane, pentru toți poluanții monitorizați în rețeaua automată de monitorizare a calității aerului. De asemenea, trebuie avute în vedere și evoluția pieței de mașini electrice și hibride, reglementările privind emisiile de poluanți adoptate la nivel național și al Uniunii Europene (standard EURO6), precum și programele de înlocuire a parcului auto (Rabla și Rabla Plus). Mașinile electrice vor fi o componentă importantă a traficului auto în viitor. Trecerea către emisii reduse de carbon va face ca emisiile totale datorate mașinilor electrice (producție și consum de electricitate) să fie reduse cu circa 70% până în 2050, față de nivelul actual.</p> <p>Referitor la poluarea fonică varianta ocolitoare va crea un disconfort, dar prin măsurile de reducere propuse efectele se vor diminua. Una dintre măsuri este de a se monta panouri fonoabsorbante în zonele de locuit și în zona de pădure.</p>
77	21239/05.12.2022	<p>distrugerea unei arii foarte mari din zona, , centura existentă nu este aglomerată și nu este nevoie de alta centura, traseul distruge rezervația naturală Dumbrava Sibiului, distrugerea tradițiilor în Rasinari, nu decongestionează traficul în zona Paltinis, , pierderea investițiilor locuitorilor, reconfigurarea traseului cu ocolirea comunei Rasinari</p>	<p>Prin realizarea traseului propus, se vor putea crea conexiuni rutiere între tramele stradale ale municipiului Sibiu și ale U.A.T.-urilor învecinate, asigurându-se legături directe între noile dezvoltări (în special cele din partea de sud-vest a zonei studiate) și municipiul Sibiu. Se va asigura o fluidizare semnificativă a mobilității la nivelul municipiului Sibiu și a localităților din zona metropolitană.</p> <p>În ceea ce privește calitatea aerului în județul Sibiu, evaluarea situației existente s-a realizat utilizând date din Raportul anual privind starea mediului, elaborat de Agenția pentru Protecția Mediului Sibiu (2021). Raportul relevă faptul că în ultimii 5 ani nu au existat depășiri ale valorilor limită stabilite pentru protecția sănătății umane, pentru toți poluanții monitorizați în rețeaua automată de monitorizare a calității aerului. De asemenea, trebuie avute în vedere și evoluția pieței de mașini electrice și hibride, reglementările privind emisiile de poluanți adoptate la nivel național și al Uniunii Europene (standard EURO6), precum și programele de înlocuire a parcului auto (Rabla și Rabla Plus). Mașinile electrice vor fi o componentă importantă a traficului auto în viitor. Trecerea către emisii reduse de carbon va face ca emisiile totale datorate mașinilor electrice (producție și consum de electricitate) să fie reduse cu circa 70% până în 2050, față de nivelul actual.</p> <p>Referitor la poluarea fonică varianta ocolitoare va crea un disconfort, dar prin măsurile de reducere propuse efectele se vor diminua. Una dintre măsuri este de a se monta panouri fonoabsorbante în zonele de locuit și în zona de pădure.</p> <p>Traseul propus prin PUZ nu va afecta zona de agrement, potecile sau piste de biciclete. În acest sens, pista de biciclete amenajată Sibiu - Rășinari va fi supratraversată printr-un pod, fiind traversat DJ 106 A și râul Seviș. De asemenea, traseul nu intersectează aria naturală protejată, implicit nici potecile sau traseele din pădure.</p> <p>În ceea ce privește sustenabilitatea obiectivului de investiții privind kilometri parcurși, timp și noxe, în cadrul Studiului de trafic, a fost analizată rețeaua de transport existentă, evoluția traficului pe principalele drumuri de penetrație, fluxurile de trafic și nivelul de serviciu bazat pe raportul debit capacitate, atât la nivelul anului de bază, cât și la nivelul etapelor de perspectivă.</p> <p>Traseul planului propus nu traversează aria naturală protejată și nu ocupă suprafețe în fond forestier. De asemenea, traseul asigură structuri de traversare pentru deplasarea faunei sălbatice. Dimensionarea acestora va lua în considerare aspectele legate de funcționalitatea structurilor.</p>

78	21238/05.12.2022	<p>modificarea traseului, restrângerea drepturilor de proprietate, reducerea valorii terenului, distrugerea calitatii apei, a aerului, poluare fonica, degradarea panzei freatică, va fi afectata in mod negativ si ireversibil panza freatica; culoarele naturale pentru animale vor fi afectate; exproprieri pe suprafete mari, zona de 50 m unde ridicarea de construcții este interzisă;</p>	<p>În conformitate cu art. 2 alin. (1) lit. a) din LEGEA nr. 255 din 14 decembrie 2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, sunt declarate de utilitate publică următoarele lucrări:</p> <p>a) lucrările de construcție, reabilitare și modernizare de drumuri și parcuri de interes național, județean și local, precum și toate lucrările de construcție, reabilitare și extindere a infrastructurii feroviare publice, lucrările necesare dezvoltării rețelei de transport cu metroul și de modernizare a rețelei existente, lucrările de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare, precum și a infrastructurii de transport naval;</p> <p>Potrivit prevederilor art. 3 al aceleiași legi “pot fi expropriate bunurile imobile proprietate a persoanelor fizice sau persoanelor juridice, cu sau fără scop lucrativ, și a oricăror alte entități, precum și cele aflate în proprietatea privată a comunelor, orașelor, municipiilor și județelor, pe care se realizează lucrările de utilitate publică de interes național, județean și local.”</p> <p>Prin realizarea traseului propus, se vor putea crea conexiuni rutiere între tramele stradale ale municipiului Sibiu și ale U.A.T.- urilor învecinate, asigurându-se legături directe între noile dezvoltări (în special cele din partea de sud-vest a zonei studiate) și municipiul Sibiu. Se va asigura o fluidizare semnificativă a mobilității la nivelul municipiului Sibiu și a localităților din zona metropolitană.</p> <p>În ceea ce privește calitatea aerului în județul Sibiu, evaluarea situației existente s-a realizat utilizând date din Raportul anual privind starea mediului, elaborat de Agenția pentru Protecția Mediului Sibiu (2021). Raportul relevă faptul că în ultimii 5 ani nu au existat depășiri ale valorilor limită stabilite pentru protecția sănătății umane, pentru toți poluanții monitorizați în rețeaua automată de monitorizare a calității aerului. De asemenea, trebuie avute în vedere și evoluția pieței de mașini electrice și hibride, reglementările privind emisiile de poluanți adoptate la nivel național și al Uniunii Europene (standard EURO6), precum și programele de înlocuire a parcului auto (Rabla și Rabla Plus). Mașinile electrice vor fi o componentă importantă a traficului auto în viitor. Trecerea către emisii reduse de carbon va face ca emisiile totale datorate mașinilor electrice (producție și consum de electricitate) să fie reduse cu circa 70% până în 2050, față de nivelul actual.</p> <p>Referitor la poluarea fonică varianta ocolitoare va crea un disconfort, dar prin măsurile de reducere propuse efectele se vor diminua. Una dintre măsuri este de a se monta panouri fonoabsorbante în zonele de locuit și în zona de pădure.</p> <p>Studiul preliminar al calității apei de suprafață și subterane a fost realizat în baza datelor existente în Planul de management al Bazinului Hidrografic Olt, a monitorizării prin forajele hidro-geologice existente, efectuate de Administrația Bazinală de Apă Olt. Zona analizată se suprapune cu corpul de apă subterană ROOT05 Depresiunea Sibiu. Din analiza datelor prezentate în planul de management bazinal, corpul de apă subterană ROOT05 se află în stare chimică bună. Corpurilor de apă de suprafață vor fi supratraversate de drumul propus prin poduri/viaducte etc. Toate podurile, pasajele, podetele vor fi dimensionate corespunzător și vor respecta normativele de proiectare, standardele și legislația în vigoare. Prin respectarea măsurilor propuse prin plan, starea ecologică și chimică a corpurilor de apă de suprafață și subterane intersectate nu va fi afectată.</p> <p>Zona de 50 m de o parte și de alta a drumului este prevăzută ca și zona de studiu. Conform OG 43/1997 privind regimul drumurilor "Zonele de protecție sunt suprafețele de teren situate de o parte și de alta a zonelor de siguranță, necesare protecției și dezvoltării viitoare a drumului. Zonele de protecție rămân în gospodărirea persoanelor juridice sau fizice care le au în administrare sau în proprietate, cu obligația ca acestea, prin activitatea lor, să nu aducă prejudicii drumului sau derulării în siguranța a traficului prin:</p> <p>a) neasigurarea scurgerii apelor în mod corespunzător;</p> <p>b) executarea de construcții, împrejmuiri sau plantații care să provoace inzapezirea drumului sau să împiedice vizibilitatea pe drum;</p> <p>c) executarea unor lucrări care periclitează stabilitatea drumului sau modifica regimul apelor subterane sau de suprafață."</p> <p>Limitele zonelor de protecție este de 22 m și va putea fi utilizată doar cu avizul CNAIR.</p> <p>În vederea menținerii conectivității între habitatele speciilor de faună, element esențial pentru asigurarea unei stări bune de conservare a populațiilor acestora, varianta ocolitoare prevede realizarea de structuri multifuncționale. Planul propus prevede poduri pentru acces la terenuri agricole /pasaje/ viaducte care vor asigura și deplasarea faunei sălbatice. Dimensionarea acestora va lua în considerare aspectele legate de funcționalitatea structurilor.</p> <p>De asemenea, subliniem faptul că transhumanța în România nu este inclusă în lista patrimoniului UNESCO, până la această dată. (http://www.cultura.ro/unesco). Pentru PUZ Construire Varianta Ocolitoare Sibiu Sud a fost obținut avizul autorității competente pentru cultură.</p> <p>Planul de mobilitate Urbană durabilă al municipiului Sibiu și al zonei metropolitane 2030- (PMUD), include printre intervenții construirea variantei ocolitoare Sibiu Sud, care va închide inelul prin racordarea cu centura Sud, document public pe site-ul Primăriei Mun. Sibiu.</p> <p>Traseul proiectat al Variantei Ocolitoare Sibiu Sud nu se suprapune cu terenuri ale unor instituții care fac parte din sistemul de apărare, ordine publică și siguranță națională. Traseul proiectat interferează cu zona de siguranță a poligonului de trageri.</p>
----	------------------	--	---

79	21235/05.12.2022	<p>modificarea traseului, restrangerea drepturilor de proprietate, reducerea valorii terenului, distrugerea calitatii apei, a aerului, poluare fonica, degradarea panzei freatice, va fi afectata in mod negativ si ireversibil panza freatica; culoarele naturale pentru animale vor fi afectate; exproprii pe suprafete mari, zona de 50 m unde ridicarea de constructii este interzisă;</p>	<p>În conformitate cu art. 2 alin. (1) lit. a) din LEGEA nr. 255 din 14 decembrie 2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, sunt declarate de utilitate publică următoarele lucrări:</p> <p>a) lucrările de construcție, reabilitare și modernizare de drumuri și parcuri de interes național, județean și local, precum și toate lucrările de construcție, reabilitare și extindere a infrastructurii feroviare publice, lucrările necesare dezvoltării rețelei de transport cu metroul și de modernizare a rețelei existente, lucrările de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare, precum și a infrastructurii de transport naval;</p> <p>Potrivit prevederilor art. 3 al aceleiași legi “pot fi expropriate bunurile imobile proprietate a persoanelor fizice sau persoanelor juridice, cu sau fără scop lucrativ, și a oricăror alte entități, precum și cele aflate în proprietatea privată a comunelor, orașelor, municipiilor și județelor, pe care se realizează lucrările de utilitate publică de interes național, județean și local.”</p> <p>Prin realizarea traseului propus, se vor putea crea conexiuni rutiere între tramele stradale ale municipiului Sibiu și ale U.A.T.- urilor învecinate, asigurându-se legături directe între noile dezvoltări (în special cele din partea de sud-vest a zonei studiate) și municipiul Sibiu. Se va asigura o fluidizare semnificativă a mobilității la nivelul municipiului Sibiu și a localităților din zona metropolitană.</p> <p>În ceea ce privește calitatea aerului în județul Sibiu, evaluarea situației existente s-a realizat utilizând date din Raportul anual privind starea mediului, elaborat de Agenția pentru Protecția Mediului Sibiu (2021). Raportul relevă faptul că în ultimii 5 ani nu au existat depășiri ale valorilor limită stabilite pentru protecția sănătății umane, pentru toți poluanții monitorizați în rețeaua automată de monitorizare a calității aerului. De asemenea, trebuie avute în vedere și evoluția pieței de mașini electrice și hibride, reglementările privind emisiile de poluanți adoptate la nivel național și al Uniunii Europene (standard EURO6), precum și programele de înlocuire a parcului auto (Rabla și Rabla Plus). Mașinile electrice vor fi o componentă importantă a traficului auto în viitor. Trecerea către emisii reduse de carbon va face ca emisiile totale datorate mașinilor electrice (producție și consum de electricitate) să fie reduse cu circa 70% până în 2050, față de nivelul actual.</p> <p>Referitor la poluarea fonică varianta ocolitoare va crea un disconfort, dar prin măsurile de reducere propuse efectele se vor diminua. Una dintre măsuri este de a se monta panouri fonoabsorbante în zonele de locuit și în zona de pădure.</p> <p>Studiul preliminar al calității apei de suprafață și subterane a fost realizat în baza datelor existente în Planul de management al Bazinului Hidrografic Olt, a monitorizării prin forajele hidro-geologice existente, efectuate de Administrația Bazinală de Apă Olt. Zona analizată se suprapune cu corpul de apă subterană ROOT05 Depresiunea Sibiu. Din analiza datelor prezentate în planul de management bazinal, corpul de apă subterană ROOT05 se află în stare chimică bună. Corpurilor de apă de suprafață vor fi supratraversate de drumul propus prin poduri/viaducte etc. Toate podurile, pasajele, podetele vor fi dimensionate corespunzător și vor respecta normativele de proiectare, standardele și legislația în vigoare. Prin respectarea măsurilor propuse prin plan, starea ecologică și chimică a corpurilor de apă de suprafață și subterane intersectate nu va fi afectată.</p> <p>Zona de 50 m de o parte și de alta a drumului este prevăzută ca și zona de studiu. Conform OG 43/1997 privind regimul drumurilor "Zonele de protecție sunt suprafețele de teren situate de o parte și de alta a zonelor de siguranță, necesare protecției și dezvoltării viitoare a drumului. Zonele de protecție rămân în gospodărirea persoanelor juridice sau fizice care le au în administrare sau în proprietate, cu obligația ca acestea, prin activitatea lor, să nu aducă prejudicii drumului sau derulării în siguranța a traficului prin:</p> <p>a) neasigurarea scurgerii apelor în mod corespunzător;</p> <p>b) executarea de construcții, împrejmuiri sau plantații care să provoace inzapezirea drumului sau să împiedice vizibilitatea pe drum;</p> <p>c) executarea unor lucrări care periclitează stabilitatea drumului sau modifica regimul apelor subterane sau de suprafață."</p> <p>Limitele zonelor de protecție este de 22 m și va putea fi utilizată doar cu avizul CNAIR.</p> <p>În vederea menținerii conectivității între habitatele speciilor de faună, element esențial pentru asigurarea unei stări bune de conservare a populațiilor acestora, varianta ocolitoare prevede realizarea de structuri multifuncționale. Planul propus prevede poduri pentru acces la terenuri agricole /pasaje/ viaducte care vor asigura și deplasarea faunei sălbatice. Dimensionarea acestora va lua în considerare aspectele legate de funcționalitatea structurilor.</p> <p>De asemenea, subliniem faptul că transhumanța în România nu este inclusă în lista patrimoniului UNESCO, până la această dată. (http://www.cultura.ro/unesco). Pentru PUZ Construire Varianta Ocolitoare Sibiu Sud a fost obținut avizul autorității competente pentru cultură.</p> <p>Planul de mobilitate Urbană durabilă al municipiului Sibiu și al zonei metropolitane 2030- (PMUD), include printre intervenții construirea variantei ocolitoare Sibiu Sud, care va închide inelul prin racordarea cu centura Sud, document public pe site-ul Primăriei Mun. Sibiu.</p> <p>Traseul proiectat al Variantei Ocolitoare Sibiu Sud nu se suprapune cu terenuri ale unor instituții care fac parte din sistemul de apărare, ordine publică și siguranță națională. Traseul proiectat interferează cu zona de siguranță a poligonului de trageri.</p>
80	10180/30.05.2023	<p>se solicita modificarea traseului prin alegerea drumului de exploatare deja existent, care ar asigura legatura între Cisnădie și Selimbar, ar reduce sectionarea terenurilor cu un potential mare de dezvoltare sustenabila, ar reduce impactul asupra mediului, s-ar evita expropriile in masa</p>	<p>Un drum de mare viteza trebuie sa respecte niste elemente geometrice minime (raze in curbe, raze verticale, pante longitudinale si transversale, etc.). Suprapunerea cu drumul existent indicat de Dvs, ar fi mutat doar problema proprietatii catre alti oameni. Drumul existent nefiind mai lat de 3-4 m, suprafetele expropriate ar fi fost aproape la fel de mari ca pe traseul proiectat. In plus, la intersectia cu DN1 ar fi fost necesara demolarea unor constructii existente, cu implicatiile de rigoare.</p>

81	10181/30.05.2023	se solicita modificarea traseului prin alegerea drumului de exploatare deja existent, care ar asigura legatura intr Cisnatie si Selimbar, ar reduce sectionarea terenurilor cu un potential mare de dezvoltare sustenabila, ar reduce impactul asupra mediului, s-ar evita exproprierea in masa	Un drum de mare viteza trebuie sa respecte niste elemente geometrice minime (raze in curbe, raze verticale, pante longitudinale si transversale, etc.). Suprapunerea cu drumul existent indicat de Dvs, ar fi mutat doar problema proprietatii catre alti oameni. Drumul existent nefiind mai lat de 3-4 m, suprafetele expropriate ar fi fost aproape la fel de mari ca pe traseul proiectat. In plus, la intersectia cu DN1 ar fi fost necesara demolarea unor constructii existente, cu implicatiile de rigoare.
82	10298/31.05.2023	se solicita modificarea traseului prin alegerea drumului de exploatare deja existent, prin sectionarea terenurilor se diminueaza dezvoltarea economica, terenurile sectionate se vor supune restrictiilor prevazute de OG 43/1997, interdictia de construire pe o distanta de 22m stanga-dreapta	Un drum de mare viteza trebuie sa respecte niste elemente geometrice minime (raze in curbe, raze verticale, pante longitudinale si transversale, etc.). Suprapunerea cu drumul existent indicat de Dvs, ar fi mutat doar problema proprietatii catre alti oameni. Drumul existent nefiind mai lat de 3-4 m, suprafetele expropriate ar fi fost aproape la fel de mari ca pe traseul proiectat. In plus, la intersectia cu DN1 ar fi fost necesara demolarea unor constructii existente, cu implicatiile de rigoare.
83	10297/31.05.2023	se solicita modificarea traseului prin alegerea drumului de exploatare deja existent, prin sectionarea terenurilor se diminueaza dezvoltarea economica, terenurile sectionate se vor supune restrictiilor prevazute de OG 43/1997, interdictia de construire pe o distanta de 22m stanga-dreapta	Un drum de mare viteza trebuie sa respecte niste elemente geometrice minime (raze in curbe, raze verticale, pante longitudinale si transversale, etc.). Suprapunerea cu drumul existent indicat de Dvs, ar fi mutat doar problema proprietatii catre alti oameni. Drumul existent nefiind mai lat de 3-4 m, suprafetele expropriate ar fi fost aproape la fel de mari ca pe traseul proiectat. In plus, la intersectia cu DN1 ar fi fost necesara demolarea unor constructii existente, cu implicatiile de rigoare.
84	10296/31.05.2023	se solicita modificarea traseului prin alegerea drumului de exploatare deja existent, prin sectionarea terenurilor se diminueaza dezvoltarea economica, terenurile sectionate se vor supune restrictiilor prevazute de OG 43/1997, interdictia de construire pe o distanta de 22m stanga-dreapta	Un drum de mare viteza trebuie sa respecte niste elemente geometrice minime (raze in curbe, raze verticale, pante longitudinale si transversale, etc.). Suprapunerea cu drumul existent indicat de Dvs, ar fi mutat doar problema proprietatii catre alti oameni. Drumul existent nefiind mai lat de 3-4 m, suprafetele expropriate ar fi fost aproape la fel de mari ca pe traseul proiectat. In plus, la intersectia cu DN1 ar fi fost necesara demolarea unor constructii existente, cu implicatiile de rigoare.
85	11066/14.06.2023	se solicita modificarea traseului prin alegerea drumului de exploatare deja existent, prin sectionarea terenurilor se diminueaza dezvoltarea economica, terenurile sectionate se vor supune restrictiilor prevazute de OG 43/1997, interdictia de	Un drum de mare viteza trebuie sa respecte niste elemente geometrice minime (raze in curbe, raze verticale, pante longitudinale si transversale, etc.). Suprapunerea cu drumul existent indicat de Dvs, ar fi mutat doar problema proprietatii catre alti oameni. Drumul existent nefiind mai lat de 3-4 m, suprafetele expropriate ar fi fost aproape la fel de mari ca pe traseul proiectat. In plus, la intersectia cu DN1 ar fi fost necesara demolarea unor constructii existente, cu implicatiile de rigoare.

		construire pe o distanta de 22m stanga-dreapta	
86	12875/11.07.2023	se solicita modificarea trseului in zona Tropinii Vechi deoarece trece prin numeroase gradini, terenuri aflate pe drumul principal, se vor fragmenta terenurile prin expropriere, se vor distruge livezi si se va distruge potentialul imobiliar al aceste zone, se propune traseul care subtraverseaza Padurea Dumbrava	CNAIR, entitatea care va administra acest drum dupa construirea lui, nu a avizat varianta cu tunel pe sub rezervatia naturala Dumbrava Sibiului. În Studiul de fezabilitate a fost elaborată o analiza multicriterială referitoare la variantele de traseu. Criteriile generale de evaluare comparativă a variantelor sunt următoarele: a) Costurile financiare ale investiției, care include subcriteriile cost de execuție (75%) și costurile de întreținere și operare pe durata de viață (25%) b) Rentabilitatea socio-economică a investiției c) Complexitatea construcției, care include subcriteriile evaluarea riscurilor tehnice (75%) și durata de execuție (25%) d) Impactul asupra mediului e) Performanța traficului atras. Urmare acestei analize, alternativa optimă este varianta propusă spre dezvoltare.
87	13218/17.07.2023	se solicita modificarea trseului in zona Tropinii Vechi deoarece trece prin numeroase gradini, terenuri aflate pe drumul principal, se vor fragmenta terenurile prin expropriere, se vor distruge livezi si se va distruge potentialul imobiliar al aceste zone, se propune traseul care subtraverseaza Padurea Dumbrava	Traseul propus de Dvs prin padurea Dumbrava nu poate fi luat in considerare, deoarece ar distruge o suprafata mare din rezervatia naturala. De asemenea, în conformitate cu OUG nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice "Scoaterea definitivă sau temporară din circuitul agricol sau silvic de terenuri de pe raza ariei naturale protejate, cu excepția celor aflate în zonele de dezvoltare durabilă, se poate face numai pentru obiective care vizează asigurarea securității naționale, asigurarea securității, sănătății oamenilor și animalelor și prevenirea catastrofelor naturale sau pentru obiectivele destinate cercetării științifice și buneii administrări a ariei naturale protejate"
88	13182/17.07.2023	traseele propuse pentru constructia VOSS incalca leglatia deoarece trec direct prin padurea Dumbrava sau la o distanta mai mica de 50m, traseul variantei distruge linistea si oaza de verdeata a sibienilor, , distruge fauna, blocheaza culoarele de migratie a animalelor in directia Poplaca sau Cisnadioara, se intrerup traseele cicloturistice la limita Rezervatiei Naturale, mai mult zgomot produs de trafic, , se solicita respingerea emiterii avizului de mediu	Față de art. 10, alin. (1) din Legea 5/2000 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a III-a - zone protejate menționat de dvs., precizăm că acest articol nu se aplică rezervațiilor naturale, ci doar patrimoniului cultural, monumente istorice: " <i>Până la delimitarea prin studii de specialitate a zonelor de protecție a valorilor de patrimoniu cultural, prevăzute în anexa nr. III, în condițiile art. 5 alin. (2), se instituie zone de protecție a monumentelor istorice, de 100 metri în municipii și orașe, de 200 metri în comune și de 500 metri în afara localităților.</i> " Traseul planului propus nu traversează aria naturală protejată și nu ocupă suprafețe în fond forestier. De asemenea, traseul asigură structuri de traversare pentru deplasarea faunei sălbatice. Dimensionarea acestora va lua în considerare aspectele legate de funcționalitatea structurilor.În vederea menținerii conectivității între habitatele speciilor de faună, element esențial pentru asigurarea unei stări bune de conservare a populațiilor acestora, varianta ocolitoare prevede realizarea de structuri multifuncționale. Planul propus prevede poduri pentru acces la terenuri agricole /pasaje/ viaducte care vor asigura și deplasarea faunei sălbatice. Dimensionarea acestora va lua în considerare aspectele legate de funcționalitatea structurilor. Efectele asupra biodiversității au fost evaluate în cadrul Raportului de mediu, fiind prevăzute măsuri pentru diminuarea acestora și un program de monitorizare pentru urmărirea acestora pe termen lung. Traseul propus prin PUZ nu va afecta zona de agrement, potecile sau piste de biciclete. În acest sens, pista de biciclete amenajată Sibiu - Rășinari va fi supratraversată printr-un pod, fiind traversat DJ 106 A și râul Seviș. De asemenea, traseul nu intersectează aria naturală protejată, implicit nici potecile sau traseele din pădure. CNAIR, entitatea care va administra acest drum dupa construirea lui, nu a avizat varianta cu tunel pe sub rezervatia naturala Dumbrava Sibiului. În Studiul de fezabilitate a fost elaborată o analiza multicriterială referitoare la variantele de traseu. Criteriile generale de evaluare comparativă a variantelor sunt următoarele: a) Costurile financiare ale investiției, care include subcriteriile cost de execuție (75%) și costurile de întreținere și operare pe durata de viață (25%) b) Rentabilitatea socio-economică a investiției c) Complexitatea construcției, care include subcriteriile evaluarea riscurilor tehnice (75%) și durata de execuție (25%) d) Impactul asupra mediului e) Performanța traficului atras. Urmare acestei analize, alternativa optimă este varianta propusă spre dezvoltare.

89	16145/11.09.2023	<p>planul incalca pe o suprafata mare Parcul Natural Dumbrava Sibiului, habitatul natural al rezervatiei va fi grav afectat, flora si fauna sunt grav compromise, poluare fonica;</p> <p>traseul cicloturistic "Emil Cioran" va fi amputat de traseu centurii si nu mai exista traseul de deplasare cu bicicleta dinspre Sibiu spre Poplaca si Rasinari; centura nu va colecta traficul din nici un cartier al Sibiului, se solicita gasirea altui traseu</p>	<p>Traseul propus nu intersectează rezervația naturală Parcul Natural Dumbrava Sibiului. Imaginea prezentată de dvs. este un extras din planșa UAT Rășinari Situație existentă - Disfuncționalități.</p> <p>Zona de 50 m de o parte și de alta a drumului este prevazuta ca si zona de studiu. Conform OG 43/1997 privind regimul drumurilor "Zonele de protecție sunt suprafețele de teren situate de o parte și de alta a zonelor de siguranță, necesare protecției și dezvoltării viitoare a drumului. Zonele de protecție rămân în gospodărirea persoanelor juridice sau fizice care le au în administrare sau în proprietate, cu obligația ca acestea, prin activitatea lor, sa nu aducă prejudicii drumului sau derulării în siguranța a traficului prin:</p> <p>a) neasigurarea scurgerii apelor în mod corespunzător;</p> <p>b) executarea de construcții, împrejmuiri sau plantații care să provoace inzapezirea drumului sau sa împiedice vizibilitatea pe drum;</p> <p>c) executarea unor lucrări care periclitează stabilitatea drumului sau modifica regimul apelor subterane sau de suprafața."</p> <p>Limitele zonelor de protecție este de 22 m si va putea fi utilizata doar cu avizul CNAIR.</p> <p>Traseul asigură structuri de traversare pentru deplasarea faunei sălbatice. Dimensionarea acestora va lua în considerare aspectele legate de funcționalitatea structurilor.În vederea menținerii conectivității între habitatele speciilor de faună, element esențial pentru asigurarea unei stări bune de conservare a populațiilor acestora, varianta ocolitoare prevede realizarea de structuri multifuncționale. Planul propus prevede poduri pentru acces la terenuri agricole /pasaje/ viaducte care vor asigura și deplasarea faunei sălbatice. Dimensionarea acestora va lua în considerare aspectele legate de funcționalitatea structurilor.</p> <p>Efectele asupra biodiversității au fost evaluate în cadrul Raportului de mediu, fiind prevăzute măsuri pentru diminuarea acestora și un program de monitorizare pentru urmărirea acestora pe termen lung.</p> <p>Traseul propus prin PUZ nu va afecta zona de agrement, potecile sau piste de biciclete. În acest sens, pista de biciclete amenajată Sibiu - Rășinari va fi supratraversată printr-un pod, fiind traversat DJ 106 A și râul Seviș. De asemenea, traseul nu intersectează aria naturală protejată, implicit nici potecile sau traseele din pădure.</p>
90	16319/13.09.2023	<p>Efectele asupra mediului; oportunitatea investiției; Soluție: îmbunătățirea transportului în comun și promovarea traficului cu biciclete și de pietoni; implementarea Zonei Metropolitane, benzi separate pentru autobuze, implementarea Trenului Urban Sibiu, reducerea semnificativă a locurilor de parcare în centrul orașului, extinderea zonelor pietonale</p>	<p>Oportunitatea și necesitatea investiției - necesitatea realizării unei variante ocolitoare a reieșit din sondajul pe care Banca Mondială l-a efectuat în anul 2019, în rândul cetățenilor din Județul Sibiu. Aceasta va asigura o decongestionare a traficului din municipiul Sibiu precum și din localitățile limitrofe acestuia, în special în zonele de intrare în municipiu. Beneficiile realizării variantei ocolitoare vizează printre altele:</p> <ul style="list-style-type: none"> - îmbunătățirea considerabilă a traficului, prin fluenta circulației și reducerea timpilor de parcurs înspre/dinspre Municipiul Sibiu și localitățile din zona de sud a acestuia; - crearea premiselor unei dezvoltări economice și sociale în UAT-urile traversate de acest drum, care va avea descărcare pe fiecare drum județean; - preluarea și dirijarea traficului către obiective turistice cum ar fi: Stațiunea Montană Păltiniș, Mărginimea Sibiului și Stațiunea Balneoclimaterică Ocna Sibiului. <p>Prin soluțiile adoptate, Consiliul Județean Sibiu urmărește promovarea unui sistem de transport durabil și prietenos cu mediul înconjurător (montarea de panouri fonoabsorbante, crearea de culoare pentru trecerea animalelor, parcuri, racordări / descărcări la drumurile județene, spațiu pentru utilități, etc.), care va facilita transportul în condiții de siguranță, rapid și eficient, pentru persoane și mărfuri, cu un nivel de servicii la standarde europene. Conform celor prezentate, consideram că implementarea proiectului "Construire Varianta Ocolitoare Sibiu Sud" are un impact benefic asupra traficului rutier urmărind creșterea investițiilor în zona tranzitată și a nivelului de trai pentru cetățenii Județului Sibiu.</p> <p>Prin realizarea traseului propus, se vor putea crea conexiuni rutiere între tramele stradale ale municipiului Sibiu și ale U.A.T.- urilor învecinate, asigurându-se legături directe între noile dezvoltări (în special cele din partea de sud-vest a zonei studiate) și municipiul Sibiu. Se va asigura o fluidizare semnificativă a mobilității la nivelul municipiului Sibiu și a localităților din zona metropolitană.</p> <p>Schimbările de fluxuri de circulație vor permite scurtarea timpilor de transport și îmbunătățirea condițiilor de siguranță și confort al circulației. Conectarea cartierelor nou construite la limita de sud a Municipiului Sibiu și crearea de infrastructuri rutiere alternative pentru transportul auto dinspre sudul Municipiului către zona industrială vest, asigură scoaterea traficului auto de interes local din interiorul municipiului.</p> <p>În ceea ce privește sustenabilitatea obiectivului de investiții, în cadrul Studiului de fezabilitate a fost elaborat un Studiu de trafic. Acesta analizează rețeaua de transport existentă, evoluția traficului pe principalele drumuri de penetrație, fluxurile de trafic și nivelul de serviciu bazat pe raportul debit capacitate, atât la nivelul anului de bază, cât și la nivelul etapelor de perspectivă.</p> <p>Traseul planului propus nu traversează aria naturală protejată și nu ocupă suprafețe în fond forestier. De asemenea, traseul asigură structuri de traversare pentru deplasarea faunei sălbatice. Dimensionarea acestora va lua în considerare aspectele legate de funcționalitatea structurilor. Mai mult, se vor monta panouri fonoabsorbante în zonele de locuit și în zona pădurii care vor limita efectele asupra biodiversității.</p> <p>Referitor la soluțiile propuse de dvs., aceste măsuri sunt în atenția autorităților publice locale. Cu toate acestea, mijloacele de deplasare alternative nu pot să înlocuiască în totalitate utilizarea autoturismelor. Relaxarea traficului auto poate fi realizată și prin soluțiile propuse de dvs. în anumite perioade și pe distanțe relativ scurte. Totodată, Planul de mobilitate Urbană durabilă al municipiului Sibiu și al zonei metropolitane 2030- (PMUD), include printre intervenții construirea variantei ocolitoare Sibiu Sud, care va închide inelul prin racordarea cu centura Sud, document public pe site-ul Primăriei Mun. Sibiu.</p>
91	16321/13.09.2023	<p>existenta in zona Tropinii Vechi Rasinari a numeroase livezi de pomi fructiferi, printre care multi nuci care sunt protejati de lege.</p>	<p>În conformitate cu Legea pomiculturii nr. 348/2003 republicată cu modificările și completările ulterioare, art. 17, alin (2) prevede următoarele: "(2) b) tăierea nucilor și castanilor comestibili din categoria pomi razleti, indiferent de proprietar, se face pe baza autorizației-model prevazute în anexa nr. 3;"</p>

Director executive

Stoica Daniela

Sef SPI

Horia Brad

Consilier

Anca Opris