

**NOTĂ DE FUNDAMENTARE**  
**la Hotărârea Guvernului nr. 20/2016**  
**privind modificarea anexei nr. 4 la Hotărârea Guvernului nr. 86/2011 pentru**  
**aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiții**  
**"Reabilitarea a 10 poduri importante/strategice în zona Dobrogea"**

**Secțiunea 1**  
**Titlul prezentului act normativ**

Hotărâre a Guvernului privind modificarea anexei nr. 4 la Hotărârea Guvernului nr. 86/2011 pentru aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiții "Reabilitarea a 10 poduri importante/strategice în zona Dobrogea"

**Secțiunea a 2-a**  
**Motivul emiterii actului normativ**

1. Descrierea situației actuale.	<p>Principalii indicatori tehnico-economici ai obiectivului au fost aprobați prin Hotărârea Guvernului nr. 86/2011 în cadrul programului de Reabilitare a 10 Poduri importante/strategice în zona Dobrogea. În vederea realizării acestor obiective, în data de 07.12.2005 a fost semnat Acordul de Împrumut nr. 33.391 dintre România și Banca Europeană de Reconstrucție și Dezvoltare pentru finanțarea Proiectului de construcție a Variantei de Ocolire a Municipiului Constanța, ratificat prin Legea 210/2006. În cadrul acestui Acord de Împrumut este inclus și <b><u>„Proiectul Reabilitarea podului de pe DN 39, km 8+988 la Agigea”</u></b>.</p> <p>Procedura de achiziție pentru acest contract s-a derulat în conformitate cu Ghidul Băncii finanțatoare BERD. Ordinul de Începere a fost dat în data de 02 februarie 2011 în baza Autorizației de Construire cu nr. 2/2291/21.01.2011.</p> <p>Podul peste Canalul Dunăre-Marea Neagră amplasat pe DN 39 km 8+988 la Agigea are lungimea suprastructurii de 269,50 m, alcătuită din patru deschideri și este compusă din două părți distincte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- O structură hobanată care acoperă trei deschideri de 44 m, 40,50 m și 162 m.</li> <li>- O structură independentă spre Mangalia, având lungimea de 23 m care asigură traversarea DN 39 peste drumul de pe malul drept al canalului.</li> </ul> <p>Calea pe pod are partea carosabilă de 14,80 m (patru benzi de circulație), două trotuare pietonale având fiecare lățimea utilă de câte 1,50 m și două spații de câte 1,30 m lățime între partea carosabilă și trotuare pentru prinderea hobanelor în tablier. Astfel lățimea totală a suprastructurii este de 20,90 m pe structura hobanată și de 17,80 m pe structura independentă.</p> <p>Ca schemă statică, susținerea tablierului podului prin intermediul sistemului de hobanaj este realizată în 5 puncte prin intermediul a 5 tipuri de hobane dispuse în două planuri amonte - aval (respectiv pe ambele părți ale</p>
----------------------------------	---

tablierului) astfel cele 5 hobane sunt perechi. Același sistem este aplicat și în cazul hobanelor provizorii.

Hobanele au alcătuiți diferite. Înălțimea elevației pilonului de susținere a hobanelor este de 78,50 m

Podul a fost executat în perioada anilor 1980, fiind dat în folosință pe data de 6 mai 1983.

Podul a suferit o serie de degradări în cei aproape 30 de ani de existență și peste 28 de ani de exploatare sub trafic intens, astfel procedându-se la includerea lui într-un program de reabilitare.

#### ***Soluția inițial proiectată a podului***

- Executarea de lucrări de protecție și reparații locale cu utilizarea mortarelor speciale;
- Sablarea suprafețelor expuse a betoanelor din elevații și realizarea protecției anticorozive a betoanelor și îmbunătățirea aspectului estetic al lucrării ținând cont de mediul marin foarte agresiv din zonă;
- Revopsirea tablierelor metalice;
- Îndepărtarea tunderului provenit din laminare de pe zonele unde acesta nu a fost îndepărtat la execuție deoarece favorizează fenomenele de ruginire;
- Controlarea fasciculelor din alcătuirea hobanelor și înlocuirea acelor fascicule care nu prezintă siguranță; – întreținerea cablurilor de susținere –inspectare și curățare a cablurilor de susținere
- Revizuirea rostului de dilatare de pe pilele culei;
- Refacerea completă a stratelor căii inclusiv a hidroizolației de pe pod;
- Înlocuirea parapetului direcțional cu parapet direcțional de tip foarte greu;
- Repararea și revopsirea parapetului pietonal;

Pentru reabilitarea acestui pod a fost elaborată și aprobată, în faza S.F, Documentația Tehnico-Economică, în baza expertizei realizate în anul 2008. Determinarea stării podului a fost efectuată preliminar și prin inspectarea vizuală a fiecărei structuri în vederea descoperirii și luării în considerare a tuturor defectelor existente.

În această expertiză tehnică, expertul constată că fasciculele din hobane prezintă semne de ruginire și recomandă revizuirea fasciculelor din hobane.

#### **Informații privind derularea obiectivului:**

În timpul implementării proiectului, în luna iulie 2011, Antreprenorul a efectuat o inspecție detaliată în conformitate cu condițiile de contract - "Inspecția cablurilor de ancorare protejate cu film de polietilenă", inclus în secțiunea - întreținere hobane".

**Inspecția detaliată a relevat faptul că anumite componente ale hobanelor sunt afectate de coroziune și există un proces de degradare în curs de desfășurare.** A fost demarat un program de monitorizare bazat pe această concluzie, constând în inspecții săptămânale și identificarea cablurilor deteriorate ce compun hobanele.

**Întrucât situația de degradare și rupere a firelor de sârmă din**

	<p><b>interiorul hobanelor evolua rapid într-un mod accelerat de 2-3 fire deteriorate pe săptămână, începând cu luna iulie 2011, la 11 fire deteriorate pe săptămână în luna decembrie 2011,</b> Consultantul a solicitat să se facă o expertiză sau un Raport de Specialitate întocmit de un expert în poduri hobanate angajat în condițiile impuse de contractul de consultanță la secțiunea „Short term expert”, în vederea stabilirii gradului de degradare a hobanelor și a măsurilor ce trebuiesc luate în vederea remedierii acestor degradări.</p> <p><b>În data de 20.01.2012</b> Consultantul Louis Berger a înaintat către CNADNR Raportul de Expertiză Final asupra stării hobanelor întocmit de către Expertul Independent Victor POPA, în care se indica necesitatea <b>„înlocuirii sistemului de hobane a podului”</b>. Expertul considerând că pentru protecția sârmelor din SBP componente ale fasciculelor hobanelor s-a prevăzut introducerea fiecărui fascicul în teci metalice, iar la o perioadă de aproximativ 7 ani sârmele să fie unse, în expertiza se menționează faptul că ultima acțiune de acest gen a fost efectuată în anul 1992.</p> <p>Lipsa ungerii sârmelor pe o perioadă de 20 de ani, precum și infiltrarea apei la unele fascicule au condus la apariția coroziunii și la ruperea succesivă a unui număr impresionant de sârme SBP;</p> <p>➤ <b>În data de 06.06.2012</b> Constructorul a înaintat către CNADNR expertiza întocmită de către VCE (Vienna Consulting Engineering) în care se indică faptul că <b>podul se află într-o stare critică și că acesta poate intra în colaps în orice moment</b>, recomandările fiind următoarele:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>înlocuirea de urgență a sistemului de hobane a podului</b></li> <li>- <b>limitarea traficului rutier la 16 tone</b></li> </ul> <p>➤ <b>În 02.07.2012</b> a fost întocmită Expertiza Tehnică efectuată de către firma Amman &amp; Whithney, în care se indică faptul că <b>„înlocuirea hobanelor ar trebui considerate o problemă urgentă”</b>.</p>
	Actul normativ nu se referă la acest domeniu.
2. Schimbări preconizate	<p><b>Ca urmare a acestor constatări</b></p> <p>Având în vedere concluziile expertizelor tehnice care indicau o iminentă stare de colaps a podului și avertizări ce atrag atenția asupra necesității înlocuirii hobanelor alcătuite din cabluri din sârme paralele din SBP cu hobane alcătuite din toroane, cu calități superioare ale oțelului și cu protecție din materiale performante și de asemenea, până la înlocuirea acestor hobane, expertizele cer să se ia măsuri pentru punerea în siguranța a podului, ținând cont de starea de degradare a cablurilor prevăzând următoarele măsuri față de soluțiile inițiale:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Etapa I – Punerea în siguranță a podului - montare de hobane provizorii</b></li> <li>- hobanele suplimentare la hobanele C 1 (stânga, dreapta) alcătuite din câte 31 toroane cu grosimea de 0,6”, autoprotejat</li> <li>- hobanele suplimentare la hobanele C 2 (stânga, dreapta) și C 3 (stânga, dreapta) alcătuite din câte 13 toroane cu grosimea de 0,6”, autoprotejat</li> </ul>

- hobanele suplimentare la hobanele C 5 (stânga, dreapta) alcătuite din câte 27 de toroane cu grosimea de 0,6", autoprotejat.

Ancorajele toroanelor sunt de tip metalic, corespunzător fiecărui tip de hobană, suplimentară, ancorajul de tip activ, fiind prevăzut la capătul superior al hobanei, iar cel de tip pasiv la capătul inferior al hobanei.

Dispozitivele de ancorare a hobanelor suplimentare de suprastructura podului se aduc în amplasament pe platforme plutitoare și se prind de tălpile inferioare ale grinzilor principale cu buloane. După montarea hobanelor suplimentare, urmează punerea sub tensiune a acestora.

## **Etapa II– Înlocuirea hobanelor existente ale podului, soluția cablu cu cablu**

Soluție ce se constituie în princial din:

- *demontarea hobanelor existente* (după retensionarea hobanelor provizorii).

Compensarea sporurilor de încărcare se va realiza prin retensionarea hobanelor provizorii în etape premergătoare demontării hobanelor existente.

- montarea hobanelor noi;

Noile hobane sunt alcătuite dintr-un sistem de cabluri cu distribuție identică cu cea a fasciculelor inițiale. Fiecare cablu este compus din toroane cu diametrul de 15,7 mm, cu rezistență la rupere de 1860N/mm<sup>2</sup>, ce sunt introduse în interiorul unei teți extrudate de polietilenă de înaltă densitate (PEHD). Toroanele sunt de tip EN 10138 -3-Y1860S7-15.7-F1-C1, alcătuite din câte șapte fire împletite, galvanizate, protejate împotriva coroziunii.

Hobanele A1 și A10 au în componență cabluri alcătuite din câte 12 toroane, toate celelalte hobane având cablele compuse din câte 7 toroane. Grupurile de cabluri din alcătuirea fiecărui hoban se vor rigidiza prin intermediul unor prinderi speciale, montate la aproximativ 5 m distanță, ale căror detalii se vor defini în funcție de furnizorul de hobane.

Fiecare cablu este acoperit la exterior de o manta din polietilenă de înaltă densitate. Teaca exterioară contribuie la aspectul arhitectural al podului și asigură stabilitatea aerodinamică datorită profilului exterior. Cele două capete ale fiecărui cablu se fixează pe structură prin intermediul ancorajelor de tip activ pe pilon și de tip pasiv pe tablîer. Ancorajele sunt proiectate pentru a permite fixarea în mod individual pentru fiecare toron prin mijloace reversibile.

Fiecare cablu are prevăzut un deviator (sistem de ghidare), pentru preluarea eventualelor abateri unghiulare, amplasat la ieșirea din pilon.

- *demontarea hobanelor provizorii*.

După tensionarea noilor hobane la valorile prevăzute în proiect, se realizează demontarea hobanelor provizorii și dispozitivelor metalice de ancorare de pe pilon (colier) și de la intradosul tablîerului.

- se demontează schelele atașate de colierul metalic, amonte și aval, utilizate la montajul hobanelor provizorii. Astfel se eliberează prinderile ce servesc la montarea compensatorilor de greutate;

- se montează compensatorii de greutate pe colierul metalic, amonte și aval;
- se demontează dispozitivul de ancorare al hobanelor provizorii de pe pilon cu ajutorul a două macarale pe pneuri cu capacitate de 500 t, după asigurarea celor două piese componente și desfacerea șuruburilor de înaltă rezistență.

Dispozitivele de ancorare de la intradosul tablierului se asigură cu troliu, după care se desfac îmbinările cu șuruburi și apoi se coboară piesele cu ajutorul troliului, pe platforme plutitoare.

Utilaje suplimentare necesare: *Macara turn " Flat top" 40 tone; Telehandler cu nacela și cirlig brat 32 metri; Nacela de macara; Diverse vinciuri și palane; Ciocane pneumatice; Motocompresor; Generatoare electrice 35 – 80 kVA; Cărucior și cale.*

Lucrările inițiale de reabilitare au fost sistate în data de 10 IULIE 2012, până în momentul punerii în siguranță a podului și înlocuirea hobanelor. Stadiul fizic al contractului inițial de reabilitare la data de 15 iulie 2012 este în procent de 58,3 %.

Deoarece calea pe pod nu avea pantă transversală care să asigure scurgerea apelor, s-a prevăzut în cadrul proiectului realizarea unui beton de pantă.

### **PROIECT DE URMĂRIRE SPECIALĂ**

#### **Necesitatea instituirii urmăririi speciale**

Urmare a acestor constatări, s-a luat măsura ca săptămânal consultantul și antreprenorul să verifice hobanele – cablu cu cablu – și să întocmească fișe de urmărire a situației sârmelor din SBP nefuncționale, pentru a vedea evoluția în timp a acestui gen de degradare.

De asemenea, Inspectoratul de Stat în Construcții, Inspectoratul Județean în Construcții Constanța prin procesul-verbal de inspecție indică că pe baza unei expertize tehnice actualizate la zi să se stabilească dacă este cazul să se institue urmărirea specială.

În cadrul proiectului de urmărire s-a constatat că în perioada septembrie 2011- iunie 2012 firele rupte au evoluat de la circa 80 până la 644 de fire. Ruperile s-au produs diferențiat pe fiecare hobană. Numărul total de fire este de 7.680.

Urmărirea specială are ca obiectiv specific :

- Stabilirea firelor rupte din hobane
- Măsurarea deformației podului descărcat
- Determinarea secțiunilor active ale fasciculelor
- Măsurarea eforturilor în tablier cu ajutorul mărcilor tensomentrice
- Determinarea stării de eforturi în structură
- Supravegherea stării de eforturi și deformații în structură având în vedere că firele ce alcătuiesc hobanele se rup.
- Se urmărește stabilirea unor nivele de avertizare de la care să se introducă restricții de circulație pentru anumite categorii de autovehicule astfel încât să se evite colapsul structurii.
- Construirea modelului de calcul pe baza informațiilor disponibile și a

	<p>măsurătorilor topografice</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Stabilirea convoiului admis să circule pe pod</li> <li>- Analiza în timp a comportării podului</li> </ul> <p>Prin prezentul act normativ se propune mofidicarea anexei nr. 4 la Hotărârea Guvernului nr. 86/2011 pentru aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiții "Reabilitarea a 10 poduri importante/strategice în zona Dobrogea", prin înlocuirea acesteia cu anexa la prezenta hotărâre.</p> <p>Facem precizarea că finanțarea obiectivului de investiții se va face din Acordul de Împrumut BERD nr. 33.391, (credit rambursabil), semnat cu Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare la data de 07.12.2005, ratificat prin Legea nr. 210/2006 și de la Bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor, în limita sumelor prevăzute anual cu această destinație, precum și din alte surse legal constituite, conform programelor de investiții publice aprobate potrivit legii. De asemenea, menționăm că, în conformitate cu acordul transmis în data de 26.10.2015, de către BERD, termenul de limită de tragere a împrumutului a fost extins până la data de 30.06.2016.</p>
3. Alte informații	<p>Pentru proiectarea sistemului de hobanaj aferent acestui obiectiv au fost respectate prevederile Normativului P 100-1/2006, normativ în vigoare la data realizării proiectării.</p> <p><b>Referitor la etapele de execuție reabilitare lucrări inițiale/punere în siguranță a podului menționăm următoarele:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- în luna iulie 2011, conform contractului Antreprenorul a efectuat o inspecție a hobanelor în urma căreia a informat CNADNR despre starea îngrijorătoare ( ancoraje ce prezentau sârme rupte cât și ruginite). Astfel , CNADNR a hotărât să urmărească evoluția stării hobanelor prin inspecții periodice (săptămânale) a hobanelor/ancorajelor care au relevat faptul că există o evoluție negativă a modului rupere/ieșire din funcțiune a cablurilor hobanelor și a hotarât expertizarea acestora.</li> <li>- Acest lucru a fost <u>confirmat</u> prin <b>Raportul de Expertiză Final din data de 20.01.2012 efectuat de către Expertul Independent Victor POPA cât și prin Expertiza Tehnică efectuată de către firma Amman &amp; Whithney în data de 06.06.2012 și Expertiză Tehnică efectuată de către firma Amman &amp; Whithney în 02.07.2012.</b></li> <li>- Ținând cont de aceste expertize CNADNR a demarat procedura de punere în siguranță a podului ( Etapa I și Etapa II) fiind <b>finalizată în decembrie 2012</b> Etapa I - montarea de hobane suplimentare.</li> <li>- În august 2013 a fost aprobat în CTE CNADNR Proiectul Tehnic de înlocuire a hobanelor existente ( Etapa II)</li> <li>- Până în <b>luna iunie 2014</b> au fost înlocuite 8 din cele 10 hobane existente ale podului. Menționăm faptul că aceste lucrări de înlocuire a hobalor, conform tehnologiei de execuție se efectuează cu limitare de tonaj la 5 tone cât și închideri de trafic temporar total.</li> </ul> <p>Începând cu luna iunie 2014 până în prezent lucrările de execuție a celor două</p>

hobane existente rămase de înlocuit, nu au putut fi finalizate din cauza lipsei unei variante de deviere a traficului greu (mai mare de 5 tone) , CJ Constanța avizând negativ folosirea rutelor de deviere pe drumurile județene, rute ce au fost folosite și în perioada decembrie 2012-iunie 2014, motivând faptul că aceste drumuri sunt degradate și reprezintă un pericol pentru siguranța traficului.

**Concluzie:**

**Factorii care au întârziat execuția lucrărilor o reprezintă:**

1) Tehnologia de execuție a hobanelor, coroborată cu Normativului AND 525/2013 conform căreia lucrările de înlocuire a hobanelor nu se pot executa în sezonul rece.

2) Tehnologia de execuție a hobanelor, coroborată cu Ordinul de Ministru nr 196/15.04.2014, Ordinul de Ministru nr 318/10.06.2014, Ordinul de Ministru nr 448/11.09.2014, Ordinul de Ministru nr 193/13.03.2015, care menționează faptul că în perioada 15 iunie 2014 -15 Septembrie 2015 traficul pe pod se desfășoară fără restricții de tonaj pe 4 benzi de circulație.

3) Tehnologia de execuție a hobanelor care impune restricții de tonaj, cât și închideri parțiale de trafic, coroborată cu lipsa variantei de deviere a traficului greu.

**Referitor la majorarea valorii contractuale:**

1) Contractul inițial de reabilitare în valoare de **3.806.940,32 Euro fără TVA** a fost semnat în data de 15 octombrie 2010 .

2) Valoarea actualizată a contractului conform Ordinului de Variație 2 care cuprinde Etapa I- montare hobane provizorii : este de **5.687.321,90 euro fără TVA**

3) Valoarea actualizată a contractului conform Determinării nr. 2 a Inginerului care cuprinde Etapa I - montare hobane provizorii și Etapa II- înlocuire hobane existente este în valoare de **12,656,340.40 euro fără TVA.**

4) Valoarea actualizată a contractului conform Avizului Consiliului Interministerial este de **15.824.779,40 euro fără TVA (87.172 mii lei inclusiv TVA)**

\* Lucrările de punere în siguranță a podului (Etapa I - montare hobane provizorii și Etapa II- înlocuire hobane existente) nu fac parte din contractul inițial de reabilitare. Lucrările aferente Proiectului de punere în siguranță a podului de la Agigea au fost demarate în regim de urgență și a fost executate în baza Autorizației de Executare a Lucrărilor în Prima Urgență nr. 089 din data de 12.10.2012.

### Secțiunea a 3-a

#### Impactul socio-economic al prezentului act normativ

1. Impactul macroeconomic	Implementarea acestui act normativ va avea impact pozitiv asupra: - mentinerii traficului rutier pe pod in condiții de siguranță și fluentă - volumului producției de materiale de construcții,
---------------------------	---

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- comerțului cu materiale de construcții</li> <li>- serviciilor de transport;</li> <li>- ratei de ocupare a forței de muncă;</li> <li>- turismului;</li> </ul>
1 <sup>1</sup> . Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat	Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.
2. Impactul asupra mediului de afaceri	Prezentul act normativ nu are impact în acest domeniu.
3. Impactul social	Prezentul act normativ are ca scop implementarea unuia din proiectele de îmbunătățire și dezvoltare a infrastructurii de transporturi de interes național.
4. Impactul asupra mediului	Lucrările proiectate au o influență benefică asupra calității mediului prin reducerea poluării fonice, reducerea volumului de praf antrenat precum și a noxelor eliminate de mijloacele de transport.
5. Alte informații	Nu au fost identificate.

#### Secțiunea a 4-a

### 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	<p>Finanțarea obiectivului de investiții se va face din împrumutul nr. 33.391 acordat de Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare și asigurat conform prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 64/2007 privind datoria publică, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 109/2008, cu modificările ulterioare și de la Bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor, în limita sumelor prevăzute anual cu această destinație, precum și din alte surse legal constituite, conform programelor de investiții publice aprobate potrivit legii.</p>					

### Secțiunea a 5-a

#### Efectele prezentului act normativ asupra legislației în vigoare

1. Măsurile normative necesare pentru aplicarea prevederilor prezentului act normativ	Prezentul act normativ nu se referă la acest domeniu.
1 <sup>1</sup> . Compatibilitatea actului normativ cu legislația în domeniul achizițiilor publice	Prezentul act normativ nu se referă la acest domeniu.
2. Conformitatea actului normativ cu legislația comunitară în cazul proiectelor ce transpun prevederilor comunitare	Prezentul act normativ nu se referă la acest domeniu.
3. Măsurile normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare	Prezentul act normativ nu se referă la acest domeniu.
4. Hotărârile ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Prezentul act normativ nu se referă la acest domeniu.

5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	Prezentul act normativ nu se referă la acest domeniu.
6. Alte informații	Nu au fost identificate.

**Secțiunea a 6-a**  
**Consultările efectuate în vederea elaborării prezentului 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.
2. Fundamentarea alegerii organizațiilor cu care a avut loc consultarea, precum și a modului în care activitatea acestor organizații este legată de obiectul prezentului act normativ	Prezentul act normativ nu se referă la acest domeniu.
3. Consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale, în situația în care actul 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	Actul normativ nu are o legătură directă cu autoritățile administrației publice locale. Documentația tehnico-economică elaborată pentru realizarea lucrărilor de intervenție supuse spre aprobare a fost avizată de autoritățile publice interesate.
4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente	Prezentul act normativ nu este supus consultărilor comisiilor interministeriale. Documentația tehnico-economică elaborată pentru realizarea lucrării de intervenții supusă spre aprobare a fost avizată de: - <b>CTE - CNADNR - SA cu avizul nr. 4478/19.06.2015</b> - <b>CTE - MT cu avizul nr. 47/56/04.08.2015</b> - <b>Consiliul Interministerial de Avizare a Lucrărilor Publice de Interes Național cu avizul nr. 14/12.08.2015</b>
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	Prezentul act normativ nu se referă la acest domeniu.

6. Alte informații	Nu au fost identificate.

### **Secțiunea a 7-a**

#### **Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea prezentului act normativ**

1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ	Proiectul prezentului act normativ a fost 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	Prezentul act normativ nu se referă la acest domeniu.
3. Alte informații	Nu au fost identificate.

### **Secțiunea a 8-a**

#### **Măsuri de implementare**

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

Față de cele prezentate, a fost promovată prezenta Hotărâre a Guvernului privind modificarea anexei nr. 4 la Hotărârea Guvernului nr. 86/2011 pentru aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiții "Reabilitarea a 10 poduri importante/strategice în zona Dobrogea".

Ministrul transporturilor

**Dan Marian Costescu**