

NOTĂ DE FUNDAMENTARE
la Hotărârea Guvernului nr. 157 /2011
pentru aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiții
„Varianta de ocolire Găești”

Secțiunea 1

Titlul prezentului act normativ

Hotărâre pentru aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiții „Varianta de ocolire Găești”
--

Secțiunea a 2-a

Motivul emiterii actului normativ

1. Descrierea situației actuale	Drumurile publice din România reprezintă o componentă principală a sistemului național de transport și constituie obiectul exclusiv al proprietății publice. Prin Hotărârea Guvernului nr. 947/1990 privind modernizarea rețelei de drumuri existente și construcția de autostrăzi în România s-a aprobat Programul național de modernizare a drumurilor existente și construcția de centuri ocolitoare și autostrăzi în România, beneficiar fiind Ministerul Transporturilor și Infrastructurii prin Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România(CNADNR). Cadrul general al politicii Guvernului constă în asigurarea și susținerea unei infrastructuri adecvate dezvoltării obiectivelor socio-economice prin modernizarea, dezvoltarea și administrarea eficientă a sectorului rutier, cu accent pe extinderea numărului de autostrăzi, modernizarea și lărgirea drumurilor existente, construirea de centuri ocolitoare și a facilităților aferente.
2.Schimbări preconizate	Înainte de demarării construcției de autostrăzi, drumuri naționale, centuri ocolitoare, poduri și pasaje în 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. Situația existentă Orașul Găești amplasat în partea de sud-vest a județului Dâmbovița, este traversat de DN7 de la est la vest, de DN 61 în partea de sud și DN 72 în partea de nord. Traficul de tranzit din orașul Găești pe direcția DN7, cât și cel din direcțiile DN 72 și DN 61 îngreunează circulația în oraș având efecte negative în desfășurarea activităților orașului, constituind un permanent factor de risc.

Tranzitul oraşului Găeşti conduce la ambuteiaje, prelungirea timpilor de deplasare, îngreunarea şi mai mult a traficului actual din Găeşti şi creşterea gradului de poluare.

Încadrarea obiectivului în politicile de investiţii generale, sectoriale sau regionale

Proiectul se încadrează în strategia CNADNR de modernizare a drumurilor naţionale din România pentru perioada 2005 – 2015. CNADNR urmăreşte asigurarea legăturilor între localităţi, în condiţii de siguranţă şi confort.

Proiectul se încadrează în politicile Ministerului Transporturilor şi Infrastructurii, de dezvoltare a infrastructurii de transport pentru asigurarea fluenţei şi siguranţa circulaţiei rutiere pe drumurile publice în conformitate cu Ordonanţa Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, cu modificările şi completările ulterioare, prin care administratorul trebuie să menţină drumurile în stare tehnică corespunzătoare desfăşurării traficului în condiţii de siguranţă.

Obiectivul face parte din strategia Planului Naţional de Dezvoltare 2007-2013 care a stabilit priorităţi naţionale de dezvoltare, cu integrare directă în cea de a doua prioritate: „Dezvoltarea şi modernizarea infrastructurii de transport”.

Impactul Proiectului asupra situaţiei existente; prognoze pe termen mediu şi lung

Realizarea variantei de ocolire va avea un impact favorabil, întrucât se vor realiza o serie de deziderate precum:

- decongestionarea traficului din oraş;
- sporirea considerabilă a capacităţii de circulaţie atât la intrările şi ieşirile din oraş cât şi pe arterele de pe teritoriul oraşului;
- reducerea degradării şi a uzurii arterelor existente în oraş, datorită suprasolicitărilor cauzate de traficul greu;
- reducerea semnificativă a poluării mediului prin reducerea noxelor şi a nivelului de vibraţii şi zgomot de pe teritoriul oraşului prin devierea traficului rutier de tranzit în afara zonei urbane;
- realizarea legăturilor între reţelele de transport care atrag fluxuri de mărfuri;
- reducerea incidenţei apariţiei accidentelor rutiere datorită devierii traficului rutier de tranzit în afara zonei urbane

În conformitate cu Ordonanţa nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, administratorul trebuie să asigure proiectarea şi execuţia lucrărilor de drumuri în funcţie de trafic şi condiţiile socio - economice.

SOLUȚII TEHNICE PROPUSE

La alegerea traseului s-au avut în vedere: obţinerea unor elemente geometrice alcătuite din aliniamente şi curbe care să asigure confortul şi siguranţa circulaţiei, evitarea demolărilor de construcţii, evitarea pe cât posibil a reţelelor de utilităţi care ar necesita eforturi financiare

mari pentru protejarea și/sau relocarea lor, costuri de execuție rezonabile și eficiență.

Traseul în plan

Varianta de ocolire are lungimea de 5,981 km, pornește din DN 7 la km 69+624, unde a fost prevăzută o intersecție giratorie, se continuă cu un aliniament în lungime de 784 m, la km 0+653 întâlnește pârâul Răstoaca, traversarea realizându-se cu un pod, apoi traseul prezintă o curbă de racordare cu raza de 1300 m, la km 1+431 se intersectează cu pârâul Potopu peste care a fost proiectat un pod, la km 1+512 se intersectează cu DN 72, intersecția proiectată fiind de tip giratoriu, apoi traseul se desfășoară în aliniament de pe o distanță de 2,164 km, unde sunt prevăzute 2 parcări la km 2+650 pe partea dreaptă și km 2+800 pe partea stângă. La km 3+802 a fost proiectată o intersecție giratorie cu DJ 702E.

Varianta de ocolire traversează pârâul Cobia la km 4+761 cu un pod, iar la km 5+033 traversează pârâul Potopu printr-un alt pod. Traseul variantei revine în DN 7 la km 75+315 unde a fost proiectată o intersecție giratorie.

Profilul longitudinal

În profil longitudinal, linia roșie a fost proiectată la aproximativ 1,50 m deasupra terenului natural, conform prevederilor din Studiul geotehnic și pentru îmbunătățirea condițiilor hidrologice ale complexului rutier.

La amenajarea în profil longitudinal s-a respectat STAS 863-85. Declivitățile au valori cuprinse între 0,11% și 0,82% în aliniament iar pe rampele podurilor au valori cuprinse între 2,49% și -3,05%.

Profilul transversal tip

În profil transversal, drumul a fost amenajat corespunzător clasei tehnice III – trafic mediu conform Studiului de trafic, cu 2 benzi de circulație, astfel:

- lățime platformă – 9,00 m;
- lățime parte carosabilă – 2 x 3,50m;
- lățime acostamente 2 x 1,00m, din care 2 x 0,50 m benzi de încadrare, cu aceeași structură ca și partea carosabilă.

În zonele cu parapeti de protecție s-a prevăzut o suplimentare a lățimii acostamentului cu 0,75 m;

- panta transversală a părții carosabile, – 2,50% ;
- panta transversală a acostamentelor – 4,00%.

Drumul este în totalitate în rambleu.

Structura rutieră

- 4 cm strat de uzură din beton asfaltic cu bitum modificat MASF 16;
- 5 cm strat de legătură din beton asfaltic cu bitum BAD 25;
- 10 cm strat de bază din mixtură asfaltică densă AB2;
- 20 cm strat superior de fundație din balast stabilizat cu ciment;

- 30 cm strat inferior de fundație din balast.

Sistemul rutier s-a calculat și dimensionat conform “Normativ pentru dimensionarea sistemelor rutiere suple și semirigide” indicativ PD 177 – 2001 pentru structura rutieră semirigidă și conform “Normativ de dimensionare a structurilor rutiere rigide”, ind. NP 081 – 02 pentru structuri rutiere rigide.

Verificarea structurii rutiere la acțiunea îngheț – dezgheț s-a făcut conform STAS 1709/1/2-90.

La dimensionarea sistemului rutier s-a luat în considerare traficul de calcul corespunzător perioadei de perspectivă, exprimat în osii standard de 115 KN, echivalent vehiculelor care vor circula pe drum.

Terasamente

Deoarece drumul este în mare parte în profil de ușor rambleu, pentru lucrările de terasamente și realizarea rambleului se va utiliza material granular provenit de la balastierele din zonă, situate la aproximativ 3 km.

S-a prevăzut înierbarea taluzurilor pentru mărirea stabilității.

Lucrări de colectarea și evacuarea apelor

Având în vedere declivitățile mici și recomandările din studiul geotehnic, pentru scurgerea apelor meteorice au fost prevăzute șanțuri pavate.

Canalul amenajat de la km 4+305 a fost prevăzut a se traversa cu podeț dalat cu $L=4,00\text{m}$.

Evacuarea apelor din șanțuri s-a prevăzut a se realiza la podurile și podețele de pe traseu. Pe rampele podurilor au fost prevăzute rigole de acostament și casiuri pe taluz.

Pentru asigurarea continuității scurgerii apelor de-a lungul drumului au fost proiectate podețe tubulare longitudinale la drumurile laterale cu $\varnothing 800\text{ mm}$.

Drumuri de legătură

Intersecțiile la nivel cu drumurile de exploatare au fost amenajate pe o lungime de 25 m stânga-dreapta.

Două drumuri de exploatare sunt supratraversate de varianta de ocolire cu podete $L=5,00\text{ m}$.

Restabiliri legături rutiere

Relocare DC 113 - Drumul comunal, pe lungimea de 100 m se deviază, fiind proiectat cu o lățime a părții carosabile de 6,00m și o platformă de 8,00m, cu structura rutieră: 30 cm balast, 15 cm piatră spartă, 6 cm mixtură asfaltică AB2, 5 cm beton asfaltic deschis BAD 25 și 4 cm mixtură asfaltică stabilizată cu fibre, preparată cu bitum modificat MASF 16m.

Lucrări de poduri și pasaje:

Elementele podurilor sunt dimensionate și calculate la clasa de încărcare „E” (A30 și V80).

Lucrările proiectate în prezenta documentație, se încadrează în

categoria B de importanță, reprezentând lucrări de importanță deosebită.

➤ **1. Pod peste pârâul Răstoaca, km 0+653**

Podul are o deschidere de 10,00m, lungimea suprastructurii de 11,90m și o lungime totală de 19,00m. Podul este oblic față de direcția de curgere a apei având o oblicitate de aproximativ 61°.

În secțiune transversală, tablierul permite amenajarea unei părți carosabile cu lățimea de 10,00m fără trotuare.

Racordările cu terasamentele rampei se vor realiza prin intermediul unor sferturi de con pereate.

La nivelul căii, racordarea cu sistemul rutier al rampelor se va realiza prin intermediul unor plăci de racordare cu terasamentele, cu lungimea de 3,00m și înălțimea de 0,23m.

S-au prevăzut parapete metalice de tip foarte greu la marginea părții carosabile ancorate în lisa de parapet turnată monolit.

Sunt prevăzute lucrări de protecție ale albiei și malurilor.

➤ **2. Pod peste pârâul Potopu, km 1+431**

Podul are o deschidere de 24,00m, lungimea suprastructurii de 25,90m și o lungime totală de 36,00m. Podul este oblic față de direcția de curgere a apei având o oblicitate de aproximativ 59°.

În secțiune transversală, tablierul permite amenajarea unei părți carosabile cu lățimea de 10,00m fără trotuare.

Racordările cu terasamentele rampei se vor realiza prin intermediul unor sferturi de con pereate.

La nivelul căii, racordarea cu sistemul rutier al rampelor se va realiza prin intermediul unor plăci de racordare cu terasamentele, cu lungimea de 4,00m și înălțimea de 0,28m.

S-au prevăzut parapete metalice de tip foarte greu la marginea părții carosabile ancorate în lisa de parapet turnată monolit.

Sunt prevăzute lucrări de protecție ale albiei și malurilor.

➤ **3. Pod de descărcare peste albia veche a pârâului Cobia, km 4+761**

În anul 1979 s-a realizat o derivație de ape mari realizată după viitura înregistrată în bazinul râului Sabar din acel an. În acest fel, debitele de ape mari și viituri ale râurilor Cobia, Potop și Răstoaca, situate în amonte de orașul Găești, sunt preluate de această derivație și le transferă practic integral în râul Argeș.

Podul a fost realizat pentru a descărca eventualele ape din precipitații, strânse în albia veche a pârâului Cobia acumulate din fostul bazin, de pe partea dreaptă a variantei de ocolire pe partea stânga a acesteia.

Datorită faptului că în zonă se găsesc drumuri agricole care odată cu realizarea variantei de ocolire se vor fragmenta, la acest pod se propune introducerea unui drum agricol cu gabarit pe înălțime de 3,00 m.

Podul de descărcare are o deschidere de 10,00m, lungimea

suprastructurii de 11,90m și o lungime totală de 19,00m.
 În secțiune transversală, tablierul permite amenajarea unei părți carosabile cu lățimea de 10,00m fără trotuare.
 Racordările cu terasamentele rampei se vor realiza prin intermediul unor sferturi de con pereate.
 La nivelul căii, racordarea cu sistemul rutier al rampelor se realizează prin intermediul unor plăci de racordare cu terasamentele, cu lungimea de 3,00m și înălțimea de 0,23m.
 S-au prevăzut parapete metalice de tip foarte greu la marginea părții carosabile ancorate în lisa de parapet turnată monolit.
 Sunt prevăzute lucrări de protecție ale albiei și malurilor.

➤ **4. Pod peste pârâul Potopu, km 5+033**

În anul 1979 s-a realizat o derivație de ape mari realizată după viitura înregistrată în bazinul râului Sabar din acel an. În acest fel, debitele de ape mari și viituri ale râurilor Cobia, Potop și Răstoaca, situate în amonte de orașul Găești, sunt preluate de această derivație și le transferă practic integral în râul Argeș.

Podul are o deschidere de 24,00m, lungimea suprastructurii de 25,90m și o lungime totală de 36,00m.

Datorită faptului că în zonă se găsesc drumuri agricole care odată cu realizarea variantei de ocolire se vor fragmenta, la acest pod se propune introducerea unui drum agricol cu gabarit pe înălțime de 3,50m.

În secțiune transversală, tablierul permite amenajarea unei părți carosabile cu lățimea de 10,00m fără trotuare.

Racordările cu terasamentele rampei se vor realiza prin intermediul unor sferturi de con pereate.

La nivelul căii, racordarea cu sistemul rutier al rampelor se realizează prin intermediul unor plăci de racordare cu terasamentele, cu lungimea de 5,00m și înălțimea de 0,30m.

S-au prevăzut parapete metalice de tip foarte greu la marginea părții carosabile ancorate în lisa de parapet turnată monolit.

Sunt prevăzute lucrări de protecție ale albiei și malurilor.

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

Sunt prevăzute 2 parcări conform ordinului CNADNR nr. 2264 din 2004 completat cu Ordinul 1506 din 2005.

Au fost prevăzute amenajarea a 2 parcări: la km 2+650 dreapta și la km 2+800 stânga, cu o lățime de 10 m și o lungime de 50 m, dotate conform normativelor și reglementărilor tehnice în vigoare.

Intersecții la nivel cu alte căi de comunicații

Intersecțiile sunt prevăzute a se amenaja conform “Normativ pentru amenajarea la același nivel a intersecțiilor drumurilor publice în afara localităților”, indicativ. C173/86.

Au fost proiectate 4 intersecții giratorii, astfel:

- cu DN 7 la km 69+624 de unde se desprinde,
- cu DN 7 la km 75+315 unde revine,
- cu DN 72 la km 1+512,
- cu DJ 702E la km 3+802.

Mutări și protejări de instalații

Prin lucrările proiectate s-a evitat, pe cât posibil, afectarea de instalații adiacente amprizei drumului. În lungul variantei de ocolire și mai ales în apropierea intersecțiilor cu drumuri, sunt amplasate instalații electrice, telefonice, înaltă tensiune, etc.

Aceste instalații, care sunt în amplasamentul drumului nou, sunt prevăzute a se muta sau proteja, pe baza întocmirii unor documentații de specialitate și a autorizațiilor obținute de la instituțiile județene în drept.

Sunt intersectate instalații CONPET, DISTRIGAZ, PETROTRANS și electrice pentru care s-a prevăzut protejarea și mutarea lor.

Au fost identificate 7 zone asupra cărora vor exista modificări ale amplasamentelor rețelelor de transport și furnizare de energie electrică:

- Amenajare intersecție DN72 km 2+250
 - LEA 20 KV Mogoșani
 - LEA 20 KV Straosti
 - LEA 110 KV Târgoviște - Găesti
- Amenajare intersecție DN7 km 69+625
 - LEA 20 KV Avicola dublu circuit
 - LEA 20 KV
 - LEA 110 KV Târgoviște – Crovu
- Amenajare intersecție DJ 702E
 - LEA 0,4 KV

Lucrările se execută cu operatori atestați ANRE în condițiile legii. Varianta de ocolire a orașului Găești întâlnește următoarele conducte aparținând CONPET SA:

- două conducte transport gazolină cu diametrul de 168,3 mm;
- o conductă transport țiței cu diametrul de 323.1 mm;
- o conductă transport țiței cu diametrul de 508 mm.

Conductele CONPET de transport gazolină, din vecinătatea intersecției cu DJ 702 E vor fi protejate în tuburi de protecție cu diametrul de 273,1 mm pe o lungime de 32 m;

-Conductele CONPET de transport țiței, din vecinătatea intersecției cu DN 72 vor fi deviate pe o lungime de 175 m și vor fi protejate în tuburi de protecție cu diametrul de 508 mm pentru conducta cu diametrul de 323,1 mm, respectiv 720 mm pentru conducta cu diametrul de 508 mm pe o lungime de 32 m;

Sistemul de protecție catodică va fi adaptat noilor condiții.

Varianta de ocolire a orașului Găești întâlnește două conducte ce aparțin PETROTRANS SA, conducte de transport benzină cu

	diametrul de 168,3 mm. Varianta de ocolire a orașului Găești întâlnește următoarele conducte aparținând DISTRIGAZ SUD SA: - o conductă transport gaze medie presiune cu diametrul de 273,1 mm; - o conductă distribuție gaze redusă presiune cu diametrul de 114,3 mm. Conducta de distribuție gaze redusă presiune, care intersectează varianta de ocolire în vecinătatea intersecției cu DJ 702 E va fi protejată în tub de protecție pe o lungime de 32 m Siguranța circulației <i>Semnalizarea rutieră:</i> atât marcajele orizontale cât și panourile indicatoare se vor realiza în conformitate cu normativele în vigoare. Pentru siguranța circulației au fost prevăzuți parapetei metalici semigrei cu lisă simplă amplasați pe ramblee cu înălțimi cuprinse între 3,00 m și 4,00 m și pe rampele podurilor. ANALIZA IMPACTULUI ASUPRA MEDIULUI Impactul realizării proiectului va fi preponderent pozitiv. Proiectul respectă prevederile Directivei Consiliului Europei nr.85/337/EEC privind Evaluarea Impactului asupra Mediului, modificată și completată de Directiva 97/11/EC, contribuie la atingerea obiectivului sustenabilității din punct de vedere al politicii europene privind schimbările climatice, stoparea reducerii biodiversității, respectă principiile acțiunii preventive și compensării influenței nefavorabile asupra mediului la sursa producerii, respectă principiul “poluatorul plătește” și nu afectează siturile NATURA 2000, parcuri naționale, habitate naturale specifice, situri istorice. Prin executarea lucrărilor proiectate vor apărea influențe favorabile asupra factorilor de mediu, economic și social. În perioada de construcție, pentru evitarea impactului negativ asupra biodiversității se vor lua următoarele măsuri: - evitarea pe cât posibil a măririi suprafețelor naturale decopertate și limitarea zonei de lucru în ampriza drumului; - evitarea amplasării organizării de șantier în zona ariei speciale de conservare; - gestionarea atentă a deșeurilor în zona ariei; - evitarea defrișărilor inutile; - la terminarea lucrărilor de construcție se vor planta la marginea drumului arbori pentru speciile ale căror cuiburi au fost distruse în urma defrișărilor; - monitorizarea activității de construcție de către autoritățile de mediu și organizațiile neguvernamentale în vederea limitării suprafețelor defrișat.
3.Alte	Nu au fost identificate

informații	
------------	--

Secțiunea a 3-a

Impactul socio-economic al prezentului act normativ

1. Impactul macroeconomic	Realizarea proiectului are un impact pozitiv asupra calității vieții și condițiilor sociale, prin: • crearea de noi locuri de muncă; • creșterea schimburilor comerciale; • realizarea drumului va contribui la dezvoltarea generală a zonei, economică și socială. Atât în perioada de execuție cât și în perioada de operare, proiectul are un impact pozitiv asupra condițiilor și activităților economice locale manifestat prin: - posibilitatea apariției unor noi locuri de muncă pentru populația locală; - personalul nou angajat contribuie la schimburile comerciale din zonă. Analiza investiției propuse, a identificat un impact pozitiv determinat prin crearea unui număr suplimentar de locuri de muncă atât în perioada de execuție cât și în perioada de operare. Pe plan local, piața muncii va fi influențată în sens pozitiv, în favoarea muncitorilor calificați (muncitori calificați în construcții, pentru perioada de execuție și muncitori pentru prestări diverse servicii în perioada de operare). Se apreciază că proiectul propus nu va avea impact negativ asupra condițiilor economice locale și nici nu va genera motive pentru nemulțumirea segmentului de public local. Implementarea acestui proiect de hotărâre va avea impact pozitiv asupra: - volumului producției de materiale de construcții, - comerțului cu materiale de construcții - serviciilor de transport - ratei de ocupare a forței de muncă
1.1. Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat	Actul normativ nu se referă la acest subiect
2. Impactul asupra mediului de afaceri	Actul normativ nu se referă la acest subiect
3. Impactul social	Actul normativ 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
-------------------	-------------------------

Secțiunea a 4-a
Impactul financiar asupra bugetului general consolidat, atât pe termen scurt,
pentru anul curent, cât și pe termen lung (pe 5 ani)

- mii lei -						
Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani
1	2	3	4	5	6	7
1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care:	Actul normativ 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:	Actul normativ 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:	Actul normativ nu se referă la acest subiect					

a) buget de stat						
b) bugete locale						
4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare	Actul normativ nu se referă la acest subiect					
5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare	Actul normativ nu se referă la acest subiect					
6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare	Actul normativ nu se referă la acest subiect					
7. Alte informații	Finanțarea obiectivului de investiții se va face 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 a 5-a

Efectele prezentului act normativ asupra legislației în vigoare

1. Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ	Actul normativ nu se referă la acest subiect
2. Coformitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară	Actul normativ nu se referă la acest subiect
3. Măsuri normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare	Actul normativ nu se referă la acest subiect
4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Actul normativ nu se referă la acest subiect
5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	Actul normativ nu se referă la acest subiect

6. Alte informații	Nu au fost identificate

Secțiunea a 6-a

Consultările efectuate în vederea elaborării prezentului act normativ

1. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	Proiectul de act normativ a fost supus dezbaterilor Comisiei de Dialog Social și 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	Pentru elaborarea proiectului au fost necesare întâlniri și consultări cu: - primăriile localităților ale căror teritorii administrative sunt străbătute de traseul autostrăzii; - Oficiul de Cadastru și Publicitate Imobiliară - proprietarii de utilități
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	Actul 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. La elaborarea proiectului de act normativ au fost consultați și reprezentanți ai structurilor asociative din administrația publică locală. A fost obținut Certificatul de Urbanism
4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente	Documentația tehnico-economică elaborată pentru realizarea obiectivului de investiție supus spre aprobare a fost avizată de : - Consiliul Tehnico-Economic al CNADNR cu Avizele nr. 3566/30.03.2010 și nr. 3689/29.07.2010 - Consiliul Tehnico-Economic al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii cu Avizul nr. 131/125/27.08.2010 și nr. 152/156/30.11.2010 - Consiliul Interministerial de Avizare a Lucrărilor Publice de Interes Național cu Aviz nr. 162/21.12.2010
5. Informații privind avizarea de către a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a	Proiectul de hotărâre nu necesită aceste avize

Țării c) Consiliul Economic și Social d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi	
6. Alte informații	Nu au fost identificate

Secțiunea a 7-a

Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea prezentului act normativ

1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ	Menționăm că au fost întreprinse demersurile legale prevăzute la art. 7, alin (1) 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. 561/2009.
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	Actul normativ nu se referă la acest subiect
3. Alte informații	Nu au fost identificate

Secțiunea a 8-a

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	Actul normativ nu se referă la acest subiect
2. Alte informații	Nu au fost identificate

Față de cele prezentate, a fost promovată prezenta Hotărâre a Guvernului pentru aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiții “Varianta de ocolire Găești”.

Ministrul transporturilor și infrastructurii

Anca Daniela Boagiu