

# GUVERNUL ROMÂNIEI



## HOTĂRÂRE

### **pentru aprobarea indicatorilor tehnico - economici ai obiectivului de investiții “Varianta de ocolire Galați”, județul Galați**

În temeiul art. 108 din Constituția României, republicată, și al art. 42 alin. (1) lit. a) din Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare,

**Guvernul României** adoptă prezenta hotărâre:

**Art. 1.** – Se aprobă indicatorii tehnico - economici ai obiectivului de investiții “Varianta de ocolire Galați”, județul Galați, prevăzuți în anexa care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

**Art. 2** – Finanțarea obiectivului de investiții prevăzut la art. 1 se realizează din fonduri externe nerambursabile și de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor, în limita sumelor aprobate anual cu această destinație, precum și din alte surse legal constituite, conform programelor de investiții publice aprobate potrivit legii.

**Art. 3.** – Ministerul Transporturilor, prin Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere – S.A, răspunde de modul de utilizare a sumei prevăzute în anexă, în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

**PRIM-MINISTRU**

**VASILICA – VIORICA DĂNCILĂ**

## NOTĂ DE FUNDAMENTARE

### Secțiunea 1.

#### Titlul proiectului de act normativ

**Hotărâre a Guvernului pentru aprobarea indicatorilor tehnico - economici ai obiectivului de investiții “Varianta de ocolire Galați”, județul Galați**

### Secțiunea 2.

#### Motivete emiterii actului normativ

1. Descrierea situației actuale	În prezent, municipiul Galați este traversat de DN 2B (E 87/E584) prin care se asigură traficul de tranzit spre punctul de frontieră Giurgiuilești, DN 25, DN 26 prin care se asigură traficul spre punctul de frontieră Oancea, iar spre municipii converg și DN 22B, DN 22E, DJ 521, astfel, pentru scoaterea traficului de tranzit în afara municipiului, s-a studiat realizarea unei variante de ocolire.
1 <sup>1</sup> . În cazul proiectelor de acte normative care transpun legislație comunitară sau crează cadrul pentru aplicarea directă a acesteia	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
2. Schimbări preconizate	<p><b>DATE TEHNICE ALE INVESTIȚIEI (DESCRIEREA LUCRĂRILOR PROIECTATE)</b></p> <p>Lucrările necesare a fi realizate se referă la lucrări de drum, lucrări de poduri/pasaje/tunel și lucrări hidrotehnice.</p> <p><b>LUCRĂRI PROIECTATE</b></p> <p>Traseul variantei de ocolire se desprinde din DN 25 prin Nodul rutier Traian, supratraversează DN 25 și Calea Ferată Tecuci – Galați, traversează Văile Brăniștea și Odobascu, apoi Valea Rusca Mare, după care se îndreaptă spre nord – vest, pe la originea Văii Obreja, apoi spre sud – est, traversând Balta Malina pe la originea acesteia, la sud de localitatea Smârdan. După traversarea DJ 251, varianta de ocolire se îndreaptă spre nord – est, trece de pe zona de platou, în câmpia Brateșului și a Prutului, trece prin apropierea colțului din nord a Lacului Brates, îndreptându-se spre DN 2B. DN 2B spre Vama Giurgiuilești este situate în vecinătatea căii ferate, traseul existent trebuie deplasat în partea stângă, cu scopul racordării variantei de ocolire la acesta printr-un sens giratoriu.</p> <p>Viteza de proiectare a traseului, atât în plan orizontal cât și în plan vertical, este de 100 km/h.</p> <p>Traseul, în plan orizontal, este format din arce de cerc a căror lungime însumată este de <math>L_{cr}= 15,550</math> km, respectiv un procent de 46% din traseu,este format din curbe.</p> <p>Lungimea totală a variantei de ocolire a Municipiului Galați este de 33,600 km.</p> <p><b>LUCRĂRI DE DRUM</b></p> <p><b>Profil transversal</b></p> <p>În profil transversal, pe variant de ocolire, s-au prevăzut următoarele lățimi:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• lățimea platformei: 10,00 m;</li><li>• lățimea părții carosabile: <math>2 \times 3,50</math> m = 7,00 m;</li></ul>

- lățimea acostamentelor:  $2 \times 1.50\text{m} = 3.00\text{m}$ ;  
din care:  
2 x 0,75 m lățimea benzilor de încadrare  
2 x 0,75 m lățimea acostamentelor consolidate
- spațiu pentru amplasarea parapetului: 0,90 m pentru parapete semigreu și 0.95 m pentru parapete greu și foarte greu;
- lățimea banchetei situate între rigola și baza feței văzute a zidului de debleu: 0.5 m.

### **Sistem rutier**

Perioada de perspectivă pentru care s-a dimensionat structura rutieră este de 20 ani, iar traficul de calcul rezultat din studiul de trafic este  $N_c = 2,4$  m.o.s. Pământul de fundare din patul drumului, conform Studiului geotehnic, este de tip P4 – P5 loess slab argilor prăfos, prafuri argiloase loesoide.

#### **Sistem rutier supl**

- 4 cm strat de uzură din beton asfaltic MAS 16;
- 5 cm strat de legătură din binder de criblură;
- 10 cm strat de bază din mixtură bituminoasă (anrobat);
- 20 cm strat superior de fundație din piatră spartă de carieră;
- 25 cm strat inferior de fundație din agregate naturale de balastieră;
- 15 cm strat filtrant, antigeliv;
- 30 cm pământ stabilizat cu lianți hidraulici.

### **Terasamente**

Varianta de ocolire este prevăzută a se realiza în profil mixt, cu înălțimi ce depășesc 6 m ale rambleelor și debleelor.

Taluzele de rambleu cu înălțimea mai mică de 6 m se amenajează cu panta de 2:3.

Pentru rambleele cu înălțimi mai mari de 6 m, taluzele au înclinarea de 2:3 pe o înălțime de 6 m, iar de aici înclinarea taluzelor este de 1:2.

Pentru deblee cu înălțimi mai mari de 6 m, taluzele au înclinarea de 2:3 pe o înălțime de 6 m, unde se realizează o bermă cu lățimea de 3 m și înclinarea de 4% după care, în continuare taluzele de debleu pe o înălțime de 6 m au o înclinare de 1:2.

### **Lucrări de colectarea și evacuarea apelor**

În cazul rambleelor cu înălțimi mai mari de 2 m apele pluviale de pe partea carosabilă se vor scurge în rigolele de acostament de 75 cm lățime, iar în cazul debleelor în șanțuri trapezoidale pereate cu înclinări 2:3 și 1:1. Pentru descărcarea apelor pluviale din rigolele de acostament se prevăd casiuri pe taluz, distanța dintre casiuri fiind de 30 m.

Apele pluviale din casiuri sunt descărcate în șanțuri trapezoidale pereate, situate lateral, la piciorul rambleului.

Deoarece varianta de ocolire traversează o serie de viroage, pârie și în special suprafețe cu teren ușor ondulat, se prevăd, în aceste locuri, podețe cu deschideri de 3 m și 5 m situate între ele la distanțe de cel mult 300 m – 400 m cu asigurarea debitelor de 2%.

### **Lucrări de consolidări versanți, terasamente**

*Îmbunătățire de suprafață:*

- pământ tratat cu lianți hidraulici;
- saltea din balast armată cu materiale geosintetice 0,50 – 1,00 m grosime.

*Îmbunătățire de adâncime a terenului de fundare:*

- piloți de îndesare din material local,  $L=10,00$  m;
- piloți de îndesare din material granular,  $L=10,00$  m.

*Protecții de taluzuri:*

- saltele antierozionale;
- protecție taluz cu pământ vegetal 15 cm grosime, înierbat;
- plantare arbuști.

#### **Nod rutier Traian DN25**

##### *Îmbunătățire de suprafață:*

- saltea din balast armată cu materiale geosintetice de 0,50 – 1,00 m grosime;

##### *Îmbunătățire de adâncime a terenului de fundare:*

- piloți de îndesare din material granular, L=10,00 m;

##### *Protecții de taluzuri:*

- saltele antierozionale;
- protecție taluz cu pământ vegetal 15 cm grosime, înierbat;

#### **Sens giratoriu Smârdan (Intersecție DJ 251)**

##### *Îmbunătățire de suprafață:*

- pământ tratat cu lianți hidraulici;

##### *Protecții de taluzuri:*

- saltele antierozionale;
- protecție taluz cu pământ vegetal 15 cm grosime, înierbat.

#### **Nod rutier Vânători (DN 26)**

##### *Îmbunătățire de suprafață:*

- pământ tratat cu lianți hidraulici;

##### *Protecții de taluzuri:*

- saltele antierozionale;
- protecție taluz cu pământ vegetal 15 cm grosime, înierbat;

#### **Sens giratoriu la Intersecție cu DN 2B-deviat**

##### *Îmbunătățire de suprafață:*

- saltea din balast armată cu materiale geosintetice de 0,50 – 1,00 m grosime;

##### *Îmbunătățire de adâncime a terenului de fundare:*

- piloți de îndesare din material granular, L=10,00m;

##### *Protecții de taluzuri:*

- saltele antierozionale;
- protecție taluz cu pământ vegetal 15 cm grosime, înierbat.

### **Noduri Rutiere**

#### **1. Nodul rutier Traian**

Nodul rutier Traian este prevăzut la desprinderea variantei de ocolire din DN 25. Desprinderea variantei de ocolire Galați din DN 25 se realizează printr-o bretea a nodului rutier având prevăzut un pasaj peste CF și DN 25. Nodul rutier Traian este prevăzut pentru viteza minimă de proiectare  $V = 40$  km/h, sensul de circulație pe fiecare bretea fiind unic, respectiv spre: Tecuci – Giurgiuilești; Giurgiuilești – Galați; Giurgiuilești – Tecuci; Galați – Giurgiuilești. Pentru accesul pe bretelele rutiere sunt prevăzute benzi de accelerare – decelerare, iar pentru fluxurile de circulație Tecuci – Giurgiuilești și Giurgiuilești – Galați este prevăzută o bandă de interferență a fluxurilor de 3,50 m lățime, pe o lungime de 200 m. Deoarece cele două bretele traversează pârâul Bârlădel, sunt necesare două poduri. Partea carosabilă a bretelelor rutiere are lățimea de 6,00 m și platforma de 8,00 m.

#### **2. Nodul rutier Vânători la intersecția variantei de ocolire cu DN 26**

În Lunca Brateșului, la piciorul malului abrupt este situată Calea ferată Galați – Bârlad, care se supratraversează cu un pasaj. Intersecția rutieră dintre varianta de ocolire și DN 26 se prevede cu un sens giratoriu situat în debleu, la adâncimea de cca. 10 m, iar pe părțile laterale, la nivelul terenului și a intrărilor în curți sunt proiectate, pe partea stângă și pe partea dreaptă a DN 26 reamenajat, două drumuri, cu sens unic, paralele

pe care, la supratraversarea sensului giratoriu, sunt prevăzute pasaje superioare. Se asigură continuitatea desfășurării fluxurilor de circulație pe sensurile unice Galați – Oancea și Oancea – Galați și intrările – ieșirile în și din proprietățile particulare situate pe partea stângă și pe partea dreaptă a actualului DN 26. Pe DN 26 resistemizat partea carosabilă este prevăzută cu lățimea de 7,00 m, iar platforma cu lățimea de 10,00 m; acostamentele de 1,50 m lățime sunt formate din benzi de încadrare de 2x0,75 m și acostamente de 2 x 0,75 m, consolidate cu balast stabilizat acoperit cu emulsie cationică. Drumurile laterale amplasate la nivelul terenului (cu pasaje peste triunghiurile de separare a fluxurilor de circulație ale sensului giratoriu), partea carosabilă are o lățime de 7,00 m cu o platformă de 9,00 m; acostamentele de 1,00 m lățime sunt formate din benzi de încadrare de 2 x 0,50 m lățime cu același sistem rutier ca și a părții carosabile și de 2 x 0,50 m acostamente consolidate cu balast stabilizat, acoperit cu emulsie cationică.

DN 26 existent, la ieșirea din municipiul Galați, spre Tuluțești, are partea carosabilă cu patru benzi de circulație (două benzi pe sens), până la km 8+030, motiv pentru care cele două drumuri laterale se racordează direct la benzile de circulație existente, fără intermediul benzilor de accelerare – decelerare.

### **LUCRĂRI SPECIALE (TUNELURI)**

#### **Tunelul Valul lui Traian km 3+092**

Varianta de ocolire Galați intersectează monumentul istoric denumit „*Valul lui Traian*” la km 3+092. Adiacent monumentului există un drum local. Profilul longitudinal al drumului în această zonă este în săpătură, motiv pentru care este necesar realizarea unui tunel pe direcția variantei de ocolire Galați. La km 3+092 a fost prevăzut un tunel prin execuția unei casete din beton armat, secțiune dreptunghiulară, executat la zi, prin săpătură deschisă, cu o singură galerie pentru două benzi de circulație. Structura de rezistență a tunelului este alcătuită din radier general de beton armat de 60 cm grosime executat pe o pernă de piatră spartă de 1,50 m grosime. Pereții de beton armat ai casetei de beton monolit au o grosime de 60 cm asigurând un gabarit de 11,40 m. Partea carosabilă este de 8,60 m și două trotuare de serviciu de 1,50 m respectiv 1,30 m. Gabaritul pe verticală este de 5,50 m. Soluția prezentată asigură posibilitatea descărcării de sarcină arheologică a monumentului Valul lui Traian și asigură continuitatea drumului local adiacent monumentului.

### **LUCRĂRI DE PODURI, PASAJE, VIADUCTE – 33 buc.**

#### **PODURI NOI PESTE CURSURI DE APĂ – 27 buc.**

##### ***1. Pod peste Canal de desecare Cd74 - Breteaua C, km 0+533***

Pentru asigurarea continuității drumului peste Canalul de Desecare Cd74 la nodul rutier în zona localității Traian pe breteaua C s-a proiectat un pod pe relația de coborâre Giurgiuilești - Tecuci. Podul este amplasat în plan pe o curbă cu raza de 60 m, panta transversală unică fiind de 4,50% iar canalul este traversat oblic la 45°. Podul are o deschidere cu suprastructura alcătuită din 3 grinzi din beton armat precomprimat. Lungimea totală (inclusiv zidurile întoarse ale culeilor) este de 41.20 m. Schema statică a podului este grindă simplu rezemată. Lățimea părții carosabile este de 5,50 m, lățimea totală a podului fiind de 9,00 m. Grinzile sunt solidarizate prin intermediul antretoazelor două pe reazeme și una în câmp. Culeele sunt de tip masiv fundate indirect în stratul de bază. Racordarea cu sistemul rutier al rampelor se va realiza prin plăci de racordare cu terasamentele cu lungimea de 6,00 m.

Racordarea cu terasamentele se face prin sferturi de con pereate și a zidurilor de sprijin în continuare pe rampele de acces. Scurgerea apelor de pe pod se va realiza pe la capetele podului și prin guri de scurgere prevăzute cu tuburi prelungitoare. La capetele podului, apele provenite din ploii se vor evacua prin casiuri. Se vor amenaja scări pentru accesul sub pod. Rezemarea grinzilor se face prin aparate de reazem din neopren și cuzineți din beton armat prevăzuți cu opritori antiseismici.

### **2. Pod peste Canal de desecare Cd74 - Breteaua D, km 0+255**

Pentru asigurarea continuității drumului peste Canalul de Desecare Cd74 la nodul rutier în zona localității Traian pe breteaua D s-a proiectat un pod pe relația de urcare dinspre Galați pe DN25 către Giurgiulești pe varianta de ocolire Galați. Podul este amplasat în plan pe o curbă cu raza de 60 m, panta transversală unică fiind de 4,50%, iar canalul este traversat oblic la 27°. Podul are o deschidere cu suprastructura alcătuită din 3 grinzi din beton armat precomprimat. Lungimea totală (inclusiv zidurile întoarse ale culeilor) este de 41,20 m. Ca schemă statică podul este cadru. Lățimea părții carosabile este de 5,50 m, lățimea totală a podului fiind de 9,00 m. Grinzile sunt solidarizate prin intermediul antretoazelor două pe reazeme și una în câmp și de infrastructură. Culeele sunt de tip masiv fundate indirect în stratul de bază. La nivelul căii, racordarea cu sistemul rutier al rampelor se va realiza prin plăci de racordare cu terasamentele cu lungimea de 6,00 m. Racordarea cu terasamentele se face prin intermediul sferturilor de con pereate și a zidurilor de sprijin în continuare pe rampele de acces. Scurgerea apelor de pe pod se va realiza pe la capetele podului și prin guri de scurgere prevăzute cu tuburi prelungitoare. La capetele podului, apele provenite din ploii se vor evacua prin casiuri. Se vor amenaja scări pentru accesul sub pod.

### **3. Pod peste Canal CCS2 pe Breteaua B, km 0+615**

Podul are o deschidere, cu suprastructură alcătuită din 8 grinzi prefabricate lungimea totală (inclusiv zidurile întoarse ale culeilor) fiind de 36,00 m. Ca schemă statică podul este cadru de beton armat. Lățimea părții carosabile este de 5,50 m, 2 x 1,50 m trotuare, lățimea totală a podului fiind de 9,00 m. Culeele sunt de tip masiv fundate indirect în stratul de bază. La nivelul căii, racordarea cu sistemul rutier al rampelor se va realiza prin plăci de racordare cu terasamentele cu lungimea de 6,00 m. Scurgerea apelor de pe pod se va realiza pe la capetele podului și prin guri de scurgere. La capetele podului, apele provenite din ploii se vor evacua prin intermediul unor casiuri. Se vor amenaja scări pentru accesul sub pod.

### **4. Pod de Descărcare peste Valea Braniștea km 2+492**

Podul are o deschidere cu suprastructura alcătuită din 10 grinzi prefabricate, lungimea totală (inclusiv zidurile întoarse ale culeilor) fiind de 44,00 m. Ca schemă statică, podul este cadru de beton armat. Podul este amplasat în plan pe o curbă cu raza de 850 m, panta transversală unică fiind de 4.50%. Lățimea totală a podului este de 11,30 m, parte carosabilă de 7,80 m, două trotuare de 1,50 m și 2 x 0,25 m lisele de parapet. Culeele sunt de tip masiv fundate indirect în stratul de bază. Piloții forajă de diametru mare Ø1500 mm au lungimi de 15 m câte 6 bucăți pentru fiecare culee. La nivelul căii, racordarea cu sistemul rutier al rampelor se va realiza prin plăci de racordare cu terasamentele cu lungimea de 6,00 m. Racordarea cu terasamentele se face prin intermediul sferturilor de con pereate. Scurgerea apelor de pe pod se va realiza pe la capetele podului și prin guri de scurgere prevăzute cu tuburi prelungitoare. La capetele podului, apele provenite din ploii se vor evacua prin casiuri. Se vor amenaja scări pentru accesul sub pod.

Exterior lisei de parapet au fost prevăzute spații speciale destinate pozării utilităților formate din tuburi din PVC cu diametrul de 100 mm.

##### **5. Pod de Descărcare peste Valea Braniștea km 2+860**

Podul are o deschidere cu suprastructură alcatuită din 10 grinzi, lungimea totală (inclusiv zidurile întoarse ale culeilor) fiind de 44,00 m. Ca schemă statică podul este cadru de beton armat. Lățimea totală a podului este de 11.30 m, din care: parte carosabilă de 7.80 m, două trotuare de 1,50 m și 2 x 0,25 m lisele de parapet. Culeele sunt de tip masiv, fondate indirect în stratul de bază. Piloții forțați de diametru mare Ø1500 mm au lungimi de 15 m câte 6 bucăți fiecare culee. La nivelul căii, racordarea cu sistemul rutier al rampelor se va realiza prin plăci de racordare cu terasamentele cu lungimea de 6,00 m. Scurgerea apelor de pe pod se va realiza pe la capetele podului și guri de scurgere prevăzute cu tuburi prelungitoare. La capetele podului, apele provenite din ploii se vor evacua prin casiuri. Se vor amenaja scări pentru accesul sub pod. Pe panta sfertului de con din fața culeilor s-au amenajat scări de acces. Exterior lisei de parapet au fost prevăzute spații speciale destinate pozării utilităților formate din tuburi din PVC cu diametrul de 100 mm.

##### **6. Pod peste Canal de Irigații CA Bărboși, km 5+735**

Podul are 33 m lungime, este amplasat în plan pe o curbă cu raza de 2000 m, panta transversală este unică de 2,50%, traversarea canalului fiind oblică la 25°, rezultând o lungime a deschiderii de 33 m. Podul are o deschidere cu suprastructură alcatuită din 10 grinzi prefabricate lungimea totală (inclusiv zidurile întoarse ale culeilor) fiind de 46,00 m. Ca schemă statică podul este cadru de beton armat. Lățimea totală a podului este de 11,30 m, parte carosabilă de 7,80 m, două trotuare de 1,50 m și 2 x 0,25 m lisele de parapet. Grinzile sunt solidarizate cu placa de suprabetonare și de infrastructură. Culeele sunt de tip masiv fondate indirect în stratul de bază. Piloții forțați de diametru mare Ø1500 mm au lungimi de 40 m, câte 6 bucăți pentru fiecare infrastructură. La nivelul căii, racordarea cu sistemul rutier al rampelor se va realiza prin plăci de racordare cu terasamentele cu lungimea de 6,00 m. Racordarea cu terasamentele se face prin sferturile de con pereate. Scurgerea apelor de pe pod se va realiza pe la capetele podului și prin guri de scurgere prevăzute cu tuburi prelungitoare. La capetele podului, apele provenite din ploii se vor evacua prin casiuri. Se vor amenaja scări pentru accesul sub pod. Exterior lisei de parapet au fost prevăzute spații speciale destinate pozării utilităților formate din tuburi din PVC cu diametrul de 100 mm.

##### **7. Pod de descărcare peste Valea Rusca Mare, km 6+038**

Podul are 260 m lungime, este o grindă continuă cu 4 deschideri de 40 m + 3x60 m + 40 m având lungimea totală de 280,60 m (inclusiv zidurile întoarse ale culeilor). Podul este amplasat în plan pe o curbă cu raza de 2000 m, panta transversală unică fiind de 2,50%. Suprastructura podului este de tip mixt, cu structura de rezistență alcatuită din 3 grinzi metalice cu inimă plină și platelaj din beton armat, soluție mixtă oțel-beton. Lățimea părții carosabile a podului este de 7,80 m, cu două trotuare de 1,50 m, lățimea liselelor de parapet de 2 x 0,25 m rezultând o lățime totală de 11,30 m. Trotuarele au fost prevăzute pentru acces la lucrările de întreținere și reparații. Suprastructura este pozată pe aparate de reazem din neopren armat cu izolatori și opritori seismici. Culeele sunt de tip lamelar fondate indirect în stratul de bază. Pilele sunt realizate din beton armat, fondate indirect în stratul de bază. Piloții forțați de diametru mare Ø1500 mm au lungimi de 25 m, câte 6 bucăți pentru fiecare infrastructură. La nivelul căii, racordarea cu sistemul rutier al rampelor se va realiza prin plăci de racordare cu terasamentele cu

lungimea de 6,00 m. Racordarea cu terasamentele se face prin sferturi de con pereate. Scurgerea apelor de pe pod se va realiza pe la capetele podului și prin guri de scurgere prevăzute cu tuburi prelungitoare. La capetele podului, apele provenite din ploii se vor evacua prin casiuri. Se vor amenaja scări pentru accesul sub pod. Vor fi prevăzute casiuri pentru scurgerea apelor pluviale și scări pietonale de acces. Exterior lisei de parapet au fost prevăzute spații speciale destinate pozării utilităților formate din tuburi din PVC cu diametrul de 100 mm.

#### **8. Pod de Descărcare Valea Coada Malinei, km 11+430**

Podul este amplasat în plan în aliniament, panta transversală fiind profil „acoperiș” de 2,50%, traversarea canalului fiind oblică la 40°, rezultând o lungime a deschiderii de 30 m. Podul are o deschidere cu suprastructura alcatuită din 10 grinzi prefabricate, lungimea totală (inclusiv zidurile întoarse ale culeilor) fiind de 41,00 m. Ca schema statică podul este cadru de beton armat. Lățimea totală a podului este de 11.30 m, parte carosabilă de 7,80 m, două trotuare de 1,50 m și 2 x 0,25 m lisele de parapet. Culeele sunt de tip masiv fondate indirect în stratul de bază. Piloții forțați de diametru mare Ø1500 mm au lungimi de 36 m, câte 6 bucăți pentru fiecare culee. La nivelul căii, racordarea cu sistemul rutier al rampelor se va realiza prin plăci de racordare cu terasamentele cu lungimea de 6,00 m. Racordarea cu terasamentele se face prin intermediul sferturilor de con pereate cu taluze. Scurgerea apelor de pe pod se va realiza pe la capetele podului și prin guri de scurgere prevăzute cu tuburi prelungitoare. La capetele podului, apele provenite din ploii se vor evacua prin casiuri. Se vor amenaja scări pentru accesul sub pod. Exterior lisei de parapet au fost prevăzute spații speciale destinate pozării utilităților formate din tuburi din PVC cu diametrul de 100mm.

#### **9. Pod de Descărcare Valea Trei Fântâni, km 13+545**

Podul are o deschidere cu suprastructura alcatuită din 10 grinzi prefabricate, lungimea totală (inclusiv zidurile întoarse ale culeilor) fiind de 46,00 m. Ca schema statică podul este cadru de beton armat. Lățimea totală a podului este de 11,30 m, parte carosabilă de 7,80 m, două trotuare de 1,50 m și 2 x 0,25 m lisele de parapet. Culeele sunt de tip masiv fondate indirect în stratul de bază. Piloții forțați de diametru mare Ø1500 mm au lungimi de 18 m, câte 6 bucăți pentru fiecare culee. La nivelul căii, racordarea cu sistemul rutier al rampelor se va realiza prin plăci de racordare cu terasamentele cu lungimea de 6,00 m. Scurgerea apelor de pe pod se va realiza pe la capetele podului și prin guri de scurgere. La capetele podului, apele provenite din ploii se vor evacua prin casiuri. Se vor amenaja scări pentru accesul sub pod. Pe panta sfertului de con din fața culeilor s-au amenajat scări de acces.

#### **10. Pod peste Valea Budurului, km 17+297**

Podul este amplasat în plan în curbă cu raza de 4000 m, panta transversală fiind profil „acoperiș” de 2,50%, traversarea canalului fiind oblică la 60°, rezultând o lungime a deschiderii de 30 m, cu devierea locală a drumului agricol pe sub podul proiectat. Podul are o deschidere cu suprastructura alcatuită din 10 grinzi prefabricate, lungimea totală (inclusiv zidurile întoarse ale culeilor) fiind de 41,00 m. Ca schemă statică podul este cadru de beton armat. Lățimea totală a podului este de 11.30 m, parte carosabilă de 7,80 m, două trotuare de 1,50 m și 2 x 0,25 m lisele de parapet. Culeele sunt de tip masiv, fondate indirect în stratul de bază. Piloții forțați de diametru mare Ø1500 mm au lungimi de 40 m, câte 6 bucăți pentru fiecare culee. La nivelul căii, racordarea cu sistemul rutier al rampelor se va realiza prin plăci de racordare cu terasamentele cu lungimea de 6,00 m. Racordarea cu terasamentele se face prin sferturi



de con pereate. Scurgerea apelor de pe pod se va realiza pe la capetele podului și prin guri de scurgere prevăzute cu tuburi prelungitoare. La capetele podului, apele provenite din ploii se vor evacua prin casiuri. Se vor amenaja scări pentru accesul sub pod. Exterior lisei de parapet au fost prevăzute spații speciale destinate pozării utilităților formate din tuburi din PVC cu diametrul de 100 mm.

#### ***11. Pod de Descărcare peste Valea Sultanului, km 18+601***

Podul are o deschidere cu suprastructura alcatuită din 10 grinzi prefabricate, lungimea totală (inclusiv zidurile întoarse ale culeilor) fiind de 50,00 m. Ca schemă statică podul este cadru de beton armat. Lățimea totală a podului este de 11.30 m, parte carosabilă de 7,80 m, două trotuare de 1,50 m și 2 x 0,25 m lisele de parapet. Culeele sunt de tip masiv, fondate indirect în stratul de bază. Piloții forțați de diametru mare Ø1500 mm au lungimi de 20 m, câte 6 bucăți pentru fiecare culee. La nivelul căii, racordarea cu sistemul rutier al rampelor se va realiza prin plăci de racordare cu terasamentele cu lungimea de 6,00 m. Scurgerea apelor de pe pod se va realiza pe la capetele podului și prin guri de scurgere. La capetele podului, apele provenite din ploii se vor evacua prin casiuri. Se vor amenaja scări pentru accesul sub pod. Pe panta sfertului de con din fața culeilor s-au amenajat scări de acces.

#### ***12. Pod peste Canal de Desecare CCE2, km 22+730***

Podul are 140 m lungime. Canalul are o lățime de circa 31 m având pe de o parte și pe cealaltă parte, drumuri de acces agricole pentru care a fost asigurat un gabarit de 5,00 m. Suprastructura este o grindă continuă cu 3 deschideri de 40 m + 60 m + 40 m având lungimea totală de 156,30 m (inclusiv zidurile întoarse ale culeilor). Podul este amplasat în plan în aliniament, panta transversală de tip acoperiș fiind de 2,50%. Suprastructura podului este de tip mixt, cu structura de rezistență alcatuită din 3 grinzi metalice cu inima plină și platelaj din beton armat, cu care conlucrează, soluție mixtă oțel-beton. Lățimea părții carosabile a podului este de 7,80 m, cu două trotuare de 1,50 m (lățime utilă 1,00 m), la care se adaugă lățimea lisele de parapet de 2x0,25 m rezultând o lățime totală de 11,30 m, pentru două benzi de circulație. Aparatele de reazem sunt din neopren armat cu izolatori și opritori seismici. Culeele sunt de tip lamelar fondate indirect în stratul de bază. Pilele sunt realizate din beton armat, fondate indirect în stratul de bază. La nivelul căii, racordarea cu sistemul rutier al rampelor se va realiza prin plăci de racordare cu terasamentele cu lungimea de 6,00 m. Racordarea cu terasamentele se face prin sferturi de con pereate. Scurgerea apelor de pe pod se va realiza pe la capetele podului și prin guri de scurgere prevăzute cu tuburi prelungitoare. La capetele podului, apele provenite din ploii se vor evacua prin casiuri. Se vor amenaja scări pentru accesul sub pod. Vor fi prevăzute casiuri pentru scurgerea apelor pluviale și scări pietonale de acces. Exterior lisei de parapet au fost prevăzute spații speciale destinate pozării utilităților formate din tuburi din PVC cu diametrul de 100 mm.

#### ***13. Pod peste Canal de Desecare CCE5, km 24+714***

Podul are o deschidere cu suprastructura alcatuită din 10 grinzi, lungimea totală (inclusiv zidurile întoarse ale culeilor) fiind de 44,00 m. Ca schemă statică podul este cadru de beton armat. Lățimea totală a podului este de 11,30 m, parte carosabilă de 7,80 m, două trotuare de 1,50 m și 2 x 0,25 m lisele de parapet. Culeele sunt de tip masiv fondate indirect în stratul de bază. La nivelul căii, racordarea cu sistemul rutier al rampelor se va realiza prin plăci de racordare cu terasamentele cu lungimea de 6,00 m. Scurgerea apelor de pe pod se va realiza pe la capetele podului și prin intermediul gurilor de scurgere. La capetele

podului, apele provenite din ploii se vor evacua prin cascări. Se vor amenaja scări pentru accesul sub pod.

#### **14. Pod peste Canal, km 25+920**

Podul are o deschidere cu suprastructura alcatuită din 10 grinzi, lungimea totală (inclusiv zidurile întoarse ale culeilor) fiind de 46,00 m. Ca schemă statică podul este cadru de beton armat. Lăţimea totală a podului este de 11.30 m, parte carosabilă de 7,80 m, două trotuare de 1,50 m și 2 x 0,25 m lisele de parapet. Culeele sunt de tip fundate indirect în stratul de bază. La nivelul căii, racordarea cu sistemul rutier al rampelor se va realiza prin plăci de racordare cu terasamentele cu lungimea de 6,00 m. Scurgerea apelor de pe pod se va realiza pe la capetele podului și prin guri de scurgere. La capetele podului, apele provenite din ploii se vor evacua prin cascări. Se vor amenaja scări pentru accesul sub pod.

#### **15. Pod peste Canal de Desecare CCC, km 26+790**

Pentru traversarea Canalului de Desecare CCC la km 26+790 s-a proiectat un pod cu 3 deschideri: 23,40 m + 36,00 m + 23,40 m cu lungimea suprastructurii de 82,80 m și lungime totală de 96,90 m. Canalul are o lăţime de circa 27 m pe oblic cu un drum de acces agricol pentru care a fost asigurat un gabarit de 5,00 m. Ca schemă statică podul este grindă continuă cu trei deschideri. Lăţimea părţii carosabile a podului este de 7,80 m, cu două trotuare de 1,50 m (lăţime utilă 1,00 m), la care se adaugă lăţimea lisele de parapet de 2 x 0.25 m rezultând o lăţime totală de 11,30 m, pentru două benzi de circulaţie. Suprastructura alcatuită din 10 grinzi cu corzi prefabricate aderente solidarizate cu placa de suprabetonare și antretoaze la capete. Culeele sunt de tip masiv din beton armat, fundate indirect în stratul de bază. Pilele au elevaţii lamelare din beton armat prevăzute cu riglă la partea superioară, fundate indirect în stratul de bază prin intermediul piloţilor forajii de diametru mare. La nivelul căii, racordarea cu sistemul rutier al rampelor se va realiza prin plăci de racordare cu terasamentele cu lungimea de 6,00 m. Scurgerea apelor de pe pasaj se va realiza pe la capetele acestuia și prin guri de scurgere. La capetele podului, apele provenite din ploii se vor evacua prin cascări. Se vor amenaja scări pentru accesul sub pod.

#### **16. Pod peste Canal, km 27+532**

Podul are o deschidere cu suprastructura alcatuită din 10 grinzi prefabricate cu corzi aderente, lungimea totală (inclusiv zidurile întoarse ale culeilor) fiind de 30,50 m. Ca schemă statică podul este cadru de beton armat. Lăţimea totală a podului este de 11,30 m, parte carosabilă de 7,80 m, două trotuare de 1,50 m și 2 x 0,25 m lisele de parapet. Culeele sunt de tip masiv cu o grosime a elevaţiilor de 1,50 m, fundate indirect în stratul de bază. La nivelul căii, racordarea cu sistemul rutier al rampelor se va realiza prin plăci de racordare cu terasamentele cu lungimea de 6,00 m. Scurgerea apelor de pe pod se va realiza pe la capetele podului și prin guri de scurgere. La capetele podului, apele provenite din ploii se vor evacua prin cascări. Se vor amenaja scări pentru accesul sub pod.

#### **17. Pod peste Canal de Desecare CCC, km 27+740**

Podul are 3 deschideri de 23,40 m+36,00 m+23,40 m cu lungimea suprastructurii de 82,80 m și lungime totală de 97,10 m. Canalul are o lăţime de circa 28 m pe oblic cu un drum de acces agricol pentru care a fost asigurat un gabarit de 5,00 m. Ca schemă statică podul este grindă continuă cu trei deschideri. Lăţimea părţii carosabile a podului este de 7,80 m, cu două trotuare de 1.50 m la care se adaugă lăţimea lisele de parapet de 2 x 0,25 m rezultând o lăţime totală de 11,30 m. Suprastructura este alcatuită din 10 grinzi cu corzi prefabricate

solidarizate cu placa de suprabetonare și antretoaze la capete. Culeele sunt de tip masiv din beton armat, fondate indirect în stratul de bază. Pilele au elevații lamelare din beton armat prevăzute cu riglă la partea superioară, fondate indirect în stratul de bază prin intermediul piloților forți de diametru mare. La nivelul căii, racordarea cu sistemul rutier al rampelor se va realiza prin plăci de racordare cu terasamentele cu lungimea de 6,00 m. Scurgerea apelor de pe pod se va realiza direct pe la capetele acestuia și prin gurile de scurgere. La capetele podului, apele provenite din ploii se vor evacua prin casiuri. Se vor amenaja scări pentru accesul sub pod.

#### **18. Pod peste Canal, km 28+184**

Podul are o deschidere cu suprastructură alcatuită din 10 grinzi prefabricate, lungimea totală (inclusiv zidurile întoarse ale culeilor) fiind de 36,00 m. Ca schema statică podul este cadru de beton armat. Lățimea totală a podului este de 11,30 m, parte carosabilă de 7,80 m, două trotuare de 1,50 m și 2 x 0,25 m lisele de parapet. Grinzile sunt solidarizate cu placa de suprabetonare și infrastructură. Culeele sunt de tip masiv fondate indirect în stratul de bază. La nivelul căii, racordarea cu sistemul rutier al rampelor se va realiza prin plăci de racordare cu terasamentele cu lungimea de 6,00 m. Scurgerea apelor de pe pod se va realiza pe la capetele podului și prin guri de scurgere. La capetele podului, apele provenite din ploii se vor evacua prin casiuri. Se vor amenaja scări pentru accesul sub pod.

#### **19. Pod peste Canal, km 28+730**

Podul are o deschidere cu suprastructura alcatuită din 10 grinzi prefabricate, lungimea totală (inclusiv zidurile întoarse ale culeilor) fiind de 44,00 m. Ca schemă statică podul este cadru de beton armat. Lățimea totală a podului este de 11,30 m, parte carosabilă de 7,80 m, două trotuare de 1,50 m și 2 x 0,25 m lisele de parapet. Culeele sunt de tip masiv fondate indirect în stratul de bază. La nivelul căii, racordarea cu sistemul rutier al rampelor se va realiza plăci de racordare cu terasamentele cu lungimea de 6,00 m. Scurgerea apelor de pe pod se va realiza pe la capetele podului și prin guri de scurgere. La capetele podului, apele provenite din ploii se vor evacua prin casiuri. Se vor amenaja scări pentru accesul sub pod.

#### **20. Pod peste Canal de Desecare CE35, km 29+322**

Podul are o deschidere cu suprastructură alcatuită din 10 grinzi prefabricate cu corzi aderente, lungimea totală (inclusiv zidurile întoarse ale culeilor) fiind de 44,00 m. Ca schemă statică podul este cadru de beton armat. Lățimea totală a podului este de 11,30 m, parte carosabilă de 7,80 m, două trotuare de 1,50 m și 2 x 0,25 m lisele de parapet. Grinzile sunt solidarizate cu placa de suprabetonare și infrastructură. Culeele sunt de tip masiv fondate indirect în stratul de bază. La nivelul căii, racordarea cu sistemul rutier al rampelor se va realiza prin plăci de racordare cu terasamentele cu lungimea de 6,00 m. Scurgerea apelor de pe pod se va realiza pe la capetele podului și prin guri de scurgere. La capetele podului, apele provenite din ploii se vor evacua prin casiuri. Se vor amenaja scări pentru accesul sub pod.

#### **21. Pod peste Canal de Irigație km 29+841**

Podul are o deschidere cu suprastructură alcatuită din 10 grinzi prefabricate cu corzi aderente, lungimea totală (inclusiv zidurile întoarse ale culeilor) fiind de 36,00 m. Ca schemă statică podul este cadru de beton armat. Lățimea totală a podului este de 11,30 m, parte carosabilă de 7,80 m, două trotuare de 1,50 m și 2 x 0,25 m lisele de parapet. Culeele sunt de tip masiv fondate indirect în stratul de baza. La nivelul căii, racordarea cu sistemul rutier al rampelor se va realiza prin plăci de

racordare cu terasamentele cu lungimea de 6,00 m. Scurgerea apelor de pe pod se va realiza pe la capetele podului și prin guri de scurgere. La capetele podului, apele provenite din ploii se vor evacua prin casiuri. Se vor amenaja scări pentru accesul sub pod.

### **22. Pod peste Canal de Desecare CCC, km 30+414**

Traseul Variantei de Ocolire întâlnește la km 30+487 Canalul de Desecare CCC la un unghi de 62°, pentru care a fost proiectat un pod de 140 m lungime. Canalul are o lățime de circa 48 m pe oblic fiind prevăzut cu un drum de acces agricol pentru care a fost asigurat un gabarit de 5,00 m. Podul este o grindă continuă cu 3 deschideri de 40 m+60 m+40 m având lungimea totală de 156,60 m (inclusiv zidurile întoarse ale culeilor). Suprastructura podului este de tip mixt, cu structura de rezistență alcatuită din 3 grinzi metalice cu inima plină și platelaj din beton armat, cu care conlucrează, soluție mixtă oțel-beton. Lățimea părții carosabile a podului este de 7,80 m și două trotuare de 1,50 m, la care se adaugă lățimea lisei de parapet de 2 x 0,25 m rezultând astfel o lățime totală de 11,30 m. Suprastructura este pozată pe aparate de reazem din neopren armat cu izolatori și opritori seismici. Culeele sunt de tip lamelar fundate indirect în stratul de bază. Pilele sunt realizate din beton armat, fundate indirect în stratul de baza. La nivelul căii, racordarea cu sistemul rutier al rampelor se va realiza prin plăci de racordare cu terasamentele cu lungimea de 6,00 m. Racordarea cu terasamentele se face prin sferturi de con pereate. Scurgerea apelor de pe pod se va realiza pe la capetele podului și prin guri de scurgere prevăzute cu tuburi prelungitoare. Se vor amenaja scări pentru accesul sub pod. Vor fi prevăzute casiuri pentru scurgerea apelor pluviale și scări pietonale de acces. Exterior lisei de parapet au fost prevăzute spații speciale destinate pozării utilităților formate din tuburi din PVC cu diametrul de 100 mm.

### **23. Pod peste Canal, km 31+500**

Podul are o deschidere cu suprastructura alcatuită din 10 grinzi prefabricate cu corzi aderente, lungimea totală (inclusiv zidurile întoarse ale culeilor) fiind de 44,00 m. Ca schemă statică podul este cadru de beton armat. Lățimea totală a podului este de 11,30 m, parte carosabilă de 7,80 m, două trotuare de 1,50 m și 2 x 0,25 m lisele de parapet. Culeele sunt de tip masiv fundate indirect în stratul de baza. La nivelul căii, racordarea cu sistemul rutier al rampelor se va realiza prin plăci de racordare cu terasamentele cu lungimea de 6,00 m. Scurgerea apelor de pe pod se va realiza pe la capetele podului și prin guri de scurgere. La capetele podului, apele provenite din ploii se vor evacua prin casiuri. Se vor amenaja scări pentru accesul sub pod.

### **24. Pod peste Brațul Ghimia, km 31+817**

Traseul variantei de ocolire întâlnește la km 31+890 Brațul Ghimia sub un unghi de 81°, pentru care a fost proiectat un pod de 140 m lungime. Canalul are o lățime de circa 35,40 m pe oblic și pe de o parte și pe cealaltă parte drumuri de acces agricole pentru care au fost asigurate un gabarit de 5,00 m. Suprastructura podului este o grindă continuă cu 3 deschideri de 40 m+60 m+40 m având lungimea totală de 156,60 m (inclusiv zidurile întoarse ale culeilor). Suprastructura podului este de tip mixt, cu structura de rezistență alcatuită din 3 grinzi metalice cu inima plină și platelaj din beton armat, cu care conlucrează, soluție mixtă oțel-beton. Lățimea părții carosabile a podului este de 7,80 m, cu două trotuare de 1,50 m, la care se adaugă lățimea lisei de parapet de 2 x 0,25 m rezultând o lățime totală de 11.30 m. Suprastructura este pozată pe aparate de reazem din neopren armat cu izolatori și opritori seismici. Culeele sunt de tip lamelar fundate indirect în stratul de bază.

Pilele sunt realizate din beton armat, fundate indirect în stratul de bază. La nivelul căii, racordarea cu sistemul rutier al rampelor se va realiza prin plăci de racordare cu terasamentele cu lungimea de 6,00 m. Racordarea cu terasamentele se face prin sferturi de con pereate. Scurgerea apelor de pe pod se va realiza pe la capetele podului și prin guri de scurgere prevăzute cu tuburi prelungitoare. Se vor amenaja scări pentru accesul sub pod. Vor fi prevăzute casiuri pentru scurgerea apelor pluviale și scări pietonale de acces. Exterior lisei de parapet au fost prevăzute spații speciale destinate pozării utilităților formate din tuburi din PVC cu diametrul de 100 mm.

#### **25. Pod peste Canal, km 32+822**

Podul are o deschidere cu suprastructura alcatuită din 10 grinzi prefabricate cu corzi aderente, lungimea totală (inclusiv zidurile întoarse ale culeilor) fiind de 42,00 m. Ca schemă statică podul este cadru de beton armat. Lățimea totală a podului este de 11,30 m, parte carosabilă de 7,80 m, două trotuare de 1,50 m și 2 x 0,25 m lisele de parapet. Culeele sunt de tip masiv fundate indirect în stratul de bază. La nivelul căii, racordarea cu sistemul rutier al rampelor se va realiza prin plăci de racordare cu terasamentele cu lungimea de 6,00 m. Scurgerea apelor de pe pod se va realiza pe la capetele podului și prin guri de scurgere. La capetele podului, apele provenite din ploii se vor evacua prin casiuri. Se vor amenaja scări pentru accesul sub pod.

#### **26. Pod peste Canal de Desecare CE40 - Breteaua B, km 33+258**

Traseul variantei de ocolire întâlnește la km 33+258 pe breteaua de acces Giurgiulești – Brăila, Canalul de Desecare CE40 sub un unghi de 27°, pentru care a fost proiectat un pod de 140 m lungime. Canalul are o lățime de circa 26 m la partea superioară, pe ambele maluri având drumuri de acces agricole pentru care au fost asigurate gabarit de 5,00 m. Suprastructura podului este o grindă continuă cu 3 deschideri de 40 m+60 m+40 m având lungimea totală de 157,30 m (inclusiv zidurile întoarse ale culeilor). Suprastructura podului este de tip mixt, cu structura de rezistență alcătuită din 3 grinzi metalice cu inimă plină și platelaj din beton armat, cu care conlucrează, soluție mixtă oțel-beton. Conlucrarea grinzilor metalice cu placa de beton se face la nivelul tălpii superioare prin intermediul unor conectori de tip rigid. Lățimea părții carosabile a podului este de 7,80 m, cu două trotuare de 1,50 m, la care se adaugă lățimea lisele de parapet de 2 x 0,25 m rezultând o lățime totală de 11,30 m. Suprastructura este pozată pe aparate de reazem din neopren armat cu izolatori și opritori seismici. Culeele sunt de tip lamelar fundate indirect în stratul de bază. Pilele sunt realizate din beton armat, fundate indirect în stratul de bază. La nivelul căii, racordarea cu sistemul rutier al rampelor se va realiza prin plăci de racordare cu terasamentele cu lungimea de 6,00 m. Racordarea cu terasamentele se face prin intermediul sferturilor de con pereate cu taluze de 2:3 și 1:1. Scurgerea apelor de pe pod se va realiza pe la capetele podului și prin guri de scurgere prevăzute cu tuburi prelungitoare. La capetele podului, apele provenite din ploii se vor evacua prin casiuri. Vor fi prevăzute casiuri pentru scurgerea apelor pluviale, și scări pietonale de acces. Exterior lisei de parapet au fost prevăzute spații speciale destinate pozării utilităților formate din tuburi din PVC cu diametrul de 100 mm.

#### **27. Pod peste Canal de Desecare CE40 - Breteaua A, km 0+490**

Traseul variantei de ocolire întâlnește la km 0+531 pe breteaua de acces Brăila – Galați, Canalul de Desecare CE40 sub un unghi de 29°, pentru care a fost proiectat un pod de 140 m lungime. Canalul are o lățime de circa 26 m la partea superioară, pe ambele maluri având drumuri de acces agricole pentru care au fost asigurate gabaritul de 5,00 m.

Suprastructura podului este o grindă continuă cu 3 deschideri de 40 m + 60 m + 40 m având lungimea totală de 156,30 m (inclusiv zidurile întoarse ale culeilor). Suprastructura podului este de tip mixt, cu structura de rezistență alcătuită din 3 grinzi metalice cu inimă plină și platelaj din beton armat, cu care conlucrează, soluție mixtă oțel-beton. Lățimea părții carosabile a podului este de 7,80 m, cu două trotuare de 1,50 m, la care se adaugă lățimea lisei de parapet de 2 x 0,25 m rezultând o lățime totală de 11,30 m. Suprastructura este pozată pe aparate de reazem din neopren armat cu izolatori și opritori seismici. Culeele sunt de tip lamelar, fondate indirect în stratul de bază. Pilele sunt realizate din beton armat, fondate indirect în stratul de bază. La nivelul căii, racordarea cu sistemul rutier al rampelor se va realiza prin plăci de racordare cu terasamentele cu lungimea de 6,00 m. Racordarea cu terasamentele se face prin sferturi de con pereate. Scurgerea apelor de pe pod se va realiza pe la capetele podului și prin guri de scurgere prevăzute cu tuburi prelungitoare. Se vor amenaja scări pentru accesul sub pod. Vor fi prevăzute cascări pentru scurgerea apelor pluviale și scări pietonale de acces. Exterior lisei de parapet au fost prevăzute spații speciale destinate pozării utilităților formate din tuburi din PVC cu diametrul de 100mm.

#### **PASAJE PESTE ALTE CĂI RUTIERE ȘI PESTE CF – 4 buc**

##### ***1. Viaductul Traian (Pasaj peste CF Tecuci – Galați, Pasaj peste DN 25 și Pod peste pârâul Barladel), km 1+240***

La nodul Traian s-a proiectat un viaduct de 457,80 m lungime și două rampe de acces de 200 m fiecare. Traversarea liniei CF se face sub un unghi de 81°, gabaritul asigurat pe verticală este de 11,64 m, iar gabaritul pe orizontală este de 15,00 m. Gabaritul pe verticală prevăzut pentru traversarea DN25 este de 5,40 m. Viaductul Traian asigură o parte carosabilă de 4 benzi de circulație, iar după traversarea liniei de cale ferată se desprind bretele de acces C (coborare Giurgiu-lești - Tecuci) și D (urcare Galați - Giurgiu-lești), iar pentru traversarea DN25 Tecuci-Galați, Viaductul Traian asigură 2 benzi de circulație. Lungimea suprastructurii Viaductului Traian este de 440 m alcătuită din 8 deschideri 40 m + 5 x 60 m + 67 m + 33 m, iar lungimea totală a viaductului este de 457,80 m (inclusiv zidurile întoarse ale culeilor). Pe zonele bretelelor de acces suprastructura este formată din 5 deschideri de 40 m + 2 x 60 m + 40 m însumând o lungime totală de 209,30 m (inclusiv zidurile întoarse ale culeilor). Din punct de vedere al schemei statice, viaductul Traian este format din grinzi continui, traversează pârâul Barladel la un unghi de 90°, albia în această zonă fiind deviată pe un alt traseu și perpendicular DN 25 Tecuci – Galați și la un unghi de 82° linia CF 704 Tecuci – Galați, dublă electrificată. Suprastructura viaductului Traian este de tip mixt, cu structura de rezistență alcătuită din grinzi metalice cu inimă plină și platelaj din beton armat, cu care conlucrează, soluție mixtă oțel-beton. Pe zona de 2 benzi de circulație, pe 5 deschideri, lățimea suprastructurii este de 11,30 m, din care: 7,80 m parte carosabilă, două trotuare de 1,50 m și lățimea lisei de parapet de 2 x 0,25 m. Pe această zonă, suprastructura este formată din trei grinzi metalice cu inimă plină, prevăzute cu antretoaze, contravântuiri, rigidizări orizontale și verticale. Pentru asigurarea bretelelor de urcare și coborâre ale nodului rutier Traian, lățimea viaductului se mărește înainte de traversarea peste linia CF, suplimentar cu încă două benzi, rezultând o lățime de 14,80 m a părții carosabile. Pe zona de 4 benzi de circulație, pe 3 deschideri, lățimea suprastructurii este de 18,30 m care este formată din 4 x 3,50 m parte carosabilă, efect de bordură 2 x 0,40 m, două

trotuare de 1,50 m, lățimea liselor de parapet de 2 x 0,25 m. Pe această zonă suprastructura este formată din cinci grinzi metalice cu inimă plină, prevăzute cu antretoaze, contravântuiri, rigidizări orizontale și verticale. Bretelele de acces asigură o lățime de 9,00 m care este formată din 5,50 m parte carosabilă, două trotuare de 1,50 m și lățimea liselor de parapet de 2 x 0,25 m. Traseul bretelelor de acces este format din două curbe cu raza de 60,00 m și un aliniament, cu racordare la DN25. Tablierul metalic este format din două grinzi metalice cu inimă plină, prevăzute cu antretoaze, contravântuiri, rigidizări orizontale și verticale. Suprastructura este pozată pe aparate de reazem din neopren armat cu izolatori și opritori seismici. Culeele sunt de tip lamelar fondate indirect în stratul de bază. În zona viaductului cu două benzi de circulație, dar și cu 4 benzi de circulație pilele sunt realizate din beton armat, fondate indirect în stratul de bază. Piloții forajă de diametru mare Ø1500 mm au lungimi de 20 m, 35 m și 40 m câte 4 bucăți pentru zonele de bretele de acces, 6 bucăți pe zona de 2 benzi de circulație și 10 bucăți pe zona de 4 benzi de circulație. La nivelul căii, racordarea cu sistemul rutier al rampelor se va realiza prin plăci de racordare cu lungimea de 6 m. Racordarea cu terasamentele se face prin sferturi de con pereate. Scurgerea apelor de pe viaduct se va realiza pe la capete și prin guri de scurgere prevăzute cu tuburi prelungitoare. La capetele viaductului, apele provenite din ploii se vor evacua prin casiuri, în afara zonei de siguranță CF. Se vor amenaja scări pentru accesul sub viaduct. Exterior lisei de parapet au fost prevăzute spații speciale destinate pozării utilităților formate din tuburi din PVC cu diametrul de 100 mm. Soluția propusă înlocuiește montarea acestor tuburi de PVC înglobat în trotuare. S-a prevăzut montarea stâlpilor de iluminat în zona nodului rutier.

### **2. Viaduct peste Valea Odobascu, km 3+487**

Viaductul are 140 m lungime, este o grindă continuă cu 3 deschideri de 40 m + 60 m + 40 m, cu lungimea totală de 156.30 m (inclusiv zidurile întoarse ale culeilor). Suprastructura viaductului este de tip mixt, cu structura de rezistență alcătuită din 3 grinzi metalice cu inimă plină și platelaj din beton armat, cu care conlucrează, soluție mixtă oțel-beton. Lățimea părții carosabile a viaductului este de 7,80 m, cu două trotuare de 1,50 m, lățimea liselor de parapet de 2 x 0,25 m rezultând o lățime totală de 11,30 m. Suprastructura este pozată pe aparate de reazem din neopren armat cu izolatori și opritori seismici. Culeele sunt de tip lamelar, fondate indirect în stratul de bază. Pilele sunt realizate din beton armat, fondate indirect în stratul de bază. Piloții forajă de diametru mare Ø1500 mm au lungimi de 25 m, câte 6 bucăți pentru fiecare infrastructură. Racordarea cu sistemul rutier al rampelor se va realiza prin plăci de racordare cu terasamentele cu lungimea de 6,00 m. Racordarea cu terasamentele se face prin sferturi de con pereate. Scurgerea apelor de pe viaduct se va realiza pe la capete și prin gurile de scurgere prevăzute cu tuburi prelungitoare. Se vor amenaja scări pentru accesul sub viaduct. Vor fi prevăzute casiuri pentru scurgerea apelor pluviale și scări pietonale de acces. Exterior lisei de parapet au fost prevăzute spații speciale destinate pozării utilităților formate din tuburi din PVC cu diametrul de 100mm.

### **3. Viaduct peste Balta Malina, km 9+874**

Viaductul are lungimea totală de 610,40 m (inclusiv zidurile întoarse ale culeilor), este alcătuit din viaductul principal cu deschideri de 50 m + 3 x 70 m + 50 m și viaducte de acces la viaductul principal cu deschideri de 4 x 40 m pentru viaductul de acces Brăila și 3 x 40 m pentru viaductul de acces Giurgiulești. Realizarea viaductului principal în schema statică cadru cu stâlpi înclinați și grindă continuă casetată din

beton armat precomprimat cu 5 deschideri: 50 m + 3 x 70 m + 50 m, presupune executarea infrastructurilor, montarea cofrajelor (cu zone curbe) și executarea tablierului în consolă. Viaductele de acces au schema statică alcatuită din grindă continuă casetată din beton armat precomprimat. Viaductul va asigura:

▪ Parte carosabilă	m	2 x 3,50 = 7,00
▪ Efect de bordură	m	2 x 0,40 = 0,80
▪ Trotuar	m	2 x 1,50 = 3,00
▪ Lisă trotuar - parapet de tip foarte greu	m	2 x 0,25 = 0,50
▪ Total lățime secțiune transversală	m	11,30

Culeile sunt masive, din beton armat, fondate indirect. Pilele viaductului principal au elevațiile lamelare, din beton armat, iar în sens longitudinal formează cadre cu stâlpi înclinați în formă de „V”, sunt fondate indirect prin intermediul piloților forțați cu Ø1500 mm. Pilele viaductelor de acces au elevațiile lamelare, din beton armat, fondate indirect prin intermediul piloților forțați cu Ø1500 mm. Plăcile de racordare cu terasamentul au lungimea de 6 m. Aparatele de reazem sunt din neopren armat cu izolatori și opritori seismici. Racordarea cu terasamentele se face prin intermediul sferturilor de con pereate. Scurgerea apelor de pe viaduct se va realiza pe la capete și prin guri de scurgere prevăzute cu tuburi prelungitoare. La capetele viaductului, apele provenite din ploi se vor evacua prin intermediul unor casiuri. Se vor amenaja scări pentru accesul sub viaduct. Pentru devierea rafalelor de vânt se propun montarea unor sisteme de deflectare. Exterior lisei de parapet au fost prevăzute spații speciale destinate pozării utilităților formate din tuburi din PVC cu diametrul de 100 mm. S-a prevăzut montarea stâlpilor de iluminat stradal pe toată lungimea viaductului.

#### **4. Viaductul Brateș (Pasaj peste CF Barlad – Galați și Pod peste râul Chineja), km 20+930**

Viaductul Brateș realizează coborârea în lunca Brateșului pe o pantă longitudinală de 3.5% de la cota aproximativ 65 a intersecției giratorii proiectate pe DN26. Lungimea suprastructurii de 1390 m cu lungime totală de 1404,80 m (inclusiv zidurile întoarse ale culeilor). Viaductul Brateș traversează la un unghi de 84° Linia CF 703 Bârlad-Galați, simplă neelectrificată. Gabaritul asigurat pe verticală este de 33 m. Gabaritul pe orizontală dintre elevația cea mai apropiată și axul liniei CF este de 31,80 m. De asemenea Viaductul Brateș traversează canalul de evacuare Chineja, digul de apărare Chineja și canalul magistral de irigații prin deschiderea principală a viaductului de 150 m. Viaductul Brateș este alcătuit din viaductul principal cu 5 deschideri: 60 m + 100 m + 150 m + 100 m + 60 m și viaducte de acces, 3 deschideri de 40 + 2 x 60 m pentru viaductul de acces dinspre Brăila și 13 deschideri de 12 x 60 m + 40 m pentru viaductul de acces dinspre Giurgiulești. Din punct de vedere al schemei statice, structura Viaductului Brateș este formată din cadru pentru viaductul principal și grindă continuă pentru viaductele de acces. Lungimea suprastructurii pentru podul principal este de 469 m, 159,50 m pentru viaductul de acces Brăila și 758,50 m pentru viaductul de acces Giurgiulești. Pentru podul principal din cadrul Viaductului Brateș, s-a adoptat soluția cu suprastructură din beton armat precomprimat executat în consolă, cu secțiune variabilă. Secțiunea transversală a podului principal este formată dintr-o casetă din beton precomprimat. Viaductele de acces au schema statică alcatuită din grindă continuă casetată din beton armat precomprimat. Viaductul va asigura circulația autovehiculelor pe câte o bandă pe sens, geometria secțiunii asigurând în secțiune curentă următoarele valori pentru cele două direcții de mers:



▪ Carosabil	m	2 x 3,50 = 7,00
▪ Efect de bordură	m	2 x 0,40 = 0,80
▪ Trotuar	m	2 x 1,50 = 3,00
▪ Lisă trotuar - parapet de tip foarte greu	m	2 x 0,25 = 0,50
▪ Total lățime secțiune transversală	m	11,30

Caseta din beton armat se va realiza din elemente prefabricate din beton armat care ulterior se vor monolitiza și precomprima longitudinal prin intermediul cablurilor de oțel. Aparatele de reazem sunt din neopren armat cu izolatori și opritori seismici. Infrastructurile viaductului sunt realizate din beton armat, fondate indirect prin intermediul piloților forajați cu diametrul mare. Trecerea de pe suprastructura pe terasament se face prin plăcile de racordare din beton armat cu lungimea de 6 m. Racordarea cu terasamentele se face prin sferturi de con pereate. Scurgerea apelor de pe viaduct se va realiza pe la capetele și prin guri de scurgere prevăzute cu tuburi prelungitoare. La capetele viaductului, apele provenite din ploii se vor evacua prin casiuri. Se vor amenaja scări pentru accesul sub viaduct. Pentru devierea rafelelor de vânt se propun montarea unor sisteme de deflectare. Exterior lisei de parapet au fost prevăzute spații speciale destinate pozării utilităților formate din tuburi din PVC cu diametrul de 100 mm. S-a prevăzut montarea stâlpilor de iluminat pe toată lungimea viaductului.

### **PASAJE DN/DJ/DC/DE PESTE DRUMUL PROIECTAT – 2 buc**

#### ***1. Pasaje pe DN26 Murgeni - Oancea – Galați, km 19+932 și km 20+012***

Pasajul este amplasat în aliniament, cu pantă unică a secțiunii transversale de 2,5%. Ca schemă statică pasajul este cadru cu stâlpi înclinați. Pasajul are 3 deschideri de 19,70 m + 42,00 m + 19,70 m cu lungimea suprastructurii de 81,40 m. Lățimea totală a pasajului este de 11,50 m, din care: parte carosabilă de 7,80 m, două trotuare de 1,50 m și 2 x 0,35 m lisele de parapet. Suprastructura pasajului este formată dintr-o dală de beton armat precomprimat turnat monolit. Fundațiile sunt indirecte încastrate în stratul de bază. Piloții forajați de diametru mare Ø1500 mm au lungimi de 20 m, câte 9 bucăți pentru fiecare infrastructură. La nivelul căii, racordarea cu sistemul rutier al rampelor se va realiza prin plăci de racordare cu terasamentele cu lungimea de 6 m. Scurgerea apelor de pe pasaj se va realiza pe la capetele acestuia și prin gurile de scurgere. La capetele pasajului, apele provenite din ploii se vor evacua prin casiuri. Se vor amenaja scări pentru accesul sub pasaj. Pe pasaj se prevede realizarea iluminatului stradal.

**Calea petru toate structurile ( poduri, pasaje, viaducte) va fi alcatuită din urmatoarele straturi:**

- *mixtură asfaltică MAS16 cu grosimea de 4 cm;*
- *beton asfaltic BAP 16 cu grosimea de 3 cm;*
- *protecția hidroizolației din mortar asfaltic BA8 – 3 cm;*
- *1 cm membrană hidroizolantă.*

**La toate structurile se prevede parapete metalic de tip foarte greu la marginea părții carosabile și parapete metalic pietonali ancorați în lisa de parapet.**

### **DOTĂRI ALE DRUMULUI**

#### **Parcări de scurtă durată**

Sunt prevăzute 2 spații pentru parcări, stânga – dreapta, la km 14+700, dotate cu: grup social-bufet; puț forat; stație de epurare mecano-biologică; stație pompe uzate; parcare autovehicule grele; parcare autoturisme; mese și băncuțe cu copertină; spații protecție; post TRAFU; separator produse petroliere; containere ecologice; parcare

autobuze și camioane; peron stație autobuz; parcare motocicletă; împrejmuire exterioară.

## **INTERSECȚII LA NIVEL CU ALTE CĂI DE COMUNICAȚII**

### **1. Sensul giratoriu Smârdan, la intersecția dintre V.O. Galați și DJ 251 Galați – Smârdan**

Din punctul de vedere al geometriei amenajării, inelul interior are o rază de 20 m, iar calea inelara are lățimea 7,00 m cu spații de siguranță laterale de 1,50 m și 1,00 m.

Lățimea căii de intrare în sensul giratoriu este de 4,00 m, iar cea de ieșire de 4,50 m.

### **2. Sensul giratoriu la racordarea cu DN2B - intersecția rutieră între V.O. cu DN 2B deviat**

Pentru amenajarea sensului giratoriu, prin care să se facă revenirea variantei de ocolire în drumul existent, trebuie ca traseul DN2B să fie deviat. Se amenajează pe noul traseu DN 2B cu cele 2 poduri peste canalul de desecare. Elementele geometrice ale sensului giratoriu sunt: inelul interior Raza = 20 m; inelul carosabil cu lățimea de 7 m; spațiul de siguranță la marginea interioară a părții carosabile de 1,50 m.

**RESTABILIRI LEGĂTURI RUTIERE:** A fost prevăzută restabilirea a 34 de drumuri de exploatare.

## **LUCRĂRI HIDROTEHNICE**

Pe pâraul Bârladel s-a prevăzut devierea cursului pe o lungime de 1.800 m, încât să se poată asigura scurgerea debitului cu asigurarea de 2% și realizarea Nodului Traian fără traversarea pâraului.

Pe Valea Costi-Sultanului se prevede devierea albiei pe o lungime de 1.800 m. Albia nou creată va fi protejată cu geocelule înierbate pentru stabilitatea taluzelor.

### **Lucrări de drenare**

Apele meteorice de pe platforma drumului, colectate de șanțuri și conduse către punctele de evacuare sunt trecute prin mici stații de tratare, curățate și evacuate în emisari. În situația în care în punctul de evacuare nu a existat emisar, s-au prevăzut puțuri absorbante constând dintr-un foraj vertical, în care se introduce un tub de PVC Sn4 DN 500 cu capătul inferior neopturat ce trebuie să ajungă într-un strat de sol permeabil.

## **SIGURANȚA CIRCULAȚIEI**

Pentru asigurarea circulației, în lungul variantei de ocolire se prevăd următoarele lucrări:

- Parapete metalice zincate de tip semigreu la marginea acostamentelor, unde înălțimile de rambleu sunt de peste 3,00 m înălțime;
- Semnalizări prin: semne de avertizare; panouri indicatoare și portale; semne de informare;
- Marcaje orizontale în ax și marginal;
- Stâlpi de dirijare cu dispozitive reflectorizante.

### **Mutări și protejări instalații**

Sunt prevăzute relocări ale:

- rețelelor electrice de joasă și medie tensiune LEA 20 kV aparținând S.C F.D.E.E MUNTENIA NORD – S.D.E.E. GALAȚI;

- rețelelor electrice de înaltă tensiune – 110 kv, 220 kv, 400 kv aparținând S.C TRANSELECTRICA S.A. (220 kV, 400 kV) și S.C F.D.E.E MUNTENIA NORD – S.D.E.E. GALAȚI (110 kV);

	<p>- rețele distribuție gaze naturale aparținând DISTRIGAZ SUD REȚELE S.R.L;</p> <p>- rețea transport gaze naturale aparținând TRANSGAZ Bacău;</p> <p>- rețea alimentare cu apă aparținând S.C. APA CANAL S.A. GALAȚI;</p> <p>- rețele telecomunicații aparținând: Romtelecom, Orange România, Blue Telecom, RCS &amp; RDS.</p> <p>Sunt prevăzute rețele de utilități noi:</p> <p>- la parcare de scurtă durată km 14+700: iluminat public, rețea alimentare cu apă, rețea de canalizare menajeră, rețea canalizare pluvială, rețele telecomunicații;</p> <p>- la intersecții rutiere: km 0+000, km 11+654, km 19+970, km 32+760 - iluminat public;</p> <p>- la poduri, pasaje, viaducte: km 1+240, km 3+487, km 6+038, km 9+874, km 20+930, km 22+730, km 30+414, km 31+817, km 33+258, km 33+258 - iluminat public.</p>
3. Alte informații	Nu au fost identificate

### Secțiunea 3.

#### Impactul socio-economic al proiectului de act normativ

1. Impactul macroeconomic	<p>Realizarea Variantei de ocolire are un impact favorabil, întrucât se vor realiza o serie de deziderate precum:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ descongestionarea traficului din orașe, eliminarea blocajelor de trafic la intrarea/ieșirea din localități și creșterea vitezei de deplasare (în afara localităților), contribuind astfel la reducerea timpului de transport și la creșterea siguranței;</li> <li>➤ transferul traficului național și internațional în afara localităților, ceea ce conduce la reducerea impactului transportului asupra mediului;</li> <li>➤ sporirea considerabilă a capacității de circulație;</li> <li>➤ reducerea degradării și a uzurii arterelor existente, datorită suprasolicitărilor cauzate de traficul greu;</li> <li>➤ reducerea semnificativă a poluării mediului prin reducerea noxelor și zgomotului;</li> <li>➤ realizarea legăturilor între rețelele de transport care atrag fluxuri de mărfuri.</li> </ul> <p>Realizarea obiectivului poate atrage și forța de muncă locală, în faza de implementare fiind estimate 250 locuri de muncă pe durata de 42 luni estimată pentru execuție.</p>
1 <sup>1</sup> . Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat	Proiectul de hotărâre nu se referă la acest subiect.
2. Impactul asupra mediului de afaceri	Acest proiect de hotărâre a Guvernului nu are impact în acest domeniu.
2 <sup>1</sup> . Impactul asupra sarcinilor administrative	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
2 <sup>2</sup> . Impactul asupra întreprinderilor mici și mijlocii	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
3. Impactul social	Proiectul de hotărâre are ca scop implementarea unuia din proiectele de îmbunătățire și dezvoltare a infrastructurii de transporturi de interes național.
4. Impactul asupra mediului	<p><b>ANALIZA IMPACTULUI ASUPRA MEDIULUI</b></p> <p>A fost emis Acordul de mediu nr. 6/28.03.2014 de către APM Galați. Măsurile de diminuare a impactului asupra mediului sunt de tipul: măsuri de diminuare a impactului asupra apei în faza de execuție;</p>

	<p>măsuri de protecție a apelor în perioada de operare; măsuri de diminuare a impactului asupra aerului în faza de execuție; măsuri de protecție a aerului în perioada de operare; măsuri de protecție a biodiversității ariilor naturale protejate. În perioada de exploatare trecerile de o parte și de cealaltă a drumului a faunei (animale târâtoare sau viețuitoare de talie mică) vor fi asigurate pe sub poduri și prin podețele proiectate și se vor prevedea marcaje de reducere a vitezei în zonele unde este posibilă traversarea animalelor salbatice.</p> <p>Sunt prevăzute următoarele:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Măsuri generale pentru protecția arealelor de interes comunitar adoptate în faza de proiectare;</li> <li>- Măsuri generale pentru protecția arealelor de interes comunitar adoptate în faza de execuție și operare;</li> <li>- Măsuri de diminuare a impactului asupra speciilor și habitatelor din ROSPA 0071 – Lunca Siretului Inferior;</li> <li>- Măsuri de diminuare a impactului asupra speciilor din ROSCI 0162 – Lunca Siretului Inferior;</li> <li>- Măsuri de diminuare a impactului asupra speciilor din ROSPA 0121 – Lacul Brateș.</li> </ul>
5. Alte informații	Nu au fost identificate.

#### Secțiunea 4.

### Impactul financiar asupra bugetului general consolidat, atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât și pe termen lung (pe 5 ani) - mii lei -

Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani
		3	4	5	6	
1	2					7
1. Modificări ale veniturilor bugetare plus/minus, din care: a) bugetul de stat, din acesta: (i) impozit pe profit; (ii) impozit pe venit; b) bugetele locale: (i) impozit pe profit; c) bugetul asigurărilor sociale de stat: (i) contribuții de asigurări.						
2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care: a) bugetul de stat, din acesta: (i) cheltuieli de personal; (ii) bunuri și servicii; b) bugetele locale: (i) cheltuieli de personal; (ii) bunuri și servicii; c) bugetul asigurărilor sociale de stat: (i) cheltuieli de personal; (ii) bunuri și servicii.						
3. Impact financiar,						

plus/minus, din care: a) bugetul de stat; b) bugetele locale.						
4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare						
5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare						
6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare						
7. Alte informații	Finanțarea obiectivului de investiții se realizează din fonduri externe nerambursabile și de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor, 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.
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	Documentația tehnico-economică elaborată pentru realizarea obiectivului "Varianta de ocolire Galați" a fost

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	supusă spre aprobare și a fost avizată de autoritățile publice locale.
4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile HG nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente	Proiectul de act normativ a fost supus consultărilor comisiilor interministeriale. Documentația tehnico-economică elaborată pentru realizarea lucrării “Varianta de ocolire Galati”, supusă spre aprobare, a fost avizată de: - CTE CNADNR nr. 4464/ 03.04.2015; - CTE - Ministerul Transporturilor cu avizul nr. 32/41 din 06.07.2015; - Consiliul Interministerial de Avizare Lucrări Publice de Interes Național și Locuințe cu avizul nr. 27 din 22.07.2019
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 prezentului act normativ 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.

#### Măsurile 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 ai obiectivului de investiții “Varianta de ocolire Galați”, județul Galați, care în forma prezentată a fost avizat de ministerele interesate și pe care îl supunem spre aprobare.

**MINISTRUL TRANSPORTURILOR**

**ALEXANDRU - RĂZVAN CUC**

**AVIZĂM FAVORABIL:**

**VICEPRIM - MINISTRU,  
MINISTRUL DEZVOLTĂRII REGIONALE ȘI  
ADMINISTRAȚIEI PUBLICE**

**VASILE – DANIEL SUCIU**

**VICEPRIM – MINISTRU, INTERIMAR  
MINISTRUL FINANȚELOR PUBLICE**

**EUGEN ORLANDO TEODOROVICI**

**SECRETAR DE STAT  
IONEL MINEA**

**SECRETAR DE STAT  
OVIDIU MARCEL SÎRBU**

**SECRETAR GENERAL  
PETRE NEACȘA**

**DIRECȚIA AVIZARE  
DIRECTOR  
DANIELA DEUȘAN**

**DIRECȚIA ECONOMICĂ  
DIRECTOR  
LAURA GÎRLĂ**

**DIRECȚIA GENERALĂ ORGANISMUL INTERMEDIAR PENTRU TRANSPORT  
DIRECTOR GENERAL  
CĂTĂLIN COSTACHE**

**DIRECȚIA GENERALĂ INVESTIȚII, PROIECTE STRATEGICE ȘI MONITORIZARE PROIECTE  
DIRECTOR GENERAL  
MIHAELA MOCANU**

**DIRECȚIA INVESTIȚII ȘI MONITORIZARE  
DIRECTOR  
ELENA POPA**

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



**CARACTERISTICILE PRINCIPALE ȘI INDICATORII TEHNICO-ECONOMICI AI  
OBIECTIVULUI DE INVESTIȚIE:  
“VARIANTA DE OCOLIRE GALAȚI”**

**Ordonator principal de credite:** MINISTERUL TRANSPORTURILOR  
**Beneficiar:** Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A.  
**Amplasament:** Județul Galați

**Valoarea totală a investiției (inclusiv TVA):** 1.221.323 mii lei  
 (1 euro = 4, 7348 lei/04.06.2019)  
**din care: construcții – montaj (C+M)** 970.702 mii lei

**Eșalonarea investiției: INV/C+M**

ANUL I	<u>244.000 mii lei</u> 194.000 mii lei	ANUL II	<u>489.000 mii lei</u> 388.000 mii lei
ANUL III	<u>366.000 mii lei</u> 291.000 mii lei	ANUL IV	<u>122.323 mii lei</u> 97.702 mii lei

**Capacități:**

Lungime totală drum	km	33,60
Lățime platformă	m	10,00

**Durata de execuție a lucrărilor:** 42 luni

**Factori de risc:**

Obiectivul se va proteja antisismic conform Normativului P 100-1/2013.

**Finanțarea investiției**

Finanțarea obiectivului de investiții se realizează din fonduri externe nerambursabile și de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor, în limita sumelor aprobate anual cu această destinație, precum și din alte surse legal constituite, conform programelor de investiții publice aprobate potrivit legii.