

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1

Titlul prezentului act normativ

Lege privind darea în administrarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii a unor suprafețe de teren, aflate în domeniul public al statului, din administrarea Academiei de Științe Agricole și Silvicultură „Gheorghe Ionescu-Șișești” - Institutul de Cercetare-Dezvoltare pentru Montanologie Cristian – Sibiu, respectiv din administrarea Institutului de Cercetare – Dezvoltare pentru Creșterea Ovinelor și Caprinelor Palas – Constanța, în vederea realizării de către Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A. a obiectivului de investiție „Varianta de ocolire a municipiului Sibiu”, respectiv a obiectivului de investiție „Varianta de ocolire a municipiului Constanța”

Secțiunea a 2-a

Motivul emiterii actului normativ

1. Descrierea situației actuale	Sibiul face parte din categoria orașelor mari ale României cu o continuă dezvoltare social-economică, dezvoltare ce generează necesități mari de deplasări interioare de bunuri și persoane, deplasări care formează o circulație rutieră interioară apreciabilă. Datorită poziției sale centrale în geografia României, municipiul Sibiu este puternic afectat de o considerabilă circulație rutieră de origine și destinație, precum și de o importantă circulație rutieră de tranzit în care circulația grea are o pondere importantă. Suprapunerea traficului de tranzit și de origine-destinație peste traficul local afectează puternic trama stradală a municipiului Sibiu. „Varianta de Ocolire a municipiului Sibiu” se înscrie pe Coridorul IV Pan European, coridor considerat prioritate strategică de interes național și european, menționat în Hotărârea nr. 71/25.06.2008 a Consiliului Suprem de Apărare a Țării. Artera principală de circulație în oraș pe direcția est-vest, constituită din traficul DN 1 - DN 7 și traficul local, a fost realizată, cu mici excepții, la 4 benzi de circulație și nu mai poate fi lărgită datorită valorii istorice și arhitecturale a fronturilor construite care o încadrează. Dirijarea traficului greu pe alte rețele nu a rezolvat problemele majore ale circulației rutiere în municipiu. Din aceste considerente a reieșit ca necesară realizarea unei artere ocolitoare a municipiului Sibiu care să preia traficul de
--	--

tranzit, dar să fie și un distribuitor al traficului la intrările și ieșirile în și din municipiu, cu implicații benefice atât pentru circulația rutieră cât, mai ales, pentru viața orașului.

Necesitatea construcției „Variantei de ocolire a municipiului Sibiu” s-a pus în evidență cu ocazia diferitelor studii de sistematizare urbană a Sibiului, iar în urma realizării Studiului de Fezabilitate a fost evidențiată oportunitatea traseului cât și eficiența economică a acestei lucrări.

Memorandumul de finanțare convenit între Guvernul României și Comisia Europeană privind asistența financiară nerambursabilă acordată prin instrumentul pentru Politici Structurale de Preaderare pentru măsura "Construirea variantei de ocolire a orașului Sibiu" la standard de autostradă, pe Coridorul de transport european nr. IV, a fost semnat la Bruxelles la 20 august 2001 și la București la 10 octombrie 2001 și a fost ratificat prin Ordonanța Guvernului nr. 23/2002, publicată în Monitorul Oficial al României, Parte I, nr. 84 din data de 1 februarie 2002, aprobată prin Legea nr. 155/2005.

Configurația reliefului și a municipiului Sibiu, cu zonele construite și utilitățile aferente, oferă condiții favorabile amplasării variantei ocolitoare numai pe laturile de est și nord ale municipiului.

„Varianta de ocolire a municipiului Sibiu” are o lungime de 23,8 km ce se desprinde din drumul național DN 1 km 302+150, ca apoi să-l intersecteze din nou la km 320+090.

Obiectivul sus menționat se va executa în județul Sibiu și va străbate patru teritorii administrative și anume: comuna Șelimbăr, municipiul Sibiu, comuna Șura Mică și comuna Cristian, din direcția sud-est spre nord-vest și va avea două tronsoane diferite:

- Tronsonul 1 de la km 0+000 (DN 1 km 302+150) la km 15+000, cu profil de autostradă, va face parte din viitoarea autostradă, ce va lega capitala de granița României cu Ungaria la Nădlac;

- Tronsonul 2 de la km 15+000 la km 23+800 (DN 1 km 320+090), cu profil de drum național existent, adică: 7,0 m lățime parte carosabilă și două acostamente de 1,5 m lățime fiecare, ce va asigura legătura dintre autostradă și DN 1 existent.

Realizarea acestei variante prezintă avantaje tehnice, economice, sociale pentru că degrevează de traficul de tranzit străzile municipiului Sibiu, reducând timpii de parcurs, costurile de exploatare a vehiculelor, sporește gradul de confort al populației diminuând poluarea mediului în interiorul localităților și nu în ultimul rând ajutând la accelerarea dezvoltării socio-economice a zonei.

În cadrul acestei lucrări sunt prevăzute a se executa pe lângă lucrările de drum, poduri pasaje și amenajarea a patru intersecții, toate beneficiind de aplicarea unor soluții tehnice de ultimă oră, prin respectarea normelor de proiectare TEM II/2000 și a prevederilor „Normativului privind proiectarea Autostrăzilor Extraurbane PD 162-2002”.

Prezența arterei ocolitoare va scoate în afara orașului peste 35% din totalul autovehiculelor care circulă în prezent sau care va circula în viitor, pentru traficul greu procentul depășind 50%.

Prin realizarea variantei de ocolire, poluarea aerului, nivelul de zgomot și riscul poluărilor accidentale se vor reduce semnificativ.

Nerealizarea acestui obiectiv prioritar de investiție ar conduce la un impact negativ asupra fluentei optime a traficului rutier în zonă, având în vedere evoluția traficului și creșterea explozivă a vehiculelor care tranzitează zona, generând o serie de dificultăți care afectează desfășurarea fluentă a circulației.

Realizarea obiectivului de investiție „Varianta de ocolire a municipiului Sibiu” este finanțată potrivit Memorandumului de Finanțare semnat între Guvernul României și Comisia Europeană privind asistență financiară nerambursabilă acordată prin instrumentul pentru Politici Structurale de Preaderare pentru măsura "Construirea variantei de ocolire a orașului Sibiu" la standard de autostradă, pe Coridorul de transport european nr. IV, semnat la Bruxelles la 20 august 2001 și la București la 10 octombrie 2001 și ratificat prin Ordonanța Guvernului nr. 23/2002, publicată în Monitorul Oficial al României, Parte I, nr. 84 din data de 01 februarie 2002, aprobată prin Legea nr. 155/2005.

În urma procesului de licitație, Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - SA a adjudecat contractul de lucrări pentru secțiunea I la data de 12.05.2008, iar imobilele afectate de obiectivul de investiții „Varianta de ocolire a municipiului Sibiu”, aflate în administrarea Academiei de Științe Agricole și Silvicultură „Gheorghe Ionescu-Șișești” - Institutul de Cercetare-Dezvoltare pentru Montanologie Cristian – Sibiu, trebuie predate către constructor în vederea demarării lucrărilor, data limită pentru finalizarea și recepția lucrărilor fiind 31.12.2010.

Având în vedere faptul că pentru secțiunea II, la momentul actual, se revizuieste Proiectul Tehnic și Detaliile de Execuție, urmând ca în anul 2009 să fie atribuit, în conformitate cu legislația în vigoare și Contractul de lucrări, este necesar a se pune la dispoziția constructorului, în cel mai scurt timp posibil, toate imobilele afectate de obiectivul de investiții mai sus menționat.

Municipiul Constanța face parte din categoria orașelor mari ale României cu o continuă dezvoltare social-economică, dezvoltare care generează necesități mari de deplasări de bunuri și persoane, acest lucru presupunând o circulație rutieră interioară apreciabilă.

“Varianta de ocolire a municipiului Constanța” are o lungime de 22,3 km, reprezintă un tronson al coridorului IV Paneuropean, care va asigura o legătură directă între România, centrul și vestul Europei.

Această varianta de ocolire profil de autostradă, va avea o mare atractivitate pentru zonă, datorită reducerii considerabile a traficului din localitate destinat tranzitării municipiului Constanța.

Proiectul variantei de ocolire, începe de la DN 2A situat în localitatea Ovidiu, de la podul dintre Poarta Albă – Canalul Midia.

Traseul traversează municipiul Constanța prin partea vestică și se întâlnește cu DN 3. Linia principală M800 este intersectată înainte de a întâlni inelul secundar Palas; în continuare traseul trece prin vecinătatea comunei Cumpăna, apoi DN 39 este intersectat la km 8+000. Linia de cale ferată Constanța - Medgidia este intersectată, după care traseul ajunge la Constanța Sud – Portul Agigea, Poarta 9.

Traseul reprezintă ruta optimă în vederea dirijării traficului greu către Portul Constanța, reducând cheltuieli de transport, ajutând la dezvoltarea economică locală și reducând emisia de agent poluant datorat traficului.

Prin asigurarea unei fluidizări optime a traficului rutier din zonă, se asigură o promovare a comerțului intern și internațional.

Sfârșitul proiectului este prevăzut a fi la Poarta nr. 9 a Portului Constanța.

Acordul de Imprumut dintre România și Banca Europeană de Reconstrucție și Dezvoltare nr. 33.391 pentru finanțarea Proiectului de construcție a variantei de ocolire a Municipiului Constanța a fost semnat la București la data de 7 decembrie 2005.

La data de 11.09.2008 a fost semnat Contractul de lucrări iar termenul de finalizare a proiectului este de 36 de luni.

Imobilele afectate de obiectivul de investiții „Varianta de ocolire a municipiului Constanța”, aflate în administrarea Academiei de Științe Agricole și Silvicultură „Gheorghe Ionescu-Șișești”- Institutul de Cercetare –Dezvoltare pentru Creșterea Ovinelor și Caprinelor Palas –Constanța trebuie predate către constructor, în vederea demarării lucrărilor.

Consecința neadoptării în regim de urgență a prezentului act normativ constă în imposibilitatea respectării obligațiilor asumate prin Contractele de lucrări încheiate, care poate conduce la cheltuieli suplimentare pentru statul român, ce se vor achita de

	la bugetul de stat, cheltuieli apărute ca urmare a revendicărilor constructorilor pentru neasigurarea frontului de lucru în termenele prevăzute în Contractele de lucrări, precum și la întârzierea execuției de construcție de drumuri de interes național declarate de utilitate publică și care fac obiectul unor investiții prioritare.
2.Schimbări preconizate	Eeste necesară luarea în administrarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii a unor terenuri, domeniu public al statului, prin derogare de la dispozițiile art. 31 alin. (3) din Legea nr. 45/2009 privind organizarea și funcționarea Academiei de Științe Agricole și Silvicultură "Gheorghe Ionescu-Șișești" și a sistemului de cercetare-dezvoltare din domeniile agriculturii, silviculturii și industriei alimentare, din administrarea Academiei de Științe Agricole și Silvicultură "Gheorghe Ionescu Șișești - Institutul de Cercetare-Dezvoltare pentru Montanologie Cristian – Sibiu și Institutul de Cercetare –Dezvoltare pentru Creșterea Ovinelor și Caprinelor Palas –Constanța, în vederea realizării activităților de interes național de către Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România – S.A..
3.Alte informații	Suprafețele de teren care urmează a fi date în administrare nu fac obiectul unor contracte de concesiune, al unor cereri de retrocedare/restituire și nici al unor litigii aflate pe rolul instanțelor judecătorești.

Secțiunea a 3-a

Impactul socio-economic al prezentului act normativ

1.Impactul macroeconomic	Prin asigurarea unei fluidizări optime a traficului rutier din zonă, se asigură o promovare a comerțului intern și internațional.
2.Impactul asupra mediului de afaceri	Finalizarea acestui obiectiv duce la îmbunătățirea condițiilor de transport rutier și implicit a mediului de afaceri.
3.Impactul social	Construcția acestor lucrări prezintă avantaje tehnice, economice și sociale, având un impact pozitiv asupra așezărilor umane și a altor obiective colaterale
4.Impactul asupra mediului	Actul normativ nu are impact în acest domeniu
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
1	2	3	4	5	6	7
1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care:						
a) buget de stat, din acesta:						
(i) impozit pe profit						
(ii) impozit pe venit						
b) bugete 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) buget de stat, din acesta:						
(i) cheltuieli de personal						
(ii) bunuri si servicii						
b) bugete locale:						
(i) cheltuieli de personal						
(ii) bunuri și servicii						
c) bugetul asigurărilor sociale de stat:						
(i) cheltuieli de personal						
(ii) bunuri si servicii						
3. Impact financiar, plus/minus, din care:						
a) buget de stat						
b) bugete locale						
4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare						
5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare						
6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor si/sau cheltuielilor bugetare						
7. Alte informații	Nu este cazul					

Secțiunea a 5-a

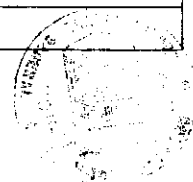
Efectele prezentului act normativ asupra legislației în vigoare

1. Proiecte de acte normative suplimentare	Nu sunt necesare
2. Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în materie	Actul normativ nu se referă la acest domeniu
3. Decizii ale Curții Europene de Justiție și alte documente	Actul normativ nu se referă la acest domeniu
4. Evaluarea conformității	Actul normativ nu se referă la acest domeniu
5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	Actul 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 de act normativ a fost supus dezbaterilor Comisiei de Dialog Social și a fost afișat pe site-ul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii. Actul normativ nu se referă la acest subiect
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	
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	Actul normativ nu se referă la acest subiect
4. Consultările desfășurate în cadrul comisiilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente	Actul normativ nu se referă la acest subiect
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 act normativ a fost avizat favorabil de către Consiliul Legislativ, prin avizul nr. 769/3.07.2009.
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	Menționăm că au fost întreprinse demersurile legale prevăzute la art. 7 alin. (1) din pentru aprobarea Regulamentului privind procedurile, la nivelul Guvernului, pentru elaborarea, avizarea și prezentarea proiectelor de documente de politici publice, a proiectelor de acte normative, precum și a altor documente, în vederea adoptării/aprobării, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 561/2009
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	Actul normativ nu produce nici un impact asupra mediului
3. Alte informații	Nu au fost identificate

Secțiunea a 8-a
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	Predarea - preluarea suprafețelor de teren prevăzute în prezenta lege se face pe bază de protocol încheiat între părțile interesate, în termen de 30 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei legi.
2. Alte informații	Nu au fost identificate

Față de cele prezentate, a fost elaborat proiectul de Lege anexat, pe care îl supunem Parlamentului spre adoptare.

PRIM-MINISTRU

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'E. Boc', with a long horizontal stroke extending to the right.

EMIL BOC