

**NOTIFICAREA UNEI PĂRȚI AFECTATE A ACTIVITĂȚII PROPUSE ÎN TEMEIUL ARTICOLULUI 3  
AL CONVENȚIEI PENTRU RAPORTUL EIA ÎN CONTEXTUL TRANSFRONTALIER**

<b>1. INFORMAȚII ASUPRA ACTIVITĂȚII PROPUSE</b>	
<b>(i) Informații despre natura activității propuse</b>	
Tipul activității propuse:	Reabilitarea și consolidarea podului existent pe DN 24 la km 219+527 peste râul Prut
Este activitatea listată în Apendixul I al Convenției?	-
Scopul activității propuse: (Ex. activitatea principală și orice/toate activitățile periferice care necesită evaluare)	Activitatea principală: Reabilitarea și consolidarea podului existent cu grinzi prefabricate din beton armat precomprimat și grindă cu zăbrele pe deschiderea centrală.
Evaluarea activității propuse (ex. Marime, capacitatea de producție, etc)	<p>Lungimea totală a podului va fi de 114.00 m. Pe deschiderile marginale (I și III), lățimea totală a podului va fi de 11.50 m, compusă din:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Parte carosabilă – 7.80 m</li> <li>- Trotuare pietonale – 2 x 1.00 m</li> <li>- Spațiu parapet de siguranță tip H4b – 2 x 0.60 m</li> <li>- Riglă parapet pietonal – 2 x 0.25 m (fără lățimea liselor prefabricate).</li> </ul> <p>Pe deschiderea centrală lățimea totală va fi de 12.70 m, compusă din:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Parte carosabilă – 7.80 m</li> <li>- Spațiu parapet de siguranță tip H4b – 2 x 0.60 m</li> <li>- Lățime grinzi metalice cu zăbrele – 2 x 0.60 m</li> <li>- Trotuare pietonale – 2 x 1.00 m</li> <li>- Riglă parapet pietonal – 2 x 0.25 m</li> </ul>
Descrierea activității propuse:	<p>Pe durata executării lucrărilor, pentru a asigura continuitatea traficului rutier și pietonal între cele două țări, a nu perturba activitatea, se propune realizarea unui pod provizoriu situat pe o variantă de circulație locală amplasată în aval de podul existent.</p> <p>Lungimea variantei provizorii va fi de cca. 195 m. Pentru traversarea râului Prut se va executa un pod provizoriu cu lungimea tablierului de 74 m, acesta se va dimensiona hidraulic la debitul Q5%, asigurând un spațiu de gardă între Nivelul Apelor Extraordinare cu asigurarea de 5% și intrados de minim 50 cm, conform PD95.</p> <p>Podul provizoriu va asigura un gabarit transversal pentru 2 benzi de circulație de câte min. 3.0m lățime și 2 trotuare de câte min. 1.0 m lățime.</p> <p>Gabaritul transversal al rampelor va fi de 9.40 m și va fi compus din:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2x3.50 m benzi de circulație</li> <li>- 2x1.20 m trotuare.</li> </ul> <p><b>Lucrări la infrastructuri</b></p> <p><u>Culei:</u> Se demolează stratul de beton degradat și se curăță suprafețele din beton prin buciardare, sablare, periere, spițuire în câmp continuu, etc.; Se repară elevațiile culeelor cu mortare/betoane speciale; Se demolează partea superioară a zidurilor întoarse și a zidului de gardă și se execută consolele trotuarului și zidul de gardă adaptate la linia roșie a drumului; Se repară zidurile întoarse și zidul de gardă cu mortare/betoane speciale;</p>

Se repară bancheta cuzineților cu mortare/betoane speciale;  
Se execută cuzineți din beton armat și blocuri antiseismice pe bancheta cuzineților;  
Se montează aparate de reazem din neopren;  
Se protejează anticoroziv toate suprafețele din beton.

Pila P2:

Se demolează pila P2 și se îndepărtează toate betoanele din albie.

Pile P1 și P3:

Se demolează stratul de beton degradat și se curăță suprafețele din beton prin buciardare, sablare, periere, spițuire în câmp continuu, etc.;

Se consolidează fundațiile pilor cu piloți și radier de beton armat;

Se consolidează elevațiile pilor prin cămășuire cu beton armat;

Se demolează riglele din beton armat și se execută rigle noi din beton armat adaptate la numărul grinzilor proiectate în secțiune transversală;

Se execută cuzineți din beton armat și blocuri antiseismice pe riglele proiectate;

Se montează aparate de reazem din neopren;

Se protejează anticoroziv toate suprafețele din beton.

**Lucrări la suprastructură**

Desfacerea integrală a elementelor căii pe pod (cale, trotuare, parapet)

Se demontează suprastructura podului (grinzi prefabricate, elementele prefabricate de trotuar);

Se demolează grinzile monolite de pe pila P2;

Se montează grinzi prefabricate din beton armat precomprimat pe prima deschidere (C1-P1) și pe ultima deschidere (P3-C2) și arc metalic / grindă cu zăbrele pe deschiderea centrală peste albia minoră (P1-P3);

Se execută placa de suprabetonare din beton armat;

Se protejează anticoroziv suprafețele de beton;

Suprastructura proiectată va trebui să asigure un carosabil de 7.80 m, trotuare denivelate de minim 1.50 m și va trebui să fie conformă cu toate normele și legislația în vigoare privind rezistența, stabilitatea și siguranța (parapet H4B, parapet pietonal);

Suprastructura se va dimensiona la convoiul de calcul LM1 și LM2 conform SR EN 1991-2:2005.

**Executarea căii pe pod**

Se așterne șapa hidrofugă pe pod, compusă din hidroizolație și protecție hidroizolație;

Se montează gurile de scurgere;

Se montează dispozitivele de acoperire a rosturilor de dilatație în dreptul culeelor;

Hidroizolația se racordează la grinda parapetului, la gurile de scurgere și la dispozitivele de acoperire a rosturilor;

Se execută trotuarele pe pod și pe zidurile întoarse;

Se execută straturile căii pe pod;

Se execută cordoanele de impermeabilizare în lungul trotuarelor și a zonei carosabile;

Se montează parapete pietonal metalic nou pe pod și pe zidurile întoarse;


Se montează parapetele direcțional tip H4b;

Se aplică marcajul rutier.

**Racordări cu terasamentele, rampe de acces:**

Se execută plăcile de racordare;

	<p>Se racordează partea carosabilă, trotuarele și platforma rampelor de acces ale podului la noile caracteristici ale podului (lățime, cotă roșie); se execută casete de lărgire;  Se reface pereul din fața culeelor;  Se reface sferturile de con;  Se execută scări de acces și casiuri la capetele podului;  Se execută semnalizarea rutieră orizontală și verticală.</p> <p><b>Lucrări in albie</b>  Se protejează fundațiile pilelor P1 și P3 împotriva afuierii;  Se execută lucrări de protecție maluri.</p>
<p>Descrierea motivului activității propuse:</p>	<p>Podul este unul important pentru asigurarea circulației rutiere între cele două țări (România și Republica Moldova).</p> <p>El a fost construit în anul 1964 pe amplasamentul unui pod vechi, de la care s-au reutilizat culeele și pila centrală P2.</p> <p>Conform raportului de expertiză tehnică întocmit în anul 2007 de către S.C. IPTANA S.A., pentru determinarea stării fundației, a cotei de fundare și a caracteristicilor terenului portant, la pila P3 s-au efectuat 2 perforări mecanice cu aparatul IF 120 cu carotiere având diametrul de 73 mm și 59 mm. Perforarea mecanică a traversat radierul din beton (3.20 m) și s-a oprit în armătura unuia din piloții sistemului de fundare. Aceasta a relevat următoarele:</p> <p>Radierul este din beton, în stare bună, și are grosimea de 2.60 m</p> <p>Talpa radierului se află la adâncimea de 31.20 m față de 0.00 m (ax DN 24)</p> <p>Stratul portant al radierului este de nisip, fiind investigat pe 0.50 m grosime.</p> <p>Totodată, conform expertizei tehnice nr. C55/3886/2007 întocmit către S.C. IPTANA S.A., s-au efectuat încercări nedistructive cu sclerometrul cu recul D 161 Schmidt 2000, pentru evaluarea caracteristicilor mecanice ale betonului din elevațiile culeelor. Conform acestor determinări, rezistența medie este de 337.2 daN/cm<sup>2</sup> pentru betonul din stâlpii pilei P1, și 241.5 daN/cm<sup>2</sup> pentru betonul din elevația culeei C1 (mal românesc).</p> <p>Potrivit expertizei tehnice nr. 125 întocmită în martie 2022 de către Expert Tehnic ing. Popovici Mihaela podul a obținut pentru indicele total de stare tehnica Ist, 34 de puncte, se încadrează conform "Instrucțiuni pentru stabilirea stării tehnice a unui pod" indicativ AND 522-2006" în clasa stării tehnice IV - STARE TEHNICĂ NESATISFĂCĂTOARE, fiind necesare lucrări de reabilitare și înlocuirea unor elemente.</p> <p>Confor expertizei se recomandă reabilitarea și consolidarea podului existent la convoiul de calcul LM1 și LM2.</p> <p>Noua lățime totală pe deschiderile marginale (I și III) va fi de 11.50 m iar pe deschiderea centrală lățimea totală va fi de 12.70 m, față de 9,48 m cât este în prezent.</p> <p>Lățimea părții carosabile va fi de 7.80 m față de 7.00 m în prezent.</p>

Motivul propunerii activității (ex. Baze socio-economice, fizico geografice)	Aducerea structurilor la parametri normali de exploatare/funcționare cu un grad ridicat de siguranță a traficului rutier și pietonal, având în vedere creșterea continuă a circulației pe sectorul de drum menționat.
Informații adiționale/comentarii	
<b>(ii) Informații asupra bazelor temporale și spațiale a activității propuse</b>	
Locație:	Podul provizoriu va fi situat pe o variantă de circulație locală amplasată în aval de podul existent.
Descrierea locației: (ex. Baze socio-economice, fizico-geografice)	Varianta provizorie de circulație se va executa în aval de podul existent și va avea o lungime totală de aproximativ 195.00m. Traseul provizoriu de circulație va traversa râul Prut prin intermediul unui pod cu lungimea tablierului de 74.00m. În secțiune transversală acesta va avea două benzi de circulație și două trotuare.
Motivul locației activității propusei (ex. Baze socio-economice, fizico geografice)	Pentru desfășurarea fără întrerupere a traficului auto pe perioada execuției lucrărilor de reabilitare a podului existent s-a prevăzut realizarea unui pod provizoriu. Configurarea albiei din amonte de podul existent ar face mai dificilă execuția podului provizoriu pe această variantă față de varianta poziționării sale în aval, așa cum a fost stabilit prin proiect.
Incadrarea în timp a activității propuse (ex. Timpul și durata construcției și operației)	Durata de execuție a lucrărilor s-a estimat a fi 42 de luni.
Hărți și alte documente pictoriale legate de informații asupra activității propuse	
Informații/comentarii adiționale	
<b>(iii) Informații asupra impactului prevăzut asupra mediului și măsuri de diminuare propuse</b>	
Scopul evaluării (Ex. Considerații asupra: impact cumulativ, Evaluarea alternativelor, probleme de dezvoltare, impact asupra activității periferice, etc)	Pe perioada execuției lucrărilor, atât pe partea română cât și pe partea Moldovei, se va înregistra un impact potențial asupra factorilor de mediu apă, aer, sol în primul rând prin funcționarea utilajelor necesare pentru execuția lucrărilor, dar și prin ocuparea unor suprafețe de teren prin amenajarea podului provizoriu (suprafața de teren (amprenta la sol) a traseului provizoriu va fi de 1380 mp pe malul românesc din care 860 mp se suprapun cu arealele Natura 2000 și respectiv 1660 mp pe malul din Republica Moldova. Pentru realizarea lucrărilor la podul provizoriu se vor defrișa o suprafață de 800 mp pe malul românesc și respectiv 910 mp pe malul din Republica Moldova.

<p>Impact de mediu preconizat a activității propuse (ex. Tip, locație, magnitudine)</p>	<p>Din analiza datelor de pe teren, a hărților cu siturile Natura 2000, în zona propusă pentru amenajarea podului provizoriu, vegetația existentă și care se va defrișa este invazivă, nu sunt specii din cadrul habitatului comunitar. Suprafața de teren este mică (860 mp) comparativ cu suprafața sitului și respectiv a habitatului de interes comunitar din zona proiectului 91F0, astfel că impactul va fi unul de intensitate scăzută. Zona este una antropizată prin existența drumurilor de acces și a construcțiilor / suprafețelor betonate din zona punctului de frontieră de la Sculeni.</p> <p>Lucrările de refacere pot avea diferite grade de complementaritate cu alte măsuri de reducere a impactului asupra mediului, cum ar fi de reducere a impactului asupra calității aerului sau a măsurilor de refacere a conectivității ecologice a zonelor afectate.</p> <p>Lucrările de refacere a amplasamentului se pot clasifica în următoarele categorii principale:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• lucrări pentru refacerea zonelor ocupate de organizarea de șantier – în urma dezafectării acesteia, a evacuării materialelor și utilajelor, amplasamentul va fi amenajat conform categoriei de utilizare anterioară ocupării acesteia.</li> </ul> <p>Pentru orice lucrare de refacere și amenajare cu vegetație a zonelor afectate de proiect se vor folosi doar speciile din compoziția fitocenotică locală (corespunzătoare zonelor asupra cărora s-a intervenit sau aflate în apropierea zonelor afectate). Se va interzice utilizarea oricăror specii de plante străine (non-native).</p> <p>Având în vedere specificul proiectului – reabilitarea și consolidarea podului existent, facem mențiunea că nu se modifică ampriza lucrării, fără a fi necesare exproprieri și fără afectarea altor terenuri care nu se află în administrarea beneficiarului.</p> <p>Impactul generat în perioada de execuție a lucrărilor va fi local (în zona limitrofă podului existent și unde se propun lucrările de demolare), doar pe durata execuției lucrărilor și se va reduce din punct de vedere al magnitudinii dacă se respectă recomandările din memoriul tehnic (printre care și execuția lucrărilor eșalonat, mai ales a celor care pot afecta corpul de apă de suprafață).</p>
<p>Intrare (ex. materie primă, surse energetice, etc)</p>	<p>Materiile prime necesare realizării proiectului sunt prezentate mai jos, după cum urmează:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- cofraje</li> <li>- armături</li> <li>- beton,</li> <li>- balast</li> <li>- nisip</li> <li>- piatră spartă.</li> </ul> <p>Agregatele minerale vor fi achiziționate din cariere sau</p>

	<p>balastiere, de la furnizori autorizați.</p> <p>Betonul și mixturile asfaltice vor fi preparate în cadrul stațiilor de asfalt și de betoane aflate în apropierea amplasamentului și folosite la acele obiective unde vor fi necesare lucrări de asfaltare.</p> <p>Materialul de umplutură va fi achiziționat exclusiv de la terți.</p> <p>De asemenea, pentru realizarea proiectului se vor utiliza și alte materiale de construcții precum: prefabricate, geotextile, lemn, fier beton, achiziționate de la comercianții din zonele apropiate amplasamentului.</p> <p>Proiectul va necesita combustibil (motorină) pentru realizarea transporturilor și a funcționării utilajelor necesare îndeplinirii obiectivelor propuse în faza de execuție. Alimentarea cu carburanți se va asigura din afara șantierului.</p> <p>Asigurarea utilităților necesare în perioada de construcție se va realiza astfel:</p> <p>Alimentarea cu apă</p> <p>Asigurarea necesarului de apă tehnologică și menajeră se va asigura prin achiziționare de la terți și va fi adusă pe amplasament cu ajutorul cisternelor auto.</p> <p>Apa potabilă necesară personalului va fi achiziționată din comerț.</p> <p>Evacuarea apelor uzate</p> <p>Pe perioada execuției lucrărilor în vederea reabilitării podului de pe DN 24 la km 219+527 nu vor rezulta ape tehnologice sau alte categorii de ape uzate.</p> <p>În cazul fronturilor de lucru, în anumite zone se vor asigura toalete ecologice.</p> <p>Asigurarea agentului termic</p> <p>Este necesară exclusiv pentru organizarea de șantier și se va realiza prin intermediul centralelor termice / radiatoare termice.</p> <p>Asigurarea alimentării cu energie electrică</p> <p>Alimentarea cu energie electrică se va asigura prin racord la rețeaua locală de energie electrică și din surse proprii (grupuri electrogene).</p> <p>În perioada de funcționare, atunci când vor fi necesare lucrări de reparații, operațiunile și materiile prime utilizate vor fi similare cu cele din etapa de operare, însă amploarea lucrărilor și cantitățile utilizate vor fi mai mici.</p>
<p>Iesire (ex. Cantitate și tip de: eliminare în aer, eliminare în apă, deșeuri solide, etc)</p>	<p>În <u>perioada de construire</u> sunt generate următoarele categorii de deșeuri:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ pământ și materiale excavate (piatră, spărturi de piatră, beton); categoria 17; <ul style="list-style-type: none"> <li>○ cod 17 01 01 beton;</li> <li>○ cod 17 01 04 pământ și materiale excavate;</li> </ul> </li> <li>❖ deșeuri de materiale de construcții amestecate; categoria 17</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ cod 17 01 07 amestecuri de beton, cărămizi, țigle și materiale ceramice fără conținut de substanțe periculoase;</li> <li>○ cod 17 02 01 – 17 02 03: lemn, sticlă, materiale plastice;</li> <li>○ cod 17 05 00 pământ și materiale excavate sau dragate;</li> <li>○ cod 17 09 00 deșeuri amestecate de materiale de construcții;</li> <li>○ cod 17 04 07 metale (inclusiv aliajele lor), amestecuri metalice;</li> <li>○ cod 17 04 11 deșeuri de la realizarea racordului electric;</li> <li>○ cod 17 04 metale (inclusiv aliajele lor): cod 17 04 05 fier și oțel; cod 17 04 07 amestecuri metalice</li> <li>❖ deșeuri reciclabile: categoriile 15 și 20, <ul style="list-style-type: none"> <li>○ cod 15 01 01 ambalaje de hârtie-carton;</li> <li>○ cod 15 01 02 ambalaje de plastic;</li> <li>○ cod 15 01 03 ambalaje din lemn;</li> <li>○ cod 15 01 07 ambalaje de sticlă;</li> <li>○ cod 20 01 01 deșeuri de hârtie și carton;</li> <li>○ cod 20 01 08 deșeuri biodegradabile de la bucătării și cantine</li> <li>○ cod 20 01 39 materiale plastice;</li> <li>○ cod 20 01 38 lemn;</li> </ul> </li> <li>❖ deșeuri municipale amestecate (deșeuri menajere): categoria 20, cod 20 03 01.</li> </ul> <p>Pentru asigurarea unui nivel de protecție adecvat pentru om și mediu, reviziile tehnice ale utilajelor/mijloacelor de transport utilizate în perioada de construire (schimburile de ulei, înlocuirea filtrelor de ulei, lichidului de frână, antigelului, înlocuirea acumulatorilor uzați, anvelopelor uzate) se vor executa în ateliere service specializate autorizate.</p> <p>Deșeurile generate în perioada de execuție a lucrărilor de construcție proiectate sunt deșeuri care pot fi valorificate (deșeurile de material lemnos, deșeuri metalice), deșeurile municipale amestecate se vor elimina prin agenții economici autorizați specializați în salubritate.</p> <p>În <u>perioada de operare</u> nu sunt generate deșeuri.</p> <p>În perioada de execuție, impactul potențial se va manifesta local, cu caracter temporar, pe termen mediu și se va manifesta prin creșterea concentrațiilor de poluanți atmosferici (în principal pulberi) și creșterea nivelului de zgomot și vibrații în fronturile de lucru active și în organizarea de șantier. De asemenea se va înregistra o creștere a nivelului de trafic atât datorită transportului de materiale de construcție cât și datorită faptului că pe perioada execuției lucrărilor traficul rutier va fi deviat.</p>
Impact transfrontalier (ex. Tipuri, locație, magnitudine)	<p>Podul studiat este un pod rutier de frontieră între România (localitatea Sculeni) și Republica Moldova (orașul Sculeni).</p> <p>În cadrul proiectului s-a prevăzut reabilitarea unui pod</p>

	existent, fără a se ocupa suprafețe de teren suplimentare permanente pentru realizarea lucrărilor.
Măsuri de îmbunătățire propuse (ex. Dacă sunt cunoscute, măsuri de îmbunătățire propuse, îmbunătățiri, diminuări, compensarea efectelor de mediu)	<p>Pentru a limita impactul potențial se recomandă ca execuția lucrărilor să se efectueze conform graficului de execuție a lucrărilor, fără a ocupa alte suprafețe de teren decât cele menționate în proiect, lucrările de defrișare a vegetației să se realizeze doar în zona proiectului și doar pe suprafețele menționate în proiect (800 mp din vegetația de pe malul românesc și respectiv 910 mp pe malul din Republica Moldova, a râului Prut), lucrările care au legătură directă cu corpul de apă să se efectueze în afara perioadei de depunere a icrelor (martie – mai), pe perioada lucrărilor de demolare să se protejeze cu prelate sau alte sisteme corpul de apă pentru a reduce emisiile de pulberi în suspensie care să conducă la creșterea turbidității apei.</p> <p>Lucrările care se vor realiza prezintă un impact negativ temporar asupra calității factorilor de mediu, în perioada lucrărilor de construcție. Pe termen lung <b>impactul va fi unul pozitiv</b>, prin lucrările propuse de reabilitare a podului, asigurând astfel condiții de trafic mai bune. În momentul de față starea degradată a carosabilului conduce la emisii crescute de noxe de la gazele de eșapament și un nivel crescut de zgomot al mașinilor (prin accelerare /deaccelerare), astfel că se estimează că prin reabilitarea căii de rulare, aceste inconveniente să dispară, iar emisiile de noxe și nivelul de zgomot să fie mai scăzute, în limite normale.</p>
Informații/Comentarii adiționale	
<b>(IV) Propozant/dezvoltator:</b>	
Nume, adresa, telefon și număr de fax	COMPANIA NAȚIONALĂ DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE S.A. B-dul Dinicu Golescu, nr.38, sector 1, București, Tel.:021.264.320, Fax. 0213.120.984
<b>(V) Documentație EIA</b>	
Este documentația (ex. raport EIA sau EIS ) inclusă în notificație?	Prezentul formular este însoțit de Memoriul de prezentare care a fost depus în cadrul etapei de încadrare din procedura EIA.
Dacă nu/parțial, descrierea documentației adiționale pentru a fi transmise și (aproximativ) data(ele) când documentația va fi valabilă	În cadrul procedurii EIA pot fi cerute și alte documentații de mediu, în funcție de încadrarea proiectului în procedură.
Informații/comentarii adiționale	
<b>2. PUNCTE DE CONTACT</b>	
<b>(i) Puncte de contact pentru Parți ale Părților eventual afectate :</b>	
Autorități afectate pentru coordonarea activităților legate de EIA (decizia I/3, appendix): Nume, adresă, telefon și număr de fax	Ministerul Mediului al Republicii Moldova mun. Chișinău, bd. Ștefan cel Mare și Sfint 162 Republica Moldova, tel: +373 2 220 4520  Punct focal: Dna. Maria NAGORNII Șef Direcție Direcția politici de prevenire a poluării

	Ministerul Mediului al Republicii Moldova E-mail: maria.nagornii@mediu.gov.md
Lista părților afectate cărora le-a fost trimisă notificarea	Republica Moldova
<b>(ii) Puncte de contact pentru Partea de origine</b>	
Autoritate responsabilă pentru coordonarea activităților legate de EIA (Decizia I/3, appendix) Nume, adresă, telefon și număr de fax	Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor Bulevardul Libertății nr.12, sector 5, București, Cod 040129, România, tel: +40214089584  Punct focal: Dna. Dorina MOCANU Director General Adjunct Direcția Generală Evaluare Impact, Controlul Poluării și Schimbări Climatice E-mail: dorina.mocanu@mmediu.ro
Autoritatea de decizie dacă este alta decât autoritatea responsabilă pentru coordonarea activităților legate de EIA Nume, adresă, telefon și număr de fax	Agenția pentru Protecția Mediului Iași Calea Chișinăului 43, Iași, județul Iași, Cod 707252, România Tel. +40232.215.497; Fax +40232.214.357  Agenția pentru Protecția Mediului Iași este autoritatea competentă pentru emiterea acordului de mediu. Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor se ocupă de componenta transfrontieră a procedurii EIA.
<b>INFORMAȚII LEGATE DE PROCESUL EIA ÎN ȚĂRILE UNDE ESTE SITUATĂ ACTIVITATEA PROPUȘĂ</b>	
<b>(i) Informații despre procesul EIA aplicat activității propuse</b>	
Calendar:	Durata: aproximativ 8 luni
Oportunități pentru partea/părțile afectate de a se implica în EIA	Partea afectată poate participa la luarea deciziilor în cadrul procedurii după cum urmează:  - În urma notificării partea afectată poate lua decizia de a participa la luarea deciziei în procedura de evaluare a impactului și poate transmite comentarii și observații care vor fi luate în considerare în documentația EIA;  - După primirea documentației EIA, partea afectată este invitată să transmită comentarii/opinii la documentație;  Dacă este necesar, ulterior se va face consultarea autorităților părții afectate, în conformitate cu prevederile art. 5 din Convenția Espoo.
Oportunități pentru partea/părțile afectate pentru a verifica și comenta pe notificarea și documentația EIA	Se așteaptă comentarii la notificare, dacă partea notificată decide să participe la procedura EIA.  În cazul participării la procedura EIA, Republica Moldova poate transmite până la data de 30.06.2023 comentarii și observații privind conținutul îndrumarului prin care se stabilește domeniul de evaluare și nivelul de detaliu al informațiilor care trebuie incluse în documentația EIA. Republica Moldova este invitată să transmită și informații cu privire la starea mediului care poate fi afectat semnificativ, necesare în vederea pregătirii documentației EIA.
Natura și calendarul eventualei decizii:	Decizia care ar putea fi luată este de emitere a acordului de mediu și ulterior a aprobării de dezvoltare pentru acest proiect.
Procesul pentru aprobarea activității propuse:	În România, procedura EIA se desfășoară în conformitate cu Legea nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului. Procedura EIA prevede participarea autorităților publice care au atribuții și

	<p>responsabilități specifice în domeniul protecției mediului, cât și a publicului. De asemenea, în cazul existenței unui impact semnificativ negativ transfrontieră, în procedură participă și autoritățile și publicul Părții afectate.</p> <p>Proiectul va fi realizat în baza aprobării de dezvoltare numai după emiterea acordului de mediu de către autoritatea competentă privind protecția mediului.</p>
Informații/comentarii adiționale	-
<b>4. INFORMAȚII ASUPRA PROCESULUI DE PARTICIPARE PUBLICĂ ÎN ȚARA DE ORIGINE</b>	
Procedura de participare publică	<p>Atunci când un proiect poate să aibă un efect semnificativ asupra mediului altui stat, autoritatea publică centrală pentru protecția mediului notifică autoritatea publică centrală de mediu din acel stat cât mai curând posibil. Ulterior, autoritatea din statul afectat informează propriul public din zonele potențial afectate și autoritățile competente.</p> <p>În termen de 6 săptămâni de la notificare, Partea de origine primește comentariile Părții afectate care au în vedere opinia propriului public și a autorităților competente.</p> <p>Îndrumarul transmis titularului va cuprinde solicitările Părții afectate, primite ca răspuns la notificare.</p> <p>După elaborare, documentația EIA este pusă la dispoziția publicului spre consultare pentru 30 de zile.</p> <p>Documentația EIA se trimite și Părții afectate, care va trimite Părții de origine comentariile exprimate de publicul său și de autoritățile competente.</p> <p>O dezbatere publică se organizează în zona proiectului. Dacă Partea afectată consideră necesar, se poate organiza o dezbatere publică și pe teritoriul său.</p> <p>Decizia finală va ține cont de comentariile primite din partea propriului public și a autorităților competente, cât și de cele primite de la Partea afectată.</p>
Țimp și durată a consultațiilor publice	<p>După elaborarea documentației EIA, publicul are la dispoziție 30 de zile pentru a-și exprima opinia. De asemenea, se va organiza o dezbatere publică, anunțată cu cel puțin 30 de zile înainte de data la care are loc. Dacă Partea afectată consideră necesar, se poate organiza o dezbatere publică și pe teritoriul său.</p>
Informații/comentarii adiționale	<p>Persoane de contact din cadrul Ministerului Mediului, Apelor și Pădurilor – Direcția Generală Evaluare Impact, Controlul Poluării și Schimbări Climatice</p> <p>Anca – Maria APREUTESEI, șef Serviciu Evaluare Impact e-mail: <a href="mailto:anca.apreutesei@mmediu.ro">anca.apreutesei@mmediu.ro</a></p> <p>Anamaria STANCIU, consilier asistent e-mail: <a href="mailto:anamaria.stanciu@mmediu.ro">anamaria.stanciu@mmediu.ro</a></p> <p>tel.: 004 021 408 9588</p>
<b>5. TERMEN LIMITĂ PENTRU RĂSPUNS</b>	
Data:	Se așteaptă un răspuns până la data de 16.06.2023.