

**NOTIFICAREA UNEI PĂRȚI AFECTATE A ACTIVITĂȚII PROPUSE ÎN TEMEIUL ARTICOLULUI 3
AL CONVENȚIEI**

1. INFORMAȚII ASUPRA ACTIVITĂȚII PROPUSE	
(i) Informații despre natura activității propuse	
Tipul activității propuse:	Pod nou peste PRUT, STÂNCA (RO) – COSTEȘTI (MD)
Este activitatea listată în Apendixul I al Convenției?	Activitățile de construire a podului, a drumului de legatura la infrastructura existenta și a punctului de control de frontieră, nu se regăsesc în Anexa 1 la Convenția Espoo.
Scopul activității propuse: (Ex.activitatea principală și orice/toate activitățile periferice care necesită evaluare)	Lot 1 face parte din obiectivul de investitie care va avea urmatorii indicatori tehnico-economici: > Pod rutier nou > Drum de legatura la infrastructura existenta; > Punct control frontiera.
Evaluarea activității propuse (ex. Mărime, capacitatea de producție, etc)	Lungimea totala a traseului proiectat este de 5.73 km, din aceasta lungime 1.72 km se desfasoara pe teritoriul Romaniei. Traseul acesteia se continuua spre est pana in raul Prut care este traversat cu un pod cu lungimea apr. 160m, urmand ca traseul de 4.01 km sa se desfasoare pe teritoriul Republicii Moldova printr-o zona de ses la sud de barajul de la Hidrocentrala Costesti urmand o urcare pana in R7. Legatura pe teritoriul Republicii Moldova se va realiza in drumul regional principal R7.
Descrierea activitatii propuse:	Drumul Național secundar este de clasă tehnică IV pentru care, în conformitate cu OG nr. 43/1997 privind „regimul juridic al drumurilor” și OMT nr. 1296/2017 privind „Normele tehnice pentru proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor” având în vedere modernizarea drumurilor din zonă la clasa tehnica III (Ex. DN 29D Botosani – Ștefănești) s-a prevazut o platformă conform pct. 3.1 / OMT 1296/2017. Având în vedere dezvoltarea ulterioară se va prevedea spațiul necesar pentru extinderea la platforma de drum expres. Platforma care se propune este următoarea: • Platforma drumului 10,00 m • Partea carosabilă 2 x 3,50 m • Banda de încadrare de 2 x 0.75m • Acostament de 2 x 0.75m • Benzi de circulație 2 (o banda pe sens) Structura rutieră s-a dimensionat la osia standard de 11,5 tone, traficul de calcul fiind prognozat pentru o perioadă de perspectivă de 15 de ani. <u>Sisteme de colectare si evacuare a apelor</u> Sistemul natural de scurgere existent înaintea execuției drumului va fi menținut prin execuția de poduri, podețe, santuri si rigole carosabile. Vor fi prevazute șanțuri și rigole din beton cu rol de colectare a apelor pluviale de pe zona drumului. Șanțurile trapezoidale sunt prevăzute cu adâncimea de 50cm in functie de debit. Structura rutieră adoptată, conform PD 177 are următoarea

	alcătuire: Sistem rutier drumuri de legătură: - strat de uzură MAS 16 rul PMB 45/80, conform Normativ AND 605; - strat de legătură BAD 22.4 leg PMB 45/80, conform Normativ AND 605; - AB 31,5 bază 50/70 anrobat bituminos cu criblură; - strat din balast stabilizat, în strat superior de fundație - strat din balast, în strat inferior de fundație; - strat de formă din materiale necoezive. Sistem rutier pe zona de platformă VAMA: - BCR 4,5; - folie polietilenă - agregate naturale stabilizate, în strat superior de fundație; - balast în strat inferior de fundație, - strat de formă din materiale necoezive. Sistem rutier pe zona de drumuri de întreținere si legătură tarlale: - strat din piatră spartă, în strat superior de fundație; - strat din balast, în strat inferior de fundație; - strat de formă din materiale necoezive. Podul va avea o schemă statică de grindă continuă și o secțiune transversală mixtă oțel- beton. În profil transversal, podul va asigura o parte carosabilă (câte o bandă de mers și o bandă de încadrare pe fiecare sens) și un trotuar mixt amenajat la nivel, care deservește atât traficului pietonal cât și a celui cu bicicliști. La marginile părții carosabile este prevăzut parapete direcțional. La marginea trotuarului este prevăzut parapet pietonal metalic. La ambele margini ale suprastructurii sunt prevăzute plase de protecție. Atât trotuarul cât și partea carosabilă au aceeași pantă transversală și același sistem rutier compus din: • Mixtură asfaltică MAS16 cu bitum modificat, 4cm • Beton asfaltic BAP16, 4cm • Protecție hidroizolație din beton asfaltic BA8, 3cm • Hidroizolație termosudabilă, 0.5cm • Placa de suprabetonare C35/45 • Predale prefabricate, 8cm Pentru scurgerea apelor sunt prevăzute guri de scurgere tip T1G1 și tuburi de descărcare la din HDPE. Apele pluviale vor fi preluate în aceste tuburi și descărcate la capetele podului în sistemul de scurgere al drumului. Picioarele podului nu se vor face în albia râului. Podul este prevazut cu iluminat pe baza de stâlpi cu lămpi tip LED. Stâlpii vor fi montați în exteriorul suprastructurii pe console locale din beton. Elementele principale de rezistență ale suprastructurii sunt compuse dintr-o placă din beton armat, în conlucrare cu un tablier metalic alcătuit din două grinzi cu inimă plină metalice și un lonjeron, solidarizate prin contravântuiri longitudinale și transversale. Placa de beton are prevăzută cu predale și lise prefabricate la capete, între există o zonă monolită. Conlucrarea
--	--

	între elementele metalice și placa de beton se realizează prin intermediul unor conectori flexibili tip Nelson. <i>Parapetii de siguranță</i> vor fi prevăzuți, conform prevederilor indicativului AND 593/ 2012. Pe rampele podurilor și pasajelor se va monta parapet H4b pe o lungime minimă de 25m înainte și după acestea. Parapetii vor fi prevăzuți cu dispozitive reflectorizante (fluturări reflectorizante/catadioptri). Extremitățile (zonele de capăt) pentru parapete se vor realiza prin coborârea lisei de capăt sub nivelul terenului (terminații îngropate). Achiziționarea parapetelor se va face cu acordul Beneficiarului având obligatoriu încercarea „crash test” în conformitate cu SR EN 1317/1-6. <i>Siguranța rutieră</i> după finalizarea lucrărilor va fi realizată semnalizarea verticală conform SR 1848-1/2011, SR 1848-2/2011, SR 1848-3/2011. Marcajul rutier va fi realizat conform SR 1848-7/2015 „Siguranța circulației. Marcaje rutiere”. <i>Iluminatul public</i> se realizează pentru crearea condițiilor de siguranță în trafic în perioada cu vizibilitate redusă, pe timp de noapte, folosind corpuri de iluminat echipate cu lămpi cu LED dispuse astfel încât să se obțină indicii de performanță prevăzuți în Norma CIE 115/2010 și SR EN 13201, pentru zonele unde acestea sunt prevăzute și în intersecții. Iluminatul va fi de tip led. Iluminatul va fi realizat pentru toate intersecțiile și lucrările de artă mai mari de 100m și AND 604. <i>Punctul de trecere a frontierei</i> Obiecte ce intră în componența punctului de trecere a frontierei: 1. <i>Clădire administrativă intrare/ieșire:</i> În timpul funcționării punctului de frontieră (după realizarea proiectului) Clădirile administrative au o suprafață de cca. 350mp cu dimensiuni în plan de 35.00m lungime pe 10.00m lățime și se desfășoară pe un singur nivel. Clădirea este împărțită în două zone: ➤ Zona poliția de frontieră (culoare albastră) cu următoarele spații: Camera Azil F; Camera Azil B; Grupuri Sanitare; Cameră persoane refuzate; Linia II control; Camera interviu; Camera tehnică; ➤ Zona vamă (culoare verde): Analiza risc; Vestiar; Financiar, Casierie; Control documentar; Camera tehnică – vamă; Grupuri Sanitare; Birou tură; Vestiar; Șef BFT. 2. <i>Clădire verificare amănunțită călători:</i> clădirile administrative au o suprafață de cca. 350mp cu dimensiuni în plan de 35.00m lungime pe 10.00m lățime și se desfășoară pe un singur nivel. Clădirea este împărțită în două zone: Birou control documentar sector marfă; Tonete de verificare; Birou echipamente control nedistructiv; Grup sanitar; Zone de așteptare dotate cu scaune. 3. <i>Copertină:</i> copertinele au dimensiuni de 25.00m lungime și lățime variabilă astfel încât să acopere punctele de verificare a documentelor amplasate pe benzile dedicate. 4. <i>Cabine control vameși:</i> cabinele de control pentru vameși au dimensiuni de 6.00m lungime cu 2.00m lățime. Cabinele de
--	--

	control ale vameșilor vor avea protecție fizică din beton. 5. <i>Cabine poliție frontieră:</i> cabinele politistilor de frontiera au dimensiuni de 6.00m lungime cu 2.00m lungime. Cabinele de control a poliției de frontieră vor fi amplasate în continuarea cabinelor de control pentru vameși. 6. <i>Hala Scanner containere și camioane tip GL64p:</i> hala Scanner pentru camioane tip GL64p are o dimensiune de cca. 55m lungime cu 16m lățime. În această hală este amplasat tot echipamentul necesar inclusiv zidurile de radioprotecție. 7. <i>Hala Scanner verificare amănunțită autovehicule:</i> hala scanner are o suprafață de cca. 250mp și cuprinde tot echipamentul necesar verificării și scanării autoturismelor. 8. <i>Hala verificare amănunțită tiruri:</i> hala de verificare amănunțită are o dimensiune de cca. 38m lungime cu 16m lățime necesar verificării amănunțite a tirurilor. 9. <i>Rampa de control tiruri:</i> suprafața destinată verificării amănunțite reprezentată de rampa de control, este situată pe o suprafață de 15m lungime pe 10m lățime și este reprezentat dintr-un bloc de beton armat cu o înălțime de cca. 1.20m. 10. <i>Toalete :</i> toaletele amplasate în puncte cheie au dimensiuni de 3.00m cu 6.00m și sunt dotate cu toate utilitățile necesare. În interiorul acestora au fost prevăzute atât grupuri sanitare separate pentru femei/ bărbați cât și pentru persoanele cu dizabilitati. 11. <i>Birou comisionar vamal:</i> biroul comisarului vamal este realizat dintr-o construcție tip container și are dimensiuni în plan de 3.00 m cu 10.00 m. Acesta conține biroul efectiv și o sală de așteptare cu toaleta. 12. <i>Birou ACI:</i> biroul comisarului vamal este realizat dintr-o construcție tip container și are dimensiuni în plan de 3.00 m cu 12.00. Acesta conține biroul efectiv și o sală de așteptare cu toaleta. 13. <i>Birouri cântare:</i> birourile realizate din module tip container din zona cântarelor vor fi denivelate astfel încât să ajungă la nivelul cabinei tirului și au dimensiuni în plan de 2.5m x 6.00m și vor avea și o platformă de 1.00m la intrare, accesul realizându-se prin intermediul a cca. 5 trepte. 14. <i>Post trafo:</i> postul trafo are un spațiu destinat de cca. 20 mp. 15. <i>Tonetă control poliția de frontieră:</i> în zona barierelor automate de ieșire din vamă va fi amplasată și o tonetă de control a poliției de frontieră cu dimensiuni de 2.00m x 2.00m. 16. <i>Tonetă rovinietă:</i> toneta pentru rovinietă va fi amplasată în zona parcării de autoturisme, această zonă destinată eliberării de roviniete are dimensiuni în plan de 6.00m lungime cu 2.00m lățime. 17. <i>Barieră automată ieșire Vamă:</i> atât pe sensul spre România cât și spre Republica Moldova s-au prevăzut bariere automate pe fiecare bandă de circulație. Deasemenea, în zona acestor bariere s-au montat și camere pentru citirea numărului de înmatriculare și au fost prevăzute și dispozitive anti-pneu. 18. <i>Detecție materiale nucleare și radioactive:</i> atât pe sensul de intrare în țară cât și pe cel de ieșire s-au prevăzut zone de detecție a materialelor nucleare și radioactive. 19. <i>Spațiu verde:</i> pe zona de platformă s-au amenajat câteva
--	--

	spații verzi pentru delimitarea circulației, spații delimitate prin borduri de 20 x 25 cm. 20. <i>Trotuar</i>: pe zonele marginale (stânga și dreapta) s-a prevăzut un trotuar continuu cu lățimea de 1,50m pentru a asigura circulația pietonală de pe pod. 21. <i>Zona de întoarcere</i>: au fost prevăzute 2 zone de întoarcere la capetele punctului vamal. Dimensiunile acestora sunt de 20.00m. 22. <i>Sala operare scanner</i>: sala de operare a scannerului pentru tiruri are o dimensiune în plan de 3.00m x 6.00m și este realizată dintr-o construcție tip container. 23. <i>Sala verificare amănunțită călători autovehicule</i>: Sala de verificare amănunțită a călătorilor și autovehiculelor are o dimensiune în plan de 20.00m lungime cu 10.00m lățime și este realizată dintr-o construcție tip container care adăpostește trei zone de scanare a bagajelor. 24. <i>Turn telecomunicații</i>: turnul de comunicații va avea o înălțime de cca. 15m și pe acesta vor fi amplasate toate echipamentele necesare asigurării telecomunicațiilor vămii. <i>Platforme aferente punctului de frontieră</i> S-a proiectat un punct de trecere vamal care corespunde traficului rutier de perspectivă. Acesta se desfășoară pe o lungime de cca. 900 ml și este prevăzut cu zone de detecție materiale periculoase, cântare pentru autovehiculele de transport marfă, parcuri, clădiri administrative, puncte de control, etc. Punctul vamal va avea 6 porți pe intrare și 6 porți pe ieșire echipate complet. Cele 6 porți atât pentru intrare cât și pentru ieșire vor fi distribuite după cum urmează : - 3 porți de 3,50 m pentru autoturisme - 1 poartă de 4,00 m pentru autocare/microbuze/autobuze - 2 porți de 5,00 m pentru tiruri Desprinderea către viitoarea vamă din DN 24C se realizează printr-un sens giratoriu într-un drum cu profil de drum național cu o bandă pe sens. Organizarea de santier se va amplasa în incinta amplasamentului proiectului.
Descrierea motivului activității propuse:	Obiectivul principal, realizarea conectării directe cu partenerii economici se va materializa prin deschiderea de noi culoare comerciale, în cazul acesta un pod nou peste râul Prut, viabilizat prin drumul de legătură la infrastructura rutieră existentă și asigurat prin punctul de control al frontierei de stat. Această investiție este parte din strategia de dezvoltare a accesibilității la legăturile comerciale, în acord cu evoluția economică a României. Rețeaua de drumuri trebuie pregătită să răspundă atât la presiunea creșterii traficului cât și la o redistribuire a traficului pe culoare ce pot asigura fluenta, siguranța circulației și scurtarea distanței de parcurs, aducând astfel beneficii economice. Prin implementarea investiției se va realiza legătura cu Coridorul de Transport Pan-European nr. IX, cu cale directă de ieșire spre Republica Moldova
Motivul propunerii activității (ex. Baze socio-economice, fizico geografice)	Sporirea eficiența tehnico-economică a rețelei de transport dintre Romania și Republica Moldova, îmbunătățind de asemenea conectivitatea la nivel regional și condițiile traficului de marfuri ce va fi asigurat prin podul non peste Prut în zona Stanca - Costesti .

	Se va asigura conectivitatea cu infrastructura rutiera existenta si cu celelalte proiecte de infrastructura majora din Romania aflate in diferite stadii de implementare, cum ar fi: Autostrada A8 - Targu Neamt - Iasi - Ungheni, parte a coridorului TEN- T Core (Central), Drumul EuroTrans Tisita - Albita, parte a coridorului TEN- T Comprehensive (Global) sau Drumul de mare viteza Galati Giurgiulesti, parte a coridorului TEN-T Comprehensive (Global).
Informații adiționale/comentarii	În zonă nu se află monumente istorice, de arhitectură sau alte zone și obiective de interes tradițional, public sau istoric. Regim special impus terenului: zonă expusă riscului de inundare în urma unei avarii la Nodul Hidrotehnic „ Stânca-Costești
(ii) Informații asupra bazelor temporale și spațiale a activității propuse	
Locație:	Punct de început zona de conexiune cu DN24 C (RO) traversează raul Prut si face legatura cu R7 (RM), are o lungime totala - Ltot=5.73 km desfasurata atat pe teritoriul Romaniei cat si pe teritoriul Rep.Moldovei. Traseul incepe la km 0+000 in DN24C si se termina la km 1+820. Din aceasta lungime 1,72 km se desfasoara de teritoriul Romaniei si diferenta de 100 m se desfasoara pe teritorul Rep. Moldova si este alcatuita din jumatarea de pod plus inca 20m.
Descrierea locației: (ex. Baze socio-economice, fizico-geografice)	Originea proiectului, km. 0,00 îl constituie racordarea drumului de legătură DN24C printr-o intersecție de tip sens giratoriu, suprapusă în axul drumului comunal. Terenul necesar amenajării drumului, intersecției precum și platformei în zona punctului de control al frontierei, teren aflat în domeniul public de interes național, local și proprietăți private ale persoanelor fizice si/sau juridice
Motivul locației activității propusei (ex. Baze socio-economice, fizico geografice)	Necesitatea realizării obiectivului a rezultat din masurile recomandate de Comisia Europeana privind eliminarea blocajelor din punctele de trecere a frontierei, Memorandumul pentru stabilirea unor masuri de eficientizare a activitatii de transport rutier din zona vămilor cu Ucraina si Moldova, solicitări înaintate de autoritățile publice locale și județene cât și ale participanților la trafic.
Incadrarea 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 construcția podului, a drumului de legătură și a punctului de control frontiera, lucrări de defrișare a vegetației existente atât pe malul drept, cât și pe malul stâng al râului Prut. Amplasamentul proiectului nu se suprapune peste arii naturale protejate (ROSPA0058 – Lacul Stânca – Costesti aflat la o distanță de cca. 2,33 km de proiect). Speciile de pești din corpurile de apă nu sunt afectate, deoarece picioarele podului nu se vor executa în albia râului Prut.
Impact de mediu preconizat a activității propuse (ex. tip, locație, magnitudine)	În zona în care se va realiza podul, vegetația este formată din arbori cu diametru mai mic de 30 cm, arbuști. 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. Lucrările de refacere a amplasamentului se pot clasifica în următoarele categorii principale: • lucrări pentru refacerea zonelor ocupate de organizarea de șantier – în urma dezafectării acestora, a evacuării materialelor și utilajelor, amplasamentul va fi amenajat. 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). 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).
Intrare (ex. materie primă, surse energetice, etc)	Materiile prime necesare realizării proiectului sunt prezentate mai jos, după cum urmează: - cofraje; - armături; - beton; - balast; - nisip; - piatră spartă - mixturi asfaltice Agregatele minerale vor fi achiziționate din stațiile de sortare - spalare ale unor societăți autorizate. 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. Materialul de umplutură va fi achiziționat exclusiv de la terți. De asemenea, pentru realizarea proiectului se vor utiliza și alte materiale de construcții precum: prefabricate, geotextile, lemn, fier beton, achiziționate de la societățile comerciale din zonele apropiate amplasamentului. 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 de la stațiile PECO din zona șantierului. Asigurarea utilităților necesare în perioada de construcție se va realiza astfel:

	- Alimentarea cu apă 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. Apa potabilă necesară personalului va fi achiziționată din comerț. - Evacuarea apelor uzate Pe perioada execuției lucrărilor în vederea realizării podului peste Prut nu vor rezulta ape tehnologice sau alte categorii de ape uzate. În cazul fronturilor de lucru, în anumite zone se vor asigura toalete ecologice. - Asigurarea agentului termic Este necesară exclusiv pentru organizarea de șantier și se va realiza prin intermediul instalațiilor electrice. - Asigurarea alimentării cu energie electrică Alimentarea cu energie electrică se va asigura prin racord la rețeaua locală de energie electrică și din surse proprii (grupuri electrogene). 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 amplasarea lucrărilor și cantitățile utilizate vor fi mai mici.
Ieșire (ex. Cantitate și tip de: eliminare în aer, eliminare în apă, deșeuri solide, etc)	În <u>perioada de construire</u> sunt generate următoarele categorii de deșeuri: ◆ pământ și materiale excavate (piatră, spărturi de piatră, beton); - o cod 17 01 01 beton; - o cod 17 01 04 pământ și materiale excavate; ◆ deșeuri de materiale de construcții amestecate; - o cod 17 01 07 amestecuri de beton, cărămizi, țigle și materiale ceramice fără conținut de substanțe periculoase; - o cod 17 02 01: lemn - o cod 17 02 02: sticlă - o cod 17 02 03: materiale plastice; - o cod 17 05 00 pământ și materiale excavate sau dragate; - o cod 17 09 00 deșeuri amestecate de materiale de construcții; - o cod 17 04 07 metale (inclusiv aliajele lor), amestecuri metalice; - o cod 17 04 11 deșeuri de la realizarea racordului electric; - o cod 17 04 metale (inclusiv aliajele lor); - o cod 17 04 05 fier și oțel; - o cod 17 04 07 amestecuri metalice. ◆ deșeuri reciclabile: - o cod 15 01 01 ambalaje de hârtie-carton; - o cod 15 01 02 ambalaje de plastic; - o cod 15 01 03 ambalaje din lemn; - o cod 15 01 07 ambalaje de sticlă; - o cod 20 01 01 deșeuri de hârtie și carton; - o cod 20 01 39 materiale plastice; - o cod 20 01 38 lemn; ◆ deșeuri municipale amestecate (deșeuri menajere): categoria 20, cod 20 03 01. Pentru asigurarea unui nivel de protecție adecvat pentru om și mediu, reviziile tehnice ale utilajelor/mijloacelor de transport utilizate în perioada de construire (schimbările de ulei, înlocuirea filtrelor de ulei, lichidului de frână, antigelului, înlocuirea acumulatorilor uzați, anvelopelor uzate) se vor executa în ateliere service specializate autorizate. 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. În <u>perioada de operare</u> sunt generate (în zona vamii) deșeuri reciclabile care vor fi valorificate prin societăți autorizate și deșeuri municipale amestecate se vor elimina prin agenții economici autorizați specializați în salubritate. 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.
Impact transfrontalier (ex. tipuri, locație, magnitudine)	Realizarea investiției duce la sporirea eficienței tehnico-economice a rețelei de transport dintre România și Republica Moldova, îmbunătățind de asemenea conectivitatea la nivel regional și condițiile traficului de marfuri ce va fi asigurat prin podul non peste Prut în zona Stanca - Costești. Se va asigura conectivitatea cu infrastructura rutieră existentă și cu celelalte proiecte de infrastructură majoră din România aflate în diferite stadii de implementare, cum ar fi: Autostrada A8 - Targu Neamț - Iași - Ungheni, parte a coridorului TEN- T Core (Central), Drumul EuroTrans Tisita - Albita, parte a coridorului TEN- T Comprehensive (Global) sau Drumul de mare viteză Galați Giurgiulești, parte a coridorului TEN-T Comprehensive (Global).
Măsuri de îmbunătățire propuse (ex. Dacă sunt cunoscute, măsuri de îmbunătățire propuse, îmbunătățiri, diminuări, compensarea efectelor de mediu)	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. 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 realizarea investiției, asigurând astfel condiții de trafic mai bune și o redistribuire a traficului pe culoare ce pot asigura fluiditatea, siguranța circulației și scurtarea distanței de parcurs, aducând astfel beneficii economice.
Informații/Comentarii adiționale	
(IV) Titular/dezvoltator:	
Nume, adresă, 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 sau EIS) inclusă în notificație?	La prezenta Notificare se anexează documentul Memoriu de Prezentare.
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	-----
2. PUNCTE DE CONTACT	
(i) Puncte de contact pentru Parți ale Părților eventual afectate :	
Autorități afectate pentru coordonarea activităților legate de EIA (decizia I/3, appendix): Nume, adresă, telefon și număr de fax	Punct de contact pentru Rep. Moldova: REPUBLICA MOLDOVA Doamna Mariana PETREANU

	Consilier superior Departamentul pentru politica de prevenire a poluării Ministerul Mediului Bulevardul Ștefan cel Mare și Sfânt, nr. 162 MD-2012, Chisinau, Republica Moldova Telefon: +373 22 204 572; +373 694 49 276 E-mail: mariana.peteanu@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, România -040129 Punct de contact pentru Romania: Dna. Dorina MOCANU Director General Direcția Generală Evaluare Impact, Controlul Poluării și Schimbări Climatice E-mail: dorina.mocanu(at)mmediu.ro Tel: +40 21 408 9595 Fax: +40 21 316 0421 Punct focal pentru Romania: Dna.Mihaela Macelaru Consilier superior Direcția Generală Evaluare Impact, Controlul Poluării și Schimbări Climatice E-mail: mihaela.macelaru(at)mmediu.ro Tel: +40 21 408 9588
Autoritatea de decizie dacă este alta decât autoritatea responsabilă pentru coordonarea activităților legate de EIA Nume, adresă, telefon și număr de fax	Direcția Județeană de Mediu Botoșani.
INFORMAȚII LEGATE DE PROCESUL EIA ÎN ȚĂRILE UNDE ESTE SITUATĂ ACTIVITATEA PROPUSE	
(i) Informații despre procesul EIA aplicat activității propuse	
Calendar	Durata estimată:
Oportunități pentru partea/părțile afectate de a se implica în EIA	Partea afectată poate participa în procedura EIA transfrontiera, astfel: - prin comentarii la notificare - prin solicitări despre anumite subiecte care să fie tratate în documentația EIA - prin comentarii la documentația EIA - participare la audieri publice, la cerere - dacă este necesar, ulterior se vor face consultări, conform art. 5 al Convenției 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, Rep. Moldova poate transmite comentarii/observații privind informațiile ce trebuie incluse în documentația EIA, până la data de 16 iulie 2026. Partea moldoveană poate transmite comentarii și întrebări/propuneri la Notificare, poate analiza Memoriul de prezentare și poate transmite comentarii, propuneri pentru conținutul documentației EIA. Rep. Moldova este invitată să transmită și informații cu privire la starea mediului care poate fi

	afectată semnificativ, necesare în vederea pregătirii documentației EIA.
Natura și orarul eventualei decizii:	Decizia finală EIA și ulterior aprobarea de dezvoltare (autorizația de construire).
Procesul pentru aprobarea activității propuse:	Decizia finală EIA (acordul de mediu) se va emite în conformitate cu Legea nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului. Ulterior se va emite aprobarea de dezvoltare (autorizația de construire).
Informații/comentarii adiționale	-
4. INFORMAȚII ASUPRA PROCESULUI DE PARTICIPARE PUBLICĂ ÎN ȚARA DE ORIGINE	
Procedura de participare publică	Conform legislației din România, publicul interesat poate participa la luarea deciziei în cadrul procedurii EIA astfel: - minim 30 de zile pentru a transmite comentarii/observații la documentația EIA în etapele procedurale; - în cadrul dezbaterii publice organizată după transmiterea documentației EIA. Publicul interesat poate formula comentarii/observații la aceasta înainte și în timpul dezbaterii publice.
Timp și durată a consultațiilor publice	Procesul de consultare a publicului a început prin afișarea Memoriului de prezentare pe pagina de internet a Direcției Județene de Mediu Botoșani. Publicului poate trimite comentarii pe baza memoriului de prezentare și mai târziu și pe baza documentației EIA (nu este încă finalizată) și poate participa și la dezbateri publice. Data și locația dezbaterii publice pe teritoriul României nu este încă stabilită. Rep. Moldova va fi anunțată la momentul oportun.
Informații/comentarii adiționale	-----
5. TERMEN LIMITĂ PENTRU RASPUNS	
Data:	Vă rugăm să ne informați până la data de 3 iulie 2026 dacă țara dvs. participă sau nu în procedura de evaluare a impactului în context transfrontalier și să ne transmiteți solicitările dvs. cu privire la conținutul documentației EIA până la data de 16 iulie 2026 .