

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

la Hotărârea Guvernului nr. 30 /2011

pentru aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiții “Reabilitare DN 66, tronson Petroșani - Simeria, km 136+000 - km 210+516”

Secțiunea 1

Titlul prezentului act normativ

Hotărâre pentru aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiții
“Reabilitare DN 66, tronson Petroșani - Simeria, km 136+000 - km 210+516”

Secțiunea a 2-a

Motivul emiterii prezentului act normativ

1. Descrierea situației actuale	<p>Drumurile publice din România reprezintă o componentă principală a sistemului național de transport și constituie obiectul exclusiv al proprietății publice.</p> <p>Prin Hotărârea Guvernului nr. 947/1990 privind modernizarea rețelei de drumuri existente și construcția de autostrăzi în România s-a aprobat Programul național de modernizare a drumurilor existente și construcția de centuri ocolitoare și autostrăzi în România, beneficiar fiind Ministerul Transporturilor și Infrastructurii prin Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România.</p> <p>Cadrul general al politicii Guvernului constă în asigurarea și susținerea unei infrastructuri adecvate dezvoltării obiectivelor socio-economice prin modernizarea, dezvoltarea și administrarea eficientă a sectorului rutier, cu accent pe extinderea numărului de autostrăzi, modernizarea și lărgirea drumurilor existente, construirea de centuri ocolitoare și a facilităților aferente.</p>
2.Schimbări preconizate	<p>Înainte de demararea construcției de autostrăzi, drumuri naționale, centuri ocolitoare, poduri și pasaje în România, Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România este obligată să aprobe proiectele de investiții publice, în conformitate cu art. 42 din Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările ulterioare și să stabilească necesarul de fonduri pentru investițiile care se cuprind în programele de investiții anuale.</p> <p>Situația existentă</p> <p>DN 66 este amplasat în județul Hunedoara, face legătura între localitățile Filiași și Simeria pe o lungime de circa 210,5 km. Se desprinde din DN 6 la ieșirea din localitatea Filiași și face joncțiunea cu DN7 înainte de ieșirea din localitatea Simeria.</p> <p>În prezent DN 66 se suprapune peste traseul European 79, iar in</p>

viitor peste ramura ce duce spre Atena, a Culoarului IV – European.

Tronsonul este cuprins între ieșirea din Municipiul Petroșani (km 136+000), traversează comunele Banița, Baru, Pui, Sălașu de Sus, Santamaria Orlea, orașul Hațeg, comuna Bretea Română, Orașul Călan, comuna Bacia și extravilanul orașului Simeria.

Elementele geometrice în plan și în profil longitudinal ale drumului sunt influențate de formele de relief traversate. Din acest punct de vedere, drumul poate fi împărțit în patru tronsoane:

- pe primii 17 km până în zona localității Merișor (km 153+000), drumul este amplasat într-o zonă deluroasă cu serpentine, curbe cu raze mici și pante longitudinale accentuate de până la 8 – 9 %;

- între localitatea Merișor și orașul Hațeg (km 181+000) pe circa 28 km, DN 66 este amplasat într-o zonă cu mici denivelări datorate traversării dealurilor, teraselor cu pante longitudinale de până la 4%;

- între ieșirea din orașul Hațeg km 181+000 și km 186+000 pe aproximativ 5 km, DN 66 traversează cu pante accentuate și curbe cu raze mici Dealul Bursucului din Pădurea Hațeg cu pante longitudinale de peste 7%;

- de la ieșirea din Pădurea Hațeg (în dreptul intrării în U.M.) și până la intersecția cu DN 7 la Simeria, pe circa 25 km drumul se află în Câmpia de Jos a râului Strei și prezintă pante numai la urcarea pe pasaje superioare și poduri.

Încadrarea obiectivului în politicile de investiții generale, sectoriale sau regionale

Proiectul de încadrează în strategia de modernizare a CNADNR de modernizare a drumurilor naționale din România. CNADNR urmărește asigurarea legăturilor între localități, în condiții de siguranță și confort. În urma îmbunătățirii stării tehnice a drumului se va favoriza dezvoltarea economică a zonei, intensificarea transporturilor și exloatarea mai eficientă a terenurilor prin noi investiții în zona.

Acest proiect se încadrează în politicile Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, de dezvoltare a infrastructurii de transport pentru asigurarea fluenței și siguranței circulației rutiere pe drumurile publice în conformitate cu Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, cu modificările și completările ulterioare prin care administratorul trebuie să mențină drumurile în stare tehnică corespunzătoare desfășurării traficului în condiții de siguranță.

Proiectul se încadrează în scopul și obiectul de activitate ale Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România, reglementate prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 84/2003, aprobată prin Legea nr. 47/2004.

Impactul Proiectului asupra situației existente; prognoze pe termen mediu și lung

Pe termen mediu și lung efectele obținute prin reabilitarea tronsonului de drum național DN 66, Petroșani – Simeria:

- se va fluidiza traficul din această zonă;
- vor fi asigurate condițiile activității de aprovizionare, se vor reduce perioadele respectiv costurile de transport, consumul de carburanți și se va asigura o reducere a costurilor de întreținere și reparație ale vehiculelor;
- se va asigura mărirea confortului participanților la trafic;
- îmbunătățirea siguranței circulației;
- reducerea numărului de accidente;
- oportunități sporite de dezvoltare economico-socială pentru localitățile strabătute de DN 66.

Viteza de circulație și siguranța circulației vor crește.

Prin asigurarea fluidității traficului, volumul noxelor va scădea, reducându-se poluarea. Prin pereerea sanțurilor și rigolelor, va fi asigurată protecția solului împotriva apelor ce provin de pe platforma drumului.

Locuri de munca nou create : aprox. 125 în perioada de execuție și supervizare a lucrărilor.

Obiectivele socio-economice ale Proiectului

Prin reabilitarea Drumului național 66 se urmărește asigurarea legăturii între localități, în condiții de siguranță și confort. În urma îmbunătățirii stării tehnice a drumului se va favoriza dezvoltarea economică a zonei, intensificarea transporturilor și exploatarea mai eficientă a terenurilor prin noi investiții în zonă.

Suprafața estimată a terenului ocupat permanent / temporar

Pentru realizarea lucrărilor este necesar a se ocupa terenuri atât pentru lucrările definitive cât și pentru lucrări temporare, inclusiv organizarea de șantier, în suprafață totală de 184,00 ha.

La elaborarea documentațiilor s-au avut în vedere atât prevederilor O.G. nr.43/1997 privind regimul drumurilor, modificată și completată și ale Legii nr. 18/ 1991 a Fondului Funciar.

La calculul suprafețelor ocupate definitiv s-a avut în vedere atât spațiul necesar lucrărilor de asigurare a lățimii platformei drumului de 10,00 m la nivelul amprizei cât și a spațiilor de siguranță.

Terenurile ocupate sunt atât de natură agricolă cât și silvică. Suprafețele de teren ocupate definitiv sunt:

- terenuri agricole - 15,00 ha;
- terenuri silvice - 2,00 ha

TOTAL	17,00 ha
-------	----------

SOLUȚII TEHNICE PROPUSE

Lucrări de drum

- asigurarea unei lățimi a platformei drumului de 10,00 m cu un carosabil de 7,00 m și două acostamente de câte 1,50 m fiecare, din care câte 0,75 m sunt benzi de încadrare a carosabilului (zone

- ranforsarea sistemului rutier, realizată prin frezarea pe 1 cm adâncime medie, aşternerea unui strat de mixtură asfaltică de nivelare peste care se aştern 2 straturi (binder şi beton asfaltic de uzură de 5 cm, respectiv 4 cm);
- refacerea acostamentelor la drum;
- repararea şi consolidarea lucrărilor accesorii la drum (acostamente, parapeti, ziduri de sprijin, consolidări, şanţuri, drenaje, apărări de maluri în lungul drumului unde curentul apei este în contact cu acostamentul);
- amenajarea de intersecţii şi accese la drumuri laterale, accese la proprietăţi, parcaje, staţii de autobuz, benzi suplimentare de staţionare în localităţi, spaţii pentru depozitarea materialelor de întreţinere, în special pentru timp nefavorabil etc.;
- banda a treia pentru circulaţia lentă pe circa 9 km;
- refacerea în soluţii moderne a pasajelor de nivel cu calea ferată.

Lucrari de poduri

- reparaţii la tabliere (plăci, console, etc.);
- reparaţii la elevaţiile infrastructurii;
- reparaţii la fundaţii afuiate sau cu caverne;
- curăţirea albiei în zona podurilor;
- refacerea accesoriilor (parapeţi, scări de taluz, trepte, casiuri etc.);
- consolidarea malurilor în zona podurilor;
- trepte de fund unde curentul apei erodează;
- refacerea căii si a hidroizolaţiei pe pod;
- reconstrucţia trotuarelor şi a parapetilor pietonali;
- prevederea de parapeti direcţionali.

Lucrari de podeţe

- inlocuirea podeţelor cu deschideri sub 2,00 m cu podeţe cu deschiderea minimă de 2,00 m;
- prelungirea lungimii podeţelor existente în vederea asigurării lăţimii platformei de 10,00 m;
- prelungirea lungimii podeţelor existente în zona unde se construieşte banda a treia, pentru circulaţia lentă;
- amenajarea racordării cu terasamentele, a radierelor, a camerelor de cădere din amonte şi a zonei aval;
- decolmatarea şi reprofilarea albiei, precum şi refacerea radierelor;
- lucrări de calibrare a albiei în zona podeţelor şi între acestea, unde este cazul.

În zonele unde debuşeu podului nu este asigurat, atât la curgere normală cât şi la viituri, au fost prevăzute lucrări suplimentare inclusiv podeţe noi.

	<p>Siguranța circulației Va fi realizată întreaga semnalizare rutieră în conformitate cu standardele și normele în vigoare, atât cea verticală cât și cea orizontală.</p> <p>ANALIZA IMPACTULUI ASUPRA MEDIULUI Impactul realizării variantei de ocolire va fi preponderent pozitiv. Proiectul respectă prevederile Directivei Consiliului Europei nr.85/337/EEC privind Evaluarea Impactului asupra Mediului, modificata și completată de Directiva 97/11/EC, contribuie la atingerea obiectivului sustenabilității din punct de vedere al politicii europene privind schimbările climaterice, stoparea reducerii biodiversității, respectă principiile acțiunii preventive și compensării influenței nefavorabile asupra mediului la sursa producerii, respectă principiul “poluatorul plătește” și nu afectează siturile NATURA 2000, parcuri naționale, habitate naturale specifice sau situri istorice. Reabilitarea tronsonului de drum național DN66, Petroșani – Simeria, are un efect benefic asupra mediului, și anume: <ul style="list-style-type: none"> - se scoate traficul greu din oraș, se îmbunătățesc condițiile de trafic, prin acestea crește viteza de circulație, se reduc frânările, rezultând o economie de combustibil, o economie de timp și o scădere a volumului de noxe; - zgomotul produs de autovehicule se va diminua simțitor, față de cel actual; - albiile traversate se vor calibra și se vor înlătura sursele de blocare cu bușteni a scurgerii apelor. </p>
3.Alte informații	Nu au fost identificate

Secțiunea a 3-a

Impactul socio-economic al prezentului act normativ

1.Impactul macroeconomic	Implementarea acestui act normativ va avea impact pozitiv asupra: <ul style="list-style-type: none"> - volumului producției de materiale de construcții, - comerțului cu materiale de construcții - serviciilor de transport - ratei de ocupare a forței de muncă
2.Impactul asupra mediului de afaceri	Actul normativ nu are impact în acest domeniu
3.Impactul social	Actul normativ de hotărâre are ca scop implementarea unuia din proiectele de îmbunătățire și dezvoltare a infrastructurii de transporturi de interes național.
4.Impactul asupra mediului	Lucrările proiectate au o influență benefică asupra calității mediului prin reducerea poluării fonice, reducerea volumului de praf antrenat precum și a noxelor eliminate de mijloacele de

	transport.
5.Alte informații	Nu au fost identificate

Secțiunea a 4-a

Impactul financiar asupra bugetului general consolidat, atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât și pe termen lung (pe 5 ani)

- mii lei -

Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani
		3	4	5	6	
1	2	3	4	5	6	7
1. Modificări ale veniturilor bugetare	Actul normativ nu se referă la acest domeniu					
2. Modificări ale cheltuielilor bugetare a) bugetul de stat						Actul normativ nu se referă la acest domeniu
3. Impact financiar, plus/minus a) bugetul de stat						Actul normativ nu se referă la acest domeniu
4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare	Actul normativ nu se referă la acest domeniu					
5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare	Actul normativ nu se referă la acest domeniu					
6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor cheltuielilor bugetare Finanțarea obiectivului de investiții se face de la bugetul de stat prin bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, în limita sumelor aprobate anual cu această destinație, conform programului de						

investiții publice aprobat potrivit legii						
7.Alte informații	<p>Obiectivul de investiție “Reabilitare DN 66, tronson Petroșani- Simeria, km 136+000 – km 210+516” a fost finanțat din împrumutul BEI (și cofinanțat de la bugetul de stat) aferent Proiectului de reabilitare a drumurilor naționale etapa a-IV-a.</p> <p>Având în vedere că acest împrumut în sumă de 245 mil. Euro a fost tras (plătit) în totalitate până la data de 20.11.2008, există în conformitate cu prevederile Contractului de Finanțare încheiat, obligația Împrumutatului de a asigura în continuare resurse financiare (cofinanțare de la bugetul de stat) pentru finalizarea Proiectului, care prevede că „Împrumutatul se angajază să aloce anual Proiectului suficiente fonduri bugetare și sau alte resurse financiare, pentru completarea planului de finanțare al Proiectului pentru partea neacoperită din împrumut și să permită finalizarea la timp a acesteia în conformitate cu Descrierea Tehnică”.</p> <p>Finanțarea obiectivului de investiții se face prin fonduri de la Banca Europeană de Investiții – etapa a-IV-a și de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, în limita sumelor aprobate anual cu aceasta destinație, precum și din alte surse legal constituite, conform programelor de investiții publice aprobate potrivit legii.</p>					

Secțiunea a 5-a

Efectele prezentului act normativ asupra legislației în vigoare

1. Proiecte de acte normative suplimentare	Actul normativ nu se referă la acest domeniu
2.Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în materie	Actul normativ nu se referă la acest domeniu
3.Decizii ale Curții Europene de Justiție și alte documente	Actul normativ nu se referă la acest domeniu
4.Evaluarea conformității	Actul normativ nu se referă la acest domeniu
5.Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	Actul normativ nu se referă la acest domeniu
6. Alte informații	Nu au fost identificate

Secțiunea a 6-a

Consultările efectuate în vederea elaborării prezentului act normativ

1. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	Proiectul de act normativ a fost supus dezbaterilor Comisiei de Dialog Social și a fost afișat pe site-ul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii
2. Fundamentarea alegerii organizațiilor cu care a avut loc consultarea, precum și a modului în care activitatea acestor organizații este legată de obiectul proiectului de act normativ	Pentru elaborarea proiectului au fost necesare întâlniri și consultări cu: - primăriile localităților ale căror teritorii administrative sunt străbătute de traseul autostrăzii; - Comisia pentru ocrotirea monumentelor naturii; - Oficiul de Cadastru și Publicitate Imobiliară - CN CFR - proprietarii de utilități
3. Consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale, în situația în care proiectul de act normativ are ca obiect activități ale acestor autorități, în condițiile Hotărârii Guvernului nr. 521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative	Actul normativ nu are o legătură directă cu autoritățile administrației publice locale. Documentația tehnico-economică elaborată pentru realizarea obiectivului de investiție supus spre aprobare a fost avizată de autoritățile publice interesate.
4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile HG nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente	Documentația tehnico-economică elaborată pentru realizarea obiectivului de investiție supus spre aprobare a fost avizată de : - CTE-CNADNR cu Avizul nr.3503/23.12.2009 CTE - MTI cu Avizul nr.3/1/12.02.2010 - Consiliul Interministerial de Avizare a Lucrărilor Publice de Interes Național cu Aviz nr.38/ 03.06.2010
5. Informații privind avizarea de către a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării c) Consiliul Economic și Social d) Consiliul Concurenței	Proiectul nu necesita aceste avize.

e) Curtea de Conturi	
6. Alte informații	Nu au fost identificate

Secțiunea a 7-a
Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea
prezentului act normativ

1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ	Menționăm că au fost întreprinse demersurile legale prevăzute de art. 7 alin. (1) din Regulamentul privind procedurile, la nivelul Guvernului, pentru elaborarea, avizarea și prezentarea proiectelor de documente de politici publice, a proiectelor de acte normative, precum și a altor documente, în vederea adoptării / aprobării, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 561/2009.
2. Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice	Actul normativ nu se referă la acest domeniu
3. Alte informații	Nu au fost identificate

Secțiunea a 8-a
Măsuri de implementare

1. Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ de către autoritățile administrației publice centrale și/sau locale – înființarea unor noi organisme sau extinderea competențelor instituțiilor existente	Actul normativ nu se referă la acest domeniu
2. Alte informații	Nu au fost identificate

Față de cele prezentate, a fost promovată prezenta Hotărâre a Guvernului pentru aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiții „Reabilitare DN 66, tronson Petroșani - Simeria, km 136+000 - km 210+516”.

Ministrul transporturilor și
infrastructurii

Anca Daniela Boagiu