

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

Secțiunea 1 Titlul proiectului de act normativ

HOTĂRÂRE

pentru aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiții „Realizare construcție pasaj pe str. Gârlești (la intersecție cu calea ferată), municipiul Craiova, județul Dolj”

Secțiunea a 2-a Motivul emiterii actului normativ

2.1. Sursa proiectului de act normativ	<ul style="list-style-type: none">• Obiectivele generale și specifice ale Programului de guvernare 2023-2024 Viziune pentru națiune, aprobat prin Hotărârea Parlamentului României nr. 22/2023, respectiv Obiectiv 2 „Modernizarea și reabilitarea drumurilor județene și locale”: Program pentru construirea de pasaje subterane sau supraterrane în intersecțiile aglomerate.• Obiectivul de investiții se realizează în cadrul „Programului național de construcții de interes public sau social”, subprogramul „Drumuri de interes local și drumuri de interes județean”, de către Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației, prin Compania Națională de Investiții "C.N.I." - S.A., conform prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 25/2001 privind înființarea Companiei Naționale de Investiții „C.N.I.” – S.A., aprobată cu modificări prin Legea nr. 117/2002, cu modificările și completările ulterioare și ale Legii nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare.• Obiectivul de investiții este inclus în Lista Sintează a obiectivelor de investiții din Subprogramul „Drumuri de interes local și drumuri de interes județean”, aprobată prin Ordinul ministrului lucrărilor publice, dezvoltării și administrației nr. 3653/2020, cu modificările și completările ulterioare, la poziția nr. 512.
2.2.Descrierea situației actuale	<p>Problemele de accesibilitate ale României și rata mare a accidentelor soldate cu victime sunt cauzate de slaba calitate a infrastructurii rutiere, de legăturile deficitare între rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T) și estul și vestul țării, de progresul lent al modernizării căilor ferate și de viteza mică a trenurilor de marfă și de pasageri. România ocupă ultima poziție între statele membre ale Uniunii Europene în ceea ce privește calitatea infrastructurii, atât a infrastructurii rutiere cât și a infrastructurii feroviare, iar lipsa unei infrastructuri de transport de bună calitate se reflectă în creșterea costurilor sectorului privat, limitând integrarea pe piața Uniunii Europene și reducând productivitatea. Investiția „Construire pasaj pe strada Gârlești (la intersecție cu CF)”, face parte din planul de dezvoltare al municipiului Craiova.</p> <p>Pasajul Gârlești va lega un cartier nou, de peste 6000 de case, de oraș, peste pachetul de cai ferate existent. Cartierul Bordei este o zonă nouă, care acum 30 de ani nu exista. Ca urmare a retrocedărilor terenurilor a intervenit o dezvoltare imobiliară rapidă a zonei. Cartierul Bordei se află într-o continuă expansiune atât din punct de vedere imobiliar cât și industrial, ceea ce atrage necesitatea realizării unor investiții în infrastructura de transport. Trecerea peste calea ferată magistrală aflată pe Str. Gârlești se face la nivel, accesul către zonele locuite din cartier se face cu dificultate, iar în momentul în care bariera este lăsată, traficul este blocat total. Timpul mediu petrecut la bariera este 30 de minute pe zi.</p> <p>Încă din anul 2017 Sucursala Regională de Căi Ferate Craiova a informat municipiul Craiova, prin adresa nr. 72/1/135/17.05.2017, că în condițiile creșterii intensității circulației feroviare și vitezei de rulare pe linia CF 900 București – Roșiori – Craiova (care urmează să se materializeze prin proiecte derulate de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii), într-un viitor nu foarte îndepărtat, trecerea la nivel situată la intersecția între strada Gârlești și liniile CF din zona Haltei Bordei va fi</p>

	<p>închisă circulației rutiere. În conformitate cu SR 1244-1:1996 – „Siguranța circulației. Treckeri la nivel cu calea ferată. Condiții tehnice, clasificarea și stabilirea categoriei trecerii la nivel”- standard ce stabilește categoriile de treceri la nivel în funcție de principalele caracteristici ale traficului feroviar și rutier și clasifică trecerile la nivel după modul în care se realizează semnalizarea acestora, nu se admit treceri la nivel noi peste mai mult de trei linii de cale ferată, cum este situația prezentată. În această situație, trecerile la nivel existente care nu respectă prevederile invocate se mențin numai cu acordul organelor care administrează căile de comunicații (feroviare și rutiere, unităților de Poliție care răspund de siguranța circulației rutiere, Direcției de Arhitectură și Sistemizare a Teritoriului și organele administrației publice locale), și numai până la realizarea de pasaje denivelate în zona respectivă. În caz contrar trecerea la nivel se reamplasează sau se desființează și circulația rutiera va fi dirijată spre trecerile la nivel alăturate.</p> <p>O altă problemă este generată de finalizarea DEx12 Craiova – Pitești, care va muta majoritatea traficului care intră și iese din municipiul Craiova de pe DN65 și care va avea legătură la orașul Craiova în zona acestui cartier, pasajul asigurând preluarea acestui trafic și asigurarea traversării pachetului de 4 cai ferate în siguranță. Traversarea la nivel existentă nu poate satisface în condiții de siguranță traficul preconizat.</p> <p>Încă din anul 1997 Plan de Urbanism General prevede ca în zonă să se realizeze un pasaj superior pentru separarea fluxurilor de trafic feroviar-rutier-pietonal în vederea asigurării fluenței traficului și a siguranței în exploatare.</p> <p>Având în vedere creșterea preconizată a traficului feroviar pe pachetul de 4 linii existente, mențiunea administratorului că în perioada următoare se va interzice traficul la nivel din motive de siguranță feroviară, precum și creșterea exponențială a traficului datorat finalizării DEx12, pentru satisfacerea cerințelor de trafic și, mai ales, de siguranță a acestuia, apare necesitatea realizării unui pasaj superior pachetului de cai ferate printr-o soluție modernă, astfel încât să se obțină îmbunătățirea circulației rutiere din punct de vedere al confortului utilizatorului, siguranței circulației rutiere și pietonale.</p> <p>Municipalitatea a încercat să dezvolte aceasta lucrare pe fonduri europene, dar nu a putut identifica o axă de finanțare disponibilă pentru astfel de proiecte.</p> <p>Din punctul de vedere al indicatorilor de rezultat, proiectul conduce la obținerea următoarelor efecte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Creșterea vitezelor de circulație cu 15 km/h, urmare a modernizării străzii, pentru toate categoriile de vehicule motorizate; • Reducerea cu 30% a costurilor de exploatare ale vehiculelor, urmare a îmbunătățirii condițiilor de circulație; • Reducerea numărului de accidente cu 10%, urmare a îmbunătățirii parametrilor geometrici ai străzii. <p>Populația deservită este de peste 6.000 locuitori. După construcția pasajului se va înființa o linie orașenească de transport urban care va deservi 26.000 pasageri anual. De asemenea, pasajul va atrage traficul de tranzit către centura Craiova Nord și viceversa, degrevând arterele principale.</p>
<p>2.3. Schimbări preconizate</p>	<p>Scurtă descriere a obiectivului de investiții:</p> <p>Pe strada Gârlești, liniile de cale ferată se vor traversa printr-un pasaj hobanat cu 2 deschideri (35,00+70,00)m și lungimea totală de 105,00m. Legătura între pasajul hobanat și rampe se va face prin viaducte de acces atât înainte cât și după viaduct, cu lungimea de 77,70m spre rampa dinspre B-dul Decebal, respectiv 130,30m spre rampa dinspre str. Carpenului. Viaductul de acces dinspre rampa B-dul Decebal are 3 deschideri (25,00m+26,00m+25,30m) și are lungimea de 77,70m. În secțiune transversală viaductul susține un drum cu lățimea părții carosabile de 7,80m corespunzătoare la câte o bandă de circulație pe fiecare sens, pe deschiderile 2 și 3, pe deschiderea 1 fiind o lățime a părții carosabile variabilă de la 7,80m la 6,50m.</p> <p>Infrastructura podului este alcătuită din două pile, comune cu viaductele de acces și un pilon central. Cele două pile comune cu viaductele au elevația alcătuită din câte 3 stâlpi circulari cu diametrul de 1,50m, solidarizați la partea superioară printr-o riglă,</p>

pentru rezemarea suprastructurii. Pilele sunt fundate indirect pe cate 8 piloți cu diametrul de 1,50m și lungimea fisei de 25,00m, solidarizați la partea superioară printr-un radier cu grosimea de 2,00m.

Pilonul central are înălțimea de 42,00m, cu elevația alcătuită din doi stâlpi cu secțiunea de 1,50x2,00m. La partea superioară cei doi stâlpi sunt solidarizați prin două grinzi situate la 1,80m, respectiv 11,35m. Pilonul este fundat indirect pe 12 piloți cu diametrul de 1,50m și lungimea fisei de 25,00m, solidarizați la partea superioară printr-un radier cu grosimea de 3,00m.

Apele pluviale colectate de pe partea carosabilă a drumurilor colectoare, drumuri ce sunt amplasate în localități, se direcționează prin pante transversale și longitudinale spre gurile de scurgere care sunt racordate la rețeaua de canalizare pluvială existentă.

Amenajarea intersecțiilor se va face ca intersecții în "T" cu racordul părții carosabile cu arce de cerc cu raza de 3,00-9,00m funcție de situațiile din teren. Amenajarea intersecțiilor cu străzile și drumurile laterale s-a propus a fi realizată pe lungime variabilă, în funcție de necesități.

Pentru a asigura accesul pietonilor pe pasaj pentru traversarea liniilor CF se vor realiza pe partea stângă în sensul creșterii kilometrajului, de o parte și de alta a liniilor CF, două scări din metal. Scările vor fi prevăzute cu lifțuri pentru persoanele cu dizabilități. Prinderea tablierului metalic de pilon se face prin intermediul hobanelor, cate 6 pe fiecare stâlp.

În sarcina beneficiarului municipiul Craiova vor intra următoarele lucrări:

- Obținerea terenului – este necesară exproprierea unor terenuri proprietate privată aflate pe amplasamentul obiectivului, procedură declanșată și finalizată de municipiul Craiova în anul 2023
- Cheltuieli pentru relocarea/protecția utilităților
- Cheltuieli pentru asigurarea utilităților necesare obiectivului
- Studii și proiectare tehnică de specialitate și asistență tehnică din partea proiectantului

Indicatori Tehnici

Pasaj hobanat cu 2 deschideri L=105m

Drumuri colectoare L= 807m

Viaducte de acces din beton L= 208,00 m

Rampe de pământ armat L= 130,18 m

Durata de execuție - 36 luni

INDICATORII TEHNICO-ECONOMICI:

Valoarea totală a investiției (inclusiv TVA):	mii lei	135.608
din care C+M	mii lei	110.521
Valoarea finanțată de M.D.L.P.A. prin "CNI"- SA:	mii lei	115.069
din care C+M	mii lei	93.674
Valoarea finanțată UAT municipiul Craiova:	mii lei	20.539
din care C+M	mii lei	16.847

(în prețuri valabile la data de 15.01.2024, 1 euro = 4,9736 lei)

Eșalonare investiție:	INV / C+M		
- Anul I	INV	mii lei	35.583
	C+M	mii lei	25.246
- Anul II	INV	mii lei	45.656
	C+M	mii lei	39.020
- Anul III	INV	mii lei	54.369
	C+M	mii lei	46.255

Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației va asigura finanțarea cheltuielilor aferente realizării obiectivului de investiții prin Programul național de construcții de interes public sau social derulat de „C.N.I.” – S.A. în conformitate cu prevederile Ordonanței Guvernului nr. 25/2001 privind înființarea Companiei Naționale de Investiții „C.N.I.” – S.A., aprobată cu modificări prin Legea nr.

	<p>117/2002, cu modificările și completările ulterioare.</p> <p>Unitatea administrativ-teritorială municipiul Craiova va finanța, conform legii, cheltuieli în sumă de 20.538 mii lei (inclusiv TVA), aprobate prin Hotărârea Consiliului Local al municipiului Craiova nr. 86/12.02.2024.</p> <p>Documentația tehnico-economică a fost supusă avizării în Consiliul Tehnico-Economic al M.D.L.P.A., fiind emis avizul nr. 43/41 din 23.04.2024 și în Consiliul Interministerial de Avizare Lucrări Publice de Interes Național și Locuințe, fiind emis avizul nr. 33 din 14.05.2024, revizuit în data de 09.07.2024.</p> <p>Sumele din anexa la prezentul proiect sunt calculate prin rotunjire la un leu, prin neglijarea fracțiunilor de până la 50 de bani inclusiv și majorarea la leu a fracțiunilor ce depășesc 50 de bani, cu unele excepții în vederea asigurării relației matematice dintre sume.</p>
2.4. Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea a 3-a Impactul socioeconomic

3.1. Descrierea generală a beneficiilor și costurilor estimate ca urmare a intrării în vigoare a actului normativ	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
3.2. Impactul social	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
3.3. Impactul asupra drepturilor și libertăților fundamentale ale omului	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
3.4. Impactul macroeconomic	
3.4.1. Impactul asupra economiei și asupra principalilor indicatori macroeconomici	
3.4.2. Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
3.5. Impactul asupra mediului de afaceri	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
3.6. Impactul asupra mediului înconjurător	Cu privire la proiect, Agenția pentru Protecția Mediului Dolj a emis Decizia etapei de încadrare nr. 7288/02.10.2020 prin care s-a decis că obiectivul de investiții nu se supune evaluării impactului asupra mediului.
3.7. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva inovării și digitalizării	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
3.8. Evaluarea costurilor și beneficiilor din perspectiva dezvoltării durabile	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
3.9. Alte informații	Nu au fost identificate

Secțiunea a 4-a.

Impactul financiar asupra bugetului general consolidat, atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât și pe termen lung (pe 5 ani) inclusiv informații cu privire la cheltuieli și venituri

- Mii Lei

Indicatori	An curent	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani
1	2	3	4	5	6	7
4.1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care:						
a) <i>buget de stat</i> , din acesta:						
(i) impozit pe profit						
(ii) impozit pe venit						
b) <i>bugete locale</i> :						
(i) impozit pe profit						
c) <i>bugetul asigurărilor sociale de stat</i>						
(i) contribuții de asigurări						
d) <i>alte tipuri de venituri</i>						
4.2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care:						
a) <i>buget de stat</i> , din acesta:						
(i) cheltuieli de personal						
(ii) bunuri și servicii						
b) <i>bugete locale</i>						
(i) cheltuieli de personal						
(ii) bunuri și servicii						
c) <i>bugetul asigurărilor sociale de stat</i> :						
(i) cheltuieli de personal						
(ii) bunuri și servicii						
d) <i>alte tipuri de cheltuieli</i>						
4.3. Impact financiar, plus/minus, din care:						
a) buget de stat						
b) bugete locale						
4.4 Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare						
4.5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare						
4.6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare						
4.7. Prezentarea, în cazul proiectelor de acte normative a căror adoptare atrage majorarea cheltuielilor bugetare, a următoarelor documente:	Nu este cazul					
a) fișa financiară						

<p>prevăzută la art.15 din Legea nr.500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare însoțită de ipotezele și metodologia de calcul utilizată; nu este cazul b) declarație conform căreia majorarea de cheltuială respectivă este compatibilă cu obiectivele și prioritățile strategice specificate în strategia fiscal-bugetară, cu legea bugetară anuală și cu plafoanele de cheltuieli prezentate în strategia fiscal-bugetară - nu este cazul</p>						
<p>4.8. Alte informații</p>	<p>Finanțarea obiectivului de investiții se face de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației, în limita sumelor aprobate anual cu această destinație, din bugetul local al unității administrativ-teritoriale municipiul Craiova, județul Dolj, precum și din alte surse de finanțare legal constituite, conform programelor de investiții publice aprobate potrivit legii.</p>					

<p align="center">Secțiunea a 5-a Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare</p>	
<p>5.1. Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ:</p>	<p>Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect</p>
<p>5.2. Impactul asupra legislației în domeniul achizițiilor publice</p>	<p>Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect</p>
<p>5.3. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația UE (în cazul proiectelor ce transpun sau asigură aplicarea unor prevederi de drept UE)</p>	<p>Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect</p>
<p>5.3.1. Măsuri normative necesare transunerii directivelor UE</p>	<p>Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect</p>
<p>5.3.2. Măsuri normative necesare aplicării actelor legislative UE</p>	<p>Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect</p>
<p>5.4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene</p>	<p>Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect</p>
<p>5.5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente asumte</p>	<p>Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect</p>
<p>5.6. Alte informații</p>	<p>Nu au fost identificate</p>

Secțiunea a 6-a Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ	
6.1. Informații privind neaplicarea procedurii de participare la elaborarea actelor normative	Nu au fost identificate
6.2. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	Nu au fost identificate
6.3. Informații despre consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale,	Nu au fost identificate
6.4. Informații privind punctele de vedere/opinii emise de organisme consultative constituite prin acte normative	Nu au fost identificate
6.5. 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	Nu au fost identificate
6.6. Alte informații	Nu au fost identificate

Secțiunea a 7-a Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ	
7.1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ	Prezentul proiect de act normativ respectă prevederile art. 7 alin. (13) din Legea nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată și a fost publicat în dezbatere publică pe pagina de internet a Ministerului Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației în data de 15.07.2024. În perioada alocată nu au fost primite observații și propuneri din partea celor interesați.
7.2. Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățeanului sau diversității biologice	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect

Secțiunea a 8-a. Măsurile privind implementarea, monitorizarea și evaluarea proiectului de act normativ	
8.1. Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ	Nu au fost identificate
8.2. Alte informații	Nu au fost identificate

Pentru considerentele de mai sus, am elaborat prezentul proiect de *Hotărâre a Guvernului pentru aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de „Realizare construcție pasaj pe str. Gârlești (la intersecție cu calea ferată), municipiul Craiova, județul Dolj”*, proiect care, în forma prezentată, a fost avizat de ministerele interesate și pe care îl supunem spre aprobare.

**MINISTRUL DEZVOLTĂRII,
LUCRĂRILOR PUBLICE ȘI ADMINISTRAȚIEI**

Adrian-Ioan VEȘTEA

Avizăm:

VICEPRIM-MINISTRU

Marian NEACȘU

MINISTRUL FINANTELOR

Marcel-Ioan BOLOȘ