

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

1. Titlul proiectului de act normativ

Hotărâre de Guvern pentru aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiții „**MODERNIZARE DN 67C, BENGESŢI-SEBEŞ, km 0+000 – km 148+414**”

2. Motivele introducerii proiectului de 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 autostrăzi în România, beneficiar fiind Ministerul Transporturilor prin Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - SA.</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, a podurilor și a tuturor facilităților aferente.</p> <p>În vederea realizării lucrărilor de modernizări a drumurilor naționale, lucrări care privesc siguranța și securitatea națională, în contextul îndeplinirii cerințelor organismelor internaționale, având ca scop integrarea României în structurile euroatlantice, au fost demarate măsuri și programe de construcții de autostrăzi și drumuri naționale.</p>
2.Schimbări preconizate	<p>Înainte de demararea construcției de autostrăzi și drumuri naționale din 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 și să stabilească necesarul de fonduri pentru investițiile care se cuprind în programele de investiții anuale.</p> <p>SITUAȚIA EXISTENTĂ</p> <p>Sectorul de drum DN 67C este încadrat ca drum național secundar Obiectivul este încadrat cu alte investiții din zonă cum</p>

ar fi cele de apă, canalizare, energie electric etc.

Drumul național DN67C asigură legătura între nordul Olteniei și Transilvania totodată intersectează și DN7A Brezoi – Voineasa – Obârșia Lotrului – Petroșani. Drumul face legătura și între două stațiuni turistice importante Rânca și Obârșia Lotrului care sunt în plină dezvoltare. Porțiuni importante din drum sunt impracticabile inclusiv pe perioada de vară ceea ce împiedică valorificarea zonelor turistice.

. În urma recensământului de trafic din 2005 sectorul de drum DN 67C se încadrează în clasa tehnică IV.

Proiectul de modernizare DN 67C Bengești – Sebeș km 0+000 – km 148+414 (152+500 proiectați) fost împărțit în patru sectoare:

- Sector I km 0+000 – km 33+500 (km 0+000 - km 37+842 proiectat) se desfășoară pe direcția S-N, fiind situat în partea de centru-vest a țării în județul Gorj
- Sectorul de drum se desprinde din DN 67 la km 114+140 (DN 67) și se sfârșește la km 33+500 (DN 67C) ieșirea din stațiunea montană Rânca.
- Sector II km 33+500 – km 67+400 (km 37+842 - km 76+315 proiectat) la limita județului Alba se desfășoară pe direcția S-N, fiind situat în partea de centru-vest a țării în județul Gorj și Vâlcea
- Sectorul II de drum începe cu ieșirea din stațiunea montană Rânca la km 33+500 și se sfârșește la km 67+400 limită județ Alba.
- Sector III km 67+400 – km 106+970 (km 76+315 – km 114+025 proiectat) se desfășoară pe direcția S-N, fiind situat în partea de centru-vest a țării în județul Alba, Sectorul de drum începe la km 67+400 limita între județele Vâlcea și Alba și se sfârșește la km 106+970 (114+025 proiectat) după lacul de acumulare Tău.
- Sector IV km 106+970 – km 148+414 (km 114+025 – km 152+500 proiectat) se desfășoară pe direcția S-N, fiind situat în partea de centru-vest a țării în județul Alba. Sectorul de drum începe la km 106+970 (114+025 proiectat) după barajul Tău și se sfârșește la km 148+414 (152+500 proiectat) în orașul Sebeș.

În plan elementele traseului sunt prezentate sub forma unor succesiuni de aliniamente, racordate prin curbe arc de cerc, arc de cerc cu clotoide și clotoide cap la cap, cu valori ale razelor cuprinse între 10,0 și 200 m.

Drumul este asfaltat între km 0+000 – km 33+500 și km

106+970 – km 148+414. Pe aceste sectoare straturile asfaltice sunt în stare avansată de degradare. Între km 33+500 – km 106+970 drumul este împietruit sau de pământ și impracticabil atunci când cad precipitații.

Scurgerea apelor de suprafață în lungul drumului este asigurată de șanțuri și rigole din pământ sau pereate, colmatate în general. Podețele existente au o deschideri între 0,5m și 3,0m majoritatea fiind parțial sau în totalitate colmatate.

Pe întreg traseul sunt 3 intersecții cu drumuri naționale, 5 cu drumuri județene și 10 cu drumuri comunale.

IMPACTUL PROIECTULUI ASUPRA SITUAȚIEI EXISTENTE; PROGNOZE PE TERMEN MEDIU SI LUNG.

Investiția pe termen lung va crea noi locuri de muncă, o dezvoltare economică și turistică a zonei. Prin realizarea proiectului, se vor îmbunătăți caracteristicile tehnice ale drumului, se va asigura creșterea vitezei de circulație, siguranța circulației și vizibilitatea în curbe iar podurile se vor repara și consolida pentru clasa E de încărcare. Prin viteza de circulație și fluidizarea traficului, volumul noxelor va scădea, reducându-se poluarea. Pereerea șanțurilor și rigolelor, va asigura protecția solului împotriva apelor ce provin din platforma drumului, acestea având o viteză mărită spre emisar.

OBIECTIVELE SOCIO-ECONOMICE ALE PROIECTULUI

Drum național DN 67C traversează județul Gorj, Vâlcea și Alba prin următoarele localități: Ciocadia, Pociovaliștea, Novaci, Șugag, Mărtiniei, Căpâlna, Laz, Săsciori, Sebeșel, Petrești, Sebeș.

Drumul face legătura și între două stațiuni turistice importante Rânca și Obârșia Lotrului care sunt în plină dezvoltare, modernizarea acestuia conducând implicit la creșterea potențialului zonei.

Obiectivul face parte din strategia C.N.A.D.N.R. pentru perioada 2005 – 2015, de dezvoltare a infrastructurii rutiere și îmbunătățirea circulației pe drumurile publice, iar în conformitate cu Ordonanța nr.43/1997 privind regimul

drumurilor, administratorul trebuie să mențină drumurile în stare tehnică corespunzătoare desfășurării traficului în condiții de siguranță

Situația juridică privind proprietatea asupra terenului care urmează a fi ocupat.

TOTAL SUPRAFETE OCUPATE = 230 000 [mp]

În general, lucrările pentru modernizarea drumului național nr.67C se desfășoară în actuala ampriză a drumului.

Terenul pe care se află obiectivele ale căror reparații fac obiectul prezentei documentații este situat atât în extravilan, cât și în intravilan și aparține domeniului public. Se află în administrarea D.R.D.P. Craiova de la km 0+000 până la 67+400 și a D.R.D.P. Cluj de la km 67+400 până la 148+414 (152+500 proiectat).

Sunt tronsoane de drum, respectiv pe sectorul km 33+500 - 128+000, unde ampriza drumului existent este foarte îngustă și la care lucrările de reabilitare necesită o ampriză mai largă, fapt ce necesită scoaterea din circuitul agricol sau silvic a unor suprafețe de teren.

În documentația de exproprieri sunt prezentate în amănunt toate suprafețele necesare din ampriza drumului, în care se vor face lucrări de modernizare.

CARACTERISTICI TEHNICE.

Traseul în plan

Elementele geometrice în plan pentru toate variantele propuse sunt proiectate conform STAS 863-85 pentru viteza de proiectare 25-80 km/h.

Elementele geometrice principale în plan proiectate;

Raza minimă în curbe 22,00m

Raza minimă în serpentine 20,00m

Lungimea minimă a clotoidelor calculate conform STAS 863-85 - 18,00m

Profilul longitudinal.

În profil longitudinal sectorul de drum urmărește niveleta drumului actual. Elementele geometrice în profil longitudinal sunt proiectate conform STAS 863-85 pentru viteza de proiectare 25-80 km/h

Profilul transversal tip.

Sectorul de drum DN 67C este încadrat ca drum Național secundar. În urma recensământului de trafic din 2005 sectorul de drum DN 67C km 0+000 – km 33+500 se încadrează în clasa tehnică IV, pentru care, în conformitate cu OG nr.43 / 1997 privind “Regimul juridic al drumurilor” și Ord. MT nr.45 / 1998 privind “Normele tehnice pentru proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor”, profilul transversal are următoarele elemente și dimensiuni:

Profil transversal;

Platforma drumului	8,00 m
Parte carosabilă	6,00 m
Acostamente	2×1,00 m
Bandă de încadrare	2×0,25 m

Structură rutieră.

Dimensionarea sistemului rutier s-a făcut pentru vehiculul cu sarcina pe osie de 11,5 t. la un trafic de perspective de 15 ani pentru sistem rutier suplu. Anul de dare în folosință a investiției este considerat 2011.

Alegerea tipului de sistem rutier depinde de factorul economic dar și faptul ca în sezonul rece drumurile sunt des îngăpezite și se creează polei. La dimensionarea sistemelor rutiere suple și semirigide s-a folosit metoda analitică conform cu indicativ PD 177-2001.

În localități trotuarele au următoarea structură:

- 10cm balast;
- 10cm beton de ciment C8/10
- 4cm BA8

SOLUȚII TEHNICE PROPUSE.

Reabilitarea drumului se va face pe cât posibil pe traseul existent, cu respectarea elementelor conform STAS 863-85.

Elementele geometrice în profil transversal vor fi conform normelor tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor aprobate prin Ordinul M.T. nr. 45/1998.

Dimensionarea sistemului rutier nou sau ranforsarea celui existent se va face pentru vehiculul cu sarcina pe osie de 11,5t la un trafic de perspectivă pentru 15 ani. La dimensionare, se va ține cont de condițiile de îngheț/dezgheț și de posibilitățile de mentenanță.

Podetele existente cu deschiderea < 2,0m se vor înlocui cu podețe cu deschiderea de minimum 2,0m conform Ordinului Directorului General al CNADNR nr. 93/303 din 21.02.92.

La proiectarea elementelor geometrice ale traseului în plan s-a urmărit ca axa proiectată să se suprapună cât mai fidel pe axa drumului existent, ținând seama de condițiile impuse de tema de proiectare și cu respectarea prevederilor STAS 863 – 85, adoptându-se o viteză de proiectare de min. 60-80 km/h pe sectoarele din afara localităților și 30 – 60km/h pe sectoarele din localități.

La stabilirea liniei roșii a drumului s-au evitat rambleurile și debleurile mai mari de 6 m ... 8 m, care ar necesita lucrări de consolidare și sprijinire costisitoare.

Compensarea terasamentelor se poate realiza prin deplasarea pământului:

- în sens transversal axei drumului, situație avantajoasă datorită distanțelor de transport mai reduse (deci cheltuieli de transport mai mici);
- în lungul axei drumului, când distanța de transport este mai mare.

Pământurile care se folosesc la executarea terasamentelor respectă clasificarea conform STAS 1243.

Lucrări de colectarea și evacuarea apelor

Sistemul natural de scurgere existent înaintea modernizării drumului va fi menținut prin execuția de poduri, podețe și drenuri.

Se vor executa șanțuri și rigole pavate din beton de colectare a apelor pluviale de pe zona drumului. Pe unele zone ale drumului sunt prevăzute și șanțuri de pământ. Șanțurile trapezoidale sunt prevăzute cu adâncimea de 50cm.

La înălțimi mai mari de 6m apele de pe platforma drumului vor fi colectate prin rigole de acostament din beton și descărcate pe taluz prin casiuri care la bază vor avea camera de colectare din beton.

Descărcarea apelor pe văi mai mici se va face prin podețe ce vor avea deschideri de 2–5m, în funcție de debit.

Lucrări de consolidări versanți, terasamente

Generalități

La proiectarea lucrărilor de consolidare, s-a urmărit respectarea principiului intervenției minime asupra factorilor ce formează un biotop în zona muntoasă Parîng. Solul alpin, unde se dezvoltă pădurea de brad reprezintă un sol cu grosime mică, așezat pe un ditritus stâncos fisurat și degradat, de contactul cu acizii humici din procesele vegetative.

Această pătură de sol este spălată ușor de apele de șiroire în cazul distrugerii sistemului radicular format din rădăcinile brazilor.

Prin degradarea păturii protectoare de sol, se declanșează antrenarea detritusului, cu depozitarea pe suprafața carosabilului drumului iar prin acumularea lor în timp, dezvoltarea unor mari alunecări de versanți.

Sprijiniri versanți

Ziduri de sprijin de debleu

Pentru preluarea împingerii versanților instabili și drenarea apelor de infiltrație precum și în zonele unde taluzele rezultate ar fi prea lungi și stabilitatea lor dificil de asigurat, se folosesc ziduri de sprijin executate din beton monolit sau zidărie de piatră brută cu secțiunile conform cu planșa.

Deasemenea ele se folosesc și la baza taluzului debleu pentru asigurarea stabilității acesteia.

În zonele în care cad pietre de pe versanți se pot prevedea ziduri cu elevație mai mare decât înălțimea taluzului, diferența de înălțime va fi folosită pentru acumularea bolovanilor rostogoliți pe taluz.

Rigole ranforsate prefabricate

Au fost folosite în proiect pentru a asigura colectarea apelor de pe suprafața drumului și de pe versanți, prin drenul de la intrados asigurându-se consolidarea piciorului taluzului pe cca. 1.50m înălțime; se montează, se curăță cu mijloace mecanice și prezintă o capacitate de scurgere la pante de 4 % de 0.3 mc/sec. În plus la montaj necesită un volum redus de săpături în stâncă, o capacitate de scurgere foarte bună.

Ziduri de sprijin debleu din beton armat

Se folosesc în spațiile înguste pe un teren de fundare cu presiunea convențională >300kP

Au avantajul unui consum de beton mai redus cu cca. 40%; sunt însă sensibile la lunecare pe talpă și necesită ancorarea în terenul de fundație. Folosit în situații care le avantajează aduc o reducere importantă de lucrări executate în condiții dificile la peste 1000 m altitudine.

Structuri mixte

Când taluzul rambleului este mai abrupt și prezintă degradări, în special în partea superioară și mijlocie s-a prevăzut în proiect consolidarea la baza taluzului, situat puțin peste nivelul lucrărilor de apărare mal.

Decaparea și înlocuirea materialului slab, cu o fundație din beton eventual consolidată cu ancore injectate sub presiune pentru solidarizarea și impermeabilizarea taluzului stâncos.

Peste această fundație se continuă cu un rambleu din pământ armat dus la cota de rulare.

Terasamentul din umplutură este luat din materialul derocat dacă acesta respectă condițiile de calitate prevăzute în caietul de sarcini.

Element de margine

Elementul de margine este format dintr-o fundație de parapet în formă de colțar, din beton armat care se află fundat indirect, prin doi minipiloți

Lucrări de îmbunătățire a capacității portante

Înlocuirea materialului necorespunzător

Dacă terenul suport este constituit din turbă, mâl, nisipuri fine micacee, pământuri organice, etc. în proiect este prevăzut a fi înlocuit cu material sănătos, dacă adâncimea la care se găsește nu depășește 2m.

Fundarea pe o pernă de balast armată cu geogriile

În caz că terenul slab se află până la adâncimea de 4m, iar mai jos este un teren mai bun, însă cu capacitate portantă încă insuficientă, se poate obține îmbunătățirea lui prin introducerea unei perne de balast în grosime de 1m, armată cu 1 sau 2 straturi de geogriile învelită în geotextil filtrant, acest geocompozit având ca scop repartizarea efortului din rambleul drumului și din circulație, pe o suprafață mai mare făcând o posibilă fundare pe un teren relativ mai slab.

Această măsură se ia pe baza unor studii geo de detaliu bazate pe sondaje inclusiv penetrometrice și pe probe analizate în laborator.

Se poate obține astfel îmbunătățirea terenului suport, mai ales dacă perna de balast are asigurată evacuarea apei captată din terenul slab, și are asigurată evacuarea la un emisar.

În proiect au fost prevăzute astfel de situații, urmând ca localizarea să fie făcută la decizia consultantului și a constructorului, faza proiectului actual nefiind la nivel de detaliu geotehnic.

Aceste cazuri se pot ivi în zone unde traseul se dezvoltă pe malurile lacului de acumulare Oasa, în conurile de dejecție ale torentelor care deversează în lac.

Zid de sprijin de rambleu

Traseul drumului în partea dinspre aval se dezvoltă pe malul lacului Oasa și a râului Sebeș.

Malurile în funcție de tăria rocii din care sunt construite prezintă zone de slabă rezistență la care eroziunea a lucrat mai intens. În aceste zone se amplasează ziduri de sprijin din beton monolit sau zidărie de piatră fundate pe material stâncos care au și rol de drenaj al versantului.

Zidurile de sprijin executate pentru susținerea platformei se execută de regulă mai sus de lucrările de apărare de mal.

Drumuri de legătură

Legăturile rutiere existente au fost menținute și amenajate corespunzător.

Lucrări de poduri și pasaje

Pe traseul celor 148 km (152,500 proiectați) ai DN 67 C există 49 lucrări de artă.

Cu excepția a trei lucrări cuprinse între km 75+255 – 76+730, care au fost construite înainte de 1965 (dintre care două poduri de lemn), celelalte lucrări au fost dimensionate la clasa E de încărcare (convoi de calcul A30, vehicul special V 80) și au fost executate în perioada 1974 – 1975.

Pentru lucrările situate în aliniament, partea carosabilă este de 7.80 m cu panta transversală pe pod de 2%, iar acolo unde acestea sunt poziționate în curbă, au fost asigurate supralărgirile și panta transversală necesare drumului modernizat.

Trotuarele pietonale au fost proiectate cu lățimea de 1.50 m în localități, iar în afara acestora cu lățimea 1.00 m.

Lungimea totală a podurilor și viaductelor reabilite este de 2256,75 m.

Dotări ale drumului/spații de servicii (parcări, baze de întreținere și dezăpezire)

S-au prevăzut lucrări necesare reamenajării tuturor parcarilor și stațiilor de autobuz existente prin aducerea acestora la dimensiunile necesare scopului pentru care sunt executate.

Deasemenea, suplimentar celor existente s-au proiectat parcări și stații noi de autobuz.

Intersecții la nivel cu alte căi de comunicații

S-au tratat toate intersecțiile cu drumuri laterale, amenajarea lor ținând cont de clasa de importanță drumurilor laterale precum și accesele la obiective de interes public (benzinării și alte societăți comerciale).

Drumurile laterale de interes local au fost amenajate cu racordări simple la drumul național, tipul de îmbrăcăminte rutieră adoptat fiind în funcție de importanța lor sugerată de tipul de îmbrăcăminte actuală.

Intersecțiile cu drumuri laterale sunt următoarele:

Drumuri naționale

1. **DN 67** km 0+000 se desprinde DN 67C
2. **DN 7A** km 61+850 proiectat

Drumuri județene

1. **DJ 665** km 12+235 stânga
2. **DJ 665** km 12+672 dreapta
3. **DJ 704** km 86+845 proiectat stânga
4. **DJ 106E** km 119+469 proiectat
5. **DJ 670C** km 137+967 proiectat
6. **DJ 704A** km 139+485 proiectat

Drumuri comunale

1. **DC 21** km 2+610 stânga
2. **DC 3** km 7+985 stânga
3. **DC 13** km 9+055 stânga
4. **DC 14** km 9+728 dreapta
5. **DC 217** km 103+544 proiectat stânga
6. **DC 214** km 121+880 proiectat
7. **DC 183** km 129+364 proiectat
8. **DC 51** km 138+256 proiectat
9. **DC 216** km 123+945 proiectat

Lucrări hidrotehnice

Protecții la rambleul drumului

Lucrările hidrotehnice proiectate pentru protecția drumului în zonele în care acesta are traseul paralel cu un curs de apă constau în:

- ziduri de gabioane cu înălțimea de 2m și respectiv 3m – secțiunea transversală 1 și respectiv 2
- ziduri de piatră brută solidarizată cu mortar de ciment cu înălțimea de 3.50m. Aceste ziduri se vor aplica în zonele în care diferența între cota talvegului râului și cota drumului este mai mare sau egală cu 3.50m.

Amenajări hidrotehnice pentru izvoare și torenți

Amenajările hidrotehnice prevăzute pentru captarea și deversarea izvoarelor și torenților vor fi executate din piatră zidită având grosimea peretelui de minim 50 cm. Zidăria va fi executată pe un strat suport de 10 cm din balast, sub care se va așterne un geotextil cu rol de filtru. Pentru reducerea subpresiunii s-au prevăzut barbacane din PVC - 110 mm.

Siguranța circulației

Semnalizarea și marcajul pe timpul execuției

Pentru asigurarea fluenței și siguranței de circulație pe timpul execuției zonele de lucru vor fi marcate cu marcaj provizoriu și semnalizate cu indicatoare speciale și piloți de dirijare a circulației.

Semnalizarea și marcajul definitiv după terminarea lucrărilor

Pentru siguranța rutieră după finalizarea lucrărilor va fi realizată semnalizarea verticală conform SR 1848-1, SR 1848-2, SR 1848-3. Marcajul rutier va fi realizat conform SR 1848-7/2004 „Siguranța circulației. Marcaje rutiere”

Parapete de siguranță

Parapetele de siguranță pe zonele de rambleu și în lungul văilor, pâraielor și râurilor va fi metalic deformabil de tip semigreu, greu sau foarte greu, iar pe sectoarele deosebit de periculoase parapet rigid din beton tip NEW JERSEY în conformitate cu STAS 1948 „Lucrări de drumuri. Stâlpi de ghidare și parapete, prescripții generale de proiectare și amplasare pe drumuri”, SR EN 1317/1 – 2000, SR EN 1317/2 – 2000, SR EN 1317/3 – 2002, EN 1317/4 – 2002 și indicativ AND 591 „Catalog de sisteme de protecție pentru siguranța circulației la drumuri și autostrăzi”.

Platforma drumului va fi prevăzută cu stâlpi de dirijare (în afara zonelor cu parapete) cu plăcuțe reflectorizante.

Plan de operare și întreținere

Strategia de întreținere este o condiție asociată, astfel încât frecvența și tipul de intervenții se vor ajusta automat în funcție de rata de apariție a degradărilor ca și mărimea și componența traficului.

Aceasta se declanșează începând din anul al 3-lea de la darea în exploatare a drumului.

Această strategie este compusă din următoarele lucrări posibile

1. Covor asfaltic 6 cm dacă IRI $\geq 5,5$ și crăpături $> 15\%$

Aceste lucrări se realizează dacă există o singură secțiune cu degradări serioase și necesită lucrări majore. În cadrul modelului, aceste lucrări nu se aplică, atât timp cât drumul se prezintă în condiții satisfăcătoare.

2. Covor asfaltic 4 cm dacă IRI ≥ 4

Aceasta este întreținerea periodică, care se repetă la intervale regulate de timp. Se aplică în total pe 85% din suprafață, eșalonat la 4 ani, pentru a menține suprafața în condiții satisfăcătoare. Înainte de așternerea covorului asfaltic, se execută lucrări de reparare a marginii și de înlăturare a denivelării locale.

3. Înlăturări denivelări locale

Această activitate face parte din întreținerea curentă și se declanșează ori de câte ori suprafața afectată

depășește 5%.

4. Colmatare fisuri și crăpături

Această activitate face parte din întreținerea curentă și se declanșează de îndată ce suprafața cu fisuri și crăpături depășește 10%. Aceasta este o completare a activității anterioare.

CONDIȚII SPECIFICE INVESTIȚIEI ÎN VEDEREA PROTECȚIEI MEDIULUI.

Recomandări generale în vederea limitării/atenuării impactului

Ca măsuri generale de reducere a impactului, au fost prevăzute următoarele:

- Gestionarea circulației: planificarea locurilor de amplasare a semnelor de circulație.
- Stropirea cu apă a drumurilor de serviciu și a platformelor de șantier după necesități, pentru a preveni emisiile puternice de praf.
- Împrejmuirea cu panouri a zonelor în care se desfășoară activități generatoare de praf în exces sau în care sunt depozitate materiale în vrac.
- Reutilizarea deșeurilor rezultate din reabilitare, cât mai mult posibil.
- Reabilitarea drumurilor de acces după încheierea construcției.
- Programarea activităților de defrișare a vegetației înalte vara târziu-toamna.
- Eliminarea conformă a deșeurilor de construcție, uleiurilor uzate și a altor deșeuri de pe amplasamentul lucrărilor propuse.
- Depozitarea și utilizarea adecvată a materialelor periculoase în zone cu acces controlat.
- Refacerea vegetației pe eventualele suprafețe decopertate.
- Refacerea vegetației în zonele adiacente drumului, imediat după încheierea lucrărilor.
- Repopularea terenurilor afectate cu specii de plante caracteristice acestei zone protejate, indicate de către specialiștii Romsilva.
- Prevenirea deteriorării suprafeței învecinate în vederea evitării pierderii și/sau afectării habitatelor floristice și faunistice din zonele afectate și limitrofe.
- Controlul distrugerii florei, vegetației, a indivizilor diferitelor grupe de animale, nevertebrate și vertebrate.

- Controlarea nivelului emisiilor de pulberi.
- Controlarea poluării fonice.
- Controlarea deversărilor de combustibili și de alte materiale volatile pe sol și în apropierea canalizărilor.
- Prevenirea compactării solului în spațiile destinate depozitării materialelor și dispozitivelor utilizate în lucrările de execuție.

Impactul asupra constituirii rețelei Natura 2000

Lucrările implicate în construcția obiectivelor propuse în cadrul prezentului proiect, în general, nu aduc prejudicii elementelor Natura 2000 enumerate mai sus, deoarece:

- lucrările preconizate se vor desfășura preponderent în perimetrul infrastructurii rutiere preexistente;
- sunt evidențiate și prezentate detaliat măsurile specifice de prevenire și de control al potențialului impactul produs asupra unor elemente de vegetație, specii de animale (pești, amfibieni, păsări);
- lucrările de construcție vor fi atent monitorizate, astfel încât elementele protejate, și nu numai, să nu resimtă efectele desfășurării acestui proces.

Lucrări pentru protecția calității apelor, solului și aerului

Având în vedere calitatea apelor de suprafață și subterane din zonă este necesar a se acorda o atenție deosebită pentru protecția și menținerea calității acesteia.

Exploatarea și întreținerea adecvată a drumului analizat în situația modernizării lui poate induce efecte pozitive (respectiv de îmbunătățire a calității apelor subterane sau de suprafață) asupra sistemului hidrologic din care face parte:

- s-au prevăzut șanțuri de gardă, rigole pluviale, care vor colecta apele uzate provenite din spălarea carosabilului;
- pentru evaluarea eficienței soluției adoptate se va efectua monitorizarea periodică a calității apelor;

Lucrări pentru protecția faunei

Lucrările de construcție și/sau modernizare a infrastructurii de drumuri va avea un impact negativ asupra florei și vegetației. În această situație se propune:

- replantări, având însă în vedere atât criteriul temporal (rapiditatea cu care diferitele specii se dezvoltă și sunt capabile să stabilizeze solul) cât și cel de specificitate (se recomandă plantarea unor specii native, caracteristice zonei).
- se recomandă limitarea și controlul defrișărilor (și chiar, interzicerea acestora pe partea dinspre cursul de apă) în vederea

	<p>menținerii conectivității coridoarelor de vegetație.</p> <p>- montarea de panouri informative și avertizoare cu privire la valorile naturale ale zonei și importanța menținerii și protejării acestora (semnalarea limitelor zonelor protejate); marcarea unor trasee turistice (crearea unor spații de popas cu posibilități de depozitare a gunoaielor) și asigurarea serviciilor de ghidaj de către personalul autorizat, pentru a avea un flux controlat al turiștilor în zonă și asigurarea pazei.</p> <p>Lucrări pentru protecția așezărilor umane</p> <p>Reglementarea urbanistică aferentă s-a realizat în cadrul fiecărei localități prin includerea acestei căi de comunicație în Planurile Urbanistice Generale și Regulamentele de Urbanism, atât în ceea ce privește regimul de aliniere a construcțiilor față de axa drumurilor cât și în ceea ce privește accesele și amplasarea celorlalte utilități în zona aferentă drumului analizat.</p> <p>Măsuri suplimentare de integrare din punct de vedere al mediului</p> <p>Lucrările proiectate nu induc efecte negative suplimentare asupra solului, drenajului și microclimatului, apelor de suprafață, vegetației, faunei, zgomotului sau peisajului.</p> <p>Deși zona traversată constituie pe de o parte un ecosistem natural în stare de echilibru, iar pe de altă parte are spații cu pădure bine structurate, pentru protecția animalelor nu se consideră necesară elaborarea unui studiu privind traseele de mișcare a animalelor, și respectiv construirea de garduri de protecție, având în vedere traficul redus și numeroasele podețe nou construite, care sunt proiectate pentru a putea fi folosite pentru subtraversări de animale mici și târâtoare.</p> <p>Dimensionarea sistemului rutier a fost făcută conform normativ PD177-2001 pentru un trafic de perspectivă de 15 ani și o sarcină maximă pe osie de 11,5 t .</p>
3.Alte informații	Nu au fost identificate

3. Impactul socio-economic al proiectului de act normativ

1.Impactul macroeconomic	<p>Implementarea acestui proiect de hotărâre 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 de afaceri	Acest proiect de hotărâre nu are impact în acest domeniu
3.Impactul social	Proiectul 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

4. 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				Media pe 5 ani
		4 ani				
1	2	3	4	5	6	7
1. Modificări ale veniturilor bugetare	Proiectul de hotărâre nu se referă la acest domeniu					
2. Modificări ale cheltuielilor bugetare a) bugetul de stat						Proiectul de hotărâre nu se referă la acest domeniu
3.Impact financiar, plus/minus a) bugetul de stat						Proiectul de hotărâre nu se referă la acest domeniu
4.Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare	Proiectul de hotărâre nu se referă la acest domeniu					
5.Propuneri pentru a	Proiectul					

compensa reducerea veniturilor bugetare	de hotărâre 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, în limita sumelor aprobate anual cu această destinație, conform programului de investiții publice aprobat potrivit						
7. Alte informații	Nu au fost identificate					

5. Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

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

6. Alte informații	Nu au fost identificate
--------------------	-------------------------

6. Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ

<p>1. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate</p> <p>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</p>	<p>Proiectul a fost supus dezbaterilor în Comisia de Dialog Social și a fost afișat pe site-ul Ministerului Transporturilor</p>
<p>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</p>	<p>Proiectul de act 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.</p>
<p>4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile HG nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor</p>	<p>Proiectul de act normativ nu este supus consultărilor comisiilor interministeriale. Documentația tehnico-economică elaborată pentru realizarea obiectivului de investiție supus spre aprobare a fost avizată de Consiliul Tehnico-economic al Ministerului Transporturilor și de Consiliul Interministerial de Avizare Lucrări Publice de Interes</p>

interministeriale permanente	Național cu nr.05/04.03.2008 Aviz CTE CNADNR nr.2977/18.12.2007 Aviz CTE MT nr.82/99/30,06,2008 Aviz CI nr.108/28.08.2008
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	Proiectul de hotărâre nu se referă la acest domeniu
6. Alte informații	Nu au fost observate

7. Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de 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. (3) 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. 1226/2007 cu modificările și completările ulterioare.
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	Proiectul de hotărâre nu se referă la acest domeniu
3. Alte informații	Nu au fost observate

8. 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	Proiectul de hotărâre nu se referă la acest domeniu
2. Alte informații	Nu au fost observate

Pentru considerentele de mai sus, am elaborat alăturat proiectul de Hotărâre a Guvernului pentru aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiție „**MODERNIZARE DN 67C, BENGȘTI-SEBEȘ, km 0+000 – km 148+414**”, județele Gorj, Vâlcea și Alba, care, în forma prezentată a fost avizat de către ministerele interesate și pe care îl supunem spre adoptare.

**MINISTRUL TRANSPORTURILOR
LUDOVIC ORBAN**

AVIZĂM FAVORABIL

**MINISTRUL ECONOMIEI ȘI FINANTELOR
VARUJAN VOSGANIAN**

SECRETAR DE STAT
SEPTIMIU BUZAȘU

SECRETAR GENERAL
DRAGOȘ TĂNĂSOIU

DIRECȚIA GENERALĂ JURIDICĂ
DIRECTOR GENERAL
BIANCA MIRELA POPA

DIRECȚIA GENERALĂ ECONOMICĂ ȘI BUGET
DIRECTOR GENERAL
MONICA TEJU

DIRECȚIA GENERALĂ INVESTIȚII, ACHIZIȚII ȘI CONCESIUNI
DIRECTOR GENERAL
MARIANA IONIȚĂ

DIRECȚIA GENERALĂ INFRASTRUCTURĂ ȘI TRANSPORT RUTIER
DIRECTOR GENERAL
SORIN SÎRBU

COMPANIA NAȚIONALĂ DE AUTOSTRAZI ȘI DRUMURI NAȚIONALE DIN
ROMÂNIA S.A.
DIRECTOR GENERAL
DORIN GAVRIL DEBUCEAN

GUVERNUL ROMÂNIEI



HOTĂRÂRE

pentru aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiții „MODERNIZARE DN 67C, BENGESȚI-SEBEȘ, km 0+000 – km 148+414”

În temeiul art. 108 din Constituția României, republicată și al art. 42 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările ulterioare și art. 11 alin. (2) lit. e) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 84/2003 pentru înființarea Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A. prin reorganizarea Regiei Autonome „Administrația Națională a Drumurilor din România” aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 47/2004, cu modificările ulterioare,

Guvernul României adoptă prezenta hotărâre.

Art. 1. Se aprobă indicatorii tehnico-economici ai obiectivului de investiții „MODERNIZARE DN 67C, BENGESȚI-SEBEȘ, km 0+000 – km 148+414”, **judetele Gorj, Vâlcea și Alba** prevăzuți în anexa* care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 2. Finanțarea obiectivului de investiții prevăzut la art. 1 se face de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor, în limita sumelor prevăzute anual cu această destinație, conform programelor de investiții publice aprobate potrivit legii.

Art. 3. Ministerul Transporturilor răspunde de modul de utilizare a sumei prevăzute la art. 1, în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

PRIM-MINISTRU

CĂLIN POPESCU-TĂRICEANU

București

Nr.

*)Anexa nu se publică, fiind clasificată potrivit legii.

