

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

Secțiunea 1.

Titlul proiectului de act normativ

Hotărâre a Guvernului pentru aprobarea indicatorilor tehnico - economici aferenți obiectivului de investiții "Realizarea de noi noduri rutiere pe Autostrăzi - Nod rutier Pantelimon (A0 - Km 48) sectorul A0-Nord", județul Ilfov

Secțiunea 2.

Motivul emiterii actului normativ

<p>1. Descrierea situației actuale</p>	<p>Nodul Rutier Pantelimon se află localizat în județul Ilfov, în intravilanul și extravilanul UAT Pantelimon, la est de Municipiul București și începe din zona km 48+000 a Autostrăzii de centură București - Autostrada A0, secțiunea de nord, și se finalizează în DN 3 București - Călărași - Constanța.</p> <p>Necesitatea investiției a apărut datorită faptului că tronsonul 3 din sectorul de nord al Autostrăzii A0 nu dispune de acces la drumul național DN3 în vederea îndeplinirii nivelului cerințelor, atât curente, cât și prognozate, conducând la creșteri ale nivelelor de trafic pe rețeaua secundară de transport (drumul național DN3, drumul județean DJ301 și drumuri locale) cu consecințe negative în ceea ce privește distanțelor și timpii de transport, costurile utilizatorilor și gradul de poluare.</p> <p>Necesitatea amenajării acestui nod rutier a fost relevată și în cadrul Studiului de Prefezabilitate realizat în anul 2022, prin care s-a analizat amplasarea și realizarea a 12 noi noduri rutiere pe autostrăzile existente.</p> <p>În anul 2024 a fost elaborată expertiza tehnică, de către Dr. ing. Florin Ionică BELC, atestat pentru domeniul A4,B2,D, cu scopul evaluării stării tehnice a drumului național DN3 în zona de conexiune a nodului rutier.</p> <p>Realizarea obiectivului este oportună datorită faptului că va asigura descărcarea traficului de pe autostradă în rețeaua de drumuri naționale, regionale, în urma implementării se vor genera efecte socio-economice pozitive și importante prin reducerea timpilor de deplasare, fluidizarea traficului, sporirea siguranței rutiere cu efecte minime asupra mediului, ale ocupării de terenuri, reducerea emisiilor poluante și a costurilor de operare.</p>
<p>1¹. În cazul proiectelor de acte normative care transpun legislație comunitară sau crează cadrul pentru aplicarea directă a acesteia</p>	<p>Proiectul de Hotărâre a Guvernului nu se referă la acest domeniu.</p>
<p>2. Schimbări preconizate</p>	<p>Descrierea investiției</p> <p>Soluțiile tehnice:</p> <p><i>a) regimul juridic al imobilului pe care se realizează/este amplasat obiectivul de investiții din domeniul public și/sau privat al statului.</i></p> <p>Nodul rutier este prevăzut a fi amplasat atât în intravilanul cât și extravilanul localității Pantelimon, pe terenuri aflate în proprietate publică și în proprietate privată. Suprafața totală a terenului ocupată de lucrare este de circa 26 ha.</p>

b) situația actuală

Studiu topografic: a fost realizat în sistem național de coordonate STEREO 70 și cote cu plan de referință Marea Neagră.

Studiul geotehnic: au fost realizate 26 de foraje geotehnice până la adâncimi cuprinse între 6,00 m și 30 m și 75 penetrări dinamice SPT. Au fost interceptate depozite de argile, argile prăfoase și izolat straturi de loessuri cu grosimea de 0,90 – 2,10 m, definite ca terenuri dificile de fundare sau pământuri sensibile la umezire. Apa subterană a fost identificată în forajele geotehnice executate de la adâncimea de 4 m.

Adâncimea de îngheț este de 80 – 90 cm.

Amplasamentul se încadrează în categoria geotehnică 2 - 3, cu risc geotehnic moderat - major.

Se recomandă fundarea indirectă a podurilor.

Conform prevederilor P100/1-2013 „Cod de proiectare seismică”, valoarea de vârf a accelerației terenului pentru proiectare este $a_g = 0,30g$ și valoarea perioadei de colț este $T_c = 1,60$ sec.

c) scurtă prezentare a soluției tehnice propusă

Traseul în plan

Nodul rutier este poziționat în zona de intersecție a bretelelor cu autostrada A0 km 46+450. Legătura între aceste bretele se va face prin pasajul proiectat pe DN3 peste autostrada A0 (aflat în execuție în cadrul proiectului de autostradă).

Amenajarea în plan se va realiza pentru o viteză de proiectare de $V_p = 60$ km/h.

Traseul propus pentru două sensuri de circulație ale nodului rutier (ieșire către Pantelimon din direcția nord și intrarea din Pantelimon către direcția sud pe A0) este reprezentat de o bretea bidirecțională care pleacă către direcția nord dintr-o intersecție giratorie proiectată în zona km 12+212 al DN3, după care descrie un viraj de dreapta printr-o curbă cu raza de 330 m, până în zona km 1+050. Legătura efectivă cu autostrada se va face prin bretele unidirecționale cu raze de 330 m.

Traseul propus pentru celelalte două sensuri de circulație ale nodului rutier (intrare către Pantelimon din direcția Sud și ieșire din Pantelimon către direcția nord pe A0) este reprezentat de o bretea bidirecțională care pleacă către direcția nord dintr-o intersecție giratorie proiectată în zona km 13+175 al DN3, după care descrie un viraj de dreapta printr-o curbă cu raza de 190 m, continuă în direcția nord – est, la km 0+525 virează la stânga printr-o curbă cu raza de 208 m, până în zona km 0+975. Bretelele de legătură efectivă cu autostrada au raze între 208 m – 330 m.

- Se va amenaja Breteaua 0 - unidirecțională, cu o singură bandă de circulație, de intrare pe autostrada A0 (spre 1 Decembrie), din direcția DN 3, pe o lungime de 719 m;

- Se va amenaja Breteaua 0 - bidirecțională, cu două benzi de circulație, între sensul giratoriu amenajat pe DN3 la km 12+212 și bretelele unidirecționale de legătură la autostrada A0, pe o lungime de 1041 m;

- Se va amenaja Breteaua 1 – unidirecțională, cu o singură bandă de circulație, de ieșire de pe autostrada A0 spre DN 3, din direcția Otopeni, pe o lungime de 729 m;

- Se va amenaja Breteaua 2 – unidirecțională, cu o singură bandă de circulație, de ieșire de pe autostrada A3 spre DN3, din direcția 1 Decembrie, pe o lungime de 406 m;

- Se va amenaja Breteaua 2 - bidirecțională, cu două benzi de circulație, între sensul giratoriu amenajat pe DN3 la km 13+175 și bretelele unidirecționale de legătură la autostradă A0, pe o lungime de 963 m;

- Se va amenaja Breteaua 3 - unidirecțională, cu o singură bandă de circulație, de intrare pe autostrada A0 (spre Otopeni), din direcția DN 3, pe o lungime de 411 m;

- Se va amenaja drumul național DN3 pe o lungime totală de 557 m între km 12+045 – km 12+349 (304 m) și km 13+070 – km 13+323 (253 m)

- Se va amenaja intersecția între Breteaua 0 și drumul național DN3 la km 12+212, sub forma unui sens giratoriu la nivel, cu centrul sensului giratoriu în axul drumului național.

- Se va amenaja intersecția între Breteaua 2 și drumul național DN3 la km 13+175, sub forma unui sens giratoriu la nivel, cu centrul sensului giratoriu deplasat spre nord, față de axul drumului județean.

- Se vor amenaja drumuri de întreținere pe o lungime de 5.700 m.

- Se reloca drumuri de exploatare pe o lungime de 2.700 m și strada Gara Păsarea pe lungime de 1.130 m.

- Se va amenaja accesul în intersecția giratorie de la km 12+212, pentru strada Plantelor pe o lungime de 45 m și accesul la DN3, la km 13+098, pentru strada Grădinarilor, pe o lungime de 15 m.

Racordarea bretelelor proiectate la autostrada A1, se realizează prin amenajarea benzilor de accelerare și decelerare conform PD 162 – 2002 – Normativ privind proiectarea autostrăzilor extraurbane.

Racordarea Bretelei 0 cu autostrada se va face prin: Secțiune de accelerare de 225 m; Bandă de pătrundere în flux de 150 m; Pană de racordare de 75 m.

Racordarea Bretelei 1 cu autostrada se va face prin: Secțiune de decelerare de 150 m; Bandă de ieșire din flux de 75 m; Pană de racordare de 75 m.

Racordarea Bretelei 2 cu autostrada se va face prin: Secțiune de decelerare de 130 m; Bandă de ieșire din flux de 75 m; Pană de racordare de 75 m.

Racordarea Bretelei 3 cu autostrada se va face prin: Secțiune de accelerare de 290 m; Bandă de pătrundere în flux de 150 m; Pană de racordare de 75 m.

Profilul longitudinal

Se amenajează cu pante reduse, declivitatea maximă este sub 4,0 %.

Profilul transversal

Bretele noduri rutiere:

Cale unidirecțională: Lățimea platformei – 6,00 m (Lățimea părții carosabile – 4,00 m + supralărgire; Benzi de încadrare – 2 x 0,50 m; Acostamente – 2 x 0,50 m realizat din piatră spartă); Spațiu pentru amplasare parapet – 1,70 m (W5)

Cale bidirecțională: Lățimea platformei – 9,00 m (Lățimea părții carosabile – 2 x 3,50 m + supralărgire; Benzi de încadrare – 2 x 0,50 m; Acostamente – 2 x 0,50 m realizat din piatră spartă); Spațiu pentru amplasare parapet – 1,70 m (W5).

Sensuri giratorii proiectate: Rază insulă centrală = 18,0 m; Rază exterioară = 29,00 m; Lățime cale inelară = 11,00 m; Rază de racordare cu marginile drumurilor = 25,00 m; Inel de siguranță = 1,50 m; Inel de semnalizare = 1,30 m; Bandă de ghidare = 0,50 m; Lățime cale la intrare în sensul giratoriu = 4,00 m; Lățime cale la ieșire din sensul giratoriu = 4,50 m.

Drumul național DN3: Lățimea platformei – 18,00 m (Lățimea părții carosabile – 4 x 3,50 m; Benzi de încadrare – 4 x 0,50 m; Zona mediana denivelată – 2,00 m; Trotuare – 2x 2,50 m); Zona de siguranță – 1,50 m. La marginea trotuarelor se vor amplasa stâlpii de iluminat, pe zona de siguranță a drumului.

Strada Gara Pasărea pe zona drumului național DN3, pe o lungime de 143 m și pe zonele unde se reamenajează intersecțiile pe o lungime de aproximativ 30 m: Lățimea platformei – 10,00 m (Lățimea părții carosabile – 2 x 3,50; Trotuare denivelate – 2 x 1,50 m); Zona de siguranță – 1,50 m.

Strada Gara Pasărea pe zona sensului giratoriu vest, pe o lungime de 80 m: Lățimea platformei – 9,00 m (Lățimea părții carosabile – 2 x 3,00; Trotuare denivelate – 2 x 1,50 m).

Strada Gara Pasărea pe zona Bretelei 2, pe o lungime de 877 m: Lățimea platformei – 8,00 m (Lățimea părții carosabile – 2 x 3,00 m + supralărgire; Benzi de încadrare – 2 x 0,50 m; Acostamente – 2 x 0,50 m realizat din piatră spartă);

Strada Plantelor și strada Grădinarilor: Lățimea platformei – 13,00 m (Lățimea părții carosabile – 2 x 4,00 m; Trotuare – 2 x 2,50 m); Zona de siguranță – 1,50 m.

Drumuri de exploatare: Lățimea platformei – 5,00 m (Lățimea părții carosabile – 4,00 m; Acostamente – 2x 0,50 m.

Drumuri de întreținere: Lățimea platformei – 4,00 m (Lățimea părții carosabile – 3,00 m; Acostamente – 2x 0,50 m.

Pe zona de racordarea a bretelelor nodurilor la autostradă, respectiv pe lungimea de

accelerare/decelerare se va asigura o lățime de 3,50 m, acostament cu lățimea de 0,50 m și spațiul pentru parapetul de protecție cu lățimea de 1,70 m (W5).

Stâlpii pentru iluminat se vor amplasa în afara lățimii de lucru a parapetului, în exterior.

Pentru taluzurile de rambleu mai mari de 6 m s-au adoptat pante de 2:3 pe primii 6 m măsurați de la platforma drumului, apoi se vor amenaja berme cu lățimea de 4 m și taluz de 1:2 până la terenul natural.

Structura rutieră semirigidă aprobată spre realizare pentru bretelele nodului rutier pe drumul național DN3, amenajarea străzilor Plantelor și Grădinarilor și partea carosabilă a sensurilor giratorii este:

Structura rutieră semirigidă:

- 4 cm Strat de uzură tip MAS16 rul 45/80;
- 6 cm Strat de legătură tip BAD22,4 leg 45/80;
- 8 cm Strat de bază AB31,5 baza 50/70;
- 22 cm Strat superior de fundație din balast stabilizat cu lianți hidraulici;
- 30 cm Strat inferior de fundație din balast amestec optimal;
- 20 cm Strat de formă din balast.

Structura rutieră pe benzile de inserție/ ieșire în/ din flux:

- 4cm strat de uzură din MAS16 rul 45/80;
- 6 cm strat de legătură din BAD22,4 leg 45/80;
- 8 cm strat de bază din AB31,5 baza 50/70;
- 22 cm strat superior de fundație din balast stabilizat cu lianți hidraulici;
- 30 cm strat inferior de fundație din balast amestec optimal;
- 20 cm strat de formă din balast;

Structura rutieră pe benzi de accelerare/ decelerare, și pene de racordare în zona autostrăzii:

- 6 cm strat de uzură din MAS16, rul 45/80;
- 7 cm strat de legătură din BAD22,4 leg 45/80;
- 10 cm strat de bază din AB31,5 baza 50/70;
- geosintetic pentru întarzierea transmiterii fisurilor;
- 30 cm strat superior de fundație din balast stabilizat cu lianți hidraulici;
- 30 cm strat inferior de fundație din balast amestec optimal;
- 20 cm strat de formă din pământ stabilizat;

Structura rutieră pe strada Gara Pasărea:

- 4 cm strat de uzură din MAS16, rul 45/80;
- 6 cm strat de legătură din BAD22,4 leg 45/80;
- 18 cm strat superior de fundație din balast stabilizat cu lianți hidraulici;
- 20 cm strat inferior de fundație din balast amestec optimal;
- 20 cm strat de forma din balast;

Structura rutieră pe trotuare:

- 4 cm strat de uzură din BA16;
- 10 cm beton de ciment C16/20;
- 10 cm strat de balast;

Structura rutieră adoptată pe zona acostamentelor: piatră spartă pe grosimea straturilor de asfalt.

Structura rutieră pe inelul de siguranță al sensului giratoriu:

- 8 cm pavele autoblocante;
- 3 cm strat de nisip;
- 20 cm beton de ciment C25/30;
- 35 cm fundație de balast;
- 20 cm strat de formă din balast.

Structura rutieră pe inelul de semnalizare al sensului giratoriu: 6 cm pavele autoblocante (roșii și albe) pe fundație de nisip de 3 cm.

Structura rutieră pe drumurile de întreținere și drumurile agricole: 15 cm piatră spartă; 15 cm balast.

Lucrări de artă

Structurile s-au prevazut în conformitate cu normele Eurocod, pentru convoaie de

calcul LM1 și LM2.

1. Pod pe Bretea 2 peste canal ANIF și peste strada Gara Pasărea

Podul este situat între km 0+525 - km 0+606 și a fost proiectat conform Eurocod, pentru convoaie de calcul LM1 și LM2.

Suprastructura din grinzi prefabricate din beton armat

Podul are două deschideri, prima de 39,25 m, iar a doua 23,50 m cu lungimea totală de 83 m (inclusiv zidurile întoarse ale culeelor) și o oblicitate normală față de canal.

Schema statică: grinzi simplu rezemate.

Suprastructura: pentru deschiderea de 39.25 m tablierul va fi realizată din 4 grinzi prefabricate din beton armat, cu înălțimea de 2,10 m și lungimea de 40 m, dispuse transversal la distanța 2,40 m interax. Pentru deschiderea de 23,50 m s- au prevazut 8 grinzi prefabricate din beton armat, cu înălțimea de 1,03 m și lungimea de 24 m, dispuse transversal la distanța 1,24 m interax.

Peste grinzile prefabricate se va turna placa de suprabetonare din beton armat C35/45, cu grosimea minimă de 18 cm.

Calea pe pod va avea lățimea de 10,60 m din care:

- 9,00 m parte carosabilă (2x 3,50 m benzi de circulație, 2x 1,00 m efect optic de îngustare);

- 2x 0,80 m grinda pentru amplasarea parapetului direcțional tip H4b – W3, montat la marginea părții carosabile;

Pe grinda de parapet se va monta și plasa de protecție, pe toată lungimea podului.

Stâlpii de iluminat se vor monta în consolă pe grinda de parapet printr- un sistem de plăcute metalice.

Structura rutieră a căii pe pod va fi alcătuită din: hidroizolație, strat de protecție hidroizolație de 3 cm - BA8, 4 cm - BAP16 strat de legătură și 4 cm - MAS16 strat de uzură.

Infrastructura este alcătuită din 2 culee și o pilă.

Culeele au elevații masive, din beton armat C30/37, cu fața văzută, fundate indirect, prin intermediul a 8 piloți forăți din beton armat C25/30, cu diametru 1200 mm și lungimea de 18 m, dispuși pe 2 rânduri. Piloții sunt rigidizați la partea superioară printr- un radier din beton armat C30/37, cu grosimea de 1,50 m. Culeile sunt prevăzute cu ziduri întoarse și ziduri de gardă din beton armat.

Pila are elevația de tip lamelar din beton armat C30/37, cu lățimea de 4,00 m, prevăzută cu riglă la partea superioară din beton armat C35/45, cu lungimea de 10,60 m, pe care sunt dispuși cuzinetii. Pilele sunt fundate indirect prin intermediul a 8 piloți forăți din beton armat C25/30, cu diametru 1200 mm și lungimea de 18 m, dispuși pe 2 rânduri. Piloții sunt rigidizați la partea superioară printr- un radier din beton armat C30/37 cu grosimea de 1,50 m.

Racordarea cu rampele: se realizează prin intermediul a 14 plăci de racordare cu lungimea de 5,00 m și înălțimea de 0,40 m.

Se va prevedea pe rampe parapete tip H4b – W3, pe o lungime de 25 m de la capetele podului.

Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferturilor de con pereate cu beton.

Albie: Canalul ANIF se va reloca pe o lungime de 280 m. Parametrii de funcționare a canalului nu se vor modifica.

2. Pod pe Bretea 0 peste canal ANIF

Podul este situat între km 0+805 – km 0+859 și a fost proiectat conform Eurocod, pentru convoaie de calcul LMI și LM2.

Suprastructura din grinzi prefabricate din beton armat

Podul are o deschidere de 39,25 m, lungimea totală de 54,50 m (inclusiv zidurile întoarse ale culeelor) și o oblicitate normală față de canal.

Schema statică: grinzi simplu rezemate.

Suprastructura: tablierul va fi realizată din 4 grinzi prefabricate din beton armat, cu înălțimea de 2,10 m și lungimea de 40 m, dispuse transversal la distanța 2,40 m interax. Peste grinzile prefabricate se va turna placa de suprabetonare din beton armat C35/45, cu grosimea minima de 18 cm. Placa de suprabetonare va avea panta unica

de 3%.

Calea pe pod va avea lățimea de 10,60 m din care:

- 9,00 m parte carosabilă (2x 3,50 m benzi de circulație, 2x 1,00 m efect optic de îngustare);

- 2x 0,80 m grinda pentru amplasarea parapetului direcțional tip H4b – W3, montat la marginea părții carosabile;

Pe grinda de parapet se va monta și plasa de protecție, pe toata lungimea podului.

Stâlpii de iluminat se vor monta în consola pe grinda de parapet printr- un sistem de placuțe metalice.

Structura rutieră a căii pe pod va fi alcătuită din: hidroizolație, strat de protecție hidroizolație de 3 cm - BA8, 4 cm - BAP16 strat de legătură și 4 cm - MAS16 strat de uzura.

Infrastructura este alcătuită din 2 culei.

Culeile au elevații masive, din beton armat C30/37, cu fața văzută, fondate indirect, prin intermediul a 8 piloți forajați din beton armat C25/30, cu diametru 1200 mm și lungimea de 18 m, dispuși pe 2 rânduri. Piloții sunt rigidizați la partea superioară printr- un radier din beton armat C30/37, cu grosimea de 1,50 m. Culeile sunt prevăzute cu ziduri întoarse și ziduri de gardă din beton armat.

Racordarea cu rampele: se realizează prin intermediul a 14 plăci de racordare cu lungimea de 5,00 m și înălțimea de 0,40 m.

Se va prevedea pe rampe parapete tip H4b – W3, pe o lungime de 25 m de la capetele podului.

Racordarea cu terasamentele se va face prin intermediul sferturilor de con pereate cu beton.

Albie: Canalul ANIF se va reloca pe o lungime de 225m m. Parametrii de funcționare ai canalului nu se vor modifica.

Peisagistica: Pe toate zonele afectate de construcția bretelelor vor fi proiectate lucrări de amenajare peisagistica cu plantații și spații verzi.

A fost obținută Clasarea Notificării nr.19764/05.12.2023 emisă de Agenția pentru Protecția Mediului Ilfov.

Refacerea accesului la terenurile agricole: Pentru asigurarea accesului la terenurile agricole s-a prevăzut drum cu structura de 15 cm piatră spartă pe 15 cm de balast cu lățime de 4 m.

Colectarea și evacuarea apelor pluviale

Apele de suprafață colectate prin intermediul șanțurilor sau rigolelor drumului sunt epurate prin separatoare de hidrocarburi, iar evacuarea s-a prevăzut a se face în emisarii existenți (văi, pârauri, râuri, etc.), canale. Apele de pe platforma drumului vor fi colectate prin șanturi și rigole de acostament din beton și descărcate pe taluz prin casiuri amplasate din max. 50.00 m în 50.00 m. Șanțurile vor fi realizate din beton C30/37 de 10.00 cm pe pat de nisip de 5.00 cm.

Pentru evacuarea sau subtraversarea apelor din șanțuri au fost prevăzute 21 podete, din care:

- 5 podete prefabricate tip C2 și 3 podete dalate tip D5, pentru asigurarea descărcării apelor din zona brelor proiectate.

- 13 podete tubulare cu diametrul 500 mm, pentru asigurarea descărcării apelor din zona drumurilor de întreținere și drumurilor de exploatare proiectate.

S- au prevazut 2 bazine de retenție.

Siguranța circulației

Pentru parapete s-au avut în vedere prevederile "Normativului pentru sisteme de protecție pentru siguranța circulației pe drumuri, poduri și autostrăzi - AND 593", precum și a standardelor SR EN 1317-1:2011 – 1, 2, 3, 5. S-a prevăzut amplasarea parapetilor metalici direcționali de tip H1 pe o lungime de 6.240 m, H2 pe o lungime de 2.560 m, H3 pe o lungime de 1.150 m. În unghiurile generate de bretele și de partea carosabilă este prevăzută amplasarea atenuatorilor de șoc din metal conform prevederilor SR EN 1317-3:2011, după cum urmează: 2 atenuatori de șoc pentru viteza de 80 km/ h și 2 atenuatori de șoc pentru viteza de 110 km/ h.

ITS

Nodul de autostradă va fi dotat cu un sistem inteligent de transport de tip ITS. Echipamentele și subsistemele ITS de la nodul rutier Pantelimon vor fi compatibile cu cele propuse pentru Autostrada A0.

Sistemul de iluminat

Pentru a spori vizibilitatea pe timpul nopții, nodul rutier a fost prevăzut cu sistem de iluminat tip LED și telegestiune. Au fost studiate două soluții de alimentare, respectiv utilizând rețeaua publică națională și alimentarea prin sisteme fotovoltaice. Se recomandă adoptarea soluției de alimentare de la rețeaua publică națională.

Relocarea și protejarea rețelelor de utilități

În zona amplasamentului nodului rutier se vor reloca/proteja rețelele electrice, de telecomunicații, de gaze naturale, apă și canalizare.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SR 1948/2 1995 - Parapete pentru poduri.

AND 593-2012 - Normativ pentru sisteme de protecție pentru siguranța circulației pe drumuri, poduri și autostrăzi.

PD 162/2002 - Normative pentru proiectarea și construirea Autostrăzilor.

CD 63/2000 - Normativ pentru proiectarea și folosirea aparatelor de reazem din neoprene pentru podurile de cale ferată și șosea.

NP 043/2000 - Normativ pentru proiectarea structurilor de poduri cu grinzi înglobate în beton.

P15/2000 - Normativ pentru proiectarea aparatelor de reazem la podurile de șosea din beton armat.

PD 95/2002 - Normativ pentru proiectarea hidraulică a podurilor și podețelor.

AND 593/2012 - Normativ pentru sisteme de protecție pentru siguranța circulației pe drumuri, poduri și autostrăzi

SR 1848-1,2,3/2011 - Norme tehnice pentru indicatoare rutiere.

CD 155- 2001 - Instrucțiuni tehnice privind determinarea stării tehnice a drumurilor moderne.

AND 540 - 2003 Normativ pentru evaluarea stării de degradare a îmbrăcămintei bituminoase pentru drumuri cu structuri rutiere suple și semirigide indicativ.

P100- 1/2013 - Normativ pentru proiectarea antiseismică a construcțiilor.

STAS 1709/1 - 90 și 1709/2-90 privind clasificarea terenurilor din punct de vedere hidrologic.

OMT 1296/2017 - Norme tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor.

AND 600:2015 - Normativ pentru amenajarea intersecțiilor la nivel pe drumuri publice.

PD 177/2001 - Normativ pentru dimensionarea structurilor rutiere suple și semirigide (metoda analitică).

AND 605/2016 - Normativ - Mixturi asfaltice executate la cald. Condiții tehnice privind proiectarea, prepararea și punerea în operă.

SR EN 13108-1-2007 - Betoane Asfaltice

STAS 2900 - Lățimea drumurilor

STAS 2924 – 91 - Poduri Pe Șosea-Gabarite

STAS 4273 83 - Construcții Hidrotehnice. Încadrarea în Clase de Importanță

STAS 10144-1-90 - Străzi. Profiluri Transversale. Prescripții Proiectare

STAS 1709/1/2 – 90 - Pentru determinarea adâncimilor de îngheț.

AND 593/2012 - Normativ pentru sisteme de protecție pentru siguranța circulației.

SR EN 1317-3/2011 - atenuatoare de șocuri.

AND 603 -2012 - Ghid privind Condiții de iluminat.

SR EN 13201 - Standarde pentru iluminatul drumurilor publice.

e) avize, acorduri, acte de aprobare

- CERTIFICAT DE URBANISM – PRIMĂRIA PANTELIMON nr. 128/24782/24.11.2023;
- CLASAREA NOTIFICĂRII DECIZIEI ETAPEI DE EVALUARE INIȚIALĂ nr. 19764/05.12.2023;
- SC APĂ CANAL ILFOV AIF nr. 684/09.01.2024;
- SC PREMIER ENERGY, nr. 128/24782/24.11.2023 din 28.11.2023;
- DISTRIGAZ SUD REȚELE nr. 32087/318805098/21.06.2023;
- SC ECOVOL SRL, nr. 226/04.12.2023;
- SC ENEL DISTRIBUȚIE MUNTENIA nr. 19051444/23/01/2024;
- DIGI RCS-RDS nr. 22328/11.12.2023;
- ORANGE România Communication S.A. nr. 100/05/03/01/3337/13.12.2023;
- VODAFONE nr. NPOTX-FO_3464/08.01.2024;
- ORANGE Romania nr. 3025/6946/6626/15.12.2023;
- Unitatea Administrativă a orașului Pantelimon nr. 32339/12.02.2024;
- Transport Urban - Aviz STB (Societatea de Transport București) nr. 383161/06.12.2023;
- MAPN nr. DT/14674/13.12.2023;
- MAI nr. 584540/21.12.2023;
- SRI nr. 819880/20.12.2023;
- STS nr. 17032/04.01.2023;
- ISU (în proximitatea unui obiectiv SEVESO) nr. 3100642/27.12.2023;
- Ministerul Culturii nr. 129/ARH/29.05.2024;
- APELE ROMÂNE - ADMINISTRAȚIA BAZINALĂ DE APĂ ARGHEȘ-VEDEA nr. 13054/17.01.2024;
- Aviz ANIF - AVIZ TEHNIC NR. 75/23.02.2024;
- Aviz IPJ Ilfov nr. 7157017/26.02.2024;
- OMV/PETROM nr. 814/30.01.2024;
- TRANSELECTRICA nr. 31/12.03.2024;
- TRANSGAZ nr. 94072/2753/11.12.2023;
- OCPI Ilfov - PV RECEPȚIE TEHNICĂ nr. 172/2024/22.01.2024;
- AVIZ CTE – CNAIR S.A. SF nr. 5669/18.07.2024;
- AVIZ CTE –MTI. SF nr. 177/186/14.10.2024;

f) principalele caracteristici și indicatori tehnici:

Principalii indicatori:

Lungime bretele, benzi de accelerare/decelerare/pană de racordare:	5,814	km
Lățime platformă bretele unidirecționale:	6,0	m

	Lățime platformă bretele bidireționale:	9,0	m
	Intersecții de tip sens giratoriu:	2	buc.
	Structuri (poduri/pasaje):	2	buc.
3. Alte informații	Nu au fost identificate.		

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

1. Impactul macroeconomic	Realizarea obiectivului de investiții conduce la scoterea traficului greu și de tranzit din interiorul orașelor, asigurând: <ul style="list-style-type: none"> - dezvoltarea economică a zonei; - îmbunătățirea condițiilor social – economice și de mediu; - îmbunătățirea condițiilor de viață a locuitorilor; - asigurarea infrastructurii rutiere necesare dezvoltării economiei locale; - crearea de oportunități de ocupare a forței de muncă din zonă; - crearea de noi locuri de muncă; - asigurarea mobilității forței de muncă; - îmbunătățirea calității mediului din zona de implementare a proiectului (reducerea nivelului de zgomot a vehiculelor aflate în circulație); - creșterea speranței de viață datorită facilităților mai bune pentru sănătate și a reducerii poluării; - reducerea nivelului de expunere la poluarea aerului și sonoră a oamenilor din zonă.
¹ Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat	Proiectul de Hotărâre a Guvernului nu se referă la acest subiect.
2. Impactul asupra mediului de afaceri	Proiectul de Hotărâre a Guvernului nu are impact în acest domeniu.
¹ Impactul asupra sarcinilor administrative	Proiectul de Hotărâre a Guvernului nu se referă la acest subiect.
² Impactul asupra întreprinderilor mici și mijlocii	Proiectul de Hotărâre a Guvernului nu se referă la acest subiect.
3. Impactul social	Pe lângă beneficiile economice pe care le va genera construcția drumului, va produce efecte pozitive asupra gradului de ocupare a forței de muncă pentru perioada execuției și poate atrage forța de muncă locală.
4. Impactul asupra mediului	Lucrările propuse au impact minim asupra mediului. A fost emisă Clasarea Notificării nr. 19764 din 5.12.2023 emis de Agenția pentru Protecția Mediului Ilfov.
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						

<p>plus/minus, din care:</p> <p>a) bugetul de stat, din acesta:</p> <p>(i) impozit pe profit;</p> <p>(ii) impozit pe venit;</p> <p>b) bugetele locale:</p> <p>(i) impozit pe profit;</p> <p>c) bugetul asigurărilor sociale de stat:</p> <p>(i) contribuții de asigurări.</p>						
<p>2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care:</p> <p>a) bugetul de stat, din acesta:</p> <p>(i) cheltuieli de personal;</p> <p>(ii) bunuri și servicii;</p> <p>b) bugetele locale:</p> <p>(i) cheltuieli de personal;</p> <p>(ii) bunuri și servicii;</p> <p>c) bugetul asigurărilor sociale de stat:</p> <p>(i) cheltuieli de personal;</p> <p>(ii) bunuri și servicii.</p>						
<p>3. Impact financiar, plus/minus, din care:</p> <p>a) bugetul de stat;</p> <p>b) bugetele locale.</p>						
<p>4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare</p>						
<p>5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare</p>						
<p>6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare</p>						
<p>7. Alte informații</p>	<p>Finanțarea obiectivului de investiție se realizează din fonduri externe nerambursabile – Programul Transport (P.T.) 2021-2027 și de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, în limita sumelor aprobate anual cu această destinație, precum și din alte surse legal constituite, conform programelor de investiții publice aprobate potrivit legii.</p>					

Secțiunea 5.

Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

<p>1. Măsurile normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act</p>	<p>Proiectul de Hotărâre a Guvernului nu se referă la acest domeniu.</p>
--	--

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.	
Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în cazul proiectelor ce transpun prevederilor comunitare	Proiectul de Hotărâre a Guvernului nu se referă la acest domeniu.
Măsuri normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare	Proiectul de Hotărâre a Guvernului nu se referă la acest domeniu.
Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Proiectul de Hotărâre a Guvernului nu se referă la acest domeniu.
Alte acte normative și/sau documente interNaționale din care decurg angajamente	Proiectul de Hotărâre a Guvernului nu se referă la acest domeniu.
Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea 6.

Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ

1. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate.	Proiectul prezentului act normativ a fost afișat pe site-ul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.
2. Fundamentarea alegerii organizațiilor cu care a avut loc consultarea, precum și a modului în care activitatea acestor organizații este legată de obiectul proiectului de act normativ	Proiectul de Hotărâre a Guvernului nu se referă la acest domeniu.
3. Consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale, în situația în care proiectul de act normativ are ca obiect activități ale acestor autorități, în condițiile Hotărârii Guvernului nr. 521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative	Proiectul de Hotărâre a Guvernului nu se referă la acest domeniu.
4. Consultările desfășurate în cadrul conșiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea conșiliilor interministeriale permanente	Documentația tehnico-economică elaborată a fost supusă spre analiză și a fost avizată de către: - CTE - C.N.A.I.R. – S.A. cu avizul nr. 5669/18.07.2024; - CTE - Ministerul Transporturilor și Infrastructurii cu avizul nr. 177/186 din 14.10.2024. - Consiliul Interministerial de Avizare Lucrări Publice de Interes Național și Locuințe cu avizul nr.85/10.12.2024
5. Informații privind avizarea de către a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării c) Consiliul Economic și Social d) Consiliul Concurenței	Proiectul de Hotărâre a Guvernului nu se referă la acest domeniu.

e) Curtea de Conturi	
6. Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea 7.

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

1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ	Proiectul de Hotărâre a Guvernului a îndeplinit procedura prevăzută de Legea nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată.
2. Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice	Proiectul de Hotărâre a Guvernului nu se referă la acest domeniu.
3. Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea 8.

Măsuri de implementare

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

Față de cele prezentate, a fost elaborat prezentul proiect de Hotărâre a Guvernului pentru aprobarea indicatorilor tehnico - economici aferenți obiectivului de investiții ”Realizarea de noi noduri rutiere pe Autostrăzi – Nod rutier Pantelimon (A0 – km 48), sectorul A0-Nord“, județul Ilfov, care, în forma prezentată, a fost avizat de ministerele interesate și pe care îl supunem spre aprobare.

MINISTRUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

SORIN - MIHAI GRINDEANU

AVIZĂM:

VICEPRIM – MINISTRU

MARIAN NEACȘU

**MINISTRUL DEZVOLTĂRII, LUCRĂRILOR PUBLICE
ȘI ADMINISTRAȚIEI**

ATTILA - ZOLTÁN CSEKE

MINISTRUL INVESTIȚIILOR ȘI PROIECTELOR EUROPENE

MARCEL - IOAN BOLOȘ

VICEPRIM-MINISTRU,

MINISTRUL FINANȚELOR

TÁNCZOS BARNA