

## NOTĂ DE FUNDAMENTARE

### Secțiunea 1. Titlul proiectului de act normativ

**Hotărâre a Guvernului pentru aprobarea indicatorilor tehnico - economici aferenți obiectivului de investiții „Reabilitare drum național DN 17C, km 1+200 – km 9+020”, județul Bistrița-Năsăud**

### Secțiunea 2. Motivetele emiterii actului normativ

|   |  |
|---|--|
| Descrierea situației actuale  | <p>Drumul național secundar, DN 17C, este situat în zona de Nord-Est a Transilvaniei și realizează legătura dintre DN 17 (E 576) - Salva și DN18 – Moisei. Sectorul de drum cuprins în cadrul acestui proiect este amplasat pe DN 17C, între km 1+200 și km 9+020, are o lungime de 7,82 km și se situează pe teritoriul județului Bistrița-Năsăud. Acest sector începe de la ieșirea din Municipiul Bistrița și se termină după intrarea în localitatea Dumitra.</p> <p>În prezent drumul existent este asfaltat cu zone aflate în diferite stadii de degradare, având un profil tip mixt, cu lățime variabilă cuprinsă între 7,00 m și 8,00 m și structura rutieră care prezintă fisuri și deformațiile (făgașe, denivelări, faianțări etc.) apărute la nivelul carosabilului care au ca principală cauză, diminuarea capacității portante la nivelul terenului de fundare, sub efectul cantităților mari de apă care se infiltrează în terasamentul drumului. Au fost identificate fenomene active de alunecare pe suprafețe extinse, care se întind mult în afara zonei drumului, atât pe amonte, cât și pe aval.</p> <p>Traficul rutier intens și mai ales cel greu din ultimii ani au cauzat degradări masive ale sistemului rutier, fiind necesare lucrări de investiții pe acest sector de drum.</p> |
| 1 <sup>1</sup> . În cazul proiectelor de acte normative care transpun legislație comunitară sau crează cadrul pentru aplicarea directă a acesteia | Proiectul de Hotărâre a Guvernului nu se referă la acest domeniu.  |
| Schimbări preconizate   | <p><b>Descrierea investiției</b></p> <p><b>Traseul în plan</b></p> <p>Sectorul de drum proiectat începe la km 1+200 și se termină la km 9+020.</p> <p>Traseul actual se încadrează cu greu chiar și în limitele unui drum de clasă tehnică IV, geometria curbelor existente permițând vitezele de proiectare de 25 - 30 km/h.</p> <p>Conform normelor tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 1296 din 30.08.2017 viteza de proiectare recomandată, chiar și în condiții de viteze reduse, pentru drumurile de clasă tehnică III, în zonă de deal, trebuie să fie de 60 km/h, iar Categoria de importanță a obiectivului este (C). Geometrizarea unui astfel de traseu nu este posibilă pe amplasamentul existent, fără părăsirea totală a</p>   |

traseului existent și realizarea unor lucrări speciale de construcție (consolidari, etc.) cu intervenții majore prin corecția geometriei traseului și amenajarea unei benzi suplimentare de vehicule lente. Curbele au fost proiectate pentru viteze cuprinse între 25 - 30 - 60 km/h specifică zonei de deal, cu supralărgiri ale carosabilului și serpentine.

#### ***Profil longitudinal***

Având în vedere că, în corpul terasamentului apar, pe lungimi mari (aproape 50% din traseu) pachete măloase sau zone afectate de fenomene de instabilitate, zestrea drumului existent nu poate fi păstrată, astfel încât s-a coborât cota liniei roșii (în măsura în care vecinătățile au permis acest lucru), pentru înlăturarea straturilor moi din complexul rutier, sau grosimea acestora să se reducă pe cât posibil. Declivitatea maximă 8%, declivitatea minimă 0,9%. Elementele geometrice ale profilului longitudinal țin cont de normele tehnice în vigoare STAS 863-85.

#### ***Profil transversal și Structura rutiera***

În profilul transversal se va amenaja o lățime a platformei drumului de minim 9,00 m, compusă din:

- parte carosabilă – 2x3,50 m, la care se mai adaugă 1x3,50 m – bandă suplimentară pentru vehicule lente sau pentru amenajarea unor sectoare alternative de depășire;
- banda suplimentară pentru vehicule lente va fi pe următoarele zone:
  - km 1+200 - km 5+600;
  - km 5+600 - km 5+910;
  - km 7+000 - km 8+700;
  - km 5+910 - km 7+000.
- acostamente – 2x1.00 m, din care pe minim 50 cm de fiecare parte a carosabilului, se vor amenaja benzi de încadrare.
- panta profilului transversal în aliniament va fi de 2.5%
- la marginea platformei drumului se vor prevedea dispozitive de colectarea apelor și dispozitive pentru siguranța circulației, în funcție de condițiile fiecărui amplasament.

Dimensionarea structurii rutiere s-a realizat și verificat la acțiunile fenomenului de îngheț-dezghet, pentru condițiile cele mai dificile, astfel încât acesta să corespundă traficului de perspectivă.

#### ***Profil transversal tip I (km 1+200-km 5+600) :***

4 cm strat de uzură din MAS16/BA16 rul50/70;

6 cm strat de legătură din BAD22.4 leg 50/70;

8 cm strat de anrobat din AB31.5;

20 cm strat de agregate naturale stabilizate cu lianți hidraulici;

20 cm strat din agregate naturale de balastieră;

20 cm strat din material granular recuperat din zestrea existentă/agregate naturale de balastieră;

30 cm strat din pamant stabilizat cu lianți hidraulici;

Bandă de încadrare, Acostament.

Pe partea stângă: Șant pereat (10 cm beton C30/37, 5 cm nisip);

Dren longitudinal (geotextil, umplutură drenantă, tub PEHD 110mm);

Pe partea dreaptă : Parapet metalic, pământ vegetal și prism din piatra brută.

#### ***Profil transversal tip II (km 5+600-km 5+910, km 7+000-km 8+700):***

4 cm strat de uzură din MAS16/BA16 rul50/70;

6 cm strat de legătură din BAD22.4 leg 50/70;

8 cm strat de anrobat din AB31.5;

20 cm strat de agregate naturale stabilizate cu lianți hidraulici;

20 cm strat din agregate naturale de balastieră;

20 cm strat din material granular recuperat din zestrea existentă/agregate naturale de balastieră;

30 cm strat din pamant stabilizat cu lianți hidraulici;

Bandă de încadrare, Acostament.

Pe partea stângă: Șant pereat (10 cm beton C30/37, 5 cm nisip);

Dren longitudinal (geotextil, umplutură drenantă, tub PEHD 110mm);  
Pe partea dreaptă: Parapet metalic, pământ vegetal și prism din piatră brută.  
*Profil transversal tip III (km 5+910-km 7+000):*  
4 cm strat de uzură din MAS16/BA16 rul50/70;  
6 cm strat de legătură din BAD22.4 leg 50/70;  
8 cm strat de anrobat din AB31.5;  
20 cm strat de agregate naturale stabilizate cu lianți hidraulici;  
20 cm strat din agregate naturale de balastieră;  
20 cm strat din material granular recuperat din zestrea existentă/agregate naturale de balastieră;  
30 cm strat din pamant stabilizat cu lianți hidraulici;  
Bandă de încadrare, Acostament.  
Pe partea stângă: Parapet metalic, pământ vegetal și prism din piatră brută.  
Pe partea dreaptă: Șanț perat (10cm beton C30/37, 5cm nisip);  
Dren longitudinal (geotextil, umplutură drenantă, tub PEHD 110 mm).  
*Profil transversal tip IV (km 8+700-km 9+025):*  
4 cm strat de uzură din MAS16/BA16 rul50/70;  
6 cm strat de legătură din BAD22.4 leg 50/70;  
8 cm strat de anrobat din AB31.5;  
20 cm strat de agregate naturale stabilizate cu lianți hidraulici;  
20 cm strat din agregate naturale de balastieră;  
20 cm strat din material granular recuperat din zestrea existentă/agregate naturale de balastieră;  
30 cm strat din pământ stabilizat cu lianți hidraulici;  
Bandă de încadrare, Acostamen.,  
Pe partea stângă: Șanț perat (10cm beton C30/37, 5cm nisip);  
Dren longitudinal (geotextil, umplutură drenantă, tub PEHD 110mm);  
Pe partea dreaptă : Parapet metalic, pământ vegetal și prism din piatră brută.  
*Structura rutieră acostamente:*  
- min. 18 cm strat din agregate naturale de carieră (piatră spartă); completare cu balast.  
*Structura rutieră pe benzile de încadrare:*  
- va avea aceeași alcătuire cu cea de pe drumul național.  
*Structura rutieră pe drumurile laterale la drumul național:*  
- 4 cm strat de uzură din BA16 rul 50/70;  
- 6 cm strat de legătură din BAD 22.4 leg 50/70;  
- 15 cm strat din piatră spartă amestec optimal;  
- 30 cm strat din agregate naturale de balastieră.  
**Surgerea apelor**  
S-au prevăzut pe toată lungimea drumului dispozitive de colectare, dirijare și evacuare a apelor de suprafață. Apele pluviale sunt dirijate cu ajutorul pantelor transversale către șanțurile și rigolele proiectate de la marginea părții carosabile și dirijate prin panta longitudinală către podurile și podețele întâlnite pe traseu.  
Pentru colectarea apelor din zona de debleu, s-au prevăzut șanțuri de beton: rigola de acostament pe o lungime de 4.250 m, șanț perat pe o lungime de 9.035 m, rigola ranforsată pe o lungime de 700 m, rigolă carosabilă pe o lungime de 790 m. În zonele unde este necesară continuizarea șanțurilor în dreptul drumurilor laterale s-au prevăzut podețe tubulare.  
Cu excepția podețului de la km 4+218, care a fost înlocuit relativ recent, cu un podeț din cadre prefabricate tip C2, toate celelalte 21 podețe existente vor fi înlocuite. Pe sectoarele cu declivitate pronunțată (peste 4%), s-au prevăzut drenuri transversale la distanță de maxim 50 m unul de altul.  
**Drumuri laterale**  
Drumurile laterale vor fi amenajate cu îmbrăcăminte asfaltică pe o lățime minimă de 5.50 m, pe o lungime de minim 15 m și maxim 25 m de la carosabilul DN 17C, având panta de maxim 4%, după care, în funcție de tipurile de îmbrăcăminte existentă pe drumurile laterale, acestea se vor racorda cu

|                 |  |
|-----------------|--|
|                 | <p>îmbrăcăminte asfaltică, sau cu structură pietruită, la carosabilul existent pe drumurile laterale. Pe sectorul studiat sunt amenajate 22 de drumuri laterale.</p> <p><b>Siguranța circulației</b></p> <p>Se vor monta dispozitive laterale pentru siguranța circulației - parapeti de siguranță tip H2, H3. Se vor realiza marcajele rutiere și indicatoarele rutiere asigurând în mod corespunzător amenajarea semnalizării rutiere, orizontală și verticală.</p> <p><b>Zone de servicii</b></p> <p>Pe sectorul de drum studiat se vor amplasa două zone amenajate sub formă de refugiu destinat depanării. Un refugiu este amplasat pe partea dreaptă între km 5+528 – km 5+598 și un refugiu pe partea stângă între km 5+540 – 5+620. Refugiile au lungimea de 40,00 ml și sunt racordate la marginea părții carosabile cu pene de racord de lungime 15,00 ml.</p> <p><b>Iluminatul</b></p> <p>Intersecția de la km 1+200 se va ilumina pentru a asigura vizibilitatea pe timp de noapte. Această intersecție deservește o zonă rezidențială și este amplasată în proximitatea unei curbe.</p> <p><b>Consolidări</b></p> <p>Pe sectorul care face obiectul prezentei expertize tehnice au fost identificate următoarele zone cu instabilitate: km 1+320, km 1+400, km 2+640, km 3+020, km 3+650, km 4+900, km 5+100, km 6+350, km 6+900 și km 7+100 - km 8+400.</p> <p>În vederea stabilizării zonei afectate, a lărgirii platformei carosabilului pentru amenajarea benzilor suplimentare, a supralărgirii căii în curbă, s-au propus soluții de consolidare precum:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ziduri de sprijin de rambleu cu <math>H_e=1.50-2.50</math> m;</li> <li>- ziduri de sprijin de debleu <math>H_e=1.50-4.00</math> m;</li> <li>- ziduri de sprijin cu piloți dispuși pe un rând <math>L=12</math> m ;</li> <li>- ziduri de sprijin cu piloți dispuși pe două rânduri <math>L=12</math> m / <math>L=18</math> m;</li> <li>- ziduri de sprijin din gabioane de debleu <math>H_e=2.00-4.00</math> m;</li> <li>- fundații adâncite de parapet;</li> <li>- front de sprijin cu piloți din beton armat la debleu;</li> <li>- reparații la ziduri existente.</li> </ul> |
| Alte informații | Nu au fost identificate.   |

### Secțiunea 3.

#### Impactul socio-economic al proiectului de act normativ

|   |  |
|---|--|
| - Impactul macroeconomic  | <p>În urmă realizării investiției traficul auto pe sectorul de drum studiat se va desfășura în condiții sporite de siguranță și confort totodată asigurându-se clasa tehnică a drumului, necesară preluării valorilor de trafic actuale și de perspectivă, conducând la:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- realizarea/asigurarea unui confort pentru participanții la trafic,</li> <li>- sporirea capacității de circulație prin mărirea fluenței traficului,</li> <li>- stoparea efectelor alunecărilor de teren,</li> <li>- eliminarea strangulărilor din fluxul de trafic,</li> <li>- mărirea siguranței circulației,</li> <li>- îmbunătățirea mediului înconjurător prin reducerea noxelor și a poluării fonice.</li> </ul> |
| Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat | Proiectul de Hotărâre a Guvernului nu se referă la acest subiect.  |
| 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                                | Proiectul de Hotărâre a Guvernului nu se referă la acest subiect.  |

|                          |   |
|--------------------------|---|
| mijlocii                 |   |
| 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 65 angajați pentru perioada proiectării și execuției lucrărilor. |
| Impactul asupra mediului | A fost obținută Decizia etapei de încadrare nr. 686 din 09.12.2022 emisă de către Agenția de Protecția Mediului Bistrița – Năsăud, conform căreia nu rezultă un impact semnificativ asupra mediului al proiectului propus.                            |
| 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:<br>a) bugetul de stat, din acesta:<br>(i) impozit pe profit;<br>(ii) impozit pe venit;<br>b) bugetele locale:<br>(i) impozit pe profit;<br>c) bugetul asigurărilor sociale de stat:<br>(i) contribuții de asigurări.  |             |                 |   |   |   |                |
| 2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care:<br>a) bugetul de stat, din acesta:<br>(i) cheltuieli de personal;<br>(ii) bunuri și servicii;<br>b) bugetele locale:<br>(i) cheltuieli de personal;<br>(ii) bunuri și servicii;<br>c) bugetul asigurărilor sociale de stat:<br>(i) cheltuieli de personal;<br>(ii) bunuri și servicii. |             |                 |   |   |   |                |
| 3. Impact financiar, plus/minus, din care:<br>a) bugetul de stat;<br>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 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. Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ<br>a) acte normative în vigoare ce vor fi modificate sau abrogate, ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ;<br>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   | Proiectul de Hotărâre a Guvernului nu se referă la acest domeniu.  |

|   |   |
|---|---|
| Hotărârii Guvernului nr. 521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative             |   |
| 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:<br>- CTE - C.N.A.I.R. S.A. cu avizul nr. 5429/27.04.2023;<br>- CTE - Ministerul Transporturilor și Infrastructurii cu avizul nr. 106/115/30.06.2023;<br>- Consiliul Interministerial de Avizare Lucrări Publice de Interes Național și Locuințe cu avizul nr. 29/24.08.2023 |
| 5. Informații privind avizarea de către<br>a) Consiliul Legislativ<br>b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării<br>c) Consiliul Economic și Social<br>d) Consiliul Concurenței<br>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 „Reabilitare drum național DN 17C, km 1+200 – km 9+020”, județul Bistrița-Năsăud, 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, INTERIMAR**

**ADRIAN-IOAN VEȘTEA**

**MINISTRUL FINANȚELOR**

**MARCEL-IOAN BOLOȘ**