

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

1. INFORMAȚII ASUPRA ACTIVITĂȚII PROPUSE	
(i) Informatii despre natura activitatii propuse	
Tipul activității propuse:	Reabilitarea și consolidarea podului existent pe DN 26A la km 0+500 peste râul Prut
Este activitatea listată în Apendixul I al Convenției?	Activitatea de reabilitare și consolidare a podului existent nu se regăsește în Anexa 1 la Convenția Espoo, însă pentru realizarea podului provizoriu care permite continuitatea traficului în perioada de reabilitare a podului existent vor fi necesare lucrări de defrișare.
Scopul activității propuse: (Ex. activitatea principală și orice/toate activitățile periferice care necesită evaluare)	Activitatea principală: Reabilitarea și consolidarea podului existent cu arc metalic și grinzi prefabricate din beton armat precomprimat.
Evaluarea activității propuse (ex. marime, capacitatea de producție, etc)	Lățimea transversală totală a podului, după reabilitare va fi de 12.50 m. - lățime carosabil de 7.80 m, - 2 trotuare denivelate de câte 1.50 m, - 2 spații de câte 0.6 m pentru prinderea parapetului direcțional tip H4b - 2 rigle de câte 25 cm pentru prinderea parapetului pietonal
Descrierea activității propuse:	<p>Pe durata executării lucrărilor, pentru a asigura continuitatea traficului rutier și pietonal între cele două țări și a nu perturba activitatea, se propune realizarea unui pod provizoriu situat pe o variantă de circulație locală amplasată în amonte de podul existent. Lungimea variantei provizorii va fi de cca. 420 m.</p> <p>Pentru traversarea râului Prut se va executa un pod provizoriu cu lungimea tablierului de 147 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. 3.0 m 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"> - 2x3.50 m benzi de circulație; - 2x1.20 m trotuare. <p>Lucrări la infrastructuri</p> <p><u>Culea C1 (România):</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Se demolează partea superioară a stâlpilor, bancheta cuzineților din beton armat, zidul de gardă și zidurile întoarse până la minim 1.00 m sub cota intrados a grinzilor proiectate; - Se execută 3 piloți de diametru mare Φ 1.50 m L=32 m din beton armat C25/30 în spatele culeei existente; - Se execută bancheta cuzineților pe coronamentul piloților din beton armat; - Se execută zidul de gardă și zidurile întoarse; - Se protejează anticoroziv toate suprafețele din beton expuse la intemperii; <p><u>Culea C2 (R.Moldova):</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Se consolidează fundația prin execuția unor piloți forțați, unul în amonte și unul în aval cu Φ 1.50 m și L=32 m din beton armat C25/30; - Se extinde bancheta cuzineților pentru a asigura rezemarea noilor grinzi. - Se cămășuiește bancheta existentă cu min. 15 cm C35/45; - Se refac zidul de gardă și zidurile întoarse; - Se execută cuzineți din beton armat și blocuri antiseismice; - Se montează aparatele de reazem din neopren; - Se protejează anticoroziv toate suprafețele din beton expuse la intemperii;

Lucrări necesare Pile P1, P2, P3:

- Se demolează pilele P1 și P3;
- Se execută 2 pile noi, una în zona pilei existente P1, iar cealaltă în zona pilei existente P3;
- Pilele vor fi fondate pe câte 12 piloți Φ 1.50 m, L=30 m din beton armat C25/30, încastrați minim 2.50 m în terenul bun de fundare (argilă marnoasă cenușie tare) identificat în forajul F1;
- Piloții vor fi legați la partea superioară cu câte 2 radier din beton armat C25/30;
- Elevațiile se vor executa din câte 4 stâlpi din beton C30/37, 2 verticali și 2 înclinați cu rol de contravântuire. Stâlpii vor fi legați la partea superioară cu o riglă din beton armat C35/45, pe care se vor executa cuzineții și blocurile antiseismice.
- Se montează aparatele de reazem din neopren, aparatele de reazem ale arcului metalic vor îndeplini și rolul de izolator seismic pentru a reduce eforturile din infrastructuri.
- Pila P2 va fi utilizată pentru sprijinirea provizorie a arcului metalic, după care va fi demolată.

Lucrări necesare Pile P4, P5:

- Prin renunțarea la pila P2 din albie, acestea se renumerotează devenind P3 și P4;
- Se demolează stratul de beton degradat și se curăță suprafețele din beton prin buciardare, sablare, periere, spițuire în câmp continuu etc.;
- Se demolează cămășuirea existentă;
- Se consolidează fundația cu câte 6 piloți Φ 1.50 m, L=30 m din beton armat C25/30. Piloții vor fi legați la partea superioară cu radier din beton armat C25/30. Pentru asigurarea conclucrării dintre fundația existentă și radierul proiectat se vor executa în fundația existentă ancore montate în perforații matate cu rășină epoxidică.
- Se realizează o cămășuire și extindere a elevației amonte și aval pentru a permite reazemarea grinzilor noului tablier;
- Se execută cuzineți din beton armat și blocuri antiseismice;
- Se montează aparate de reazem din neopren;
- Toate fetele betoanelor aflate în contact cu pământul se vor proteja cu hidroizolație tip emulsie bituminoasă.
- Toate fetele betoanelor aflate în contact cu aerul se vor proteja anticoroziv.

Lucrări la suprastructură

- Se desface calea pe pod;
- Se dezafectează grinzile existente;
- Suprastructura proiectată va asigura un carosabil de 7.80 m, 2 trotuare denivelate de câte 1.50 m, 2 spații de câte 0.6 m pentru prinderea parapetului direcțional tip H4b și 2 rigle de câte 25 cm pentru prinderea parapetului pietonal. Lățimea transversală totală a podului va fi de 12.50 m (fără lățimea liselor prefabricate și arcul metalic).
- Suprastructura se va dimensiona la convoiul de calcul LM1 și LM2 cnf. SR EN 1991-2:2005;
- Pe prima deschidere se montează 11 grinzi prefabricate precomprimate tip „I” cu lungimea de 17,0 m și înălțimea de 80 cm, grinzile se așează joantiv. Peste grinzi se va executa placa de suprabetonare din beton armat C35/45 cu grosimea minimă de 15 cm, care va îndeplini și rol de strat suport hidroizolație. Grinzile vor fi încastrate în culeea C1 și simplu rezemate pe pila P1, renunțându-se astfel la rostul de pe culee.
- Pentru realizarea deschiderii centrale peste râul Prut se va executa un tablier metalic cu lungimea de 86.3 m (deschiderea de calcul de 85.0 m). Structura de rezistență va fi realizată din 2 arce metalice casetate cu grinzi tirant metalice casetate, legătura dintre arce și grinzile tirant se va efectua printr-o rețea de tiranți înclinați care vor transmite eforturile din tablier la arce. Arcele metalice vor

avea o curbura continuă după un arc de cerc, ele vor fi rigidizate cu contravânturi. Între grinzile tirant se vor realiza antretoaze metalice și placa de supra betonare din beton armat C35/45 cu grosimea minimă de 25 cm. Platelajul tablierului este constituit de placa din beton armat în conlucrare cu antretoazele metalice. La montarea arcului se va folosi pila existentă din albie, aceasta va fi demolată după finalizarea acestuia.

- Pe ultimele 3 deschideri se montează câte 5 grinzi prefabricate tip „T” cu înălțimea de 1.60 m și cu lungimea de 32.55 m pe primele 2 deschideri, respectiv 32.70 m pe ultima deschidere. Între grinzi, pe post de cofraj pierdut, se vor monta predale din beton armat. Peste grinzi se va executa placa de suprabetonare din beton armat C35/45 cu grosimea minimă de 20 cm, care va îndeplini și rol de strat suport hidroizolație. Grinzile vor fi simplu rezemate pe infrastructuri, iar placa de suprabetonare va fi continuizată în dreptul pilelor P3 și P4, reducându-se astfel numărul de rosturi. Toate fetele betoanelor aflate în contact cu aerul se vor proteja anticoroziv.

Executarea căii pe pod

- Se montează gurile de scurgere;
- Se montează dispozitivele de acoperire a rosturilor de dilatație la capetele arcului și pe culeea C2;
- Se montează parapete pietonal metalic nou pe pod și pe zidurile întoarse;
- Se așterne șapa hidrofugă pe pod, compusă din hidroizolație și protecție hidroizolație;
- 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;
 - 3 cm BA8;
 - 25 cm beton de umplutura C25/30;
- Se execută straturile căii pe pod:
 - 4 cm mixtură asfaltică MAS16 cu bitum modificat – strat de uzură;
 - 4 cm beton asfaltic pentru poduri BAP16 – strat de legătură;
 - 3 cm BA8 - strat de protecție;
- Se execută cordoanele de impermeabilizare în lungul trotuarelor și a zonei carosabile;
- Se montează parapetele direcțional tip H4b;
- Se aplică marcajul rutier;



Racordări cu terasamentele, rampe de acces:

- Se execută plăci de racordare cu lungimea de 6 m;
- Se refac sferturile de con;
- Se reface pereul din fața culeelor;
- Se execută scări la capetele podului;
- Se execută semnalizarea rutieră orizontală și verticală.
- Se racordează partea carosabilă, trotuarele și platforma rampelor de acces ale podului la noile caracteristici ale podului (lățime, cotă roșie);
- Sistemul rutier pentru refacerea rampelor de acces la pod va fi:
 - 30 cm strat inferior de fundație din balast;
 - 20 cm strat superior de fundație din piatră spartă amestec optimal;
 - 10 cm strat de bază din AB31.5;
 - 6 cm strat de legătură din BAD22.4;
 - 4 cm strat de uzură din BA16.

Lucrări în albie

- Se execută lucrări de îndepărtare a depunerilor aluvionare și a vegetație din albiei, pe două lungimi de pod în amonte și o lungime de pod în aval;
- Se protejează fundația pilei P1 prin completarea cu palplanșe a protecției existente (palplanșe), respectând conturul proiectat al

	<p>fundației.</p> <p>- Se protejează fundația pilei P2 împotriva afuierii prin executarea pe taluzul malului stâng a unei protecții din saltele de gabioane interconectate cu grosimea de 30 cm sau a unei geosaltele umplute cu beton pe o lungime de 50 m amonte și 40 m aval.</p>
Descrierea motivului activității propuse:	<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 păstrat două pile P1 și P3 și de peste 58 de ani nu a fost reabilitat sau modernizat.</p> <p>În urma expertizei tehnice nr. 126 întocmită în anul 2022 de Expert Tehnic ing. Popovici Mihaela s-a constatat că podul se încadrează în clasa tehnică IV (indicele global Ist=29 puncte) corespunzătoare unei „Stări tehnice nesatisfăcătoare” fiind necesare lucrări de reabilitare și înlocuirea unor elemente.</p> <p>Întrucât podul prezintă degradări importante la elementele principale de rezistență cu depuneri mai mari decât 7 care periclitează siguranța circulației (starea avansată de degradare a grinzilor Matarov), conform articolului 17 din „Instrucțiunile privind stabilirea stării tehnice a unui pod”, indicativ AND 522/2002, se vor lua măsuri imediate și anume introducerea restricțiilor de viteză de 10 km/h și de tonaj de 10 t.</p> <p>Urmare a observațiilor vizuale la lucrare, precum și a măsurătorilor elementelor construcției privind defectele și degradările care au apărut de la darea în folosință a podului, în conformitate cu „Normativul privind criteriile de determinare a stării de viabilitate a podurilor de șosea din beton, beton armat, beton precomprimat, metal și compozite” – indicativ CD 138/2010, se poate aprecia faptul că reducerea capacității de rezistență este > 5%, ca urmare a diminuării în timp a performanțelor structurale ale materialelor componente din structura de rezistență a suprastructurii, cauzate de coroziunea metalului, îmbătrânirea betonului, fenomene de oboseală, coroziunea betonului și armăturii cauzate de influența mediului, infiltrații.</p> <p>Se recomandă reabilitarea și consolidarea podului existent cu înlocuirea tablierului, înlocuirea și demolarea unor infrastructuri, în conformitate cu expertiza tehnică nr. 126 din 2022.</p> <p>Noua lățime transversală a podului va fi de 12,50 m față de 9,48 m în prezent.</p> <p>Parapete de siguranță va fi tip H4b, în prezent nu există parapete de siguranță.</p> <p>Lățimea părți 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	
(ii) Informații asupra bazelor temporale și spațiale a activității propuse	
Locație:	Podul provizoriu va fi situat pe o variantă de circulație locală amplasată în amonte de podul existent.
Descrierea locației: (ex. Baze socio-economice, fizico-geografice)	Varianta provizorie de circulație se va executa în amonte de podul existent și va avea o lungime totală de aproximativ 790.00 m. Traseul provizoriu de circulație va traversa râul Prut prin intermediul unui pod cu lungimea de 147.00 m. 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. La stabilirea locației variantei provizorii de circulație s-a urmărit

	afectarea minimă a rețelelor din zona podului. În aval de pod pe malul Republicii Moldova sunt stâlpi de curent și cămine de vizitare. S-a estimat că prin amplasarea variantei provizorii în amonte de pod, impactul asupra rețelelor existente este mai redus față de amplasarea acesteia în aval de pod.
Încadrarea în timp a activității propuse (ex. timpul și durata construcției și operației)	Durata de execuție a lucrărilor s-a estimat a fi 24 de luni.
Hărți și alte documente pictoriale legate de informații asupra activității propuse	
Informații/comentarii adiționale	
(iii) Informații asupra impactului prevăzut asupra mediului și măsuri de diminuare propuse	
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 (4300 mp – amprenta la sol a traseului provizoriu doar pe partea Moldovei), lucrări de defrișare a vegetației existente atât pe malul drept (610 mp), cât și pe malul stâng al râului Prut (3000 mp). Pe partea Moldovei, zona nu este inclusă în niciun areal Natura 2000, însă în corpul de apă speciile de pești pot fi afectate pe perioada execuției lucrărilor.
Impact de mediu preconizat a activității propuse (ex. Tip, locație, magnitudine)	<p>Deși pe partea malului românesc amplasamentul se suprapune cu arealul ROSCI0105 Lunca Joasă a Prutului, în zona în care se va realiza podul provizoriu, vegetația este formată din arbori cu diametru mai mic de 30 cm, arbuști. Nu sunt specii de arbori/arbuști dintre speciile habitatelor de interes comunitar pentru care a fost desemnat situl. Zona propusă pentru amenajarea podului provizoriu, pe malul din România, este situată pe limita estică, extremă a arealului Natura 2000.</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"> • lucrări pentru refacerea zonelor ocupate de organizarea de șantier – în urma defecării acesteia, a evacuării materialelor și utilajelor, amplasamentul va fi amenajat

	<p>conform categoriei de utilizare anterioară ocupării acesteia. 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). Având în vedere specificul proiectului – reparație capitală, 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"> - cofraje; - armături; - beton; - balast; - nisip; - piatră spartă. <p>Agregatele minerale vor fi achiziționate din cariere sau 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> <ul style="list-style-type: none"> - Alimentarea cu apă <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> <ul style="list-style-type: none"> - Evacuarea apelor uzate <p>Pe perioada execuției lucrărilor în vederea reabilitării podului de pe DN 26A la km 0+500 nu vor rezulta ape tehnologice sau alte categorii de ape uzate.</p> <p>În cazul fronturilor de lucru, în anumite zone se vor asigura toaleta ecologice.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Asigurarea agentului termic <p>Este necesară exclusiv pentru organizarea de șantier și se va realiza prin intermediul centralelor termice/ radiatoare termice.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Asigurarea alimentării cu energie electrică <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 amplitudinea lucrărilor și cantitățile utilizate vor fi mai mici.</p>

<p>Teșire (ex. Cantitate și tip: 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"> ❖ pământ și materiale excavate (piatră, spărturi de piatră, beton); categoria 17; <ul style="list-style-type: none"> ○ cod 17 01 01 beton; ○ cod 17 01 04 pământ și materiale excavate; ❖ deșeuri de materiale de construcții amestecate; categoria 17 <ul style="list-style-type: none"> ○ cod 17 01 07 amestecuri de beton, cărămizi, țigle și materiale ceramice fără conținut de substanțe periculoase; ○ cod 17 02 01 – 17 02 03: lemn, sticlă, materiale plastice; ○ cod 17 05 00 pământ și materiale excavate sau dragate; ○ cod 17 09 00 deșeuri amestecate de materiale de construcții; ○ cod 17 04 07 metale (inclusiv aliajele lor), amestecuri metalice; ○ cod 17 04 11 deșeuri de la realizarea racordului electric; ○ cod 17 04 metale (inclusiv aliajele lor): cod 17 04 05 fier și oțel; cod 17 04 07 amestecuri metalice. ❖ deșeuri reciclabile: categoriile 15 și 20, <ul style="list-style-type: none"> ○ cod 15 01 01 ambalaje de hârtie-carton; ○ cod 15 01 02 ambalaje de plastic; ○ cod 15 01 03 ambalaje din lemn; ○ cod 15 01 07 ambalaje de sticlă; ○ cod 20 01 01 deșeuri de hârtie și carton; ○ cod 20 01 08 deșeuri biodegradabile de la bucătării și cantine; ○ cod 20 01 39 materiale plastice; ○ cod 20 01 38 lemn; ❖ deșeuri municipale amestecate (deșeuri menajere): categoria 20, cod 20 03 01. <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), deșeuri 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>
<p>Impact transfrontalier (ex. Tipuri, locație, magnitudine)</p>	<p>Podul studiat este un pod rutier de frontieră între România (localitatea Oancea) și Republica Moldova (orașul Cahul). În cadrul proiectului s-a prevăzut reabilitarea unui pod existent, fără a se ocupa suprafețe de teren suplimentare permanente pentru realizarea lucrărilor.</p>
<p>Măsuri de îmbunătățire propuse (ex. Dacă sunt cunoscute, măsuri de îmbunătățire propuse, îmbunătățiri, diminuări, compensarea efectelor de mediu)</p>	<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</p>

	<p>în proiect (3000 mp din vegetația de pe malul stâng (malul Moldovei) 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 impactul va fi unul pozitiv, 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	
(IV) Propozant/dezvoltator:	
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
(V) Documentație EIA	
Este documentația (ex.raport EIA) inclusă în notificație?	Prezentul formular este însoțit de Memoriul de prezentare care a fost depus în cadrul etapei de evaluare inițială din procedura EIA.
Dacă nu/parțial, descrierea documentației adiționale pentru a fi transmise și (aproximativ) data/datele 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	
2. PUNCTE DE CONTACT	
(i) Puncte de contact ale Părților eventual afectate:	
Autorități 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
(ii) Puncte de contact pentru Partea de origine	
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 Galați Strada Regiment 11 Siret nr. 2 Galați, județul Galați, Cod 800322, România Tel. +40236.460.049; Fax +40236.471.009 Agenția pentru Protecția Mediului Galați este autoritatea competentă pentru emiterea acordului de mediu.

	Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor se ocupă de componenta transfrontieră a procedurii EIA.
INFORMAȚII LEGATE DE PROCESUL EIA ÎN ȚĂRILE UNDE ESTE SITUATĂ ACTIVITATEA PROPUSE	
(i) Informații despre procesul EIA aplicat activității propuse	
Orar:	
Oportunități pentru partea/părțile afectate de a se implica în EIA	Republica Moldova poate decide să participe în procedura EIA. Un răspuns la notificare se așteaptă până pe 12.05.2023.
Oportunități pentru partea/părțile afectate pentru a verifica și comenta pe notificarea și documentația EIA	În cazul participării la procedura EIA, Republica Moldova poate transmite până la data de 26.05.2023 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 orarul eventualei decizii:	Este posibil ca acordul de mediu să fie emis în cursul acestui an, în funcție de evoluția procedurii EIA.
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 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.
Informații/comentarii adiționale	
4. INFORMAȚII ASUPRA PROCESULUI DE PARTICIPARE PUBLICĂ ÎN ȚARA DE ORIGINE	
Procedura de participare publică	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. 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. Îndrumarul transmis titularului va cuprinde solicitările Părții afectate, primite ca răspuns la notificare. După elaborare, documentația EIA este pusă la dispoziția publicului spre consultare pentru 30 de zile. Documentația EIA se trimite și Părții afectate, care va trimite Părții de origine comentariile exprimate de publicul său și de autoritățile competente. O dezbatere publică se organizează în zona proiectului. Dacă Partea afectată consideră necesar, se poate organiza o dezbatere publică și pe teritoriul său. 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.
Timpi și durată a consultațiilor publice	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.
Informații/comentarii adiționale	
5. TERMEN LIMITĂ PENTRU RĂSPUNS	
Data:	Se așteaptă un răspuns până la data de 12.05.2023.