**NOTĂ DE FUNDAMENTARE**

**Secțiunea 1.**

**Titlul proiectului de act normativ**

|  |
| --- |
| **Hotărâre a Guvernului** **pentru aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiții** **”Lucrări de reabilitare poduri, podețe și tuneluri de cale ferată – etapa a II-a – faza studiu de fezabilitate - SRCF Iași” – pod km 290+783 lucrare de utilitate publică de interes național** |

**Secțiunea a 2 – a**

**Motivele emiterii actului normativ**

|  |  |
| --- | --- |
| 2.1. Sursa proiectului de act normativ |  România are, ca mărime şi amplasare geografică, o poziţie importantă pentru tranzitul feroviar între Europa de Vest, Centrală şi Asia (Orientul Mijlociu). Reţeaua feroviară publică a CFR-SA asigură legătura cu toate reţelele feroviare ale ţărilor vecine şi, mai departe, cu reţelele feroviare ale celorlalte ţări din Europa şi din Asia, şi este armonios repartizată pe teritoriul ţării, având o dispunere circulară pe două inele, aproape concentrice, străbătute de 8 magistrale radiale care pornesc din capitala ţării. Proiectul „Lucrări de reabilitare poduri, podeţe şi tuneluri de cale ferată - etapa a II-a” face parte din Master Planul General de Transport al României (MPGT) şi este propus pentru finanţare în cadrul Programului Transport 2021-2027. Proiectul „Lucrări de reabilitare poduri, podeţe şi tuneluri de cale ferată - etapa II **–** faza studiu de fezabilitate **-** SRCF Iași” – pod km 290+783, reprezintă una din măsurile de îmbunătăţire a siguranţei traficului şi securităţii pentru mijloacele de transport feroviar prin acţiuni specifice de tipul reabilitării podurilor și podeţelor de cale ferata, inclusiv amenajarea albiilor/versanţilor aferente.  |
| 2.2. Descrierea situaţiei actuale |  Realizarea și derularea acestui proiect revine Companiei Naționale de Căi Ferate ”C.F.R.” – S.A., care este beneficiarul investiției. Lipsa de investiţii în întreţinerea căilor ferate, manifestată în ultimii 20-25 de ani, a determinat minimalizarea activităţilor de întreţinere curentă şi expirarea ciclurilor de reparaţii capitale. Cele mai afectate sunt lucrările de artă, deoarece defectele determinate de lipsa lucrărilor de întreţinere sunt amplificate de factorii de mediu şi generează de cele mai multe ori reacţii în lanţ, care în final, afectează iremediabil structura. Astfel, neexecutarea la timp a unor lucrări simple şi relativ ieftine poate genera lucrări ce implică costuri mari şi perturbarea gravă a traficului. Reabilitarea de poduri/podeţe urmăreşte aducerea acestora în parametrii de proiectare şi în primul rând, eliminarea punctelor periculoase existente sau potenţiale, a restricţiilor de viteză si a limitărilor de viteză cauzate de starea acestor obiective.  Prin creșterea prognozată a cererii de transport pe calea ferată, este necesară reabilitarea rețelei de cale ferată atât global cât și punctual. Principalul obiectiv prezentat în Studiul de Fezabilitate reprezintă o creștere a parametrilor unei zone punctuale. Prin această reabilitare crește viteza de circulație pe pod, scade timpul de mers al trenurilor și crește capacitatea de transport. Podul este amplasat pe linia de cale ferată Ploiești – Vicșani, la km 290+783, la intrarea în stația Valea Seacă, în Comuna Nicolae Bălcescu, Județul Bacău, traversează râul Bahna, fiind în administrarea Sucursalei Regionale de Căi Ferate Iași. Pe zona unde este amplasat podul, calea ferată este executată în rambleu şi constă în două linii de circulație interoperabile, electrificate dotate cu BLA. Podul traversează cursul de apă Bahna. Anul construcţiei este 1971. Lungimea podului este de 13,20 m, lumină fiind de 10,00 m, deschiderea teoretică a acestuia fiind de 11,00 m, înălţimea de rezemare măsurată de la N.S.T. este de 1,02 m, înălţimea de construcţie este de 0,81m măsurată de la N.S.T., iar înălţimea liberă sub pod este de 1,10m. Calea pe pod este în aliniament cu o rampă de 2,2%o, există contrașine, pe pod sunt traverse de lemn. Tipul suprastructurii este grindă cu inimă plină cale jos, schema statică este de tip grindă simplu rezemată, rezemarea se face cu ajutorul aparatelor de reazem metalice tip II. Pe culee sunt două suprastructuri independente, câte una pentru fiecare fir de circulaţie. Suprastructura este de tip inimă plină cale jos cu deschiderea de 11,00 m (IPCJ, L=11,00m) alcătuită din două tabliere identice fiecare susţinând câte un fir de circulaţie. Infrastructura podului a fost executată la dublarea liniei în anul 1971 pentru susținerea unei căi duble de circulație având culee din beton armat (elevație – beton simplu marca B200; bancheta cuzineților, radier de beton și grinda - beton armat marca B200) pentru fiecare fir de circulație și au fundaţii indirecte pe doua rânduri de piloți precomprimați D=35cm și L= 7,00m. Între cele două culee, la nivelul superior al radierului există patru grinzi 60x80cm, câte două pentru fiecare infrastructură. Poziția axei podului față de axa râului este perpendiculară. Amonte și aval albia este amenajată cu diguri de pământ care sunt în prezent colmatate cu vegetație și arbuști. Caracteristicile principale ale liniei sunt:* linie cu ecartament normal, executată în aliniament;
* linia este in rampa cu declivitatea 2,2 ‰;
* linie executată în rambleu cu înalțimea aproximativ 3,00m;
* șine tip 49, cu contrașine;
* traverse de lemn pe firul I si de beton pe firul II, de-o parte si de alta a podului.

 Lucrările de modernizare/reabilitare proiectate pentru pod prevăd următoarele:* Demolarea podului existent, ridicarea niveletei 1,60 m şi realizarea unui pod nou, în soluția cu suprastructură alcătuită din grinzi metalice inimă plină cale jos cu cuvă de beton cu deschiderea de 20,00 m (GIPCJ – CB, D = 20,00 m). Demolarea infrastructurii existente și realizarea unor noi infrastructuri (2 culei) din beton armat cu fundate indirect, conform precizărilor din studiul geotehnic efectuat în amplasament.
* Se vor executa lucrări de amenajare a albiei, atât în amonte, cât şi în aval de pod pe o distanță astfel încât debitul de 1% să nu afecteze terasamentul căii ferate. Lucrările de amenajare propuse sunt: protecția malurilor cu ziduri de sprijin din beton armat și pereu de beton.

Pe lângă lucrările propriu zise de realizare a noii structuri sunt necesare următoarele lucrări:* Lucrări de terasamente și suprastructură aferente ridicării niveletei liniei de o parte și de alta a podului

 Lucrări provizorii necesare pentru execuția lucrărilor:* Amenajare drumuri de acces și platforme tehnologice, lucrări provizorii
* Lucrări de protecție a instalațiilor SCB și TTR existente ȋn zona podului
* Lucrări de protecție și adaptare a instalațiilor LC și PICV la noua configurație a podului.
 |
| 2.3.Schimbări preconizate | Prin prezentul act normativ, se propune aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiții ”Lucrări de reabilitare poduri, podețe și tuneluri de cale ferată – etapa a II-a SRCF Iași” – pod km 290+783, lucrare de utilitate publică de interes național, prevăzuți în anexa care face parte integrantă din prezenta hotărâre. |
| 2.4. Alte informații |  Pentru implementarea prezentului proiect Compania Națională de Căi Ferate ”C.F.R.” – S.A. a finalizat Studiul de Fezabilitate pentru *”Lucrări de reabilitare poduri, podețe și tuneluri de cale ferată – etapa a II-a - SRCF Iași” – pod km 290+783, avizat în cadrul Consiliului Tehnico-Economic* al Sucursalei Regionale de Căi Ferate Iași cu Documentul de Avizare nr. 500 din 02.10.2023 precum și în cadrul Consiliului Tehnico-Economic C.N.C.F. ”C.F.R.” S.A prin Documentul de Avizare nr. 117 din 02.11.2023.Indicatorii tehnico-economici au fost avizați de Ministerul Transporturilor şi Infrastructurii în urma ședinței Consiliului Tehnico-Economic, prin avizul nr. 66/75/31.05.2024 şi de către Consiliul Interministerial de Avizare Lucrări Publice de Interes Naţional şi Locuinţe prin avizul nr. 49/21.08.2024.  |

**Secţiunea a 3 – a**

**Impactul socioeconomic**

|  |  |
| --- | --- |
| 3.1. Descrierea generală a beneficiilor şi costurilor estimate ca urmare a intrării în vigoare a actului normativ | Proiectul de hotărâre a Guvernului nu se referă la acest domeniu. |
| 3.2. Impactul social | Prin realizarea lucrărilor propuse, impactul estimat va fi unul pozitiv, de lungă durată și de o importanță deosebită iar efectele pozitive vor fi următoarele:* circulația pe calea ferată va fi mai sigură, calea ferată va fi mai atractivă pentru călători și transportatorii de mărfuri, rezultând o creștere a ȋncasărilor și a veniturilor căii ferate;
* reducerea costurilor de exploatare ale liniei de cale ferată și ȋmbunătățirea condițiilor pentru pasageri;
* reducerea timpului de parcurs și, implicit, a valorii timpului pentru pasageri;
* creșterea accesibilității zonelor deservite și, astfel, impacturi pozitive asupra dezvoltării economice.
* eliminarea defectelor și deficiențelor existente la podul actual;
* realizarea unui pod care să corespundă normelor;
* preluarea debitului furnizat de Administrația Bazinală de Apă;
* eliminarea riscului de colmatare a podului;
* asigurarea siguranţei circulaţiei feroviare.

Proiectul va satisface nevoile de mobilitate și de transport ale utilizatorilor săi, asigurând standarde sigure și de înaltă calitate, va contribui la coeziunea socială prin îmbunătățirea accesibilității și a conectivității.La nivelul Beneficiarului vor exista avantaje incontestabile în ceea ce privește reducerea costurilor, de întreținere și de îmbunătățire a traficului feroviar și a condițiilor de calitate și siguranță în circulația trenurilor. |
| 3.3. Impactul asupra drepturilor şi libertăților fundamentale ale omului  | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu. |
| * 1. Impactul macroeconomic
		1. Impactul asupra economiei şi asupra principalilor indicatori macroeconomici
		2. Impactul asupra mediului concurențial şi domeniului ajutoarelor de stat
 | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu. |
| 3.5. Impactul asupra mediului de afaceri | Finalizarea acestui obiectiv duce la îmbunătățirea condițiilor mediului de afaceri, prin creșterea performanței sistemului de transport  |
| 3.6. Impactul asupra mediului înconjurător | Implementarea prezentului proiect va conduce la îmbunătățirea factorilor de mediu prin reducerea emisiilor de poluanți în aer, ca urmare a atragerii unui număr cât mai mare de călători pe transportul feroviar (numărul de mașini pentru transport individual se va reduce și implicit va scădea consumul de combustibil folosit pentru circulația autovehiculelor). Transportul feroviar, comparativ cu celelalte tipuri de transport este un transport sigur, economic și prietenos cu mediul. Agenția Națională pentru Protecția Mediului a emis Decizia etapei de încadrare nr.172/18.08.2022  |
| 3.7. Evaluarea costurilor şi beneficiilor din perspectiva inovării şi digitalizării | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu. |
| 3.8. Evaluarea costurilor şi beneficiilor din perspectiva dezvoltării durabile | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu. |
| 3.9. Alte informaţii | Nu au fost identificate |

**Secţiunea a 4 – a**

**Impactul financiar asupra bugetului general consolidat, atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât si pe termen lung (pe 5 ani), inclusiv informații cu privire la cheltuieli și venituri**

|  |
| --- |
| - mii lei - |
| Indicatori | Anul curent | Următorii 4 ani | Media pe 5 ani |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 4.1. 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) contribuţii de asigurări |  |  |  |  |  |  |
| d) alte tipuri de venituri  |  |  |  |  |  |  |
| 4.2.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 și servicii |  |  |  |  |  |  |
| d) alte tipuri de cheltuieli |  |  |  |  |  |  |
| 4.3.Impact financiar, plus/minus, din care: |  |  |  |  |  |  |
| a) buget de stat |  |  |  |  |  |  |
| b) bugete locale |  |  |  |  |  |  |
| 4.4.Propuneri pentru acoperirea cresterii cheltuielilor bugetare |  |  |  |  |  |  |
| 4.5.Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare. |  |  |  |  |  |  |
| 4.6.Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor şi/sau cheltuielilor bugetare |  |  |  |  |  |  |
| 4.7. Prezentarea, în cazul proiectelor de acte normative a căror adoptare atrage majorarea cheltuielilor bugetare, a următoarelor documente:a) fişa financiară prevăzută la art. 15 din Legea nr. [500/2002](file:///C%3A%5CUsers%5Cuser%5Csintact%204.0%5Ccache%5CLegislatie%5Ctemp197918%5C00057056.htm) privind finanţele publice, cu modificările şi completările ulterioare, însoţită de ipotezele şi metodologia de calcul utilizată;b) declaraţie conform căreia majorarea de cheltuială respectivă este compatibilă cu obiectivele şi priorităţile strategice specificate în strategia fiscal-bugetară, cu legea bugetară anuală şi cu plafoanele de cheltuieli prezentate în strategia fiscal-bugetară. | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu. |
| 4.8. Alte informaţii |  Finanțarea obiectivului de investiții este asigurată din cadrul Programului Transport 2021-2027, precum și din alte surse legal constituite, în limita sumelor aprobate anual cu această destinație, conform programelor de investiții publice aprobate potrivit legii. |

**Secţiunea a 5 – a**

**Efectele proiectului de act normativ asupra legislaţiei în vigoare**

|  |  |
| --- | --- |
| 5.1. Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ  | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu. |
| 5.2. Impactul asupra legislaţiei în domeniul achiziţiilor publice | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu. |
| 5.3. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislaţia UE (în cazul proiectelor ce transpun sau asigură aplicarea unor prevederi de drept UE).5.3.1. Măsuri normative necesare transpunerii directivelor UE5.3.2. Măsuri normative necesare aplicării actelor legislative ale UE. | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu. |
| 5.4. Hotărâri ale Curţii de Justiţie a Uniunii Europene  | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu. |
| 5.5. Alte acte normative si/sau documente internaţionale din care decurg angajamente asumate | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu. |
| 5.6. Alte informaţii | Nu au fost identificate. |

**Secţiunea a 6 – a**

**Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ**

|  |  |
| --- | --- |
| 6.1. Informaţii privind neaplicarea procedurii de participare la elaborarea actelor normative  | Proiectul de act normativ a fost afișat pe site-ul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii. |
| 6.2. Informaţii privind procesul de consultare cu organizaţii neguvernamentale, institute de cercetare si alte organisme implicate | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu. |
| 6.3. Informaţii despre consultările organizate cu autorităţile administraţiei publice locale. | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.  |
| 6.4. Informaţii privind puncte de vedere/opinii emise de organisme consultative constituite prin acte normative | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu. |
| 6.5. Informaţii privind avizarea de către:a)Consiliul Legislativ b)Consiliul Suprem de Apărare a Ţăriic)Consiliul Economic si Sociald)Consiliul Concurenţeie)Curtea de Conturi | Proiectul de act normativ nu necesită aceste avize. |
| 6.6. Alte informaţii | Nu au fost identificate. |

**Secţiunea a 7 – a**

**Activităţi de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ**

|  |  |
| --- | --- |
| 7.1 Informarea societăţii civile cu privire la elaborarea proiectului de act normativ | Proiectul prezentului act normativ a îndeplinit procedura prevăzută de dispozițiile Legii nr. 52/2003 privind transparenţa decizională în administrația publică, republicată, fiind afișat pe web site-ul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, în secțiunea Transparență decizională. |
| 7.2 Informarea societăţii civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum si efectele asupra sănătăţii și securităţii cetăţenilor sau diversităţii biologice | Proiectul de act normativ nu produce niciun impact asupra mediului. |

**Secţiunea a 8 – a**

**Măsuri privind implementarea monitorizarea și evaluarea proiectului de act normativ**

|  |  |
| --- | --- |
| 8.1 Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ | Proiectul de hotărâre nu se referă la acest domeniu. |
| 8.2. Alte informaţii | Nu au fost identificate. |

Pentru considerentele de mai sus, am elaborat prezentul proiect de Hotărâre a Guvernului pentru aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiții *„Lucrări de reabilitare poduri, podețe și tuneluri de cale ferată – etapa a II-a – faza studiu de fezabilitate - SRCF Iași” – pod km 290+783”*, lucrare de utilitate publică de interes național care, în forma prezentată, a fost avizat de ministerele interesate şi pe care îl supunem aprobării.

**MINISTRUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII**

**SORIN-MIHAI GRINDEANU**

**AVIZĂM:**

**VICEPRIM-MINISTRU**

**MARIAN NEACȘU**

**MINISTRUL INVESTIȚIILOR ȘI PROIECTELOR EUROPENE**

**ADRIAN CÂCIU**

**MINISTRUL DEZVOLTĂRII, LUCRĂRILOR PUBLICE ŞI ADMINISTRAŢIEI**

**ADRIAN – IOAN VEȘTEA**

**MINISTRUL FINANȚELOR**

**MARCEL – IOAN BOLOȘ**