

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

Secțiunea 1.

Titlul proiectului de act normativ

Hotărâre a Guvernului pentru aprobarea indicatorilor tehnico - economici aferenți obiectivului de investiții „Realizare pasaj rutier la intersecția DN 1 cu DN 73A (Predeal)”, județul Brașov

Secțiunea 2.

Motivele emiterii actului normativ

Descrierea situației actuale	<p>Traseul drumului național DN1 care face legătura între București și Oradea străbate și Valea Prahovei, o zona de munte cu multe stațiuni frecventate de turiști atât iarna, cât și vara.</p> <p>Pe tronsonul de drum cuprins între Comarnic și Predeal, apar de multe ori aglomerări în trafic, în special la sfârșitul săptămânii când numărul turiștilor care aleg ca destinație turistică Valea Prahovei, este foarte mare.</p> <p>Efectele creșterii traficului au devenit vizibile prin reducerea timpilor de deplasare, producerea de ambuteiaje și accidente, acestea având ca și consecințe disconfortul participanților la trafic și al locuitorilor, creșterea poluării fonice și emisia de noxe în zona.</p> <p>Unul din punctele unde apar dese aglomerări în trafic este situat la intersecția DN 1 cu DN 73A.</p> <p>În prezent, reglementarea circulației la nivelul intersecției se face prin dirijare cu ajutorul indicatoarelor rutiere și a marcajelor rutiere longitudinale și transversale, DN 1 fiind drumul cu prioritate, în timp ce DN 73A este drumul fără prioritate. La decizia poliției rutiere, intersecția este uneori dirijată de agenți de poliție, atunci când condițiile de trafic impun acest lucru.</p> <p>Punctul de conflict este generat de virajul la stânga al vehiculelor care doresc să intre din DN 1 pe DN 73A și vor să se deplaseze spre Râșnov. Această reglementare a priorităților în intersecție fragmentează practic circulația rutieră pe DN1, afectând astfel fluenta circulației rutiere.</p> <p>Implementarea proiectului de realizare a unui pasaj rutier la intersecția DN 1 cu DN 73A, va conduce la identificarea celor mai bune soluții tehnice necesare în vederea creșterii gradului de siguranță rutieră și implicit scăderea numărului accidentelor rutiere, fapt ce corespunde obiectivului impus de Uniunea Europeană.</p> <p>Obiectivul face parte din programul “Măsuri de sporire a capacității de circulație pe DN 1 Valea Prahovei, sectorul de drum Comarnic – Predeal” și este prevăzut în cadrul POIM 2014-2020. Strategia de realizare a pasajului rutier se încadrează în soluțiile tehnice în vederea creșterii gradului de siguranță rutieră și implicit scăderea numărului accidentelor rutiere și îndeplinirea obiectivului impus în Strategia Națională de Siguranță Națională Rutieră pentru perioada 2016 – 2020.</p>
------------------------------	---

	<p>Conform studiului de trafic elaborat în perioada de trafic intens au fost înregistrate aproximativ 15.891 vehicule echivalente/zi.</p> <p>Pentru fluidizarea traficului la intersecția DN1 cu DN 73A, este necesar sa se realizeze un pasaj rutier.</p> <p>Din punct de vedere funcțional și al traficului, obiectivul se încadrează în clasa de importanța II și va avea următoarele caracteristici:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sens giratoriu suspendat: lungime 220 m, lațime 13,15 m, raza externă 35,00 m, raza internă 21,80 m; - rampa 1 (București – Brașov): lungime 240 m, lațime 6,30 m, - rampa 2 (Brașov – București): lungime: 287,00 m, lațime 6,30 m; - rampa 3 (București – Râșnov / Râșnov - București): lungime 185,00 m, lațime 10,80 m; - rampa 4 (spre Brașov): lungime 160,00 m, lațime 6,30 m. <p>Principalul avantaj al realizării pasajului rutier este că va putea asigura o viteză crescută a traficului și fluidizarea acestuia, reducerea costurilor călătoriei, eliminarea ambuteiajelor, reducerea riscului de accidente, sporirea siguranței participanților la traficul auto, reducerea noxelor și a zgomotului din zonă.</p>
<p>1¹. În cazul proiectelor de acte normative care transpun legislație comunitară sau crează cadrul pentru aplicarea directă a acesteia</p>	<p>Proiectul de Hotărâre a Guvernului nu se referă la acest domeniu.</p>
<p>Schimbări preconizate</p>	<p>Descrierea investiției</p> <p><i>Amplasamentul:</i> Amplasamentul propus al obiectivului de investiții este situat în județul Brașov, orașul Predeal, în proximitatea intersecției Drumului Național 1 cu Drumul Național 73A.</p> <p>Suprafața de teren necesară execuției lucrărilor este compusă din proprietăți private, din proprietăți aflate în domeniul public al statului (Compania Națională de Administrare a Infrastructurii, Administrația Națională Apele Romane și Compania Națională de Căi ferate CFR-SA) și din domeniul public local al UAT Predeal, însumând o suprafață de 35.062 mp. Suprafața necesară de expropriat este 1.119 mp reprezentând proprietăți private.</p> <p>Principalele soluții tehnice</p> <p>Soluțiile tehnice adoptate au la bază normele, normativele în vigoare, investigațiile și studiile de teren topografice, geotehnice, hidrologice și hidraulice, studiul de trafic, determinări de laborator și calcule de dimensionare specifice. Elementele geometrice în plan și în profil longitudinal sunt corespunzătoare caracteristicilor drumurilor naționale.</p> <p>Traseul pasajului</p> <p>Pasajul rutier este propus pentru a transforma intersecția actuală a nivelului dintre DN1 și DN73A (spre Râșnov) într-o intersecție denivelată.</p> <p>Tipologia propusă pentru pasaj este un giratoriu suspendat, format din patru rampe care converg către un sens giratoriu suspendat.</p>

Sensul giratoriu suspendat va fi poziționat central față de intersecția actuală dintre DN1 și DN73A, în timp ce, cele patru rampe, care primesc fluxurile de trafic direcționate, respectiv către Brașov, Râșnov și București, vor fi amenajate paralel cu DN1 și DN73A.

Realizarea pasajului rutier presupune separarea traficului rutier pe direcția principală de deplasare București – Brașov de fluxul rutier care se îndreaptă către sau care vine de la Râșnov, prin realizarea unui sens giratoriu suspendat cu patru rampe de acces la acesta.

Rampa 1 (București – Brașov): are o singură bandă de circulație, preia fluxul de autovehicule care vine dinspre București și merge către Brașov sau Râșnov. Aceasta pornește din DN1 și se racordează la sensul giratoriu suspendat.

Rampa 2 (Brașov - București): are o singură bandă de circulație, se desprinde din sensul giratoriu suspendat și se racordează în DN1. Aceasta preia fluxul de autovehicule care vine dinspre Brașov sau Râșnov și se îndreaptă spre București.

Rampa 3 (București – Râșnov/Râșnov – București): are două benzi de circulație, câte una pe fiecare sens de deplasare, și preia fluxul de autovehicule care vine dinspre Râșnov și se deplasează spre București, respectiv spre Brașov. Aceasta pornește din DN73A și se racordează în sensul giratoriu suspendat.

Rampa 4 (spre Brașov): are o bandă de circulație și preia fluxul de autovehicule din sensul giratoriu care se îndreaptă către Brașov. Aceasta se desprinde din sensul giratoriu suspendat și se racordează la DN1.

Soluțiile constructive de amenajare sunt :

Structura de rezistență a sensului giratoriu suspendat este de tip circular, continuă pe 6 pile, dispuse radial. Cele 6 deschideri au tabliere cu structură mixtă oțel-beton. Fiecare tablă urmează a fi alcătuit din 3 grinzi metalice de tip I, cu înălțimi și lungimi diferite având grinda externă de 1,65 m și grinzile interne de 1,61 m. Lungimea grinzilor variază între 20,00 m – 40,00 m pentru grinda internă, între 22,40 m – 50,00 m pentru grinda intermediară și între 25,40 m – 57,00 m pentru grinda externă. Placa de suprabetonare are grosimea medie de 22,00 cm.

Dispozitivele de acoperire rosturi folosite pe sensul giratoriu vor fi de tip elastomeric.

Caracteristici:

- lățime constructivă: 13,15 m;
- lățime bandă de circulație: 2 x 5,50 m;
- lățime zone amplasare parapete de protecție tip H4b: 0,65 m (pe interior) și 1,50 m (pe exterior) ;
- lungime: 220,00 m;
- număr de deschideri cu grinzi metalice: 6 ;
- gabaritul de liberă trecere sub sensul giratoriu: 5,00 m;
- raza externă: 35,00 m;
- raza internă: 21,80 m.

Structura de rezistență a rampei 1 este alcătuită din 4 deschideri cu o rețea de 5 grinzi din beton prefabricat precomprimat, cu înălțimea de 1,05 m și lungime ce variază între 26,00 m și 30,00 m. În plus, are o deschidere simplu rezemată, ce supratraversează Calea Ferată, cu structură mixtă oțel-beton, cu grinzi metalice de tip I, având înălțimea de

2,80 m și lungimea de 77,33 m.

Legătura dintre rampa 1 și sensul giratoriu suspendat se va realiza printr-o deschidere mixtă oțel – beton, realizată din 2 grinzi metalice tip I, cu înălțimea de 1,29 m și lungimea cuprinsă între aproximativ 16,00 m – 28,00 m.

Placa de suprabetonare are grosimea medie de 22,00 cm și o pantă transversală de 2,50%.

Pentru racordarea drumului existent cu rampa, vor fi realizate terasamente cu pământ armat, pentru a reduce spațiul ocupat de taluze.

Dispozitivele de acoperire rosturi vor fi de tip elastomeric.

Caracteristici:

- lățime constructivă: 6,30 m;
- lățime bandă de circulație: 5,00 m;
- lățime zone amplasare parapete de protecție tip H4b: 2 x 0,65 m;
- lungime: 240,00 m;
- gabaritul de liberă trecere sub rampă, pe zona căii ferate $h_{\min}=8,00$ m;
- declivitate maximă 4,80%;
- număr de deschideri cu grinzi de beton: 4;
- număr de deschideri de tip mixt oțel-beton: 1.

Structura de rezistență a Rampei 2 (Brașov – București) este o structură continuă, cu 9 deschideri, cu 5 grinzi din beton prefabricat precomprimat, cu înălțime fixă de 1,05 m și lungime variabilă de 25,60 m – 27,20 m, respectiv o deschidere simplu rezemată ce supratraversează Calea Ferată, cu structură mixtă oțel-beton, cu grinzi metalice de tip I de 1,66 m înălțime și lungime de 57,80 m.

Legătura dintre rampa 2 și sensul giratoriu suspendat se va realiza printr-o deschidere mixtă oțel – beton, realizată din 2 grinzi metalice tip I cu înălțimea de 1,29 m și lungimea cuprinsă între aproximativ 12,25 m – 19,00 m.

Placa de suprabetonare are grosimea medie de 22,00 cm și o pantă transversală de 2,50%.

Pentru racordarea drumului existent cu viaductele vor fi realizate terasamente cu pământ armat. Dispozitivele de acoperire rosturi folosite pe pasaj vor fi de tip elastomeric.

Caracteristici:

- lățime constructivă: 6,30 m;
- lățime bandă de circulație: 5,00 m;
- lățime zone amplasare parapete de protecție tip H4b: 2 x 0,65 m;
- lungime: 287,00 m;
- gabaritul de liberă trecere sub rampă, pe zona căii ferate $h_{\min}=8,00$ m;
- declivitate maxim 5,10%;
- număr de deschideri cu grinzi de beton: 8;
- număr de deschideri de tip mixt oțel-beton: 1.

Structura de rezistență a Rampei 3 (București – Râșnov / Râșnov - București) este de tip grindă continuă, alcătuită din 3 deschideri, cu 9 grinzi din beton prefabricat precomprimat, cu înălțimea de 1,05 m și lungimea de 27 m.

Legătura dintre rampa 3 și sensul giratoriu suspendat se va realiza printr-o deschidere mixtă oțel – beton, realizată din 5 grinzi metalice tip I cu înălțimea de 1,65 m și lungimea între 30,80 m – 42,65 m.

Placa de suprabetonare are grosimea medie de 22,00 cm și o pantă transversală de 2,50%.

Pentru racordarea drumului existent cu rampa, vor fi realizate terasamente cu pământ armat.

Dispozitivele de acoperire rosturi vor fi de tip elastomeric.

Rampa 3 blochează unul dintre accesele pe proprietatea unității militare Vânătorii de Munte Bucegi, fiind necesară mutarea acestuia în lungul DN73A. Pentru a oferi o cale de acces în locul celei închise de realizarea Rampei 3, este prevăzută realizarea unui pod.

Caracteristici:

- lățime constructivă: 10,80 m;
- lățime bandă de circulație: 2x3,90m;
- lățime zone amplasare parapete de protecție tip H4b și panouri fonoabsorbante: 2 x 1,50 m;
- lungime: 185,00 m;
- înălțime liberă maximă sub rampa 4,80 m;
- declivitate maximă 6%;
- număr de deschideri de beton: 3.

Structura de rezistență a Rampei 4 (spre Brașov) este de tip grindă continuă, alcătuită din 2 deschideri, cu 5 grinzi din beton prefabricat precomprimat, de 1,05 m înălțime și lungime de 27,00 m și 27,50 m.

Legătura dintre rampa 4 și sensul giratoriu suspendat se realizează printr-o deschidere mixtă oțel – beton, realizată din 3 grinzi metalice tip I cu înălțimea de 1,29 m și lungimea cuprinsă între aproximativ 20 m – 32,20 m.

Placa de suprabetonare are grosimea medie de 22,00 cm și o pantă transversală de 2,50%.

Pentru racordarea drumului existent cu rampa vor fi realizate terasamente cu pământ arma.

Dispozitivele de acoperire rosturi vor fi de tip elastomeric.

Caracteristici:

- lățime constructivă: 6,30 m;
- lățime bandă de circulație: 5,00 m ;
- lungime: 160,00 m;
- înălțime liberă maximă sub rampă 4,80 m;
- declivitate maximă 6%;
- număr de deschideri din grinzi de beton: 2;
- lățime zone amplasare parapete de protecție tip H4b: 2 x 0,65 m;

În zona Rampei 2, Drumul Mănăstirii nu va mai putea fi accesibil dinspre București, din cauza virajului periculos la stânga. Accesul pe strada Mănăstirii de pe DN1 (dinspre București) se va realiza prin lărgirea, pe partea dreapta, a DN1, pentru accesul pe Rampa 1 și strada Olăreasa, aceasta fiind conectată cu un drum nou, ce traversează Pârâul lui Vlad, ce va duce pe strada Mănăstirii. Pentru asigurarea scurgerii apelor, în această zonă se va realiza un podeț.

Podeț Olăreasa

Pentru eliminarea virajului la stânga din DN1 către Strada Mănăstirii este prevăzut un podeț peste „Pârâul lui Vlad” care să asigure accesul auto către Strada Mănăstirii, respectiv Mănăstirea Predeal.

Structura de rezistență a podețului va fi realizată din elemente casetate prefabricate tip C2 din beton. Din cauza înălțimii mici a albiei pârâului, va fi necesară amenajarea acesteia pentru scurgerea apelor,

fiind prevăzut în amonte trepte de cădere și în aval aripi de beton prefabricate.

Caracteristici:

- lățime podeț 11,30 m;
- lungime podeț 7,30 m.

Pod în zona unității militare Vânătorii de Munte Bucegi

Realizarea Rampei 3 va duce la blocarea unuia dintre accesele pe proprietatea unității militare „Vânătorii de Munte Bucegi”, fiind astfel necesară mutarea acestuia în lungul DN73A. Pentru a oferi o cale de acces în locul celei închise de realizarea Rampei 3, se propune realizarea unui pod cu schema statică grinzi simplu rezemate, cu suprastructura alcătuită din 5 grinzi prefabricate precomprimate din beton, cu înălțimea de 1,05 m și lungimea de 16,10 m. Placa de suprabetonare are grosimea medie de 22,00 cm și două pante transversale de 2,5%. Soluția de fundare va fi indirectă.

Caracteristici:

- lățime constructivă pod: 6,30 m;
- lățime bandă de circulație 5 m;
- lățime zone amplasare parapete de protecție tip H4b; 2x 0,65 m;
- lungime pod 30,00 m.

Lucrari de consolidare

Pentru protecția versantului în zona străzii Olăreasa a fost prevăzut un zid de sprijin din beton armat, cu grosime între 30 cm - 50 cm pe o lungime de 100 m și înălțime de 3 m, fiind ancorat în stratul de baza minim 50 cm.

Colectarea și evacuarea apelor pluviale

Colectarea apelor pluviale de pe tablierele pasajelor și a sensului giratoriu suspendat se va realiza prin guri de scurgere amplasate la distanța de maxim 25 m una față de cealaltă, pe marginea părții carosabile. Apa colectată în gurile de scurgere va fi evacuată prin tuburi PVC amplasate sub partea inferioară a tablîerului și direcționată către sistemul de rigole existente ale drumului.

Siguranța circulației

Pe rampele pasajului rutier suprateran și pe sensul giratoriu suspendat s-au prevăzut parapete de protecție tip H4b, ce se continuă pe zona de amenajare a drumului existent, până în dreptul parapetilor existenți.

Este prevăzută montarea de atenuatori de șoc dimensionați pentru viteza de 80 km/h ce vor fi amplasați în zonele periculoase, iar în fața acestor atenuatori s-au prevăzut stâlpișori flexibili.

Sunt prevăzute lucrări de marcaje rutiere longitudinale și transversale, montare indicatoare.

Iluminatul

Este prevăzut iluminatul pasajului, a zonelor adiacente și a zonelor de acces în și dinspre pasaj, cu corpuri de iluminat tip LED amplasate pe stâlpi.

Managementul traficului pe durata execuției lucrărilor

	<p>Pe durata execuției lucrărilor, se vor impune restricții locale de trafic în zona lucrărilor, menținând în permanență traficul rutier pe direcția DN 1 și DN 73A pe două benzi de circulație.</p> <p>Mutări și protejări de instalații</p> <p>Se vor reloca/proteja rețelele identificate în zona pasajului, de tipul: rețele de canalizare menajeră; rețea electrică aeriană; iluminatul public din intersecție; rețele de apă; rețele de gaze; rețele de telecomunicații.</p> <p>Lucrări pentru protecția mediului</p> <p>Obiectivul de investiții se va amplasa la limita sitului Natura 2000 ROSCI0013 Bucegi având ca limite naturale râul Prahova și râul Râșnoava.</p> <p>Pentru diminuarea impactului asupra zonelor locuite limitrofe, se vor prevedea panouri fonoabsorbante pe părțile lateralele rampelor pasajului.</p>
Alte informații	Nu au fost identificate.

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

Impactul macroeconomic	Impactul acestui proiect se va cuantifica în următoarele categorii de beneficii economice: Beneficii din reducerea timpului de parcurs; Beneficii din reducerea costului de operare al vehiculelor; Beneficii din reducerea costului accidentelor; Beneficii din reducerea costului combaterii poluării fonice și a emisiilor.
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 mijlocii	Proiectul de Hotărâre a Guvernului nu se referă la acest subiect.
Impactul social	<p>Implementarea proiectului va conduce la reducerea timpilor de parcurs și creșterea accesibilității în zonă, reducerea uzurii autovehiculelor, creșterea gradului de siguranță a participanților la traficul auto și pietonal.</p> <p>Pe lângă beneficiile economice, construcția va genera efecte pozitive asupra gradului de ocupare a forței de muncă, care se estimează la un număr de 50-80 angajați pentru perioada execuției lucrărilor și poate atrage forța de muncă locală.</p>
Impactul asupra mediului	Lucrările propuse au impact minim asupra mediului. A fost obținută Decizia etapei de încadrare nr. 285/25.11.2021, emisă de către 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 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. 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 normativ	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. 5108 din 13.10.2021 - CTE - Ministerul Transporturilor și Infrastructurii cu avizul nr. 3/12 din 14.01.2022. - Avizul Consiliului Interministerial de Avizare Lucrări Publice de Interes Național și Locuințe nr. 7 din 28.02.2022.
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 „Realizare pasaj rutier la intersecția DN 1 cu DN 73A (Predeal)”, județul Brașov care, în forma prezentată, a fost avizat de ministerele interesate și pe care îl supunem spre aprobare.

**VICEPRIM – MINISTRU,
MINISTRUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII
SORIN MIHAI GRINDEANU**

AVIZĂM:

**MINISTRUL DEZVOLTĂRII, LUCRĂRILOR PUBLICE ȘI ADMINISTRAȚIEI
CSEKE ATTILA - ZOLTAN**

**MINISTRUL INVESTIȚIILOR ȘI PROIECTELOR EUROPENE
DAN VÎLCEANU**

**MINISTRUL FINANȚELOR
ADRIAN CÂCIU**

**SECRETAR DE STAT
IONEL SCRIOȘTEANU**

**SECRETAR GENERAL
MARIANA IONIȚĂ**

**SECRETAR GENERAL ADJUNCT
ADRIAN DANIEL GĂVRUȚA**

**DIRECȚIA AVIZARE
DIRECTOR
LAURA – ELENA ȚOPA**

**DIRECȚIA ECONOMICĂ
DIRECTOR
LAURA – DIANA GÎRLĂ**

**DIRECȚIA GENERALĂ ORGANISMUL INTERMEDIAR PENTRU TRANSPORT
DIRECTOR GENERAL
FELIX ARDELEAN**

**DIRECȚIA PROIECTE STRATEGICE ȘI MONITORIZARE PROIECTE
DIRECTOR
MIHAELA MOCANU**

**DIRECȚIA REGLEMENTĂRI TEHNICE, AUTORIZAȚII DE CONSTRUIRE ȘI MEDIU
DIRECTOR
MIRELA CEBANU**