

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

Secțiunea 1.

Titlul proiectului de act normativ

Hotărâre a Guvernului pentru aprobarea indicatorilor tehnico – economici și declanșarea procedurilor de expropriere a imobilelor proprietate privată care constituie coridorul de expropriere al lucrării de utilitate publică „Drum de legătură DN 66A km 47+600 – km 66+204 Câmpu lui Neag - Cerna”, județul Gorj

Secțiunea 2.

Motivele emiterii actului normativ

1. Descrierea situației actuale	<p>Drumurile publice din România reprezintă o componentă principală a sistemului național de transport și constituie obiectul exclusiv al proprietății publice.</p> <p>Prin Hotărârea Guvernului nr. 947/1990 privind modernizarea rețelei de drumuri existente și construcția de autostrăzi în România s-a aprobat Programul național de modernizare a drumurilor existente și construcția de centuri ocolitoare și autostrăzi în România, beneficiar fiind Departamentul pentru Proiecte de Infrastructură și Investiții Străine prin Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România – S.A.</p> <p>Cadrul general al politicii Guvernului constă în asigurarea și susținerea unei infrastructuri adecvate dezvoltării obiectivelor socio-economice prin modernizarea, dezvoltarea și administrarea eficientă a sectorului rutier, cu accent pe extinderea numărului de autostrăzi, modernizarea și lărgirea drumurilor existente, construirea de centuri ocolitoare și a facilităților aferente.</p>
1 ¹ . În cazul proiectelor de acte normative care transpun legislație comunitară sau crează cadrul pentru aplicarea directă a acesteia	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
2. Schimbări preconizate	<p>Înainte de demararea construcției de autostrăzi, drumuri naționale, centuri ocolitoare, poduri și pasaje în România, Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România – S.A. este obligată să aprobe proiectele de investiții publice, în conformitate cu art. 42 din Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice și să stabilească necesarul de fonduri pentru investițiile care se cuprind în programele de investiții anuale.</p> <p>În anul 2004 a fost întocmit studiul de fezabilitate „Consolidare DN 66A Câmpu lui Neag - Cerna” prin care DN66A se aducea de la nivel de drum forestier la nivel de drum național, clasa tehnica V. S-a emis avizul DRDP Timișoara nr. 40/223/19.04.2005, avizul CTE-CNADNR nr. 93/2247/01.03.2006 și avizul CTE-MTCT nr. 33/140/11.07.2006.</p> <p>Datorită faptului că DN66A se desfășoară în perimetrul Parcului Național Domogled -Valea Cernei, pe parcursul derulării procedurii de obținere a acordului de mediu s-a solicitat de către Agenția Națională pentru Protecția Mediului întocmirea unui studiu de biodiversitate. Acest studiu cuprinde hărți de distribuție a habitatelor în zona limitrofă aferentă proiectului și recomandări în vederea reducerii impactului drumului asupra speciilor protejate din rezervație. Cerințele studiului efectuat conduc la lucrări suplimentare față de</p>

studiul de fezabilitate inițial pentru:

- evitarea dizlocării pereților versanților până la cea mai mică limită permisă de tehnica aplicată;
- prevederea de podețe largite pentru a permite accesul la apă, migrația și reproducerea speciilor protejate de amfibieni și reptile;
- reducerea impactului asupra mamiferelor mari prin amplasarea de viaducte pe sub care să se asigure trecerea nestânjenită a animalelor în anumite puncte;
- în anumite zone să se asigure pante ale taluzelor, care să permită trecerea animalelor la nivel cu drumul și să se instaleze indicatoare rutiere de rigoare;
- pentru traversarea zonei „Stânca Roșie” să se caute soluții care să nu afecteze habitatele și roca din acea arie.

În vederea încorporării acestor solicitări în proiectul de realizare a drumului național a rezultat necesitatea revizuirii/actualizării studiului de fezabilitate și modificării soluției tehnice avizată inițial, prin:

- proiectarea a 6 viaducte pentru facilitarea deplasării mamiferelor mari;
- lucrări suplimentare de consolidare a versanților pe zonele de racordare a viaductelor la traseul existent și pe zonele de traversare la nivel a animalelor;
- proiectarea unui viaduct de coastă în zona protejată „Stânca Roșie”.

Pentru promovarea investiției în vederea aprobării indicatorilor tehnico-economici și cuprinderea în lista obiectivelor de investiții, se propune modificarea denumirii lucrării din „Consolidare DN 66A Câmpu lui Neag - Cerna” în “Drum de legătură DN 66A, km 47+600 – km 66+204, Câmpu lui Neag - Cerna”.

Sectorul de drum analizat este parte componentă a DN 66A și face legătura între Câmpu lui Neag și Valea Cernei. Drumul național 66A este asfaltat până la Câmpu lui Neag, continuându-se apoi ca drum forestier, accesul traficului auto fiind posibil numai pe anumite porțiuni. În prezent, din zona localităților Petrila, Petroșani se poate ajunge în localitatea Băile Herculane mergând prin Târgu Jiu pe DN 66 iar apoi pe DN 67D către localitatea Baia de Aramă.

Necesitatea și oportunitatea investiției rezultă din caracteristicile tehnice și de exploatare ale drumului forestier pe sectorul km 47+600 – 66+204, care nu corespund normelor tehnice în vigoare prevăzute pentru un drum național de clasă tehnică V.

Încadrarea obiectivului în politicile de investiții generale, sectoriale sau regionale

Proiectul se încadrează în strategia C.N.A.D.N.R. de modernizare a drumurilor naționale din România pentru perioada 2005 – 2015. C.N.A.D.N.R. urmărește asigurarea legăturilor între localități, în condiții de siguranță și confort.

Acest proiect se încadrează în politicile Departamentul pentru Proiecte de Infrastructură și Investiții Străine, de dezvoltare a infrastructurii de transport pentru asigurarea fluenței și siguranței circulației rutiere pe drumurile publice în conformitate cu Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, cu modificările și completările ulterioare prin care administratorul trebuie să mențină drumurile în stare tehnică corespunzătoare desfășurării traficului în condiții de siguranță.

Proiectul se încadrează în scopul și obiectul de activitate ale Companiei Naționale de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România, reglementate prin Ordonanța de Urgență a Guvernului nr.

84/2003, aprobată prin Legea nr. 47/2004.

Date privind amplasamentul și terenul pe care urmează să se amplaseze obiectivul de investiție

Informații despre terenul din amplasament

Lucrările de modernizare a drumului DN 66A, km 47+600 – km 66+204 se vor executa, pe actualul amplasament al drumului forestier existent.

Suprafața ocupată de drumul forestier existent a fost preluată de C.N.A.D.N.R., conform art. 12 din O.G. nr. 43/1997 și Legea nr. 82/1998.

Suprafața estimată a terenului ocupat permanent/temporar

Suprafața estimată a terenului ocupat permanent este de 28 ha.

Suprafața estimată a terenului ocupat temporar este de 4,1 ha.

Situația juridică privind proprietatea asupra terenului care urmează a fi ocupat

Pentru realizarea platformei drumului la parametrii unui drum național de clasă tehnică V se vor ocupa terenuri definitiv din fondul forestier de stat și particular.

Studii de teren efectuate (situații cadastrale, studii topografice, studii geotehnice, alte studii de specialitate)

Pentru evaluarea lucrărilor necesare proiectării drumului DN 66A, în anul 2004 au fost efectuate ridicări topografice în coordonate stereografice 1970.

În zonele pe care au fost introduse viaducte noi și pe care ridicările topografice nu au conținut date, s-au făcut completări cu curbe digitizate din planurile disponibile

Soluții tehnice propuse

Elemente fundamentale ale temei de proiectare

Prin tema de proiectare s-a solicitat asigurarea unor condiții corespunzătoare circulației rutiere în siguranță și confort, aducerea elementelor drumului la cele necesare unui drum național de clasă tehnică V, regiune de munte.

În cadrul proiectului au fost respectate cerințele temei de proiectare respectiv viteza de proiectare, elementele geometrice în profil transversal precum și prevederile diverselor Norme, Normative și Standarde în vigoare în România.

Principii de alegere a traseului

Principalele deziderate care au stat la baza proiectării traseului au avut în vedere următoarele:

- corectarea și geometrizarea elementelor curbelor și serpentinelor în plan, profil longitudinal și profil transversal;
- asigurarea colectării și evacuării apelor de pe carosabil, din zona drumului și în lungul acestuia prin proiectarea de rigole și podețe acolo unde acestea sunt necesare;
- asigurarea siguranței circulației rutiere prin prevederea de parapete, acolo unde se impun funcție de configurația terenului, precum și elementele specifice de semnalizare verticală (indicatoare de circulație) și orizontală (marcaje).

Traseul în plan

Sectorul de drum analizat este parte componentă a drumului național DN 66A, începând de la km 47+600, din zona Cantonului Silvic Câmpușel și se termină la km 66+204, la coada lacului de acumulare Valea lui Iovan.

Altitudinile variază între 1400 m în zona de început a traseului, acestea scăzând până la circa 700 m către finalul traseului.

Drumul se desfășoară prin zone împădurite, urcând până la pasul Jiul-Cerna (km 50+300) de unde coboară până la râul Cerna (km 62+400) desfășurându-se paralel cu acesta pe partea stângă până la km 63+825. În continuare, drumul traversează râul Cerna printr-un pod existent, care are lungimea de 24,50m, lățime de 5,25 m și trotuare 2 x 0,90 m. Acest pod nu corespunde din punct de vedere al gabaritului și al clasei de încărcare.

Către sfârșitul traseului, drumul este mărginit de Dealul Cardomanu pe partea dreaptă (sens către Cerna – sat) și Dealul Alunu pe parte stângă.

Drumul existent este un drum forestier pietruit care are platforma de 4,00m-6,00m și carosabilul de 3,00m-4,00m, fiind degradat în cea mai mare parte. Structura actuală este o pietruire în grosime medie de 15 cm care pe mari porțiuni ale traseului este degradată.

Deși panta longitudinală a drumului forestier este în cea mai mare parte cu valori de peste 5%, nu există rigole sau șanțuri pereate.

Pe toată lungimea traseului lipsesc parapeteii pentru siguranța circulației.

Podetele existente sunt în cea mai mare parte podețe tubulare Φ 0,50m-1,50m cu lățime cuprinsă între 5m-8m, fiind majoritatea degradate, fără amenajări în amonte și aval (camere de cădere, pereuri etc.). Acestea sunt insuficiente ca număr pentru descărcarea apelor pluviale și au diametrul mic pentru a putea prelua debitul la viituri mari.

Șanțurile lipsesc în cea mai mare parte, iar unde au fost sunt erodate sau înfundate.

Pentru aducerea drumului forestier existent la elementele unui drum național de clasă tehnică V, regiune de munte, au fost proiectate elemente geometrice în plan luându-se în considerare viteza de proiectare 25 km/h (viteză minimă 15 km/h).

Razele de racordare în plan ale aliniamentelor variază între 20m-2000m, iar în cazuri excepționale s-a adoptat raza de 17m pentru evitarea unor lucrări foarte dificile.

Gradul de sinuozitate al traseului este de 80 %.

Profilul longitudinal

Pentru asigurarea elementelor geometrice necesare vitezei de proiectare de 25 km/h, la proiectarea profilului longitudinal au fost adoptate elemente geometrice (pante longitudinale, raze de racordare în plan vertical și pasul de proiectare), ținând cont de faptul că aliniamentul drumului străbate un teritoriu variat din punct de vedere al reliefului.

Pentru îmbunătățirea gradului de confort al utilizatorilor drumului pe tot traseul s-a urmărit folosirea unor elemente de racordare verticală cu valori cât mai mari.

Profilul transversal tip

În conformitate cu tema de proiectare, elementele geometrice în profil transversal pentru un drum de clasă tehnică V, sunt:

- platformă 7,00 m din care:
- parte carosabilă 6,00 m;
- acostamente 2 x 0,50 m.

Structura rutieră

Stabilirea modului de alcătuire al structurii rutiere pentru drumul de legătură DN 66A km 47+600 – km 66+204 s-a făcut în conformitate cu prevederile “Normativului pentru dimensionarea sistemelor rutiere suple și semirigide”, PD 177-2001, cu verificarea la îngheț- dezgheț,

și pentru sarcina de 11,5t/osie.

În funcție de natura terenului și condițiile existente pe diferitele sectoare de drum, structura rutieră proiectată are următoarea alcătuire:

a) pe drum existent:

- 4 cm strat de uzură BAR16;
- 6 cm strat de legătură BAD25;
- 6 cm strat de bază din mixtură asfaltică AB2;
- 25 cm strat din piatră spartă;
- 15 cm strat de balast;
- 15 cm pietruire existentă.

b) pe casete de lărgiri:

- 4 cm strat de uzură BAR16;
- 6 cm strat de legătură BAD25;
- 6 cm strat de bază din mixtură asfaltică AB2;
- 25 cm strat din piatră spartă;
- 30 cm strat de fundație din balast.

c) pe teren de fundare din stâncă:

- 4 cm strat de uzură BAR16;
- 6 cm strat de legătură BAD25;
- 6 cm strat de bază din mixtură asfaltică AB2;
- 25 cm strat din piatră spartă.

Terasamente

Aliniamentul drumului DN66A traversează un relief puternic accidentat cu văi adânci iar rambleele și debleele sunt abrupte.

Volumele de terasamente necesare pentru execuția lucrărilor la acest drum au fost stabilite prin analiza modelului digital de teren cu programul MX. Astfel a rezultat un volum de săpătură de 346 000 mc și umplutură de 17 000 mc.

Lucrări de colectarea și evacuarea apelor

Scurgerea apelor a fost proiectată în funcție de condițiile pe care le oferă terenul natural și elementele geometrice în profil longitudinal.

În profil transversal, scurgerea apelor pluviale este asigurată prin panta transversală a acestuia, iar în lungul drumului au fost proiectate rigole din beton de ciment de beton pe un strat de 5 cm nisip pilonat. Evacuarea apelor pluviale din șanțurile sau rigolele drumului s-a prevăzut a se face în emisarii existenți (văi, pârâuri etc).

În vederea drenării și evacuării apelor din structura rutieră s-a prevăzut prelungirea stratului de balast până la marginea platformei pentru a permite apelor infiltrate în fundație descărcarea pe taluze.

Pentru preluarea apelor de pe văi, versanți, izvoare ori descărcarea rigolelor de pe partea din amonte spre aval au fost necesare proiectarea de podețe noi.

Pentru împiedicarea aducerii de material pietros și lemnos s-a propus realizarea a 16 amenajări de torenți de pe versanți. La amenajarea torenților s-au proiectat:

- prag reținere aluviuni din gabioane – construcții clasice ce asigură oprirea blocurilor de piatră și a buștenilor. S-au propus pe terenuri cu pante sub 25%.
- prag reținere aluviuni din plasă de înaltă rezistență care rețin materialele transportate de torenți și au avantajul că sunt mai ușor de executat pe terenuri cu pante peste 25%. Plasele de înaltă rezistență sunt ancorate în teren cu tije pentru rocă sau sol.

Podețele tubulare existente Φ 0,50m – 1,50 m au fost înlocuite cu podețe dalate $L = 2,00m$. Au fost prevăzute podețe tubulare la drumurile laterale Φ 1,00 m.

Lucrări de consolidări versanți ,terasamente

La stabilirea soluțiilor de consolidări s-au avut în vedere următoarele:

- asigurarea elementelor geometrice ale platformei drumului;
- susținerea platformei drumului;
- consolidarea terasamentelor de rambleu;
- micșorarea volumului de săpături și asigurarea stabilității la unele deblee;
- colectarea apelor de suprafață și dirijarea lor către emisar;
- limitarea amprizei drumului cu structuri de sprijin, limitare impusă de existența unor obstacole (proprietăți, utilități etc.) sau lungimi mari ale taluzurilor;
- posibilitățile tehnice de execuție ale constructorului, având în vedere configurația reliefului în zonă.

Față de aceste considerente au fost proiectate următoarele tipuri de lucrări de consolidare:

- structuri de sprijin de rambleu;
- structuri de sprijin de debleu;
- protecții versanți cu plase ancorate;
- amenajare treceri la nivel pentru animale.

Lucrări de poduri și pasaje

Lucrările de artă aferente drumului de legătura DN66A sunt:

- pod nou peste râul Cerna,
- viaducte pentru trecerea animalelor,
- viaduct de coastă (semi-viaduct) în zona „Stânca Roșie”.

Poduri noi peste cursuri de apă - Pod nou peste râul Cerna, km 63+825:

În această fază de „actualizare a studiului de fezabilitate” nu au fost necesare modificări suplimentare la structura podului nou peste râul Cerna față de proiectul în faza Studiu de Fezabilitate dar au fost enunțate mai jos datele acestei lucrări în scopul reamintirii lor.

Traseul DN 66A traversează valea râului Cerna de pe malul stâng pe malul drept cu o oblicitate de circa 70° stânga.

Suprastructura proiectată are 2 deschideri de 21,00m și este realizată dintr-un tablier mixt din beton precomprimat - beton armat, continuizat pe pilă, alcătuit din 8 grinzi prefabricate precomprimate dublu T de 20,20 m lungime, 1,03 m înălțime, care conlucrează între ele prin suprabetonarea de 14-20 cm și nodul de cadru din beton armat monolit al pilei lamelare. Lățimea totală a tablierului, inclusiv lise parapete de 30x65 cm este de 10,60 m, evazat pe culeea mal drept la 11,61 m pentru racordare la curba traseului.

Infrastructura se realizează din culei masive cu elevații din beton simplu, rigla banchetă a cuzineților, zidul de gardă și zidurile întoarse din beton armat și o pilă lamelară din beton armat conlucrând cu suprastructura continuizată prin nodul de cadru din capătul acesteia. Soluția de fundare propusă este cu fundații directe din beton simplu și cuzinet din beton armat turnate în chesoane deschise din beton armat.

Calea pe pod are lățimea de 9,60 m (inclusiv supralărgirile) și este delimitată cu borduri denivelate și parapete direcționale tip greu de trotuare. Podul este protejat spre exterior cu parapete metalici pietonali.

Rosturile de dilatație vor fi de tip etanș conform STAS 8278/86 pe toată lățimea podului.

Scurgerea apelor de pe pod se realizează prin pante transversale și pante longitudinale racordate la gurile de scurgere și casiurile pe taluz de la capetele podului.

Racordările căii podului cu rampele se realizează prin intermediul dalelor de racordare prefabricate din beton armat de 3,00 m lungime. Racordarea zidurilor întoarse cu albia se face prin sferturi de con pereate și aripi din beton simplu în continuarea culeelor. De asemenea rampele de acces se vor racorda la pod prin pene de racordare pe o lungime de câte 25,00 m.

Podul existent care nu are gabaritul și elementele necesare pentru drum național clasa V, se va folosi ca pod de serviciu pe perioada execuției lucrărilor podului nou.

Lucrări hidrotehnice

Datele hidrotehnice care au stat la baza calculelor hidraulice au fost extrase din studiul hidrologic elaborat de INMH. Acest studiu se referă la debitele maxime cu probabilitate de apariție/depășire de 1%, 2%, 5% și 10% în regim natural pe albia râului Cerna în secțiunile de calcul intersectate de aliniamentul drumului DN66A.

Pentru calcularea capacității de tranzitare a debitului maxim și trasarea nivelului curbei suprafeței libere pentru debitul maxim cu probabilitate de depășire de 2% pe râul Cerna, s-au folosit următoarele date privind geometria albiei: sistem de referință Marea Neagră – stereo 70; planuri de situație, cu amplasarea traseului drumului și a albiei râului; profile transversale în albia minoră și majoră, în zona lucrărilor de traversare amonte și aval pe albia râului; profil longitudinal pe râu.

Lucrările hidrotehnice de apărare au un caracter local și au rolul de susținere sau apărare a platformei rutiere atunci când acesta se află pe malul cursului de apă.

Funcție de impactul cursului de apă asupra infrastructurii drumului, diversele tipuri de protecții sunt aplicate pe lungimi variabile.

Siguranța circulației

În vederea asigurării siguranței circulației rutiere au fost proiectați parapeteți metalici de tip greu și foarte greu.

Pentru semnalizarea verticală au fost prevăzute indicatoare rutiere iar pentru semnalizarea pe orizontală a fost prevăzut marcaj rutier pe axa drumului.

ANALIZA IMPACTULUI ASUPRA MEDIULUI

Un aspect important îl reprezintă faptul că în zona Munților Retezat se află Parcul Național Retezat împreună cu care arealul acestei zone protejate este și arie declarată Sit Natura 2000, fiind arie de protecție avifaunistică (SPA) și sit de importanță comunitară (SCI). Totodată cea mai mare parte din traseul sectorului de drum al DN 66A traversează Parcul Național Domogled-Valea Cernei constituind în cadrul ariei sale atât arie de protecție avifaunistică (SPA), cât și sit de importanță comunitară (SCI). În vecinătatea celor două parcuri naționale se află arealul sitului de importanță comunitară SCI Nordul Gorjului de Vest.

În această direcție, pentru evaluarea impactului asupra mediului, în anul 2008 a fost întocmit un Studiu de biodiversitate. Acest studiu cuprinde hărți de distribuție a habitatelor în zona limitrofă aferentă proiectului și recomandări în vederea reducerii impactului drumului asupra speciilor protejate din rezervație, astfel:

- refacerea porțiunilor afectate ale habitatelor traversate;
- evitarea amplasării de popasuri sau parcări;
- pentru traversarea zonei „Stâncă Roșie” se vor căuta soluții care să nu afecteze habitatele și roca din acea arie;
- prevederea de podețe lărgite pentru a permite accesul la apă, migrația

și reproducerea speciilor protejate de amfibieni și reptile;

- reducerea impactului asupra mamiferelor mari prin crearea de viaducte în curbele cu pantă mare unde drumul urmează curba de nivel în agrafă;
- în zonele trecătorilor de animale la nivel cu drumul se recomandă să nu se pună parapeti și să se instaleze indicatoare rutiere de rigoare.

Pentru asigurarea circulației mamiferelor mari s-a propus realizarea a 6 viaducte. Toate aceste viaducte au deschideri de 10m în ax, înălțimea liberă sub pod în amonte minim 4,00m și au suprastructura alcătuită din 16 grinzi prefabricate din beton precomprimat, cu lungime variabilă, dispuse joantiv și cu placă de suprabetonare la partea superioară.

Viaductele de la km 52+170, km 52+277 și km 54+554 sunt amplasate pe curba cu $R=50m$, au o pantă transversală de 4,50%, partea carosabilă de 8,60m (inclusiv supralărgirile) și 2 trotuare de 1,00m mărginite de parapete direcțional.

Viaductele de la km 52+596, km 52+703 și km 54+863 sunt amplasate pe curba cu $R=40m$, au o pantă transversală de 5,50%, partea carosabilă de 9,00m (inclusiv supralărgirile) și 2 trotuare de 1,00m mărginite de parapete direcțional.

Toate cele 6 viaducte au infrastructura alcătuită din pile lamelare până la 1,50 m deasupra terenului din amonte și apoi cu doi stâlpi circulari cu riglă la partea superioară și două culei masive din beton armat.

La toate viaductele s-au adoptat fundații indirecte pe piloți forajți de diametru mare.

Pentru scurgerea apelor s-au prevăzut guri de scurgere.

Rosturi de dilatație s-au prevăzut doar pe culei.

Racordarea căii podului cu rampele se face cu plăci de racordare iar racordarea cu terasamentele se face cu ziduri de sprijin.

De asemenea pentru protecția faunei au fost prevăzute 4 treceri la nivel pentru animale și un podeț în zona de reproducere pentru amfibieni.

Amenajări în zona trecerilor:

- amenajarea zonelor de debleu – zidurile de sprijin de debleu de la marginea platformei drumului se vor întrerupe pe o lungime de aproximativ 10 m pentru realizarea excavațiilor perpendiculare pe drum, având panta de maxim 1:1. Excavațiile vor fi protejate cu geocelule în grosime de minimum 20 cm umplute cu pământ vegetal înierbat, iar taluzurile laterale vor fi sprijinite cu ziduri de sprijin pe coronamentul cărora se vor monta plase pentru protecția și dirijarea animalelor pe aceste rampe);
- amenajarea zonelor de rambleu (rampele de acces se vor realiza perpendicular pe zidurile de sprijin ce asigură stabilitatea corpului drumului - panta în lungul rampei fiind de cel mult 1:1, din umpluturi de pământ armat cu geocelule umplute cu pământ vegetal înierbat. Umpluturile rampelor vor fi mărginite de ziduri de sprijin ce vor urmări configurația terenului natural. În dreptul rampelor de racordare cu terenul natural, parapetul metalic de la marginea platformei se va întrerupe pe o lungime de aproximativ 10 m și se va înlocui cu parapet discontinuu cu spații pentru trecerea animalelor de circa 6 m. Pentru protecția și dirijarea animalelor se vor monta plase pe coronamentul zidurilor).

Se vor monta panouri de avertizare treceri pentru animale, panouri de semnalizare pentru interzicerea claxonatului, opririi și staționării în zonele de trecere ale mamiferelor mari la nivel cu drumul și

indicatoare de reducere a vitezei și bumpere la nivelul părții carosabile în zonele de trecere ale mamiferelor mari la nivel cu drumul.

Conform recomandărilor Studiului de impact asupra mediului pentru traversarea în zona “Stânca Roșie” care adăpostește habitate deosebit de valoroase de plante, păsări și animale s-a analizat un viaduct de coastă cu execuția unei părți din carosabil în consolă.

Drumul în zonă este amplasat pe o curbă cu raza de 20m. Pe partea dreaptă valea este foarte abruptă și cu adâncime mare. Partea carosabilă cu supralărgire este de 11,00m și are o pantă transversală de 3,50%. Datorită lățimii mari a drumului și pentru stabilitatea consolelor nu s-au mai prevăzut trotuare. Viaductul propus are 11 deschideri de 9,00m, L suprastructură =99,00m.

S-a propus realizarea unor grinzi transversale drumului, ieșite în consolă 3,00m-5,00m, pe care rezeamă grinzi prefabricate cu corzi aderente, cu lungime variabilă, dispuse joantiv și cu placă de suprabetonare la partea superioară. Racordarea cu terasamentele se face cu ziduri de sprijin.

Întrucât proiectul s-a considerat a avea impact semnificativ asupra mediului, s-a trecut de la etapa soluțiilor alternative la etapa măsurilor compensatorii. Dat fiind faptul că vor fi afectate suprafețe localizate în ariile naturale protejate: ROSCI0129 Nordului Gorjului de Vest și ROSCI0069 Domogled – Valea Cernei, au fost propuse :

- măsuri de reducere a impactului asupra biodiversității/ariilor naturale protejate

- măsuri compensatorii

- monitorizare factori de mediu

De asemenea, în sprijinirea derulării proiectului, a fost obținut Acordul de Mediu RO-ANPM- nr. 3/06.07.2011 emis de către Ministerul Mediului și Pădurilor.

Măsuri generale de reducere a impactului asupra biodiversității

- În momentul în care se va face scoaterea din circuitul forestier a suprafețelor împădurite, arborii vor fi marcați, se vor identifica cuiburile aflate în arborii ce urmează a fi defrișați iar mutarea cuiburilor se va face numai la indicația unui specialist ornitolog;
- Înainte de începerea lucrărilor de execuție se vor identifica toate cuiburile aflate pe o distanță de cel puțin 250 m față de axul drumului (250 m stânga și 250 m dreapta), iar dacă este cazul, după consultarea ornitologilor și obținerea aprobărilor de la Administrația Parcului, vor fi mutate;
- Pentru suplinirea eventualelor scorburi deteriorate ce adăpostesc posibilele colonii de lilieci, se vor număra copacii care prezintă scorburi cu urme de locuire ale chiropterelor și respectiv, se va amplasa un număr dublu de adăposturi speciale (artificiale) pentru lilieci în vecinătatea drumului;
- Toate podețele existente sau proiectate vor reprezenta culoare de trecere pentru amfibieni. Aceste treceri subterane vor fi prevăzute cu plase scurte de direcționare, în formă de pâlnie, pentru amfibieni;
- Podețele proiectate sunt în număr de 82 de bucăți: 75 de bucăți au lumina de 2 m , 3 bucăți au lumina de 4 m și 4 bucăți au lumina de 5 m;
- În zona podețelor vor fi făcute amenajări vegetale cu specii caracteristice locale, cu scopul de a crește șansele de satisfacere a necesităților faunei și de a îmbunătăți capacitatea de primire a pasajelor, la indicația unui specialist herpetolog;

- Excavațiile vor fi protejate cu geocelule în grosime de minimum 20 cm umplute cu pământ vegetal înierbat. Taluzurile laterale ale acestor excavații vor fi sprijinite cu ziduri de sprijin pe coronamentul cărora se vor monta plase pentru protecția și dirijarea animalelor pe aceste rampe.

Măsuri compensatorii

Măsurile compensatorii presupun refacerea habitatelor prin împădurirea unor suprafețe antropizate, neregenerate, care întrunesc condiții staționale corespunzătoare tipului de habitat afectat și îmbunătățirea habitatului existent.

Conform calendarului de implementare a măsurilor compensatorii din Acordul de mediu nr. 3 din 06.07.2011 în primul an se vor executa împăduririle (3 luni), urmând ca în următorii ani să se suplimenteze celelalte măsuri conform prevederilor din acordul de mediu mai sus menționat.

Măsurile compensatorii care presupun refacerea habitatelor se vor implementa în interiorul ariei naturale protejate de interes comunitar ROSCI0069 Domogled - Valea Cernei, pe terenurile puse la dispoziție de Ocolul silvic Baia de Aramă (conform procesului verbal nr. 277 din 8.02.2011) iar măsurile compensatorii care presupun îmbunătățirea habitatului existent se vor implementa atât în ROSCI0069 Domogled - Valea Cernei cât și în ROSCI0129 Nordul Gorjului de Vest.

Măsurile compensatorii se vor aplica în aceeași regiune biogeografică și în același tip de ecosistem. Măsurile compensatorii prevăd împădurirea suprafețelor și asigurarea lucrărilor de îngrijire și supraveghere până la închiderea stării de masiv, respectiv 7 ani și includ:

- an I – împădurire – 93 mii bucăți (din care, 32,25 mii buc. puietți molid, 52,70 mii buc. puietți brad, 2,50 mii buc. larice, 3,55 mii buc. puietți paltin și 2,00 mii buc. puietți frasin);
- an II – completări – 13,95 mii buc (din care 4,84 mii buc. puietți molid, 7,91 mii buc. puietți brad, 0,37 mii buc. larice, 0,53 mii buc. puietți paltin și 0,30 mii buc. puietți frasin);
- an III – completări – 4,85 mii buc (din care 1,613 mii buc. puietți molid, 2,635 mii buc. puietți brad, 0,125 mii buc. larice, 0,177 mii buc. puietți paltin și 0,10 mii buc. puietți frasin);
- an IV, V, VI, VII- întreținerea totalului de 18,6 ha împădurit.

Monitorizare factori de mediu

Pe perioada execuției lucrărilor este necesar să se desfășure o activitate de monitorizare a factorilor de mediu în scopul urmăririi eficienței măsurilor aplicate, cât și pentru a stabili măsuri corective în cazul neîncadrării în normele specifice.

Monitorizarea în perioada de execuție a lucrărilor:

- pentru fiecare front de lucru: - emisii în aer, sol, nivel de zgomot;
- pentru drumurile de acces (tehnologice): emisii în aer, sol, nivel de zgomot;
- pentru organizarea de șantier și baza de producție: emisii în aer, sol, apă subterană, nivel de zgomot, ape uzate tehnologice, starea tehnică a stațiilor de mixturi asfaltice, stațiilor de betoane, stațiilor de sortare, inclusiv a stațiilor pentru reținerea poluanților.

Monitorizarea în perioada de operare a lucrărilor

Pentru protecția calității aerului se va aplica un program de monitorizare la indicatorii CO, NO_x, SO₂, Pb. Valorile determinate trebuie să fie inferioare valorilor limită prevăzute de Ordinul MAPM nr.592/2002. Stabilirea frecvenței de monitorizare se va face de către

APM Gorj funcție de valorile de trafic previzionate/înregistrate.

Monitorizarea biodiversității

Se va monitoriza starea habitatelor și a speciilor afectate atât în timpul execuției lucrărilor de modernizare/reabilitare, cât și în timpul operării.

Programul de monitorizare va avea ca obiective urmărirea următorilor parametri:

- morfologia zonei – se va urmări gradul de eroziune a porțiunilor despădurite și stabilizate prin plantarea de specii caracteristice zonei; gradul de eroziune nu trebuie să-l depășească pe cel inițial; se vor recolta și studia profile de sol, metode GIS de modelare erozională etc.

- vegetația terestră – cartarea și realizarea transectelor, urmărindu-se dacă se păstrează nucleul de specii inițial și dacă se instalează specii invazive; calcularea producției de biomasă – aceasta trebuie să rămână cam la același nivel cu cel inițial.

- fauna – monitorizarea efectivelor prin observarea directă sau/și obținerea datelor de la Direcția Silvică, SOR, A.P.M. etc.; se va urmări numărul de exemplare din fiecare specie, numărul de perechi productive, numărul de pui; acestea trebuie să rămână cel puțin în limite apropiate de cele inițiale.

- replantările și refacerea zonei afectate – valorile producției de biomasă, densitatea, abundența vor trebui să crească anual pentru a ajunge în final la valori apropiate de cele ale habitatului inițial.

- ecosisteme acvatice – se va monitoriza viteza de curgere, adâncimea, salinitatea, cantitatea de oxigen dizolvat, se vor cartografi speciile de faună și floră, se va calcula biomasă, abundența ce vor trebui să rămână în limite normale; se vor preleva probe, se vor face măsurători directe cu aparatură specifică etc.

Suprafața estimată a terenului ocupat permanent

Pentru prezentul proiect de Hotărâre a Guvernului este necesară suma de **44 mii lei** pentru un număr de **69 imobile**, aferente unei suprafețe totale de **53.166 mp**, prevăzute în Anexa nr. 3.

Procedurile de expropriere aplicabile sunt cele prevăzute de Legea nr. 255/2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, cu modificările și completările ulterioare, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local și de Hotărârea Guvernului nr. 53/2011 pentru aprobarea Normelor Metodologice de aplicare a acesteia, pentru acele imobile proprietate privată care constituie coridorul de expropriere aferent proiectului. În conformitate cu art. 5 din Legea nr. 255/2010, cu modificările și completările ulterioare, expropriatorul a întocmit o documentație tehnico – economică cuprinzând coridorul de expropriere stabilit pe baza studiului de fezabilitate în variantă finală sau a documentațiilor de urbanism, după caz, și lista proprietarilor imobilelor care constituie coridorul de expropriere așa cum rezultă din evidențele Agenției Naționale de Cadastru și Publicitate Imobiliară sau ale unităților administrativ – teritoriale, care cuprinde sumele individuale aferente despăgubirilor estimate de către expropriator pe baza unui raport de evaluare întocmit, având în vedere expertizele întocmite și actualizate de camerele notarilor publici.

Suma de 44 mii lei aferentă imobilelor prevăzute în anexă, rezultă din raportul de evaluare întocmit de către un expert autorizat UNEAR, în conformitate cu dispozițiile Legii nr. 255/2010, cu modificările și completările ulterioare și ale Hotărârii Guvernului nr. 53/2011.

Astfel, în conformitate cu dispoziții legale în materie de expropriere

	<p>raportul de evaluare se întocmește avându-se în vedere expertizele întocmite și actualizate de camerele notarilor publici, potrivit art. 77¹ alin. (5) din Legea nr. 571/2003 privind Codul Fiscal, cu modificările și completările ulterioare, coroborate cu prevederile art. 8 alin (1) din Hotărârea Guvernului nr. 53/2011 pentru aprobarea Normelor Metodologice de aplicare a Legii nr. 255/2010, cu modificările și completările ulterioare, conform cărora „expertul evaluator (...) este obligat să se raporteze la expertizele întocmite și actualizate de camerele notarilor publici, potrivit art. 77¹ alin. (5) din Legea nr. 571/2003 privind Codul Fiscal, cu modificările și completările ulterioare.”</p> <p>Prin prezentul proiect de act normativ se propune aprobarea indicatorilor tehnico-economici aferenți lucrării de utilitate publică “Drum de legătură DN 66A, km 47+600 – km 66+204, Câmpu lui Neag - Cerna”, județul Gorj, conform Anexa 1 la prezenta hotărâre, aprobarea planului de amplasament al lucrării de de utilitate publică “Drum de legătură DN 66A, km 47+600 – km 66+204, Câmpu lui Neag - Cerna”, județul Gorj, conform Anexa 2 la prezenta hotărâre, aprobarea declanșării procedurilor de expropriere, aprobarea listei imobilelor proprietate privată situate pe raza localităților Padeș și Tismana, a proprietarilor sau deținătorilor acestora, precum și a sumelor individuale aferente despăgubirilor, în cuantum total de 44 mii lei pentru un număr de 69 imobile în suprafața de 53.166 mp, conform Anexa 3 la prezenta hotărâre.</p>
3.Alte informații	<p>Coridorul de expropriere al lucrării a fost avizat de către Oficiul de Cadastru și Publicitate Imobiliară Gorj.</p> <p>Lista proprietarilor imobilelor care constituie coridorul de expropriere a fost compusă în baza evidențelor unităților administrativ – teritoriale ale localităților Padeș și Tismana confirmată de acestea cu ștampilă și semnătură.</p> <p>Precizăm faptul că o parte din imobilele proprietate privată ce fac obiectul prezentului proiect de act normativ nu au fost înscrise în cartea funciară de către proprietarii acestora.</p> <p>Pe coridorul de expropriere nu există imobile ce ar putea constitui monumente istorice/zonă de protecție a acestora, în caz contrar se vor aplica prevederile Legii 422/2011.</p>

Secțiunea 3.

Impactul socio-economic al proiectului de act normativ

1. Impactul macroeconomic	<p>Realizarea proiectului are un impact pozitiv asupra calității vieții și condițiilor sociale, prin:</p> <ul style="list-style-type: none"> • crearea de noi locuri de muncă; • creșterea schimburilor comerciale; • realizarea drumului va contribui la dezvoltarea generală a zonei, economică și socială. <p>Atât în perioada de execuție cât și în perioada de operare, proiectul are un impact pozitiv asupra condițiilor și activităților economice locale manifestat prin:</p> <ul style="list-style-type: none"> - posibilitatea apariției unor noi locuri de muncă pentru populația locală; - personalul nou angajat contribuie la schimburile comerciale din zonă. <p>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</p>
---------------------------	---

	(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	Proiectul de hotărâre nu se referă la acest domeniu.
2. Impactul asupra mediului de afaceri	Proiectul de hotărâre nu se referă la acest domeniu.
3. Impactul social	Proiectul de hotărâre are ca scop implementarea unuia din proiectele de îmbunătățire și dezvoltare a infrastructurii de transporturi de interes național.
4. Impactul asupra mediului	Lucrările proiectate au o influență benefică asupra calității mediului prin reducerea poluării fonice, reducerea volumului de praf antrenat precum și a noxelor eliminate de mijloacele de transport.
5. Alte informații	Nu au fost identificate

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	<p>Finanțarea lucrării de utilitate publică se face de la bugetul de stat, prin Secretariatul General al Guvernului, pentru Departamentul pentru Proiecte de Infrastructură și Investiții Străine, în limita sumelor aprobate anual cu această destinație, conform programelor de investiții publice aprobate potrivit legii.</p> <p>Sumele individuale estimate de către expropriator, aferente despăgubirilor pentru imobilele proprietate privată care constituie coridorul de expropriere al lucrării de utilitate publică situate pe raza localităților Padeș și Tismana din județul Gorj, sunt în cuantum total de 44 mii lei și sunt alocate de la bugetul de stat, prin bugetul Secretariatului General al Guvernului, pentru Departamentul pentru Proiecte de Infrastructură și Investiții Străine, conform Legii nr. 5/2013 a bugetului de stat la capitolul 84.01 „Transporturi”, Titlul „Alte transferuri”, alineatul „Investiții ale agenților economici cu capital de stat”.</p>					

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 nu se referă la acest domeniu.
2. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în cazul proiectelor ce transpun prevederilor comunitare	Proiectul de hotărâre nu se referă la acest domeniu.
3. Măsurile normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare	Proiectul de hotărâre nu se referă la acest domeniu.

4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Proiectul de hotărâre nu se referă la acest domeniu.
5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	Proiectul de hotărâre nu se referă la acest domeniu.
6. Alte informații	Nu au fost identificate

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 de act normativ a fost afișat pe site-ul Secretariatului General al Guvernului.
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 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 act normativ nu are o legătură directă cu autoritățile administrației publice locale. Documentația tehnico-economică elaborată pentru realizarea obiectivului de investiție supus spre aprobare a fost avizată de autoritățile publice interesate. La elaborarea proiectului de act normativ au fost consultați și reprezentanți ai structurilor asociative din administrația publică locală.
4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile HG nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente	Documentația tehnico-economică elaborată pentru realizarea lucrării de utilitate publică supus spre aprobare a fost avizată de : - Consiliul Tehnico – Economic al C.N.A.D.N.R. S.A. cu Avizul nr.3318/05.05.2009 - Consiliul Tehnico-Economic al M.T.I. cu Avizul nr. 65/60/25.05.2009 - Consiliul Interministerial de Avizare a Lucrărilor Publice de Interes Național cu Aviz nr.69/28.07.2009
5. Informații privind avizarea de către a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării c) Consiliul Economic și Social d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi	Proiectul de hotărâre nu necesită aceste avize
6. Alte informații	Nu au fost identificate

Secțiunea 7.

Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ

1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ	Proiectul de hotărâre nu se referă la acest domeniu.
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	
3. Alte informații	Nu au fost identificate

Secțiunea 8.

Măsurile de implementare

1. Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ de către autoritățile administrației publice centrale și/sau locale – înființarea unor noi organisme sau extinderea competențelor instituțiilor existente	Proiectul de hotărâre nu se referă la acest domeniu.
2. Alte informații	Nu au fost identificate

Pentru considerentele de mai sus, am elaborat alăturat proiectul de Hotărâre a Guvernului pentru aprobarea indicatorilor tehnico – economici și declanșarea procedurilor de expropriere a imobilelor proprietate privată care constituie coridorul de expropriere al lucrării de utilitate publică „Drum de legătură DN 66A km 47+600 – km 66+204 Câmpu lui Neag - Cerna”, județul Gorj, care, în forma prezentată a fost avizat de către ministerele interesate și pe care îl supunem spre adoptare.

**MINISTRUL DELEGAT PENTRU
PROIECTE DE INFRASTRUCTURĂ DE
INTERES NAȚIONAL ȘI
INVESTIȚII STRĂINE**

DAN-COMAN ȘOVA

**SECRETARUL GENERAL AL
SECRETARIATULUI GENERAL AL
GUVERNULUI**

ION MORARU

AVIZĂM FAVORABIL:

**VICEPRIM - MINISTRU
MINISTRUL DEZVOLTĂRII REGIONALE
ȘI ADMINISTRAȚIEI PUBLICE**

NICOLAE – LIVIU DRAGNEA

**VICEPRIM-MINISTRU
MINISTRUL FINANȚELOR PUBLICE**

DANIEL CHIȚOIU

MINISTRUL DELEGAT PENTRU BUGET

LIVIU VOINEA

MINISTRUL JUSTIȚIEI

ROBERT-MARIUS CAZANCIUC