

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1

Titlul prezentului act normativ

Lege privind darea în administrarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii a unor suprafețe de teren, aflate în domeniul public al statului, din administrarea Academiei de Științe Agricole și Silvicultură „Gheorghe Ionescu-Șișești” - Stațiunea de Cercetare-Dezvoltare pentru Creșterea Bovinelor Arad, în vederea realizării de către Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A. a obiectivului de investiție „Autostrada Arad –Timișoara –Lugoj” – „Varianta de ocolire Arad cu profil de autostradă”, respectiv a obiectivului de investiție „Autostrada Nădlac - Arad”

Secțiunea a 2-a

Motivele emiterii prezentului act normativ

<p>1. Descrierea situației actuale</p>	<p>Cadrul general al politicii Guvernului constă în asigurarea și susținerea unei infrastructuri adecvate dezvoltării obiectivelor social – economice prin modernizarea, dezvoltarea și administrarea eficientă a sectorului rutier, cu acces pe extinderea numărului de autostrăzi, modernizarea drumurilor existente, a podurilor și a tuturor facilităților aferente.</p> <p>Autostrada Arad – Timișoara- Lugoj, reprezintă un tronson al coridorului IV Paneuropean, care va asigura o legătură directă între România, centrul și vestul Europei.</p> <p>Pe unitatea administrativ teritorială a județului Arad are o lungime de 13+400 km (km 12+000 – km 25+400), iar pe unitatea administrativ teritorială a municipiului Timiș are o lungime de 18+600 km (km 25+400 – km 44+000).</p> <p>Conform estimărilor, noua autostradă va avea o capacitate de peste 30 000 de vehicule pe zi și va fi proiectată la o viteză de 120 km/h.</p> <p>Secțiunea de autostradă începe la nodul rutier pe care aceasta îl formează cu DN 69, urmează relativ un traseu către est, traversează calea ferată Arad – Timișoara, după care printr-o curbă largă se orientează către sud, către municipiul Timișoara.</p> <p>Principalele condiții care au stat la baza stabilirii traseului actual al autostrăzii au fost următoarele:</p> <ul style="list-style-type: none">• fluidizarea traficului în apropierea municipiilor Arad și Timiș;• diminuarea impactului negativ asupra mediului;• devierea traficului de tranzit, creșterea siguranței utilizatorilor, micșorarea timpului de parcurs și scăderea poluării la toate nivelele în zonele în prezent tranzitate;
--	--

	<ul style="list-style-type: none"> • evitarea, pe cât posibil, a demolării construcțiilor existente; • ocuparea unor suprafețe de teren și scoaterea din circuit a terenurilor slab productive sau neproductive; • evitarea rezervațiilor naturale, a celor de mare importanță arheologică precum și a zonelor împădurite; • adoptarea pentru lucrările de artă a unor soluții constructive care să permită inspecția și efectuarea lucrărilor de întreținere și reparații curente cu cheltuieli minime; <p>Secțiunea „Varianta de ocolire Arad cu profil de autostradă” km 0+000 – km 12+000, pe teritoriul municipiului Arad, face parte din cadrul obiectivului de investiții „Autostrada Arad – Timișoara – Lugoj, km 0+000 – km 87+000”.</p> <p>Această variantă de ocolire cu profil de autostradă, va avea o mare atractivitate pentru zonă, datorită reducerii considerabile a traficului din localitate destinat tranzitării municipiului Arad.</p> <p>Pentru obiectivul de investiție „Autostrada Nădlac - Arad” : În prezent legătura rutieră între Nădlac și Arad este realizată pe drumul național DN7. De la Nădlac încolo, drumul traversează un fost teren agricol ușor deluros, având curbe line și două pasaje peste calea ferată care reduc viteza de deplasare în trafic. Drumul traversează apoi orașul Pecica, ceea ce încetinește apreciabil traficul. Pe acest sector al DN7 există un pod peste Canalul Ier la km 563 și un număr considerabil de podețe tubulare și casete (executate în anul 1998). Lățimea structurii rutiere este de 7.0 m (pe 2 benzi a câte 3.5 m) și reușește să deservească traficul lent. Lățimea acostamentelor variază între 0.5 și 1.5 m. Pentru comparație (cu noul traseu de Autostradă), drumul existent este considerat o diviziune economică și de trafic. Deși kilometrajul noii autostrăzi este de la vest la est, acest drum de legătură pornește de la vechiul km 552.5 din Arad până la km 594 în Nădlac. Drumul a fost construit în 1951 pe trei straturi: un strat de balast, un strat de piatră spartă și un strat de asfalt. În anii 1969, 1978, 1979, 1981, 1984 și 1988 au fost executate lucrări de îmbunătățire. Ultima lucrare de consolidare a fost executată în perioada 1996-1997, cu un strat de uzură de 4 cm peste un strat de legătură de 4 cm. În ceea ce privește starea acestui drum se poate spune că la sfârșitul anului 2007 starea sa era bună, excepție făcând o singură porțiune care prezenta crăpături vizibile. În cazul în care autostrada nu poate fi realizată, drumul existent trebuie modernizat pentru a face față volumului de trafic în creștere.</p>
<p>1¹ În cazul proiectelor de acte normative</p>	<p>Actul normativ nu se referă la acest domeniu.</p>

<p>care transpun legislație comunitară sau creează cadrul pentru aplicarea directă a acesteia.</p>	
<p>2.Schimbări preconizate</p>	<p>Având în vedere Contractul de finanțare nr. 22.417 dintre România, Banca Europeană de Investiții și Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A., pentru finanțarea Proiectului de construire a autostrăzii Arad-Timișoara-Lugoj, etapa I, semnat la București la data de 24 decembrie 2003 și la Luxemburg la 17 decembrie 2003, ratificat prin Legea nr. 250/2004, cu amendamentele ulterioare, faptul că termenul de finalizare al secțiunii "Varianta de ocolire a municipiului Arad" este de 28 de luni, și luând în considerare că imobilele afectate de Proiect trebuie predate către constructor libere de sarcini, este necesară ocuparea definitivă a unor terenuri, domeniu public al statului, în suprafață totală de 160.324 mp (16,0324 ha) și transmiterea lor, prin derogare de la art. 31 alin. (3) din Legea nr. 45/2009 privind organizarea și funcționarea Academiei de Științe Agricole și Silvicultură "Gheorghe Ionescu-Șișești" și a sistemului de cercetare-dezvoltare din domeniile agriculturii, silviculturii și industriei alimentare, din administrarea Academiei de Științe Agricole și Silvicultură "Gheorghe Ionescu Șișești – Stațiunea de Cercetare – Dezvoltare pentru Creșterea Bovinelor Arad, în administrarea Ministerului Transporturilor, în vederea realizării activităților de interes național de către Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A.</p> <p>Menționăm că, în cursul anului 2009 a fost elaborat un proiect de Ordonanță de urgență a Guvernului având același obiect, pentru o suprafață totală de teren de 285.118 mp, dar datorită unor litigii, această suprafață a fost diminuată la 16,0324 ha, suprafață de teren care face obiectul prezentului proiect de act normativ.</p> <p>Referitor la obiectivul de investiție „Autostrada Nădlac - Arad” :</p> <p>Având în vedere că, Tronsonul Nădlac- Arad este integrat în Proiectul de autostradă Nădlac – Sibiu, fiind unul din cele din 5 tronsoane majore care va face legătura între zona de frontieră cu Ungaria și varianta de ocolire a orașului Arad și face parte din Coridorul IV TEN –T (Rețeaua trans-europeană de transporturi), situându-se pe teritoriul României între Nădlac (frontiera cu Ungaria) și Pitești, realizându-se, în final, legătura cu Constanța, și luând în considerare că imobilele afectate de Proiect trebuie predate către constructor libere de sarcini, este necesară ocuparea definitivă a unor terenuri, domeniul public al statului, în suprafață totală de 414.124 mp (41,4124 ha) și</p>

	<p>transmiterea lor, prin derogare de la art. 31 alin. (3) din Legea nr. 45/2009 privind organizarea și funcționarea Academiei de Științe Agricole și Silvicultură "Gheorghe Ionescu-Șișești" și a sistemului de cercetare-dezvoltare din domeniile agriculturii, silviculturii și industriei alimentare, din administrarea Academiei de Științe Agricole și Silvicultură "Gheorghe Ionescu Șișești – Stațiunea de Cercetare – Dezvoltare pentru Creșterea Bovinelor Arad, în administrarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, în vederea realizării activităților de interes național de către Compania Națională de Autostrăzi și Drumuri Naționale din România - S.A.</p> <p>Pentru obiectivele de investiție „Autostrada Arad –Timișoara –Lugoj” – „Varianta de ocolire Arad cu profil de autostradă”, respectiv a obiectivului de investiție „Autostrada Nădlac - Arad” este necesară ocuparea definitivă a unor terenuri, domeniul public al statului, în suprafață totală de 574.448 mp (57,4448 ha)</p>
3.Alte informații	Suprafețele de teren care urmează a fi date în administrare nu fac obiectul unor contracte de concesiune, al unor cereri de retrocedare/restituire și nici al unor litigii aflate pe rolul instanțelor judecătorești și nu sunt grevate de sarcini.

Secțiunea a 3-a

Impactul socio-economic al prezentului act normativ

1.Impactul macroeconomic	Prin asigurarea unei fluidizări optime a traficului rutier din zonă, se asigură o promovare a comerțului intern și internațional.
1 ¹ . Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat	Actul normativ nu are impact în acest domeniu
2.Impactul asupra mediului de afaceri	Finalizarea acestui obiectiv duce la îmbunătățirea condițiilor de transport rutier și implicit a mediului de afaceri.
3.Impactul social	Construcția acestei lucrări prezintă avantaje tehnice, economice și sociale, având un impact pozitiv asupra așezărilor umane și a altor obiective colaterale
4.Impactul asupra mediului	Actul normativ nu are impact în acest domeniu
5.Alte informații	Nu au fost identificate

Secțiunea a 4-a
Impactul financiar asupra bugetului general consolidat, atât pe termen scurt,
pentru anul curent, cât și pe termen lung (pe 5 ani)

- mii lei -						
Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani
1	2	3	4	5	6	7
1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care:						
a) buget de stat, din acesta:						
(i) impozit pe profit						
(ii) impozit pe venit						
b) bugete locale:						
(i) impozit pe profit						
c) bugetul asigurărilor sociale de stat:						
(i) contribuții de asigurări						
2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care:						
a) buget de stat, din acesta:						
(i) cheltuieli de personal						
(ii) bunuri și 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						
3. Impact financiar, plus/minus, din care:						
a) buget de stat						
b) bugete locale						
4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare						
5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare						
6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor/sau cheltuielilor bugetare						
7. Alte informații	Nu este cazul					

Secțiunea a 5-a

Efectele prezentului act normativ asupra legislației în vigoare

1. Măsuri 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.	Nu sunt necesare
2. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în cazul proiectelor ce transpun prevederi comunitare	Actul normativ nu se referă la acest domeniu
3. Măsuri normative necesare aplicării directe a actelor normative comunitare	Actul normativ nu se referă la acest domeniu
4. Hotărâri ale Curții de Justiție a Uniunii Europene	Actul normativ nu se referă la acest domeniu
5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	Actul normativ nu se referă la acest domeniu
6. Alte informații	Nu au fost identificate

Secțiunea a 6-a

Consultările efectuate în vederea elaborării prezentului act normativ

1. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	Proiectul de act normativ a fost supus dezbaterilor Comisiei de Dialog Social și a fost afișat pe site-ul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.
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	Actul normativ nu se referă la acest subiect
3. Consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale, în situația în care proiectul de act normativ are ca obiect activități ale acestor autorități, în condițiile Hotărârii Guvernului nr. 521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative	Actul normativ nu se referă la acest subiect

4.Consultările desfășurate în cadrul comisiilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente	Actul normativ nu se referă la acest subiect
5.Informații privind avizarea de către a)Consiliul Legislativ b)Consiliul Suprem de Apărare a Țării c)Consiliul Economic și Social d)Consiliul Concurenței e)Curtea de Conturi	Proiectul de act normativ a fost avizat favorabil de către Consiliul Legislativ, prin avizul nr. 169/21.02.2011.
6. Alte informații	Nu au fost identificate

Secțiunea a 7-a

Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea prezentului act normativ

1.Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ	Menționăm că au fost întreprinse demersurile legale prevăzute la art. 7, alin (1) din Regulamentul privind procedurile, la nivelul Guvernului, pentru elaborarea, avizarea și prezentarea proiectelor de documente de politici publice, a proiectelor de acte normative, precum și a altor documente, în vederea adoptării/aprobării aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 561/2009.
2.Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice	Actul normativ nu produce nici un impact asupra mediului
3. Alte informații	Nu au fost identificate

Secțiunea a 8-a

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	În conformitate cu prevederile art. 3 din actul normativ, predarea - preluarea suprafețelor de teren prevăzute la art. 1 și 2 din prezenta lege se face pe bază de protocol încheiat între părțile interesate, în termen de 30 de zile de la data intrării în vigoare a prezentei legi.
2. Alte informații	Nu au fost identificate

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

PRIM-MINISTRU

Handwritten signature of Emil Boc in black ink, consisting of a stylized 'E' followed by 'Boc' and a horizontal line.

EMIL BOC