

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

Secțiunea 1.

Titlul proiectului de act normativ

Hotărâre a Guvernului pentru re aprobarea indicatorilor tehnico - economici aferenți obiectivului de investiții „Modernizare DN 73 Pitești - Câmpulung – Brașov km 13+800 - km 42+850, km 54+050 - km 128+250”, județul Argeș și județul Brașov

Secțiunea 2.

Motivele emiterii actului normativ

Descrierea situației actuale	<p>DN 73 este un drum național european (E574) și se desfășoară pe teritoriul a două județe: Argeș și Brașov. Sectorul de la km 13+800 – km 42+850 și km 54+050 – km 92+000 se desfășoară pe teritoriul județului Argeș, iar sectorul de drum de la km 92+000 – km 128+250 pe teritoriul județului Brașov.</p> <p>Obiectivul are indicatorii tehnico - economici aprobați prin Hotărârea Guvernului nr. 1142/2008.</p> <p>Între km 13+800 – km 42+850 au fost finalizate și recepționate lucrările realizate în cadrul Contractului încheiat în anul 2011, cu excepția următoarelor lucrări:</p> <ul style="list-style-type: none">- Pod km 40+049,09 (km 40+040) peste Valea Pechii la Schitu Golești - reabilitare- Pod km 41+963,84 (km 41+978.37) peste scurgere la Câmpulung - nou. <p>În anul 2020 lucrările au fost sistate ca urmare a rezilierii Contractului, iar pentru reluarea lucrărilor și finalizarea obiectivului de investiții, pentru sectorul km 54+050 - km 128+250 au fost realizate în anul 2022 expertize tehnice, pe specialități, pentru stabilirea stării lucrărilor realizate anterior și inventarierea stării actuale a drumului pentru necesarul de realizat. În baza acestora și a studiilor de teren a fost realizat și actualizat proiectul, fiind stabilite soluțiile tehnice, cantitățile de lucrări necesare și estimarea costurilor pe baza prețurilor unitare actuale, care țin cont de creșterile prețurilor la materiale, manoperă, energie, carburant, adaptările la normele și normativele tehnice în vigoare, în vederea promovării pentru re aprobarea documentației tehnico – economice revizuite.</p> <p>Dintre cele 13 poduri care se regăsesc între km 54+050 - km 128+250, 7 poduri sunt parțial executate, 2 poduri sunt noi, 2 poduri au nevoie de lucrări complete de reabilitare, iar 2 poduri nu mai fac obiectul acestui proiect, fiind cuprinse în alte Contracte. Din 135 podețe, 19 au fost realizate în cadrul contractului reziliat, iar 116 au rămas de executat sau reparat.</p> <p>Suplimentar față de soluțiile inițiale, este prevăzută lărgirea la 4 benzi a drumului DN 73, între km 126+050 - km 128+250, pe 2,20 km, lărgire necesară datorită valorilor mari de trafic, precum și a geometriei drumurilor DN 73G și DN 73, km 128+250 – Brașov, ambele având profile de 4 benzi de circulație, zona unde în cadrul Studiului de Fezabilitate inițial era prevăzută menținerea platformei existente. Tot suplimentar sunt prevăzute fundații adâncite de parapetei pe 7.266 m.</p> <p>Degradările constatate pe toată lungimea sectorului de drum studiat, pe care nu s-au realizat lucrări în cadrul contractului reziliat, sunt: fisuri și crăpături în stratul de uzură, pelade, faianțări, suprafețe cu ciupituri, suprafețe șlefuite, cedări de acostamente, rupturi de margine, degradări produse de lucrările de canalizări în special în localități. Degradările provocate de fenomenul de îngheț – dezgheț sunt: burdușirile, tasări, faianțări și vâluriri.</p>
1 ¹ . În cazul proiectelor de acte normative care transpun legislație comunitară sau	Proiectul de Hotărâre a Guvernului nu se referă la acest domeniu.

crează cadrul pentru aplicarea directă a acesteia	
Schimbări preconizate	<p>Descrierea investiției</p> <p>Traseul în plan: Soluția proiectată a traseului în plan a rămas în principal neschimbată, existând diferențe mici la trasarea curbelor în plan. Pe zona km 126+050 și km 128+250, este prevăzută lărgirea la 4 benzi de circulație, fiind necesare exproprieri suplimentare.</p> <p>Profil longitudinal: Soluția nu a suferit modificări pe tronsoanele de drum unde s-a executat stratul de legătură, dar a suferit modificări pe restul de tronsoane unde sunt necesare structuri rutiere noi. Valorile declivităților întâlnite pe traseul existent sunt între 0,03 – 10,03 %.</p> <p>Profil transversal: se mențin soluțiile de amenajare a lățimii platformei de 8,00 m, 9,00 m și 11,50 m, din care: Platforma de 8,00 m cu parte carosabilă de 7,00 m; Platforma de 8,00 m în localități cu parte carosabilă de 8,00 m Platforma de 9,00 m cu parte carosabilă de 7,00 m; Platforma de 11,50 m – banda de vehicule grele cu parte carosabilă de 10,50 m; Pe tronsonul de drum amplasat între km 126+050 și km 128+250 unde se realizează lărgirea platformei pentru 4 benzi, partea carosabilă este de 14,00 m.</p> <p>Structura rutieră suplă – s-a adaptat la caracteristicile prevederilor Normativului privind mixturile asfaltice executate la cald. Condiții tehnice de proiectare, preparare și punere în operă a mixturilor asfaltice - indicativ AND 605-2016. Dimensionarea structurii rutiere s-a realizat pentru perioada de perspectivă de 30 ani și volumului traficului de calcul, greu 0,3 – 1 m.o.s.</p> <p>Soluția aplicabilă în interiorul localităților:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Frezarea mixturilor asfaltice pe o grosime de 18,00 cm; Pozarea unui geocompozit; Așternerea straturilor de mixturi: de bază AB31,5 – 8,00 cm grosime; de legătură BAD22,4 50/70 - 6,00 cm grosime; de uzură MAS 16 rul 50/70 - 4,00 cm grosime. <p>Soluția aplicabilă în exteriorul localităților:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Reciclarea la rece a unui pachet de 20,00 cm din mixturile existente; Așternerea straturilor de mixturi: de bază AB31,5 50/70 – 8,00 cm grosime; de legătură BAD22,4 50/70 - 6,00 cm grosime; de uzură MAS 16 rul 50/70 - 4,00 cm grosime. <p>Soluția aplicabilă pe sectoarele unde s-a turnat stratul de legătură:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Așternerea stratului de uzură MAS16 rul 50/70. <p>Soluția aplicabilă pe casetele de lărgire și pe sectoarele: km 73+065 – km 73+110; km 122+470 – km 122+670; km 102+970 – km 103+070;</p> <ul style="list-style-type: none"> - 4,00 cm - strat de uzură din mixtură asfaltică, tip MAS16 rul 50/70; - 6,00 cm - strat de legătură din binder de criblură, tip BAD22,4 leg 50/70; - 8,00 cm - strat de bază din AB 31,5 50/70; - 25,00 cm - strat de balast stabilizat cu liant hidraulic; - 30,00 cm strat din balast; - 25,00 cm strat de formă din pământ stabilizat cu lianți hidraulici. <p>Pe casete se prevede geocompozit între stratul de bază și cel de legătură.</p> <p>Soluția aplicabilă pe tronsonul de lărgire la 4 benzi, km 126+050 – km 128+250</p> <ul style="list-style-type: none"> - 4,00 cm - strat de uzură din mixtură asfaltică, tip MAS16 rul 50/70; - 6,00 cm - strat de legătură din binder de criblură, tip BAD22,4 leg 50/70; - 10,00 cm - strat de bază din AB 31,5 50/70; - 30,00 cm - strat de balast stabilizat cu liant hidraulic; - 30,00 cm strat din balast; - 25,00 cm strat de formă din pământ stabilizat cu lianți hidraulici. <p>Poduri și pasaje – 13 structuri proiectate pentru restul rămas de realizat.</p>

Lucrări comune: La marginea părții carosabile sunt prevăzuți parapeteți de siguranță tip foarte greu "H4b", iar la marginea trotuarelor sunt amplasați parapeteți metalici pietonali. Racordarea cu terasamentele se realizează cu ziduri întoarse, plăci de racordare de 6,00 m și sferturi de con. Sunt prevăzute scări de acces și casiuri. Calea pe structuri: hidroizolație; strat de protecție hidroizolație din BA8 – 3,00 cm; strat din BAP16 de 4,00 cm și strat din MAS16 - 4,00 cm.

Pe perioada execuției podurilor noi circulația se desfășoară pe variante provizorii, iar la podurile cu lucrări de reparații, pe timpul intervenției la suprastructură circulația se desfășoară alternativ pe jumătate de cale cu restricție de viteză.

1. **POD km 40+049 (km 40+040)** - repararea podului existent.

Desfacerea căii pe partea carosabilă și a parapetului; turnarea unei plăci de suprabetonare; refacerea integrală a tuturor elementelor căii pe partea carosabilă; montarea parapetului direcțional; repararea zonelor de beton degradat la suprastructură; protecția intradosului suprastructurii; consolidarea culeilor; plăci de racordare; refacerea aripilor din beton simplu; înlăturarea vegetației, degajarea și reamenajarea albiei; refacerea dispozitivelor de colectare a apei din vecinătatea podului

2. **POD km 41+963,84 (km 41+978)** – pod nou cu o deschidere de 10 m.

Infrastructura podului va fi alcătuită din 2 culei cu elevații masive, echipate cu ziduri de gardă și ziduri întoarse. Zidurile întoarse vor avea 1,40 m lungime.

Elevațiile culeelor sunt din beton armat C30/37, cu înălțimea de 2.58 m. Culeele se execută cu drenuri din zidărie de piatră și dală de racordare a căii de pe pod cu rampele de acces. Bancheta de rezemare va fi prevăzută cu aparate de rezem din neopren. Fundațiile culeelor sunt de tip direct sub forma unor blocuri masive din beton. Toate suprafețele în contact cu pământul vor fi hidroizolate cu o soluție pe bază de bitum. Pe toată suprafața de beton aflată în contact cu mediul exterior, se va aplica o vopsea anticorozivă.

Suprastructura podului nou va fi alcătuită din 19 grinzi prefabricate din beton precomprimat cu corzi aderente L = 8,00 m, h = 0,42 m, tip „T” întors, peste care se va turna o placă de suprabetonare din beton armat monolit – clasa C35/45. Lungimea totală a podului va fi de 13,10 m.

3. **POD km 57+600 (km 57+505)** - repararea podului existent.

Lungimea totală a podului 30,00 m, are trei deschideri (2x6,00+18,00) m.

La suprastructura podului se execută lucrări de reparații locale cu mortare speciale, precum și sporirea capacității portante cu materiale compozite.

La infrastructurile podului se execută lucrări de reparații locale cu mortare speciale. Podul va fi prevăzut cu parapete de protecție tip H4b montat pe toată lungimea.

4. **POD km 66+775 (km 66+705)** – pod nou cu o deschidere de 10 m.

Infrastructura podului va fi alcătuită din 2 culei cu elevații masive, echipate cu ziduri de gardă și ziduri întoarse. Zidurile întoarse vor avea 1,50 m lungime.

Elevațiile culeelor sunt construite din beton armat C30/37, cu înălțimea de 3,30 m. Culeele se execută cu drenuri din zidărie de piatră și dală de racordare a căii de pe pod cu rampele de acces. Bancheta de rezemare va fi prevăzută cu aparate de rezem din neopren. Fundațiile culeelor sunt de tip direct sub forma unor blocuri masive din beton. Toate suprafețele în contact cu pământul vor fi hidroizolate cu o soluție pe bază de bitum. Pe toată suprafața de beton aflată în contact cu mediul exterior, se va aplica o vopsea anticorozivă.

Suprastructura podului nou va fi alcătuită din 17 grinzi prefabricate din beton precomprimat cu corzi aderente l = 10,0 m, h = 0,52 m, tip „T” întors, peste care se va turna o placă de suprabetonare din beton armat monolit – clasa C35/45. Lungimea totală a podului va fi de 13,10 m.

5. **POD km 68+548 (km 68+477)** – pod nou cu o deschidere de 15 m.

Infrastructura podului va fi alcătuită din 2 culei cu elevații masive, echipate cu ziduri de gardă și ziduri întoarse. Zidurile întoarse vor avea 3,00 m lungime.

Elevațiile culeelor sunt construite din beton armat C30/37, cu înălțimea de 3,50 m.

Culeele se execută cu drenuri din zidărie de piatră și dală de racordare a căii de pe pod cu rampele de acces. Bancheta de rezemare va fi prevăzută cu aparate de rezem din neopren. Fundațiile culeelor sunt de tip direct sub forma unor blocuri masive din beton. Toate suprafețele în contact cu pământul vor fi hidroizolate cu o soluție pe bază de bitum. Pe toată suprafața de beton aflată în contact cu mediul exterior, se va aplica o vopsea anticorozivă. Suprastructura podului nou va fi alcătuită din 9 grinzi prefabricate din beton precomprimat cu corzi aderente $L = 15,00$ m, $h = 0,95$ m, tip dublu „T”, peste care se va turna o placă de suprabetonare din beton armat monolit – clasa C35/45. Lungimea totală a podului va fi de 21,10 m. Placa de suprabetonare va asigura un gabarit de 11,70 m.

6. POD km 72+560 (km 72+501) - repararea podului existent.

Lungimea totală a podului este de 117,40 m, are cinci deschideri ($3 \times 22,02 + 21,80 + 21,50$) m.

La suprastructura podului se execută lucrări de reparații locale cu mortare speciale. Podul va fi prevăzut cu parapete de protecție tip H4b montat pe toată lungimea.

7. POD km 73+055 (km 72+986) – pod nou.

Podul are o lungime totală de 11,25 m și o deschidere de 10,00 m.

Infrastructura podului va fi alcătuită din 2 culei cu elevații masive. Elevațiile culeelor sunt construite din beton armat C30/37, cu înălțimea de 3,30 m. Culeele se execută cu drenuri din zidărie de piatră și dală de racordare a căii de pe pod cu rampele de acces. Lățimea culeelor va fi de 11,75 m măsurați perpendicular și 13,57 m măsurați oblic, iar bancheta de rezemare va fi prevăzută cu aparate de rezem din neopren. Fundațiile culeelor sunt de tip direct sub forma unor blocuri masive din beton. Toate suprafețele în contact cu pământul vor fi hidroizolate cu o soluție pe bază de bitum. Pe toată suprafața de beton aflată în contact cu mediul exterior se va aplica o vopsea anticorozivă. Suprastructura podului nou va fi alcătuită din 18 grinzi prefabricate din beton precomprimat cu corzi aderente $L = 10,20$ m, $h = 0,52$ m, tip „T” întors cu oblicitate 70° , peste care se va turna o placă de suprabetonare din beton armat monolit – clasa C35/45.

Placa de suprabetonare va asigura un gabarit de 12,50 m.

8. POD km 105+640 (km 105+561) - repararea podului existent.

Lungimea totală a podului este de 30,30 m, are 3 deschideri ($7,75 + 12,80 + 7,25$) m.

Sunt prevăzute lucrări de subzidire a culeilor, lucrări de reparații la nivelul suprastructurii dalate, refacere cale pe pod.

Lucrările se vor desfășura cu devierea alternativă a circulației pe jumătate de cale.

9. POD km 106+755 (km 106+679) - repararea podului existent.

Lungimea totală a podului este de 23,70 m, are o deschidere de 14,50 m.

Sunt prevăzute lucrări de reparații la nivelul infrastructurilor și suprastructurii, refacere cale pe pod, protecție albă.

10. POD km 108+649 (km 108+577) - repararea podului existent.

Lungimea totală a podului este de 32,65 m, are o deschidere de 20,65 m.

Sunt prevăzute lucrări de reparații la nivelul infrastructurilor și suprastructurii, refacere cale pe pod, protecție albă.

11. POD km 116+175 (km 116+110) - repararea podului existent.

Lungimea totală a podului este de 18,85 m, are o deschidere de 13,50 m.

Sunt prevăzute lucrări de reparații la nivelul infrastructurilor și suprastructurii, refacere cale pe pod.

12. POD km 117+112 (km 117+043) - repararea podului existent.

Lungimea totală a podului este de 11,04 m, are o deschidere de 10 m.

Sunt prevăzute lucrări de reparații la nivelul infrastructurilor și suprastructurii, refacere cale pe pod, protecție albă.

13. POD km 120+290 (km 120+218)

Lungimea totală a podului este de 33,20 m, are o deschidere de 21,60 m.

Sunt prevăzute lucrări de reparații la nivelul infrastructurilor și suprastructurii, refacere cale pe pod, reparații la protecția existentă a albiei.

	<p>Consolidarea terasamentelor</p> <ul style="list-style-type: none"> - Structură din piloți forăți cu diametru de 880 mm, rigidizați la partea superioară cu radier din beton armat, dispuși în șah, cu lungimi de 15,00 m - 18,00 m. - Structură din piloți forăți cu diametru de 880 mm, rigidizați la partea superioară cu grindă din beton armat, dispuși pe un singur rând, cu lungimi de 15,00 m. - Structură din minipiloți injectați cu diametru de 160 mm, rigidizați la partea superioară cu radier din beton armat. - Zid de sprijin din beton armat fundat direct, cu înălțimi de 3,50 - 4,00 m - Structură de protecție taluz cu plase ancorate din oțel de înaltă rezistență, dispuse pe zonele de taluz cu fenomene de instabilitate de tipul prăbușirilor (căderi de rocă) sau cu degradări prin acțiunea factorilor atmosferici. - În vederea interceptării, preluării și evacuării apelor subterane se prevăd drenuri orizontale sub fundul șanțului, cu lățimea de 1,00 m și înălțimea de 1,50 m. <p>Sistemul de colectare și evacuare a apelor pluviale</p> <p>Pentru asigurarea scurgerii apei în lungul drumului acolo unde panta în profil longitudinal depășește valoarea de 3,00% au fost proiectate rigole pereate sau șanțuri pereate în grosime de 10,00 cm așezate pe un strat de nisip de 5 cm. Sunt prevăzute podețe noi și reparații la podețele existente.</p> <p>Mutări și protejări de instalații</p> <p>Se vor reloca/proteja rețelele identificate pe traseu, de tipul: rețele electrice; rețele de distribuție gaze naturale; rețele de apă și canalizare; rețele de telecomunicații; drumuri locale.</p> <p>Siguranța circulației</p> <p><i>Semnalizare orizontală:</i> marcaje longitudinale, care cuprind liniile de direcție și marcaj lateral, liniile obligate de racordare, delimitarea benzilor de circulație și a părții carosabile; marcajele transversale pentru a marca locurile de oprire, pentru avertizare privind reducerea vitezei la apropierea de zonele cu potențial pericol.</p> <p><i>Semnalizare verticală:</i> au fost prevăzute indicatoare de avertizare, de obligativitate, de informare și de orientare.</p> <p><i>Parapete metalic de siguranță:</i> sunt prevăzute lucrări de înlocuire a celor existenți degradați, care nu mai corespund din punct de vedere tehnic, cât și dispunerea unor parapeti metalici cu grad mare de siguranță pe poduri și suplimentar față de soluțiile inițiale se dispun fundații adâncite de parapeti.</p> <p>Intersecții cu drumuri laterale</p> <p>Drumurile laterale care de intersectează cu DN 73, se vor amenaja pe o lungime de 25,00 m și o lățime de 4,00 m până la 8,00 m.</p> <ul style="list-style-type: none"> - pe primii 15,00 m este prevăzută următoarea structură rutieră: 20,00 cm fundație din balast; 10,00 cm fundație din piatră spartă amestec optimal 6,00 cm BAD 22,4 și 4,00 cm strat de uzură MAS 16; - pe ultimii 10,00 m este prevăzut un strat de 20,00 cm din agregate naturale granulare/balast. <p>Pentru asigurarea continuității scurgerii apelor în lungul drumului național la intersecțiile cu drumurile laterale și intrările în curți s-au prevăzut podețe tubulare.</p>
Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea 3.

Impactul socio-economic al proiectului de act normativ

Impactul macroeconomic	<p>Modernizarea drumului național și aducerea la stare tehnică corespunzătoare va asigura:</p> <ul style="list-style-type: none"> - condiții superioare de siguranță și confort pentru traficul rutier; - creșterea, atragerea și dezvoltarea turismului în zona Bran - Rucăr; - reducerea timpilor de parcurs; - reducerea costului accidentelor; - reducerea costului pentru prevenirea poluării mediului; - fluidizarea valorilor mari de trafic înregistrate.
Impactul asupra mediului	Proiectul de Hotărâre a Guvernului nu se referă la acest subiect.

concrențial și domeniului ajutoarelor de stat	
Impactul asupra mediului de afaceri	Proiectul de Hotărâre a Guvernului nu are impact în acest domeniu.
Impactul asupra sarcinilor administrative	Proiectul de Hotărâre a Guvernului nu se referă la acest subiect.
Impactul asupra întreprinderilor mici și mijlocii	Proiectul de Hotărâre a Guvernului nu se referă la acest subiect.
Impactul social	Pe lângă beneficiile economice pe care le va genera, construcția drumului va genera efectele pozitive asupra gradului de ocupare a forței de muncă care se estimează la un număr de 150 angajați pentru perioada execuției lucrărilor.
Impactul asupra mediului	Lucrările proiectate au impact minim asupra mediului. A fost obținută Decizia etapei de încadrare nr. 19/9.12.2014 emisă de Agenția Națională pentru Protecția Mediului București și Decizia etapei de încadrare nr. 283/16.11.2022 emisă de Agenția pentru Protecția Mediului Brașov.
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					7
1. Modificări ale veniturilor bugetare plus/minus, din care: a) bugetul de stat, din acesta: (i) impozit pe profit; (ii) impozit pe venit; b) bugetele locale: (i) impozit pe profit; c) bugetul asigurărilor sociale de stat: (i) contribuții de asigurări.						
2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care: a) bugetul de stat, din acesta: (i) cheltuieli de personal; (ii) bunuri și servicii; b) bugetele locale: (i) cheltuieli de personal; (ii) bunuri și servicii; c) bugetul asigurărilor sociale de stat: (i) cheltuieli de						

personal; (ii) bunuri și servicii.						
3. Impact financiar, plus/minus, din care: a) bugetul de stat; b) bugetele locale.						
4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare						
5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare						
6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare						
7. Alte informații	Finanțarea obiectivului de investiție se realizează din fonduri externe nerambursabile - Programul Operațional Infrastructură Mare (P.O.I.M.) 2014 - 2020 și de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, în limita sumelor aprobate anual cu această destinație, precum și din alte surse legal constituite, conform programelor de investiții publice aprobate potrivit legii.					

Secțiunea 5.

Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

1. Măsurile normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ a) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ; b) acte normative ce urmează a fi elaborate în vederea implementării noilor dispoziții.	Proiectul de Hotărâre a Guvernului nu se referă la acest domeniu.
2. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în cazul proiectelor ce transpun prevederile comunitare	Proiectul de Hotărâre a Guvernului nu se referă la acest domeniu.
3. Măsurile normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare	Proiectul de Hotărâre a Guvernului nu se referă la acest domeniu.
4. Hotărârile ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Proiectul de Hotărâre a Guvernului nu se referă la acest domeniu.
5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	Proiectul de Hotărâre a Guvernului nu se referă la acest domeniu.
6. Alte informații	Nu au fost identificate

Secțiunea 6.

Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ

1. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate.	Proiectul prezentului act normativ a fost afișat pe site-ul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.
---	--

2. Fundamentarea alegerii organizațiilor cu care a avut loc consultarea, precum și a modului în care activitatea acestor organizații este legată de obiectul proiectului de act normativ	Proiectul de Hotărâre a Guvernului nu se referă la acest domeniu.
3. Consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale, în situația în care proiectul de act normativ are ca obiect activități ale acestor autorități, în condițiile Hotărârii Guvernului nr. 521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative	Proiectul de Hotărâre a Guvernului nu se referă la acest domeniu.
4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor 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. 5396/03.03.2023; -CTE-Ministerul Transporturilor și Infrastructurii cu avizul nr. 59/68/24.03.2023. - Consiliul Interministerial de Avizare Lucrări Publice cu avizul nr. 28/30.05.2023.
5. Informații privind avizarea de către a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării c) Consiliul Economic și Social d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi	Proiectul de Hotărâre a Guvernului nu se referă la acest domeniu.
6. Alte informații	Nu au fost identificate

Secțiunea 7.

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

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

Secțiunea 8.

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

Față de cele prezentate, a fost elaborat prezentul proiect de Hotărâre a Guvernului pentru re aprobarea indicatorilor tehnico - economici aferenți obiectivului de investiții „Modernizare DN 73 Pitești - Câmpulung – Brașov km 13+800 - km 42+850, km 54+05- km 128+250”, județul Argeș și județul Brașov, 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**

ADRIAN – IOAN VEȘTEA

MINISTRUL FINANTELOR

MARCEL – IOAN BOLOȘ

