

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

Secțiunea 1. Titlul proiectului de act normativ

Hotărâre a Guvernului pentru aprobarea indicatorilor tehnico - economici aferenți obiectivului de investiții „Drum Expres Focșani-Brăila“, județele Vrancea și Brăila

Secțiunea 2. Motivele emiterii actului normativ

<p>1. Descrierea situației actuale</p>	<p>Proiectul are ca scop realizarea unui sector de drum expres între localitățile Focșani și Brăila, acesta făcând parte din strategia de implementare la nivel național pentru Drumul Expres cu denumirea generică „Drumul Expres Milcovia”, indicativ DX6 cuprins în Master Planul General de Transport al României (M.P.G.T.) și care realizează legătura între localitățile Focșani - Galați - Giurgiu-lești. Acesta asigurând baza necesară cererii de transport în creștere și un grad ridicat de siguranță a traficului rutier.</p> <p>Necesitatea, oportunitatea și viabilitatea realizării sectorului de drum cuprins între Focșani și Brăila a fost identificată și cuantificată la nivel general prin Master Planul General de Transport al României.</p> <p>În ceea ce privește, rețeaua existentă din aria de influență a proiectului, principala rută de comunicație rutieră a regiunii Moldovei cu sud - estul țării se realizează prin intermediul drumului DN2 (E85) și DN23 / DN25, drum care prezintă un profil transversal de 1 bandă de circulație de 3,5 m lățime / sens și traversează numeroase localități rurale și urbane.</p> <p>Urmare a analizei situației existente, în care se înregistrează viteze reduse de deplasare, număr ridicat de accidente și a creșterii valorilor de trafic din ultimii 20 de ani reiese necesitatea implementării unui drum rapid care să reducă impactul negativ al actualei infrastructuri.</p> <p>Finanțarea obiectivului este preconizată a se realiza 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>
<p>1. 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>Terenurile afectate de traseul drumului expres sunt situate în extravilanul și intravilanul localităților și aparțin atât domeniului public cât și privat. Traseul drumului expres se desfășoară pe Județele Vrancea și Brăila și străbate următoarele Unități Administrativ Teritoriale: Slobozia Ciorăști [VN], Milcovul [VN], Gologanu [VN], Vulturul [VN], Măicănești [VN], Salcia Tudor [BR], Scorțaru Nou [BR], Măxineni [BR], Românu [BR], Siliștea [BR], Vădeni [BR], Cazașu [BR].</p> <p>Limita dintre județele Vrancea și Brăila este situată la km 35+682, distribuția pe județe fiind:</p>

- km 0+000 – km 35+682 pentru jud. Vrancea, cu lungime de 35,682 km.

- km 35+682 – km 73+524 pentru jud. Brăila, cu lungime de 37,842 km.

Suprafața totală a terenului ocupat de lucrările drumului expres (inclusiv gropile de împrumut) este de 16.662.013 mp. Din suprafața totală, suprafața de 14.927.427 mp este aferentă domeniului privat.

Soluțiile tehnice s-au stabilit pe baza concluziilor și rezultatelor studiilor, investigațiilor de teren, a normelor și standardelor în vigoare.

Traseul în plan

Traseul Drumului Expres Focșani – Brăila are o lungime de 73,524 km și se împarte în 3 loturi distincte, respectiv:

Lotul 1 (km 0+000 – km 28+200), L1 = 28,200 km.

- început: Nodul Rutier Focșani la autostrada A7 (zona km 0+000)

- final: Nod rutier Măicănești (DN23) (zona km 26+060)

Lotul 2 (km 28+200 – km 65+800), L2 = 37,600 km

- început: încărcare/descărcare temporară din/în DJ204B, DN23B prin intermediul unei intersecții giratorii (zona km 27+440). Lungimea drumului temporar L=760m.

- final: încărcare/descărcare temporară din/în DJ255A prin intermediul unei intersecții giratorii (zona km 65+440). Lungimea drumului temporar L=700m.

Lotul 3 (km 65+800 – km 73+524), L3 = 7,724 km

- început: Nodul Rutier Siliștea la DJ221C (zona km 68+260)

- final: Nod rutier Brăila la DX Buzău-Brăila (zona km 73+524)

Prin prevederea divizării pe Loturi au fost introduse lucrări de conexiune rutieră temporară la DJ204B în zona km 27+440, respectiv DJ255A în zona km 64+440, racordarea la infrastructura rutieră existentă efectuându-se, dacă va fi cazul, prin intermediul a câte un sens giratoriu.

Prin comparație cu infrastructura rutieră existentă coridorul Drumului Expres are o dezvoltare în partea de sud a traseului drumului național DN23.

Drumul Expres își are originea în Est-ul municipiului Focșani, printr-un nod rutier la viitoarea autostradă Buzău - Focșani. Are o dezvoltare Est către Vest până la Brăila și are punct final nodul rutier de conexiune cu Drumul Expres Buzău-Brăila, în Est-ul municipiului Brăila, în apropierea localității Cazașu. În zona km 5+375 este intersectat DN 23A unde este amenajat nod rutier pe UAT Milcovul. La km 13+100 este supratraversată calea ferată CF 600. Traseul continuă până în zona km 25 înscriindu-se prin Sud-ul localităților Hângulești și Maluri. La km 26+060 este proiectat nodul rutier ce conectează Drumul Expres la DN 23 printr-o bretea de legătură de aprox. 2.68km. În continuare, drumul expres se încadrează printre localitățile Râmniceni și Tătaru. La km 26+900 - 27+500 este supratraversat Râul Râmnicu Sărat și DJ 204B. În zona km 29+910 este intersectat DN 23B care supratraversează drumul expres. La km 41+270, între Gulianca și Salcia Tudor este traversat DJ 202A, urmând ca la km 47+450 să fie amenajat nodul rutier ce conectează drumul expres la DN 23 între localitățile Corbu Nou și Măxineni printr-o bretea de legătură de aprox. 4.7 km. În zona km 53+350 este traversat Râul Buzău și DJ 202B. Traseul continuă până la km 68+260, în zona localităților Siliștea și Mărtăcești unde este amenajat un nod rutier ce face conexiune la DJ 221C. În continuare traseul continuă până în zona km 72+920 unde este amenajat nodul rutier la Drum Expres Buzău-Brăila. În această zonă se regăsește și punctul de final al drumului expres, respectiv km 73+524.

Din punct de vedere al elementelor geometrice în plan, drumul expres este caracterizat prin raza minimă în plan de $R_{min} = 1400$ m și raza maximă de $R_{max} = 8500$ m.

Viteza de proiectare este de 120 km/h. Nodurile rutiere tip B sunt proiectate la viteza de 60 km/h iar cele tip A sunt proiectate la viteza de 80 km/h.

Profilul longitudinal

Din punct de vedere geometric, profilul longitudinal este proiectat cu raze de cerc pentru racordare concavă ce se înscriu în intervalul de valori 7.300 m – 130.000 m și racordare convexă ce se înscriu în intervalul de valori 12.000 m – 55.000 m, valori ce permit, cu o amenajare adecvată în spațiu, respectarea unei viteze de proiectare de 120 km/h conform AND 598-2013 - Normativ privind proiectarea drumurilor expres pe rețeaua rapidă de comunicații, modificat prin ORDINUL nr. 213 din 24 februarie 2022 privind completarea anexei la Ordinul ministrului transporturilor nr. 1.296/2017 pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor, cu modificările și completările ulterioare.

Pantele longitudinale se înscriu în plaja de valori 0,30% - 2,00%.

Profilul transversal

Profilul transversal al drumului expres are lățimea platformei de 21,50 m, din care:

- o parte carosabilă (2 benzi pe sens): 4 x 3,50 m = 14,00m;
- o bandă mediană (impermeabilizată): 3,00 m, incluzând 2x0.75m benzi de încadrare;
- o acostamente: 2 x 2,25 m=4,50m, din care benzi de încadrare: 2 x 0,75 m;
- o spațiu pentru parapete (în afara platformei): 2 x 1,00 m.

Profilul transversal al buclelor și bretelelor va fi format după cum urmează:

- o *pentru buclele și bretelele unidirecționale [Nod rutier Focșani (A7) - Bretea 2, Bretea 3, Bretea 4; Nod rutier Milcovul (DN23A) - Bretea 1, Bretea 2, Bretea 3, Bretea 4; Nod rutier Măicânești (DN23) - Bretea 2, Bretea 3, Bretea 4, Bretea 5; Nod rutier Corbu (DN23) - Bretea 2, Bretea 3, Bretea 4, Bretea 5; Nod rutier Siliștea (DJ221C) - Bretea 1, Bretea 2, Bretea 3, Bretea 4]: platforma de 6.0 m incluzând 4.0 m parte carosabilă, și câte două acostamente de câte 1.0 m din care 0.25 m bandă de încadrare. La platformă, se mai adaugă câte două zone a câte 1.00 m, zone în care se amplasează parapetele de protecție.*
- o *pentru buclele și bretelele bidirecționale [Nod rutier Siliștea (DJ221C) - Bretea 1, Bretea 3]: platformă de 9.0 m incluzând 7.0 m parte carosabilă, și câte două acostamente de câte 1.0 m din care 0.25 m bandă de încadrare. La platformă, se mai adaugă câte două zone a câte 1.00 m, zone în care se amplasează parapetele de protecție.*
- o *pentru buclele și bretelele unidirecționale la nod de mare viteză [Nod rutier Focșani (A7) - bretea "DX Focșani - Brăila"; Nod rutier Brăila (DX Buzău-Brăila) - Bretea Focșani-Buzău, Bretea Buzău-Focșani]: platformă de 7.25 m incluzând 4.0 m parte carosabilă, acostamente de 1.50 m, 2 benzi de încadrare de 0.75m. La platformă, se mai adaugă câte două zone a câte 1.00 m, zone în care se amplasează parapetele de protecție.*
- o *pentru buclele și bretelele bidirecționale la nod de mare viteză [Nod rutier Focșani (A7), bretea "DX Focșani - Brăila"]:* platformă de 11.50 m incluzând 7.0 m parte carosabilă, și câte două acostamente de câte 1.50 m și câte 2 benzi de încadrare de 0.75m. La platformă, se mai adaugă câte două zone a câte 1.00 m, zone în care se amplasează parapetele de protecție.
- o *pentru buclele și bretelele unidirecționale la nod de mare viteză [Nod rutier Brăila (DX Buzău-Brăila), bretea "DX Focșani - Brăila (Cale 1)", bretea "DX Focșani - Brăila (Cale 2)"]:* platformă de 8.50 m incluzând 4.0 m parte carosabilă, 2 acostamente de 1.50 m, 2 benzi de încadrare de 0.75m. La platformă, se mai adaugă câte două zone a câte 1.00 m, zone în care se amplasează parapetele de protecție.

Ținând cont de caracteristicile locale ale drumului expres, marginile platformei au fost amenajate în diferite soluții care să permită prevederea dispozitivelor de colectare și evacuare a apelor, a dispozitivelor de siguranță.

În plan vertical deverele au valori între 2,50% (profil acoperiș) și 4,50% (profil supraînălțat). Pe sectoarele de amenajare a bretelelor de acces la noduri deverul maxim este de 5%, corelat cu viteza de proiectare.

Profilul transversal tip pentru drumuri de clasă tehnică III (drum național):

Platformă: 10,00 m, din care: parte carosabilă de 7,00 m / 2 acostamente de 1,50 m din care 0,75 m banda de încadrare (cu un sistem rutier echivalent cu cel din partea carosabilă).

Profilul transversal tip pentru drumuri de clasă tehnică III (drum județean):

Platformă: 9,00 m, din care: parte carosabilă de 7,00 m / 2 acostamente de 1,00 m din care 0,50 m banda de încadrare (cu un sistem rutier echivalent cu cel din partea carosabilă).

Profilul transversal tip pentru drumuri de clasă tehnică V (drum local):

Platformă: 8,00 m, din care: parte carosabilă de 6,00 m / 2 acostamente de 1,00 m.

Profilul transversal tip pentru drumuri de clasă tehnică V (drum agricol):

Platformă: 5,00 m, din care: parte carosabilă de 4,00 m / 2 acostamente de 0,50 m.

Structura rutieră

Structură rutieră prevăzută pentru Drumul Expres Focșani - Brăila:

Structură rutieră semirigidă:

- 4 cm MAS16 rul PMB45/80 Mixtură asfaltică stabilizată;
- 6 cm BAD22.4 leg PMB45/80 Beton asfaltic deschis cu criblură;
- 8 cm AB31.5 baza 50/70 Anrobat bituminos cu criblură;
- 20 cm agregate naturale stabilizate cu ciment;
- 26 cm fundație de balast;
- 20 cm strat de formă din balast.

Zona mediană, impermeabilizată: 4 cm MAS16 rul PMB45/80 Mixtură asfaltică stabilizată; 14 cm agregate naturale stabilizate cu ciment; balast.

Structura rutieră pe zona destinată parapetului: 4 cm mixtură asfaltică BA16 uzură 50/70; 12 cm balast stabilizat cu ciment; min. 30 cm umplutură din balast.

Structura rutieră pentru Drumuri Naționale și Județene de clasă tehnică III:

4 cm MAS16 rul PMB45/80 Mixtură asfaltică stabilizată; 6 cm BAD22.4 leg PMB45/80 Beton asfaltic deschis cu criblură; 8 cm AB31.5 baza 50/70 Anrobat bituminos cu criblură; 20 cm agregate naturale stabilizate cu ciment; 25 cm fundație de balast; 15 cm strat de formă din balast.

Structura rutieră pentru Drumuri Locale de clasă tehnică V (km 46+196; km 69+990): 4 cm MAS16 rul PMB45/80 Mixtură asfaltică stabilizată; 8 cm AB31.5 baza 50/70 Anrobat bituminos cu criblură; 20 cm agregate naturale stabilizate cu ciment; 25 cm fundație de balast; 15 cm strat de formă din balast.

Structura rutieră pentru drum de clasă tehnică V (drumuri agricole, drumuri de acces la gropi de împrumut): 15 cm piatră spartă; 10 cm fundație de balast; 7 cm nisip.

Structura rutieră pentru platforme parcări (CIC, SI, PSD): 25 cm BcR4.5 beton de ciment rutier; 15 cm agregate naturale stabilizate cu ciment; 20 cm strat superior de fundație din balast; 15 cm strat inferior de fundație din balast.

Colectarea și evacuarea apelor pluviale

Dispozitive de colectare și evacuare ape pluviale: În cadrul lucrărilor de colectare și evacuare a apelor pluviale au fost proiectate următoarele lucrări: șanțuri pereate, rigole pereate pe berme, casieri pe taluze, rigole de acostament, elemente tubulare prefabricate de beton armat pentru continuizare șanțuri și canale (cu diametrul de

500 mm și 1000 mm), drenaj în zona mediană, podețe.

Podețe: Pe traseul drumului expres sunt prevăzute 129 de podețe, din care: 74 tip C2; 11 tip D3, 15 tip D4 și 29 tip D5. La drumurile locale / drumurile agricole sunt prevăzute 47 de podețe, din care: 5 tip P2, 24 tip C2, 3 tip D3, 11 tip D4 și 4 tip D5.

Dotări drum expres:

Parcare de Scurtă Durată (stânga + dreapta) - km 17+600, prevăzută cu: 41 locuri de parcare autoturisme (31 locuri parcare autoturisme, 6 locuri parcare autoturisme electrice și 4 locuri de parcare pentru persoane cu dizabilități) și 17 locuri de parcare vehicule grele / autocare (15 locuri parcare autovehicule grele și 2 locuri pentru parcare autocarelor). Parcare de Scurtă Durată este prevăzută cu platformă de cântărire.

Spații de servicii tip S1 (stânga + dreapta) - km 40+350, prevăzută cu: 111 locuri de parcare autoturisme (84 locuri parcare autoturisme + 15 locuri în benzinărie, 6 locuri parcare autoturisme electrice și 6 locuri de parcare pentru persoane cu dizabilități) și 39 locuri de parcare vehicule grele / autocare (33 locuri parcare autovehicule grele și 6 locuri pentru parcare autocarelor). Spațiul de servicii tip S1 este prevăzută cu spațiu rezervat pentru benzinărie și un spațiu rezervat pentru comerț / alimentație publică.

Centru de Întreținere și Coordonare (CIC), inclusiv Centru de Întreținere și Monitorizare (CIM) - în zona Nodului Rutier Corbu - km 47+450, prevăzută cu: 16 locuri de parcare autoturisme și 76 locuri de parcare vehicule grele (inclusiv parcare autovehicule electrice).

Centrul de Întreținere și Coordonare este prevăzută cu clădire operațională, atelier de întreținere, magazie materiale antiderapante, stațiu alimentare carburanți + rezervoare, etc.

Centrul de Monitorizare și Informare va fi prevăzută cu toate dotările hardware și software necesare, echipamente de stocare și birotică, funcțiile și interfața softului de centru pentru a permite gestionarea tuturor informațiilor pentru întreg drum expres și transmiterea mesajelor privind condițiile de trafic și meteorologice participanților la trafic.

Parcare de Scurtă Durată (stânga + dreapta) - km 54+300, prevăzută cu: 41 locuri de parcare autoturisme (31 locuri parcare autoturisme, 6 locuri parcare autoturisme electrice și 4 locuri de parcare pentru persoane cu dizabilități) și 17 locuri de parcare vehicule grele / autocare (15 locuri parcare autovehicule grele și 2 locuri pentru parcare autocarelor). Parcare de Scurtă Durată este prevăzută cu platformă de cântărire.

Lucrări de consolidare

Lucrări de protecție a taluzurilor:

- *Protecție taluz cu geocelule umplute cu material granular:* se aplică la rampele lucrărilor de artă din aliniamentul principal al drumului expres, la pasajele peste drumul expres și nodurile rutiere, pe o lungime de aproximativ 30 m în spatele culeelor/ariștilor și la terasamentele / rambleurile executate din material granular.

- *Protecție taluz cu georețele biodegradabile și pământ vegetal însămânțat:* în vederea limitării riscului de apariție a ravinărilor taluzelor, până la dezvoltarea vegetației, se prevede protejarea taluzurilor cu înălțimi mai mari de 3.00m cu saltea antierozională biodegradabilă și pământ vegetal însămânțat. Soluția se aplică la taluzurile de terasament din aliniamentul principal al drumului expres, la pasajele peste drumul expres și nodurile rutiere, pe zonele ce nu prezintă alte măsuri de protecție specificate în cadrul proiectului. Pentru înălțimi mai mici de 3.00m, taluzul se va proteja cu pământ vegetal însămânțat.

Lucrări de îmbunătățire a terenului de fundare:

- *Blocaj din piatră spartă:* la utilizarea blocajelor de piatră spartă în vederea

îmbunătățirii capacității portante se va avea în vedere împănarea golurilor prin așternerea la partea superioară a unui strat sort 0-63mm de min 30 cm grosime. Grosimea blocajului din piatră spartă variază între 0.5-1.50m. Dacă la partea superioară a blocajului nu sunt prevăzute alte soluții de consolidare, acesta se va executa astfel încât partea superioară a stratului să se închidă la berma șanțului.

- *Strat anticapilar din material granular ranforsat cu geogriile:* Pe terenul de fundare care îndeplinește cerințele de capacitate portantă se va așterne un strat de material granular drenant cu rol anticapilar armat. Stratul din material drenant cu rol anticapilar se va proteja cu geotextil având rol anticontaminant atât la partea inferioară cât și cea superioară. Perna de material granular (balast) se va executa astfel încât să se asigure drenarea apei infiltrate la partea superioară a bermei șanțului de la baza taluzului. În cazul în care materialul de umplutură este granular, utilizarea geotextilului la partea superioară nu mai este necesară. Grosimea pernei din material granular variază între 0.50-1.00m

- *Pernă de loess sau din material local:* se va realiza prin excavarea parțială a stratului PSU în vederea prevenirii umezirii terenului. Grosimea pernei din material local variază între 0.5-1.50m. La partea superioară a pernei din material local se vor executa 2 straturi de 30 cm de umplutură stabilizată cu lianți hidraulici (var/ciment/etc). Stratul stabilizat superior se va executa astfel încât să se asigure drenarea apei infiltrate la partea superioară a bermei șanțului de la baza taluzului.

- *Scarificare și stabilizare cu liant hidraulic:* după decaparea stratului vegetal, terenul din bază se va scarifica pe min 30 cm și se va trata cu lianți hidraulici. Grosimea totală a stratului tratat cu lianți hidraulici va fi de minim 70cm. Stratul stabilizat se va executa astfel încât să se asigure drenarea apei infiltrate la partea superioară a bermei șanțului de la baza taluzului.

- *Incluziuni rigide:* îmbunătățirea terenului de fundare se va realiza cu incluziuni rigide având diametrul de 60cm. Acest tip de îmbunătățire s-a prevăzut pe zonele unde soluțiile de consolidare de suprafață nu asigură cerințele de capacitate portantă și de stabilitate. Lungimea incluziunilor variază între 15-25 m, iar platforma de transfer este prevăzută a se realiza din materiale granulare sau locale cu o grosime de min. 60 cm.

Lucrări de susținere a terasamentului:

- *Zid de sprijin din pământ armat cu parament vertical din panouri prefabricate:* Lucrarea presupune utilizarea zidurilor de sprijin din pământ armat cu materiale geosintetice în vederea asigurării stabilității taluzurilor de rambleu sau debleu. Acest tip de lucrare permite asigurarea stabilității terasamentelor în zonele cu înălțimi ale terasamentelor mai mari de 6 m înălțime.

Lucrări hidrotehnice

Lucrările hidrotehnice proiectate: amenajare albie cu saltea de gabioane, canal trapezoidal cu pereu din beton, protecție taluz cu pereu din beton.

Restabiliri legături rutiere

Traseul drumului expres intersectează o serie de drumuri de diverse categorii (drumuri naționale, drumuri județene) întrerupând continuitatea acestora. În funcție de importanța lor, s-au prevăzut intersecții denivelate fără acces la drumul expres sau devierea lor în lungul drumului expres și gruparea lor în vederea realizării unei treceri comune peste drumul expres.

Continuitatea drumurilor agricole și a acceselor locale s-a prevăzut prin trecere denivelată peste sau pe sub drumul expres, prin deschiderile podurilor sau pasajelor.

Intersecții cu cale ferată

Traseul Drumului Expres Focșani-Brăila intersectează la km pe DX 13+100 linia de cale ferată simplă neelectrificată CF600 Făurei-Tecuci, în dreptul km pe CF

60+876.

Intersecția este soluționată prin supratraversarea oblică la 41° a căii ferate printr-un pasaj superior, alcătuit din două structuri independente, câte una pentru fiecare sens de circulație.

Noduri Rutiere

Sunt prevăzute 6 noduri rutiere:

Nr. Crt.	Poz. km	Denumire	Drum intersectat	Tip
1	2+338	Nod rutier Focșani (A7)	Autostrada A7 Buzău - Focșani	trompetă
2	5+375	Nod rutier Milcovul (DN23A)	DN23A	nod rutier cu o girație
3	26+060	Nod rutier Măicânești (DN23)	DN23	nod rutier cu două girații
4	47+450	Nod rutier Corbu (DN23)	DN23	nod rutier cu două girații
5	68+260	Nod rutier Siliștea (DJ221C)	DJ221C	dublă trompetă
6	72+920	Nod rutier Brăila (DX Buzău-Brăila)	Drum expres Buzău - Brăila	nod rutier tip „Y”

Nodurile rutiere tip „B” sunt proiectate la viteza de 60 km/h iar cele tip „A” sunt proiectate la viteza de 80 km/h.

Lucrări de artă

Dimensionarea structurilor a fost efectuată pentru încărcările cu sarcini prevăzute de EUROCOD pentru convoaiele de calcul LM1, LM2, iar podurile au fost verificate hidraulic pentru debitul de Q2%.

Toate structurile (poduri, pasaje, structuri casetate) au fost proiectate pentru o durată de viață de 100 ani.

La traversarea obstacolelor, s-au respectat următoarele gabarite pe verticală:

- Drum Express – 5.50 m;
- Drumuri clasificate (DN, DJ, DC) și neclasificate – 5.00m;
- Cale ferată – min. 7.80m;
- Cursuri de apă – min. 1.00m deasupra nivelului apei.

Calea va fi alcătuită din următoarele straturi: 4 cm MAS16; 4 cm BAP16; 3 cm BA8 (cu rol de protecție hidroizolație); hidroizolație.

Lucrările de artă vor fi prevăzute cu parapeti metalici de siguranță cu nivel de protecție foarte ridicată H4b conform ”Normativ pentru sisteme de protecție pentru siguranța circulației pe drumuri, poduri și autostrăzi” indicativ AND 593/2012, cu lățime de lucru W2.

Structuri aferente Drumului Express - în conformitate cu AND 598/2013, pentru tipurile de poduri duble pe drum expres (DX), lățimea minimă a carosabilului între borduri va fi de 9.50 m.

Descriere	Dimensiuni (m)	Lățime (m)
2 Benzi de trafic	2 x 3.50	7.00
1 Acostament	1.50	1.50
2 benzi încadrare (efect de bordură)	0.50	1.00
Lățimea între borduri =		9.50
2 lățime grindă parapet =	2 x 0.75	1.50
Lățime totală 1fir drum expres =		11.00
Distanța între fețele grinzilor de parapet =		1.50
Lățime totală suprastructură =	2 x 9.50 + 2 x 0.75 + 3.00	23.50

Suprastructura lucrărilor de artă de pe drumul expres este formată din două tabliere (câte unul pe fiecare sens de circulație), executate din grinzi prefabricate precomprimate din beton pentru deschideri până în 40.00m. Grinzile de beton utilizate au înălțimea de 1.03m - 2.10m iar lungimea acestora variază funcție de obstacolele traversate.

Grinzile sunt solidarizate la partea superioară cu o placă de suprabetonare din beton armat C35/45, turnată monolit și cu ajutorul unor predale prefabricate având rol de cofraj. Sistemul placă de suprabetonare + predale prefabricate are o grosime minimă de 25cm. Dimensiunile plăcii de suprabetonare în partea sa superioară (9,50m+2x0,75m) permit execuția unei părți carosabile de 9,50m lățime, și montarea parapetelor de siguranță, de tip H4b la extremitățile părții carosabile 2 x 0,75m.

Rezemarea tablierului pe infrastructuri se face cu aparate de reazem elastometrice din neopren armat. Pentru un răspuns eficient al suprastructurii la acțiunile seismice, sunt prevăzute antretoaze monolite din beton armat la ambele capete ale tablierului, iar pe banchetele infrastructurilor se execută dispozitive antiseismice.

Culeele podurilor și pasajelor de pe drumul expres, sunt masive/încate din beton armat cu ziduri întoarse și zid de gardă. Culeele sunt fondate indirect, prin intermediul piloților forajă de diametru mare. Piloții forajă sunt executați din beton armat monolit, au 1.20m diametru iar lungimea acestora diferă funcție de încărcările din suprastructură și structura litologică a solului în care sunt executați.

Pilele structurilor au elevații lamelare, prevăzute la partea superioară cu o riglă din beton armat. Acestea sunt fondate indirect prin intermediul piloților forajă de diametru mare, executați monolit din beton armat cu diametrul de 1.20m. Piloții forajă sunt solidarizați la partea superioară cu radiere de beton armat executate monolit cu înălțimea de 2.00m.

Racordarea structurii cu terasamentul drumului se va face cu ajutorul plăcilor de racordare L=6.00m, pentru evitarea tasărilor diferite între umplutura de pământ din spatele culeelor și terasamentul drumului. Racordarea în plan orizontal se va face prin intermediul sferturilor de con pereate.

La fiecare capăt al pasajului se vor executa casiuri pentru scurgerea apelor și scări de acces.

Pasaje peste drumul expres pe drumuri clasificate, drumuri locale, comunale și agricole:

Pasajele peste drumul expres pe drumuri clasificate, drumuri locale, comunale și agricole au lățimea părții carosabile de 7.80m cu trotuare de 2.45m pe fiecare parte a suprastructurii.

Au fost adoptate suprastructuri cu lungimea grinzilor de 40.00m, care permit o lumină de 39.30m.

Tablierul pasajelor este compus, în secțiune transversală, din 5 grinzi prefabricate, pretensionate, tip "I". Aceste grinzi sunt solidarizate în partea lor superioară prin intermediul unor predale prefabricate și al unei plăci de suprabetonare din beton armat turnată monolit, tot acest sistem având o grosime de 0.25m. Schema statică a structurii este de tip „cadru”, grinzile fiind încastrate în elevațiile culeelor.

Culeele pasajelor peste drumul expres, sunt culee masive, tip perete, executate din beton armat monolit, cu ziduri întoarse. Acestea vor funda indirect prin intermediul piloților forajă de diametru mare.

În plan orizontal racordarea structurii cu terasamentul drumului se va face cu ajutorul plăcilor de racordare, pentru evitarea tasărilor diferite între umplutura de pământ din spatele culeelor și terasamentul drumului. Racordarea în plan vertical se va face prin intermediul zidurilor de pământ armat.

Structurile drumului expres sunt următoarele:

Nr. crt.	Tip structură	Poz. km început	Denumire
1	Pasaj	2+313	Pasaj pe DX peste autostrada A7
2	Pod	3+772	Pod pe DX peste canal și DL
3	Pasaj	5+272	Pasaj pe DX peste DN23A
4	Pod	6+450	Pod pe DX peste pâraul Râmna
5	Pasaj	8+092	Pasaj pe DX peste DJ204G și canal
6	Pasaj	9+643	Pasaj pe DX pentru permeabilitate faună
7	Pasaj	10+614	Pasaj pe DX peste DL
8	Pasaj	11+574	Pasaj pe DX pentru permeabilitate faună
9	Pasaj	12+888	Pasaj pe DX peste CF
10	Pod	14+236	Pod pe DX peste valea Leica și DL
11	Pod	15+141	Pod pe DX peste vale și DL
12	Pod	16+059	Pod pe DX peste canal și DL
13	Pasaj	18+023	Pasaj pe DX pentru permeabilitate faună
14	Pod	18+391	Pod pe DX peste canal și DL
15	Pasaj	20+177	Pasaj pe DX pentru permeabilitate faună
16	Pod	20+666	Pod pe DX peste canal și DL
17	Pod	22+353	Pod pe DX peste canal și DJ204D relocat
18	Pod	24+437	Pod pe DX peste canal și DL
19	Pasaj	26+030	Pasaj pe DX peste Bretea NOD Măicănești
20	Pod	26+850	Pod pe DX peste râul Râmnicu Sărat, DJ204B și DJ204D relocat
21	Pod	28+826	Pod pe DX peste canal și DL
22	Pasaj	29+684	Pasaj pe DX pentru permeabilitate faună
23	Pasaj	+243	Pasaj pe DN23B peste DX
24	Pod	32+046	Pod pe DX peste canal și DL
25	Pasaj	33+571	Pasaj pe DX pentru permeabilitate faună
26	Pasaj	35+646	Pasaj pe DX pentru permeabilitate faună
27	Pod	36+355	Pod pe DX peste canal
28	Pod	37+824	Pod pe DX peste canal și DL
29	Pod	39+706	Pod pe DX peste canal și DL
30	Pasaj	41+200	Pasaj pe DX peste DJ202A
31	Pod	43+294	Pod pe DX peste canal și DL
32	Pod	43+608	Pod pe DX peste canal
33	Pasaj	44+941	Pasaj pe DX pentru permeabilitate faună
34	Casetă	45+582	Casetă pe DX peste vale
35	Pasaj	+327	Pasaj pe DL peste DX
36	Pasaj	46+749	Pasaj pe DX pentru permeabilitate faună
37	Pasaj	47+420	Pasaj pe DX peste Bretea NOD Corbu
38	Pod	1+859	Pod pe bretea nod Corbu peste canal
39	Pod	3+104	Pod pe bretea nod Corbu peste canal
40	Casetă	48+360	Casetă pe DX peste vale
41	Pasaj	48+937	Pasaj pe DX pentru permeabilitate faună
42	Pod	50+004	Pod pe DX peste canal și DL
43	Pasaj	51+046	Pasaj pe DX pentru permeabilitate faună
44	Pasaj	52+568	Pasaj pe DX peste dig și DL
45	Pod	53+201	Pod pe DX peste râul Buzău și DJ202B
46	Pod	55+111	Pod pe DX peste canal și DL
47	Pasaj	57+027	Pasaj pe DX peste DL
48	Pasaj	58+672	Pasaj pe DX pentru permeabilitate faună
49	Pasaj	60+183	Pasaj pe DX peste DC2 și canal
50	Pod	62+000	Pod pe DX peste canal și DL
51	Pasaj	63+597	Pasaj pe DX pentru permeabilitate faună
52	Pasaj	65+413	Pasaj pe DX peste DJ255A
53	Pod	66+076	Pod pe DX peste canal și DL
54	Pasaj	68+230	Pasaj pe DX peste DJ221C
55	Pasaj	+311	Pasaj pe DL peste DX

56	Pasaj	70+719	Pasaj pe DX pentru permeabilitate faună
57	Pasaj	1+536	Pasaj pe bretea nod Brăila peste DX BzBr și DX FcBr

Lucrări de protecția mediului

Construcții pentru epurarea apelor:

- bazin decantor ce include și separatoare de hidrocarburi – 582 bucăți;
- bazine de retenție – 42 bucăți;

Panouri anticoliziune (din plase) pentru speciile de mamifere, amfibieni, reptile și păsări - sunt realizate dintr-o plasă deasă cu o înălțime de 3 m, pentru a asigura devierea optimă a zborului animalelor peste zona cu risc de coliziune. Lungimea totală a panourilor anticoliziune (din plase) amplasate pe drumul expres este de 16.091 m.

Panouri fonoabsorbante pentru reducerea nivelului de zgomot în zona localităților sau în proximitatea habitatelor naturale importante -prevăzute pentru reducerea nivelului de zgomot în zona localităților. Panourile fonoabsorbante au o înălțime de minim 3 m, o eficiență de reducere a zgomotului de minim 10 dB(A). Lungimea totală a panourilor fonoabsorbante amplasate pe drumul expres este de 5.918 m.

Structuri (podețe) ce permit subtraversarea mamiferelor - în cadrul lucrărilor de pasaje și podețe, o parte dintre cele proiectate vor avea și rol de asigurare a permeabilității faunei.

Împrejmuire cu gard - întregul drum expres este împrejmuțit cu gard cu înălțime de 1.50m pentru a nu permite accesul necontrolat în ampriza drumului. Accesul, acolo unde este necesar, este permis prin intermediul porților de acces. Gardurile vor fi întrerupte doar în zonele de traversare (poduri, pasaje, structuri casetate) unde va fi permisă deplasarea mamiferelor.

Panouri de protecție balistică - În vederea protejării traficului rutier în zona de protecție a poligonului de tragere deținut de Ministerul Afacerilor Interne de pe raza UAT Siliștea (jud. Brăila) a fost prevăzut un rând de panouri de protecție balistică (gard din beton cu înălțime de 3.00m și grosime de 5cm) în lungime de 2.280m amplasate astfel:

- la Drum Expres, pe partea stângă, km 65+600 - km 67+540 (L=1.940m);
- la Nod Siliștea, pe Bretea 2, partea dreaptă, km 0+140 - km 0+480 (L=340m).

Amenajare Peisagistică

Au fost prevăzute următoarele lucrări de amenajare peisagistică:

Plantări de arbori și arbuști: - în lungul aliniamentului drumului expres, în lungul buclelor și bretelelor nodurilor rutiere, precum și spațiile speciale, respectiv: Parcări de Scurtă Durată, Spații pentru Servicii, Centru de Întreținere și Coordonare.

Plantații pentru consolidarea taluzurilor: - suprafața totală pentru plantări pe rambleu și debleu cu iarbă și plante perene este de 153 ha.

- Plantări pe rambleu și debleu cu iarbă prin vegetalizare. Pentru taluzurile cu panta mai mică sau egală cu 1:2 și cu o înălțime de până la 2.00 m, acestea se vor reface prin vegetalizare, o înierbare naturală a suprafețelor verzi, noi create prin introducerea de specii noi de plante erbacee, dar totodată prin păstrarea speciilor spontane care vor rezulta din solul refolosit.

- Plantări pe taluzuri cu plante perene. Pentru taluzurile cu panta egală cu 1:2 și cu înălțime mai mare de 2.00m se propune o soluție de stabilizare a solului printr-o plantare cu plante lemnoase cu rădăcini fixatoare.

Sistemul de protecție împotriva zăpezii:

Perdelele forestiere sunt amplasate pe partea stângă a drumului cu excepția zonei de drum cuprinsă între km 29+950 și km 31+750 și a nodurilor rutiere unde sunt

amplasate și pe partea dreaptă.

Conform situației proiectate, perdelele propuse se vor desfășura pe o suprafață de 1.545.432 m².

Siguranța circulației:

Măsurile de siguranță rutieră: parapete metalic, atenuatori de șoc, etc.:

Pe rampele structurilor și pe structuri s-a prevăzut parapete tip H4b cu lățime de lucru W2=0.75m.

În cale curentă, s-a prevăzut parapete tip H1, H2 și H3, funcție de înălțimea rambleului și geometria traseului, precum și de categoria drumului. Lățimea de lucru a parapetului rutier este W3 =1.00m.

Pe parapetele de siguranță se montează elemente retroreflectorizante (catadioptrii, fluturași reflectorizanți sau alte elemente reflectorizante).

Pentru protejarea traficului pietonal (incluzând personalul de întreținere în caz de accidente rutiere) parapetul pietonal va fi amplasat pe ambele părți ale lucrărilor de artă la limita trotuarului.

Din 5 în 5 km s-a stabilit un sector cu lungimea de 160 m, aflat în zona mediană, în care se va prevedea un tip de parapet demontabil ce asigură atât montarea cât și demontarea, în timp redus și în condiții de siguranță rutieră, respectându-se normele de siguranță la crash test.

Parapetele de siguranță se va amplasa pe toată lungimea drumului expres, atât pe zona mediană cât și pentru delimitarea platformei drumului.

În unghiurile generate între bretele și partea carosabilă se vor amplasa atenuatori de șoc, pentru amortizarea șocurilor provocate de eventualul impact al unui vehicul cu parapetele de protecție în zona de separare a fluxurilor de circulație. Atenuator cu nivelul de protecție pentru viteza de 110 km/h.

Au fost prevăzute balize și panouri antiorbire pe toată lungimea zonei mediane a drumului expres. În vederea asigurării protecției conducătorilor vehiculelor grele și ușoare de razele incidente ale oricărui vehicul care circulă din sens opus, sistemele antiorbire (incluzând parapetul de siguranță și elementele/balizele antiorbire) vor avea o înălțime minimă măsurată de la sol de 1.67 m.

Marcaj rutier și semnalizare verticală și orizontală:

Sistemul de semnalizare și marcaj a fost proiectat atât pe drumul expres cât și pe drumurile de categorie inferioară care vor intersecta drumul expres precum și pe rețeaua rutieră din culoarul drumului expres, unde s-a proiectat semnalizarea rutieră pentru orientarea către drumul expres.

Indicatoarele rutiere au fost prevăzute a se realiza în conformitate cu prevederile SR 1848-1,2,3/2011.

Consolele de pe drumurile naționale se vor proteja cu parapete metalic zincat.

Portalele și consolele vor avea contur închis și vor fi protejate prin zincare. Au fost prevăzute trei portale cu indicatoare rutiere la intersecția dintre Drumul Expres Focșani – Brăila și Autostrada A7 și viitorul Drum Expres Buzău-Brăila.

Distanța prevăzută între indicatoarele rutiere propuse pe drumul expres este de cel puțin 150,00 m, excepție făcând balizele.

Pentru percepția cu ușurință a mesajului de pe panourile de orientare, înscrisurile se vor realiza cu o înălțime a literelor de 400mm, pentru indicatoarele rutiere prevăzute pe drumul expres care se vor monta pe portale și console.

Semnalizarea rutieră verticală conține următoarele elemente:

- Indicatoare de avertizare;
- Indicatoare de reglementare;

- Indicatoare de orientare și informare.

Marcajul lateral se realizează cu efect rezonator, fiind aplicat într-o singură trecere, cu o înălțime a stratului de bază de 3mm și o înălțime a elementelor rezonatoare de 6mm.

Marcajul lateral se va întrerupe din 10,00m în 10,00m, pe câte 5,00cm, pentru asigurarea scurgerii apelor pluviale, evitându-se astfel apariția acvaplanării.

Distanța dintre două elemente rezonatoare succesive va fi de circa 150mm, iar lungimea elementului rezonator va fi de circa 50mm.

Nodurile rutiere s-au presemnalizat la 3000, 2000, 1000 și la 50,00 m de începutul benzii de decelerare, iar la desprinderea benzii suplimentare de banda curentă s-a prevăzut consolă în "T".

Sistemul de iluminat al drumului expres

Iluminatul se va asigura în zona unde sunt prevăzute lucrările de artă (poduri/pasaje) cu lungimi mai mari de 100m, la nodurile rutiere, în sensul giratoriu cu DJ 255 de la km 65+440 și în zona Spațiilor de Servicii, a Parcărilor de Scurtă Durată și în zona Centrului de Întreținere și Coordonare.

Podurile iluminate se regăsesc la următoarele poziții: km 3+772 , km 6+450, km 12+888, km 14+236, km 26+850, km 32+046, km 41+200, km 52+568 , km 53+201 , km 55+111 , km 60+183.

Sistem de monitorizare trafic (ITS)

În cadrul proiectului sunt prevăzute Sisteme Inteligente de Transport (ITS - Intelligent Transport Systems), ca opțiune majoră de creștere a eficienței, fluenței, siguranței și limitării impactului asupra mediului privind procesul de transport rutier.

Sistemele inteligente de transport sunt aplicații ale comunicațiilor și tehnologiei informațiilor care asigură atât monitorizarea și managementul rețelei rutiere cât și informarea participanților la trafic.

Setul minim de servicii de informare a participanților la trafic și managementul rețelei rutiere: servicii de informare privind evenimentele în timp real și avertizări, condițiile de trafic, limitele de viteză, informare asupra timpului de călătorie, servicii de control al respectării legislației privind viteza, servicii de avertizare asupra evenimentelor rutiere, servicii privind reglementările transporturilor speciale și de mărfuri periculoase, informare și management a parcărilor pentru vehicule de transport marfa, servicii de taxare și control al accesului pe drum expres, servicii de monitorizare și control a greutății și gabaritului vehiculelor, etc.

În vederea asigurării serviciilor menționate mai înainte au fost prevăzute sisteme și subsisteme specifice de culegere a datelor, de monitorizare, recunoaștere și procesare a datelor.

Relocări / protejări rețele de utilități

Se vor reloca/proteja rețelele de utilități identificate pe traseul drumului expres, de tipul: rețele alimentare apă, rețele de canalizare, rețele transport țiței, rețele transport gaze, rețele electrice de joasă și medie tensiune, rețele electrice de înaltă tensiune 110kV, rețele telecomunicații, rețele de irigații (deținător ANIF), rețele electrice 400kV, rețele de irigații (deținători O.U.A.I-uri).

3.Alte informații

Nu au fost identificate.

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

1. Impactul macroeconomic	<p>Realizarea drumului expres va conduce la:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Asigurarea unei legături cu drum de mare viteză între Focșani și Brăila; - Îmbunătățirea legăturilor între diferite localități care sunt interdependente sau nu economic prin reducerea timpului de călătorie ca urmare a creșterii vitezei de deplasare; - Degrevarea de trafic a drumului național DN23, drum care prezintă lungimi însemnate de traseu în intravilanul localităților intersectate. Această degrevare de trafic va conduce inclusiv la reducerea numărului de accidente prin preluarea unui trafic de tranzit major pe un drum de mare viteză mai sigur; - Scăderea emisiilor poluante din localități și orașe și îmbunătățirea condițiilor de viață; - Îmbunătățirea confortului utilizatorilor; - Dezvoltare socio – economică a zonelor adiacente; - Creșterea performanțelor transportului, îmbunătățirea calității infrastructurii și a utilizării eficiente.
1 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.
2 ¹ Impactul asupra sarcinilor administrative	Proiectul de Hotărâre a Guvernului nu se referă la acest subiect.
2 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 expres, va genera efecte pozitive asupra gradului de ocupare a forței de muncă care se estimează la un număr de 5077 angajați pentru perioada execuției lucrărilor.
4. Impactul asupra mediului	Lucrările propuse au impact minim asupra mediului. A fost obținut Acordul de mediu nr. 3/27.05.2024, emis de către Agenția Națională pentru Protecția Mediului.
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	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.					

Secțiunea 5.

Effetele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

1. Măsuri 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 prevederilor comunitare	Proiectul de Hotărâre a Guvernului nu se referă la acest domeniu.

3. Măsuri normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare	Proiectul de Hotărâre a Guvernului nu se referă la acest domeniu.
4. Hotărâri 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: - C.T.E.- C.N.A.I.R. S.A. cu avizul nr. 5623 din 15.05.2024; - C.T.E.- Ministerul Transporturilor și Infrastructurii cu avizul nr. 76/85 din 23.05.2024; - Consiliul Interministerial de Avizare Lucrări Publice de Interes Național și Locuințe cu avizul nr. 36/29.05.2024.
5. Informații privind avizarea de către a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării c) Consiliul Economic și Social d) Consiliul Concurenței 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.
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 „Drum Expres Focșani-Brăila“, județele Vrancea și Brăila, 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 INVESTIȚIILOR ȘI PROIECTELOR EUROPENE

ADRIAN CÂCIU

MINISTRUL FINANȚELOR

MARCEL-IOAN BOLOȘ