

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

Secțiunea 1.

Titlul proiectului de act normativ

Hotărâre a Guvernului pentru re aprobarea indicatorilor tehnico - economici aferenți obiectivului de investiții ”Acces rutier complementar descărcare A3 Azuga–Bușteni“, județul Prahova

Secțiunea 2.

Motivele emiterii actului normativ

1.Descrierea situației actuale	<p>Pentru promovarea obiectivului de investiții a fost încheiat un Acord de parteneriat între C.N.A.I.R. S.A. cu nr. 92/104711/07.12.2022 și Consiliul Județean Prahova cu nr. 28624/07.12.2022.</p> <p>Obiectivul are indicatorii tehnico-economici aprobați prin Hotărârea Guvernului nr. 425/2023, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 407 din 12 mai 2023.</p> <p>Pe parcursul derulării, în cadrul etapelor de proiectare și execuție, față de faza Studiu de Fezabilitate, ca urmare a adaptării la unele condiții din teren prin măsurătorile topografice de detaliu, a condiționărilor impuse de avizatori și a definitivării breviarelor de calcul, au apărut o serie de modificări ale soluțiilor tehnice preconizate inițial și aprobate în cadrul indicatorilor tehnico-economici, prin Hotărârea Guvernului nr. 425/2023.</p> <p>Pentru prezentul obiectiv a fost semnat contractul de proiectare și execuție nr. 15556/20.06.2024, fiind parcursă etapa de proiectare în integralitate (fazele Proiect Tehnic pentru Autorizarea Construcției și Proiect Tehnic de Execuție), documentația tehnico-economică fiind avizată în cadrul CTE - CNAIR - S.A.</p> <p>Exproprierea: pentru coridorul menținut la fazele PAC și PT s-a expropriat în integralitate.</p> <p>Astfel, a fost emisă Hotărârea Guvernului nr. 585/2025 privind declanșarea procedurilor de expropriere a tuturor imobilelor proprietate privată care constituie coridorul de expropriere al lucrării de utilitate publică de interes național „Acces rutier complementar descărcare A3 Azuga–Bușteni”, precum și aprobarea listei imobilelor proprietate publică a statului și a listei imobilelor proprietate publică a unităților administrativ-teritoriale, care fac parte din coridorul de expropriere al lucrării de utilitate publică de interes național.</p> <p>Pentru realizarea lucrărilor cuprinse în coridorul expropriat prin Hotărârea Guvernului nr. 425/2023, au fost emise Autorizațiile de Construire nr. 70/18.08.2025 – Etapa 1, respectiv nr. 99/24.10.2025 – Etapa 2.</p>
1 ¹ . În cazul proiectelor de acte normative care transpun legislație comunitară sau crează cadrul pentru aplicarea directă a acesteia	Proiectul de Hotărâre a Guvernului nu se referă la acest domeniu.

2. Schimbări preconizate	<p>Descrierea investiției</p> <p><i>Necesitatea reaprobării indicatorilor economici – analiza costurilor</i></p> <p>Soluțiile tehnice:</p> <p><i>a) regimul juridic al imobilului pe care se realizează/este amplasat obiectivul de investiții din domeniul public și/sau privat al statului.</i></p> <p>În prezent, pentru exproprierea aferentă coridorului inițial de la faza Studiu de Fezabilitate, a fost emisă Hotărârea Guvernului nr. 585/2025 privind declanșarea procedurilor de expropriere a tuturor imobilelor proprietate privată care constituie coridorul de expropriere al lucrării de utilitate publică de interes național „Acces rutier complementar descărcare A3 Azuga–Bușteni”, precum și aprobarea listei imobilelor proprietate publică a statului și a listei imobilelor proprietate publică a unităților administrativ-teritoriale, care fac parte din coridorul de expropriere al lucrării de utilitate publică de interes național.</p> <p>Față de Studiul de Fezabilitate, considerând parcurgerea fazelor ulterioare de proiectare (PAC și PTE), este necesară o suprafață suplimentară de expropriat de aproximativ 143.886 m², din care: 70.564 m² în domeniul public al Statului Român, UAT Bușteni, UAT Azuga și 73.322 m² în domeniul privat al UAT Bușteni și UAT Azuga.</p> <p>De asemenea, din suprafața coridorului de expropriere aprobat la faza Studiu de Fezabilitate, expropriat prin Hotărârea Guvernului nr. 585/2025, se renunță la exproprierea unei suprafețe de 16.722,26 m², cât și a 3 imobile din cele 4 ce ar fi urmat să fie demolate.</p> <p>Pentru exproprierea suplimentară necesară, se va promova o Hotărâre a Guvernului în vederea exproprierii.</p> <p><i>b) situația actuală</i></p> <p>Stadiul fizic al lucrărilor până în luna martie 2026 este în procent de 8%, până la data prezentei nefiind efectuate plăți. Durata contractului de execuție este de 30 luni.</p> <p><i>Scurtă prezentare a soluțiilor tehnice propuse</i></p> <p>Traseul în plan: este prevăzut cu pante de 0,25% și 4,80%, iar racordările în plan vertical au raze cu valori de 1000 m ÷ 100.000 m. Lungimea traseului este de 9,447 km.</p> <p><i>Profil transversal tip:</i> Platforma drumului în cale curentă:</p> <p>Pe sectorul cuprins între km 1+680 ÷ km 6+700, respectiv km 7+300 ÷ km 9+447, profilul transversal tip aplicat pe drum va avea două benzi de circulație cu lățimea de 3,50 m, cu pante transversale de 2,50%, încadrate cu acostamente sau trotuare.</p> <ul style="list-style-type: none"> – 10,00 m, din care 2 benzi carosabile × 3,50 m + 2 × 0,50 m bandă de încadrare și 2 trotuare × 1,00 m; – 9,50 m, din care 2 benzi carosabile × 3,50 m + 2 × 0,50 m bandă de încadrare și 2 acostamente × 0,75 m. <p>Drumurile laterale (străzile secundare) se vor racorda prin refacerea părții carosabile pe o lungime de cca. 10,00 m, prevăzute cu aceeași structură rutieră ca a drumului proiectat.</p> <p><i>Intersecții la nivel:</i></p> <p>Este prevăzută amenajarea de intersecții simple la nivel și bretele cu străzile din trama orășenească și intersecții giratorii la drumul național DN 1. În cazul buclelor/bretelelor cu o singură bandă de circulație, lățimea platformei este de 7.50 m cu următoarea alcătuire: parte carosabilă de 4.50 m și acostamente de 2×0.75 m. Toate străzile la care se vor amenaja intersecțiile simple vor avea raze de racordare cu valori cuprinse între 6,00 m și 15,00 m și pene de racordare cu lungimea de 25.00 – 35.00 m.</p> <p>Sensurile giratorii prevăzute au următoarele elemente geometrice: calea de rulare circulară va avea un inel cu lățimea de 7.00 m (o bandă) sau 11.00 m (două benzi); insula centrală cu raza de minim 9.00 m și o supralărgire de 2.00 m; insule separatoare vor avea lățimea maximă de 2.00 m și lungimea de 20÷25 m. Lățimea benzilor aferente tuturor ramurilor intersecțiilor giratorii va fi: 4.50 m la ieșirea din</p>
--------------------------	---

girație; 4.00 m la intrarea în girație; 4.50 ÷ 5.00 m la benzile dedicate relației de dreapta.

Pentru adaptarea lățimii benzilor de circulație de la 3.50 m la 4.00 m, 4.50 m sau 5.00 m se va intercala o pană de racordare cu lățime variabilă. Pe zonele de amenajare a racordarilor cu DN 1 la intersecțiile giratorii, respectiv pe sectoarele cuprinse între km 0+000 ÷ km 1+680; km 6+700 ÷ km 7+300 în profilul transversal, platforma va avea următoarele dimensiuni și elemente:

– 19.00 m din care 4 benzi circulație × 3.50 m; 3.00 m spațiu amplasare parapet New Jersey; 2 benzi încadrare × 0,50 m și 1 trotuar × 1,00 m;

– 19.50 m din care 4 benzi circulație × 3.50 m; 3.00 m spațiu amplasare parapet New Jersey; 2 benzi încadrare × 0,50 m și 2 acostamente × 0,75 m.

Amenajare intersecții la nivel:

km 0+000	DN 1 km 126+640	Giratoriu – DN 1 (+ bretea autostrada A3)
km 1+245	DN 1 km 127+910	Giratoriu – acces cart. Piatra Arsă (Bușteni)
km 1+635	DN 1 km 128+300	Giratoriu – str. Amurgului + bvd. Independenței DN 1 (Bușteni)
km 3+055	Drum local	Intersecție simplă
km 3+360	Strada Pescăriei	Intersecție simplă
km 3+565	Strada Pescăriei	Intersecție simplă
km 3+380	Acces S. Electrica	Intersecție simplă
km 4+310	Aleea Odobescu	Intersecție simplă
km 5+515	Strada Griviței	Intersecție simplă
km 6+765	DN 1 km 133+590	Giratoriu – DN 1 (+ bretea autostrada A3)
km 7+250	DN 1 km 134+050	Giratoriu – str. Victoriei DN 1 (Azuga)
km 9+410	Acces S. carburant	Intersecție simplă
km 9+442	DN 1 km 136+100	Giratoriu DN 1

Structuri – Lucrări de artă

Structurile sunt dimensionate în conformitate cu standardele EUROCODE pentru convoaiele de calcul LM1 & LM2 (Acțiuni din trafic la poduri).

Structurile sunt prevăzute cu o înălțime liberă de 5,50 m; cele peste drumuri naționale, județene, comunale, de exploatare sau locale au înălțimea liberă de 5,00 m, iar gabaritul de liberă trecere pentru structurile peste CF este de 7,80 m.

Traversarea cursurilor de apă s-a prevăzut la cotele impuse de necesitatea asigurării deșeurilor pentru debitele cu asigurarea de 1% și asigurarea unei gârzi de min. 1,00 m.

Alcătuirea căii pe pod/pasaj/viaduct: 4 cm mixtură bituminoasă stabilizată – MAS16 rul PMB 45/80; 4 cm beton asfaltic BAP 16; 3 cm protecție hidroizolație – BA8 bază 50/70; 1 cm – hidroizolație de tip membrană pentru poduri.

La nivelul căii, racordarea cu sistemul rutier al rampelor se va realiza prin intermediul plăcilor de racordare cu terasamentele, cu lungimea de min. 6,00 m.

Racordarea cu terasamentele este prevăzută a se realiza prin intermediul umpluturilor din material granular pe o lungime de min. 30,00 m și, unde este cazul, acestea se vor ranforșa cu materiale geosintetice la interdistanta de 0,60 – 1,00 m pe verticală.

Colectarea apelor meteorice de pe structuri este prevăzută a se realiza prin guri de scurgere, descărcarea acestora realizându-se cu tuburi prelungitoare pe lângă infrastructuri și/sau dirijate prin tuburi colectoare în lungul suprastructurii, la capetele acestora.

Sunt prevăzute structuri cu fundații directe și structuri cu fundații indirecte pe piloți forți.

Grinzile prefabricate sunt din beton clasa C50/60; elevațiile și plăcile de suprabetonare din beton clasa C35/45; fundațiile din beton clasa C30/37; armături pretensionate Y1860 și bare de armătură B500C; oțel structural S355J2-N.

Cod pod	Denumire structură	Obstacole	Fundare	Deschideri/Lungim e	Suprastructură
P01	Pasaj km 1+745	Str. Gării	Directă	1x20m	Grinzi prefabricate /11,30
P02	Pasaj km 2+033.5	Valea Babei, CF 300 si Valea Urlătorilor	Indirectă	$(1 \times 30 + 3 \times 40 + 1 \times 29) + 5 + (1 \times 29 + 3 \times 40 + 1 \times 3) = 363$ m	Grinzi prefabricate/11,80
P03	Pasaj km 2+300	Str. Splaiul Zamorei	Directă	1x20 = 20 m	Grinzi prefabricate/11,30
P04	Pod km 2+450	Canal existent	Directă	1x20 = 20 m	Grinzi prefabricate/11,30
P05	Pod km 2+680	Râul Prahova	Directă	1x40 = 40 m	Grinzi prefabricate/11,30
P06	Pod km 2+950	Râul Prahova	Directă	1x40 = 40 m	Grinzi prefabricate/12,80
P07	Pod km 3+776	Vâlea Jepilor	Directă	1x20 = 20 m	Grinzi prefabricate/11,30
P08	Pod km 4+060	Râul Prahova	Directă	2x40 = 80 m	Grinzi prefabricate/11,30
P09	Pod km 5+438	Râul Prahova	Directă	1 x 40 = 40 m	Grinzi prefabricate /12,80
P10	Pod km 5+990	Râul Prahova	Indirectă	$30 + 2 \times 40 + 30 = 140$ m	Grinzi prefabricate /11,30
P11	Pod km 7+185	Râul Prahova	directă	1x40 = 40 m	Grinzi prefabricate/11,80
P12	Pod km 8+133	Râul Prahova	Directă	$40 + 30 + 40 = 110$ m	Grinzi prefabricate /11,80
P13	Pod km 8+389	Râul Prahova	Directă	1x40 = 40 m	Grinzi prefabricate /11,30
P14	Pod km 8+540	Râul Prahova	Directă	1x20 = 20 m	Grinzi prefabricate/11,30
P15	Pod km 8+630	Râul Prahova	Directă	1x40 = 40 m	Grinzi prefabricate /12,20
P16	Pod km 9+132.15	Râul Prahova, Drum forestier si CF 300	Indirectă	$52 + 80 + 52 = 184$ m	Segmente prefabricate cu sectiune „U” /16,50

Structurile: P01 – km 1+745; P03 - km 2+300; P04- km 2+450; P14-km 8+540

Schema statică este de tip cadru, cu o deschidere de 20 m. Suprastructura este alcătuită din grinzi prefabricate din beton armat precomprimat, cu armătură preîntinsă. În secțiune transversală, grinzile sunt juxtapuse, iar conlucrarea grinzilor pe direcție transversală se realizează prin nodurile de cadru și placa de la partea superioară a grinzilor prefabricate, de grosime de min. 20 cm.

Infrastructurile sunt de tip lamelar, din beton armat, cu fundare directă.

Racordarea cu terasamentul se face prin intermediul zidurilor întoarse verticale din beton armat și, în continuarea acestora, sunt prevăzute lucrări de consolidare în lungul drumului proiectat, cu rol de susținere și protejare a terasamentelor.

Structura: P02 – km 2+033.5

Pasajul este alcătuit din două structuri de tip cadru. Cele două structuri sunt alcătuite din 5 deschideri; între cele două structuri este prevăzută realizarea unei pile duble, cu distanța între cele două infrastructuri de 5 m. Lungimea totală a suprastructurii între axele de rezemare pe cele două culee este de 353 m. La culee și între cele două structuri sunt prevăzute rosturi de dilatație.

Suprastructura este alcătuită din grinzi prefabricate din beton armat precomprimat, cu armătură postîntinsă. Grinzile prefabricate se vor realiza din tronsoane în fabrică, cu lungimi cuprinse între 8–14 m, solidarizate în șantier prin rosturi umede de monolitizare și precomprimare generală. În secțiune transversală, podul este prevăzut cu 5 grinzi, cu înălțimea de 1,80 m.

Fundațiile pilelor, ale cadrului portal și ale culeelor se realizează la adăpostul incintelor circulare de piloți, cu lungimi cuprinse între 6,00–20,00 m. Piloții de incintă sunt secanți și sunt dispuși pe o circumferință de $\varnothing = 4,40$ m. Este prevăzută câte o incintă sub fiecare stâlp al pilei (două incinte pentru o pilă). Distanța interax stâlpi și distanța interax incinte, pe direcție transversală pasajului, este de 7,20 m. Ulterior forării, armării și betonării piloților, se excavează, se armează și se betonează incinta.

Pe ambele culee, racordarea căii între umplutură și tablîer se face prin intermediul rosturilor modulare.

Structurile: P05–km 2+680; P06–km 2+950; P09–km 5+480; P13–km 8+389; P15–km 8+650

Schema statică este de tip grindă simplu rezemată, cu o deschidere de 40 m.

Suprastructura este alcătuită din grinzi prefabricate din beton armat precomprimat, cu armătură postîntinsă. Grinzile prefabricate se vor realiza din tronsoane în fabrică, cu lungimi cuprinse între 8–14 m și vor fi solidarizate în șantier prin rosturi umede de monolitizare și precomprimare generală. În secțiune transversală, podul este prevăzut cu 5 grinzi, cu înălțimea de 2,10 m.

Conlucrarea grinzilor podului se realizează prin antretoaze și placa de suprabetonare monolită de la partea superioară a grinzilor prefabricate, în grosime totală de min. 23 cm.

Culeele sunt de tip lamelar, din beton armat, cu fundare directă.

Racordarea cu terasamentul se face prin intermediul zidurilor întoarse verticale din beton armat.

Structura: P12–km 8+133

Structura este de tip grinzi simplu rezemate, continuate la nivelul placii de suprabetonare, pe trei deschideri. Suprastructura este alcătuită din grinzi prefabricate din beton armat precomprimat, cu armătură postîntinsă. Grinzile prefabricate sunt prevăzute a se realiza din tronsoane în fabrică, cu lungimi cuprinse între 8–14 m, solidarizate în șantier prin rosturi umede de monolitizare și precomprimare generală. În secțiune transversală, podul este prevăzut cu 5 grinzi, cu înălțimea de 2,10 m.

Conlucrarea grinzilor podului se realizează prin antretoaze și placa de suprabetonare monolită de la partea superioară a grinzilor prefabricate, în grosime totală de min. 23 cm.

Pilele sunt alcătuite din doi stâlpi circulari din beton armat și fundație directă. Culeele sunt de tip lamelar, din beton armat, cu fundație directă.

Racordarea cu terasamentele se face prin intermediul zidurilor întoarse pentru culee C1 și aripi din beton armat pentru culee C2.

Structura: P16–km 9+132.15

Pasajul traversează linia C.F. M300 în stația C.F. Azuga (spre capătul Y – 5 linii), râul Prahova și drumul local (forestier) spre Valea Grecului.

Pasajul este o structură din beton armat precomprimat, cu precomprimare exterioară la extrados, cu trei deschideri: 52 + 80 + 52 m, și asigură un gabarit de 7,80 m, măsurat de la cota superioară a șinei până la intradosul tablîerului.

Suprastructura este prevăzută a se realiza în consolă, de o parte și de alta a

pilelor, din segmente prefabricate cu secțiunea U, calea jos și înălțimea de 2,50 m. Longitudinal pasajului, prefabricatele au dimensiunea de cca. 3,00 m și sunt îmbinate prin rosturi de cca. 0,50 m.

Schema statică finală a tablierului (în urma continuizării în câmpul central) este structură de tip cadru pe pila P1 și P2, cu rezemări prin intermediul aparatelor de reazem pe culee. În secțiune, tablierul este descris de următoarele părți componente:

- Două talpi superioare, orientate spre exterior;
- Două „inimi” cu grosimea de cca. 1,00 m, care marginesc suprastructura podului și asigură între ele spațiul necesar părții carosabile și trotuarelor;
- Talpa inferioară, alcătuită dintr-o dală cu grosimea de cca. 0,45 m, care unește cele două inimi și formează platelajul;
- Pentru secțiunea de pe pile, deviatori pentru precomprimarea exterioară cu hobane, rigidizați la partea superioară, transversal podului, printr-o riglă de beton; guler de rigidizare la exteriorul secțiunii U.

Precomprimarea structurii proiectate în consolă se va realiza atât cu fascicule postîntinse aderente, cât și cu fascicule exterioare din hobane, dispuse la extradados. Pentru precomprimarea de continuizare, atât în deschiderile marginale, cât și la cheie, se vor introduce fascicule postîntinse aderente în lungul pasajului, în platelaj.

Pe direcție transversală, platelajul este precomprimat cu toroane prețensionate cu corzi aderente, din fabrică.

Rezemarea tablierului pe culee se realizează prin intermediul aparatelor de reazem de tip „LRB”, cu rol de disipatori seismici.

Este prevăzut ca execuția în consolă a tablierului să fie realizată în multiple etape (cu durată de maxim 4 ore, în intervalele în care nu circulă trenuri, pe timpul nopții). Excepție fac segmentele de pe pile, pentru realizarea cărora se vor închide pe rând liniile 1 și 5, pe toată durata execuției segmentelor respective.

Infrastructura:

Fiecare pilă este alcătuită din patru stâlpi dreptunghiulari și console scurte de rezemare, cu înălțime variabilă. Cele două culee au elevații formate din pereți masivi. Lateral elevației se dezvoltă două console scurte, ce susțin tablierul prin intermediul aparatelor de reazem.

Fundația fiecărei infrastructuri este realizată la adăpostul unei incinte de piloți secanți. Ulterior forării, armării și betonării piloților, se excavează incinta și se realizează radierul de la partea inferioară, pereții de contur și radierul de la partea superioară, conectat și suprapus cu piloții. Fundațiile infrastructurilor au adâncimi diferite, cuprinse între 12,00–18,00 m. Distanța minimă de la marginea fundațiilor pilelor la axul firului de cale ferată cel mai apropiat de pile este de 5,00 m.

Subtraversare strada Zamorei km 4+680 (km4+655 – km 4+700)

Sectorul rutier subtraversează strada Zamorei printr-un pasaj inferior, cu lungimea de 45,00 m. Structura este amplasată în curbă, cu raza de 170 m, având o oblicitate de 70°, o pantă transversală unică de 2,5%, iar în profilul longitudinal este amplasată pe o rampă cu declivitatea de 1,71 %.

În secțiune transversală, structura este alcătuită din două galerii gemene. Fiecare galerie asigură un gabarit minim de 5,00 m și o lățime totală de 6,40 m, din care partea carosabilă de 4,90 m și două trotuare: unul exterior de 1,00 m și unul interior de 0,50 m.

Structura este prevăzută a se realiza prin metoda „cut & cover”, care constă în realizarea unor pereți verticali din coloane forate tangente, cu diametrul $\varnothing = 1,08$ m, la adăpostul cărora se execută câte o galerie. Fiecare galerie este prevăzută cu o căptușeală interioară verticală din beton armat de 46,00 cm, radier și un planșeu de 80,00 cm grosime. Calea și trotuarele se realizează pe un strat de beton de pantă.

Realizarea lucrărilor este propusă a se desfășura în 2 etape, pentru a permite devierea circulației.

Subtraversare km 7+513 (km7+479 - km 7+547)

La km 7+513, intersecția dintre drumul național DN 1 și magistrala de cale

ferată CF București – Brașov este prevăzută a se realiza prin intermediul unei structuri (tip tunel) cu lungimea de 68,00 m, din care 38,00 m pe drumul național DN 1 și 30,00 m pe zona magistralei CF.

În plan, structura este în aliniament, iar în profil longitudinal, pe primii 31,30 m, este prevăzută cu o rază convexă $R = 2704,36$ m, iar ultimii 36,68 m sunt în rampă cu declivitatea de 0,95 %.

În secțiune transversală, structura este alcătuită din două galerii gemene, fiecare asigurând un gabarit interior de 5,00 m și o lățime interioară totală de 6,40 m, din care partea carosabilă de 4,90 m și două trotuare: unul exterior de 1,00 m și unul interior de 0,50 m. În fiecare galerie, panta transversală este unică, de 2,5 %.

Distanța de la extradossul subtraversării până la linia roșie a DN 1 este de 3,10 m, respectiv până la niveleta magistralei CF este de 4,10 m.

Din punct de vedere al alcătuirii și elementelor geometrice, s-au prevăzut două tipuri de secțiuni:

Secțiunea tip 1 (pe zona căii ferate):

- Susținere primară exterioară din țevi cu diametrul $\varnothing = 120$ mm;
- Căptușeală exterioară din beton torcretat, grosimea 40 cm, cindre HEM 260 mm înglobate și plasă cu diametrul 10 mm și ochiuri de 100×100 mm;
- Căptușeală interioară din beton armat, grosimea 70 cm;
- Radier de 70 cm grosime;
- Hidroizolație din folie PVC/HDPE.

Secțiunea tip 2 (pe sub DN și pe zona dintre drumul național și CF):

- Susținere primară alcătuită din coloane/piloți, diametrul 1,08 m; planșeu/dală din beton armat, grosimea 90,00 cm;
- Căptușeală interioară din beton armat, grosimea 45,00 cm, și radier din beton de 80,00 cm grosime;
- Hidroizolație din folie PVC/HDPE.

Polată km 8+830 (8+810 - km 8+850)

În zona km 8+830, forma terenului impune realizarea unei polate cu lungimea de 40,00 m, prevăzută în plan cu raza $R = 230,00$ m și cu declivitatea de 3,31 % în profil longitudinal.

În secțiune transversală, structura este alcătuită dintr-o galerie cu raza de 5,45 m, care asigură un gabarit minim de 5,00 m și o lățime totală de 10,72 m, din care:

- 2 benzi de circulație, câte 3,75 m fiecare;
- două acostamente de 0,75 m fiecare;
- două trotuare: stânga 0,87 m și dreapta 0,85 m.

Panta transversală este unică, de 2,5 %.

Protecția umpluturii de deasupra polatei este prevăzută a se realiza cu un perete din piatră brută, iar colectarea și evacuarea apelor se realizează prin intermediul unui șanț de colectare.

Alcătuirea structurii rutiere a căii la structurile de subtraversare și polată:

- 4,00 cm mixtură asfaltică stabilizată – MAS 16;
- 4,00 cm beton asfaltic – BAP 16;
- 3,00 cm protecție hidroizolație – BA8.

Lucrări hidrotehnice

Poziții kilometrice		Curs de apă	Descriere lucrare
început	sfârșit		
0+950	1+125	Râul Prahova	- protecție taluz rambleu drum partea dreaptă, L=175m
1+290	1+325	Râul Prahova	- saltea de gabioane în fața zidului de consolidare parte dreaptă drum - zid de gabioane mal stâng, L=35 m mal stâng - prag de fund îngropat
1+325	1+480	Râul Prahova	- apărare mal stâng cu zid din beton L=140 m, protecție fund albăie cu saltea de gabioane
1+980	2+050	Râul Prahova	- apărare de mal drept cu zid din gabioane (zid de picior),

			L=80 m
pod P05	2+680	Râul Prahova	- corecție locală albie - ziduri de gabioane pe ambele maluri, amonte și aval, L=70 m mal stâng/ L=70 m mal drept - praguri de fund îngropate aval de pod, 2 buc
2+750	2+880	Râul Prahova	- protecție taluz rambleu drum stânga cu saltele din gabioane, L=130 m
2+885	2+920	Râul Prahova	- saltea de gabioane în fața zidului de consolidare stânga drum
pod P06	2+950	Râul Prahova	- corecție locală albie - ziduri de gabioane pe fiecare mal, amonte și aval, L=60 m mal stâng/ L=60 m mal drept - praguri de fund îngropate aval de pod, 2 buc
3+270	3+340	Râul Prahova	- saltea din gabioane în fața zidului dreapta drum (mal drept) - zid de gabioane imediat aval pod existent, L=60 m mal stâng - praguri îngropate la capătul aval al zidului din gabioane și aval pod - 2 buc
3+360	3+550	Râul Prahova	- apărare de mal drept cu zid din gabioane, împotriva eroziunii, L= 170 m mal drept - traverse din 30 în 30 m - protecție taluz rambleu drum km 3+420 - 3+510, L=90 m
pod P07	3+780	Valea Jepilor	- corecție locală albie - ziduri de gabioane pe ambele maluri, amonte și aval, L=50 m mal stâng/ L=50 m mal drept - prag de fund îngropat aval de pod
pod P08	4+060	Râul Prahova	- corecție locală albie - ziduri de gabioane L=105m mal stâng/ 125 m mal drept - prag de fund îngropat aval de pod - 1 buc - traverse – 3 buc
4+710	5+050	Râul Prahova	- corecție albie cu ziduri de gabioane ambele maluri L=340 m mal stâng/ L=330 m mal drept - dig impermeabil în spatele zidurilor de gabioane (50 cm peste nivelul Q1%) - praguri de fund îngropate - 4 buc
pod P09	5+438	Râul Prahova	- corecție locală albie - ziduri de gabioane L=70 m mal stâng/L=50 m mal drept, amonte și aval. - prag de fund îngropat aval de pod - saltea de gabioane în fața lucrării de consolidare stânga drum (mal stâng) aval de pod
5+920 (P10)	6+045	Râul Prahova	- corecție locală albie, protecție mal drept cu zid de gabioane, L=130 m mal drept - praguri de fund - 2 buc și zid de gabioane mal stâng pentru încastrare, L=30m+10m
6+045	6+140	Râul Prahova	- saltea din gabioane în fața zidului de consolidare dreapta drum
6+560	6+710	Râul Prahova	- corecție locală albie - zid de gabioane mal drept L= 155 m - praguri de fund îngropate din 30 în 30 m și zid de gabioane mal stâng în dreptul pragurilor pentru încastrare - 3 buc
6+920	7+000	Râul Prahova	- reprofilare locală albie spre mal stâng - saltea în fața structurii de sprijin de la drum
pod P12 desch. 1	8+100	Râul Prahova	- corecție locală albie - ziduri de gabioane pe fiecare mal, amonte și aval, L=135 m mal stâng/ L=85 m mal drept - prag de fund îngropat aval de pod
pod P12 desch. 3	8+160	Râul Prahova	- ziduri de gabioane pe fiecare mal, amonte și aval, L= 35 m mal stâng/ L=40 m mal drept - prag de fund îngropat aval de pod
8+200	8+235	Râul Prahova	- protecție taluz rambleu drum stânga + dreapta, L= 35x2=70 m

8+245	8+430	Râul Prahova	- corecție locală albie - apărări de maluri cu zid din gabioane, L=195 m mal stâng/ L=75 m mal drept - praguri de fund îngropate - 3 buc si ziduri incastrare 2 buc x 10 m
pod P14	8+540	Râul Prahova	- ziduri de gabioane pe fiecare mal, amonte si aval, L=40 m mal stâng/ L=25 m mal drept - prag de fund îngropat aval de pod
pod P15	8+630	Râul Prahova	- ziduri de gabioane pe fiecare mal, amonte si aval, L=45 m mal stâng/ L=45 m mal drept - prag de fund îngropat aval de pod
8+860	9+010	Râul Prahova	- saltea în fata structurii de sprijin de la drum
pod P16	9+132.15	Râul Prahova	- protecție cu zid de gabioane L=50 m mal drept - prag de fund îngropat aval de pod

Lucrări de colectare și scurgere ape:

Colectarea și scurgerea apelor pluviale este prevăzută a se realiza prin: rigole la bordură, guri de scurgere, conducte subterane de dirijare, separatoare de hidrocarburi și bazine de retenție.

Pe sectoarele de străzi existente care sunt integrate în cadrul traseului și care dispun de canalizare pluvială, aceasta va fi completată cu guri de scurgere în punctele de minim local, pentru a preveni băltirea apei provenite din precipitații pe partea carosabilă.

În cadrul proiectului sunt prevăzute podețe de tip:

- Dalat, cu lumina de 3,00 ÷ 5,00 m și înălțimea de 2,10 m;
- Prefabricat tip P2, cu lumina de 2,00 m și înălțimea de 1,20 m;
- Tubular corugat Φ 800;
- Tubular corugat Φ 1000.

Podețele sunt prevăzute cu cameră de cădere în amonte.

În dreptul intersecțiilor cu drumurile laterale, precum și în dreptul intrărilor în curți, pentru asigurarea continuității scurgerii apelor colectate în șanțuri, se vor monta rigole carosabile (RC) din beton armat.

Lucrări de canalizare: În zonele unde nu se poate executa un sistem de scurgere a apelor în secțiune deschisă, este prevăzută o rețea de canalizare.

Pentru colectarea apelor pluviale de pe suprafața străzilor s-au prevăzut guri de scurgere cu sifon și depozit, capabile să preia debitele de apă pluvială din multiple direcții. Acestea dirijează apa prin intermediul racordurilor de 160 mm către căminele dispuse în rețeaua de canalizare pluvială.

Amplasarea colectoarelor de canalizare pluvială este prevăzută a se realiza în exteriorul părții carosabile, în zona trotuarelor.

Lucrări de protecția mediului: sunt prevăzute separatoare de hidrocarburi, panouri fonoabsorbante în zonele unde traseul interferează cu zone rezidențiale pe sectorul cuprins între km 4+300 – 4+900.

Siguranța circulației: Este prevăzută montarea de parapete metalice de tip H1, H2, H3, H4b și pietonal pe ambele laturi ale rampelor podurilor și podețelor, pe întreaga lungime a acestora, în curbe, precum și pe ramblee mai mari de 2,00 m.

Pe sectoarele rutiere adiacente traseului existent al DN 1, partea carosabilă a drumului va fi separată de cea existentă printr-o zonă mediană cu lățimea de 3,00 m, în care se vor amplasa parapete prefabricate din beton de tip New Jersey, cu înălțimea de 80 cm, respectiv, în zona stației electrice, pe partea stângă, cu rol de protecție.

Sunt prevăzuți butoni reflectorizanți și markeri stradali pentru marcarea liniilor de separare a culoarelor de circulație, precum și stâlpi de ghidare amplasați pe ambele părți ale drumului, în zonele unde nu sunt necesare parapete, cu rol de ghidare optică a vehiculelor, prin dispozitive reflectorizante.

Amplasarea acestora se face conform normativelor rutiere și planului de siguranță.

Iluminatul: a fost prevăzut pentru toate structurile cu lungime mai mare de 100 m, cât și în zona sensurilor giratorii.

Iluminatul public este prevăzut cu corpuri de iluminat de tip stradal, cu lampi

LED, pentru clasa de iluminat ME.3 în zonele de drum și CE.2 în sensurile giratorii.

Pentru realizarea rețelei de iluminat este prevăzută montarea de stâlpi metalici, dispuși unilateral și bilateral, cu înălțimea de 11,00 m, fiecare cu câte o consolă de susținere cu lungimea de 1,50 m, montați în fundații de tip forat, fundație de beton sau cu consolă metalică atașată de pod.

Relocare/protejare utilități: Este prevăzută relocarea rețelelor de utilități aflate pe traseu, și anume:

- rețele electrice de joasă, medie și înaltă tensiune;
- rețele de telecomunicații;
- rețele de alimentare cu apă și canalizare;
- rețele de aducțiune apă;
- rețele de distribuție gaze;
- rețele de transport gaze.

Modificări de soluții tehnice:

Principalele diferențe rezultate în cadrul proiectului 2025 față de indicatorii tehnico-economici din Studiul de Fezabilitate, aprobați prin Hotărârea Guvernului nr. 425/2023:

Principalii indicatori	S.F. initial aprobat cu H.G. nr. 425/2023	S.F. revizuit/PTE 2025
Valoarea totală a investiției mii lei cu TVA total /C+M	838.287	843.927
	694.299	695.061
Lungime	9,434 km	9,447 km
Lațime platformă variabilă	9,50-10,00 m	9,50-10,00 m
Intersecții giratorii/Intersecții drumuri laterale	6 Giratorii + 8 laterale = 14buc.	6 Giratorii + 7 laterale = 13buc.
Structuri (poduri/pasaje/viaducte)	17 buc (11 poduri; 3 pasaje/viaducte; 2 subtraversari/1 semitunel)	19 buc (11 poduri; 5 pasaje/viaducte; 2 subtraversari/1 polata)
Consolidări	Sant ranforsat, Fundații adâncite tip L pentru parapete, Ziduri de sprijin prefabricate Protecție taluzuri Gabioane-apărări de maluri	Șanț ranforsat, zid de sprijin debleu din beton armat, structuri de sprijin debleu din piloți forți, structura de sprijin rambleu din beton armat, structura de sprijin rambleu din pământ armat cu parament vertical, structura de sprijin rambleu din pământ armat cu fațada din gabioane, Ranforsare rambleu cu geogriile, Protecție cu plase ancorate
Lucrări hidrotehnice	Apărare de mal cu zid de gabioane, corecție locală albie, protecție taluzuri drum	Apărare de mal cu zid de gabioane, corecție locală albie, protecție taluzuri drum, saltele de gabioane, praguri de fund, traverse
Relocări rețele	Rețele de alimentare cu apă/canalizare, Rețele electrice de joasă și medie tensiune, Rețele de telecomunicații, Rețele electrice de înaltă tensiune, Rețele de transport gaze	Rețele de alimentare cu apă/canalizare, Rețele electrice de joasă și medie tensiune, Branșamente electrice, Rețele de telecomunicații, Rețele electrice de înaltă tensiune, Rețele de transport gaze
Canalizare pluvială	L= 6300 m	L=7725.44 m
Durata de execuție	36 luni	30 luni

Costuri estimative, surse de finanțare:

Valoarea obiectivului aprobată prin H.G. nr. 425/2023 în prețuri noiembrie 2023 este de 838.286.491,24 lei cu T.V.A. (19%) din care C+M cu T.V.A. 694.298.595,17 lei.

Noua valoare a devizului general este de 843.927.403,26 lei cu T.V.A. (19%, 21%), din care C+M 695.061.044,25 lei cu T.V.A. (în prețuri la data de 01.10.2025 1euro = 5,0820 lei).

Noua valoare a Devizului General actualizat și cu compensarea cheltuielilor între capitole/subcapitole cu T.V.A. este de:

	Valoarea aprobată conform H.G. nr. 425/2023	Valoarea actualizată (TVA 19% și 21%)
Valoarea totală a investiției cu TVA	838.286.491,24 lei	843.927.403,26 lei
Din care C+M cu TVA	694.298.595,17 lei	695.061.044,25 lei

Noua valoare a Devizului General crește cu 5.640.912,02 lei cu T.V.A. față de Devizul General inițial aprobat în anul 2023, respectiv valoarea actualizată a C+M crește cu 762.449,08 lei cu T.V.A. față de C+M aprobat inițial.

Noua valoare cu T.V.A. a Devizului General actualizat, rezultată în urma revizuirii studiului de fezabilitate, compensării cheltuielilor între capitole/subcapitole, respectiv aplicării cotelor T.V.A. de 19% și de 21%, este 843.927.403,26 lei, reprezentând 166.062.062,82 euro cu T.V.A.

Valoarea decontată până la data aprobării prin Hotărâre a Guvernului a indicatorilor tehnico – economici a fost în cuantum de 1.173.219,02 lei (cu TVA), reprezentând contravaloarea studiilor de teren, expertizei tehnice, studiului de fezabilitate, proiectului tehnic, documentațiilor tehnice necesare în vederea obținerii avizelor/acordurilor/autorizațiilor, precum și a taxelor pentru acorduri.

Ținând cont de faptul că Analiza cost-beneficiu a considerat o creștere de 20%, ca senzitivitate, coroborat cu valoarea actuală a investiției, se mențin indicatorii ACB.

Valoarea totală a investiției (inclusiv TVA): 843.927.403,26 lei /166.062.062,82 euro, din care C+M (inclusiv TVA): 695.061.044,25 lei /136.769.194,07 euro (1 euro = 5,0820 lei / 01.10.2025).

d) lista principalelor reglementări tehnice, standarde, acorduri tehnice în vigoare, pe baza cărora a fost elaborată documentația tehnico-economică;

Documentația tehnico-economică s-a întocmit pe baza Hotărârii Guvernului nr. 907/2016 privind conținutul cadru al documentației tehnico-economice aferente investițiilor publice, precum și a structurii și metodologiei de elaborare a devizului general pentru obiective de investiții și lucrări de intervenții, precum și a normativelor și legislației în vigoare, cum ar fi:

Legea nr. 265/2008 privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră, cu modificările și completările ulterioare.

Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

STAS 863-85- Lucrări de drumuri. Elemente geometrice ale traseelor. Prescripții de proiectare.

Ordin al ministrului transporturilor nr. 45/1998 pentru aprobarea normelor tehnice privind proiectarea construirea și modernizarea drumurilor.

SR 1848-1 2011- Semnalizare rutieră. Indicatoare și mijloace de semnalizare rutieră.

SR 1848-7 2015- Semnalizare rutieră, marcaje rutiere.

STAS 1948/1 1991- Lucrări de drumuri. Stâlpi de ghidare și parapete.

SR 1948/2 1995- Parapete pentru poduri.

AND 593-2012-Normativ pentru sisteme de protecție pentru siguranța circulației pe drumuri, poduri și autostrăzi.
 PD 162/2002 Normative pentru proiectarea și construirea Autostrăzilor.
 CD 63/2000 Normativ pentru proiectarea și folosirea aparatelor de reazem din neoprene pentru podurile de cale ferată și șosea.
 NP 043/2000 Normativ pentru proiectarea structurilor de poduri cu grinzi înglobate în beton.
 P15/2000 Normativ pentru proiectarea aparatelor de reazem la podurile de șosea din beton armat.
 PD 95/2002 Normativ pentru proiectarea hidraulică a podurilor și podețelor.
 AND 593/2012 Normativ pentru sisteme de protecție pentru siguranța circulației pe drumuri, poduri și autostrăzi
 SR 1848-1,2,3/2011 Norme tehnice pentru indicatoare rutiere.
 CD 155- 2001 Instrucțiuni tehnice privind determinarea stării tehnice a drumurilor moderne.
 AND 540- 2003 Normativ pentru evaluarea stării de degradare a îmbrăcămintei bituminoase pentru drumuri cu structuri rutiere suple și semirigide indicativ.
 P100- 1/2013, Normativ pentru proiectarea antiseismică a construcțiilor.
 STAS 1709/1—90 și 1709/2-90 privind clasificarea terenurilor din punct de vedere hidrologic.
 Ordin al ministrului transporturilor nr. 1296/2017 - Norme tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor.
 AND 600:2015 Normativ pentru amenajarea intersecțiilor la nivel pe drumuri publice.
 PD 177/2001 — Normativ pentru dimensionarea structurilor rutiere suple și semirigide (metoda analitică).
 AND 605/2016— Normativ - Mixturi asfaltice executate la cald. Condiții tehnice privind proiectarea, prepararea și punerea în operă.
 SR EN 13108-1-2007 Betoane Asfaltice
 STAS 2900 - Lățimea drumurilor
 STAS 2924 - 91-Poduri Pe Șosea-Gabarite
 STAS 4273 83 Construcții Hidrotehnice. Incadrarea în Clase de Importanță
 STAS 10144-1-90 Străzi. Profiluri Transversale. Prescripții Proiectare
 STAS 1709/1/2-90.Pentru determinarea adâncimilor de îngheț.
 AND 593/2012-„Normativ pentru sisteme de protecție pentru siguranța circulației.
 SR EN 1317-3/2011 atenuatoare de șocuri.
 AND 603 -2012 Ghid Privind Condiții de iluminat.
 SR EN 13201;Standarde pentru iluminatul drumurilor publice.

e) avize, acorduri, acte de aprobare

Aviz CTE - CNAIR – S.A. nr. 92/100614 din 24.11.2022 – S.F.
 Aviz CTE - MTI nr. 39/48 din 23.02.2023 – S.F.
 Aviz CTE - CNAIR – S.A. nr. 92/54645 din 22.05.2025 – D.T.A.C. (P.A.C.).
 Aviz CTE Interministerial 10 din 21.03.2023.

f) principalele caracteristici și indicatori tehnici:

Principalii indicatori:

Lungime drum:	9,447	km
Lățime platformă:	9,50-10,00	m
Structuri (poduri/pasaje):	19	buc.
Amenajare intersecții la nivel:	13	buc.

3. Alte informații Nu au fost identificate.

Secțiunea 3.
Impactul socio-economic al proiectului de act normativ

1. Impactul macroeconomic	Realizarea proiectului conduce la scoterea traficului greu și de tranzit din interiorul orașului, asigurând: <ul style="list-style-type: none"> - dezvoltarea economică a zonei; - îmbunătățirea condițiilor social – economice și de mediu; - îmbunătățirea condițiilor de viață a locuitorilor; - asigurarea infrastructurii rutiere necesare dezvoltării economiei locale; - crearea de oportunități de ocupare a forței de muncă din zonă; - crearea de noi locuri de muncă; - asigurarea mobilității forței de muncă; - îmbunătățirea calității mediului din zona de implementare a proiectului (reducerea nivelului de zgomot a vehiculelor aflate în circulație); - creșterea speranței de viață datorită facilităților mai bune pentru sănătate și a reducerii poluării; - reducerea nivelului de expunere la poluarea aerului și sonoră a oamenilor din zonă.
1 ¹ .Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat	Proiectul de Hotărâre a Guvernului nu se referă la acest subiect.
2. Impactul asupra mediului de afaceri	Proiectul de Hotărâre a Guvernului nu are impact în acest domeniu.
2 ² .Impactul asupra sarcinilor administrative	Proiectul de Hotărâre a Guvernului nu se referă la acest subiect.
2 ² .Impactul asupra întreprinderilor mici și mijlocii	Proiectul de Hotărâre a Guvernului nu se referă la acest subiect.
3.Impactul social	Pe lângă beneficiile economice pe care le va genera construcția drumului, va produce efecte pozitive asupra gradului de ocupare a forței de muncă pentru perioada execuției și poate atrage forța de muncă locală.
4.Impactul asupra mediului	Lucrările propuse au impact minim asupra mediului. A fost obținută Decizia etapei de încadrare nr. 243/3588 din 07.07.2025 emisă de către Agenția Națională pentru Mediu și Arii Protejate.
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
		3	4	5	6	
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 investiție se realizează din fonduri externe nerambursabile – Programul Transport (P.T.) 2021-2027 și de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, în limita sumelor aprobate anual cu această destinație, precum și din alte surse legal constituite, 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 Hotărâre a Guvernului nu se referă la acest domeniu.
1 ¹ . Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația în domeniul achizițiilor publice	Proiectul de Hotărâre a Guvernului nu se referă la acest domeniu
2. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în	Proiectul de Hotărâre a Guvernului nu se referă la acest domeniu

cazul proiectelor ce transpun prevederilor comunitare	
3. Măsurile normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare	Proiectul de Hotărâre a Guvernului nu se referă la acest domeniu
4. Hotărârile ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Proiectul de Hotărâre a Guvernului nu se referă la acest domeniu
5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	Proiectul de Hotărâre a Guvernului 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.	Proiectul prezentului act normativ 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	Proiectul de Hotărâre a Guvernului nu se referă la acest domeniu.
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	Proiectul de Hotărâre a Guvernului nu se referă la acest domeniu.
4. Consultările desfășurate în cadrul conșiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea conșiliilor interministeriale permanente	Documentația tehnico-economică elaborată a fost supusă spre analiză și a fost avizată de către: - CTE-C.N.A.I.R.–S.A. cu avizul nr. 92/155618 din 24.12.2025; - CTE-Ministerul Transporturilor și Infrastructurii cu avizul nr. 1 din 29.01.2026. - Consiliul Interministerial de Avizare Lucrări Publice de Interes Național și Locuințe cu avizul nr. 4 din 25.03.2026.
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 a Guvernului nu se referă la acest domeniu.
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 de Hotărâre a Guvernului a îndeplinit procedura prevăzută de Legea 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 Hotărâre a Guvernului nu se referă la acest domeniu.
3. Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea 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 a Guvernului nu se referă la acest domeniu.
2. Alte informații	Nu au fost identificate.

Față de cele prezentate, a fost elaborat prezentul proiect de Hotărâre a Guvernului pentru re aprobarea indicatorilor tehnico - economici aferenți obiectivului de investiții ”Acces rutier complementar descărcare A3 Azuga–Bușteni“, județul Prahova, care, în forma prezentată, a fost avizat de ministerele interesate și pe care îl supunem spre aprobare.

**MINISTRUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII,
INTERIMAR
RADU-DINEL MIRUȚĂ**

AVIZĂM:

**VICEPRIM – MINISTRU, INTERIMAR
OANA-CLARA GHEORGHIU**

**MINISTRUL DEZVOLTĂRII, LUCRĂRILOR
PUBLICE ȘI ADMINISTRAȚIEI
ATTILA - ZOLTAN CSEKE**

**MINISTRUL INVESTIȚIILOR ȘI PROIECTELOR EUROPENE
DRAGOȘ – NICOLAE PÎSLARU**

**MINISTRUL FINANȚELOR
ALEXANDRU NAZARE**