

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

la Hotărârea Guvernului nr. 690 /2013

pentru aprobarea indicatorilor tehnico - economici ai obiectivului de investiție publică „Podul rutier la Arginești peste Jiu, pe DN 6 km 268+371”, județul Mehedinți

Secțiunea 1

Titlul prezentului act normativ

Hotărâre a Guvernului pentru aprobarea indicatorilor tehnico - economici ai obiectivului de investiție publică „Podul rutier la Arginești peste Jiu, pe DN 6 km 268+371”, județul Mehedinți

Secțiunea a 2-a

Motivele emiterii actului 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 Departamentul pentru Proiecte de Infrastructură și Investiții Străine prin Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România – S.A.</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>
1¹. În cazul proiectelor de acte	Prezentul act normativ nu se referă la acest domeniu.

<p>normative care transpun legislație comunitară sau creează cadrul pentru aplicarea directă a acesteia, se vor specifica doar actele comunitare în cauză, însoțite de elementele de identificare ale acestora</p>	
<p>2. Schimbări preconizate</p>	<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 – S.A. este obligată să aprobe proiectele de investiții publice, în conformitate cu art. 42 din Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare, și să stabilească necesarul de fonduri pentru investițiile care se cuprind în programele de investiții anuale.</p> <p>În anul 2012 a fost întocmit Studiul de Fezabilitate pentru obiectivul „Podul rutier la Arginești peste Jiu, pe DN 6 km 268+371” și s-a încheiat Contractul de Servicii nr. 92/13877/07.03.2012 între C.N.A.D.N.R. și Asocieria S.C. EXPERT PROIECT 2002 SRL & S.C. BETARMEX SRL.</p> <p>În prezent, pe DN 6 km 268+371 peste Jiu la Arginești, există un pod care a fost construit în anul 1935 ca un pod cu 5 deschideri, execuție monolită, cu turnare directă a betoanelor armate în șantier pe cintre și eșafodaje. În timpul celui de-al Doilea Război Mondial suprastructura podului a fost distrusă. După anul 1944 suprastructura a fost reconstruită cu aceeași structură ca și bolțile existente. S-au folosit integral vechile infrastructuri și a mai fost adăugată o deschidere spre Turnu Severin. Culeea mal drept a fost transformată în pila P5 și s-a realizat pe malul drept culeea C2. În anul 1979 podul a fost lărgit (suprastructura) și consolidat pe baza unei documentații întocmite în anul 1976. Structura podului a fost proiectată și dimensionată inițial la clasa I de încărcare (A13, S60) și a fost ridicată după lărgire și consolidare la clasa E de încărcare (A30,</p>

V80). Din punct de vedere static, podul este o boltă continuă pe 6 deschideri. Fiecare boltă are deschidere de circa 26.00 m având raportul dintre săgeata bolții și mărimea deschiderii de 1/6, cu lungimea totală de 11,30 lungime ziduri întorse Culee Craiova + 24,50 + 3 x 26,00 + 27,30 + 7,80 + 25,72 (deschidere nouă) + 8,68 (lungime ziduri întorse Culee Turnu Severin) = 183,40 m. Podul este amplasat în aliniament și palier, traversarea râului Jiu făcându-se normal pe cursul acestuia.

În secțiune transversală, podul are lățimea părții carosabile de 7,80 m corespunzătoare pentru 2 benzi de circulație (câte una pe fiecare sens de mers) și 2 trotuare de 1,35 m fiecare, lățimea totală a podului fiind: $2 \times 0,25 + 2 \times 1,35 + 7,80 = 11,00$ m. În anul 2007 calea pe pod a fost refăcută integral (hidroizolație, îmbrăcăminte, dispozitivele de acoperire a rosturilor de dilatație). Suprastructura este alcătuită din 6 bolți din beton armat având deschiderea de circa 24,50-27,30 m între nașteri, calea fiind amenajată pe un tablier din beton armat rezemat pe bolți la cheie și prin intermediul a patru pereți (amplasați transversal la distanța interax de circa 1.50 - 1.70 m). Pereții de secțiune rectangulară: au lățimea în elevație (în lungul bolții) de 25 cm și transversal o lățime de 50 cm (pereții marginali) respectiv de 30 cm (pereții centrali). Platelajul de tip dală, are în prezent o secțiune transversală de înălțime constantă de 45 cm și lățime de 6,50 m (pe zona centrală), cu 3 lonjeroni în secțiune, adăugându-se lateral console pentru susținerea parțială a părții carosabile și a trotuarelor. În secțiune transversală podul asigură o lățime a părții carosabile de 7.80 m și două trotuare având lățimea utilă de 1.15 m, ceea ce corespunde unui drum de clasa tehnică III.

Instrumentul de referință în pregătirea programării Fondurilor Structurale și de Coeziune în România este Cadrul de Referință Strategic Național 2007-2013, dezvoltat pe baza Planului Național de Dezvoltare (PND) 2007-2013. Scopul lui principal este de a consolida obiectivele strategice ale politicilor de coeziune, sociale și regionale.

Proiectul este parte integrantă a „PROGRAMULUI OPERAȚIONAL SECTORIAL TRANSPORT 2007-2013” – Axa Prioritară 2 – Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii naționale de transport în afara axelor prioritare TEN-T. Acest proiect se încadrează în politicile

Departamentului pentru Proiecte de Infrastructură și Investiții Străine, de dezvoltare a infrastructurii de transport pentru asigurarea fluentei și siguranței circulației rutiere pe drumurile publice în conformitate cu Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată, 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 cu modificări și completări prin Legea nr. 47/2004, cu modificările ulterioare.

Date privind amplasamentul și terenul pe care urmează să se amplaseze obiectivul de investiție

Suprafața estimată a terenului ocupat permanent/temporar

Suprafața totală afectată de lucrări este de 3,375 mp, amplasată în extravilan, din care o suprafață de 1,372 mp aparține județului Dolj (UAT Filiași) și o suprafață de 2.003 mp aparține județului Mehedinți (UAT Butoiești).

Studii de teren efectuate (situații cadastrale, studii topografice, studii geotehnice, alte studii de specialitate)

Pentru evaluarea și proiectarea lucrărilor necesare reabilitării podului au fost efectuate:

- Studii topografice ce au cuprins zona podului, albiei, precum și zona drumului aferentă podului existent. Studiile topografice efectuate s-au realizat în sistemul național de coordonate STEREO 70, cote cu plan de referință Marea Neagră și vizate de OCPI.
- Studii geotehnice ce au constatat în principal în investigații geotehnice de teren prin executarea de foraje geotehnice, cu prelevare de probe de teren pentru analize de laborator geotehnic, documentare și analiză de specialitate privind condițiile geologice și geotehnice specifice zonei amplasamentului.
- Studii hidrologice și hidraulice, zona este încadrată într-o regiune cu apă subterană, nivelele apelor subterane

aflându-se în general la adâncimi de cca 2-3 m.

Soluția tehnică propusă

Tema de proiectare încadrează proiectul ca parte a axei prioritare 2, domeniul major de intervenție 2.1. – Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii naționale de transport în afara axelor prioritare TEN-T cu finanțare din Fondul European de Dezvoltare Regională (contribuție UE) și bugetul de stat. Intervențiile urmărite prin intermediul acestei axe prioritare se axează pe următoarele obiective specifice principale:

- respectarea angajamentelor asumate în cadrul tratatului de aderare cu privire la deschiderea traficului pe întreaga rețea rutieră conform Directivei 96/53 a Consiliului din 25 iulie 1996 de stabilire, pentru anumite vehicule rutiere care circulă în interiorul Comunității, a dimensiunilor maxime autorizate în traficul național și internațional și a greutății maxime autorizate în traficul internațional
- modernizarea și dezvoltarea rețelelor naționale de transport,
- reducerea timpilor de parcurs a autovehiculelor pe rețeaua de drumuri naționale;
- îmbunătățirea siguranței traficului;
- respectarea normelor impuse de Eurocoduri
- decongestionarea traficului în zona afectată de proiect;
- sporirea considerabilă a capacității de circulație;
- realizarea unui confort sporit pentru participanții la trafic;

Soluția tehnică avizată în cadrul CTE-CNADNR, CTE-DPIIS, CTE-Interministerial este reabilitarea podului existent și aducerea sa la clasa de încărcare corespunzătoare normelor europene.

Lucrări de pod

Lucrările prevăzute pentru realizarea acestui obiectiv sunt următoarele:

- consolidarea fundațiilor prin executarea unui radier fundat pe 8 coloane forate având diametrul de 1.08 m și

	<p>lungimea de 20.00 m. Noul radier va avea o forma hidrodinamică și va fi conectat de fundația veche a podului prin intermediul unor ancore;</p> <ul style="list-style-type: none"> - bolțile vor fi consolidate prin executarea unei cămășuieli armate cu o grosime de 10 cm atât la intradosul cât și la extradossul plăcii. Armarea cămășuielii va fi dimensionată de așa natură încât să preia diferența de capacitate portantă dintre clasa E de încărcare și Eurocode; - vor fi executate lucrări de reparații și protecție anticorozivă la placa de suprabetonare, înlocuirea căii, hidroizolației și rosturilor de dilatație. <p>Refacerea căii pe pod cu următoarea alcătuire:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Beton asfaltic pentru poduri BAmP16 - 4+4cm - Protecția hidroizolației BA8 - 2cm - Hidroizolație - 1cm <p>Refacerea căii pe trotuare cu următoarea alcătuire:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mixtura asfaltică BA8 - 2cm - Beton de umplutură în trotuar C 16/20 - Protecția hidroizolației BA8 - 2cm - Hidroizolație - 1cm <p>Se vor reface rosturile de dilatație de pe pile și culee, într-o soluție modernă și etanșă. În urma dimensionării, în funcție de criteriile de mai sus au rezultat rosturi de dilatație ce trebuie să asigure un suflu de 10 cm.</p> <p>Se vor monta la marginea părții carosabile bariere de siguranță de tip foarte greu ce corespund nivelului de protecție foarte ridicată H4b conform Normativ AND 591/2005 și „Normativ pentru sisteme de protecție pentru siguranța circulației, pe drumuri, poduri și autostrăzi” indicativ AND 593-2006 și vor fi reabilitați parapeteii pietonali.</p> <p>Se va realiza un sistem de evacuare a apelor modern, cu guri de scurgere cu grătar, cât și colectarea și dirijarea acestora spre două stații de preepurare a apelor cu separator de hidrocarburi și denisipator, montate pe rampe în dreptul culeelor și descărcarea acestora în emisar, respectiv râul</p>
--	---

Jiu. Pentru evitarea problemelor cauzate de fenomenele de îngheț pe timp de iarnă, tubulatura pentru dirijarea apelor pluviale de la gurile de scurgere până la separatoarele de hidrocarburi va fi prevăzută cu sisteme moderne de degivrare.

Podul va fi echipat cu un sistem de iluminat modern, completat de un sistem de iluminat arhitectural adiacent specific lucrărilor de arta de acest tip. Stâlpii pentru iluminat, ce vor asigura iluminatul și ghidajul vizual pe timpul nopții sunt confecționați din material metalic, având o înălțime de 10 m, deasupra părții carosabile. Corpurile de iluminat sunt montate pe stâlpi cu ajutorul unor console cu lungimea de 1.20 m.

Se vor asigura marcajele orizontale și verticale necesare pentru siguranța circulației pe pod și pentru restricționarea accesului pietonilor în zonele în care nu vor avea acces.

Lucrări de drum

Sunt prevăzute doar lucrări de refacere a structurii rutiere, a acostamentelor și parapeților la rampele podului, pe o lungime de 50.00 m la fiecare rampă.

Refacerea structurii rutiere se va face în 2 straturi, astfel:

- 4 cm strat de uzură din beton asfaltic cu bitum modificat tip BA16 m - S.R. 174/1-2009
- 5 cm strat de legătură din beton asfaltic cu bitum modificat tip BAD25m - S.R. 174/1-2009
- egalizare din beton asfaltic cu bitum modificat tip BAD25m - S.R. 174/1-2009
- frezare asfalt existent.

Siguranța circulației

Reglementarea circulației va fi întocmită conform standardelor și normativelor în vigoare, avându-se în vedere fluidizarea circulației printr-o presemnalizare corespunzătoare.

Se va proceda la realizarea marcajului orizontal și plantarea de indicatoare rutiere, în concordanță cu auditul de siguranță întocmit în cooperare cu Poliția Județelor Dolj

	<p>și Mehedinți.</p> <p>S-a prevăzut realizarea semnalizării prin marcaje orizontale și verticale a traseului conform normelor impuse de standarde.</p> <p>Se vor monta la marginea părții carosabile bariere de siguranță de tip foarte greu ce corespund nivelului de protecție foarte ridicată H4b conform Normativ AND 591/2005 și „Normativ pentru sisteme de protecție pentru siguranța circulației, pe drumuri, poduri și autostrăzi” indicativ AND 593-2006 și vor fi reabilitați parapetei pietonali.</p> <p>Analiza impactului asupra mediului</p> <p>Nu este cazul încadrării proiectului în prevederile Convenției privind evaluarea impactului asupra mediului în context transfrontieră, adoptată la Espoo la 25 februarie 1991, ratificată prin Legea nr. 22/2001, cu completările ulterioare, deoarece amplasamentul analizat este situat la peste 57 km de granița cu Serbia și la aproximativ 80 km de granița cu Bulgaria, iar impactul asupra mediului se manifestă numai pe amplasamentul proiectului și până la 30 m de limita acestuia în cazul aerului.</p>
3.Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea a 3-a
Impactul socio-economic al prezentului act normativ

1. Impactul macroeconomic	<p>Realizarea proiectului are un impact pozitiv asupra calității vieții și condițiilor sociale, prin:</p> <ul style="list-style-type: none"> • crearea de noi locuri de muncă; • creșterea schimburilor comerciale; • realizarea drumului va contribui la dezvoltarea generală a zonei, economică și socială. <p>Atât în perioada de execuție cât și în perioada de operare, proiectul are un impact pozitiv asupra condițiilor și activităților economice locale manifestat prin:</p> <ul style="list-style-type: none"> - posibilitatea apariției unor noi locuri de muncă pentru populația locală; - personalul nou angajat contribuie la schimburile comerciale din zonă. <p>Analiza investiției propuse, a identificat un impact</p>
----------------------------------	--

	<p>pozitiv determinat prin crearea unui număr suplimentar de locuri de muncă atât în perioada de execuție cât și în perioada de operare. Pe plan local, piața muncii va fi influențată în sens pozitiv, în favoarea muncitorilor calificați (muncitori calificați în construcții, pentru perioada de execuție și muncitori pentru prestări diverse servicii în perioada de operare).</p> <p>Se apreciază că proiectul propus nu va avea impact negativ asupra condițiilor economice locale și nici nu va genera motive pentru nemulțumirea segmentului de public local.</p> <p>Implementarea prezentului act normativ va avea impact pozitiv asupra:</p> <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 concurențial și domeniului ajutoarelor de stat	Prezentul act normativ nu se referă la acest domeniu.
3. Impactul asupra mediului de afaceri	Prezentul act normativ nu se referă la acest domeniu.
4. Impactul social	Prezentul act normativ are ca scop implementarea unuia din proiectele de îmbunătățire și dezvoltare a infrastructurii de transporturi de interes național.
5. 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.
6. 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
1	2	3	4	5	6	7
1. Modificări ale						

veniturilor bugetare plus/minus, din care: a) bugetul de stat, din acesta: (i) impozit pe profit; (ii) impozit pe venit; b) bugetele locale: (i) impozit pe profit; c) bugetul asigurărilor sociale de stat: (i) contribuții de asigurări.						
2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care: a) bugetul de stat, din acesta: (i) cheltuieli de personal; (ii) bunuri și servicii; b) bugetele locale: (i) cheltuieli de personal; (ii) bunuri și servicii; c) bugetul asigurărilor sociale de stat: (i) cheltuieli de personal; (ii) bunuri și servicii.						
3. Impact financiar, plus/minus, din care: a) bugetul de stat; b) bugetele locale.						
4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare						
5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare						
6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare						

7.Alte informații	Finanțarea obiectivului de investiții se realizează de la bugetul de stat prin bugetul Secretariatului General al Guvernului pentru Departamentul pentru Proiecte de Infrastructură și Investiții Străine, capitolul 84.01. „Transporturi”, titlul 56 „Proiecte cu Finanțare din Fonduri Externe Nerambursabile (FEN) Postaderare”, articolul 56.01 – „Programe din Fondul European de Dezvoltare Regională (FEDR)”, în limita sumelor aprobate anual cu această destinație, conform programelor de investiții publice aprobate potrivit legii.
--------------------------	---

Secțiunea a 5-a

Efectele prezentului act normativ asupra legislației în vigoare

1. Măsurile normative necesare pentru aplicarea prevederilor prezentului act normativ: a) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a actului normativ; b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții.	Prezentul act normativ nu se referă la acest domeniu.
2. Conformitatea actului normativ cu legislația comunitară în cazul proiectelor ce transpun prevederilor comunitare	Prezentul act normativ nu se referă la acest domeniu.
3. Măsurile normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare	Prezentul act normativ nu se referă la acest domeniu.
4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Prezentul act normativ nu se referă la acest domeniu.
5. Alte acte normative și/sau	Prezentul act normativ nu se referă la acest

documente internaționale din care decurg angajamente	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 prezentului act normativ a fost afișat pe site-ul Departamentul pentru Proiecte de Infrastructură și Investiții Străine.
2. Fundamentarea alegerii organizațiilor cu care a avut loc consultarea, precum și a modului în care activitatea acestor organizații este legată de obiectul actului normativ	Prezentul act normativ nu se referă la acest domeniu.
3. Consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale, în situația în care actul 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	<p>Documentația tehnico-economică elaborată pentru realizarea obiectivului de investiție supus spre aprobare a fost avizată de autoritățile publice interesate.</p> <p>La elaborarea actului normativ au fost consultați și reprezentanți ai structurilor asociative din administrația publică locală.</p>
4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale	<p>Documentația tehnico-economică elaborată pentru realizarea obiectivului de investiție publică supus spre aprobare a fost avizată de:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Consiliul Tehnico – Economic al C.N.A.D.N.R. S.A. cu Avizul nr. 4256/07.02.2013; - Consiliul Tehnico-Economic al D.P.I.I.S. cu Avizul nr. 5/28.03.2013;

permanente	- Consiliul Interministerial de Avizare a Lucrărilor Publice de Interes Național și Locuințe cu Aviz nr. 6/26.06.2013.
5. Informații privind avizarea de către: a)Consiliul Legislativ b)Consiliul Suprem de Apărare a Țării c)Consiliul Economic și Social d)Consiliul Concurenței e)Curtea de Conturi	Prezentul act normativ nu necesită aceste avize.
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 actului normativ	Prezentul act normativ nu se referă la acest domeniu.
2. Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării actului normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice	Prezentul act 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 actului normativ de către autoritățile administrației publice centrale și/sau locale – înființarea unor noi	Prezentul act normativ nu se referă la acest domeniu.
--	---

organisme sau extinderea competențelor instituțiilor existente	
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 investiție publică „Podul rutier la Arginești peste Jiu, pe DN 6 km 268+371”, județul Mehedinți.

Ministrul delegat pentru proiecte de
infrastructură de interes național
și investiții străine

Dan - Coman Șova

Secretarul General al Guvernului

Ion Moraru