

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

Secțiunea 1.

Titlul proiectului de act normativ

Hotărâre a Guvernului pentru aprobarea indicatorilor tehnico - economici aferenți obiectivului de investiții „Drum Transregio Feleac TR 35 Etapa I Centura Metropolitană TR 35 și Drumuri de Legătură“, județul Cluj

Secțiunea 2.

Motivele emiterii actului normativ

Descrierea situației actuale	<p>În prezent traficul local și de tranzit se desfășoară prin interiorul municipiului Cluj-Napoca care este tranzitat de patru drumuri naționale DN 1, DN 1C, DN 1F, DN 1N și DN 15, acestea având funcțiuni de străzi și bulevarde, cu multe intersecții, traficul fiind des fracționat și îngreunat producându-se frecvente ambuteiaje, factori generatori de poluare fonică și emisii de noxe în zona urbană. În zona municipală și a localităților periurbane au loc dezvoltări socio-economice, industriale și construcții de tipul ansamblurilor de locuințe.</p> <p>Traseul va realiza o conexiune a autostrăzii Transilvania cu drumurile naționale din zona de referință, a cartierelor rezidențiale intens populate, a aeroportului internațional Avram Iancu dar și legăturile de acces spre viitorul spital regional de urgență și spitalul pediatric monobloc.</p> <p>Obiectivul este inclus în cadrul Master Planului General de Transport al României, revizuit, cu finanțare prin Programul Operațional Transport (POT) 2021-2027, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1312/2021 privind modificarea Hotărârii Guvernului nr. 666/2016 pentru aprobarea documentului strategic Master Planul General de Transport al României.</p> <p>Pentru promovarea obiectivului a fost încheiat în anul 2019 un Parteneriat de Implementare între C.N.A.I.R. – SA și Asocieria formată între Primăria Municipiului Cluj-Napoca și comunele Florești, Gilău, Apahida și Baci, în baza prevederilor Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 83/2016 privind unele măsuri de eficientizare a implementării proiectelor de infrastructura de transport, unele măsuri în domeniul transporturilor.</p> <p>Datorită valorii semnificative a investiției, pentru implementarea acestui obiectiv este propusă o promovare etapizată, în doua faze, respectiv:</p> <ul style="list-style-type: none">➤ <i>Faza I – Centura Metropolitană TR 35, Sector cuprins între km 14+747 (nod 5) și km 38+418 (nod 18) în lungime de 23,67 km și Drumuri de legătură în lungime de 19,16 km.</i> <p>În cadrul Fazei I se consideră oportună asigurarea conectivității directe spre Spitalul Regional de Urgență, Spitalul Pediatric Monobloc, cât și legătura cu DN 1N care reprezintă Varianta de ocolire Cluj Est (VOCE), prin nodul 18 (Apahida/DN 1N), ce prevede realizarea podului peste canalul Someș, soluție ce permite extinderea pistei Aeroportului Internațional Cluj-Napoca, considerate ca obiective de importanță strategică regională.</p> <ul style="list-style-type: none">➤ <i>Faza II – Centura Metropolitană TR 35, Sector cuprins între km 0+000 (intersecția cu DN 1-Gilău) - km 14+747 (nod 5 Florești) și sector cuprins între km 38+418 (nod 18)- km 42+130 (nod 20) în lungime de 18,46 km, împreună cu Drumuri de legătură în lungime de 13,17 km.</i> <p>În cadrul Fazei II se va asigura conexiunea cu Autostrada Transilvania.</p> <p>În cadrul studiului de trafic elaborat se estimează că volumele de trafic ce pot fi</p>
------------------------------	---

	atrasede vor avea intensitatea medie zilnică anuală MZA de aproximativ 22.230 vehicule fizice – trafic foarte intens, ceea ce din punct de vedere funcțional încadrează drumul în clasa tehnică II, cu câte doua benzi pe sens.
1 ¹ . 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>Descrierea investiției</p> <p>Traseul în plan:</p> <p>Traseul Centurii Metropolitane TR 35 se desprinde din Drumul Național DN 1 la km 498+390, la limita dintre comunele Căpușu Mare și Gilău. Intersecția cu DN 1 se realizează prin prevederea unui nod rutier nr. 1. La km 0+800 trece pe malul stâng al pârâului Căpuș se desfașoară la baza dealurilor, pe teritoriul comunei Gilău în zona intersecției cu Autostrada Transilvania A3 și cu DN 1. Traseul continuă în comuna Florești, predominant la nordul localității, inițial pe malul stâng față de canalul Hidroelectrică, râul Someșul Mic, iar apoi pe malul drept.</p> <p>La Barajul Florești traseul trece din nou pe malul stâng al canalului Someșul Mic. În Cluj-Napoca, traseul trece prin partea sudică a intravilanului (direcție vest-est, Mănăștur-Bucium și Someșeni-Selgros), nod Cora, Pădurea Mănășturului. În continuare se îndreaptă spre “Pădurea Făgetului” până la intersecția cu DN 1 în localitatea Feleac. Traseul trece la limita nordică a extravilanului, în zona străzii Calea Turzii. Pe acest sector au fost prevăzute 2 tuneluri. În Apahida, traseul se află la nord-vest față de intravilan, pe tronsonul Variantei de ocolire Cluj Est - Apahida-Vâlcele (DN 1 N) și continuă spre est până la intersecția cu drumul DN 1C (zona Câmpenești).</p> <p>Lungimea totală a Centurii Metropolitane TR 35 este de 42,130 km.</p> <p><i>Drumul de legătură B1 (în faza II)</i> asigură legătura între Centura Metropolitană TR 35 de la girația superioară a nodului rutier nr. 2, la bretele nodului de la autostrada A3 - Gilău. Lungimea drumului este de 4,01 km.</p> <p><i>Drumul de legătură B2 (în faza II)</i> asigură legătura între Centura Metropolitană TR 35 de la girația inferioară a nodului rutier nr. 3, amplasat la km 10+451 și DN 1 la km 488+368, în zona sensului giratoriu existent aflat la intersecția lui DN 1 cu DJ 107M. Lungimea drumului este de 1,364 km.</p> <p><i>Drumul de legătură B3 (în faza I)</i> asigură legătura între Centura Metropolitană TR 35 de la girația superioară a nodul rutier nr. 5, amplasat la km 14+847 și DN 1F km 9+167, după ieșirea din localitatea Baciu spre Zalău. Lungimea drumului este de 7,180 km.</p> <p><i>Drumul de legătură B4 (în faza I)</i> asigură legătura între Centura Metropolitană TR 35 de la girația inferioară a nodului rutier nr. 7, amplasat la km 18+839 și Spitalul Regional de Urgență amplasat în localitatea Florești. Drumul de legătură B4 este compus din 3 sectoare de drum, astfel:</p> <ul style="list-style-type: none"> – B4.1 în lungime de 2,155 km, care se suprapune cu DN 1, pornește de la nodul rutier prevăzut la ieșirea din cartierul Mănăștur și se termină cu accesul la Spitalul Regional de Urgență Cluj din comuna Florești, la km 482+668 pe DN1; – B4.2 în lungime de 4,301 km, pornește din girația inferioară de la nodul 7 amplasat în zona străzii Bucium și continuă pe partea de sud vest a zonei Colina și asigură legătura între Nodul 7 km 18+839 la TR 35 și Spitalul Regional de Urgență; – B4.3 în lungime de 0,332 km, asigură legătura între B4.1 (DN1) km 482+668 și B4.2 (Acces la Spitalul Regional de Urgență) km 1+710. <p><i>Drumul de legătură B5 (în faza I)</i> asigură legătura între Centura Metropolitană TR 35 de la girația superioară a nodului rutier nr. 10, amplasat la km 24+670 și DN 1 la</p>

km 471+796 în Feleac. Lungimea drumului este de 1,531 km.
Drumul de legătură B6 (în faza I – 1,60 km și faza II – 2,903 km) asigură legătura între Centura Metropolitană TR 35 de la girația superioară a nodul rutier nr. 14, amplasat la km 30+120 și DN 1N. Lungimea drumului este de 4,503 km.
Drumul de legătură B7 (în faza II) asigură legătura între Centura Metropolitană TR 35 de la girația superioară a nodul rutier nr. 19, amplasat la km 40+089 și DN16, care se intersectează cu DN 1C în localitatea Apahida la km 13+176. Lungimea drumului este de 4,896 km.
Drumul de legătură B8 (în faza I) asigură legătura între TR 35 Nod 9 km 23+326 și sensul giratoriu de pe strada Frunzișului. Lungimea drumului este de 2,056 km.
 Lungimea totală a drumurilor de legătură este de 32,328 km.

Suprafața de teren estimată pentru expropriere este de 398,5 ha.

Profil longitudinal - Elementele geometrice în profil longitudinal sunt amenajate pentru viteza de proiectare de 80 km/h – 100 km/h pe Centura Metropolitană și între 40km/h – 80 km/h pe drumurile de legătură, funcție de relief, clasa tehnică în care se încadrează și funcțiunea pe care o au. Declivitatea este cuprinsă între 0,35% și 6% (declivitatea maximă de 6% este doar pe 5% din traseu).

Profil transversal

Lățimea platformei drumului în cale curentă pe Centura Metropolitană este de 23,00 m din care:

- Parte carosabilă 2 x7,00 m = 14,00 m;
- Zona mediană de 4,00 m, unde se amenajează: benzi de ghidaj 2x0,50 m =1,00 m; spațiu de amplasare și de lucru a parapetelor de tip H3 -W3 și panouri fonice dublu absorbante;
- Acostamente: 2 x 2,50 m =5,00 m, cu aceeași structură rutieră ca și cea de pe partea carosabilă.

Lățimea între muchiile exterioare ale taluzelor la nivelul căii este cuprinsă între 26,40 m - 27,90 m.

Profilul tip al Centurii Metropolitane TR 35 la începutul traseului la racordarea cu DN 1 și la final la racordarea cu DN 1C respectă lățimea unui drum de clasă tehnică III cu două benzi de circulație (o bandă/sens) - platforma 10,00 m.

În zona nodurilor rutiere, lățimea platformei drumului este de 30,00 m, prin adăugarea unui benzi de 3,50 m la lățimea fiecărui sens de circulație pentru accelerare-decelerare.

Profilul transversal al bretelelor și buclelor nodurilor rutiere - platforma 9,00 m.

Profilul transversal bucle cu o singură bandă de circulație - platforma - 7,50 m.

Profilul tip al drumurilor naționale, județene, comunale, agricole, de exploatare, care se vor amenaja, reloca își pastrează platforma existentă caracteristică clasei de încadrare.

Structura rutieră: este semirigidă cu ramblee realizate din agregate naturale.

Pe traseul Centurii Metropolitane TR 35, funcție de traficul prognozat, structura rutieră a fost dimensionată pentru două sectoare omogene:

- 4,00 cm strat de uzură din MAS16 rul PMB 45/80;
- 5,00 cm/6,00 cm strat de legatură din BAD 22,4 leg PMB 45/80;
- 8,00 cm/10 cm strat de bază din AB 22,4 baza 50/70;
- 23,00 cm strat de agregate legate cu lianți hidraulici;
- 15,00 cm strat de fundație din agregate nelegate;
- 5,00 cm strat inferior de fundație din agregate nelegate;
- 30,00 cm strat de formă din pământ stabilizat cu lianți hidraulici – la deblee.

Structura rutieră semirigidă pe Drumuri de legătură

Alcătuire sistem rutier semirigid	Drumuri de legătură categorie drum	Drumuri de legătură categorie străzi	Bretele noduri rutiere
	Grosime strat (cm)		

Strat de uzură MAS 16	4,00	4,00	4,00
Strat de legătură BAD22,4	6,00	6,00	6,00
Strat de bază AB22,4	8,00	8,00	8,00
Strat fundație superior-agregate legate cu liant hidraulic	23,00	23,00	23,00
Strat de fundație (agregate nelegate)	20,00	25,00	20,00
Strat de fundație inferior (agregate nelegate)	15,00	20,00	15,00
Strat de formă - pământ stabilizat cu liant hidraulic	25,00		25,00

Structură rutieră semirigidă în Tuneluri

Alcătuire sistem rutier semirigid	Tuneluri
	Grosime strat (cm)
Strat de uzură MAS 16	4,00
Strat de legătură BAD22,4	6,00
Strat de bază AB22.4	10,00
Strat fundație superior -agregate legate cu liant hidraulic	18,00
Strat fundație superior - piatră spartă amestec optimal	15,00

Platformele din cadrul parcarilor, spațiilor de servicii și Centrele de Întreținere Coordonare se realizează cu sistem rutier rigid din beton rutier.

Scurgerea apelor: este asigurată prin: rigole de acostament; guri de scurgere ce conduc apa în conducte de canalizare; șanțuri trapezoidale pereate.

Lucrări de consolidare

Centura Metropolitană:

- Pentru susținere ramblee: amenajare taluzuri de rambleu; ziduri de sprijin rambleu cu fundare directă; ziduri din pământ armat pentru rambleu.
- Pentru susținere deblee: ziduri de sprijin de debleu cu fundare directă și înălțime între 1- 6 m; taluzuri de debleu cu înălțime între 1-6 m; ziduri de sprijin debleu cu fundare indirectă și înălțime între 3-6 m, între 9-15 m și între 15-23 m; îmbunătățire teren de fundare cu piloți de îndesare din material granular.

Drumuri de Legătură:

- Pentru susținere ramblee: amenajare taluzuri de rambleu; ziduri din pământ armat;
- Pentru susținere deblee: taluzuri din pământ cu înălțime între 1-6 m; ziduri de sprijin cu fundare directă și înălțime între 1-6 m; ziduri de sprijin cu fundare indirectă și înălțime între 3-6 m, între 9-15 m și înălțime între 15-23 m.

Lucrări hidrotehnice: amenajarea de torenți și văi; recalibrări de alibii; prag de fund/descărcător în trepte; protecție maluri - pereere cu anrocamente din piatră brută; pereu cu beton - se utilizează pe lungimi limitate pentru taluze și/sau fundul albiei, doar în situația în care nu se pretează soluția cu anrocamente (datorită unei pante insuficiente).

Lucrări de protecția mediului:

- panouri fonoabsorbante prevăzute pe o parte respectiv pe ambele părți pe o lungime de 55.870 m;
- amenajări peisagistice;
- lucrări de defrișare pe 36,087 ha, respectiv de împădurire pe o suprafață de aproximativ 53,37 ha;
- 224 separatoare hidrocarburi din care 139 în lungul Centurii Metropolitane stânga/dreapta și 73 amplasate pe drumurile de legătură, cât și 12 prevăzute la spații de servicii; CIC; parcări de scurtă durată;
- gropi de împrumut cu suprafețe ce ajung la aproximativ 81 ha.

Dotări

- 2 Centre de Întreținere și Coordonare (CIC). Amplasarea acestor centre este propusă la km 7+300 în zona nodului rutier la autostrada A3, și cel de-al doilea la km 24+500 în zona intersecției cu DN 1 Feleac. Pentru realizarea activităților specifice CIC – urile sunt prevăzute utilajele și echipamentele necesare.
- 2 Spații de servicii, amplasate de o parte și de alta a Centurii Metropolitane.

Primul la km 7+300 în zona nodului de autostradă, iar al doilea la km 25+720, în partea sudică a nodului rutier 11 strada Mihai Românul.

- 4 Parcări de scurtă durată, două la km 9+200 (stânga, dreapta), iar celelalte două la km 36+500 (stânga, dreapta).

Noduri rutiere: sunt prevăzute 20 noduri rutiere ce realizează conexiunea dintre drumurile naționale, drumurile de legătură, la Centura Metropolitană.

Centralizator noduri rutiere DRUM TRANSREGIO FELEAC TR 35, ETAPA I					
Nr. Nod	Amplasare localitate	Descriere succintă	Poz km.	Tip girație	Număr Brațe
Nod 1	Gilau 1	DN 1-Gilău	0+607	superioară	3
Nod 2	Gilau 2	Dr. leg B1 (A3-spații servicii S1)	7+458	inferioară	3
Nod 3	Florești 1	Dr. leg. B2 (DN 1 -DJ 107M)	10+451	inferioară	3
Nod 4	Florești 2	Colonia de sub Deal	12+711	inferioară	5
Nod 5	Florești 3	Dr. leg. B 3 Florești Nord- Baciu	14+847	superioară	4
Nod 6	Cluj-Napoca 1	B-dul 1 Decembrie + str. Frasinului + Acces	18+019	inferioară	5
Nod 7	Cluj-Napoca 2	Dr. leg. B4.2 (Acces 2 S.R.U. + Str. Bucium)	18+839	inferioară	4
Nod 8	Cluj-Napoca 3	Str. Basarabia, cartier Mănăștur	20+730	inferioară	3
Nod 9	Cluj-Napoca 4	Dr. leg B 8 Str. Frunzisului, varianta Zorilor Mănăștur	23+326	inferioară	3
Nod 10	Cluj-Napoca 5	Dr. leg B 5 Calea Turzii	24+670	superioară	4
Nod 11	Cluj-Napoca 6	Str. Mihai Românul + Spațiu de Servicii	25+720	superioară	4
Nod 12	Cluj-Napoca 7	str. Măcieșului, cartier Bună Ziua	26+918	superioară	4
Nod 13	Cluj-Napoca 8	Str. Borhanciului	28+355	superioară	5
Nod 14	Cluj-Napoca 9	Dr. leg B6 -Str. Soporului	30+120	superioară	4
Nod 15	Cluj-Napoca 10	Spre Str. Calea Someșeni	31+506	inferioară	4
Nod 16	Cluj-Napoca 11	Str. Traian Vuia	32+765	inferioară	4
Nod 17	Cluj-Napoca 12	Bulevardul Muncii	34+423	inferioară	4
Nod 18	Apahida 1	Sub Coastă +DN 1N	38+218	inferioară	4
Nod 19	Apahida 2	Dr. leg B7 (DN 1C + DN 16)	40+089	superioară	4
Nod 20	Apahida 3	DN 1C - Câmpenești	41+739	inferioară	4

Podete: sunt prevăzute 75 de podete din care 55 pe Centura Metropolitană și 20 pe Drumurile de legătură.

Tuneluri: sunt prevăzute 5 tuneluri din care:

- Tunelul 1 amplasat pe Centura TR 35 – zona Pădurea Făget / Sf. Ion, la km 19+684.97, cu lungimea L= 490 m. Acesta se va realiza în sistem cut&cover;

- Tunelul 2 amplasat pe Centura TR 35 – zona Padurea Făget / Mănăştur –fir dreapta la km 21+119.37, cu lungimea L= 370 m;
- Tunelul 3 amplasat pe Centura TR 35– zona Padurea Făget / Mănăştur – fir stânga la km 21+120.22, cu lungimea L= 363 m;
- Tunelul 4, amplasat pe drum de legătură B3 Floreşti - Baci - zona Pădurea Hoia, km 1+592, cu lungimea L=450 m;
- Tunelul 5 amplasat pe drum de legatura B3 Floreşti - Baci - zona Padurea Hoia, la km 4+330, cu lungimea L=310 m.

Tunelurile 2, 3, 4, 5 sunt preconizate a se realiza în sistem de galerie cu sprijiniri, prin forare subterană.

Restabiliri legături rutiere

Căile de acces existente intresectate de traseu vor fi relocate pe anumite lungimi și vor fi restabilite în plan, pentru asigurarea continuității pe sub sau pe deasupra Centurii Metropolitane, prin intermediul pasajelor/viaductelor proiectate sau prin deschiderile podurilor proiectate. În proximitatea nodurilor rutiere, drumurile locale vor fi direcționate către unul din brațele sensului giratoriu proiectat în cadrul nodului, pentru a avea acces în Centura Metropolitană.

Lucrări de poduri/ pasaje/viaducte

Cele 156 de structuri proiectate sunt dimensionate pentru încărcările convoaielor Eurocod LM1, LM2 conform SR EN 1991:2005. Schema statică pentru structurile prevăzute cu grinzi prefabricate din beton, este de tip grinzi simplu rezemate, respectiv pentru structurile mixte schema statică este de tip grinzi simplu rezemate cu continuizare la partea superioară prin placă de suprabetonare.

În cale curentă, gabaritul structurilor este prevăzut cu 2 benzi de circulație, cu o parte carosabilă de 7,00 m lățime și un spațiu de siguranță pentru efectul optic, care corespunde cu lățimea acostamentului de 2,50 m din cale curentă la drum. Gabaritul total între fețele interioare ale glisierelor este de 10,25 m, iar lățimea exterioară totală a structurii este de 12,50 m. Calea are următoarea alcătuire: 5,00 cm strat de MAS16; 5,00 cm strat de BA16; 3,00 cm strat de BA8 protecție hidroizolație și va fi încadrată de parapete direcțional de siguranță pentru protecție foarte ridicată tip H4b.

Între structurile aferente celor două fire de circulație rezultă un gol tehnologic ce se va acoperi cu o plasă de protecție metalică zincată.

În cazul în care structura traversează linia de cale ferată sau alte drumuri, pe deschiderile situate deasupra căilor de comunicație a fost prevăzut panou de protecție.

Infrastructurile, culeele și pile, sunt fondate indirect prin intermediul piloților forajați de diametru mare.

Racordarea cu terasamentele este prevăzută a se realiza cu ziduri întoarse ce se realizează împreună cu culeea, ziduri de sprijin și aripi.

Pentru preluarea apelor pluviale sunt prevăzute guri de scurgere, descărcarea apelor realizându-se cu tuburi colectoare, dirijate spre capetele structurii, în vederea tratării acestora.

- Sunt prevăzute:
- 72 structuri pe traseul Centurii Metropolitane;
 - 26 structuri pe bretelele aferente nodurilor rutiere;
 - 33 structuri pe drumurile de legătură;
 - 8 structuri la sensurile giratorii suspendate;
 - 17 structuri pentru restabilire drumuri existente.

Pista pentru bicicliști: este cu două sensuri de circulație de 2x1,50 m = 3,00 m.

Lungimea totală pentru piste de bicicliști este de 35.095,45 m, din care 23.575,05 m pe Centura Metropolitană, respectiv de 11.520,40 m pe drumurile de legătură. În lungul Centurii Metropolitane începe din zona Nodului rutier Florești 2 și se termină în zona traversării râului Someșul Mic – între Nodurile rutiere 16 (Traian Vuia) și 17 (Bulevardul Muncii).

Siguranța rutieră

În funcție de locația unde acestea se aplică și de rolul marcajului în ghidarea traficului, vor fi prevăzute: marcaje rutiere longitudinale; de delimitare a părții

	<p>carosabile; transversale; laterale cu efect rezonator, marcaje diverse.</p> <p>Semnalizarea rutieră verticală pe varianta de ocolire conține: indicatoare de avertizare, indicatoare de reglementare, indicatoare de orientare și informare.</p> <p>Pentru siguranța traficului, proiectul include parapete de siguranță de tip H1, H2, H3 funcție de înălțimea rambleului și geometria traseului. Pe structuri și rampele acestora s-a prevăzut parapete de tip H4b conform normelor în vigoare.</p> <p>Iluminat: conform normativelor în vigoare este prevăzută iluminarea intersecțiilor și a nodurilor rutiere, a podurilor/pasajelor cu lungime de peste 100 m; a pistei de biciclete; a tunelurilor; a Centrelor de întreținere și coordonare/monitorizare, a spațiilor de servicii, parcărilor de scurtă durată și a punctelor de sprijin. Iluminatul se va realiza cu corpuri de iluminat tip LED.</p> <p>Parc fotovoltaic: este prevăzută amenajarea unui parc fotovoltaic complet automatizat (în faza II de implementare) ca alternativă de producere a energiei, care va asigura 100% din necesarul pentru sistemul de iluminat. Acesta este amplasat pe sectorul cuprins între km 6+825 – km 7+400 pe partea dreaptă a Centurii Metropolitane, în vecinătatea spațiului de servicii de la nodul rutier 2.</p> <p>Sistem de monitorizare trafic (ITS) asigură setul minim de servicii de informare a participanților la trafic și managementul rețelei rutiere, necesar pentru Rețea Trans-Europeană de Transport Rutier, respectiv sisteme, subsisteme pentru: servicii de informare privind evenimentele în timp real și avertizări; servicii de informare privind condițiile de trafic; servicii de informare privind limitele de viteză; servicii de informare asupra timpului de călătorie; servicii de control al respectării legislației privind viteza; servicii de avertizare asupra evenimentelor rutiere; servicii pentru managementul strategic al traficului pe coridoare; servicii de management al incidentelor rutiere; servicii privind reglementările transporturilor speciale și de mărfuri periculoase; servicii de informare și management a parcărilor pentru vehicule de transport marfă; servicii de taxare și control al accesului; servicii de monitorizare și control a greutatea și gabaritul vehiculelor; servicii de monitorizare, siguranță și securizare a infrastructurii; monitorizare a condițiilor meteo.</p> <p>Este prevăzută canalizația pentru fibra optică care asigură conectarea tuturor echipamentelor în vederea coordonării acestora dintr-un Centru de Monitorizare preconizat în Faza 1.</p> <p>Lucrări de mutări/protejări rețele: sunt identificate rețele care necesită relocare/protejare, de tipul: rețele electrice de joasă tensiune; rețele electrice de medie tensiune; rețele electrice de înaltă tensiune 110 kv; rețele electrice de înaltă tensiune 220 kv – 400 kv; rețele telecomunicații; rețele distribuție gaze naturale; rețele transport gaze naturale și produse petroliere; rețele alimentare cu apă; rețele canalizare menajeră; rețele conducte ANIF.</p>
Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea 3.

Impactul socio-economic al proiectului de act normativ

Impactul macroeconomic	<p>Realizarea obiectivului va conduce la scoterea traficului greu și de tranzit din interiorul municipiului, conectarea drumurilor naționale și locale la autostrada A3 și la obiectivele strategice de intres regional asigurând:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dezvoltarea infrastructurii rutiere de transport; - reducerea timpilor de parcurs; - reducerea costului accidentelor; - reducerea costului pentru prevenirea poluării mediului.
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	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 1.360 angajați pentru perioada proiectării și execuției lucrărilor.
Impactul asupra mediului	Lucrările propuse au impact minim asupra mediului fiind incluse lucrări de protecție antifonică, apă, aer, sol, biodiversitate. A fost obținut Acordul de mediu nr. 5/28.06.2022 emis de către Agenția pentru Protecția Mediului Cluj.
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, prin Programul Operațional Transport (POT) 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.

Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

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

Secțiunea 6.

Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ

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

2. Fundamentarea alegerii organizațiilor cu care a avut loc consultarea, precum și a modului în care activitatea acestor organizații este legată de obiectul proiectului de act normativ	Proiectul de Hotărâre a Guvernului nu se referă la acest domeniu.
3. Consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale, în situația în care proiectul de act normativ are ca obiect activități ale acestor autorități, în condițiile Hotărârii Guvernului nr. 521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative	Proiectul de Hotărâre a Guvernului nu se referă la acest domeniu.
4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente	Documentația tehnico-economică elaborată a fost supusă spre analiză și a fost avizată de către: - CTE - C.N.A.I.R. – S.A. cu avizul nr. 92/75363/14.09.2022; - CTE - Ministerul Transporturilor și Infrastructurii cu avizul nr. 145/154/21.09.2022; - Consiliul Interministerial de Avizare Lucrări Publice de Interes Național și Locuințe cu avizul nr. 63 /28.09.2022.
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 „Drum Transregio Feleac TR 35 Etapa I Centura Metropolitană TR 35 și Drumuri de Legătură“, județul Cluj, 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
ATTILA ZOLTAN CSEKE**

**MINISTRUL INVESTIȚIILOR ȘI PROIECTELOR EUROPENE
MARCEL-IOAN BOLOȘ**

**MINISTRUL FINANȚELOR
ADRIAN CÂCIU**