



AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI VASLUI

DRAFT

DECIZIA ETAPEI DE ÎNCADRARE

Nr. din 11.12.2023

Ca urmare a solicitării de emitere a acordului de mediu adresate de **C.N.A.I.R. prin SC NV CONSTRUCT SRL** – administrator Sima Dan-Radu, cu sediul în București, sectorul 1, str. B-dul Dinicu Golescu, nr. 38, județul Vaslui, înregistrată la APM Vaslui cu nr. 948/13.02.2023, în baza Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului și a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 49/2011, cu modificările și completările ulterioare, autoritatea competentă pentru protecția mediului A.P.M. Vaslui decide, ca urmare a consultărilor desfășurate în cadrul ședinței Comisiei de Analiză Tehnică din data de 28.11.2023, că proiectul "*Pod pe DN 24B km 42+092 peste râul Prut, Albița-Leușeni, județul Vaslui*" propus a fi amplasat în județul Vaslui, comuna Drânceni, în extravilan, DN 24B, km 42+092,

- *se supune evaluării impactului asupra mediului;*
- *se supune evaluării adecvate și nu se supune evaluării impactului asupra corpurilor de apă.*

Justificarea prezentei decizii:

I. Motivele pe baza cărora s-a stabilit necesitatea efectuării evaluării impactului asupra mediului sunt următoarele:

- a) *proiectul se încadrează în prevederile Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului, anexa nr. 2, pct. 10 e - „construcția drumurilor, porturilor și instalațiilor portuare, inclusiv a porturilor de pescuit, altele decât cele prevăzute în anexa nr. 1” și 13 a - „Orice modificări sau extinderi, altele decât cele prevăzute la pct. 24 din anexa nr. 1, ale proiectelor prevăzute în anexa nr. 1 sau în prezenta anexă, deja autorizate, executate sau în curs de a fi executate, care pot avea efecte semnificative negative asupra mediului”;*
- b) prin aplicarea criteriilor din Anexa 3 la Legea 292/2018, s-au constatat următoarele:

1. Caracteristicile proiectului:

- a) dimensiunea și concepția întregului proiect



Podul se află pe drumul național DN 24B Crasna - Huși - Albița - Frontiera cu Republica Moldova, la km 42+092 și traversează râul Prut. El este amplasat pe raza județului Vaslui, în extravilanul comunei Drânceni, pe drumul național DN 24B (România) și pe raza raionului Hâncești, comuna Leușeni (Republica Moldova).

Terenul pe care urmează a se realiza investiția aparține:

- Statului Român pe porțiunea dintre Vama Albița și graniță, acesta este în proprietatea Ministerului Transporturilor și administrarea Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere S.A. prin Direcția Regională de Drumuri și Poduri Iași, iar terenul din albia râului în zona podului se află în administrarea Apelor Române;
- Republicii Moldova pe porțiunea dintre graniță și Vama Leușeni.

Terenul pe care urmează a se realiza varianta provizorie de circulație, jumătate este pe teritoriul Statului Român și este în administrarea Apelor Române, iar jumătate este pe teritoriul Republicii Moldova și este în administrația organelor competente din statul vecin.

Pentru asigurarea continuității drumului național DN 24B peste râul Prut, se propune desfacerea podului existent și realizarea unui pod nou cu două deschideri.

Pe toată perioada execuției lucrărilor de realizare a noului pod, circulația se va realiza pe un pod provizoriu situat în aval față de podul existent, urmând ca după finalizarea lucrărilor, traficul rutier și pietonal în zonă să se reia pe noul pod construit pe amplasamentul podului existent.

Varianta provizorie de circulație

Pentru traversarea râului Prut se va executa un pod provizoriu cu lungimea tablierului de 95 m. Lungimea variantei provizorii va fi de cca. 300 m. Podul provizoriu va asigura un gabarit transversal pentru 2 benzi de circulație de câte min. 3.5 m lățime și 2 trotuare de câte min. 1.0 m lățime.

Suprastructura podului provizoriu poate fi alcătuită în următoarele soluții constructive:

- tablier mixt pe grinzi din oțel în conlucrare cu placa de beton;
- tablier pe grinzi din oțel și placă de beton fără conlucrare;
- tablier pe grinzi cu zăbrele.

Infrastructura podului provizoriu poate fi alcătuită în următoarele soluții constructive:

- culee masive din beton și beton armat și pile lamelare din beton și beton armat;
- culee masive din beton și beton armat și pile alcătuite din coloane metalice încastrate într-un radier din beton armat.

Execuția pilelor din coloane metalice permite demontarea mai ușoară a infrastructurilor decât în cazul pilelor din beton și beton armat.

Sistemul rutier al rampelor de acces la podul provizoriu va fi:

- 30 cm strat inferior de fundație din balast;
- 20 cm strat superior de fundație din piatră spartă amestec optimal;
- 8 cm strat de bază din AB31.5;
- 6 cm strat de legătură din BAD22.4;
- 4 cm strat de uzură din BA16.

Suprafața de teren carte va fi ocupată temporar (pe durata execuției lucrărilor) este de 2521 mp pe malul românesc și reprezintă amprenta la sol a traseului provizoriu și respectiv 1795 mp pe malul moldovenesc.



În zona amplasamentului unde se va realiza podul provizoriu se vor efectua lucrări de defrișare a vegetației existente (1185 mp pe malul românesc, zonă ce se suprapune cu siturile Natura 2000: ROSCI0213 Râul Prut și ROSPA0168 Râul Prut).

Construirea podului nou

S-au propus două soluții pentru realizarea podului nou de pe drumul național DN 24B peste râul Prut și anume:

- opțiunea I - Poduri paralele cu două deschideri;
- opțiunea II - Poduri paralele cu trei deschideri.

Pentru realizarea podului nou s-a optat pentru opțiunea I - Poduri paralele cu două deschideri.

Prima deschidere, malul românesc, se va executa în soluția cu grinzi prefabricate postîntinse tip „T” simplu rezemate cu lungimea de 40.00 m.

Deschiderea principală (deschiderea doi), peste albia minoră a râului Prut, se va executa în soluția de arce metalice casetate și grinzi de rigidizare (grinzi tirant) de tip „Network tied arch bridge” cu lungimea de 110.00 m.

Podul va avea lungimea suprastructurii de 150.90 m și lungimea totală de 161.00 m (inclusiv zidurile întoarse ale culeelor).

În plan, podul va fi dispus în aliniament, cu traversarea aproximativ perpendiculară a râului Prut. Geometria secțiunii transversale a podului va asigura pentru fiecare fir de circulație o lățime a părții carosabile de 9.50 m și câte un trotuar pietonal de 1.60 m, între cele două fire de circulație fiind prevăzut un spațiu pentru zona mediană de lățime variabilă.

Suprastructură:

Deschiderea 1

În secțiune transversală, pentru un fir de circulație, suprastructura va fi alcătuită din 5 grinzi prefabricate postîntinse, cu înălțimea de 2.10 m și lungimea de 40.00 m. Conlucrarea grinzilor se va asigura prin placa de suprabetonare din beton armat C35/45 de minim 20 cm grosime.

Deschiderea 2

Pentru un fir de circulație, suprastructura deschiderii principale (deschiderea doi) va fi alcătuită dintr-un tablier independent de 110.00 m lungime cu arce metalice casetate și grinzi de rigidizare în conlucrare cu rețeaua de tiranți înclinați.

Arcele metalice vor avea o curbură continuă după un arc de cerc, cu săgeata de 15.50 m și lungimea coardei de 110.00 m. Acestea vor fi rigidizate cu contravântuiri în X, astfel încât să asigure un gabarit minim pe verticală de 5.50 m. Între grinzile de rigidizare se vor realiza antretoaze metalice cu inimă plină în conlucrare cu placa de suprabetonare din beton armat C35/45 cu grosimea minimă de 30 cm.

Calea pe pod:

Calea pe pod va fi alcătuită din următoarele straturi:

- mixtură asfaltică stabilizată MAS 16 cu grosimea de 4 cm;
- beton asfaltic BAP 16 cu grosimea de 4 cm;
- protecție hidroizolație din beton asfaltic BA8 cu grosimea de 3 cm;
- membrană hidroizolantă.

Infrastructură:

Infrastructura podului va fi alcătuită din 2 culee și o pilă-culee din beton armat fundate indirecte pe piloți forajați de diametru mare.



Culeea C1 va avea elevația masivă din beton armat încastrată într-un radier din beton armat. Culeea va fi fundată indirect prin intermediul piloților forajați de diametru mare de 1200 mm. Pila-culee va fi alcătuită din 3 stâlpi masivi din beton armați rigidizați la partea superioară cu rigle din beton armat. Între stâlpi se construiesc diafragme din beton armat. De la nivelul radierului până la nivelul terenului, spațiul dintre diafragme se va umple cu beton simplu. Elevația pilei-culee se va încastra într-un radier masiv din beton armat. Aceasta va fi fundată indirect prin intermediul piloților forajați de diametru mare de 1500 mm.

Culeea C2 va fi alcătuită din 3 stâlpi masivi din beton armați rigidizați la partea superioară cu rigle din beton armat. Între stâlpi se construiesc diafragme din beton armat doar la fața văzută a culeei. Elevația pilei-culee se va încastra într-un radier masiv din beton armat. Aceasta va fi fundată indirect prin intermediul piloților forajați de diametru mare de 1500 mm.

Pentru creșterea durabilității betoanelor turnate monolit, suprafața acestora se va proteja anticoroziv.

Rezemarea suprastructurii pe infrastructuri se va face prin intermediul aparatelor de reazem din neopren și a cuzineților din beton armat.

Podul va fi dotat cu blocuri antiseismice.

Racordarea cu terasamentele:

Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul zidurilor întoarse, zidurilor de sprijin din beton armat și a sferturilor de con pereate. La capetele podului, apele provenite din ploii se vor evacua prin intermediul unor casiuri. De asemenea, se vor amenaja scări pentru accesul sub pod.

Pentru preluarea apelor meteorice, pe pod se vor prevedea guri de scurgere, cu colectarea apelor pluviale în lungul podului și descărcarea la teren la capetele podului în separatoare de hidrocarburi.

La nivelul căii, racordarea cu sistemul rutier al rampelor se va realiza prin intermediul unor plăci de racordare cu terasamentele cu lungimea de 6.00 m.

Rampele de acces:

Traseu studiat va avea lungimea totală de 420.00 m (inclusiv podul nou) și se va racorda la axul drumului național existent DN 24B - România, respectiv MI Republica Moldova.

În plan, traseul studiat se va compune din 4 curbe de sens contrar, câte 2 curbe pe fiecare mal și un aliniament pe zona podului proiectat.

Pe lungimea rampelor de acces pe pod se va executa lărgirea părții carosabile prin realizarea de trepte de înfrățire și umpluturi din material corespunzător. Baza taluzului se va proteja cu beton pe lungimea traseului studiat.

Platforma rampelor de acces va fi de 24.90 m în zona racordării cu drumul național și 26.90 m la intrare pe pod, din care:

- 4 benzi de circulație de 3.50 m;
- 2 acostamente de 2.25 m;
- bandă mediană variabilă: 3.00 m - 5.00 m;
- 2 benzi de 1.70 - lățime de lucru ale parapetului rutier.

Calea pe rampe:

- MAS16 – 4 cm;
- BAD22.4 – 6 cm;



- AB31.5 - 12 cm;
- strat superior de fundație din agregate stabilizate – 25 cm;
- strat inferior de fundație din agregate naturale – 30 cm;
- strat de formă din agregate naturale – 15 cm.

Lucrări în albie:

Pentru protecția suplimentară a pilei-culee P2 și culeei C2 se prevăd următoarele lucrări în albie:

- pe malul drept se va realiza o protecție cu un prism din anrocamente de 200-300kg/buc așezat pe un filtru de geotextil pe o lungime de 80.00 m;
- pe malul stâng se va realiza o protecție cu un prism din anrocamente de 200-300kg/buc așezat pe un filtru de geotextil pe o lungime de 80.00 m.

S-a prevăzut realizarea tăierii a 10 buc de arbori cu diametrul < 20cm.

În urma realizării lucrărilor de bază vor trebui executate lucrări de amenajare a spațiilor verzi și de refacere a cadrului natural.

Siguranța circulației:

Se vor realiza lucrări de semnalizare și marcaj rutier. Montarea indicatoarelor se va face pe stâlpi sau pe console rutiere acolo unde acest lucru se impune.

S-au prevăzut parapete de siguranță, în conformitate cu standardele și bunele practici în materie de siguranța traficului.

Lucrări de demolare

Pentru asigurarea continuității drumului național peste râul Prut, se propune desfacerea podului existent și realizarea a două structuri separate, adiacente, corespunzătoare celor două sensuri de circulație (câte două benzi pe sens).

Dezafectarea *podului existent* presupune realizarea următoarelor lucrări:

Suprastructura:

- desfacerea plăcii din beton armat prin piconare mecanică și manuală;
- montarea de reazeme provizorii sub confecția metalică existentă;
- dezasamblarea antretoazelor și lonjeronilor prin tăiere cu flexul;
- dezasamblarea grinzilor principale prin tăiere cu flexul.

Confecția metalică va fi predată beneficiarului.

Infrastructura:

Culeele și pila P1 se demolează prin piconare mecanică și manuală.

Pila P2 (aflată în albia minoră a râului Prut) se demolează prin piconare mecanică sub protecția palplanșelor metalice bătute în prealabil, astfel încât operațiunile de demolare să se efectueze într-un mediu uscat. După demolarea pilei, amprenta la sol a fundației se va umple cu material corespunzător, astfel încât talvegul râului Prut să fie adus la starea naturală. După efectuarea operațiunilor de demolare și aducere talveg la starea inițială palplanșele se vor extrage din albie.

Dezafectarea *podului provizoriu* presupune realizarea următoarelor lucrări:

Suprastructura:

- se desface calea de pe pod;
- se desface placa de suprabetonare prin piconare mecanică și manuală;
- se demontează grinzile podului cu automacaraua.

Infrastructura:

Culeele se demolează prin piconare mecanică și manuală.



Pilele (aflate în albia minoră a râului Prut) se demolează prin piconare mecanică sub protecția palplanșelor metalice bătute în prealabil, astfel încât operațiunile de demolare să se efectueze într-un mediu uscat. După demolarea pilelor, amprenta la sol ale fundațiilor se vor umple cu material corespunzător, astfel încât talvegul râului Prut să fie adus la starea naturală. După efectuarea operațiunilor de demolare și aducere talveg la starea inițială palplanșele se vor extrage din albie.

La finalizarea lucrărilor, suprafețele de teren ocupate temporar (organizarea de șantier, fronturile de lucru, etc.) vor fi reabilitate.

b) cumularea cu alte proiecte existente și/sau aprobate – nu este cazul.

2. utilizarea resurselor naturale, în special a solului, a terenurilor, a apei și a biodiversității: materiale de construcții: nisip, pietriș, balast, piatră spartă, etc. în cantități mici;

3. cantitatea și tipurile de deșeuri generate/gestionate - în perioada de execuție a lucrărilor prevăzute în proiect rezultă: deșeuri de materiale de construcții, în cantități mici, ce se vor depozita la locul stabilit de Primăria comunei Drânceni, iar deșeurile reciclabile se vor valorifica prin agenți economici autorizați.

4. poluarea și alte efecte negative: local, în zona de lucru, emisii de la mijloacele de transport/utilaje utilizate;

5. riscurile de accidente majore și/sau dezastre relevante pentru proiectul în cauză, inclusiv cele cauzate de schimbările climatice, conform informațiilor științifice - nu este cazul;

6. riscurile pentru sănătatea umană – nu este cazul.

2. Amplasarea proiectului

a) utilizarea actuală și aprobată a terenului

Terenul în suprafață de 38000 mp este situat în extravilanul comunei Drânceni. Terenul respective este proprietatea publică a statului în administrarea Administrației Naționale "Apele Române", iar podul este în proprietatea publică a statului în administrarea C.N.A.I.R. terenul este încadrat la categoria de folosință albie râuri și căi de comunicații rutiere - drum național.

b) bogăția, disponibilitatea, calitatea și capacitatea de regenerare relative ale resurselor naturale, inclusiv solul, terenurile, apa și biodiversitatea, din zonă și din subteranul acesteia – nu este cazul.

c) capacitatea de absorbție a mediului natural, acordându-se o atenție specială următoarelor zone:

1) zonele umede, zone riverane, guri ale râurilor - nu este cazul;

2) zonele costiere și mediu marin - nu este cazul;

3) zonele montane și forestiere – nu este cazul;

4) arii naturale protejate de interes național - Lucrările propuse prin proiect se vor realiza în perimetrul și în imediata vecinătate a sitului de importanță comunitară ROSCI0213 Râul Prut și ariei de protecție specială avifaunistică ROSPA0168 Râul Prut.

5) zone clasificate sau protejate conform legislației în vigoare: situri Natura 2000 desemnate în conformitate cu legislația privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice; zonele prevăzute de legislația privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național - Secțiunea a III-a zone protejate; zonele de protecție instituite conform legislației din domeniul apelor, precum și a



celel privind caracterul și mărimea zonei de protecție sanitară și hidrogeologică

Lucrările propuse prin proiect se vor realiza în perimetrul și în imediata vecinătate a sitului de importanță comunitară ROSCI0213 Râul Prut și ariei de protecție specială avifaunistică ROSPA0168 Râul Prut.

- 6) zonele în care au existat deja cazuri de nerespectare a standardelor de calitate a mediului prevăzute de legislația națională și la nivelul Uniunii Europene și relevante pentru proiect sau în care se consideră că există astfel de cazuri - nu este cazul;
- 7) zonele cu o densitate mare a populației – nu este cazul;
- 8) peisaje și situri importante din punct de vedere istoric, cultural sau arheologic – nu este cazul.

3. Tipurile și caracteristicile impactului potențial

- a) importanța și extinderea spațială a impactului: aria geografică și numărul persoanelor afectate - nu poate fi stabilită în această etapă procedurală;
- b) natura impactului – nu poate fi stabilită în această etapă procedurală;
- c) natura transfrontieră a impactului
 - Proiectul prevede desfacerea podului existent și realizarea unui pod nou cu două deschideri peste râul Prut pe DN 24B amplasat în extravilanul comunei Drânceni, pe drumul național DN 24B (România) și pe raza raionului Hâncești, comuna Leușeni (Republica Moldova).
 - Conform documentației întocmită în vederea obținerii acordului de mediu rezultă că: 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, lucrări de defrișare al râului Prut. Zona nu este inclusă în nici un areal Natura 2000 pe partea Moldovei, însă corpul de apă și speciile de pești pot fi afectate pe perioada execuției lucrărilor.
 - În conformitate cu adresa Ministerului Mediului, Apelor și Pădurilor nr. DGEICPSC/25830/17.11.2023, APM Vaslui a fost desemnată autoritate competentă pentru parcurgerea procedurii de reglementare:
 - Republica Moldova nu va participa la procedura de evaluare a impactului asupra mediului în context transfrontieră pentru acest proiect.
 - Republica Moldova consideră că lucrările care se vor realiza prezintă un impact negativ local, temporar, pe termen mediu, redus și reversibil asupra calității factorilor de mediu (biodiversitate, calitatea apei, aer, sol, peisaj și mediu vizual, zgomot, vibrații) și așezărilor umane, doar pe perioada de execuție a lucrărilor de construcție.
 - APM Vaslui va ține cont de rezultatele consultărilor transfrontiere, inclusiv de măsurile de protecție agreeate de Republica Moldova și comunicate de Ministerul Mediului, Apelor și Pădurilor în adresa nr. DGEICPSC/25830/17.11.2023.
- d) intensitatea și complexitatea impactului – în această etapă, există incertitudini cu privire la acest aspect;
- e) probabilitatea impactului – nu poate fi stabilită în această etapă procedurală;
- f) debutul, durata, frecvența și reversibilitatea impactului – nu pot fi stabilite în această etapă procedurală;



- g) cumularea impactului cu impactul altor proiecte existente și/sau aprobate – nu poate fi stabilită în această etapă procedurală;
- h) posibilitatea de reducere efectivă a impactului - nu poate fi stabilită în această etapă procedurală.

II. Motivele pe baza cărora s-a stabilit necesitatea efectuării evaluării adecvate sunt următoarele:

- proiectul propus **intră** sub incidența art. 28 din O.U.G. nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, cu modificările și completările ulterioare deoarece:

- lucrările necesare realizării proiectului se vor realiza în perimetrul și imediata vecinătate a ariilor naturale protejate ROSCI0213 Râul Prut și ROSPA0168 Râul Prut;

- proiectul prevede lucrări în albie și consolidări de mal care pot duce la modificări fizice în ariile naturale protejate;

- există pe amplasamentul proiectului și în imediata apropiere a acestuia habitate naturale și/sau specii sălbatice de interes comunitar ce pot fi afectate de implementarea proiectului;

- lucrările pot afecta zonele de hrănire ale speciilor de păsări de interes comunitar pentru care a fost desemnată aria naturală protejată ROSPA0168 Râul Prut;

- lucrările sunt susceptibile de a avea un impact negativ semnificativ asupra habitatelor și speciilor de interes comunitar prin surse de zgomot, vibrații, emisii în aer, distrugere de habitate de hrănire și reproducere.

III. Motivele pe baza cărora s-a stabilit necesitatea neefectuării evaluării impactului asupra corpurilor de apă în conformitate cu decizia justificată privind necesitatea elaborării studiului de evaluare a impactului asupra corpurilor de apă, după caz:

- proiectul propus **intră** sub incidența prevederilor art. 48 și 54 din Legea apelor nr. 107/1996, cu modificările și completările ulterioare.

Conform punctului de vedere emis de Administrația Bazinală de Apă Prut-Bârlad nr. 7425/L.H./19.05.2023 înregistrat la APM Vaslui cu nr. 4149/19.05.2023 rezultă că proiectul "**Pod pe DN 24B km 42+092 peste râul Prut, Albița-Leușeni, județul Vaslui**" propus a fi amplasat în județul Vaslui, comuna Drânceni, în extravilan, DN 24B, km 42+092, nu este necesară elaborarea Studiului de evaluare a impactului asupra corpurilor de apă.

Se va continua procedura de obținere a acordului de mediu prin parcurgerea etapei de definire a domeniului evaluării. În vederea parcurgerii etapei de definire a domeniului evaluării titularul trebuie să depună la APM Vaslui:

- Dovada achitării tarifului etapei de definire a domeniului evaluării în valoare de 1000 lei, conform Ord. 1108/2007 cu completările și modificările ulterioare. Achitarea tarifului aferent se poate face în contul APM Vaslui IBAN RO25TREZ6565032XXX000316, cod fiscal: 4359580 deschis la Trezoreria Vaslui;

- propunerea privind aspectele relevante pentru protecția mediului care trebuie dezvoltate în raportul privind impactul asupra mediului și a studiului de evaluare adecvată, în funcție de natură, dimensiunea și localizarea proiectului.



AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI VASLUI

Str. Călugăreni, nr. 63, Vaslui, Cod 730149

E-mail: office@apmvs.anpm.ro; Tel: 0335/401723; Fax: 0235/361.842

Orice persoană care face parte din publicul interesat și care se consideră vătămată într-un drept al său ori într-un interes legitim se poate adresa instanței de contencios administrativ competente pentru a ataca, din punct de vedere procedural sau substanțial, actele, deciziile ori omisiunile autorității publice competente care fac obiectul participării publicului, inclusiv aprobarea de dezvoltare, potrivit prevederilor Legii contenciosului administrativ nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare.

Se poate adresa instanței de contencios administrativ competente și orice organizație neguvernamentală care îndeplinește condițiile prevăzute la art. 2 din Legea nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului, considerându-se că acestea sunt vătămate într-un drept al lor sau într-un interes legitim.

Actele sau omisiunile autorității publice competente care fac obiectul participării publicului se atacă în instanță odată cu decizia etapei de încadrare, cu acordul de mediu ori, după caz, cu decizia de respingere a solicitării de emitere a acordului de mediu, respectiv cu aprobarea de dezvoltare sau, după caz, cu decizia de respingere a solicitării aprobării de dezvoltare.

Înainte de a se adresa instanței de contencios administrativ competente, persoanele prevăzute la art. 21 din Legea nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului au obligația să solicite autorității publice emitente a deciziei prevăzute la art. 21 alin. (3) sau autorității ierarhic superioare revocarea, în tot sau în parte, a respectivei decizii. Solicitarea trebuie înregistrată în termen de 30 de zile de la data aducerii la cunoștința publicului a deciziei.

Autoritatea publică emitentă are obligația de a răspunde la plângerea prealabilă prevăzută la art. 22 alin. (1) în termen de 30 de zile de la data înregistrării acesteia la acea autoritate.

Procedura de soluționare a plângerii prealabile prevăzută la art. 22 alin. (1) este gratuită și trebuie să fie echitabilă, rapidă și corectă.

Prezenta decizie poate fi contestată în conformitate cu prevederile Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului și ale Legii nr. 554/2004, cu modificările și completările ulterioare.

Director Executiv
dr. ing. Mihaela BUDIANU

Șef Serviciu Avize, Acorduri, Autorizații
DĂNILĂ Ramona Nicoleta



Compartiment CFM - Biodiversitate
POPA Magdalena

Întocmit:

MOCANU Monica



AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI VASLUI

Str. Călugăreni, nr. 63, Vaslui, Cod 730149

E-mail: office@anpmv.aspm.ro; Tel: 0335/401723; Fax: 0235/361.842