

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

Secțiunea 1.

Titlul proiectului de act normativ

Hotărâre a Guvernului pentru aprobarea indicatorilor tehnico-economici aferenți obiectivului de investiții „Pasaj denivelat superior pe DN 21 km 105+500”, județul Călărași

Secțiunea 2.

Motivele emiterii actului normativ

1. Descrierea situației actuale	DN 21, încadrat ca drum european E584, asigură legătura rutieră între Municipiul Brăila (km 0+000) și Municipiul Călărași (km 130+300) realizând conectivitatea zonei Brăila - Galați și a Municipiilor Slobozia și Călărași cu rețeaua rutieră europeană centrală TEN-T. Pe tronsonul cuprins între Slobozia (km 90+750) și nodul autostrăzii A2 cu DN 21 (km 107+210), la km 105+500, DN21 traversează la nivel magistrala de cale ferată București - Constanța (linie dublă electrificată, cu viteză maximă 120 km/h - 160 km/h), iar la km 105+550 intersectează DN 3A, fiind necesare multiple staționări la barieră. Oportunitatea amenajării pasajului rutier în lungul DN 21, peste CF București - Constanța și peste intersecția cu DN 3A constă în îmbunătățirea condițiilor socio-economice și de circulație, fluidizarea traficului, reducerea timpilor de parcurs, eliminarea multiplelor staționări la barieră și sporirea siguranței circulației în zona traversării la nivel a căii ferate și a intersecției cu DN 3A, pentru traficul de tranzit al mărfurilor și al călătorilor, pe relația cu Municipiul Slobozia, zona Brăila - Galați, zona Tulcea, spre Ucraina și Republica Moldova, respectiv cu autostrada A2 (zona nodului Drajna). Oportunitatea realizării obiectivului a fost identificată în cadrul analizei și studiilor prealabile elaborării Master Planul General de Transport, acest obiectiv făcând parte din drumul TransRegio TR 71 (TR Isler) Brăila – Slobozia – Călărași - Chiciu. MPGTR recomandă pentru drumurile TransRegio îndeplinirea anumitor parametrii și standarde tehnice, printre care și eliminarea trecerilor la nivel cu calea ferată.
1 ¹ . În cazul proiectelor de acte normative care transpun legislație comunitară sau creează cadrul pentru aplicarea directă a acesteia,	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
2. Schimbări preconizate	Descrierea investiției Lucrările s-au proiectat în concordanță cu rezultatele studiilor de teren și a dimensionărilor specifice. Suprafața de teren necesară de expropriat pentru realizarea obiectivului, este de aproximativ 22,74 ha. Vor fi afectate aproximativ 22 construcții și anexe. <i>Lucrări de drum:</i> Traseul proiectat, în lungime de 2,739 km se află în zona administrativă a localității Drajna Nouă.

Punctul de început îl reprezintă zona nodului rutier Drajna de pe autostrada A2 unde va fi amenajat un sens giratoriu prin care se vor asigura relațiile între autostrada A2, noua secțiune din DN21 și traseul existent al DN 21. Traversarea canalului de irigație existent, DN 3A și a Magistralei CF 800 București - Constanța se realizează prin intermediul unui pasaj denivelat. Traseul se termină în actuala intersecție dintre DN21 cu DC 20, care se amenajează cu sens giratoriu.

DN 21 existent va fi păstrat pentru asigurarea traficului riveranilor satului Drajna Nouă și legătură cu DN3A. Accesul la proprietățile private se va face prin drumuri amenajate la baza rampelor pasajului.

Elementele geometrice în plan orizontal și în profil longitudinal sunt adaptate pentru o viteză de proiectare de 100 km/h.

În profil longitudinal drumul este amenajat într-un rambleu cu înălțimea de aproximativ 1,50m.

În profilul transversal, drumul proiectat care reprezintă o nouă secțiune

a DN 21, are patru benzi de circulație, câte două benzi pe sens.

Platforma drumului este de 21,00m, din care:

- parte carosabilă 4 x 3,50 m
- separator fluxuri de circulație 2,00 m
- acostamente 2 x 2,50 m din care:
- benzi de încadrare 2 x 0,75 m

Fâșia destinată amplasării parapetului 2 x 1,00 m, astfel lățimea totală a platformei între fețele liselor de parapete este de 23,00 m.

Structura rutieră semirigidă este alcătuită din :

- 4 cm strat de uzură MAS 16 rul. PMB 45/80,
- 6 cm strat de legătură BAD 22,4 leg. PMB 45/80,
- 8 cm strat de bază din anrobat bituminos AB 31,5 bază 50/70,
- 20 cm strat superior de fundație din agregate naturale stabilizate cu lianți hidraulici,
- 30 cm strat inferior de fundație din piatră spartă mare sort 40 – 80,
- 20 cm strat de formă din pământ stabilizat cu lianți hidraulici.

Structura rutieră a fost verificată la solicitarea osiei standard de 11,5 t, la comportarea sub trafic și la îngheț-dezghet.

Terasamente:

Ținând cont de morfologia terenului, lucrările de terasamente se vor desfășura în rambleu cu înălțimi cuprinse între min. 1,50 m și 10 m în zona rampelor pasajului. Pe zona taluzelor înalte s-au adoptat amenajări cu pante de 1:2 și banchete de 3 m lățime la intervale de 6 m pe verticală, iar pentru asigurarea stabilității generale s-au prevăzut geogridurile de ranforsare de înaltă rezistență. Banchetele intermediare s-au prevăzut cu rigole din beton pentru colectarea și dirijarea apelor din precipitații.

Lucrări de colectarea și evacuarea apelor:

Lucrările de scurgere a apelor constau din: șanțuri pereate; rigole de acostament și casiuri de descărcare până la șanțul de la piciorul taluzului în cazul rambleurilor înalte și a rampelor pasajelor, pentru a împiedica scurgerea directă a apelor pluviale pe taluz; dispozitive de epurare a apelor colectate de șanțuri și rigole amplasate în zonele de deversare a șanțurilor în emisarii. Evacuarea apelor pluviale din șanțurile și rigolele drumului se va realiza în emisarii existenți sau în bazine de retenție. Sunt prevăzute 5 podețe.

Lucrări de consolidare terasamente:

În cadrul proiectului s-au analizat soluții de consolidare constând în:

	- realizarea rampelor cu taluz 1:2 și consolidarea terenului de fundare de adâncime în zona rampelor cu piloți de îndesare din piatră sau agregate nelegate; - amenajări cu parament vertical cu structuri de sprijin din pământ armat și elemente prefabricate la fața văzută și consolidarea terenului de fundare de adâncime în zona rampelor; - îmbunătățirea terenului de suprafață la capetele rampelor și pe bretele laterale; - saltelele de balast ranforsate cu geosintetice; - stabilizarea cu lianți hidraulici a terenului de fundare; - protecție taluze cu sol vegetal în grosime de 20cm și înierbare, protejat cu georețele biodegradabile. Lucrări pentru pasaj: Pasajul va fi alcătuit dintr-o grindă continuă pe 5 deschideri (24,00 + 30,00 + 30,00 + 30,00 + 24,00) m și 2 grinzi continue pe 3 deschideri (24,00 + 30,00 + 24,00) m. Lungimea totală a pasajului va fi de 303,40 m, inclusiv zidurile întoarse ale culeelor. Calea pe pasaj are partea carosabilă de 16,80 m, cuprinzând 4 benzi de circulație și cu o zonă mediană de 2,00 m. Calea podului va fi încadrată de parapete direcționale de siguranță pentru protecție foarte ridicată tip H4b. Pe zona de traversare a căii ferate și a drumului național sunt prevăzute și panouri de protecție din plasă de sârmă. - alcătuirea căii pe pasaj este: - 4 cm MAS16/ 4 cm BAP 16 / 3 cm BA8 / 1 cm hidroizolație; - parapetul pietonal va fi alcătuit din profile metalice zincate deschise; - plăcile de racordare cu terasamentele vor avea lungimea de 6,00m; - gabaritul vertical pe care îl asigură pasajul este de 8,10m; -infrastructurile și suprastructurile vor fi prevăzute cu protecție anticorozivă; - aparatele de reazem vor avea o viabilitate de 30 de ani, iar dispozitivele de acoperire a rosturilor de dilatație vor avea o viabilitate de 50 de ani; - durata de viață a pasajului este de 100 de ani. Categoria de importanță - nivelul „B” ; - încărcările utilizate sunt pentru convoaiele de calcul LM1 si LM2 conform eurocoduri; - rampele și pasajul vor fi iluminate. Suprastructura va fi compusă, în secțiune transversală, din 15 grinzi h=1,10 m prefabricate, precomprimate, dispuse joantiv, monolitizate prin placă de suprabetonare și antretoaze masive pe infrastructuri. Continuizarea suprastructurii se va realiza la nivelul grinzilor prefabricate prin turnarea unor antretoaze monolite în zona reazemelor de pe pile și a plăcii de suprabetonare, dimensionate astfel încât structura să poată fi așezată pe reazeme și pentru a putea fi ridicată cu presele atunci când se intervine la aparatele de reazem. Infrastructurile vor fi fundate indirect pe piloți foraj Ø 1,20m L= 25,00m. Culeele vor fi de tip înecat din beton armat. Racordările cu terasamentele se vor realiza cu sferturi de con. Pilele vor fi formate din doi stâlpi. Pe fiecare infrastructură vor fi amplasate câte 4 aparate de reazem din neopren. Pe banchetele de pe pile și culei se vor prevedea dispozitive de protecție antiseismică, de tip opritor. Pentru dispozitivele de acoperire ale rosturilor de dilatație se vor adopta soluții moderne care să asigure etanșeitatea, întreținerea simplă și înlocuirea ușoară în caz de necesitate. Scurgerea apelor pe pasaj va fi preluată de un sistem de colectare și dirijare a acestora înspre capetele pasajului, în vederea tratării acestora.
--	---

	Intersecții la nivel cu alte căi de comunicații: Sunt prevăzute intersecții giratorii la ambele capete ale variantei de drum nou. Pentru intersecția DN 21 cu bretelele nodului rutier Drajna soluția existentă în „T” cu benzi directe de dreapta pe direcția Călărași - Autostrada A2 și Slobozia - Autostrada A2 a fost înlocuită cu o intersecție giratorie. Intersecția existentă în „T” între DC 20 cu DN 21 a fost înlocuită printr-o intersecție giratorie, iar ieșirea spre Slobozia a fost amenajată cu o bandă de accelerare de 75 m și o pană de racordare de 35m. Mutări și protejări de instalații: Se vor reloca/proteja rețelele de utilități identificate, respectiv: conducte transport gaze naturale; conducte transport ape; conducte transport combustibili lichizi; linii electrice aeriene de 20kw; rețea de fibră optică pentru telefonie. Siguranța circulației: Pentru siguranța participanților la trafic, la marginile părții carosabile, s-au prevăzut parapete de siguranță deformabil pe întreaga lungime a drumului național proiectat inclusiv pe rampele pasajului. Pentru separarea fluxurilor de circulație s-au amplasat parapete din beton tip New Jersey. În cadrul proiectului au fost prevăzute indicatoare rutiere de avertizare, de reglementare, de interzicere sau restricție, de obligare, de orientare, de informare și panouri adiționale și lucrări de marcaje. Lucrări pentru protecția mediului: Apele pluviale colectate de pe suprafața drumului și a pasajului, în sanțurile pereate, se preepurează în bazine de sedimentare și separatoare de hidrocarburi, după care se descarcă în bazine de retenție și infiltrare. Sunt prevăzute 11 bazine de sedimentare și separatoare de hidrocarburi și 4 bazine de retenție și infiltrare. Au fost prevăzute panouri de protecție antifonice cu înălțimea de 2,5m pe partea dreaptă între km 0+900 – km 2+150, unde există o zonă de case și între km 2+225 – km 2+475 pe partea stângă a drumului unde există un abator.
3.Alte informații	Realizarea obiectivului va conduce la scoaterea traficului de tranzit din interiorul municipiului.

Secțiunea 3.

Impactul socio-economic al proiectului de act normativ

1.Impactul macroeconomic	Implementarea acestui proiect de hotărâre va avea impact pozitiv prin: - reducerea duratei de tranzit prin eliminarea staționărilor la barieră; - reducerea poluării aerului și a poluării fonice în zona de referință; - creșterea confortului și siguranței în trafic; - durabilitate în exploatare; - ocuparea și atragerea forței de muncă pe perioada execuției.
1 ¹ .Impactul asupra mediului concurențial si domeniului ajutoarelor de stat	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
2.Impactul asupra mediului de afaceri	Finalizarea acestui obiectiv duce la îmbunătățirea condițiilor de transport rutier și implicit a mediului de afaceri.
2 ¹ .Impactul asupra sarcinilor administrative	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.

2 ² .Impactul asupra întreprinderilor mici și mijlocii	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
3.Impactul social	Proiectul de hotărâre are ca scop implementarea unui obiectiv care conduce la îmbunătățirea și dezvoltarea infrastructurii de transporturi de interes național și atragerea forței de muncă locale în perioada realizării lucrărilor. În faza de implementare se estimează aproximativ 108 angajați.
4.Impactul asupra mediului	A fost obținut Avizul de Mediu nr. 3/14.04.2020 emis de către Agenția pentru Protecția Mediului Călărași în care se specifică planurile de monitorizare și măsurile de protecție pe timpul execuției și exploatării.
5.Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea 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 4 ani				Media pe 5 ani
1	2	3	4	5	6	7
1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care:	Proiectul de hotărâre nu se referă la acest subiect.					
a) buget de stat, din acesta :						
(i) impozit pe profit						
(ii) impozit pe venit						
b) bugete locale :						
(i) impozit pe profit						
c) bugetul asigurărilor sociale de stat:						
(i) contribuții de asigurări						
2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care:	Proiectul de hotărâre nu se referă la acest subiect.					
a) buget de stat, din acesta:						
(i) cheltuieli de personal						
(ii) bunuri și servicii						
b) bugete 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:	Proiectul de hotărâre nu se referă la acest subiect.					

a) buget de stat						
b) bugete locale						
4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare	Proiectul de hotărâre nu se referă la acest subiect.					
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 este prevăzută din fonduri externe nerambursabile, bugetul de stat și/sau alte surse legal constituite, în limita sumelor aprobate anual cu această destinație, conform programelor de investiții publice aprobate potrivit legii.					

Secțiunea 5.

Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

1. Măsurile normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ: a) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ; b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții.	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
1 ¹ . Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația în domeniul achizițiilor publice	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
2. Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în materie	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
3. Decizii ale Curții Europene de Justiție și alte documente	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
4. Evaluarea conformității	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
6. Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea 6.

Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ

1. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate.	Prezentul act normativ a fost afișat pe site-ul Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor.
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.	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
3. Consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale, în situația în care proiectul de act normativ are ca	Documentația tehnico-economică elaborată pentru realizarea obiectivului a fost supusă spre aprobare și a fost avizată de autoritățile publice locale.

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.	
4.Consultările desfășurate în cadrul comisiilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente.	Proiectul a fost supus consultărilor Consiliului Interministerial de Avizare Lucrări Publice de Interes Național și Locuințe, fiind emis avizul nr. 19/13.05.2020. Documentația tehnico-economică elaborată a fost supusă spre analiză și a fost avizată de către: - CTE - Ministerul Transporturilor Infrastructurii și Comunicatiilor cu avizul nr. cu avizul 21/30/20.03.2020; - CTE-CNAIR SA cu avizul nr. 4905/27.02.2020.
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 act normativ nu necesita aceste avize.
6. Alte informații.	Nu au fost identificate.

Secțiunea 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.	Proiectul prezentului act normativ a îndeplinit procedura prevăzută de dispozițiile Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată.
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 act normativ nu produce nici un impact asupra mediului.
3. Alte informații.	Nu au fost identificate.

Secțiunea 8.

Măsurile 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 identificate.

Pentru considerentele de mai sus, am elaborat alăturat proiectul de Hotărâre a Guvernului pentru aprobarea indicatorilor tehnico-economici aferenți obiectivului de investiții „Pasaj denivelat superior pe DN 21 km 105+500”, județul Călărași, care în forma prezentată, a fost avizat de ministerele interesate și pe care îl supunem spre aprobare.

**MINISTRUL TRANSPORTURILOR, INFRASTRUCTURII
ȘI COMUNICAȚIILOR
LUCIAN NICOLAE BODE**

AVIZĂM FAVORABIL:

**MINISTRUL LUCRĂRILOR PUBLICE, DEZVOLTĂRII
ȘI ADMINISTRAȚIEI
ION ȘTEFAN**

**MINISTRUL FINANȚELOR PUBLICE
VASILE – FLORIN CÎȚU**