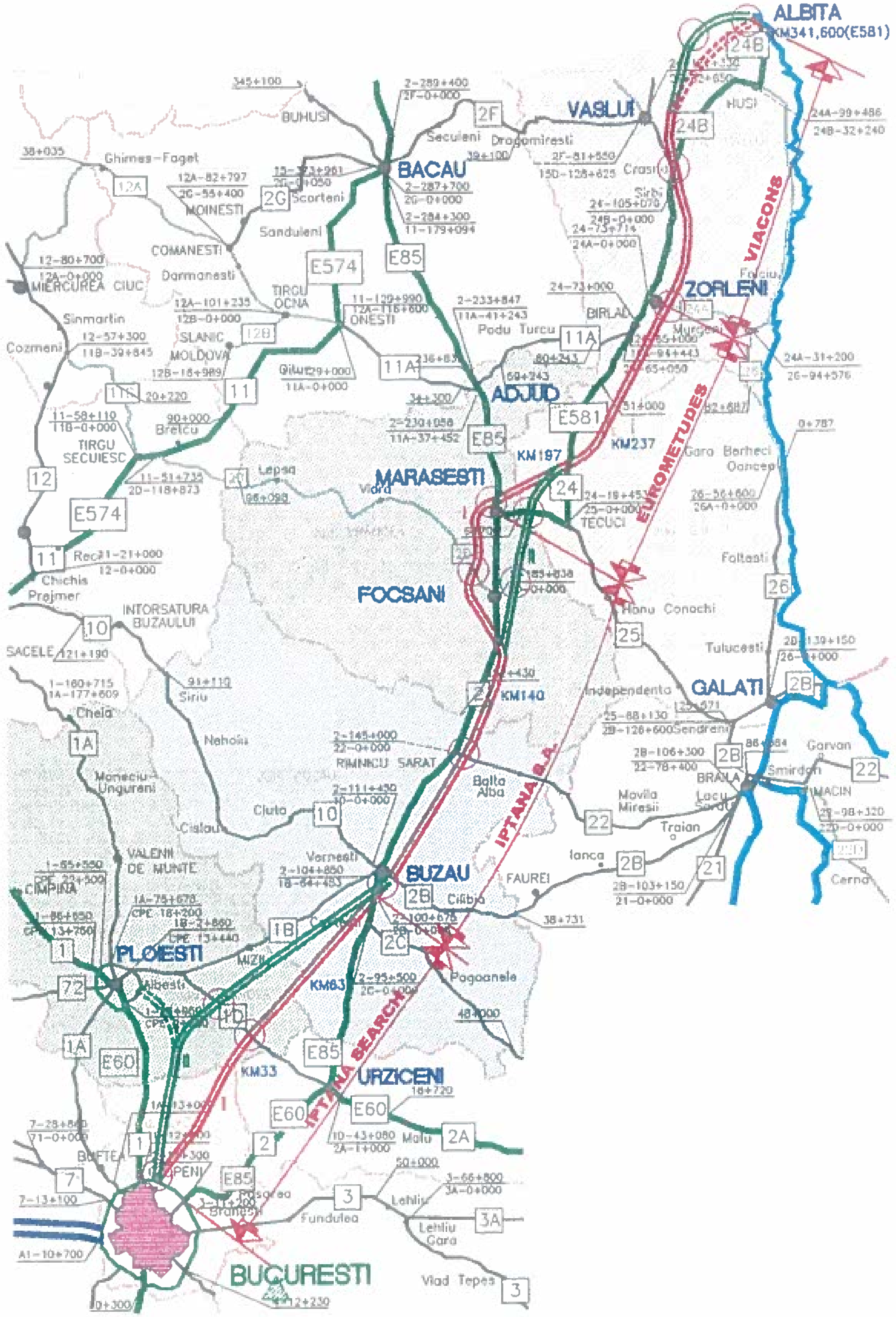


BENEFICIAR:

ADMINISTRAȚIA NAȚIONALĂ A DRUMURILOR

AUTOSTRADA BUCUREȘTI - FOCȘANI - ALBIȚA

Contract nr. 1805/673

Faza de proiectare: Studiu de prefezabilitate Proiect provizoriu

APRILIE 1999

PROIECTANT:

IPTANA - S.A.

INSTITUTUL DE PROIECTARI PENTRU TRANSPORTURI AUTO, NAVALE SI AERIENE

B-dul Dinicu Golescu nr. 38, sector 1, Bucuresti E-mail: iptana@meganet.ro
Tel.: 40-1-638.55.95; 40-1-222.36.14 Fax: 40-1-312.14.16 R.C.: J40/1747/1991, Cod Fiscal: R1583816

IPTANA – SA

C.1805/673
Autostrada
Bucuresti – Focsani – Albita
Studiu de Prefezabilitate
Proiect Provizoriu

B O R D E R O U

A. PIESE SCRISE

1. Borderou
2. Lista de semnaturi
3. Memoriu
4. Principalele caracteristici tehnico – economice ale autostrazii
5. Avize
   - Academia Romana – Comisia pentru ocrotirea monumentelor naturii – nr. 14 din 12.01.1999
   - MapN – Statul Major General – nr. I1/3605 din 15.01.1999
   - Consiliul Judetean Prahova – nr. 8251 din 03.03.1999
   - Consiliul Judetean Vrancea – D.U.A.T.L.P. – nr. 7904 din 11.01.1999
   - Consiliul Judetean Vaslui – D.U.A.T.L.P. – nr. 2253 din 20.01.1999
   - Consiliul Judetean Galati – nr. 8589 din 13.01.1999
   - CONPET SA Ploiesti – E/151/24.02.1999
   - CONEL – STD Bucuresti – nr. 944 din 11.02.1999
   - CONEL – STD Ploiesti – nr. 620 din 20.01.1999
   - CONEL – STD Constanta – nr. 1500 din 11.01.1999
   - CONEL – STD Bacau – nr. 109 din 20.01.1999
   - CONEL – STD Vaslui – nr. 816 din 20.01.1999
   - CONEL – STD Galati – nr. 1280 din 03.02.1999
   - ROMGAZ SA – D.T.O.D. Medias – nr. 427 din 18.12.1998
   - ROMTELECOM SA – Directia Vrancea – nr. 250/23037/20.01.1999
6. Anexe trafic
   - Anexa 1 – Recensamant de trafic 1995 pe DN 2
   - Anexa 2 – Recensamant de trafic 1995 pe DN 24
   - Anexa 3 – Recensamant de trafic 1995 pe DN 22B
   - Anexa 4 – Trafic total pe directia Bucuresti – Albita
   - Anexa 5 – Trafic de tranzit Bucuresti – Albita
   - Anexa 23 – Trafic total posibil a fi preluat de autostrada
   - Anexele 24 si 25 – Trafic preluat de autostrada la nivelul anului 1995

B. PIESE DESENATE

	Pl. nr.
1. Plan de ansamblu sc. 1:1.000.000	1
2. Profil transversal tip sc. 1:100	2
3. Planuri sc. 1:100.000	
- Bucuresti – Buzau IV A 1	IV A1
- Buzau – Marasesti	IV B1
- Marasesti – Zorleni	IV C1
- Zorleni – Albita	IV D1
4. Schitele nodurilor rutiere sc. 1:5000	
- variantele I,II cu centura Bucuresti	IV A/N1
- varianta I cu DN 1D (Ciorani)	IV A/N3
- variantele I, II cu DN 2B (Buzau)	IV A/N4
- varianta II cu DN 1D (Albesti)	IV A/N8
- varianta I cu DN 2 (Afumati)	IV A/N10
- variantele I, II Ramnicu Sarat (DN 22)	IV B/N1
- varianta II Focsani (DN 2)	IV B/N2
- varianta I Focsani (DN 2D)	IV B/N3
- varianta II Garoafa (DN 2)	IV B/N4
- varianta I Marasesti (DN 2)	IV B/N5
- varianta II cu DN 24 (Zorleni)	IV C/1N1
- Crasna (DN 24B)	IV D/3e si 3d
- Tatarani – Husi (DJ 244E)	IV D/3c
- Albita (DN 28)	IV D/3a si 3b
5. Schita cu amplasamentul spatiilor pentru servicii sc. 1:500.000	

Intocmit
Ing. C. Ghirlea

S.C. IPTANA S.A.
Institutul de Proiectari pentru Transporturi Auto,Navale si Aeriene

Denumirea documentatiei

Autostrada Bucuresti – Focsani – Albita

Beneficiar:	**Administratia Nationala a Drumurilor**
Contract nr.:	**C. 1805/673**
Faza de proiectare:	**Studiu de Prefezabilitate** **Proiect Provizoriu**
Anul:	**1999**

LISTA DE SEMNATURI

Director General	Ing. Cornel Martincu	.....
Director Divizie Drumuri si Autostrazi	Ing. Emil Luca	.....
Director Divizie Poduri	Ing. Toma Ivanescu	.....
Director proiect	Ing. Stefan Constantinescu	.....
Sef proiect complex	Ing. Constantin Ghirlea	.....
Responsabil cu asigurarea calitatii	Ing. Petre Nicola	.....
Sef proiect specialitate Drumuri	Ing. Stefan Tanasescu	.....
Sef proiect specialitate Poduri	Ing. C-tin Iordanescu	.....

Societatea Comerciala IPTANA S.A. 1

IPTANA-SA
Avizat CTEQ
cu PV nr. 163
Data. 15.04.1999

C. 1805/673
Autostrada
Bucuresti – Focsani – Albita
Studiu de Prefezabilitate
Proiect Provizoriu

M E M O R I U

CUPRINS

Cap. I. DATE GENERALE

Cap. II. NORME, PLANURI, STUDII UTILIZATE PENTRU ELABORAREA PROIECTULUI PROVIZORIU

Cap. III. PREZENTAREA PROIECTULUI PROVIZORIU

III.A TRONSON BUCURESTI – BUZAU

III.A.1 Situatia circulatiei rutiere existente

III.A.2 Geologia Zonei

III.A.3 Descrierea lucrarilor proiectate

III.A.3.1. Variante analizate

III.A.3.2. Descrierea variantelor in plan

III.A.3.3. Descrierea variantelor in profil longitudinal

III.A.3.4. Noduri rutiere propuse

III.A.3.5. Intersectii fara acces la autostrada

III.A.3.6. Implicatii ale traseelor propuse

III.B TRONSON BUZAU – MARASESTI

III.B.1 Situatia circulatiei actuale

III.B.2 Geologia zonei

III.B.3 Descrierea lucrarilor proiectate

III.B.3.1. Variante analizate in plan

III.B.3.2. Profil longitudinal

III.B.3.3. Noduri rutiere propuse

III.B.3.4. Intersectii fara acces la autostrada

III.B.3.5. Implicatii ale traseelor propuse

III. C TRONSON MARASESTI - ZORLENI

III.C.1 Situatia circulatiei actuale

III.C.2 Geologia zonei

III.C.3 Descrierea lucrarilor proiectate

III.C.3.1. Variante analizate in plan

III.C.3.2. . Profil longitudinal

III.C.3.3. Noduri rutiere propuse

III.C.3.4. Intersectii fara acces la autostrada

III.C.3.5. Implicatii ale traseelor propuse

III.D TRONSON ZORLENI - ALBITA

III.D.1 Situatia circulatiei actuale

III.D.2 Geologia zonei

III.D.3 Descrierea lucrarilor proiectate

III.D.3.1. Variante analizate in plan

III.D.3.2. Profil longitudinal

III.D.3.3. Noduri rutiere propuse

III.D.3.4. Intersectii fara acces la autostrada

III.D.3.5. Implicatii ale traseelor propuse

Cap. IV. PROBLEME DE TRAFIC

Cap. V. DOTARI PE AUTOSTRADA

Cap. VI. CONCLUZII

IPTANA - SA

C.1805/673
Autostrada
Bucuresti – Focsani – Albita
Studiu de Prefezabilitate
Proiect Provizoriu

M E M O R I U

Cap. I. DATE GENERALE

PROIECT : **AUTOSTRADA BUCURESTI – ALBITA**

BENEFICIAR : **ADMINISTRATIA NATIONALĂ A RUMURILOR**

PROIECTANT GENERAL : **IPTANA-S.A.**

PROIECTANT
PE TRONSONUL

BUCURESTI - BUZĂU : **IPTANA-SEARCH**
BUZAU – MARASESTI **IPTANA – SA**
MARASESTI – ZORLENI **EUROMETUDES**
ZORLENI – ALBITA **VIACONS**

FAZA : **STUDIU DE PREFEZABILITATE**
PROIECT PROVIZORIU

În conformitate cu contractul nr. 1805/673 - 1998, încheiat între IPTANA – S.A. si AND, s-a trecul la elaborarea proiectului "Autostrada Bucuresti – Focsani – Albita", în faza de Studiu de Prefezabilitate.

Prin tema de proiectare a fost indicat un culoar orientativ de bază, culoar în cadrul căruia se va desfasura unul din traseele studiate. Alternativ se vor prezenta si alte culoare posibile.

Principalele cerinte ale temei de proiectare care s-au avut in vedere la intocmirea SPF sunt:

- Viteza de proiectare = 120 Km/h
- Profilul transversal al autostrăzii va avea platforma de 26 m

- Lucrările autostrăzii în zonele influentate de debitele apelor se vor proiecta având în vedere NAE în regim natural si în regimul de exploatare a amenajărilor hidrotehnice existente sau viitoare cu asigurarea de 2%
- Ocuparea suprafetei de teren minime si scoaterea din circuit a terenurilor slab productive sau neproductive, la cost de achizitie cât mai redus
- Evitarea demolării constructiilor existente si reducerea la minimum a lucrarilor de refaceri a instalatiilor existente
- Asigurarea legăturilor autostrăzii cu principalele zone generatoare de trafic si continuizarea legăturilor de orice fel între zone functionale unitar si întrerupte de traseul autostrăzii si refacerea instalatiilor efectate de amplasamentul autostrazii
- Stabilirea unor accese suplimentare la autostradă pentru echipele de interventie în caz de urgentă, de pe reteaua de drumuri existentă
- Evaluarea tuturor factorilor de impact negativ asupra mediului înconjurător si adoptarea solutiilor fezabile din punct de vedere tehnic si economic pentru diminuarea impactului negativ
- Adoptarea de solutii care să permită cresterea viitoare a capacitătii de circulatie pe autostradă
- Pentru lucrările de artă se vor adopta solutii constructive care să permită inspectia si efectuarea lucrărilor de intretinere si reparatii cu cheltuieli minime
- Încadrarea arhitecturală în zona străbătută de traseul autostrăzii
- Conexiunea rationalã la traseele de autostrăzi prevăzute a se realiza conform Legii privind amenajarea teritoriului national – Sectiunea I căi de comunicatii

Cap. II. NORME, PLANURI, STUDII UTILIZATE PENTRU ELABORAREA SPF

La întocmirea studiului de prefezabilitate s-a tinut seama de prevederile următoarelor acte normative :

- Normativul de Proiectare a autostrăzilor PD – 162/1983, în acord cu normativul de proiectare TEM
- Normele tehnice si standardele românesti în vigoare, precum si cele care vor apare sau cele care vor face obiectul revizuirilor în perioada întocmirii studiului

- Normele metodologice privind continutul cadru al proiectelor pe faze de proiectare, aprobate de MF cu Ordinul nr. 784/1998 si de MLPAT cu Ordinul nr. 34/N/1998

Studiul traseului s-a efectuat pe planuri de situatie scara 1:5.000 iar prezentarea se face pe planuri scara 1:25.000.

Cap. III. PREZENTAREA PROIECTULUI PROVIZORIU

III.A TRONSONUL BUCURESTI – BUZAU

III.A 1. Situatia circulatiei rutiere existente

În prezent legăturile rutiere dintre Bucuresti si Buzău se pot face pe două variante si anume :

- DN2 - prin Urziceni – având o lungime de aproximativ 108 Km.
- DN1 si apoi DN1B cu legătură pe centura est a municipiului Ploiesti având o lungime totală de aproximativ 130 Km.

În general este preferat de către participantii la trafic traseul pe DN2 fiind mai scurt si portiunea de drum cuprinsă între Bucuresti si Urziceni fiind reabilitată si având platforma prevazuta cu acostamente consolidate de cite 2,5 m latime.

Accesul in Municipiul Bucuresti se poate face pentru cele două principale variante după cum urmează :

- prin cartierul Colentina si comuna Voluntari – pentru traseul in lungul DN2
- prin Piata Presei Libere, cartierul Băneasa si localitatea Otopeni – pentru traseul DN1 – DN 1B
- pe actuala sosea de centură a Municipiului Bucuresti – pentru traficul din alte zone a capitalei spre cele două drumuri nationale, DN2 sau DN1.

Traficul de tranzit in jurul Municipiului Bucuresti din diferite directii cu interese către Urziceni – Buzău – nordul Moldovei se face pe actuala sosea de centură a capitalei.

Principalele artere rutiere intersectate de DN2 cu posibile implicatii în aportul de trafic sunt :

- DJ100 drum judetean care face legătura între DN1 si DN2 intersectând localitătile din apropierea Bucurestiului: Otopeni , Tunari , Stefanesti , Afumati
- DN1D drum national care face legătura între DN 1B din dreptul localitătii Albesti-Paleologu cu DN2 în dreptul localitătii Urziceni
- DJ102H care face legătura cu localitatea Mizil la vest
- DN 2C care face legatura Buzau - Slobozia
- DN2B care tranzitează Municipiul Buzău cu directia Brăila
- DN1B cu directia Mizil - Ploiesti
- DN10 întersectat în Municipiul Buzău cu directia Brasov

Principalele artere rutiere intersectate de traseul DN 1 – DN 1B cu posibile implicatii în aportul de trafic sunt :

- DJ100 arteră judeteană care face legătura între DN1 si DN2 intersectând localitătile din apropierea Bucurestiului: Otopeni , Tunari , Stefanesti , Afumati
- DJ 101 intre localitătea Buftea spre vest si localitatea Grădistea spre est
- DJ101B, DJ101C si DJ101E drumuri judetene cu aport de trafic dinspre localitătile din est (si vest în cazul DJ101E)
- Centura est a Municipiului Ploiesti
- DJ102C, DJ102N, DJ102K, DJ101E, DJ102D, DJ102H, DJ203C si DJ 203G drumuri judetene care colectează traficul de la vestul si de la estul drumului national DN1B din localitătile riverane
- DN2 cu care se intersectează la intrarea în Municipiul Buzău

III.A 2. Geologia zonei

Studiile geologice s-au efectuat pe trei culoare principale , acestea fiind :

- varianta I. – dată prin tema initială de proiectare, si care străbate teritoriul între Bucuresti si Buzău relativ rectiliniu

- varianta II. (vest) – care se abate spre vest apropiindu-se de Municipiul Ploiesti

- varianta III. (est) – care se abate spre est apropiindu-se de Urziceni

Geomorfologia

Primul curs de apã intersectat de traseele studiate ale autostrãzii Bucuresti – Buzau este pârâul Pasârea (S=237 Km^2 ; L=42 Km).

Acesta este un curs de apã de tip "Mostistea", în lungul cãruia se întâlnesc câteva lacuri naturale si iazuri.

Cunoscut sub denumirea de Bãrãganul de sud, interfluviul Dunãre – Arges – Ialomita se individualizeazã ca o platformã loessoidã înaltã, acoperitã de forme de relief clastocarstice si crovuri.

Sectorul respectiv este delimitat, în partea sa vesticã, de sistemul râului Mostistea (râuri cu lacuri de eroziune-tasare), iar spre sud de terasele înalte ale Dunãrii (care nu se dezvoltã însã pânã în zona culoarelor viitoarei autostrãzi).

Relieful de crovuri prezintã o varietate mare. Aceste microdepresiuni din Bãrãganul de sud, de formã ovalã sau rotundã, au o dezvoltare puternicã, pe suprafete de 1-3 Km, adâncimea medie a crovurilor fiind de 5 m.

Toate trei variantele traverseazã râul Prahova iar varianta I. si varianta II. (vest) traverseazã si principalul afluent al acestuia, Cricovul Sãrat, înainte de confluentã.

Adâncimea apei subterane este 5-10 m, cu exceptia câmpiei aluviale de divagare Mizil-Stâlpu, care ocupã spatiul dintre Subcarpati si Câmpia internã. În aceastã fâsie nivelul apelor subterane se apropie de suprafata terenului (1-3 m, uneori chiar mai putin), favorizând aparitia sãrãturilor continentale

Climatul

Traseele de autostradã proiectate se situeazã într-o zonã de câmpie, sãracã în precipitatii, valoarea medie anualã a precipitatiilor fiind de cca 500 mm.

Cum valoarea evapotranspiratiei reale medii anuale (dupã Thornthwaite), este de cca 470 mm, rezultã cã, contributia precipitatiilor la scurgerea de suprafatã si la acumularea în subteran este minimã.

Temperatura medie anualã în sectorul cercetat, variazã între 10^0 C si 11^0 C.

Fenomenele de înghet din aceastã parte a tãrii încep în perioada 15-30 decembrie si se terminã pe maximum 15 martie.

Vânturile bat predominant din directia NE sau SV, vitezele medii lunare ajungând la 4 m/s în zona Bucuresti-Bãneasa si la maximum 2 m/s, în zona Buzãu.

Geologia

În bazinul hidrografic Arges, cu deosebire în zona Municipiului Bucuresti si în parte din judetul Ilfov, cuaternarul are o mare dezvoltare si este reprezentat de formatiuni pleistocene si holocene.

În zona propriuzisã de câmpie, atât în Bãrãgan, cât si în câmpiile Gãvanu-Burdea si Burnas, o dezvoltare regionalã o au "stratele de Frãtesti", de vârstã comparabilã cu cea a "stratelor de Cândesti" (pleistocen inferior) si care apar la zi pe marginea de nord a câmpiei Burnasului, precum si pe vãile mai adânci, care fragmenteazã Burnasul si câmpia Gãvanu-Burdea.

Ele cuprind la partea superioarã nisipuri fine si medii, spre bazã predominând pietrisuri si chiar bolovãnisuri.

Vegetatia

În zona aferentã traseelor de autostradã studiate, terenul este folosit pentru necesitãti agricole în special (cultivarea grâului, porumbului, florii soarelui), micile pãduri si zonele cu pomi fructiferi fiind întâlnite în micã mãsurã.

Seismicitatea

Intensitatea seismicã a zonei, exprimatã în grade MSK este VIII, pentru tot sectorul.

Perioada de colt (Tc) = 1,5'' pe întregul sector.

Coeficientul Ks = 0,20 (pânã la râul Prahova), respectiv 0,25 (pânã la Buzãu).

Concluzii si recomandãri ale studiului geotehnic

Pe traseul variantelor analizate terenul este în general stabil, nesemnalându-se prezenta unor alunecãri de teren, surpãri, desprinderi de roci stâncoase.

Exista două sectoare mlăstinoase, semnalate in Varianta est pe tronsonul Cioranca-Buzău, care reclamă lucrări de amenajare si drenare complexă.

Problema majoră, caracteristică pentru întregul sector analizat, este prezenta argilelor prăfoase si prafurilor argiloase, loessoide, sensibile la umezire, precum si a argilelor în general, acestea putând suferi, în prezenta apei, unele modificări si tasări, care ar putea influenta profilul longitudinal si transversal.

În acest context, eliminarea pericolului de stagnare a apelor pluviale si îndepărtarea lor din zona amprizei autostrăzii, constituie o sarcină permanentă.

În afară de patul propriuzis al autostrăzii, atentia se va îndrepta si asupra acostamentelor, evitându-se infiltrarea apelor superficiale, prin aceste zone.

III.A 3. Descrierea lucrărilor proiectate

III.A 3.1. Variante analizate

În cadrul studiilor efectuate s-au analizat mai multe variante si subvariante pentru traseul autostrăzii Bucuresti - Albita pe sectorul Bucuresti - Buzău.

Din acestea se desprind trei variante principale :

- **Varianta I.** – dată prin tema initială de proiectare, si care străbate teritoriul între Bucuresti si Buzău relativ rectiliniu - această variantă este evidentiată pe planul de andsamblu sc. 1 : 100.000 prin culoarea rosie

- **Varianta II. (vest)** – care se abate spre vest apropiindu-se de Municipiul Ploiesti - această variantă este evidentiată pe planul de andsamblu sc. 1 : 100.000 prin culoarea verde

- **Varianta III. (est)** – care se abate spre est apropiindu-se de Urziceni - această variantă este evidentiată pe planul de ansamblu sc. 1 : 100.000 prin culoarea neagră

S-au analizat mai multe subvariante locale ale acestor trei variante principale, subvariante care au fost eliminate pe parcurs pe baza criteriilor elementelor geometrice în plan si a implicatiilor care le aveau, acestea nemaifiind prezentate la această fază.

Ca principale subvariante prezentate în cadrul Proiectului Provizoriu sunt subvarianta I.1. si subvarianta III.1. (est). Aceste subvariante au rezultat din cauza multiplelor penetrări posibile în Municipiul Bucuresti.

Penetrările posibile în capitală ale culoarelor de autostradă. cu variantele atrase sunt după cum urmează :

- penetrarea prin DN2, comuna Voluntari si cartierul Colentina – aplicabilă variantei I. prin subvarianta I.1. si varianta III (est).

- penetrarea prin soseaua Tunari, care în planurile de amenajare urbanistică a Municipiului Bucuresti este prevăzută a fi modernizată si de la intersectia acesteia cu CF. Constanta continuată cu o arteră de mare capacitate care ocoleste comuna Pipera pe la est si intersectează actuala sosea de centură a capitalei la 1,6 Km. de intersectia soselei Tunari cu aceasta – aplicabilă variantei I si variantei II. (vest) .
  Această penetrare este agreată de către Directia de Urbanism a Primăriei Municipiului Bucuresti si de Consiliul Judetean Ilfov.

- penetrare prin DN3, comuna Pantelimon si cartierul cu acelasi nume a capitalei – aplicabilă Variantei III. Prin subvarianta III.2. (est)

În cadrul proiectului s-a mai analizat :

- un traseu de autostradă de legătură între Varianta II. (vest) si centura est a Municipiului Ploiesti, traseu care ar putea face, prin realizarea lui, foarte atractivă Varianta II. (vest) atât din punctul de vedere al utilizatorilor, care vor avea o alternativă pentru DN1, cât si din punct de vedere al recuperării rapide a costurilor de investitie. Acest traseu a fost numit subvarianta II.1.

- un traseu de legătură între varianta I. si varianta III. (est) care să permită penetrarea variantei III. (est) prin soseaua Tunari. Acest traseu a fost denumit subvarianta III.1. (est)

III.A 3.2. Descrierea variantelor în plan

<u>Varianta I.</u>

Varianta I. , dată prin temă, are ca punct de pornire (Km. 0+000) intersectia cu actuala sosea de centură a capitalei si are continuitate spre centrul Bucurestiului cu artera de penetrare prevazuta in planurile Centrului de Proiectare Urbana din cadrul Primariei Municipiului Bucuresti.
Km 0 al autostrazii se afla la 1,6 Km. est de intersectia soselei Tunari cu soseaua de centură.

Acest punct de pornire a variantei I. a fost amenajat cu un pasaj peste calea ferată de centură si actuala sosea de centură a capitalei, pasaj care face legătura cu artera

de penetrare în Bucuresti, si un nod rutier tip semitreflă care asigură relatiile cu centura.

Statia de taxare va fi de tip portal amplasată pe traseul autostrăzii la aproximativ 200 m de piciorul rampei pasajului.

Din acest punct, traseul variantei I. se orientează către NE pe directia Bucuresti – Buzău traversând Pârâul Pasărea si DJ100 , trece pe la est de pădurea Dascălu, unde intersectează DJ200, traversează pârâului Mostistea si intersectează drumul judetean DJ402 la est de pădurea Brânzeasca.

La SE de pădurea Dascălu, într-o zonă liberă, înainte de intersectia cu DJ200, traseul autostrăzii întâlneste traseul orientativ a autostrăzii de centură Bucuresti-Nord, formând un nod rutier, de perspectivă, de tip directional între autostrăzi.

După ocolirea pe la est a pădurii Brânzeasca, traseul străbate o zonă aglomerată, traversând calea ferată Bucuresti – Urziceni , apoi intersectând DJ101 între localitătile Grădistea si Sitaru, traversează consecutiv două cursuri de apă, Cociovalistea si Ialomita, la aproximativ 2 km. respectiv 1 km. vest de confluenta lor, după care intersectează DC21A între localitătile Micsunesti Moară si Micsunestii Mari.

Această aglomerare de obiective traversate se află pe o lungime de aproximativ 5 km.
Apoi varianta I. traversează valea Maia si DJ101B între localitătile Brazii si Maia , după care trece la aproximativ 2 km. vest de confluenta Prahovei cu Cricovul Sărat, traversând ambele râuri, între care întâlneste calea ferată Ploiesti – Urziceni . Imediat după traversarea Cricovului Sărat, traseul intersectează DJ201A si apoi dupa cca. 1,5 km intersectează DN1D.

La drumul national DN1D se propune realizarea unui nod rutier sistem trompetă dublă, cu statie de taxare si două pasaje unul peste autostradă si unul peste drumul national.

După intersectia cu drumul national DN1D, traseul străbate o zonă de câmpie presărată cu sate mici si răzlete, nepunând mari probleme până în apropierea localitătii Stâlpu (intersectia cu DJ203G, cu cca. 13 km inainte de Buzau.

De la intersectia cu DJ203G, din estul localitătii Stâlpu, traseul variantei I. ocoleste pe la vest si nordul pădurii Spătaru intersectând DN2, DN2B si mai intersectează DJ203D în apropiere de Municipiul Buzău.

La est de Buzău sectorul de autostradă studiat se opreste la traversarea căii ferate Buzău – Brăila si a drumului national DN2B pe care-l intersectează a doua oară la iesirea acestuia din oras.

La intersectia traseului cu DN2B a fost prevăzut un nod rutier sistem trompetă dublă, cu statie de taxare.

Întreg traseul variantei I. are o lungime de 94,4 km. socotit până în dreptul drumului national DN2B.

Traseul variantei I. este relativ rectiliniu, fiind format dintr-o succesiune de aliniamente si curbe cu raze mari. Raza minimă folosită pentru racordul aliniamentelor este de 4.000 m, în apropierea Bucurestiului si lângă Buzău, iar raza maximă are valoarea de 30.000 m.

Subvarianta I.1.

Subvarianta I.1. reprezintă penetrarea în Municipiul Bucuresti a variantei I. prin comuna Voluntari si cartierul Colentina, si se desprinde din DN2 de la Km. 14+000 al acestuia, (în exteriorul inelului actualei sosele de centură a capitalei, la aproximativ 2 km de intersectia acesteia cu DN2) din singura zonă relativ liberă de sarcini si se termină la est de pădurea Brânzeasca, unde se racordeaza la varianta I.

Km 0 al acestei subvariante este la intersectia cu actuala sosea de centura
Lungimea totală a acestei subvariante este de 10 km.

La desprinderea din DN2, a fost prevăzut un nod rutier de tip trompetă, încercându-se încadrarea în spatiul destul de restrâns datorită obiectivelor industriale si de aprovizionare publică, dezvoltate în ultimii ani.

Statia de taxare va fi de tip portal pe traseul autostrăzii, la o distantă de aproximativ 200 m de piciorul rampei pasajului peste DN2.

Traseul subvariantei I.1., pe cei 10 Km. are numai două curbe având razele de 3.000 m respectiv 4.000 m.

Varianta II. (vest)

Varianta II. (vest) este varianta de autostradă care face legătura între Bucuresti si Buzău abătându-se către vest si trecând la aproximativ 13 km. de Ploiesti . Aceasta varianta poate prelua si traficul orientat spre nord cu interese în zona Municipiului Ploiesti sau cu directia văii Prahovei.

Acest traseu, pe prima portiune de 41 km. poate fi în viitor o alternativă la DN1 si sector comun cu autostrada Bucuresti – Ploiesti – Brasov, ceea ce îi conferă o atractivitate deosebită atât din punctul de vedere al utilizatorilor cât si din punct de vedere al recuperărilor costurilor investitiei.

Varianta II. (vest) , are ca punct de pornire (Km. 0+000), comun cu varianta I., intersectia cu actuala sosea de centurã a capitalei, intersectie care se aflã situatã la 1,6 Km. est de intersectia soselei Tunari cu soseaua de centurã.

Acest punct de pornire comun al celor douã variante a fost amenajat cu un pasaj peste calea feratã de centurã si actuala sosea de centurã a capitalei, pasaj care face legãtura cu artera de penetrare în Bucuresti, si un nod rutier tip semitreflã care asigurã relatiile cu centura.

Statia de taxare va fi de tip portal amplasatã pe traseul autostrãzii la aproximativ 200 m de piciorul rampei pasajului.

Desprinderea de varianta I. se face la 1,2 Km. de punctul de pornire (Km. 0+000 - intersectia cu actuala sosea de centurã a Municipiului Bucuresti).

Dupã desprindere, varianta II. (vest) traverseazã Balta Cretuleasca (salbã de lacuri a pârâului Pasãrea), intersectează DJ100 si apoi la Km. 5+220 traseul orientativ al autostrãzii de centurã Bucuresti-Nord, unde în viitor se va dezvolta un nod directional între autostrãzi, trece pe la vest de pãdurile Dascãlu si Runcu, si traverseazã Mostistea într-o zonã în care aceasta este un pârâu fãrã importantã.

Apoi traseul variantei intersectează calea feratã Bucuresti - Urziceni la Km. 10+890 si apoi DJ101 la Km. 11+708, traverseazã Cociovalistea la Km. 12+100 dupã care la 3,120 Km. traverseazã si afluentul acesteia, Vlãsia.

De aici trece printr-un culoar liber între pãdurile Vlãsia, Gruiu si Cãldãrusani si intersectează DJ101C între localitãtile Gruiu si Lipia .

În acest loc, datoritã densitãtii de obiective turistice din zonã (apropierea de lacul Snagov) si a zonelor rezidentiale în dezvoltare, s-a prevãzut un posibil nod rutier de viitor cu DJ101B, sistem trompetã dublã si statie de taxare.

Apoi traseul traverseazã râul Ialomita, intersectează DJ101E, traverseazã râul Prahova, trece printre pãdurea Cãlinesti si pãdurea Bizinichea, strãbate pe o portiune de aproximativ 700 m marginea esticã a pãdurii Cãlugãreasca si intersectează DJ101F si calea feratã Ploiesti - Urziceni aproape de pasajul la nivel a celor douã (zona Km. 39) între localitãtile Dumbrava si Cornul de Sus.

După această intersectie, traseul variantei II. (vest) traversaezã o zonã relativ liberã până la traversarea Cricovului Sărat la Km. 46+930.

În acest spatiu liber, la Km. 41+254, se poate amenaja un nod rutier directional din care sã se desprindã tronsonul de autostradã care va face legãtura cu centura est a Municipiului Ploiesti.

Dupã traversarea râului Cricovul Sãrat, traseul autostrãzii intersectează DN1D in zona km 49 al autostrazii. La această intersectie, a fost prevãzut un nod tip trompetã dublã cu statie de taxare. Acest nod reprezintã o posibilã descãrcare a traficului spre si dinspre Ploiesti, cu legãturã prin DN1B, drum national care pe portiunea Albesti Paleologu - Ploiesti are patru benzi de circulatie.

Din acest punct traseul variantei II. (vest) se înscrie pe o directie paralelã cu calea feratã Ploiesti - Buzău si drumul national DN1B, mergând la o distantã de calea feratã care variazã între 500 m si 3 Km. în punctul cel mai îndepãrtat, adicã în dreptul localitãtii Stâlpu.

Pe această portiune de traseu, autostrada strãbate o zonã de ses, cu spatii relativ mari si libere între localitãti. Singurul culoar mai îngust fiind la intersectia cu DC74 (in zona km 53 al autostrazii) între localitãtile Sãtucu si Tomsani.

În dreptul localitãtii Ionesti traseul variantei II. (vest) intersectează DJ102N iar în dreptul localitãtii Mizil intersectează consecutiv DJ101E , DJ102D si DJ102H .

La intersectia cu DJ102H s-a propus un nod rutier de viitor de tip trompetã dublã cu statie de taxare, realizabil în momentul dezvoltãrii orasului Mizil de asa manierã în cât sã devinã necesarã si atractivã realizarea acestei investitii.

Traseul mai traverseazã pâraiele Nãianca, Greceanca si de importantã mai mare pârâul Sãrata la km. 80+520, după care în dreptul localitãtii Stâlpu, intersectează DJ203G.

La vest de pãdurea Spãtaru, la km. 94+152, traseul variantei II. (vest) întâlneste traseul variantei I., iar în continuare până la est de localitatea Buzău, la intersectia cu DN2B, au traseu comun, traseu având 7,763 km. si fiind descris în cadrul variantei I.

Lungimea totalã a traseului variantei II. (vest), de la actuala sosea de centurã a Municipiului Bucuresti si până la intersectia cu DN2B (zonã în care s-a propus un nod rutier de tip trompetã dublã cu statie de taxare) este de 101,915 km. (lungimea traseului până în axul cãii ferate Buzău – Brãila fiind de 101,795 km.).

Traseul se prezintã ca o succesiune de aliniamente si curbe, având razele de racordare minime de 3.000 m si razele maxime de 12.500 m.

Varianta III. (est)

Varianta III. (est) este varianta care penetrează în Municipiul Bucuresti prin DN2 (km. 14+000), comuna Voluntari si cartierul Colentina, având ca punct de desprindere acelasi punct cu subvarianta I.1.(adica intersectia cu soseaua de centura existenta) , dar plecând în directie opusã acesteia, abãtându-se cãtre est,

mergând relativ paralel cu DN2 pe care-l intersectează de două ori, trecând prin apropierea orasului Urziceni si având ca punct terminus comun cu variantele I. si II. (vest), intersectia cu DN2B la est de Municipiul Buzău.

În punctul de desprindere din DN 2 a fost prevăzut a se realiza un nod tip trompetă, statia de taxare fiind amplastă pe traseul autostrăzii la aproximativ 200 m de piciorul rampei pasajului peste DN2.

Spatiul de dezvoltare a nodului rutier este relativ restrâns de numeroasele obiective industriale si de aprovizionare a populatiei dezvoltate în ultimul timp dealungul drumului national DN2 si care în curând se va extinde până în localitatea Afumati, existând tendinte în prezent de unire a acesteia, prin aceste centre de desfacere, cu comuna Voluntari.

În mod cert, unicul loc de penetrare prin DN2 găsit în prezent, la fazele următoare de proiectare nu va mai fi liber de sarcini, activitatea de constructii in zona fiind foarte intensa. Rezulta ca realizarea penetrării pe aceasta directie va implica exproprieri si demolări de viitoare obiective.

După desprinderea din DN2, traseul variantei III. (est) traversează pârâul Pasărea, intersectează DJ100, traversează valea Sindrilita, intersectează DN2 la est de localitatea Afumati, traversează pădurea Sindrilita pe aproximativ 200 m si apoi Mostistea, după care intersectează DJ402 între localitătile Moineasa si Sinesti.

Din acest punct si până la lunca Ialomitei, străbate un teritoriu agricol, lipsit de alte sarcini, zonă în care traversează pe rând valea Colceagu , valea Comana si o serie de canale de irigatii si desecări.

O dată cu intrarea traseului variantei III. (est) în lunca Ialomitei si până la depăsirea zonei Urziceni – Armăsesti, traseul întâlneste o zonă aglomerată de livezi, vii, crânguri si păduri, îndiguiri pe diferite directii ale Ialomitei si a văilor confluente (traseul trecând la aprovimativ 50 m amonte de confluenta Ialomitei cu Comana, zonă în care trebuiesc amenajate lucrări hidrotehnice de protectie a rambleului autostrăzii si amenajări amonte si aval ale râului sau tăierea meandrei existente).

În cadrul aceleiasi zone, traseul intersectează DJ201A si calea ferată Ploiesti – Urziceni , traversează o serie de canale de irigatii si desecări, intersectează DN1D , loc în care s-a propus un nod rutier sistem trompetă dublă si statie de taxare, după care imediat traversează pârâul Sărata .

După traversarea pârâului Sărata, si până la intersectia cu DN2C , traseul variantei III. (est) străbate o zonă de câmpie traversând numeroase canale de irigatii si desecări, principalele implicatii fiind intersectiile cu DJ102H si cu DN2 (trecând la est de acesta).

În continuare, după intersectia cu DN2C, traseul traversează pârâul Călmătui, trece printre localitătile Costesti si Budisteni, apoi la vest de localitatea Gomoesti si străbate la est de pădurea Frasinul o zonă mlăstinoasă dezvoltată pe o lungime de aproximativ 700 m.

Varianta III. (est) se întâlneste cu varianta I. (comună cu varianta II. Vest) cu cca. 1 km inainte de sfirsitul sectorului Bucuresti – Buzau care coincide cu intersectia cu DN 2B.

Lungimea totală a variantei III. (est), până la intersectia cu DN2B, la est de Municipiul Buzău este de 95,1 Km.

Subvarianta III.1. (est)

Subvarianta III.1. (est) se desprinde din traseul variantei I. in zona km 19 al acesteia, traversează pădurea Greceanca pe o lungime de aproximativ 1Km., traversează valea Burduf, înscriindu-se paralel cu calea ferată Bucuresti – Urziceni.

La NV de pădurea Morăreanca intersectează un drum local si o cale ferată industrială (care se desprinde din CF. Bucuresti – Urziceni), după care din dreptul pădurii Deleanca (traseul trecând pe la NV-ul acesteia) intră în zona aglomerată de livezi si vii descrise în varianta III. (est).

În această zonă aglomerată a luncii Ialomitei, suvarianta III.1. (est), întâlneste varianta III. (est) cu cca. 1 km inainte de traversarea vaii Ialomita.

Lungimea subvariantei III.1. (est) este de 19,393 Km., iar realizarea traseului autostrăzii pe această subvariantă, adică cu penetrare în municipiul Bucuresti prin soseaua Tunari, deviere către est spre Urziceni si continuare pe traseul variantei III. (est) duce la o lungime totală de autostradă de cca 98 Km.

Subvarianta III.2. (est)

Subvarianta III.2. (est) face posibilă penetrarea variantei III. (est) prin DN3, comuna Pantelimon si cartierul cu acelasi nume al Bucurestiului.

Această subvariantă se poate desprinde din actuala sosea de centură a Municipiului Bucuresti de la aproximativ 1,5 Km. nord de intersectia acesteia cu DN3 unde se poate dezvolta un nod semitreflă.

Continuarea traseului în interiorul inelului de centură existentă, pe directia intersectiei cu DN3, este practic imposibilă în momentul de fată datorită densitătii de obiective industriale din zonă, iar aducerea traseului către DN3 în exteriorul

inelului de centurã în spatiile libere posibile de penetrare ar conduce la devierea traseului mult spre est si traversarea pãdurii Cernica pe aproximativ 2,5 Km.

Din punctul de pornire al subvariantei (intersectia cu actuala sosea de centurã), traseul strãbate o zonã relativ liberã, intersectează calea feratã Bucuresti – Constanta la Km. 1+140, întâlneste traseul orientativ al viitoarei autostrãzi de centurã Bucuresti – Nord la km. 2+287, traverseazã traseul sinuos al pârâului Pasãrea la Km. 3+795, apoi intersectează DC27 si DJ100 si jonctionează cu traseul variantei III. (est) in zona km 7 al acesteia.

Se observã densitatea de obiective traversate în zonã pe parcursul primilor 4 km., fapt care duce la probleme tehnice complexe de realizare a acestui traseu.

Lungimea acestei subvariante este de 6,172 km. lungind traseul variantei III. (est) cu 772 m.

Subvarianta II.1.

Subvarianta II.1. este traseul de autostradã care se desprinde din varianta II. (vest) de la km. 41+254 printr-un nod directional între autostrãzi si care face legãtura cu traseul autostrãzii Ploiesti – Brasov, ocolind Municipiul Ploiesti pe la est.

Traseul subvariantei se opreste în aceastã fazã în dreptul Municipiului Ploiesti, fãcând legãtura cu centura est a orasului printr-un drum expres având o lungime de 2,688 Km.

După desprinderea din varianta II. (vest), traseul subvariantei II.1. traverseazã o zonã liberã până în dreptul localitãtii Dârvari, unde la nord de aceasta intersectează DJ101F la km. 7+925, apoi la km. 9+475 traseul autostrazii propus în această fază, se terminã, traseul cotind către vest printr-un drum expres care interceptează centura est a Ploiestiului la aproximativ 300 m sud de intersectia acesteia cu calea feratã Ploiesti – Buzău.

Această subvariantã are o lungime de 9,475 km. cu profil de autostradã si de 2,688 km. cu profil de drum expres cu patru benzi de circulatie.

III.A 3.3. Descrierea variantelor în profil longitudinal

Varianta I.

Varianta I. îsi desfãsoarã traseul de la Bucuresti la Buzău într-o zonã de câmpie, fãrã diferente mari de nivel, presãratã cu vãi putin adânci si lunci formate de apele curgãtoare pe care le intersectează.

Cotele terenului în zona Municipiului Bucuresti la km. 0+000 al traseului, (desprinderea din actuala sosea de centurã a capitalei) sunt de +86,50 m iar la sfârsitul tronsonului analizat, în zona Municipiului Buzău sunt de +86,70 m.

Cota maximã a terenului înregistratã pe traseul variantei analizate este de +91,70 m la SE de Municipiul Buzău, iar cota minimã este de +67,50 m în zona vãii pe care o formează râul Prahova.

Datoritã diferentelor mici de nivel înregistrate pe traseul analizat linia rosie proiectatã urmãreste în general linia terenului existent, astfel încât profilul transversal sã fie într-un rambleu cu înãltime de minim 1,50 m fatã terenul înconjurător.

Zonele de debleu proiectate, sunt foarte scurte si putin adânci, aflate în zonele de traversare a teraselor mai înalte ale râurilor.

Pantele si rampele proiectate au valori în general sub 1%, fiind mai mari numai în zonele rampelor pasajelor rutiere, dar nedepãsind 2,50%.

Razele de racordare verticale folosite la racordãrile concave au valori cuprinse între 9.000 m si 30.000 m, iar la racordãrile convexe între 19.000 m si 36.000 m.

Subvarianta II.1.

Subvarianta II.1. îsi desfãsoarã traseul de la pãrãsirea variantei II. (vest) , de la NE de localitatea Dumbrava si până la penetrarea în centura Municipiului Ploiesti, într-o zonã de câmpie care urcã lin către zonele subcarpatice fãrã diferente mari de nivel.

III.A 3.4. Noduri rutiere propuse

Nodurile rutiere propuse sunt de două feluri :

- Noduri cu taxare - noduri tip trompetã, la intersectiile culoarelor de autostradã cu drumurile nationale si drumurile judetene
- Noduri fãrã taxare - noduri directionale la intersectia traseelor de Autostrãzi
  - noduri trompetã sau semitreflã la pornirile culoarelor de autostradã din actuala sosea de centurã a Municipiului Bucuresti sau din DN2.

În această situatie statia de taxare este amplasatã pe traseul autostrãzii, la intrare.

Noduri rutiere propuse pe traseul variantei I. :

- la intersectia cu actuala sosea de centurã a Municipiului Bucuresti, la 1,6 km. est de intersectia acesteia cu soseaua Tunari (km. 0+000 al variantei I.)

  Nod sistem semitreflã pe partea exterioarã a inelului de centurã a Bucurestiului.
  În partea dinspre interior se aflã calea feratã de centurã.
  Traseul autostrãzii supratraverseazã actuala sosea si cale feratã de centurã printr-un pasaj si face legãtura cu artera de penetrare în capitalã prevãzutã de Directia de Urbanism a Primãriei Municipiului Bucuresti.
  Statia de taxare prevãzutã, este de tip portal pe traseul autostrãzii, amplasatã la aproximativ 200 m de piciorul rampei pasajului proiectat.

- la intersectia cu traseul orientativ al autostrãzii de centurã Bucuresti-Nord

  Nod rutier directional, de perspectivã, fãrã taxare:

- la intersectia cu DN1D (zona km 40)

  Nod trompetã cu statie de taxare:

- la intersectia cu DN2B (km. 87+573) la iesirea din Buzãu cãtre Brãila

  Nod trompetã cu statie de taxare

Noduri rutiere propuse pe traseul variantei II. (vest) :

- la intersectia cu actuala sosea de centurã a Municipiului Bucuresti, la 1,6 km. est de intersectia acesteia cu soseaua Tunari (Km. 0+000 al variantei I.)

  Nod sistem semitreflã pe partea exterioarã a inelului de centurã a Bucurestiului.
  În partea dinspre interior se aflã calea feratã de centurã.
  Traseul autostrãzii supratraverseazã actuala sosea si cale feratã de centurã printr-un pasaj si face legãtura cu artera de penetrare în capitalã prevãzutã de Directia de Urbanism a Primãriei Municipiului Bucuresti.
  Statia de taxare prevãzutã, este de tip portal pe traseul autostrãzii, amplasatã la aproximativ 200 m de piciorul rampei pasajului proiectat.
  Acest nod rutier este identic cu cel propus pentru varianta I., traseul celor douã variante fiind comun pe zona de pornire pe 1,2 Km.

- la intersectia cu traseul orientativ al autostrãzii de centurã Bucuresti-Nord

  Nod rutier directional, de perspectivã, fãrã taxare

- la intersectia cu DJ101C (km.22+250)

  Nod trompetã, de perspectivã, cu statie de taxare.

- la desprinderea traseului de autostradã a subvariantei II.1., traseul de legãturã cu centura est a Municipiului Ploiesti (km. 41+254)

  Nod rutier directional, de perspectivã, fãrã taxare

- la intersectia cu DN1D (Km.48+553)

  Nod trompetã cu statie de taxare.

- la intersectia cu DJ102H (Km.66+848)

  Nod trompetã, de perspectivã, cu statie de taxare.
  Acest nod rutier se propune a se executa numai în situatia în care dezvoltarea orasului Mizil justificã investitia prin atragerea de trafic.

- la intersectia cu DN2B (Km. 101+915) la iesirea din Buzãu cãtre Brãila

  Nod trompetã cu statie de taxare
  Acest nod rutier este identic cu cel propus pentru varianta I., traseul celor douã variante fiind comun pe zona de 7,763 Km.

Noduri rutiere propuse pe traseul variantei III. (est) :

- la intersectia cu DN2 (Km. 0+000)), la Km. 14+000 al acestuia

  Nod trompetã având statia de taxare pe traseul autostrãzii la aproximativ 200 m de piciorul rampei pasajului peste DN2.

- la intersectia cu DN1D in zona localitatii Urziceni

  Nod trompetã cu statie de taxare

- la intersectia cu DN2B la iesirea din Buzãu cãtre Brãila

  Nod trompetã cu statie de taxare
  Acest nod rutier este identic cu cel propus pentru varianta I., traseul celor douã variante fiind comun pe ultima portiune de aproximativ 800 m.

III.A 3.5. Intersectii fără acces la autostradă

Pe culoarul variantei I. au rezultat un număr de 50 pasaje peste autostradă din care :

- 1 drum national (DN2B)
- 9 drumuri judetene (DJ100; DJ200; DJ402; DJ101; DJ201A; DJ102D; DJ102H; DJ203G; DJ203D)
- 5 drumuri comunale
- 35 drumuri de exploatare

Pe culoarul variantei II. (vest) au rezultat un număr de 55 pasaje peste autostradă din care :

- 1 drum national (DN2B)
- 10 drumuri judetene (DJ100; DJ101; DJ101C; DJ101E intersectat de două ori; DJ102N; DJ102D; DJ102H; DJ203G; DJ203D). De menționat că într-o fază ulterioară acest număr va fi de 8, deoarece la DJ101C si DJ102H sunt prevăzulte noduri rutiere de perspectivă
- 20 drumuri comunale
- 23 drumuri de exploatare

Pe culoarul variantei III. (est) au rezultat un număr de 41 pasaje peste autostradă din care :

- 3 drumuri nationale (DN2C; DN2 de douăori)
- 5 drumuri judetene (DJ100; DJ402; DJ201A; DJ102H; DJ203D)
- 3 drumuri comunale
- 30 drumuri de exploatare

Pe culoarul subvariantei III.2. (est) au rezultat un număr de 3 pasaje peste autostradă din care :

- 1 drum judetean (DJ100)
- 1 drum comunal
- 1 drum de exploatare

Pe culoarul subvariantei II.1. (vest) au rezultat un număr de 8 pasaje peste autostradă din care :

- 1 drum judetean (DJ100F)
- 3 drumuri comunale
- 4 drumuri de exploatare

III.A 3.6. Implicatii ale traseelor propuse

Lungimi ale traseelor analizate

- **Varianta I.** – L = 94,4 km.
- **Varianta II. (vest)** – L = 101,915 km.
- **Varianta III. (est)** – L = 95,1 km.
  - **Subvarianta I.1.** – L = 10 km.
  - **Subvarianta II.1. (legătură Ploiesti)** – L = 12,163 km.
  - **Subvarianta III.1. (est)** – L = 19,393 km.
  - **Subvarianta III.2. (est)** – L = 6,172 km.

Poduri si pasaje ale traseelor autostrăzii peste reteaua de drumuri si căile ferate existente

- **Varianta I.**

  Poduri – 14 buc. Din care : - 10 buc. peste cursuri de ape
  - 4 buc. peste canale

  Pasaje peste CF. – 3 buc. CF. Bucuresti – Urziceni
  CF. Ploiesti - Urziceni
  CF. Buzău – Brăila – totodată supratraversează si DN2B la nodul rutier

- **Varianta II. (vest)**

  Poduri – 25 buc. Din care : - 18 buc. peste cursuri de ape
  - 7 buc. peste canale

  Pasaje peste CF. – 4 buc. CF. de centură a Bucurestiului supratraversează si soseaua de centură
  existentă la nodul rutier
  CF. Bucuresti – Urziceni
  CF. Ploiesti - Urziceni
  CF. Buzău – Brăila – totodată supratraversează si DN2B la nodul rutier

Pasaje peste drumuri nationale – 2 buc. - DN2

- **Varianta III. (est)**

  Poduri – 23 buc. Din care : - 8 buc. peste cursuri de ape
  - 15 buc. peste canale

  Pasaje peste CF. – 2 buc. CF. Bucuresti – Urziceni
  CF. Buzău – Brăila – totodată supratraversează si DN2B la nodul rutier

  Pasaje peste drumuri nationale – 3 buc. - DN2 de 3 ori, o dată la nodul rutier pe care-l formează cu acesta

- **Subvarianta II.1. (legătură Ploiesti)**

  Poduri – 2 buc. Din care : - 2 buc. peste cursuri de ape

- **Subvarianta III.1. (est)**

  Pasaje peste CF. – 1 buc. CF. locală si drum local

- **Subvarianta III.2. (est)** – L = 6,172 km.

  Poduri – 1 buc. Din care : - 1 buc. peste cursuri de ape

  Pasaje peste CF. – 1 buc. CF. Bucuresti – Constanta

Pasaje prevăzute la nodurile rutiere proiectate

- **Varianta I.** – 10 buc. din care 5 buc. de perspectivă
- **Varianta II. (vest)** – 17 buc. din care 11 buc. de perspectivă
- **Varianta III. (est)** – 5 buc.

Volume de terasamente necesare pentru realizarea traseelor de autostradă

- **Varianta I.** – 12.270 mii mc

- **Varianta II. (vest)** – 13.130 mii mc
- **Varianta III. (est)** – 12.360 mii mc
  - **Subvarianta I.1.** – 1.200 mii mc
  - **Subvarianta II.1. (legătură Ploiesti)** – 1.460 mii mc
  - **Subvarianta III.1. (est)** – 2.330 mii mc
- **Subvarianta III.2. (est)** – 740 mii mc

Suprafete de teren ocupate

- **Varianta I.** – teren agricol - 470 ha
- **Varianta II. (vest)** – teren agricol - 500 ha
  – pădure - 3,5 ha
- **Varianta III. (est)** – teren agricol - 460 ha
  – pădure - 1 ha
  - **Subvarianta I.1.** – teren agricol - 50 ha
  - **Subvarianta II.1. (legătură Ploiesti)** – teren agricol - 65 ha
  - **Subvarianta III.1. (est)** – teren agricol - 92 ha
    – pădure - 5 ha
  - **Subvarianta III.2. (est)** – teren agricol - 31 ha

Demolări constructii

Variantele I., II.(vest), ca si subvariantele II.1., III.1. (est) si III.2. (est) nu implică demolări de constructii.

Varianta III. (est) si subvarianta I.1. implică în locul de plecare,la km.14+000 a DN2, demolarea unei clădiri, dar , datorită faptului că în zonă se continuă realizarea de constructii, în viitor numărul acesta poate să crească. Realizarea penetratiei la Km.14+000, implică totusi realizarea unei curbe cu consecinte asupra geometriei traseului. Pentru realizarea traseului în conditii optime se impune schimbarea locului de desprindere din DN2, către Bucuresti, ceea ce implică demolarea unui număr de aproximativ de 10 clădiri si spatii comerciale.

III.A.3.7 Concluzii

Din analiza variantelor studiate rezulta urmatoarele:

- varianta I. reprezintã cea mai scurtã variantã, fiind cu cca. 7 km. mai scurtã de cât varianta II. (vest) si cu cca. 1 km mai scurtã de cât varianta III. (est).
- desi varianta II. (vest) este varianta cea mai lungã (cu cca. 7 km.), cu implicatii asupra volumelor de lucrãri si al costurilor de executie, ea reprezintã din studiile de trafic preliminare efectuate cea mai rentabila variantã fiind traseul cu atractia cea mai mare asupra traficului si cea mai mare ratã de rentabilitate financiarã.
- varianta II. (vest) ar putea satisface cerintele utilizatorilor atât cu interese pe directia Buzău - Focsani - Albita, cât si pe directia Ploiest - Valea Prahovei, crescând valorile de trafic pe primi 41 km. ai traseului si dovedind-se o alternativã la DN1, în prezent foarte aglomerat. S-a luat în calcul atractivitatea pentru utilizatori cu interese Ploiesti - Valea Prahovei în ipoteza legãturii prin nodul rutier de la km. 49 (nod rutier cu DN1D) si apoi pe DN1B care de la Albesti Paleologu la Ploiesti este un drum cu patru benzi, cât si în ipoteza unei desprinderi din varianta II. (vest) la km. 41 al acesteia, a unui tronson de autostradã care sã facã legãtura cu Municipiul Ploiesti, penetrând prin centura est a orasului. Din studiile efectuate rezultã o rentabilitate crescutã a realizãrii desprinderii de la Km. 41 a tronsonului de autostradã, tronson ce va reprezenta o primã etapã a autostrãzii cãtre Brasov, cu ocolire a Municipiului Ploiesti pe la est.
- varianta II. mai prezintã avantajul realizãrii în viitor a unei legãturi rapide cu zonele de agrement si rezidentiale din nordul Bucurestiului, respectiv zona lacului Snagov, ceea ce face sã-i creascã atractivitatea utilizatorilor cu interese în acestã zonã. Din acest motiv a fost prevãzut în cadrul studiului un nod rutier de perspectivã la intersectia cu DJ 101C.
- pe parcursul derulãrii studiului de prefezabilitate s-au prezentat variantele de traseu Directiei de Urbanism a Municipiului Bucuresti pentru corelarea penetratiilor prevãzute, cu intentiile de viitor privind sistematizarea traficului în capitalã. Din discutiile purtate a rezultat cã penetratia prevãzutã în prezenta documentatie prin soseaua Tunari coincide perfect cu intentiile de viitor a urbanistilor, acestia neagreând penetratia prin DN2, respectiv soseaua Colentina.
- traseele culoarelor de autostradã au fost prezentate si Consiliului Judetean Ilfov, pentru corelarea intereselor dezvoltãrii zonei, acestia manifestându-si interesul pentru varianta II. (vest). Deasemeni a rezultat din discutiile purtate cã nu existã nici un conflict de interese pe traseul acestei variante.
- penetratia prin DN2 a variantei III. (est) si a suvariantei I.1. este greu de realizat în prezent, singura zonã relativ mai liberã fiind la km. 14+000 al drumului national. Realizarea nodului rutier, în conditii optime de traseu, ar implica demolarea a 10 constructii existente. Orice alt loc de realizare al nodului ar duce la demolãri masive de obiective industriale si de deservire a populatiei, noi realizate. Zona drumului national, de la actuala sosea de centurã si pânã la localitatea Afumati, în prezent, se aflã în continuã dezvoltare.

- Penetratia prin DN3 a subvariantei III.2. (est) se poate face direct prin drumul national în interiorul inelului actualei sosele de centurã, zona fiind puternic industrializatã si ar implica demolãri masive de obiective industriale. Jonctiunea în afara inelului soselei de centurã, în zonele lipsite de sarcini, ar duce la depãrtarea traseului autostrãzii mult spre SE si traversarea pãdurii Cernica. Singurul loc posibil al penetratiei , este intersectia cu actuala sosea de centurã la 1,5 Km. nord de intersectia acesteia cu DN3.
- În zona traversãrii râului Ialomita, varianta III. (est) strãbate o zonã constrictionatã de vii, livezi, si gospodãrii particulare si care presupune realizarea de lucrãri hidrotehnice de apãrarea rambleului autostrãzii, cât si de regularizare si îndiguire a râului si a afluentului acestuia Comana.
- Penetratia prin soseaua Tunari a variantei III. (est), prin subvarianta sa III.1 (est), ar conduce la lungirea traseului cu aproximativ 2 km. si exproprieri de teren din fondul silvic de 5 ha.
- **Având în vedere considerentele prezentate, varianta III. (est) cu subvariantele sale III.1. (est) si III.2. (est) a fost studiatã pânã la o anumitã fazã, dupã care a fost abandonatã, dovedindu-se nerentabilã.**

III.B TRONSONUL BUZAU – MARASESTI

III.B.1 Situatia circulatiei rutiere existente

Traficul auto intre Buzau – Focsani – Marasesti se deruleaza in prezent pe drumul national nr. 2. Din acest drum national se ramifica catre stanga sau dreapta alte drumuri orientate spre localitati importante, astfel:

- DN 2 B – Buzau – Braila
- DN 22 – Ramnicu Sarat – Braila – Tulcea
- DN 2 D – Focsani – Tg. Secuiesc
- DN 24 – DN 2 (Tisita) – Tecuci – Vaslui

Culuarul de autostrada se intersecteaza si cu alte drumuri judetene, comunale sau de exploatare, dupa cum urmeaza:

- <u>sector varianta unica</u> Buzau – Golesti (Focsani)
  km 101+915 – km 161+566 : L=59,651 km
  1. DN 2 B km 101+915
  2. DJ 203 K km 105+416
  3. DJ 220 km 112+460
  4. DC 10 km 123+423
  5. DJ 203 km 131+333
  6. DJ 203 A km 131+833
  7. DN 22 km 134+187
  8. DJ 202 km 135+856

9. DC 189 km 147+713
10. DJ 204 C km 152+493
11. DJ 202 C km 155+598
12. DJ 204 F km 158+962

si un numar de 12 drumuri agricole sau de exploatare

- **sector varianta II est Focsani**
  km 161+566 – km 184+430
  1. DC 149 km 163+464
  2. DJ 205 C km 165+072
  3. DJ 204 km 171+028
  4. DJ 204 D km 172+840
  5. DC 121 km 175+502
  6. DJ 204 E km 175+975
  7. DC 81 km 180+961
  8. DJ 204 G km 183+901

  si un numar de 5 drumuri agricole

- **sector varianta I vest Focsani**
  km 154+051 – km 187+861
  1. DC 149 km 156+031
  2. DJ 205 C km 158+448
  3. DN 2 km 159+095
  4. DJ 205 C km 160+442
  5. DC 147 km 162+565
  6. DC 142 km 164+185
  7. DC 141 km 165+094
  8. DJ 205 A km 166+360
  9. DN 2 D km 167+200
  10. DC 129 km 175+019
  11. DC 128 km 177+624
  12. DJ 205 E km 178+689
  13. DJ 205 F km 181+631
  14. DC 44 km 184+472
  15. DN 2 km 186+452

  si un numar de 11 drumuri agricole si de exploatare

Culoarul de autostrada se intersecteaza si cu alte cai de comunicatie; calea ferata Traseul autostrazii pe sectorul Buzau – Focsani – Marasesti se desfasoara in paralel si in apropierea magistralei CF 500 Bucuresti – Suceava, pe care o intersecteaza in doua pozitii (ambele in varianta I), in dreptul oraselor Focsani si Marasesti. Deasemenea, pe varianta I sunt intersectate si CF industriala Focsani – Odobesti la km 166+480 si CF 507 Marasesti – Panciu la km 184+492.

Culoarul de autostrada traverseaza si o serie de rauri, parauri, afluenti a acestora si vai cu debite diferite de apa. Sunt traversate raurile: Buzau – km 103,4; Ramnicu

Sarat – 132,6; paraulSlimnic – km 148,8; Ramna – km 159,3: traseul canalului Siret – Baragan, raul Milcov – km 167,7; paraul Soimului – km 180; raul Putna – km 183,6; paraul Susita, canal Siret – Baragan.

Pe varianta II – km 101+915 – km 184+430 mai sunt si 17 vai ce sunt traversate de autostrada, iar pe varianta I – km 94+400 – km 187+861 (I) sunt un numar de 16 vai.

III.B.2 Geologia zonei

Geomorfologia
Autostrada strabate urmatoarele unitati geomorfologice:
- Campia Buzaului (Buzau – Vadul Pasii) cu altitudini sub 100 m si formatiuni de lunca
- Glacisul Ramnicului (altitudine 100-200 m)
- Campia Ramnicului (vadul Pasii – Susita) cu altitudini sub 100 m
- Campia Siretului Inferior si Tecuciului (sub 65 m altitudine)

Climatul
Se intalneste climat tipic continental, cu veri foarte calde si ierni reci marcate de viscole puternice

Geologia
Formatiunile sedimentare reprezinta "platforma suport" pentru viitoarele terasamente ale autostrazii.

Hidrologia
Principalele cursuri de ape sunt:
- Buzaul, valea Boului, valea Camisoaia, raul Ramnicul Sarat, Ramna, Milcovul, Putna, Susita, Siret, etc.

Apele subterane se regasesc la baza loessurilor, in aluviunile luncilor si in pietrisurile de Candesti.

Seismicitatea
Conform SR 11100/1-93 si P 100-92, perimetrul seismic se caracterizeaza prin:
- grade 8_1 - 9_2
- zona seismica B – A
- coeficientul Ks 0,25 – 0,32
- perioada de colt Tc – 15 secunde

III.B.3 Descrierea lucrarilor proiectate

III.B.3.1 Variante analizate in plan

Pe sectorul Buzau – Golesti (L=59,651 km) s-a studiat o singura varianta situata la est de orasul Buzau la cca. 2 km de magistrala CF Bucuresti – Suceava.

Traversarea raului Buzau (km 104), este conditionata de singurul culoar liber de constructii de pe malul stang, existent intre satele Vadu Pasii si Scurtesti si se va face la cca. 1,5 km aval de podul de cale ferata existent. In continuare pana la localitatea Ramnicu Sarat, autostrada se desfasoara aproape paralel cu magistrala CF la cca. 700 – 800 m de aceasta, traversand pe un culoar mai liber localitatea Zoita.

In dreptul localitatii Ramnicu Sarat traseul se desfasoara la est de oras la 350 m distanta de c.f. Traseul se desfasoara in continuare paralel cu CF 500 Bucuresti – Suceava, pana la km 140. Pentru evitarea traversarii padurilor Voetin si Sihlea ca si a localitatilor Sihlea si Caiata, traseul autostrazii se indeparteaza de calea ferata la 4 km distanta, pentru ca in dreptul localitatii Oreanu distanta sa revina la 1,8 km.

In profil longitudinal, traseul este in rambleu de 1,5-2 m cu exceptia traversarii malului stang foarte inalt al raului Buzau unde autostrada va fi in debleu de cca. 7 m adancime pe cca. 400 m lungime. Traversarea raurilor si a vailor se face la un nivel corespunzator debitului de scurgere (asigurare 2%).

Pe sectorul Buzau – Golesti vor fi 13 poduri cu lungimea totala de 1064 m, si 9 pasaje peste autostrada. Ampriza ocupata de autostrada este de cca. 215 ha din care 9 % padure si 91 % teren agricol.

Pe sectorul Golesti – Marasesti, s-au analizat doua variante de traseu:

- varianta I – ocoleste municipiul Focsani pe la vest
- varianta II – ocoleste municipiul Focsani pe la est

<u>Varianta I Golesti , Focsani vest – Marasesti</u>

In dreptul localitatii Oreavu km 154+051 (varianta I), varianta I se inscrie spre vest, traversand CF 500 in dreptul pasajului superior existent cu DN 2, apoi se desfasoara la vest de localitatea Golesti, traversand si raul Milcov.

La vest de municipiul Focsani, traseul este in apropierea orasului si pe o lungime de 4 km se traverseaza o zona de vie (ferma viticola, etc). Deasemeni tot pe acest traseu se traverseaza o serie intreaga de drumuri comunale si judetene, canale amenajate si calea ferata Focsani – Odobesti.

In aceasta varianta traseul autostrazii se intrepatrunde si cu traseul canalului de irigatii Siret – Baragan. La iesirea din dreptul municipiului Focsani, autostrada se inscrie paralel cu magistrala CF 500 pana la capatul de nord – vest al orasului Marasesti, traversandu-se o serie de drumuri, vai, canale si terenuri viticole, ca si CF 507 Marasesti – Panciu.

La km 186 cu o curba la dreapta, traseul se inscrie spre est (catre granita rasariteana a tarii), se traverseaza din nou linia CF 500, traverseaza Siretul si se uneste cu varianta II in zona Tecuci.

Lungimea variantei I intre Golesti si rampa pasajului peste CF 500 este de 33,810 km.
Sunt un numar de 13 poduri cu lungimea totala de 2894 m, 9 pasaje peste autostrada. Ampriza ocupa pe acest sector cca. 122 ha din care 1,6% padure, 4,4% vie si 94% teren agricol.

Intreaga varianta I intre Golesti – Rampa CF 500 – Tecuci este de 51,7 km.

<u>Varianta II Golesti – Focsani – Garoafa</u>

Traseul se inscrie la est de localitatea Golesti, ocolind municipiul Focsani pe la est la cca. 700 m de DN 2, trecand pe la liziera padurii Petresti si pe la est de localitatea Garoafa – pana la intersectia cu DJ 204 G. Conditiile de relief permit desfasurarea unui traseu fluent, cu curbe de raze mari corespunzatoare vitezei de 120 km/h. Profilul in lung este in rambleu in totalitate cu inaltimea medie de cca.1,8 m.

Lungimea acestui sector (jumatate din lungimea totala a variantei II) este de 22,864 km.

Sunt un numar de 7 poduri cu lungimea totala de 483 m, cu 6 pasaje de traversare a unor drumuri peste autostrada. Ampriza ocupata de aceasta este de cca. 96 ha in totalitate in teren agricol.

Varianta II se uneste cu varianta I in zona municipiului Tecuci – intreaga varianta II are o lungime de 41,934 km.

Varianta II este mai scurta si nu trece prin terenurile cultivate cu vie, situate in vestul municipiului Focsani.

III.B.3.2 Profil longitudinal

In ambele variante de traseu, autostrada strabate un teren plat, care nu ridica probleme pentru profilul in lung. Declivitatile au valori cuprinse intre 0,1% - 2%

III.B.3.3 Noduri rutiere propuse

Traseul autostrazii pe sectorul Buzau – Focsani – Marasesti, este aproximativ paralel cu DN 2 si in consecinta nodurile rutiere sunt racordate la acest drum european.
Pe acest sector se prevede amplasarea a trei noduri definitive in dreptul localitatilor:

- Ramnicu Sarat
- Focsani – nod pentru varianta II est
  - nod pentru varianta I vest
- Marasesti - nod pentru varianta II est la Garoafa
  - nod pentru varianta I vest la Marasesti

III.B.3.4 Intersectii denivelate in reteaua de drumuri fara accese la autostrada

Varianta comuna (I si II) km 94+400 (I), km 101+915 (II) – km 154+051 (I), km 161+566 (II) – L = 59,651 km

Din cele 12 traversari de drumuri nationale, judetene si comunale, un numar de 9 traversari se vor face cu pasaje denivelate (L = 72 m) peste autostrada:

1. DJ 203K intre localitatile Vadu Pasii si Nehoiasu
2. DJ 220 intre DN 22 gara Bobocu si DJ 203H Murgesti
3. DJ 203 intre Ramnicu Sarat si Insuratei
4. DN 22 intre Ramnicu Sarat si Ramnicelu (Braila)
5. DJ 202 intre Ramnicu Sarat si Colibasi (Braila
6. DC 189 intre Sihlea si DC 1A
7. DJ 204C intre Caiota si Bogza
8. DJ 202C intre Gugesti – Bogza
9. DJ 204F intre Gugesti – Armeni

Urmatoarele traversari se vor face inferior, sub autostrada, pe sub podurile sau viaductele acesteia, cu un gabarit minim de 5,50 m, sau se deviaza la pasaje aflate in apropiere:

1. DN 2B intre Buzau – Galbinesti va fi sub viaduct
2. DC 10 intre Zoita si Zidurile se va face pe sub pod
3. DJ 203A se deviaza la pasajul pe DJ 203

Varianta II est km 161+566 – km 184+430
Din cele 8 traversari de drumuri, un numar de 6 traversari se vor face cu pasaje superiore peste autostrada:

1. DC 149 intre DN 2 si Slobozia Ciorasti

2. DC 205C intre DN 2 si Vartesoclu
3. DJ 204 intre Focsani (DN 2) si Nanesti
4. DJ 204D intre Focsani (DN 2) si Vulturu
5. DJ 204E intre Focsani (DJ 205A) si Petresti (Jitia)
6. DC 81 intre Garoafa (DN 2) si Mircesti

Urmatoarele traversari vor fi inferioare, pe sub autostrada:

1. DC 121 Petresti – Vanatori se va devia la pasajul drumului DJ 204E
2. DJ 204G intre Garoafa (DN 2) si Giusteu pe sub podul de pe autostrada

Varianta I vest km 154+051 – km 187+861
Din cele 16 traversari de drumuri, un numar de 9 traversari sunt sub forma de pasaje superiore peste autostrada:

1. DC 149 intre Golesti de Sus (DN 2 si Slobozia Ciorasti)
2. DJ 205C intre Vartescoiu si DN 2 (Golesti)
3. DC 147 intre Costesti si Focsani
4. DC 142 intre Campeni si Focsani
5. DC 141 intre Onirea si Focsani
6. DN 2 intre Putna si Focsani
7. DC 129 intre Ivanesti si Faurei
8. DJ 205E intre Tivesti si Bizighesti
9. DJ 205F intre Panciu si Marasesti

Urmatoarele traversari se vor face pe sub autostrada:

1. DJ 205C intre DN 2 (Golesti(si Slobozia Ciorasti
2. DN 2 intre Popesti si Focsani
3. DJ 205A intre Odobesti si Focsani
4. Drumul intre DN 2D si DN 2
5. DC 128 intre Batranesti si Bizighesti se deviaza prin DJ 205E
6. DC 44 intre DJ 205F si Marasesti
7. DN 2 intre Marasesti si Bacau

III.B.3.5 Intersectiile cu caile ferate

Toate intersectiile autostrazii cu caile ferate s-au proiectat cu pasaj superior.
La km 101+785 (II) se traverseaza CF 702 Buzau – Faurei, cale ferata electrificata

Pe varianta I sunt 4 traversari de cale ferata si anume:

- km 158+720 pe CF 500 magistrala dublu electrificata Bucuresti – Suceava
- km 166+480 pe CF Focsani – Odobesti cale ferata industriala, neelectrificata
- km 184+490 pe CF 507 Marasesti – Panciu cale ferata normala, neelectrificata
- km 186+930 pe magistrala CF 500

Pe varianta II nu sunt traversari de cai ferate pe acest sector: Focsani – Garoafa

La traversarile peste calea ferata s-a asigurat gabarit de libera trecere de 7,80 m

III.B.3.6 Demolari imobile

Sunt necesare demolari de imobile in cazul traversarii cu culoarul autostrazii prin marginea localitatilor Vadu Pasii (Buzau), Zoita-Costieni, Rubla, Sihlea si Oreavu in varianta II. Se apreciaza a fi necesar a se demola cca. 10-12 case.

La varianta I, se traverseaza marginea vestica a municipiului Focsani si zona viticola a acestui oras, numarul necesar de demolari se apreciaza la 25-30 case.

Se propune adoptarea variantei II Buzau – Focsani Est – Garoafa.

III.C TRONSON MARASESTI – ZORLENI

III.C1 Situatia circulatiei rutiere existente]

Traficul auto, intre Focsani-Marasesti se deruleaza in prezent pe drumul national nr. 2, iar intre MARASESTI – BARLAD - ZORLENI pe drumul national nr. 24, care se desprinde din DN 2 la km 200+580.

La Zorleni, din DN 24 se desprinde la km 73+714 drumul national nr. 24 A spre Murgeni.

De asemenea, la Barlad din DN 24 se desprinde la km 65+050 drumul national nr. 11 A spre Adjud.

Pe culoarul de autostrada se intalnesc si alte drumuri judetene, comunale sau de exploatare, dupa cum urmeaza:

Varianta I

- Km 196+515 – DJ 204 E
- Km 200+496 – DC 69
- Km 206+268 – DJ 252
- Km 252+242 – DC 150
- Km 253+442 – drum local forestier
- Km 253+842 – drum local forestier
- Km 254+462 – drum local forestier
- Km 254+742 – drum local forestier
- Km 255+812 – DN 24A

Varianta II

- Km 186+892 – drum local agricol
- Km 189+692 – DJ 204E
- Km 193+417 – DJ 262
- Km 198+842 – DN 24
- Km 204+712 – DC 71
- Km 212+442 – DC 76
- Km 213+612 – DJ 241
- Km 215+767 – DN 24
- Km 219+542 – drum local agricol
- Km 225+112 – DJ 240
- Km 227+207 – drum local agricol
- Km 228+592 – drum local agricol
- Km 231+492 – DJ 243A
- Km 233+722 – DC 78
- Km 236+907 – drum local agricol
- Km 245+917 – DJ 242
- Km 252+242 – DC 150
- Km 254+590 – DN 24A
- Km 256+030 – DN 24

Toate aceste drumuri sunt intersectate denivelat cu sau fara acces la autostrada

III.C 2 Geologia zonei

Varianta I si Varianta II

Pe intreg sectorul Focsani – Marasesti – Barlad - Zorleni in toate variantele atat in vest cat si in est de Siret din punct de vedere geologic intalnim un sistem cuaternar din seria holocen, care la etajul superior (adica pe grosimi de 2 – 15 m) prezinta o constitutie petrografica cu caracteristici lito-stratigrafice constand din pietris si nisipuri apartinand zonelor de lunca.

In zona de debleu de la est de raul Siret sectorul Cosmesti Deal-Ionasesti intalnim strate de Cindesti (dupa 15 m adancime).

Stratele de Cindesti constau in pietrisuri cu rare intercalatii de nisipuri si argile.

In zona comunei Posta unde se trece superior calea ferata magistrala 600 (Faurei-Iasi), dupa pietrisuri si nisipuri pe adancimi pana la 8-10 m intalnim depozite loessoide apartinand terasei inalte.

In sectorul de sud al orasului Zorleni intalnim dealuri din argile, argile nisipoase rosii, nisipuri, depozite din seria pliocen, etajul pontian si dacian.

In concluzie traseul de autostrada studiat in toate variantele, strabate luncile Siretului si al Barladului, lunci ce sunt caracterizate geologic printr-o compozitie pietris-nisip. Fac exceptie zonele de deal la est de raul Siret care are sub adancimea de 10-15 m strate de Cindesti si dealurile Zorlenilor ce prezinta o compozitie argilo-nisipoasa.

III.C 3 Descrierea lucrarilor proiectate

III.C3.1 Traseul in plan

S-au analizat doua variante de traseu pentru sectorul de autostrada Marasesti – Zorleni..

Varianta I

Traseul de autostrada incepe dupa traversarea DN 2 si CF 500 Bucuresti – Suceava la est de orasul Marasesti.

Se inscrie in lunca Siretului la sud de comuna Ionasesti pe directia orasului Tecuci.

Orasul Tecuci este ocolit prin nord, traseul autostrazii fiind paralel cu DN 24 si CF 600 Faurei – Iasi pe care le traverseaza la km 215+767.

Dupa aceasta traversare autostrada se inscrie in lunca raului Barlad paralel cu CF 600 pe la sud de comuna Tutova, iar dupa traversarea CF 703 Barlad – Galati la km 243+957 se inscrie in sudul orasului Barlad si orasului Zorleni intr-o zona deluroasa slab impadurita cu teren instabil ce prezinta numeroase fagase, ravene alunecari active.

In finalul sectorului, autostrada traverseaza DN 24 A si CF 603 Zorleni – Falciu la km 256+537.

Conditiile de relief impun proiectarea in aceasta zona a unor curbe de valoare mica (550 m) ce asigura o viteza de proiectare de 100 km/h si necesitatea executarii unui pasaj foarte lung circa 1,625 km – si foarte inalt.

De asemenea, in aceasta situatie nu se poate realiza nodul rutier, de altfel singurul necesar pe acest sector.

In restul traseului de autostrada in varianta I se asigura o viteza de proiectare de 120 km/h.

Razele cu valori sub 3000 m au fost proiectate in sectorul de traversare a raului Siret pentru a se putea inscrie traseul in culoarul extravilan: la traversarea CF 600

de la km 215+767 pentru a se putea revenii intr-un culoar existent intre CF si raul Barlad precum si la zona de sud a Zorlenilor unde este necesar ca dupa traversarea CF 603 sa evitam dealurile si sa revenim langa CF 600 intr-o zona de lunca.

Lungimea totala a Variantei I este de 71,346 km din care lungimea totala a aliniamentelor este de 30,964 km.

Varianta II

Varianta a-II-a a aparut necesar a se studia din doua consideratii:

- La fixarea traseului in zona municipiului Focsani a aparut necesitatea ocolirii prin partea de est datorita dezvoltarii orasului.

  In aceasta situatie, traseul variantei II ocoleste la est localitatea Garoafa, inscriindu-se in lunca raului Siret cu directia orasului Tecuci pe la sud de comuna Strajescu printre comunele Furcenii Vechi si Furcenii Noi intr-un culoar extravilan de 50 m latime pentru a se unii in nordul orasului Tecuci cu varianta I, dupa ce traverseaza CF 704 Marasesti – Tecuci – Barbosi si DN 24 la km 188+822.

  Zona de suprapunere cu varianta I este intre km 204+000 si km 251+750.

- A doua necesitate de a studia o varianta este in sectorul sud Zorleni unde varianta I si nodul rutier practic nu se pot realiza.

  In acest caz de la km 251+750 s-a studiat in varianta II traversarea pe un teren de lunca, a CF 600 la km 253+080 a lui DN 24A la km 254+590 a raului Barlad la km 255+454 si a lui DN 24 la km 256+030.

In aceasta varianta se poate realiza si nodul rutier cu DN 24.

Varianta a-II-a are asigurata in totalitate o viteza de proiectare de 120 km/h.
Raza de 1500 m (1 buc.)s-a proiectat la traversarea CF 600 de la km 215+767 pentru a putea inscrie traseul in culoarul dintre calea ferata si raul Barlad, fara a fi necesar regularizarea raului care in prezent este incadrat de diguri.

Lungimea totala a variantei II este de 73,466 km, din care lungimea totala a aliniamentelor este de 30,776 km.

III.C 3.2 Profilul longitudinal

In proiectarea si finalizarea profilului longitudinal al autostrazii, atat pe varianta I cat si pe varianta II s-a urmarit a se respecta urmatoarele criterii:

- Viteza de proiectare sa fie de 120 km/h;
- Rambleele sa nu fie mai mici ca 1,50-2,0 m;
- Razele minime de racordare verticale sa asigure confortul optic;
- Sa se respecte gabaritele la trecerea cailor ferate sau la supratraversarea altor cai de comunicatii;
- Sa se adopte cotele pentru asigurarea de 2 %, la traversarile de ape
- Declivitatea maxima adoptata este de 1,8%

III.C 3.3 Noduri rutiere propuse

Dupa cum s-a precizat in varianta I, traseul in plan, profilul longitudinal, relieful si natura terenului, apropierea a trei cai de comunicatii si a raului Zorleni nu fac posibil realizarea unui nod rutier cu DN 24 A.

In varianta II la km 255+470 se poate realiza un nod rutier cu DN 24.

Nodul este proiectat, cu trecerea superioara a drumului national peste autostrada.

III.C 3.4 Intersectii denivelate in reteaua de drumuri fara accese la autostrada

Variantele de autostrada analizate, intersecteaza o serie de drumuri care nu au acces la autostrada:

	U.M.	VARIANTA I	VARIANTA II
Drumuri nationale	buc	1	3
Drumuri judetene	buc	2	6
Drumuri comunale	buc	2	4
Drumuri de exploatare	buc	4	5
Total drumuri intersectate	**buc**	**9**	**18**

Toate intesectiile autostrazii cu caile ferate s-au proiectat cu pasaj superior.

Varianta I

- Km 256+537 se traverseaza CF 603 Zorleni – Falciu cale ferata simpla si neelectrificata.

Varianta II

- Km 198+822 se traverseaza CF 704 Marasesti – Tecuci – Barbosi la km 234+200 pe CF fiind linie dubla electrificata.
- Km 216+002 se traverseaza CF 600 Faurei – Iasi la km 256+600 pe CF fiind linie simpla neelectrificata
- Km 221+342 se traverseaza o cale ferata locala ce se desprinde din statia Ghidigeni, trece raul Barlad si se duce in comuna Ghidigeni. Este linie simpla, neelectrificata.
- Km 243+957 se traverseaza CF 703 Barlad – Galati fiind linie simpla, neelectrificata.
- Km 253+080 se traverseaza CF 600 Faurei – Iasi care este linie dubla electrificata.

III.C 3.5 Drumuri de acces pentru interventii urgente

Se propune a se asigura accese simple pentru interventii urgente, la pozitiile:

- Km 198+842 unde se traverseaza DN 24 aproape de orasul Tecuci
- Km 245+917 unde se traverseaza DJ 242 aproape de orasul Barlad.

III.C3.6 Concluzii

Din cele descrise, in urma alegerii culoarelor de autostrada pe sectorul Marasesti – Zorleni, dupa recunoasterea terenului si punctelor de vedere ale Ministerului Apararii Nationale, Comisia pentru ocrotirea naturii, Consiliile Judetene, **se propune studierea** in cadrul proiectului de prefezabilitate definitiv a **variantei II.**

III.D TRONSON ZORLENI – ALBITA

III.D.1 Situatia circulatiei actuale

In prezent circulatia spre Albita se realizeaza pe DN 24 intre Barlad si Crasna si pe DN 24 B intre Crasna – Husi – Albita. Ambele drumuri nationale au doua benzi de circulatie.

Sectorul de DN 24 B intre Husi si Albita traverseaza o serie de dealuri si vai adanci, cu elemente geometrice dificile.

III.D.2 Geologia zonei

Platforma moldoveneasca este alcatuita dintr-un soclu acoperit cu depozite sedimentare.

Pe o lungime importanta, autostrada se va amplasa pe vaile raurilor Barlad si Crasna.

Traversarea dealurilor (400 m altitudine) situate intre Crasna si Prut, constitue o problema deosebit de grea. Aici se intalnesc versanti instabili si care impun adoptarea unor lucrari importante de consolidari pentru autostrada. Traseul ce se va adopta, va trebui sa nu deranjeze prea mult echilibrul actual al versantilor.

III.D.3 Descrierea lucrarilor proiectate

Tronsonul de autostrada Zorleni – Albita din punct de vedere administrativ este amplasat in judetul Vaslui.

Sectorul traseului cuprins intre localitatile Zorleni si Crasna este amplasat pe valea raului Barlad in apropiere de zona DN 24, de la localitatea Crasna intra pe valea raului Crasna, trece la vest de Husi la 8 km, traverseaza lantul deluros intre localitatile Arsura –Tatarani, urmeaza platoul dintre localitatile Arsura – Ghermanesti si coboara in valea Prutului spre vama existenta Albita la frontiera cu Republica Moldova.

III.D.3.1 Variante analizate in plan si profil in lung

Pe sectorul Zorleni – Statia CF Crasna, s-au analizat doua amplasamente pentru autostrada:

- varianta I – situata intre calea ferata (Barlad – Crasna) si versant
- varianta II – situata in dreapta vaii Barlad in vecinatatea DN 24

Din analiza conditiilor morfologice si a lucrarilor necesare pentru realizarea autostrazii, rezulta ca varianta II are avantaje fata de varianta I.

Pe sectorul statia CF Crasna (km 285) – Averesti (km 320), autostrada s-a amplasat in lungul vaii Crasna.

Pentru trecerea lantului de dealuri situate intre valea Crasna si lunca Prutului s-au analizat mai multe variante – cu sau fara tunel. Se propune varianta care trece la

nord de localitatea Arsura si la sud de Ghermanesti. Traversarea dealului se face fara tunel, dar cu deblee importante si declivitati cuprinse intre 5-6% pe cca. 700 m, care se racordeaza in plan vertical cu raze de 9000m.

III.D.3.2 Noduri rutiere propuse

1. Langa localitatea Crasna la intersectia cu DN 24, km 286+050 amplasament in varianta I si km 283+000 in varianta II.
2. Km 308+500 langa localitatea Tatarani, la nord de orasul Husi, legatura cu autostrada se va face prin DC 22 si DJ 244E, distanta de la orasul Husi pe DJ 244E este de cca. 8 km
3. Nod rutier la Albita, intersectia cu DN 28 si DN 24B, la intrarea in vama, km 337+500.

Realizarea nodului de la Crasna este complicata din cauza apropierii nodului de calea ferata CF 600-CF608 si a traverserii raului Crasna.
Se propune amplasarea nodului cu DN 24 langa localitatea Costesti la km 283+000.
Realizarea nodului rutier la Tatarani nu va prezenta dificultati.
Nodul rutier de la Albita se analizeaza in doua variante:

- semitrefla cu traversarea DN 28 si DN 24 B peste autostrada
- autostrada trece cu viaduct peste intersectia giratorie DN 24B DN 28 – vama existenta

III.D.3.3 Intersectii denivelate cu reteaua de drumuri, fara accese la autostrada

Traseul autostrazii intersecteaza doua drumuri judetene DJ 244E si DJ 244D, noua drumuri comunale si treizeci si patru drumuri de exploatare (agricole).
Aceste traversari se realizeaza astfel:

- cu 16 pasaje superioare peste autostrada
- cu 8 poduri – pasaje pe autostrada care devin pasaje inferioare fata de autostrada
- prin podete de tip Matiere cu deschiderea de 6-8m

Intersectii cu calea ferata
La km 285+150 dupa statia Crasna se traverseaza intr-un singur loc calea ferata 600 Bucuresti – Vaslui.

Cap. IV PROBLEME DE TRAFIC

1. Traficul inregistrat in anul 1995 pe DN – urile din lungul autostrazii (DN 2, DN24 si DN 24B), este prezentat in Anexele 1, 2 si 3, pe sectoarele de recensamant si pe sectoare mai mari care leaga localitatile importante situate in lungul acestor drumuri existente, evidentiindu-se volumele de trafic auto -pe categorii de autovehicule si pe total- care intereseaza atat Submodelul VOC cat si dimensionarea sistemelor rutiere si a capacitatilor de circulatie.
2. In anexa 4 sunt prezentate, sub o forma concentrata, volumele de trafic auto total care s-au inregistrat in anul 1995 pe sectoarele mari din lungul DN 2, DN 24 si DN 24B, cu mentiunea ca aceste volume reprezinta cele mai mici valori inregistrate pe toate sectoarele de recensamant dintre doua localitati importante, valori minime care se refera si la fiecare categorie de autovehicule. Cu alte cuvinte, in Anexa 5 s-au prezentat volumele de trafic care au rezultat dupa o prima selectie, ca urmare a unei duble minimizari: la nivel de sectoare de recensamant si la nivel de categorii de autovehicule care intereseaza Submodelul VOC si care reprezinta volumele de trafic de tranzit posibil a fi preluat pe sectoarele autostrazii.
3. In Anexa 8 sunt prezentate sub o forma diagramatica, volumele de trafic recenzat pe fiecare sector de recensamant al DN 2, DN 25 si DN 24B, precum si volumele maxime de trafic de tranzit posibil a fi preluat pe autostrada.
4. In Anexa 23 este prezentat modul de stabilire a traficului de tranzit efectiv preluat de autostrada, plecand de la valorile posibil a fi preluate, conform celor aratate mai sus. Se face precizarea ca volumele preluate efectiv s-au stabilit pe baza celor posibil a fi preluate prin aplicarea relatiei de atractie

   $P = 100 / \left[1 + \left(\frac{VOCp}{VOCe} \right)^{q} \right]$, % in care:

   - P = procentele de preluare, %
   - VOCp = costurile de exploatare pe sectoarele autostrazii (inclusiv taxele de circulatie), in USD/veh.
   - VOCe = costurile de exploatare pe sectoarele similare ale drumurilor existente (DN 2, DN 24 si DN 24B), in USD/veh.
   - Q = exponent, care are valori diferite pentru autoturisme, autobuze si autovehicule de transport marfuri

   Aceste procente au fost aplicate traficului de tranzit posibil a fi preluat si au condus in final la volumele de trafic efectiv preluat de autostrada
   Se face remarca ca, pe ansamblu, traficul de tranzit efectiv preluat, reprezinta cca. 30-63% din cel posibil a fi preluat.(A se vedea si Anexa 24 in care preluarile efective s-au precizat pe sectoare de autostrada, variante de autostrada si pe cele 5 categorii de autovehicule care intereseaza Submodelul VOC)
5. Daca se compara traficul de tranzit efectiv preluat de autostrada cu cel inregistrat in anul 1995 pe principalele surse de preluare (DN 2 + DN 24 + DN 24B) si aceasta comparatie se exprima procentual (Anexa 25), atunci se constata ca in final traficul de tranzit efectiv preluat pe autostrada, reprezinta

17,7 – 50,4% din traficul existent pe cele 3 drumuri nationale, care au constituit sursele generatoare de trafic normal pe autostrada.

6. Valorile acestui trafic normal preluat constituie baza traficului de calcul in anul 1995 pe variantele si sectoarele autostrazii.

Aceste volume de trafic vor fi prognozate pentru etapele 2000 – 2005 – 2010 – 2015 – 2020 – 2025 – 2030 in trei ipoteze de prognoza: maxima (CESTRIN – IPTANA – SA), medie (PROGNOS Scenariul B – IPTANA – SA) si minima (CESTRIN – IPTANA –SA), pe baza carora se va proceda la:

- dimensionari de capacitati de circulatie si de sisteme rutiere;
- stabilirea fluxurilor de beneficii care se anticipeaza ca se vor produce dupa darea in functiune a autostrazii, beneficii rezultate in urma preluarii numai a unei anumite parti din traficul normal de pe DN existente pe directia autostrazii.

Cap. V DOTARI PE AUTOSTRADA

In vederea asigurarii unor conditii bune de circulatie participantilor la trafic, deci indirect pentru sporirea sigurantei circulatiei, se propun urmatoarele spatii pentru servicii si odihna:

- spatii pentru servicii de tip S3: parcari, grup sanitar, statie de benzina, service, restaurant, motel, 3 bucati: km 35 (zona Ploiesti), km 175 (zona Focsani), km 330 (zona Albita)
- spatii pentru servicii, tip S2; (ca la S3, mai putin motel), 2 bucati: km 100 (zona Buzau), km 280 (zona Crasna)
- spatii pentru servicii, tip S1 (parcari, grup sanitar, statie de benzina, bar de zi), 2 bucati: km 140 (zona Ramnicu Sarat), km 225 (zona Barlad)
- spatii pentru parcari de scurta durata (banci, mese, fantani, closete, chioscuri, etc) , 9 bucati: la km 15; 75; 115; 155; 205; 235; 270; 295; 320

Distanta medie intre locurile de parcare este de cca. 24 km.
Pentru intretinerea autostrazii s-au prevazut 4 baze de intretinere – revenind cca. 85 km de autostrada la o baza. Acestea se propun a se realiza: km 0 (Bucuresti); km 95 (Buzau); km 255 (Barlad); km 330 (Albita).

Cap. VI CONCLUZII

Din compararea volumelor de lucrari si a traficului atras pe autostrada rezulta ca este necesar sa se adopte urmatoarea varianta de traseu:

- pe tronsonul Bucuresti – Buzau – varianta II (vest) – care desi este mai lunga decat varianta I cu cca. 7 km, va atrage un trafic mai mare pe autostrada, deoarece ar satisface cerintele utilizatorilor, atat cu interese pe directia Buzau – Albita, cat si pe directia Ploiesti – Valea Prahovei (inlocuind tronsonul Bucuresti – Ploiesti al viitoarei autostrazi pe valea Prahovei).

- Pe tronsonul Buzau – Focsani – Tecuci, este necesar sa se adopte varianta II situata la est de municipiul Focsani. Aceasta varianta este mai scurta cu 9,8. km fata de varianta I si evita ocuparea terenurilor cultivata cu vita de vie, situate la vest de Focsani.
- Pe tronsonul Tecuci – Zorleni – Albesti – autostrada are amplasament unic si este notat cu varianta II.

Lungimea totala, pe varianta propusa este de 338 km fata de un parcurs de 342 km pe drumurile existente.(E 581)

Bucuresti.....aprilie 1999

Intocmit
Ing. C. Ghirlea

Principalele caracteristici tehnico – economice ale autostrazii in variantele analizate.

Nr. crt.	INDICATORI	U.M.	VARIANTE ANALIZATE								
			BUCURESTI–BUZAU		BUZAU–FOCSANI	FOCSANI–TECUCI		TECUCI–ZORLENI	ZORLENI–ALBITA	TOTAL BUCURESTI–ALBITA	
			I	II	I + II	I	II	I + II	I + II	I	II
1	Lungime autostrada din care:	km	94.400	101.915	59.651	51.722	41.934	54.396	79.974	340.143	337.870
	V=120km/h	km	94.400	101.915	59.651	51.722	41.934	53.711	72.574	332.058	329.785
	V=100km/h	km	–	–	–	–	–	0.685	6.700	7.385	7.385
	V=80km/h	km	–	–	–	–	–	–	0.700	0.700	0.700
2	Noduri rutiere	buc	3	3	1	2	2	1	3	10	10
3	Intersectii fara acces la autostrada	buc	50	55	9	11	9	15	24	109	112
4	Poduri si pasaje peste autostrada	buc	17	31	13	15	10	7	22	74	83
5	Volume de terasamente	mii mc	12270	13130	4540	5860	4300	6660	10240	39570	38870
6	Lungimi de autostrada prin: (sau suprafata de teren) – teren agricol	km	94.4	101.2	54.0	41.9	38.9	42.1	40.0	272.4	276.2
		ha	470	500	196	135.7	154.7	98.1	160	1059.8	1108.8
	– vie–livezi	km	–	–	–	5.7	–	0.8	30.0	36.5	30.8
		ha	–	–	–	19.2	–	17.9	150	187.1	167.9
	– paduri	km	–	0.7	5.6	4.1	3.0	11.5	10.0	31.2	30.8
		ha	–	3.5	19	16.4	10	47.1	60	142.5	139.6
	– paduri rezervatii	km	–	–	–	–	–	–	–	–	–
		ha	–	–	–	–	–	–	–	–	–
7	Demolari constructii	buc	–	–	2	10	3	–	–	12	5

Intocmit,

RECENSAMINT DE TRAFIC 1995, DN2 (E85) km 7+848 - km 200+585
BUCURESTI - BUZAU - RM. SARAT - FOCSANI - MARASESTI

	Cod Unit	DN	Nr Post	Pozitia [km]	Pozitia [km Inceput]	Pozitia [km Sfirsit]	Lungime	* Biciclı, motocicl	Turisme, microbuze, camionete	Autocam si derivate cu 2 osii	Autocam si derivate cu 3 osii	Autoveh cu peste 3 osii	Auto-buze	* Tractoare, vehicule speciale	* Remorci	* Vehicule tractiune animală	Total, f. bic, moto, remo, tr anim	Total vehicule	Auto-turisme	A13	Osie 115KN	A13R	R10	Tip Drum	Drum Euro	Peste Drum Euro	Total VF pentru VOC
Bucuresti	1	2	10	15,480	7,848	18,330	10,482	59	13.391	1.025	92	345	257	45	88	55	15.155	**15.357**	***18.450***	24.727	1.072	2.762	2.036	E	60	85	15.100
	1	2	11	30,200	18,330	44,000	25,670	18	9.742	870	108	333	146	32	89	47	11.231	**11.385**	***14.065***	22.134	943	2.472	1.818	E	60	85	11.119
Urziceni	1	2	700	51,050	44,000	55,000	11,000	239	8.963	1.363	234	404	211	88	156	113	11.263	**11.771**	***15.766***	31.421	1.306	3.452	2.531	E	60	85	11.175
	1	2	12	64,300	55,000	68,000	13,000	29	5.524	1.000	276	460	147	53	226	35	7.460	**7.750**	***11.256***	34.733	1.270	3.438	2.518	E	85		7.407
	1	2	13	76,100	68,000	95,350	27,350	82	4.967	1.341	295	448	113	97	275	72	7.261	**7.690**	***11.771***	34.852	1.342	3.619	2.647	E	85		7.164
Buzau	1	2	152	100,000	95,350	104,850	9,500	335	4.754	1.615	327	685	386	211	353	209	7.978	**8.875**	***14.718***	64.237	2.000	5.301	3.895	E	85		7.767
	1	2	14	107,000	104,850	111,100	6,250	119	6.838	1.949	471	622	305	145	250	68	10.330	**10.767**	***16.756***	58.275	2.003	5.377	3.936	E	85		10.185
	1	2	15	115,200	111,800	117,380	5,580	587	10.088	1.424	211	384	363	188	225	117	12.658	**13.587**	***17.785***	31.423	1.384	3.597	2.644	E	85		12.470
	1	2	153	121,250	117,380	126,900	9,520	57	7.037	1.450	111	422	163	92	121	34	9.275	**9.487**	***13.320***	32.432	1.274	3.301	2.427	E	85		9.183
Rm. Sarat	1	2	701	132,000	126,900	143,400	16,500	10	6.857	960	53	359	127	39	133	11	8.395	**8.549**	***11.279***	24.300	978	2.533	1.866	E	85		8.356
	1	2	702	148,000	143,400	152,430	9,030	50	5.730	652	63	287	109	22	112	23	6.863	**7.048**	***9.101***	17.221	763	1.992	1.467	E	85		6.841
	6	2	581	164,500	152,430	169,750	17,320	236	6.227	905	168	375	148	81	185	214	7.904	**8.539**	***11.792***	26.098	1.056	2.806	2.060	E	85		7.823
	6	2	951	178,500	169,750	180,250	10,500	168	9.097	872	100	305	162	62	141	35	10.598	**10.942**	***13.524***	20.059	909	2.370	1.744	E	85		10 536
Focsani	6	2	582	184,150	180,250	185,500	5,250	49	6.986	965	116	317	88	112	216	18	8 584	**8.867**	***11.645***	20.863	920	2.426	1.780	E	85		8.472
Marasesti	6	2	952	193,600	185,500	200,585	15,085	69	7.400	893	97	324	131	53	164	52	8.898	**9.183**	***11.879***	21.367	927	2.423	1.781	E	85		8.845

NOTA: Total vehicule fizice (VF) pentru VOC = total VF - (biciclete si motocicletе + tractoare + remorci + veh. tractiune animala*)

TRAFICUL MEDIU PONDERAT IN ANUL 1995 PE DN2 (E85)
BUCURESTI - BUZAU - MARASESTI

- MZA, in veh. fiz. (VF)/zi -

Sector	Lungime	Turisme, microbuze, camionete	Autocam si derivate cu 2 osii	Autocam si derivate cu 3 osii	Autoveh cu peste 3 osii	Auto-buze	Total VF pentru VOC
Bucuresti - Urziceni	47,152	10.371	1.019	134	352	186	**12.063**
Urziceni - Buzau	49,850	5.072	1.304	296	496	174	**7.342**
Bucuresti - Buzau	97,002	7.648	1.166	217	426	180	**9.637**
Buzau - Focsani	79,950	7.141	1.070	140	374	166	**8.892**
Buzau - Marasesti	95,035	7.182	1.042	133	366	161	**8.884**

RECENSAMINT DE TRAFIC 1995, DN24 (E581) km 0+000 - km 105+070
MARASESTI - TECUCI - BIRLAD - CRASNA

	Cod Unit	DN	Nr Post	Pozitia [km]	Pozitia [km Inceput]	Pozitia [km Sfîrsit]	Lungime	* Bicicl, motocicl	Turisme, microbuze, camionete	Autocam si derivate cu 2 osii	Autocam si derivate cu 3 osii	Autoveh cu peste 3 osii	Auto-buze	* Tractoare, vehicule speciale	* Remorci	* Vehicule tractiune animală	Total, f. bic, moto, remo, tr anim	Total vehicule	Auto-turisme	A13	Osie 115KN	A13R	R10	Tip Drum	Drum Euro	Peste Drum Euro	Total VF pentru VOC
Marasesti	6	24	979	7,300	0,000	17,400	17,400	105	3.575	542	40	187	52	29	321	93	4.425	4.944	*6.686*	9.640	534	1.401	1.028	E	581		4.396
Tecuci	6	24	646	28,500	23,450	33,550	10,100	365	3.556	468	87	181	127	52	105	217	4.471	5.158	*6.990*	9.642	556	1.469	1.080	E	581		4.419
	6	24	647	44,050	33,550	53,250	19,700	18	1.720	246	36	131	36	20	104	11	2.189	2.322	*3.212*	5.302	330	877	645	E	581		2.169
Birlad	6	24	648	60,900	53,250	66,000	12,750	113	2.171	281	45	132	44	60	142	72	2.733	3.060	*4.164*	5.564	354	941	691	E	581		2.673
	6	24	649	85,100	73,000	97,000	24,000	65	3.046	784	64	352	84	271	277	126	4.601	5.069	*7.976*	22.769	901	2.367	1.741	E	581		4.330
Crasna	6	24	650	104,222	97,000	105,070	8,070	39	2.945	358	54	128	61	69	89	104	3.615	3.847	*5.179*	5.752	381	1.006	739	E	581		3.546

NOTA: Total vehicule fizice (VF) pentru VOC = total VF - (biciclete si motociclete + tractoare + remorci + veh. tractiune animala*)

TRAFICUL MEDIU PONDERAT IN ANUL 1995 PE DN24 (E581)
MARASESTI - CRASNA

- MZA, in veh. fiz. (VF)/zi -

Sector	Lungime	Turisme, microbuze, camionete	Autocam si derivate cu 2 osii	Autocam si derivate cu 3 osii	Autoveh cu peste 3 osii	Auto-buze	Total VF pentru VOC
Marasesti - Birlad	59,950	2 664	377	48	156	58	3.302
Birlad - Crasna	32,070	3 021	677	61	296	78	4.133

RECENSAMINT DE TRAFIC 1995, DN24B (E581) km 0+000 - km 49+072
CRASNA - HUSI - ALBITA

	Cod Unit	DN	Nr Post	Pozitia [km]	Pozitia [km Inceput]	Pozitia [km Sfirsit]	Lungime	* Bicicl, motocicl	Turisme, microbuze, camionete	Autocam si derivate cu 2 osii	Autocam si derivate cu 3 osii	Autoveh cu peste 3 osii	Auto-buze	* Tractoare, vehicule speciale	* Remorci	* Vehicule tractiune animală	Total, f. bic, moto, remo, tr anim	Total vehicule	Auto-turisme	A13	Osie 115KN	A13R	R10	Tip Drum	Drum Euro	Peste Drum Euro	Total VF pentru VOC
Crasna	6	24B	657	29,000	0,000	33,000	33,000	74	2.257	244	32	74	131	53	76	61	2.791	3.002	***3.974***	3.478	295	750	554	E	581		2738
Husi	6	24B	658	46,000	33,000	47,240	14,240	119	1.003	215	36	80	51	43	43	86	1.428	1.676	***2.506***	3.006	246	643	472	E	581		1385
Albita	6	24B	962	48,000	47,240	49,072	1,832	27	504	33	20	74	37	1	22	2	669	720	***1.043***	2.091	163	437	323	E	581		668

NOTA: Total vehicule fizice (VF) pentru VOC = total VF - (biciclete si motociclete + tractoare + remorci + veh. tractiune animala*)

TRAFICUL MEDIU PONDERAT IN ANUL 1995 PE DN24B (E581)
CRASNA - ALBITA

- MZA, in veh. fiz. (VF)/zi -

Sector	Lungime	Turisme, microbuze, camionete	Autocam si derivate cu 2 osii	Autocam si derivate cu 3 osii	Autoveh cu peste 3 osii	Auto-buze	Total VF pentru VOC
Crasna - Husi	47,240	1.879	235	33	76	107	2.330
Husi - Albita	1,832	504	33	20	74	37	668
Crasna - Albita	49,072	1.828	228	33	76	104	2.268

ANEXA 4

TRAFICUL RECENZAT IN ANUL 1995 PE DN-urile SITUATE PE DIRECTIA AUTOSTRAZII BUCURESTI - MARASESTI - ALBITA

A) TRAFIC TOTAL AUTO

- MZA, in veh. fiz. (VF)/zi -

DN	Localitati extreme (km...-km...)	Trafic auto [1/]						
		Total	*Din care:*					
			Autoturisme	Autobuze	Autovehicule de transport marfuri			
					Total	2 osii	3 osii	>3 osii
2 (E85)	Bucuresti - Urziceni km 7+850 - km 55+000	10404	8963	146	1295	870	92	333
	Urziceni - Buzau km 55+000 - km 104+850	6591	4754	113	1724	1000	276	448
	Buzau - Rm. Sarat km 104+850 - km 143+400	8337	6838	127	1372	960	53	359
	Rm. Sarat - Focsani km 143+400 - km 185+500	6820	5730	88	1002	652	63	287
	Focsani - Marasesti km 185+500 - km 200+585	8845	7400	131	1314	893	97	324
24 (E581)	Marasesti - Tecuci km 0+000 - km 17+400	4396	3575	52	769	542	40	187
	Tecuci - Birlad km 23+450 - km 66+000	2169	1720	36	413	246	36	131
	Birlad - Crasna km 73+000 - km 105+070	3546	2945	61	540	358	54	128
24B (E581)	Crasna - Husi km 0+000 - km 33+000	2738	2257	131	350	244	32	74
	Husi - Albita km 33+000 - km 49+070	668	504	37	127	33	20	74

NOTA: 1/ Cele mai mici volume de trafic (pe categorii principale de autovehicule) care intereseaza Submodelul VOC si care au fost recenzate pe sectoarele mari care leaga localitatile mai importante din lungul autostrazii

ANEXA 5

TRAFICUL RECENZAT IN ANUL 1995 PE DN-urile SITUATE PE DIRECTIA AUTOSTRAZII BUCURESTI - MARASESTI - ALBITA

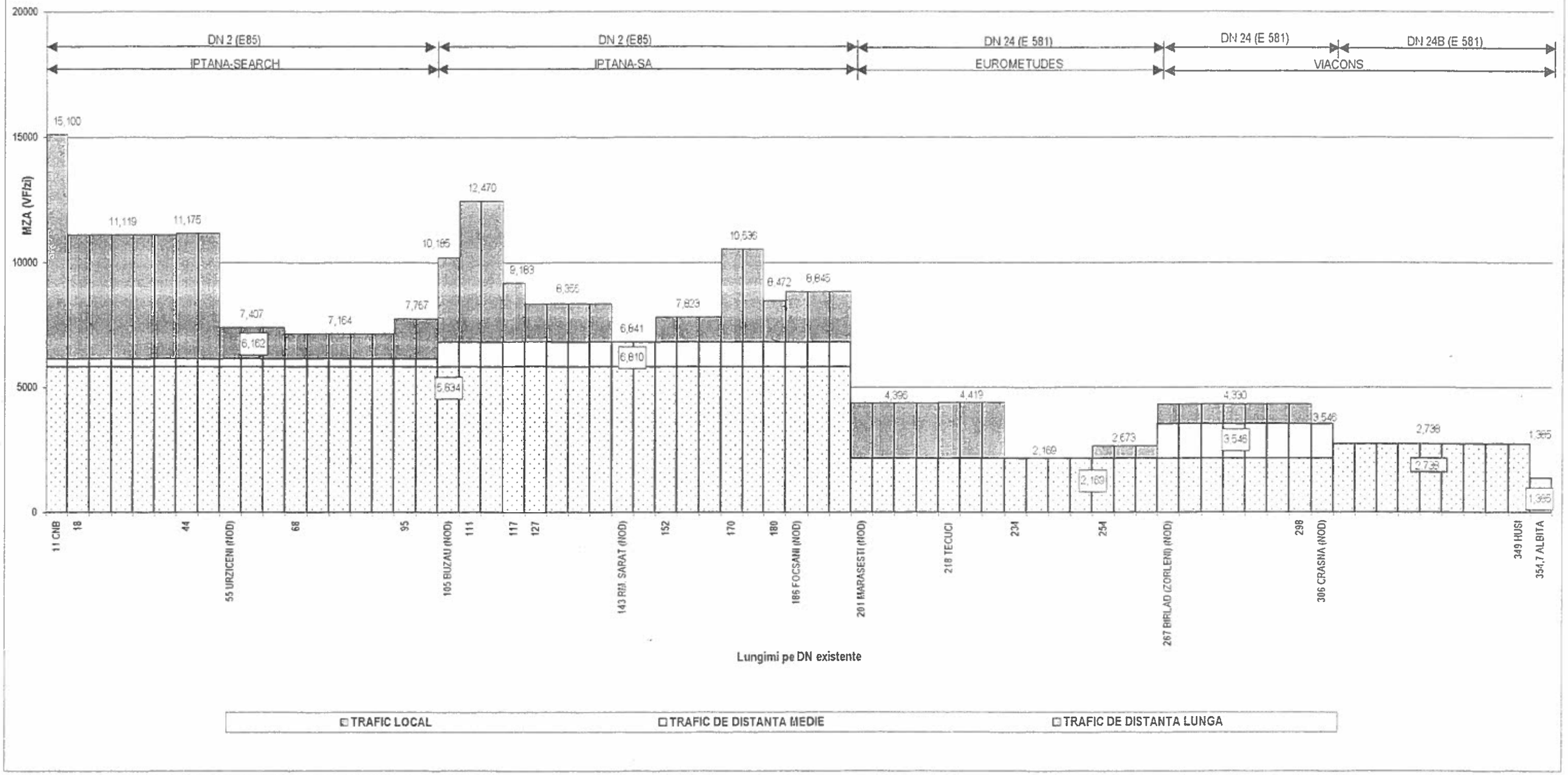
B) TRAFIC AUTO DE TRANZIT

- MZA, in veh. fiz. (VF)/zi -

DN	SECTOR	Trafic auto						
		Total	*Din care:*					
			Autoturisme	Autobuze	Autovehicule de transport marfuri			
					Total	2 osii	3 osii	>3 osii
2 (E85)	Bucuresti - Buzau [1/]	6162	4754	113	1295 (100%)	870 (67,2%)	92 (7,1%)	333 (25,7%)
	Buzau - Marasesti [1/]	6810	5730	88	992 (100%)	652 (65,7%)	53 (5,3%)	287 (29,0%)
	Bucuresti - Marasesti [2/]	5834	4754	88	992 (100%)	652 (65,7%)	53 (5,3%)	287 (29,0%)
24 (E581)	Marasesti - Birlad [1/]	2169	1720	36	413 (100%)	246 (59,6%)	36 (8,7%)	131 (31,7%)
	Birlad - Crasna [1/]	3546	2945	61	540 (100%)	358 (66,3%)	54 (10,0%)	128 (23,7%)
	Marasesti - Crasna [2/]	2169	1720	36	413 (100%)	246 (59,6%)	36 (8,7%)	131 (31,7%)
24B (E581)	Crasna - Husi [2/]	2738	2257	131	350 (100%)	244 (69,7%)	32 (9,1%)	74 (21,2%)
	Husi - Albita [1/]	1385	1003	51	331 (100%)	215 (65,0%)	36 (10,9%)	80 (24,1%)

NOTA: Traficul de tranzit de distanta medie (1) si de distanta lunga (2)

TRAFICUL TOTAL AUTO (1) RECENZAT IN ANUL 1995 PE DN-urile DIN LUNGUL AUTOSTRAZII BUCURESTI-MARASESTI-ALBITA, DEFALCAT PE CATEGORII DE TRAFIC LOCAL SI DE TRAFIC DE TRANZIT DE DISTANTA MEDIE SI LUNGA
A) TRAFIC DE TRANZIT POSIBIL A FI PRELUAT DE AUTOSTRADA



NOTA: 1/ Numai autovehiculele care intereseaza Submodelul VOC

VOLUMELE EFECTIVE DE TRAFIC PRELUAT DE AUTOSTRADA DE PE DN EXISTENTE IN CULOAR, LA NIVELUL ANULUI 1995[1/]

- MZA, veh. fiz (VF)/zi -

Proiectant	Sector de autostrada	Varianta de autostrada	Sursa de preluare a traficului de tranzit	Trafic de tranzit estimat a fi posibil de preluat pe autostrada				Procente de preluare %			Trafic de tranzit efectiv preluat de autostrada de pe DN existente din culoar				Din care: international					Ponderea traficului de tranzit efectiv preluat din cel posibil
				Autoturisme	Autobuze	Automarfa	*Total*	Autoturisme	Autobuze	Automarfa	Autoturisme	Autobuze	Automarfa	*Total*	Autoturisme	Autobuze	Automarfa	*Total*	%	
IPTANA - SEARCH	Bucuresti - Nod spre Ploiesti	I	DN 2	4.754	113	1.295	***6.162***	56,1	57,6	59,0	2.667	65	764	***3.496***	229	6	66	***301***	8,6	**56,7%**
		II	DN 2 + DN 1 + DN 1A	a) 4.754	113	1.295	***6.120***	56,1	57,6	59,0	2.667	65	764	***3.496***	229	6	66	***435***	8,6	**57,1%**
				b) 22.350	246	2.597	***25.193***	31,1	27,9	25,3	6.951	69	657	***7.677***	292	3	28	***257***	4,2	**30,5%**
	Nod spre Ploiesti - Buzau	I	DN 2	4.754	113	1.295	***6.162***	56,1	57,6	59,0	2.667	65	764	***3.496***	229	6	66	***419***	8,6	**56,7%**
		II	DN 2 + DN 1B	c) 4.754	113	1.295	***6.162***	56,1	57,6	59,0	2.667	65	764	***3.496***	229	6	66	***301***	8,6	**56,7%**
				d) 10.282	192	2.508	***12.982***	52,9	53,6	54,3	5.439	103	1.362	***6.904***	190	4	48	***191***	3,5	**53,2%**
IPTANA S.A.	Buzau - Marasesti	I	DN 2	5.730	88	992	***6.810***	50,0	50,0	50,0	2.865	44	496	***3.405***	246	4	43	***458***	8,6	**50,0%**
		II		5.730	88	992	***6.810***	62,1	65,0	67,8	3.558	57	673	***4.288***	306	5	58	***509***	8,6	**63,0%**
EUROMETUDES	Marasesti - Birlad	I	DN 24	1.720	36	413	***2.169***	36,8	33,7	30,7	633	12	127	***772***	96	2	19	***241***	15,1	**35,6%**
		II		1.720	36	413	***2.169***	48,0	47,5	47,0	826	17	194	***1.037***	125	3	29	***269***	15,1	**47,8%**
VIACONS	Birlad - Crasna	I	DN 24	2.945	61	540	***3.546***	58,1	60,1	62,0	1.711	37	335	***2.083***	322	7	63	***601***	18,8	**58,7%**
		II		2.945	61	540	***3.546***	58,1	60,1	62,0	1.711	37	335	***2.083***	322	7	63	***601***	18,8	**58,7%**
	Crasna - Husi	I	DN 24B	2.257	131	350	***2.738***	46,0	45,1	44,1	1.038	59	154	***1.252***	253	14	38	***573***	24,4	**45,7%**
		II		2.257	131	350	***2.738***	31,8	27,8	24,2	718	36	85	***839***	175	9	21	***500***	24,4	**30,6%**
	Husi - Albita	I	DN 24B	1.003	51	331	***1.385***	46,0	45,1	44,1	461	23	146	***630***	113	6	36	***293***	24,4	**45,5%**
		II		1.003	51	331	***1.385***	31,8	27,8	24,2	319	14	80	***413***	78	3	20	***256***	24,4	**29,8%**

NOTA: **1/** Vezi si Anexele 5, 6, 19 si 22

a) **Fara** realizarea simultana a legaturii cu Centura Est Ploiesti si fara preluarea tranzitului de pe DN 1A

b) **Cu** realizarea simultama a legaturii cu Centura Est Ploiesti si preluarea tranzitului de pe DN1A

c) **Fara** relizarea simultana a legaturii DN 1B - Varianta II Autostrada

d) **Cu** realizarea simultana a legaturii DN 1B - Varianta II Autostrada si preluarea tranzitului de pe DN1B

TRAFICUL DE CALCUL (IN ANUL 1995) STABILIT PENTRU AUTOSTRADA BUCURESTI - MARASESTI (FOCSANI) - ALBITA[1/]

- MZA, veh. fiz. (VF)/zi -

Proiectant	Sector de autostrada	Varianta de autostrada		Autoturisme	Autobuze	Autocamioane cu 2 osii	Autocamioane cu 3 osii	Autocamioane cu peste 3 osii	*Total*
IPTANA - SEARCH	Bucuresti - Nod spre Ploiesti	I		2.667	65	513	54	197	*3.496*
		II	a)	2.667	65	513	54	197	*3.496*
			b)	6.951	69	442	47	168	*7.677*
	Nod spre Ploiesti - Buzau	I		2.667	65	513	54	197	*3.496*
		II	c)	2.667	65	513	54	197	*3.496*
			d)	5.439	103	915	97	350	*6.904*
IPTANA S.A.	Buzau - Marasesti (Focsani)	I		2.865	44	326	26	144	*3.405*
		II		3.558	57	442	36	195	*4.288*
EUROMETUDES	Marasesti (Focsani) - Birlad (Zorleni)	I		633	12	76	11	40	*772*
		II		826	17	129	19	46	*1.037*
VIACONS	Birlad (Zorleni) - Crasna	I		1.711	37	222	34	79	*2.083*
		II		1.711	37	222	34	79	*2.083*
	Crasna - Husi	I		1.038	59	107	14	33	*1.251*
		II		718	36	592	77	181	*1.604*
	Husi - Albita	I		461	23	95	16	35	*630*
		II		319	14	52	9	19	*413*

NOTA: 1/ Vezi Anexa 23 si Anexele 5 si 6 (numai vehiculele care intereseaza Submodelul VOC)
- a) Fara realizarea simultana a legaturii cu Centura Est Ploiesti
- b) Cu realizarea simultana a legaturii cu Centura Est Ploiesti si preluarea tranzitului de pe DN1 si DN1A
- c) Fara relizarea simultana a legaturii DN 1B - Varianta II Autostrada
- d) Cu realizarea simultana a legaturii DN 1B - Varianta II Autostrada si preluarea tranzitului de pe DN1B

PROPORTIA TRAFICULUI EFECTIV PRELUAT DE AUTOSTRADA FATA DE TRAFICUL TOTAL EXISTENT PE DN DIN CULOARUL AUTOSTRAZII[1/] - LA NIVELUL ANULUI 1995 -

- MZA, veh. fiz. (VF)/zi -

Proiectant	Sector de autostrada	Varianta de autostrada		Total trafic efectiv preluat [1/]	DN existent	Sector pe DN [1/]	Total trafic mediu pe DN	RAPORT PROCENTUAL Trafic efectiv preluat / Trafic mediu pe DN
IPTANA - SEARCH	Bucuresti - Nod spre Ploiesti	I		*3.496*	DN 2	Bucuresti-Urziceni	12.063	29,0%
		II	a)	*3.496*	DN 2 + DN 1	Bucuresti-Urziceni (Ploiesti)	12.063	29,0%
			b)	*7677* [2/]			31.094 [2/]	24,7%
	Nod spre Ploiesti - Buzau	I		*3.496*	DN 2	Urziceni-Buzau	7.342	47,6%
		II	c)	*3.496*	DN 2 + DN 1B	Urziceni (Ploiesti)-Buzau	7.342	47,6%
			d)	*6904* [3/]			14.162 [3/]	48,8%
IPTANA S.A.	Buzau - Marasesti (Focsani)	I		*3.405*	DN 2	Buzau-Marasesti	8.884	38,3%
		II		*4.288*		Buzau-Focsani	8.892	48,2%
EUROMETUDES	Marasesti (Focsani) - Birlad (Zorleni)	I		*772*	DN 24	Marasesti-Birlad (Zorleni)	3.302	23,4%
		II		*1.037*		Focsani-Birlad (Zorleni)	3.302	31,4%
VIACONS	Birlad (Zorleni) - Crasna	I		*2.083*	DN 24	Birlad (Zorleni)-Crasna	4.133	50,4%
		II		*2.083*			4.133	50,4%
	Crasna - Husi	I		*1.251*	DN 24B	Crasna-Husi	2.330	53,7%
		II		*1.604*			2.330	36,0%
	Husi - Albita	I		*630*	DN 24B	Husi-Albita	2.330	27,0%
		II		*413*			2.330	17,7%

NOTA: 1/ Vezi si Anexa 24 (numai vehiculele care intereseaza Submodelul VOC)
- 2/ S-a adaugat la DN existent numai traficul minim posibil a fi preluat de autostrada de pe DN 1, si respectiv, DN1A
- 3/ S-a adaugat la DN existent numai traficul minim posibil a fi preluat de autostrada de pe DN1B

ACADEMIA ROMÂNĂ
Comisia pentru ocrotirea monumentelor naturii

Bucureşti, 12 ianuarie 1999
Nr. 14

IPTANA-SA
689/7/12 - 21.01.1999

S.C. IPTANA - S.A.
B-dul Dinicu Golescu nr. 38

În legătură cu proiectul de prefezabilitate privind autostrada Bucureşti-Focşani - Albiţa (scrisoarea dumneavoastră nr. 689 / 7 / 75 din 7 decembrie 1998), vă comunicăm :

În sectorul Bucureşti - Buzău, km. 80 - 90, traseul preliminat al autostrăzii traversează pădurile *Frasinu* şi *Spătaru,* ambele rezervaţii naturale, arborete de frasin, unicate în ţară, care în plus conţin în covorul vegetal elemente floristice rare sau importante din punct de vedere ştiinţific.

De acelaşi regim de protecţie beneficiază arboretele din *Crângul Petreşti,* din apropierea oraşului Focşani (km. 165 - 170) şi cele din *Pădurea Bădeana* şi de lângă *Lacul Bădeana,* de pe teritoriul comunei Tutova (km. 60), jud. Vaslui.

Semnalăm de asemeni faptul că cea mai mare parte a traseului autostrăzii Bucureşti - Albiţa străbate zona de silvostepă a României, zonă unde arboretele sunt foarte rare. De aceea se impune cu necesitate păstrarea celor existente, iar în cazul în care nu pot fi ocolite, să se aleagă porţiunea cea mai degradată şi cu arborii cei mai slab dezvoltaţi.

COMISIA MONUMENTELOR NATURII

Preşedinte

Acad. Nicolae Botnariuc

Secretar ştiinţific,

Nicolae Toniuc

Calea Victoriei, 125, 71102 Bucureşti, România ; Telefon: (01) 659 48 66; Telex: 11 470; Fax: 40 1 211 66 08

R O M Â N I A
MINISTERUL APĂRĂRII NAȚIONALE
— Statul Major General —
Nr. I.1 / 3605
din 15.01.1999
B u c u r e ş t i

IPTANA S.A.
INTRARE NR. 291
ANUL 99 luna 01 ziua 21

N E S E C R E T
Exemplar nr.1

DIR. GEN. ADJ. TEHN.	
DIR. GEN. ADJ. EC.	
SERVICIUL PLANIFICARE	
BIROUL MARKETING	
DIVIZIA DRUMURI	X
DIVIZIA PODURI	
DIVIZIA CONSTRUCȚII	
DIVIZIA HIDRO	
DIVIZIA STUDII TEREN	
BIR. TEHNIC - CALITATE	

Către
S.C. IPTANA S.A.
BUCUREŞTI

La nr. 689/7/72 din 07.12.1998;

În baza art. **21**, din **Legea nr. 45/1994**, privind apărarea națională a României şi a **H.G. nr. 62/1996, Statul Major General** avizează favorabil Studiul de prefazibilitate pentru obiectivul de investiții **"Autostrada BUCUREŞTI - FOCŞANI - ALBIȚA", în VARIANTA 2, între km 155 (OREAVU) şi km 25 (TECUCI)**, conform documentației trimise cu numărul de mai sus.

Avizul este condiționat de:

— tronsoanele de autostradă tangente cu localitățile: **BUZĂU, FOCŞANI, TECUCI şi BÂRLAD, să nu afecteze terenuri şi activități ale Ministerului Apărării Naționale**;

— documentația tehnică pentru următoarea fază de proiectare ce va fi trimisă la **Statul Major General** pentru avizare, **va conține o situație centralizatoare cuprinzând date sintetice, planuri de detaliu redactate grafic şi în scris, care să reflecte soluțiile adoptate pentru intersecția autostrăzii ce se proiectează cu celelalte căi de comunicație existente şi traseele tangente cu localitățile: BUZĂU, FOCŞANI, TECUCI şi BÂRLAD.**

Acest aviz nu poate fi utilizat pentru obținerea autorizației de construire.

LOCȚIITOR AL ŞEFULUI STATULUI MAJOR GENERAL
General de divizie
IOAN GAVRIL GHITAŞ

R O M Â N I A
CONSILIUL JUDEŢEAN PRAHOVA
COD 2000, PLOIEŞTI BDUL REPUBLICII NR 2 - 4 TEL 146151 FAX 195363

Dosar III/A.lo. Nr 8251 Data -3. FEB. 1999

DIR. GEN. ADJ. TEHN.
DIR. GEN. ADJ. EC.
SERVICIUL PLANIFICARE
BIROUL MARKETING
DIVIZIA DRUMURI
DIVIZIA PODURI
DIVIZIA CONSTRUCTII
DIVIZIA HIDRO
DIVIZIA STUDII TEREN
BIR. TEHNIC - CALITATE

IPTANA
NR. 582
99 02 08

689/7/36
10 II 99

C ă t r e ,

SC " IPTANA " SA BUCURESTI
B-dul Dinicu Golescu nr.38 Sector 1.
Cod. 71.ooo

SPRE STIINTA :
- PRIMARIA COM.BABA ANA
- PRIMARIA COM.CIORANI
- PRIMARIA COM.FULGA

La adresa dvs.nr. 689/718e/1998 prin care solicitaţi punctul nostru de vedere cu privire la traseul propus de traversare a judeţului Prahova pentru autostrada Bucureşti - Focşani - Albita şi la impactul acestuia asupra terenurilor , construcţiilor si instalaţiilor din zona afectată,vă comunicăm următoarele :

Un cele doua variante prezentate în planşele desenate traseul autostrăzii în zona de traversare a judeţului Prahova este unic si afectează extravilanul comunelor Ciorani, Fulga şi Baba Ana.

Intrucât nu suntem in posesia documentaţiilor urbanistice actualizate,aflate în curs de elaborare sau avizare ale acestor localităţi nu putem identifica într-un timp foarte scurt reţelele şi construcţiile noi apărute sau propuse din acest zone.

Traseul autostrăzii inclusiv zona aferenta (cu lăţimea de 2 km.)poate afecta reţelele de transport produse petroliere,gaze naturale ,apă potabilă.

Obiectivele majore pe care le putem identifica la acest moment sunt:

..//..

- pentru comuna CIORANI	- Calea ferată Ploieşti -Urziceni - DJ.2o1 A - DN.1.D - Teren arabil proprietăţi particulare - Pârâul Râmnicul Sărat
- Pentru comuna FULGA	- DC.79 - Pârâul Istău - Lacul Fulga(cu amenajările piscicole) - Teren arabil proprietăţi particulare - DC.1o2 D.
- Pentru comuna BABA ANA	- DJ.1o2 H. - Pârâul Drăguna - Teren arabil proprietăţi particulare şi I.A.S.

Referitor la situaţia juridică a terenurilor, acestea sunt în mare parte proprietăţi particulare cu categoria de folosinţă agricolă ceea ce presupune că după achiziţionarea lor directă sau prin expropiere pentru cauză de utilitate publică (Leg.33/94) să se procedeze la scoaterea acestora din circuitul agricol conform Legii 18/1991 -republicată.

Deasemenea vă comunicăm faptul ca acest traseu de autostradă nu se regăseşte în Planul de Amenajarea Teritoriului Jud.Prahova,fapt pentru care urmează să procedaţi la elaborarea unui plan de amenajarea teritoriului zonal avizat şi aprobat conform anexei la Leg.5o/1991 republicată.

Pentru emiterea unui punct de vedere al Consiliului Judeţean Prahova cu privire la traseul propus urmează să solicitaţi mai întâi avizul Comisiei Tehnice de Avizare Judeţene.

P R E S E D I N T E

Victor Petrescu

ROMANIA

CONSILIUL JUDETEAN VRANCEA

Directia urbanism, amenajarea tritoriului, lucrari publice

Nr.7904 din 11.01. 1999
D.III.C.8

DIR. GEN. ADJ. TEHN.	
DIR. GEN. ADJ. EC.	
SERVICIUL PLANIFICARE	
BIROUL MARKETING	
DIVIZIA DRUMURI	X
DIVIZIA PODURI	
DIVIZIA CONSTRUCTII	
DIVIZIA HIDRO	
DIVIZIA [illegible]	
[illegible] TEHNOLOGIZATE	

IPTANA S.A.
INTRARE Nr. 189
1999 ianuarie 01 ziua 14

C A T R E,

IPTANA S.A. BUCURESTI

Referitor la adresa dv. nr.689/7/82/7 dec.1998, prin care ne-ati transmis planul privind traseul viitoarei autostrazi, va comunicam urmatoarele :

1. Pe tronsonul de la km. 155 - km. 186, Consiliul Judetean Vrancea agreeaza varianta nr.2 -verde, amplasata la Est de Municipiul Focsani. Aceasta varianta corespunde si cu prevederile P.A.T.J. - Judetul Vrancea.

2. Va semnalam urmatoarele obiective deosebite in perimetrul solicitat de dv. si anume :

- km. 134 -km.150	- obiective militare
- km. 155	- nod hidrotehnic canal "Siret-Baragan " ;
	- subtraversare Rămna - exexutat 50%.
- km. 160 - var.I.	- complex cresterea porcilor ;
- km. 170 -km.186	- conducte magistrale transport gaze naturale-conducte de petrol
- km.185	- ferme cresterea animalelor
- km. 170	- constructii industriale-Cooperatia de consum
	- intravilan - com.Cimpineanca - locuinte propr.particulara
Varianta 2.	- intersectie DJ.204.D.fronturi captare apa si gospodarie de apa Municipiul Focsani
Varianta 2.	- intersectie DJ.204 -Aerodrom Militar.

- Traseul cu galben reprezinta conducte magistrale gaze
- Traseul cu verde reprezinta conducte petrol - Constanta - Borzesti;

- Nod rutier - varianta Albita - Ferma agricola, Fabrica bauturi - sediu AGROMEC etc. (fost I.A.S. Marasesti).

Avem rugamintea sa ne trimiteti si planul spre Siret pina la limita JUdetului Vrancea cu Judetul Bacau.

Va asiguram de colaborarea noastra.

DIRECTOR,

Ion Casteanu

CI/DA
ex.2/6.01.1999

ROMÂNIA
JUDEȚUL VASLUI
CONSILIUL JUDEȚEAN
D.U.A.T.L.P.
Nr. 2253 din 20.01 1999

IPTANA S.A.
INTRARE NR. 397
99 01 ziua 28

689/7/19

DIR. GEN. ADJ. TEHN.	
DIR. GEN. ADJ. EC.	
SERVICIUL PLANIFICARE	
BIROU MARKETING	
DIV. ZIA DRUMURI	
DIVIZIA CĂI FERATE	
DIVIZIA CONSTRUCȚII	X
DIVIZIA PODURI	
DIVIZIA STUDII	
BIR. TEHNIC - CALITATE	

Către,
S.C. IPTANA S.A.
București
B-dul Dinicu Golescu, nr. 38, sector 1

La adresa dvs. nr. 689/7/84/07.12.1998, privind S.P.F. – Autostrada București – Focșani – Albița, vă comunicăm **avizul de principiu** privind amplasamentul în coridorul de 2 km lățime, cu solicitarea de a fi studiată și o a doua variantă pe tronsonul Crasna – Albița care, așa cum este prezentată și aprobată prin P.A.T.N. și preluată în P.A.T.J., trece limitrof cu zona de nord a municipiului Huși.

Referitor la determinarea impactului autostrăzii asupra terenurilor, construcțiilor și instalațiilor existente sau prevăzute a se realiza, vă asigurăm de întreaga noastră colaborare prin punerea la dispoziție a băncii de date deținute în prezent – Planuri Urbanistice Generale ale localităților și alte documentații de urbanism, planuri topografice, programe de investiții în derulare sau de perspectivă etc.

În speranța unei bune colaborări,
cu stimă,

DIRECTOR,
arh. Ioan Surmei

ROMÂNIA

CONSILIUL JUDEȚULUI GALAȚI

DIR. GEN. ADJ. TEHN.	
DIR. GEN. ADJ. EC.	
SERVICIUL PLANIFICARE	
BIROUL MARKETING	
DIVIZIA DRUMURI	X
DIVIZIA PODURI	
DIVIZIA CONSTRUCȚII	
DIVIZIA HIDRO	
DIVIZIA STUDII TEREN	
BIR. TEHNIC - CALITATE	

Str. Domnească nr. 56
Galați, 6200
Tel. 036 – 41.72.22
Fax:036 – 46.07.03
E-mail consiliu@compro.ro

Nr. 8589/ 13.01.1999

Dosar: _____

Către,

S.C. "IPTANA" S.A.
B-dul Dinicu Golescu nr. 38, sector 1
Cod 71000, București

IPTANA S.A.
INTRARE NR. 224
99 01 18

Referitor la adresa dumneavoastră nr. 689/7/83/07.12.1998, prin care ne solicitați unele observații concrete privind traseul autostrăzii București – Focșani - Albița, vă comunicăm următoarele:

- Traseul propus, având un coridor de 2 Km lățime, afectează așezări umane parțial sau în totalitate, precum și o serie de amenajări publice sau private (căi ferate, drumuri, alimentări cu apă, etc.);
- Traseul ales de dumneavoastră traversează porțiunea cu cea mai mare densitate de localități, precum și cu cele mai afânate forme de relief;
- Observații concrete cu nominalizarea unor obiective concrete nu se pot face în baza unui plan sc. 1:100.000 care indică o propunere de traseu. Pentru formularea unor observații pertinente este necesar un plan la o scară mai mare, cu marcarea clară a coridorului de 2 Km și a așezărilor umane afectate.

Pentru formularea tuturor observațiilor, vă rugăm să ne transmiteți planurile la o scară mai mare cu un grad de detaliere corespunzător.

În speranța unei colaborări viitoare, primiți întreaga noastră considerație.

ROMÂNIA / CONSILIUL JUDEȚEAN / JUDEȚUL GALAȚI

PREȘEDINTE,
Răsvan Angheluță

BM/NL/ex.2
12.01.1999

conpet s.a.
OIL TRANSPORTING COMPANY 1893

B-dul Independenței nr.7
Ploiești 2000
ROMÂNIA
tel.: 40.44.121226
40.44.121341
fax: 40.44.116451
40.44.111060
telex: 19285

1 MAR. 1999

Nr. F/151 Data 24.02.1999

COMP.DEZV.-R.K.

IPTANA
NR. 968
99 03 03
687/7/15

Către,

S.C.IPTANA S.A.BUCUREȘTI
BD.DINICU GOLESCU NR.38 SECTOR 1

Ref.la adresa dvs.nr.687/12.98, vă facem cunoscut că deținem conducte magistrale de transport țiței și gazolină ce vor fi afectate de lucrarea "Autostradă București-Focșani-Albița", pe care le-am materializat pe planurile dvs. nr.IVD/1 sc.1:100.000, vizate de noi spre neschimbare.

În principiu suntem de acord cu execuția acestei lucrări cu respectarea următoarelor condiții:

- Pentru adoptarea soluției de protejare sau deviere a conductelor, vă veți adresa unei instituții de specialitate pentru industria de petrol și gaze, în vederea întocmirii documentației tehnico-economică (PETROSTAR Ploiești);

- După întocmirea documentației, un exemplar va fi înaintat societății noastre, în vederea avizării în C.T.E.-ul CONPET Ploiești, ce va constitui acordul nostru definitiv;

- Lucrările propuse vor fi încredințate unei societăți specializate în industria petrolieră (INSPET Ploiești, ARGENTA Constanța etc.);

- Cheltuielile aferente executării lucrărilor de protejare sau deviere ale conductelor, vor fi suportate de unitatea dvs.

Prezentul aviz este valabil 12 luni.

DIR. GEN. ADJ. TEHN.	
DIR. GEN. ADJ. EC.	
SERVICIUL PLANIFICARE	
BIROUL MARKETING	
DIVIZIA DRUMURI	X
DIVIZIA PODURI	
DIVIZIA CONSTRUCȚII	
DIVIZIA HIDRO	
DIVIZIA STUDII TEREN	
BIR. TEHNIC - CALITATE	

DIRECTOR M.E.A.-INV.
Ing.G.Ionescu

S.C. CONPET - S.A. DIRECTOR M.E.A. DEZV. INVEST PLOIEȘTI

ȘEF COMP.DEZV.-R.K.,
Ing. [illegible]

/GM/2ex.

CONEL
S.T.D.BUCURESTI
Sos. Stefan cel Mare nr.1A
sector 1, Bucuresti

CONEL
Sucursala de Transport - Dispecer București
Str. Ștefan cel Mare 1A, sector 1 - cod 71216
11. FEB. 1999
IEȘIRE NR. 965

A2.

C A T R E
SC IPTANA - SA B-dul Dinicu Golescu nr. 38

Priveste : Autostrada Bucuresti - Focsani - Albita

Urmare scrisorii dumneavoastre 689/7/99/07.12.1998 si a noilor date inaintate de IPTANA SEARCH la data de 03.02.1999, privind obtinerea avizului de amplasament a autostrăzii Bucuresti - Focsani in variantele prezentate față de liniile 220 - 400 kV apartinind STD Bucuresti va comunicam urmatoarele :

-LEA 220 kV d.c Fundeni Brazi va fi intersectata de autostrada Bucuresti - Focsani in cazul variantei nr.1 si variantei Vest la km 5 (la est de comuna Tunari) .

-LEA 220 kV d.c Teleajen - Stilpu va fi afectata de Autostrada Bucuresti - Focsani numai in cazul variantei Vest la km 48 si 75 .

Intre Mizil si Bălțăreti propunem ca aotustrada sa se execute paralel cu LEA 220 kV Teleajen - Stilpu pentru a fi cit mai putin afectata de aceasta .

In punctul de intersectie a LEA 220 kV si autostrada vor necesita lucrări de reglementare a liniei conform Normativ PE 104 tabel 11.2.a și vor fi tratate la studiul de fezabilitate .

Va informăm ca in zonă sunt instalații de 20 -110 kV, fapt ce veți solicita avizul de amplasament de la Electrica SA - S.D.Ilfov, S.D Prahova si S.D Buzau .

Anexăm:

Planul de situație cu variantele analizate ptr. autostrada București-Focșani și rețelele 220-400kV. aparținand S.T.D.B.

SUCURSALA DE TRANSPORT CONEL S.A. Bucureşti DISPECER

S.C. DIRECTOR
ING. ENE TRAIAN

IPTANA - 87
689/7/38 - 12.II.99

LUNELI S.D
S.C. ELECTRICA S.A.

SUCURSALA DE DISTRIBUTIE PLOIESTI
SERVICIUL EXPLOATARE si MENTENANTA a INSTALATIILOR de DISTRIBUTIE a ENERGIEI ELECTRICE
str.Marasesti, nr.44, tel. 121551, telex 19274, fax. 193863: 124051

620 20. IAN. 1999

IPTANA S.
INTRARE NR. 336
19 99 01 25

689/7/14

Catre,
SC IPTANA SA –Institutul de Proiectari pentru Transporturi Auto Navale si Aeriene
Bucuresti b-dul Dinicu Golescu nr. 38 sect I

Urmare cererii dumneavoastra nr. 689/7/94 din 07/12/1998 va comunicam ca avizul de amplasament pentru obiectivul " Autostrada Bucuresti – Focsani-Albita " se poate elibera dupa completarea documentatiei transmise cu urmatoarele:

-Plan de situatie- sector Bucuresti-Buzau, inca un exemplar (ati depus doar doua exemplare)
-Xerocopie dupa certificatul de urbanism - 1 exemplar

Precizam ca dupa completarea documentatiei cu elementele mentionat mai sus, avizul se elibereaza cu achitarea taxei legale de 85200 lei

Director
Ing. Ioan Silvas

Sef Serviciu
ing. Mircea Coarfa

DIR. GEN. ADJ. TEHN.	
DIR. GEN. ADJ. EC.	
SERVICIUL PLANIFICARE	
BIROUL MARKETING	
DIVIZIA DRUMURI	X
DIVIZIA PODURI	
DIVIZIA CONSTRUCTII	
DIVIZIA HIDRO	
DIVIZIA STUDII TEREN	
TEHNIC - CALITATE	

Sci_ga\ga\doc\ion\iptana1

Ing. Cebirlea

ROMANIA
CONEL
COMPANIA NATIONALĂ DE ELECTRICITATE

DIVIZIA TRANSPORT DESPECER
SUCURSALA TRANSPORT CONSTANTA
Str.Nicolae Iorga nr.89, cod 8700, Constanta
Telefon-fax 041-639753

Nr. 1500 / 11.01.1999.

IPTANA
99 01 191 14

DIR. GEN. ADJ. TEHN.	
DIR. GEN. ADJ. EC.	
SERVICIUL PLANIFICARE	
SERVICIUL MARKETING	
DIVIZIA DRUMURI	X
DIVIZIA PODURI	
DIVIZIA CONSTRUCTII	
DIVIZIA HIDRO	
DIVIZIA STUDII	
BIR. TEHNICO-JURIDIC	

Către,

S.C. IPTANA S.A. BUCURESTI
B-dul Dinică Golescu nr.38 cod 71000 , sector 1

In conformitate cu adresa dumneavoastră nr.689 / 7 / 101/07.12.1998 , vă transmitem anexat un exemplar cu planul de situatie 1:100000 completat cu obiectivele energetice (LEA 400 KV SMARDAN - GUTINAS) afectate de autostrada BUCURESTI - FOCSANI-ALBITA .

DIRECTOR ADJ. EXPLOATARE
ing.M.Vâju

SUCURSALA DE TRANSPORT 1 ROMÂNIA CONEL COMPANIA NAȚIONALĂ DE ELECTRICITATE S.A. CONSTANȚA

Dl. ing. Gh. Mateiu

CONEL - DIVIZIA DE TRANSPORT DISPECER
BUCURESTI
SUCURSALA DE TRANSPORT DISPECER BACAU
Nr. 109 din 20.01. 1999

IPTANA S.A.
INTRARE NR. 344
1999 luna 01 ziua 26

689/7/16

DIR. GEN. ADJ. TEHN.	
DIR. GEN. ADJ. EC.	
SERVICIUL PLANIFICARE	
BIROUL MARKETING	
DIVIZIA DRUMURI	X
DIVIZIA PODURI	
DIVIZIA CONSTRUCTII	
DIVIZIA HIDRO	
DIVIZIA STUDII INGINEREN	
BIR. TEHNIC - CALITATE	

C ă t r e,

S.C.IPTANA S.A.
B-dul Dinicu Golescu nr.38
71000 - Bucureşti - Sector 1 -

La scrisoarea dvs.nr.689/7/100/07.12.1998 referitor la obiectivul Autostrada Bucureşti -Focşani-Albiţa,vă restituim 1 exemplar din planurile de situaţie nr.IV B/1, IV C/1 şi IV D/1,completate cu instalaţiile energetice 220-400 kV,cu următoarele specificaţii:

Plan IV B/1.

In zona Focşani - Mărăşeşti sunt următoarele instalaţii afectate de autostradă.
- LEA 400 kV Gutinaş - Smârdan colorată cu albastru în plan;
- LEA 220 Gutinaş-Barboşi cu intrare-ieşire în staţia 220 kV Focşani-Vest, colorată cu portocaliu în planul de situaţie.

In restul planurilor de situaţie nr.IV C/1,IV D/1 nu avem instalaţii electrice de 220-400 kV.

Pentru instalaţii electrice cu tensiuni de 1-110 kV vă rugăm să vă adresaţi la S.C.ELECTRICA -S.A.

D I R E C T O R,

ŞTEFAN FRATILA

DIVIZIA TRANSPORT DISPECER SUCURSALA TRANSPORT DISPECER 1 CONEL BACAU BUCUREŞTI

BIROU DEZVOLTARE,

ing.DOINA BAZALIC

IPTANA

Filiala de Distributie a Energiei Electrice BUCURESTI
S.C. ELECTRICA S.A.

SUCURSALA DE DISTRIBUTIE VASLUI

R.C. J37/230/1998

SEDIUL : str.TOMA CARAGIU nr. 7
FAX : 035321293 TELEFON : 035312030 / 035312031

Nr. 816 / 20.01 1999

AVIZ DE AMPLASAMENT nr.6 /1999

Catre, S.C. IPTANA S.A. Bucuresti
Fax 01/3121416

Spre stiinta: CEM Vaslui,CEM Bîrlad,CEM Husi,CEMLS-110KV Vaslui

Urmare a adresei dvs. prin care ati solicitat avizul nostru privind obiectivul: **"AUTOSTRADÃ BUCURESTI-FOCSANI-ALBITA"**, conform planurilor de situatie anexate, va comunicam urmatoarele :

1.Intrucit pe amplasamentul propus exista numeroase retele electrice aeriene de 110 KV si 20 KV si posturi de transformare 20/0,4 KV(PT),ele fiind figurate pe planurile de situatie anexate, va veti adresa cu comanda la S.D. Vaslui, biroul analiza retele electrice (B.A.R.E.) pentru intocmirea proiectului de deviere a acestor instalatii si mutare amplasamente (PT-uri), astfel incat sa se respecte conditiile din PE 106/1995- "Normativ pentru proiectarea si executia liniilor electrice aeriene de joasa tensiune" , PE107/1995 "Normativ pentru proiectarea si executia retelelor de cabluri electrice"si PE 104/1993 "Normativ pentru constructia liniilor de energie electricã cu tensiuni peste 1000 V".

2. Obiectivul se va realiza numai dupa indeplinirea conditiilor de la punctul 1, si se va solicita asistenta tehnica de la CEM Vaslui,CEM Bîrlad,CEM Husi,CEMLS-110KV Vaslui.

3. In timpul lucrarilor se vor lua masuri de catre constructori pentru respectarea normelor de protectia muncii privind lucrarile in apropierea instalatiilor electrice.

4. Nerespectarea conditiilor impuse de prezentul aviz de catre beneficiar il face raspunzator civil sau penal, dupa caz, de consecinte.

5. Prezentul aviz este valabil pana la data de 20.01.2000

DIRECTOR,

Ing. Turbatu Ioan

S.C. ELECTRICA S.A. SUCURSALA DE DISTRIBUTIE VASLUI 2

S.C. ELECTRICA S.A.
Sucursala de Distribuție Galați

Adresa | Str. N. Bălcescu nr. 35 A
6200, Galați, România
Tel. | 036 460.500
Fax | 036 46[illegible].759

IPTANA S.A.
INTRARE NR. 913
19 99 luna 03 ziua 01

Nr. 1240/03.02.1999

689/7/42

DIR. GEN. ADJ. TEHN.	
DIR. GEN. ADJ. EC.	
SERVICIUL PLANIFICARE	
BIROUL MARKETING	
DIVIZIA DRUMURI	X
DIVIZIA PODURI	
DIVIZIA CONSTRUCȚII	
DIVIZIA HIDRO	
DIVIZIA STUDII TEREN	
BIR. TEHNIC - CALITATE	

C ă t r e,

S.C. „IPTANA" S.A.
B-dul Dinicu Golescu nr. 38, sector 1, Bucureşti, 71000

Referitor: Aviz coexistentă pentru SPF Autostrada Bucureşti - Focşani - Albita, zona jud. Galati.

Ca răspuns la solicitarea dumneavoastră, vă remitem planul de situatie completat cu traseul orientativ al retelelor electrice existente în zonă.

Acestea sunt linii electrice aeriene de 20 kV şi 110 kV. În unele portiuni ale traseului autostrăzii pot fi şi retele de 0,4 kV, dar care pe planul la scara 1:100.000 nu pot fi figurate.

Conditiile de coexistentă sunt cele prevăzute prin reglementările în vigoare, respectiv PE 104/1993 şi PE 106/1995.

În cazul în care este necesară devierea sau protejarea unor instalatii electrice existente pe amplasamentul autostrăzii, proiectantul general va comanda la unitatea noastră întocmirea unei documentatii tehnico-economice.

Costul lucrărilor se va cuprinde în devizul general al obiectivului.

Prezentul aviz este valabil 12 luni.

S.C. CONEL S.A. SUCURSALA DE DISTRIBUȚIE GALAȚI S.C. ELECTRICA S.A.

INGINER ȘEF,
ing. Federenciuc Dumitru

BIROU ENERGETIC,
ing. Gheorghiu Elena

SOCIETATEA NAȚIONALĂ DE GAZE NATURALE
"ROMGAZ" - S.A.
DIVIZIA TRANSPORT, OPERARE ȘI DISPECERIZARE
Capital social:1.233.067.267 mii lei; Nr. înreg. în reg. comerțului: J32 - 1027; Cod fiscal: R 803778
Mediaș 3125, str. Unirii nr.4, jud. Sibiu, Tel. 40-69-812262,63,64; Fax: 40-69-212489
http://www.telecom.ro, e-Mail:cabinet@telecom.ro;

Nr. 427 / 18.12.1998 131

DIR. GEN. ADJ. TEHN.	
DIR. GEN. ADJ. EC.	
SERVICIUL PLANIFICARE	
BIROUL MARKETING	
DIVIZIA DRUMURI	X
DIVIZIA PODURI	
DIVIZIA CONSTRUCTII	
DIVIZIA HIDRO	
DIVIZIA STUDII TEREN	
BIR. TEHNIC - CALITATE	

DE ATRE

IPTANA S.A.
INTRARE NR. 1034
1998 luna 03 08

611/7/76

S.C. IPTANA S.A.
B-dul D.Golescu nr.38, sector 1
BUCURESTI

Referitor la: SPF - Autostrada București-Focșani-Albița

Urmare adresei dv. nr.689/7/77/07.12.1998 vă restituim un exemplar din documentatia prezentată de dv. cu traseul orientativ al conductelor de gaze ce aparțin S.N.G.N. ROMGAZ Mediaș pe planurile de situație anexate vizate spre neschimbare.

DIRECTOR,
ing.I.Cheran

SERV.TEHNIC-TOPO.,

INTOCMIT,
ing.C.Andrea

TL.

SOCIETATEA NAŢIONALĂ DE TELECOMUNICAŢII
ROMTELECOM S. A.
DIRECŢIA DE TELECOMUNICAŢII VRANCEA
SERVICIUL TEHNIC, PROIECTARE, AVIZARE
FOCŞANI, str. MĂRĂŞTI, Nr. 2, Tel/Fax. 037/233124; Tel. 01.4003989

Nr.250/23037/20.01.99

IPTANA S.A.
INTRARE NR. 305
99 01 21

DIR. GEN. ADJ. TEHN.	
DIR. GEN. ADJ. EC.	
SERVICIUL PLANIFICARE	
BIROUL MARKETING	
DIVIZIA DRUMURI	X
DIVIZIA PODURI	
DIVIZIA CONSTRUCTII	
DIVIZIA HIDRO	
DIVIZIA STUDII TEREN	
BIR. TEHNIC - CALITATE	

CĂTRE,

S.C.IPTANA S.A.
S.C.EUROMETUDES S.A.

Bdul.Dinicu Golescu nr.38 B U C U R E S T I

Urmare adresei dvs.689/7/89/07.12.1998 prin care solicitati avizul referitor la "Autostrada Bucuresti-Focsani-Albita", va comunicam ca in principiu sintem de acord cu executia lucrarii, cu urmatoarele recomandari:

1. ***In zona de amplasare a autostrazii sint instalatii de telecomunicatii subterane existente si proiectate conform planului de situatie anexat.***
2. ***Solutia de executie se va stabili de comun acord cu proiectantul la fata locului si cu delegat de la D.Tc.Vrancea.(tel.233159 sing.Cruceanu Ctin.)***
3. ***Proiectantul de specialitate va prevedea solutii de protectie pentru cablurile telefonice subterane in zonele unde acestea vor fi afectate.***
4. ***Dupa stabilirea solutiei definitive , se va solicita avizul D.Tc.Vrancea, cu planuri detaliate pentru a putea trasa cablurile telefonice la cote.***
5. ***Nerespectarea vreunui punct din prezentul aviz ,duce la anularea lui in totalitate***

DIRECTOR ***SEF SERVICIU*** ***Intocmit***

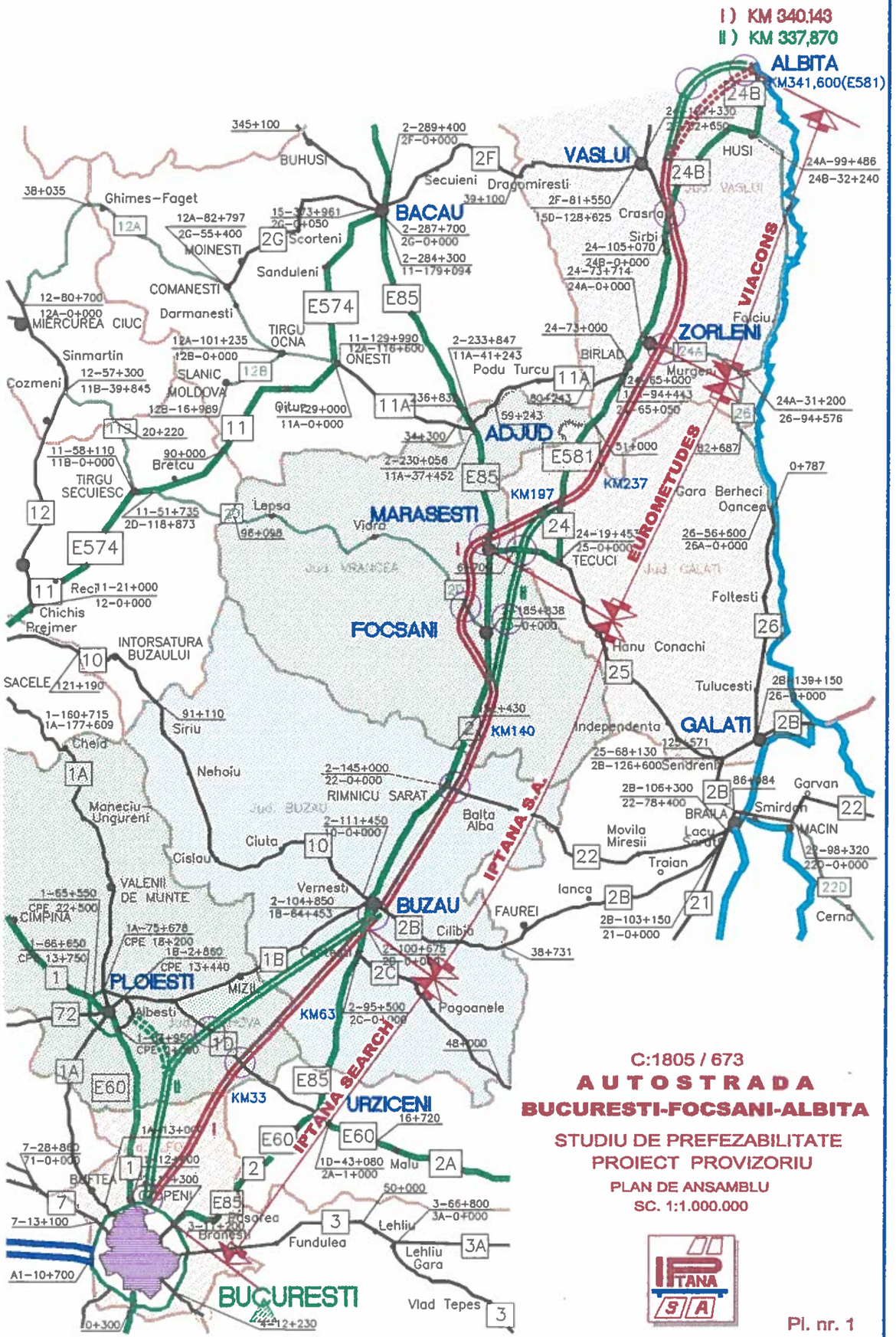
Ing.L.PORESCU ***Ing.F.VOINEA*** ***Sing.E.Dumitrescu***

DIRECTOR

Fără plan anexat

21-01-99 14:09 D. Tc. VN. SERV. TEHNIC

I) KM 340.143
II) KM 337,870



C:1805 / 673

AUTOSTRADA BUCURESTI-FOCSANI-ALBITA

STUDIU DE PREFEZABILITATE
PROIECT PROVIZORIU

PLAN DE ANSAMBLU
SC. 1:1.000.000

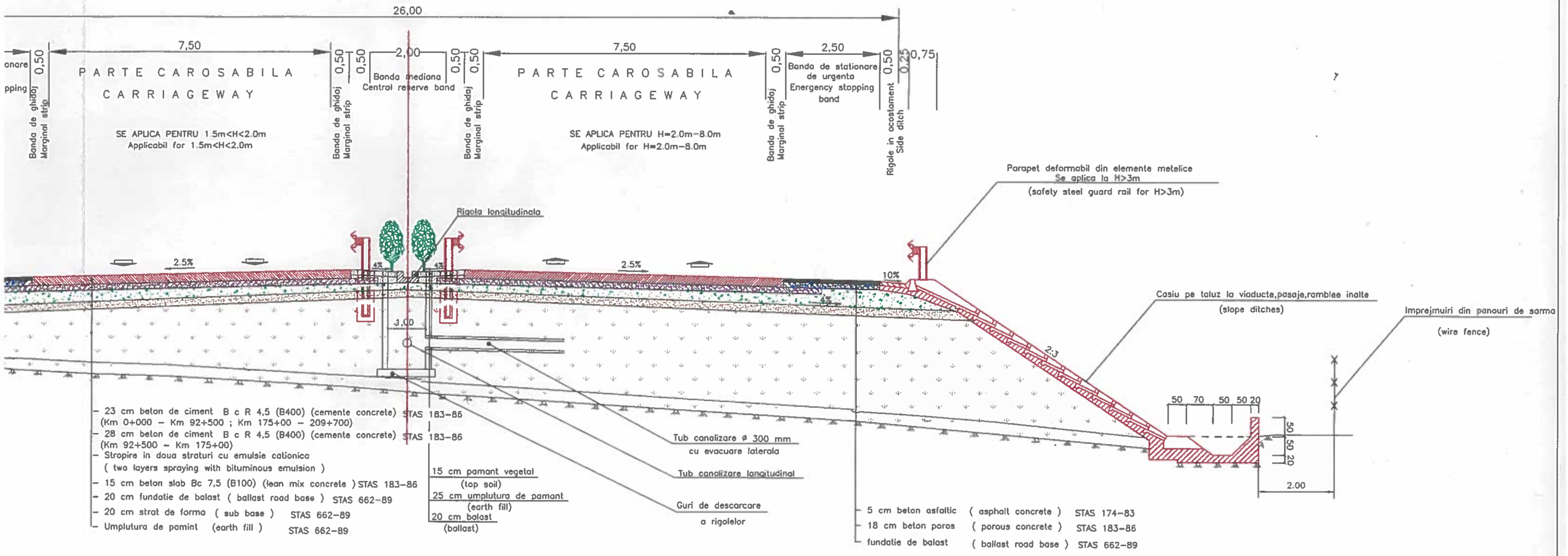
IPTANA SA

Pl. nr. 1

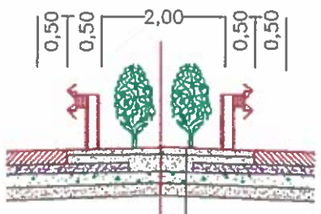
P R O F I L T R A N S V E R S A L T I P

TYPICAL CROSS SECTION

Scara 1:100



BANDA MEDIANA IMPERMEABILA
(cu pamant tratat cu var si zgura)



- Stropire in doua straturi cu emulsie cationica
(two layers spraying with bituminous emulsion)
- 12 cm strat impermeabil din pamant tratat cu 4% var si 30 % zgura granulata
(water proof course of soil treated with 4% lime and 30% granulated slag)
- Umplutura de pamint (earth fill)
- 20 cm fundatie de balast (ballast road base)
- 20 cm strat de forma (sub base)

STAS 10473/1-87
) STAS 183-86
AS 662-89
9

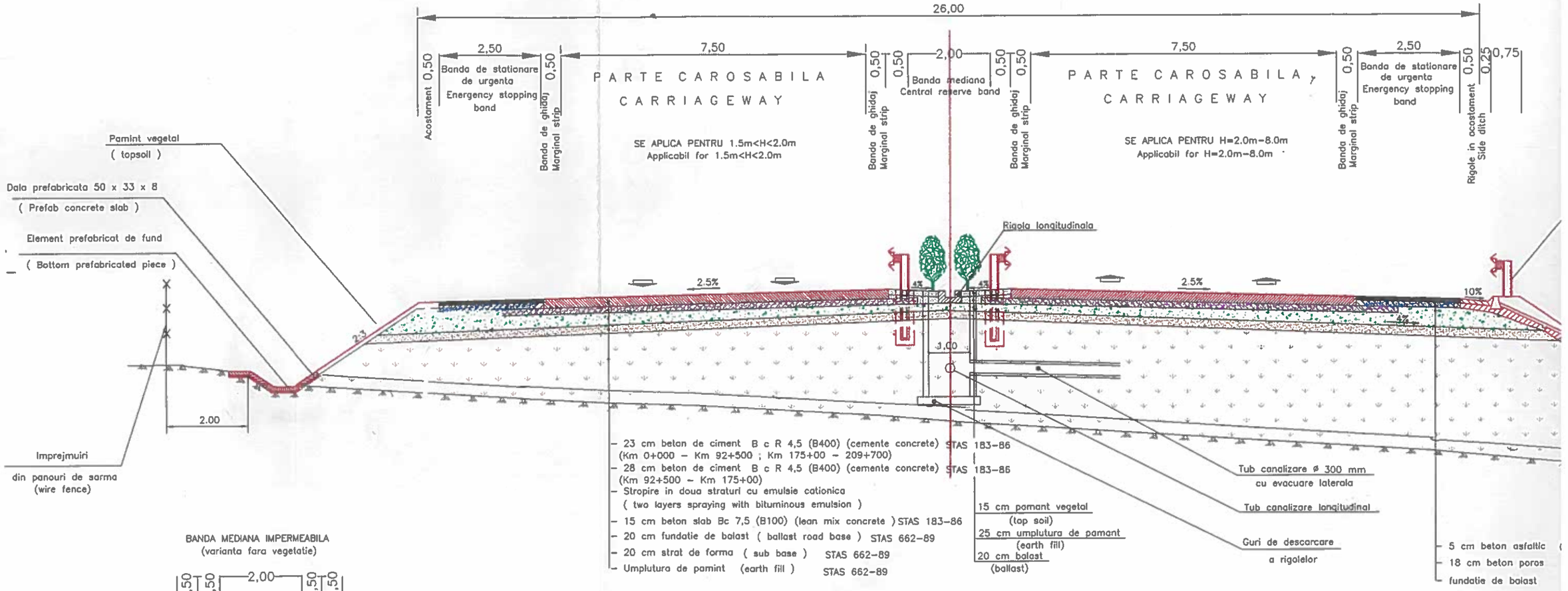
PROIECTANT GENERAL : S.C. IPTANA - S.A.

PROIECTANT S.C. IPTANA S.A.	INVESTITOR ADMINISTRATIA NATIONALA A DRUMURILOR
AUTOSTRADA BUCURESTI - FOCSANI - ALBITA	PROFIL TRANSVERSAL TIP
FAZA DE PROIECTARE S.P.F	CONTRACT Nr. 1805/673
Sef proiect ing. C. Ghirlea	
Proiectat: ing. M. Moroianu	Data Martie 1999 / Scara 1:100 / Plan nr. 2

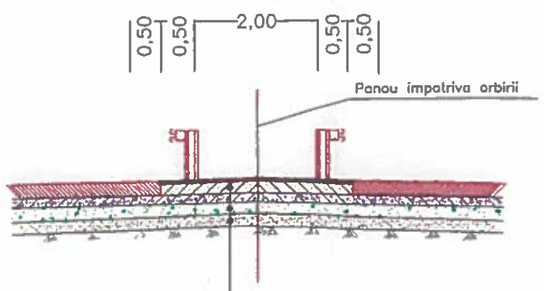
P R O F I L T R A N S V E R S A L T I P

TYPICAL CROSS SECTION

Scara 1:100

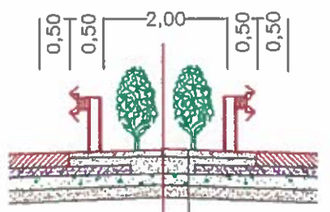


BANDA MEDIANA IMPERMEABILA
(varianta fara vegetatie)

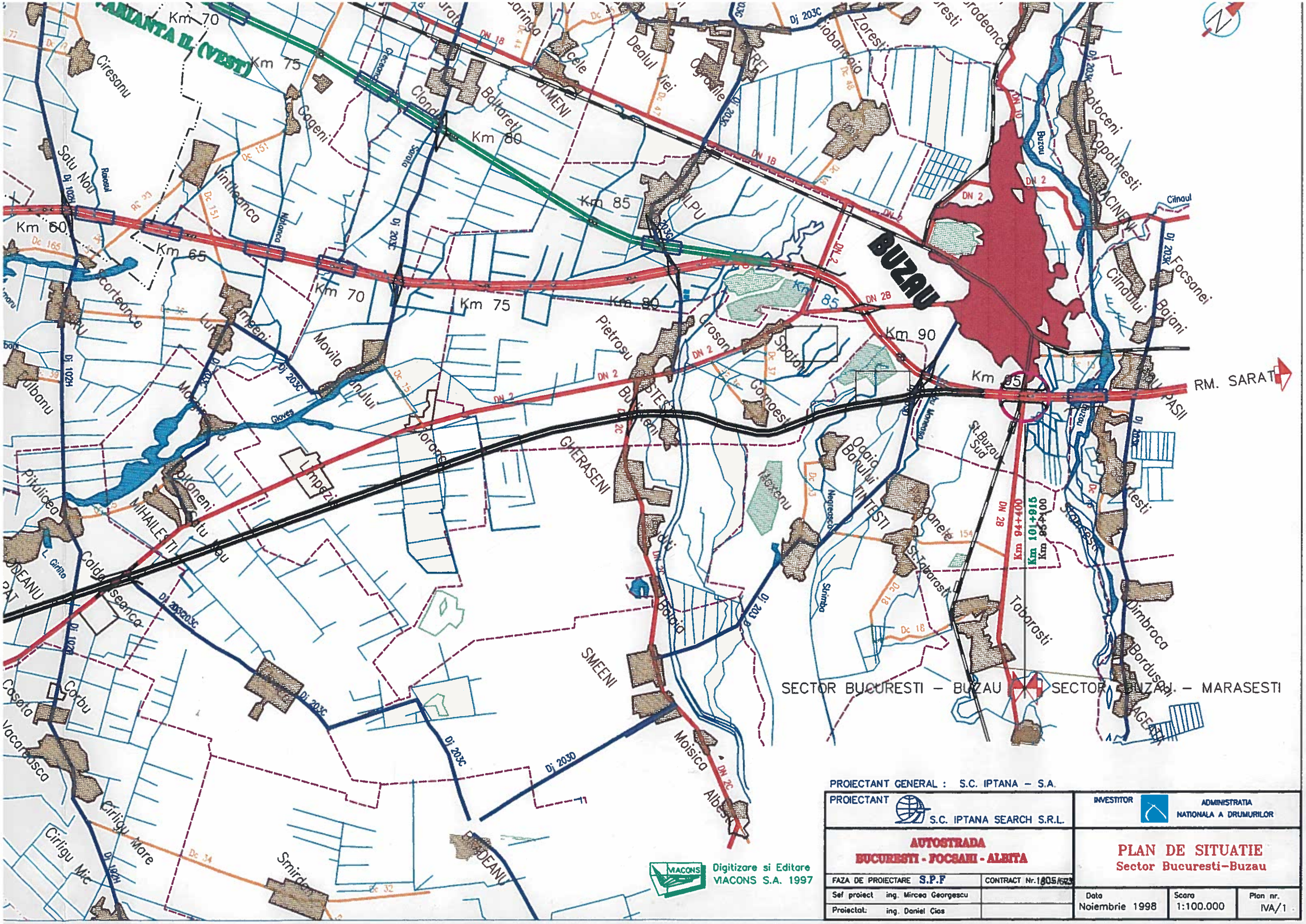


- 5 cm beton asfaltic (asphalt concrete) STAS 174-83
- 18 cm agregate naturale stabilizate cu 6% ciment STAS 10473/1-87
(natural agregates stabilized with 6% cement)
- 15 cm beton slab Bc 7,5 (B100) (lean mix concrete) STAS 183-86
- 20 cm fundatie de balast (ballast road base) STAS 662-89
- 20 cm strat de forma (sub base) STAS 662-89

BANDA MEDIANA IMPERMEABILA
(cu pamant tratat cu var si zgura)

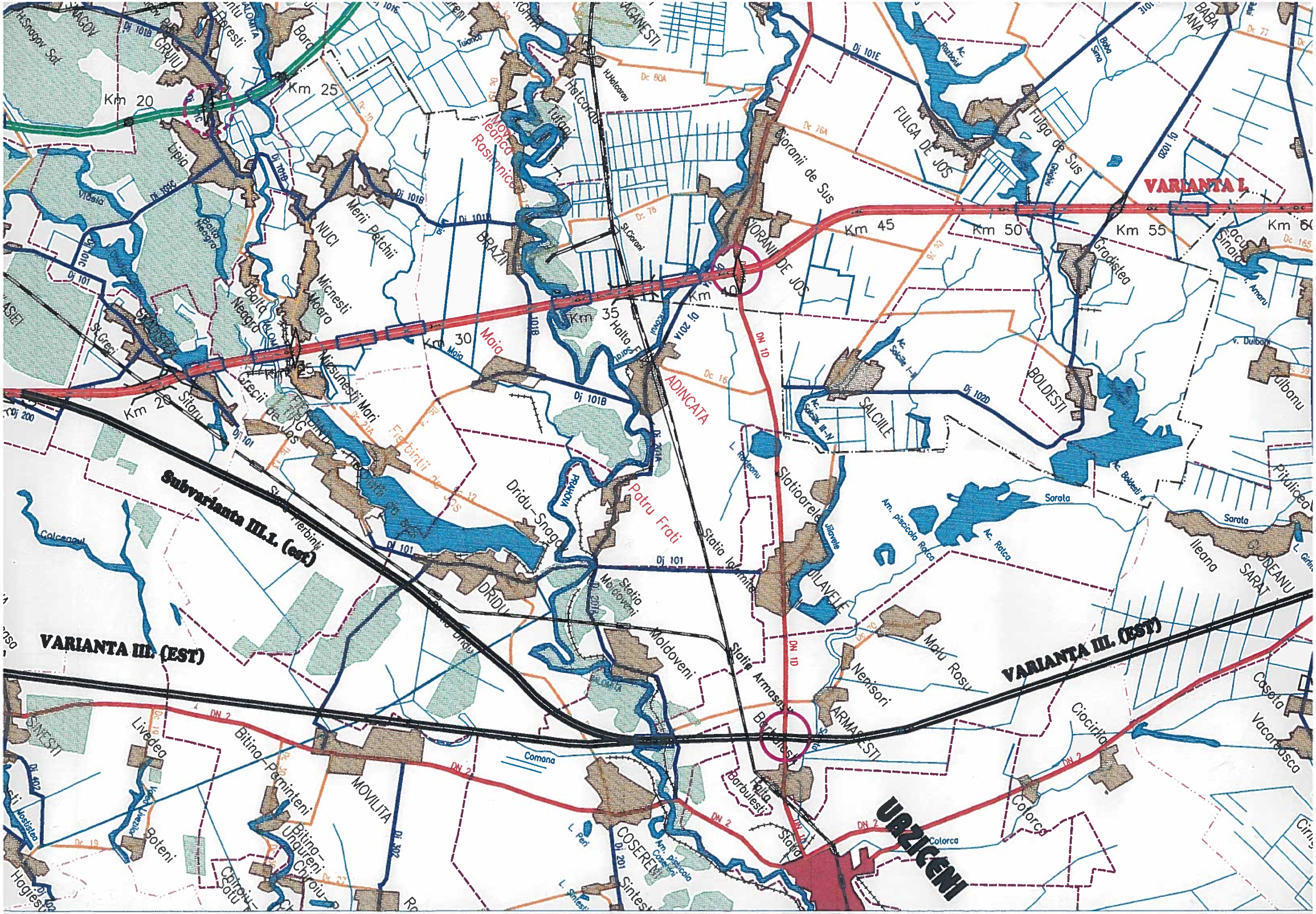


- Stropire in doua straturi cu emulsie cationica
(two layers spraying with bituminous emulsion)
- 12 cm strat impermeabil din pamant tratat cu 4% var si 30 % zgura granulata
(water proof course of soil treated with 4% lime and 30% granulated slag)
- Umplutura de pamint (earth fill)
- 20 cm fundatie de balast (ballast road base)
- 20 cm strat de forma (sub base)

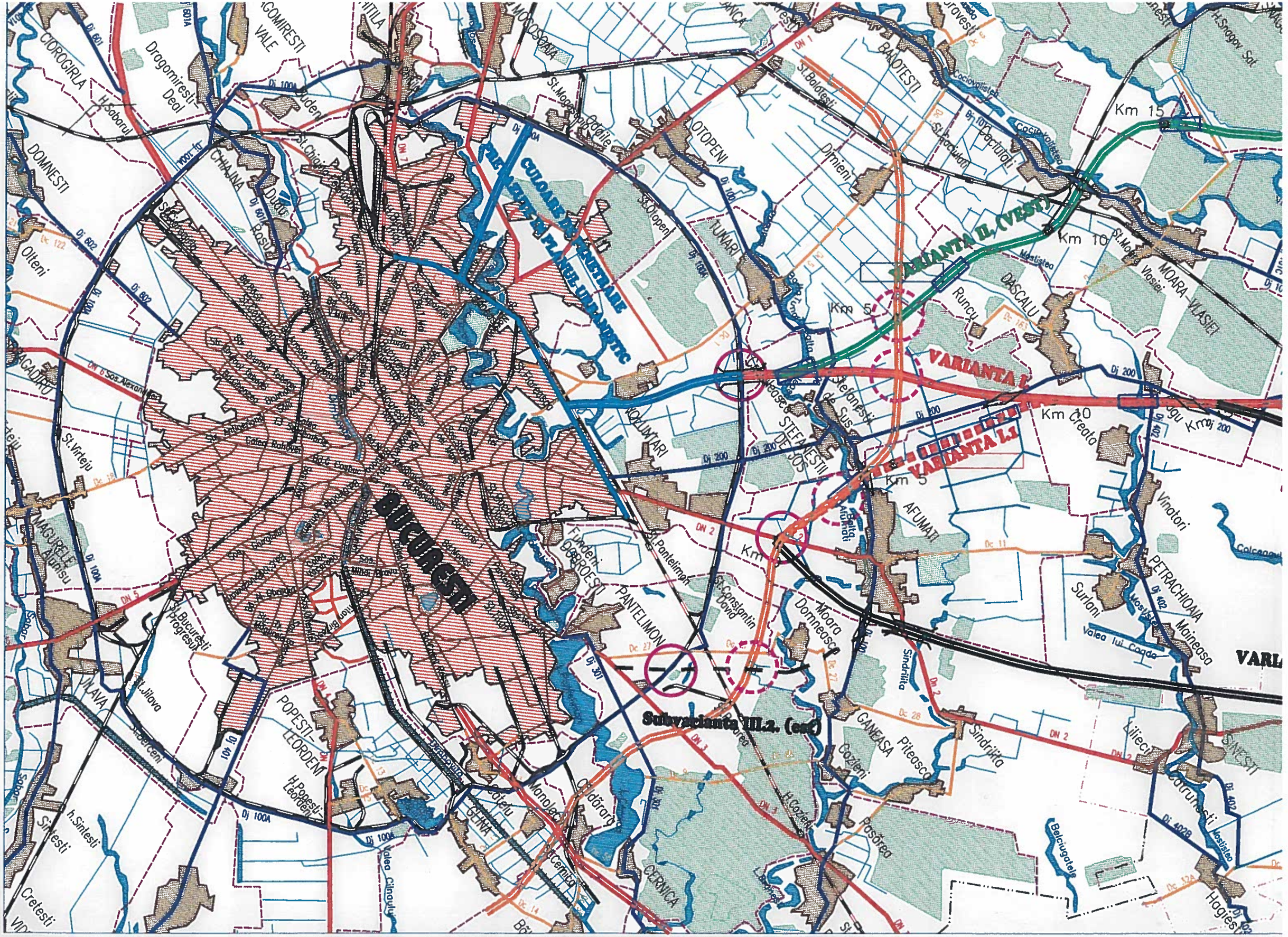


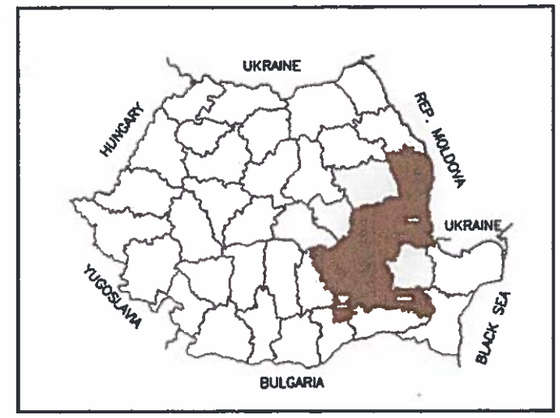
PROIECTANT GENERAL : S.C. IPTANA – S.A.

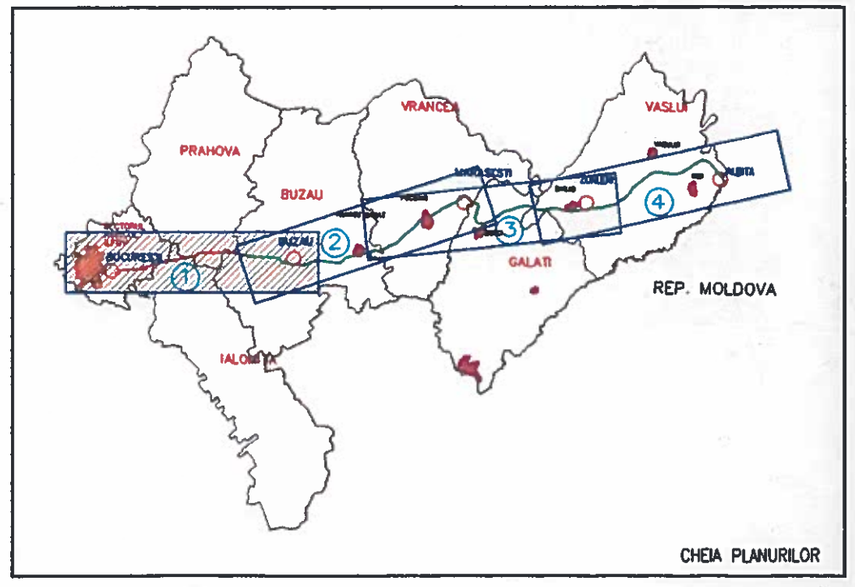
PROIECTANT S.C. IPTANA SEARCH S.R.L.	INVESTITOR ADMINISTRATIA NATIONALA A DRUMURILOR
AUTOSTRADA BUCURESTI - FOCSANI - ALBITA	**PLAN DE SITUATIE** Sector Bucuresti–Buzau
FAZA DE PROIECTARE S.P.F / CONTRACT Nr. 1805/623	
Sef proiect ing. Mircea Georgescu	Data Noiembrie 1998 / Scara 1:100.000 / Plan nr. IVA/1
Proiectat: ing. Daniel Cios	

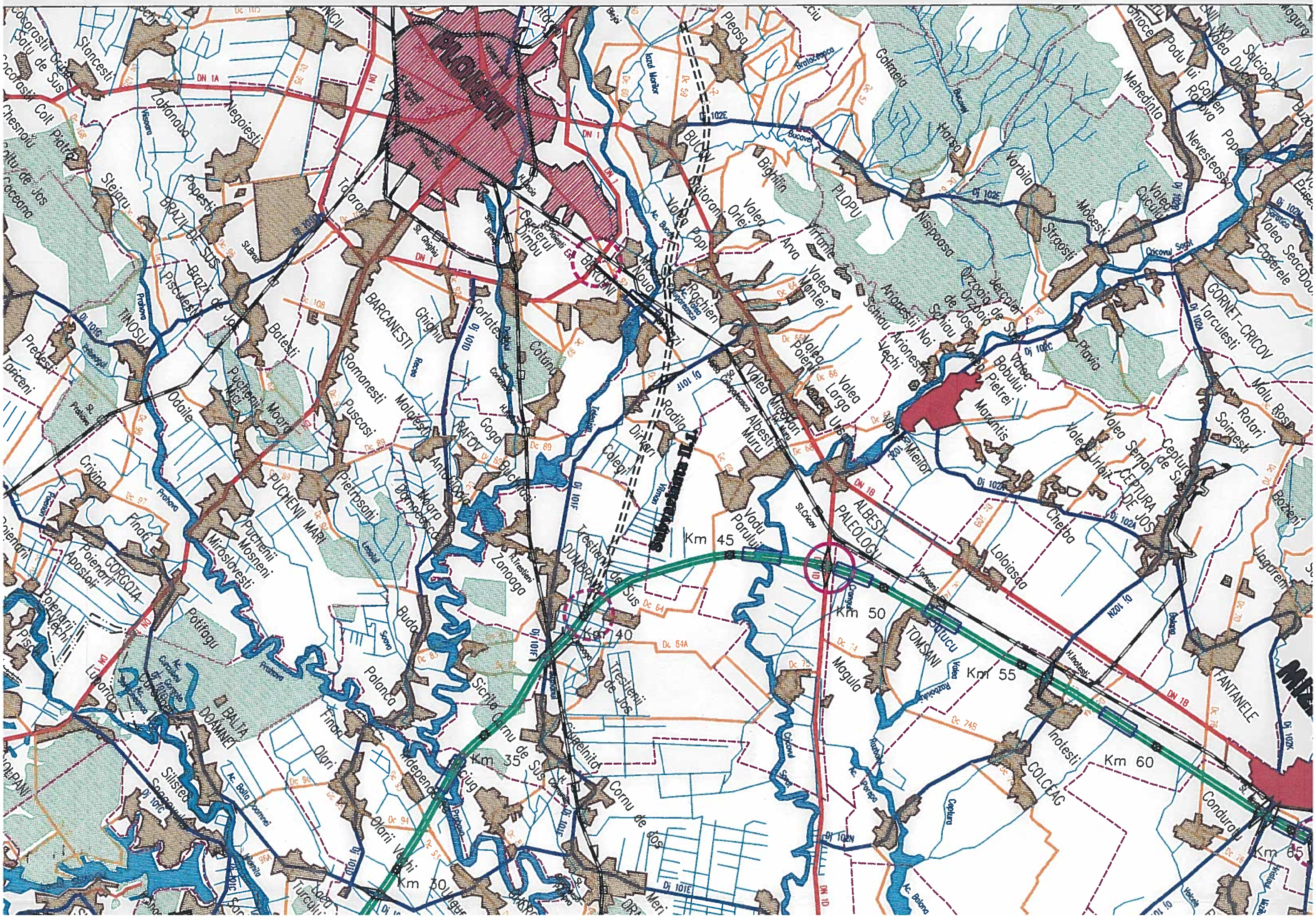


VARIANTA I.
Subvarianta III.1. (est)
VARIANTA III. (EST)
VARIANTA III. (EST)
URZICENI
Km 20
Km 25
Km 30
Km 35
Km 40
Km 45
Km 50
Km 55
Km 20
GRUIU
Lipia
Dj 101B
Dj 101C
Dj 101
Dj 200
Vlasia
Balta Neagra
NUCI
Merii Petchii
Micnesti
Moara
Balta Neagra
St.Greci
Sitaru
Greci
de Jos
Fierbintii de Jos
Fierbintii
Fierbintii Mari
Dj 101B
Maia
BRAZII
Moviteanca
Rasimnicea
Tufani
Halcorau
H.Halcorau
St.Gioroni
Dc 78
Dc 80A
Dc 76A
Dj 101E
Gioranii de Sus
GIORANII DE JOS
Halta
ADINCATA
Dj 201A
DN 1D
Dc 16
FULGA DE JOS
Fulga de Sus
Ac. Razboiul
Baba Sima
BABA ANA
Dc 77
Dj 102D
Dj 102D
SALCIILE
BOLDESTI
Gradistea
Lacu Sinaia
Dc 165
Ac. Boldesti
Sarata
Pitulicea
Ileana
SARAT
Dj 101
Dridu–Snagov
DRIDU
PRAHOVA
Patru Frati
Statia Moldoveni
Moldoveni
Statia Ialomita
Slatioarele
Jilavele
JILAVELE
L. Radeanu
Am. piscicola Ratca
Ac. Ratca
DN 1D
Statia Armasesti
Barbulesti
ARMASESTI
Nenisori
Malu Rosu
Colcesagul
VARIANTA III. (EST)
SINESTI
Livedea
DN 2
Bitina–Pamanteni
Bitina–Ungureni
MOVILITA
Boteni
Dj 302
Comana
L. Peri
COSERENI
Dj 201
Sintesti
Am. piscicola Coserenii
Halta
Barbulesti
Statia
DN 2
Colorca
Ciocirlia
Caseta
Vacareasca


CIORGIRLA
DOMINESTI
Olteni
MĂGURELE
VILAVA
POPESTI-LEORDENI
Cretesti
DRAGOMIRESTI VALE
Dragomirești-Deal
CHIAJNA
Dudu
Roșu
Jilava
Sintești
h.Sintești
Popești-Leordeni
Glina
Cernica
Monolaci
Pantelimon
Fundeni
Dobroești
Colentina
Tei
Băneasa
Otopeni
Tunari
Dimieni
Băloteşti
Băloteşti
Cocioveiștea
Pociovaliștea
Pociovalişti
Moara Domnească
Sindrilița
Ganeasa
Piteasca
Cozieni
Ștefănești de Sus
Ștefănești de Jos
Afumați
Runcu
Dascălu
Moara-Vlăsiei
Viișoara
Viișoiei
Vlăsia
Vlăsiei
Viișoara
Vânători
Petrachioaia
Surlani
Maineasa
Valea lui Coade
Lilieci
Corbu-Vechi
Corbu-Nou
Jostiștea
Belciugatele
Colceag
Colceagu
Creola
Mostiștea
Mostiștea
Km 15
Km 10
Km 5
Km
Km 10
Km 5
VARIANTA II, (VEST)
VARIANTA I
VARIANTA LI
CULOARE FEROVIARĂ PERIMETRALĂ
Subvariantă III.2. (est)
DN 1
DN 2
DN 3
DN 5
DN 6 Șos. Alexandria
Dj 100A
Dj 100B
Dj 100C
Dj 100D
Dj 100E
Dj 100F
Dj 200
Dj 301
Dj 401B
Dj 402
Dj 402B
Dc 14
Dc 27
Dc 28


UKRAINE
HUNGARY
REP. MOLDOVA
UKRAINE
YUGOSLAVIA
BLACK SEA
BULGARIA


VRANCEA
VASLUI
PRAHOVA
BUZAU
GALATI
IALOMITA
REP. MOLDOVA
CHEIA PLANURILOR


PLOIESTI
BARCANESTI
TINOSU
PUCHENII MARI
CORCOVA
BALTA DOAMNEI
ALBESTI PALEOLOGU
TOMSANI
COLCEAG
FANTANELE
CEPTURA DE JOS
GORNET-CRICOV
PLOPU
DUMBRAVA
BRAZII DE SUS
Km 30
Km 35
Km 40
Km 45
Km 50
Km 55
Km 60
Km 65
DN 1
DN 1A
DN 1B
DN 1D
Dj 101F
Dj 101D
Dj 102N
Dj 102C
Dj 102E
Dj 102A
Dj 102K
Dj 101E
Dj 101C
Inotesti
Conduratu
Magula
Vadu Parului
Testemeni de Sus
Tresteni de Jos
Cornu de Sus
Cornu de Jos
Zanoaga
Budoi
Polonca
Olari
Finari
Pietrosani
Puscasi
Romanesti
Malaiesti
Gogo
Ghighiu
Corlatesti
Cotumu
Batesti
Odaile
Crivina
Popesti
Negoiesti
Stejaru
Predesti
Lolioasa
Cheiba
Soimesti
Rotari
Maru Bos
Iorcunesti
Valea Largа
Nispoasa
Stroesti
Meholceti
Bighilin
Varbilau
Mehedinta
Podu lui Galben
Pleasa
Arva
Potigrafu

LEGENDA

Oraşe

Comune

Sate

Limita de judet

Limita localitati

Cale ferata

Diguri

Rauri

Paraie

Lacuri

Paduri

Vie

DN 29 — Drumuri nationale

Dj 203 — Drumuri judetene

Dc 15 — Drumuri comunale

pod peste ape

pasaj peste autostrada

Culoar autostrada – varianta I.

Culoar autostrada – varianta I.1

Culoar autostrada – varianta II. (vest)

Culoar autostrada – varianta III. (est)

Tronson din viitoarea autostrada Bucuresti – Brasov (Svar II.1.)

Autostrada de centura (traseu orientativ)

Penetrari in Bucuresti in planul urbanistic

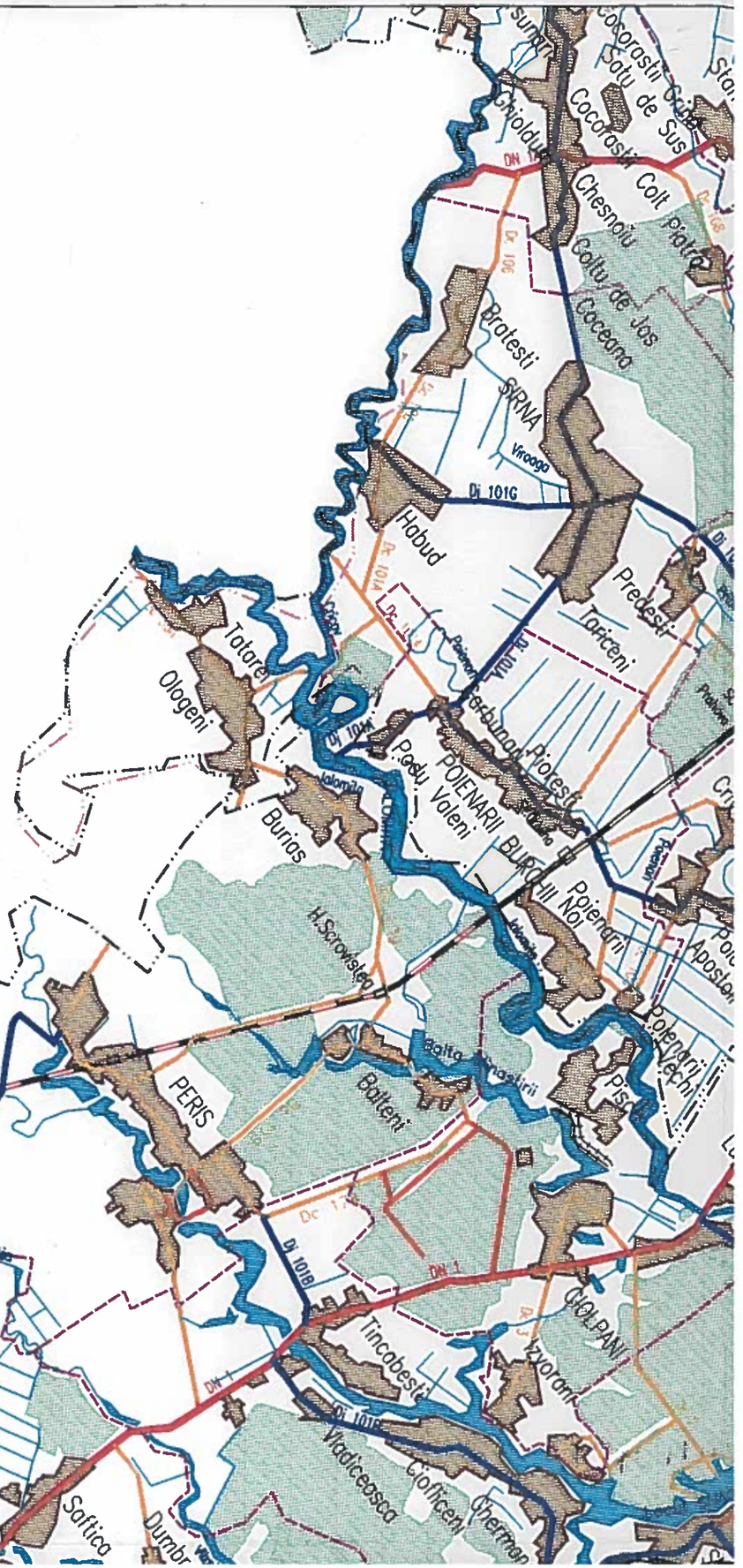
Culoare artere de mare capacitate in Bucuresti

Noduri rutiere in perspectiva

Noduri rutiere

Posibilă penetrare prin DN3 a variantei Est (Svar III.2.)

pod peste CF, cai de comunicatie



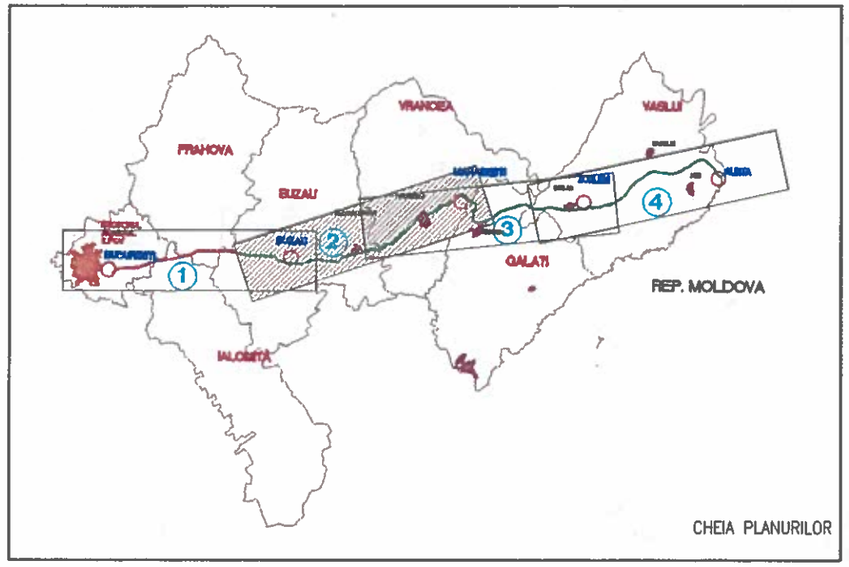
SECTOR BUZAU - MARASESTI

SECTOR MARASESTI - ZORLENI

SECTOR MARASESTI - ZORLENI

SIRET

ALBITA





LEGENDA

- Amplasament propus Autostrada (Draft)
- Amplasament propus Autostrada spre Siret
- Noduri rutiere
- Poduri, pasaje,viaducte pe autostrada
- Poduri, pasaje,viaducte peste autostrada
- Limita de judet
- Limita localitati
- Cale ferata
- Diguri
- Rauri
- Parauri
- Lacuri
- Paduri
- Vie
- DN 29 — Drumuri nationale
- Dj 282 — Drumuri judetene
- Dc 15 — Drumuri comunale

Orase

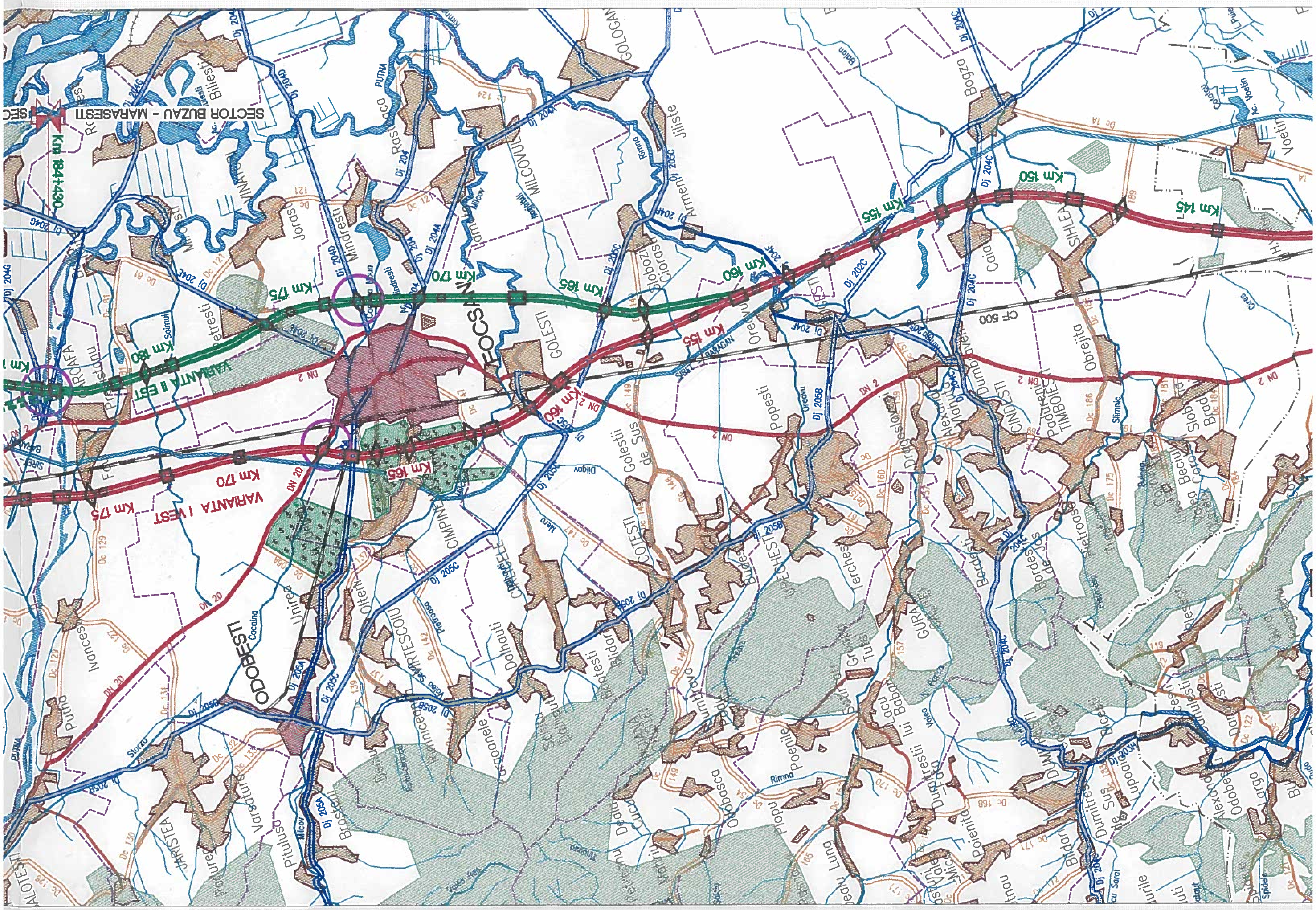
Comune

Sate

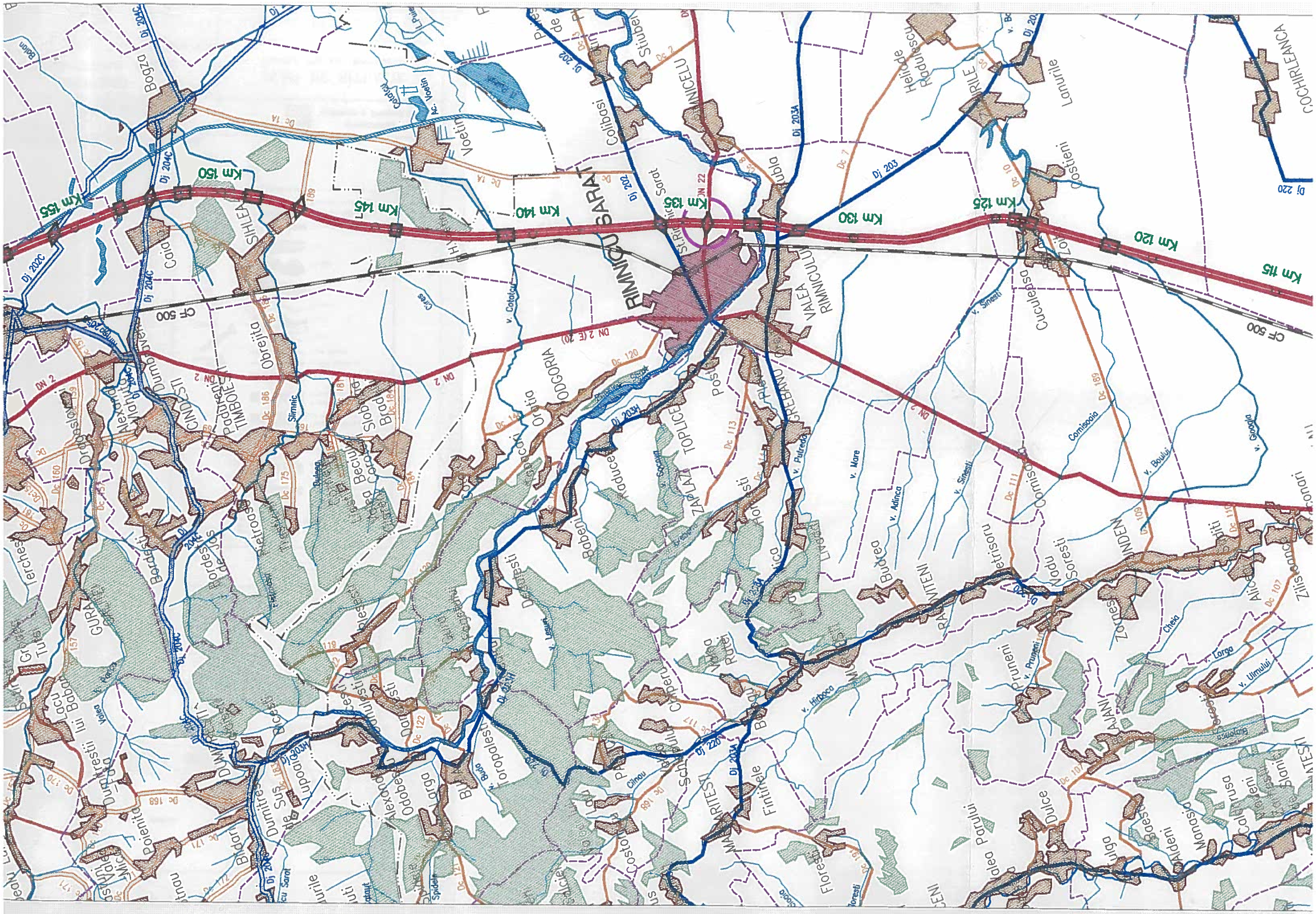
Digitizare si Editare VIACONS S.A. 1997

PROIECTANT GENERAL : S.C. IPTANA - S.A.

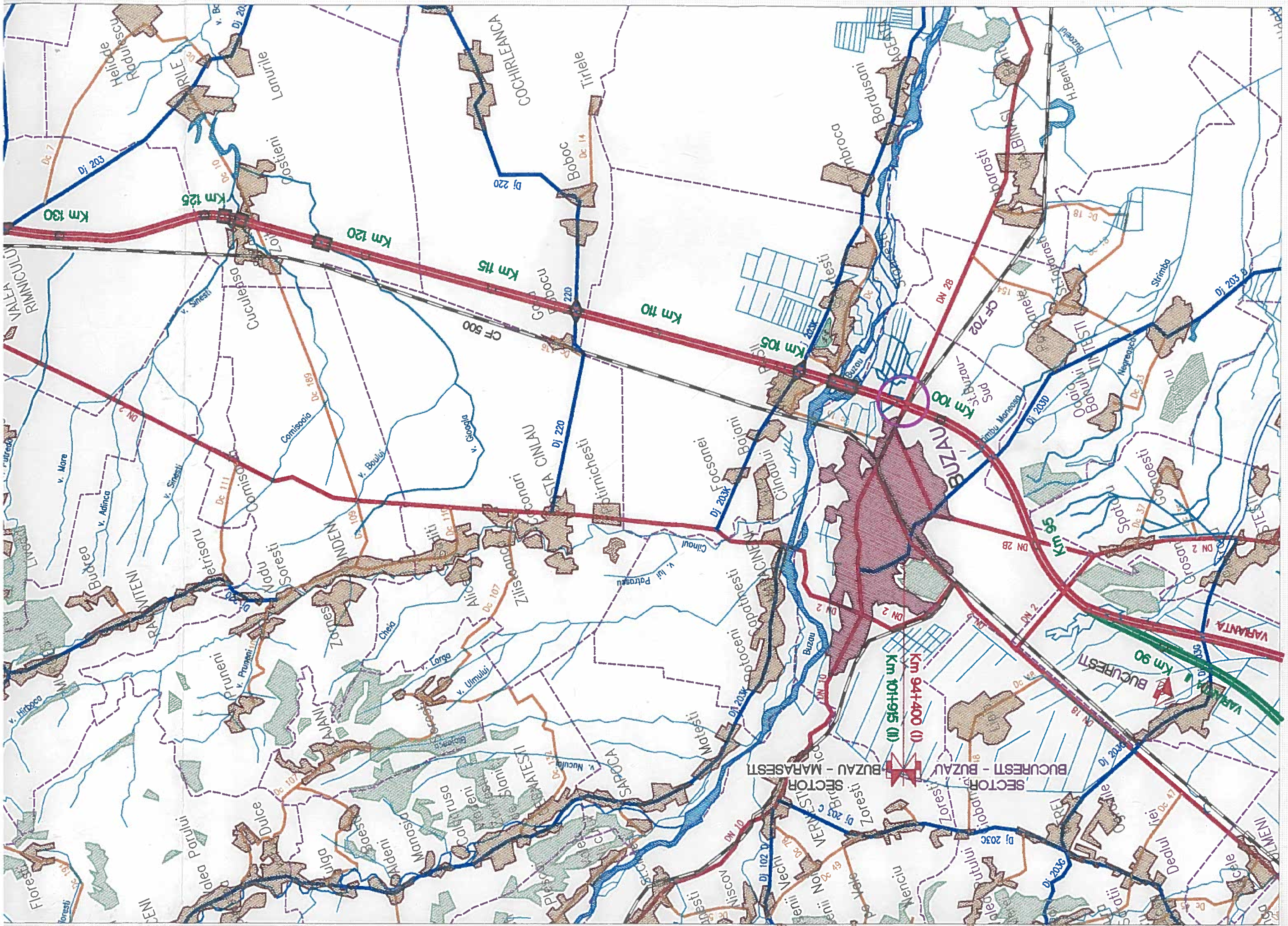
PROIECTANT S.C. IPTANA S.A.	INVESTITOR ADMINISTRATIA NATIONALA A DRUMURILOR
AUTOSTRADA BUCURESTI - FOCSANI - ALBITA	PLAN DE SITUATIE Sector Buzau-Marasesti
FAZA DE PROIECTARE S.P.F / CONTRACT Nr. 1805/673	Data: Martie 1999 / Scara: 1:100.000 / Plan nr.: IVB/1
Sef proiect: ing. C. Ghirlea	
Proiectat: ing. St. Tanasescu	



SECTOR BUZAU - MARASESTI
Km 184+430
VARIANTA II EST
VARIANTA I VEST
Km 180
Km 175
Km 170
Km 165
Km 160
Km 155
Km 150
Km 145
FOCSANI
ODOBESTI
GOLESTI
COTESTI
CIMPINEANCA
MILCOVUL
GOLOGANU
CINDESTI
TIMBOIESTI
SIHLEA
GURA CALITEI
DN 2
DN 2D
CF 500
Dj 204C
Dj 204D
Dj 204E
Dj 204F
Dj 204G
Dj 204A
Dj 205C
Dj 205A
Dj 205B
Dj 202C
Dj 203H
PUTNA
Milcov
Rimna
Bogza
Voetin
Caia
Obrejita
Popesti
Golestii de Sus
Jiliste
Mindresti
Joresti
Biliesti
Petresti
Ivancesti
Putna
Jaristea
Varsatura
Pitulusa
Brosteni
Unirea
Oltenesti
Dalhauti
Budesti
Terchesti
Dragoslovoni
Slobozia Ciorasti
Oreavu
Bordestii de Jos
Pietroasa
Slimnic
Poenile
Plopu
Lacu lui Baban
Dumitrestii de Sus
Alexandru Odobescu
Largo



Km 155
Km 150
Km 145
Km 140
Km 135
Km 130
Km 125
Km 120
Km 115
CF 500
DN 2
DN 2 (E 20)
DN 22
Dj 202C
Dj 204C
Dj 202
Dj 203
Dj 203A
Dj 203H
Dj 220
Dc 14
Dc 2
Dc 7
Dc 10
Dc 120
Dc 113
Dc 189
Dc 111
Dc 109
Dc 107
Dc 186
Dc 175
Dc 160
Dc 122
Dc 168
Dc 171
Balan
Bogza
Caia
SIHLEA
Obrejita
Cires
Ac. Voetin
Voetin
Colibasi
Stiubei
Sarat
RIMNICU SARAT
VALEA RIMNICULUI
Heliade Radulescu
Lanurile
COCHIRLEANCA
Costieni
Cuculeasa
v. Cotatcu
ODGORIA
TOPLICENI
ZAPLAZI
Raduceni
Babeni
Slimnic
Bordesti
Bordesti de Jos
Lacu lui Baban
Valea
Poienita
Dumitresti de Sus
Lupoaia
Alexandru
Odobesti
Larga
Spidele
Toropalesti
v. Buda
Clinau
v. Lesuri
Fintinele
Floresti
v. Putreda
v. Mare
v. Adinca
v. Sinesti
v. Hirboca
Budrea
Comisoaia
v. Boului
v. Gioaga
Soresti
Pruneni
v. Pruneni
Cheia
v. Larga
v. Ulmului
Dulce
Manasia
Aldeni
Baesti

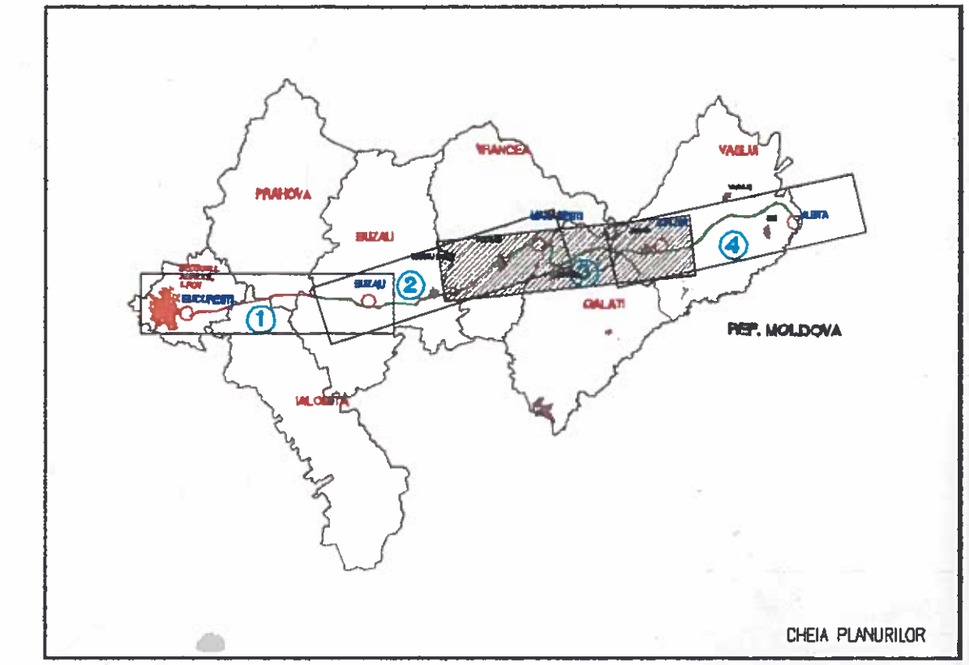


Km 130
Km 125
Km 120
Km 115
Km 110
Km 105
Km 100
Km 95
Km 90
Km 94+400 (I)
Km 101+915 (II)
SECTOR BUZAU - MARASESTI
SECTOR BUCURESTI - BUZAU
BUZAU
BUCURESTI
VARIANTA
CF 500
CF 702
DN 2
DN 2B
DN 28
DN 10
DN 18
Dj 203
Dj 220
Dj 203K
Dj 203D
Dj 203 D
Dj 203C
Dj 203G
Dj 102 D
Dc 7
Dc 10
Dc 14
Dc 18
Dc 111
Dc 189
Dc 109
Dc 107
Dc 37
Dc 47
Dc 49
VALEA RIMNICULUI
Cuculeasa
COCHIRLEANCA
Boboc
Tirlele
Lanurile
Costieni
Bordusani
Comisoaia
v. Sinesti
v. More
v. Adinca
v. Boului
v. Gioagla
Focsanei
Bojani
Cilnaului
Cilnaul
v. lui Patrascu
Buzau
Budrea
Nadu
Soresti
Pruneni
v. Pruneni
v. Hirboca
Dulce
Cheia
v. Larga
v. Ulmului
Matesti
Potoceni
Sapoca
Zoresti
Vechi
H.Bentu
Strimba
St. Buzau-Sud
St.Tobarasti
Odaia Banului
Spatoru
Dealul

SECTOR MARASESTI - ZORLENI

SECTOR ZORLENI - ALBITA

ALBITA



CHEIA PLANURILOR



LEGENDA

- Amplasament propus Varianta I
- Amplasament propus Varianta II
- Noduri rutiere
- Poduri, pasaje, viaducte pe autostrada
- Poduri, pasaje, viaducte peste autostrada
- Limita de judet
- Limita localitati
- Cale ferata
- Diguri
- Rauri
- Paraie
- Lacuri
- Poduri
- Vie
- DN 29 — Drumuri nationale
- DJ 282 — Drumuri judetene
- DC 15 — Drumuri comunale

Orase

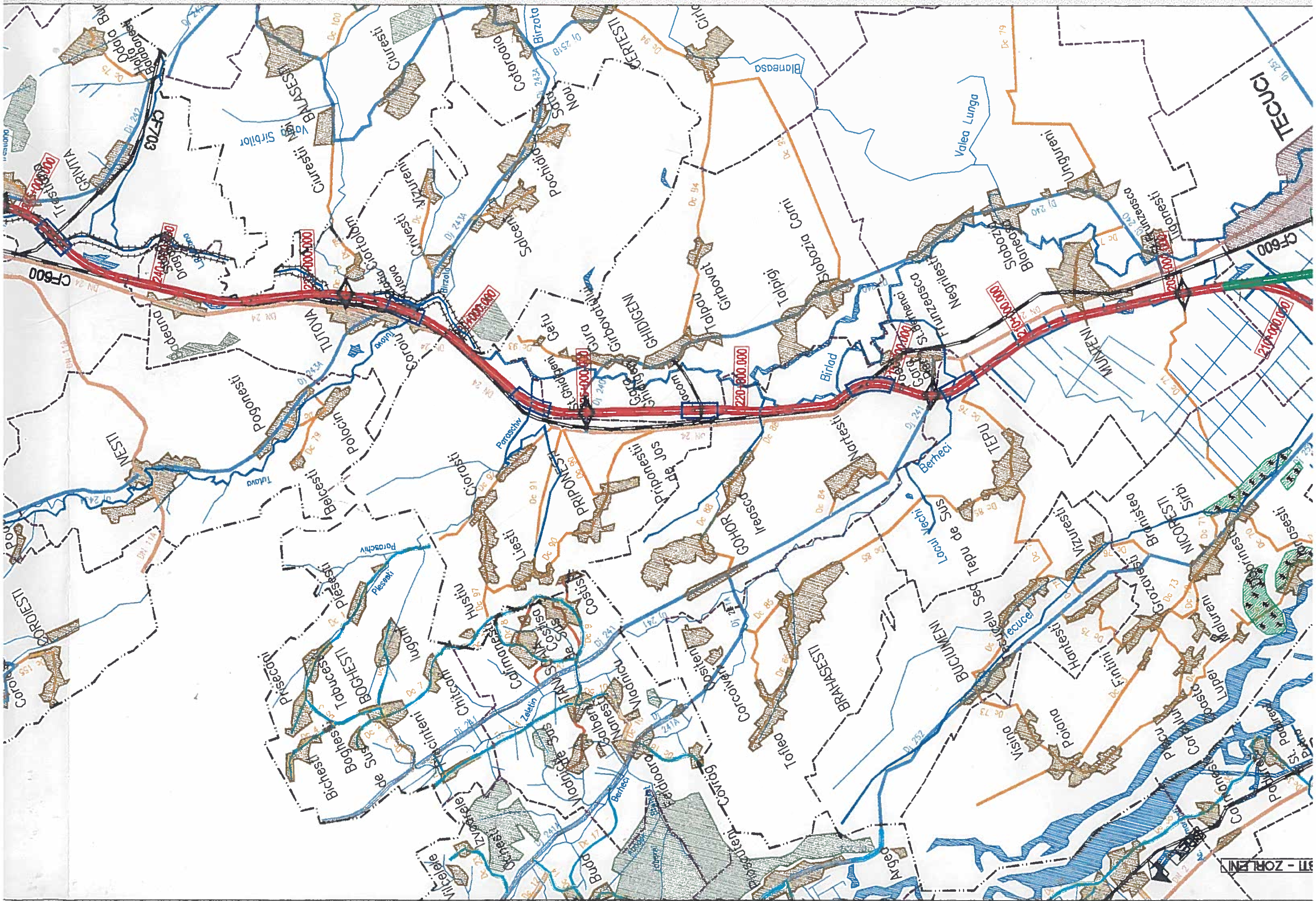
Comune

Sate

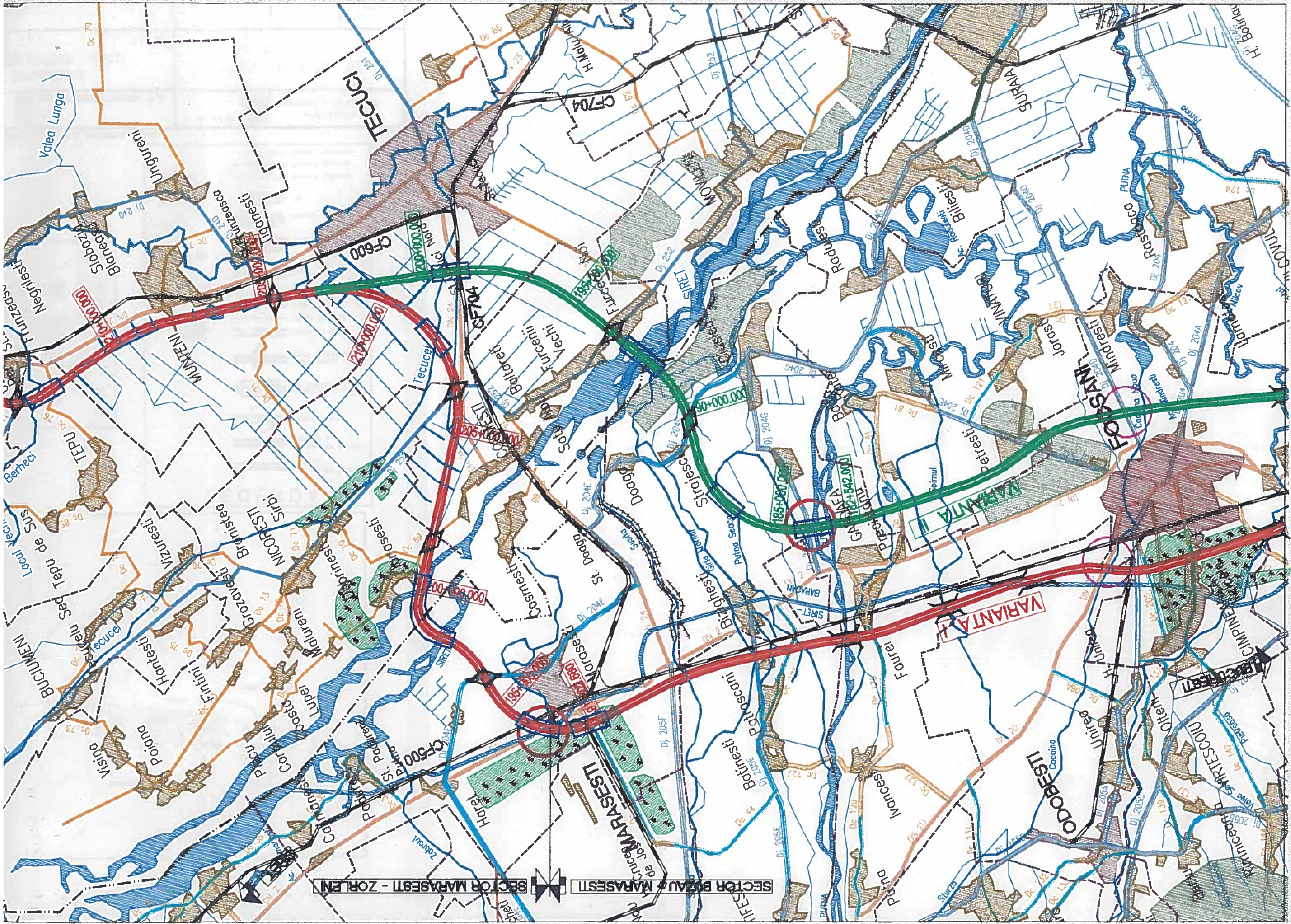
Digitizare si Editare
VIACONS S.A. 1997

PROIECTANT GENERAL : S.C. IPTANA - S.A.

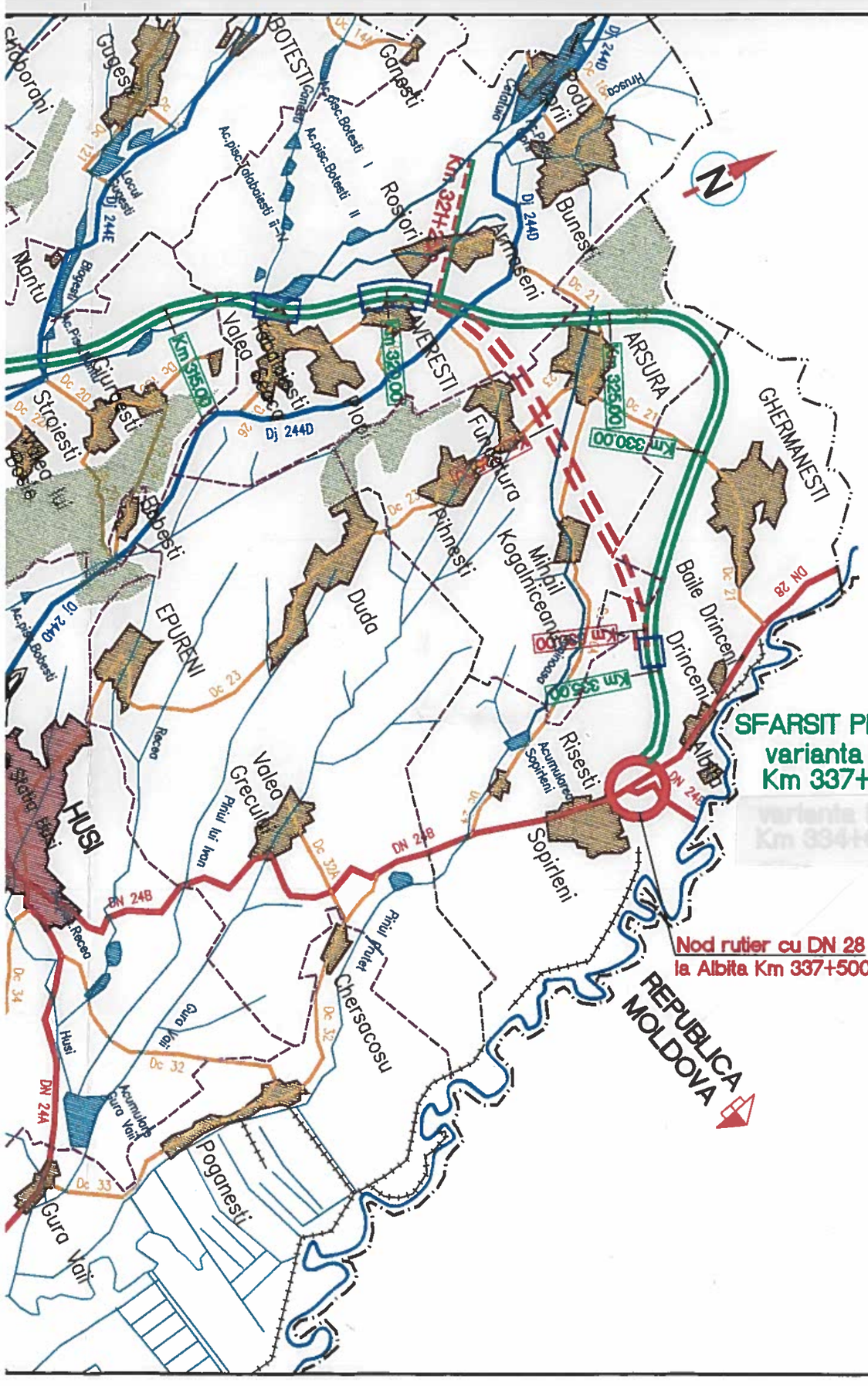
PROIECTANT S.C. EUROMETUDES S.A.	INVESTITOR ADMINISTRATIA NATIONALA A DRUMURILOR
AUTOSTRADA BUCURESTI - FOCSANI - ALBITA	**PLAN DE SITUATIE** Sector Marasesti–Zorleni
FAZA DE PROIECTARE S.P.F	CONTRACT Nr. 1805/673
Sef proiect ing.	
Proiectat: ing.	Data / Scara 1:100.000 / Plan nr. IVC/1

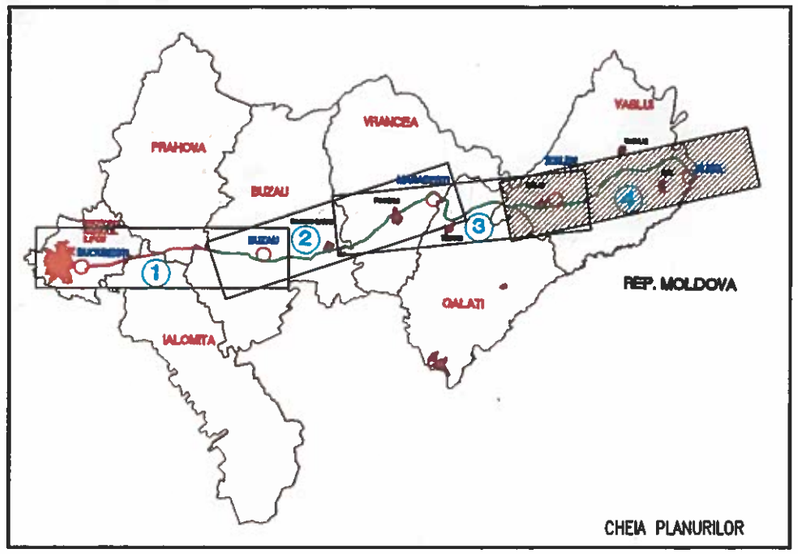


TECUCI
CF600
CF703
DN 24
DN 2
DN 11A
DJ 240
DJ 241
DJ 241A
DJ 242
DJ 243A
DJ 251
DJ 252
220+000.000
210+000.000
GRIVITA
Trestiana
BALASESTI
Ciuresti
Ciuresti Noi
Valea Sirbilor
Cotoroaia
Birzota
CERTESTI
Blaneasa
Valea Lunga
Ungureni
Satu Nou
Pochidia
Salceni
Vizureni
Crivesti
Ciortolom
TUTOVA
Coroiu
Dragosti
Pogonesti
Polocin
IVESTI
Tutova
Belcesti
GHIDIGENI
Gura Girbovatului
Girbovat
Gefu
St. Ghidigeni
Gara Ghidigeni
Tapu
Talpigi
Girbovat
Slobozia Corni
Slobozia Blaneasa
Negrilesti
Fiunzeasca
St. Berheci
Tiganesti
MUNTENI
Birlad
Nartesti
TEPU
Berheci
Tepu de Sus
Locul Vechi
Parasachiv
Ciorasti
Liesti
PRIPONESTI
Priponestii de Jos
GOHOR
Ireasca
COROIESTI
Plesesti
Prisecani
Tabucesti
BOGHESTI
Iugani
Bichesti
Boghestii de Sus
Chiticani
Pracinteni
Hustiu
Colmanesti
Costisa
TANASOAIA
Vladnicu
Vladnicele
Galbeni
Nanesti
Zeletin
Corcioveni
Cositeni
Tofilea
BRAHASESTI
BUCIUMENI
Tecucel
Vizuresti
Branistea
NICORESTI
Sirbi
Grozavesti
Hantesti
Fintinele
Maluri
Lupele
Visina
Poiana
Argea
Coroiu
St. Potirnichea
STI - ZORLENI



TECUCI
CF600
CF704
CF500
Valea Lunga
Ungureni
Slobozia Blaneasa
Negrilesti
Frunzeasca
Ungureni
Tiganesti
MUNTENI
TEPU
Berheci
Tecucel
210+000.000
205+000.000
200+000.000
195+000.000
200+000.000
195+000.000
190+000.000
185+000.000
182+542.000
Furceni Noi
Boltoreţi
Furcenii Vechi
Movileni
SIRET
Dj 252
Dj 251
Dj 240
Dj 204G
Dj 204E
Dj 204D
Dj 204
Dj 204A
Dj 205F
Dj 205E
Dj 205A
Dj 205C
DN 2
DN 24
Radulesti
Biliesti
SURAIA
VINATORI
Rastoaca
PUTNA
Jorasti
Mindresti
FOCSANI
Petresti
Strajescu
Doaga
St. Doaga
Cosmesti
Maraseşti
MARASESTI
Bizighesti
Patrascani
Botinesti
GARDINEA
Faurei
Ivancesti
VARIANTA I
VARIANTA II
ODOBESTI
Unirea
Oleni
CIMPINENI
BUCURESTI
NICORESTI
Sirbi
Branistea
Vizuresti
Grozavesti
Hantesti
Fintini
Malureni
Dobrinesti
Lupele
Coasta Lupei
Poiana
Visina
Pauncu
St. Pardoreni
BUCIUMENI
Sed de Sus
Tepu de Sus
Locul Vechi
Harel
SECTOR MARASESTI - ZORLENI
SECTOR BUZAU - MARASESTI
Putna Seaca
BARAGAN
Cacaina
Sturza
Milcov
Valea Sacra





LEGENDA

- Amplasament propus (varianta I)
- Amplasament propus (varianta II)
- Amplasament propus (varianta I)
- Poduri, pasaje, viaducte pe autostrada
- Poduri, pasaje, viaducte peste autostrada
- Frontiera de stat
- Limita de judet
- Limita localitati
- Cale ferata
- Diguri
- Rauri
- Paraie
- Lacuri
- Paduri
- DN 28 — Drumuri nationale
- Dj 282 — Drumuri judetene
- Dc 15 — Drumuri comunale

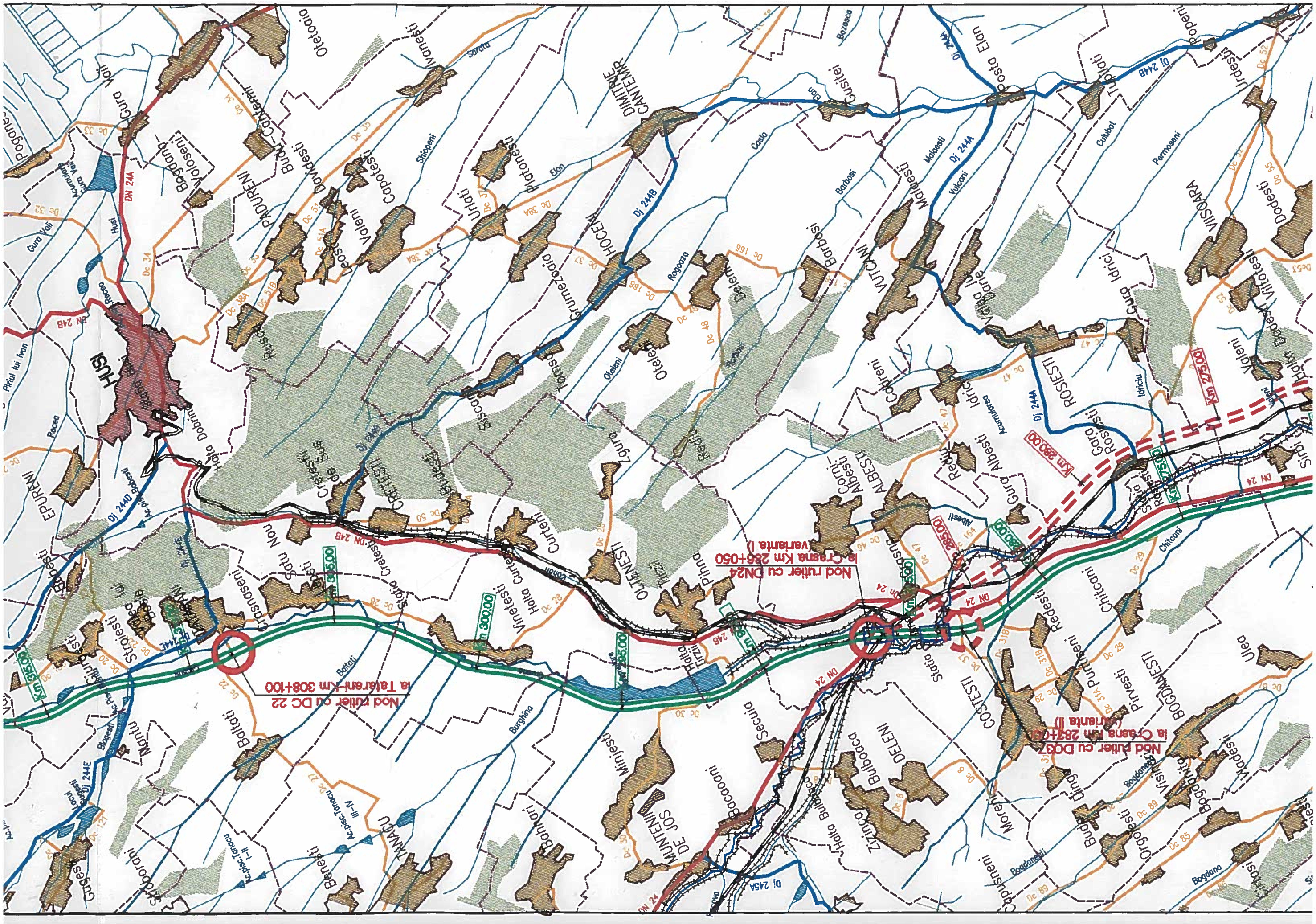
BOTOSANI — Municipiu resedinta de judet; DOROHOI — Orase; HLIPICENI — Comune; Doina — Sate



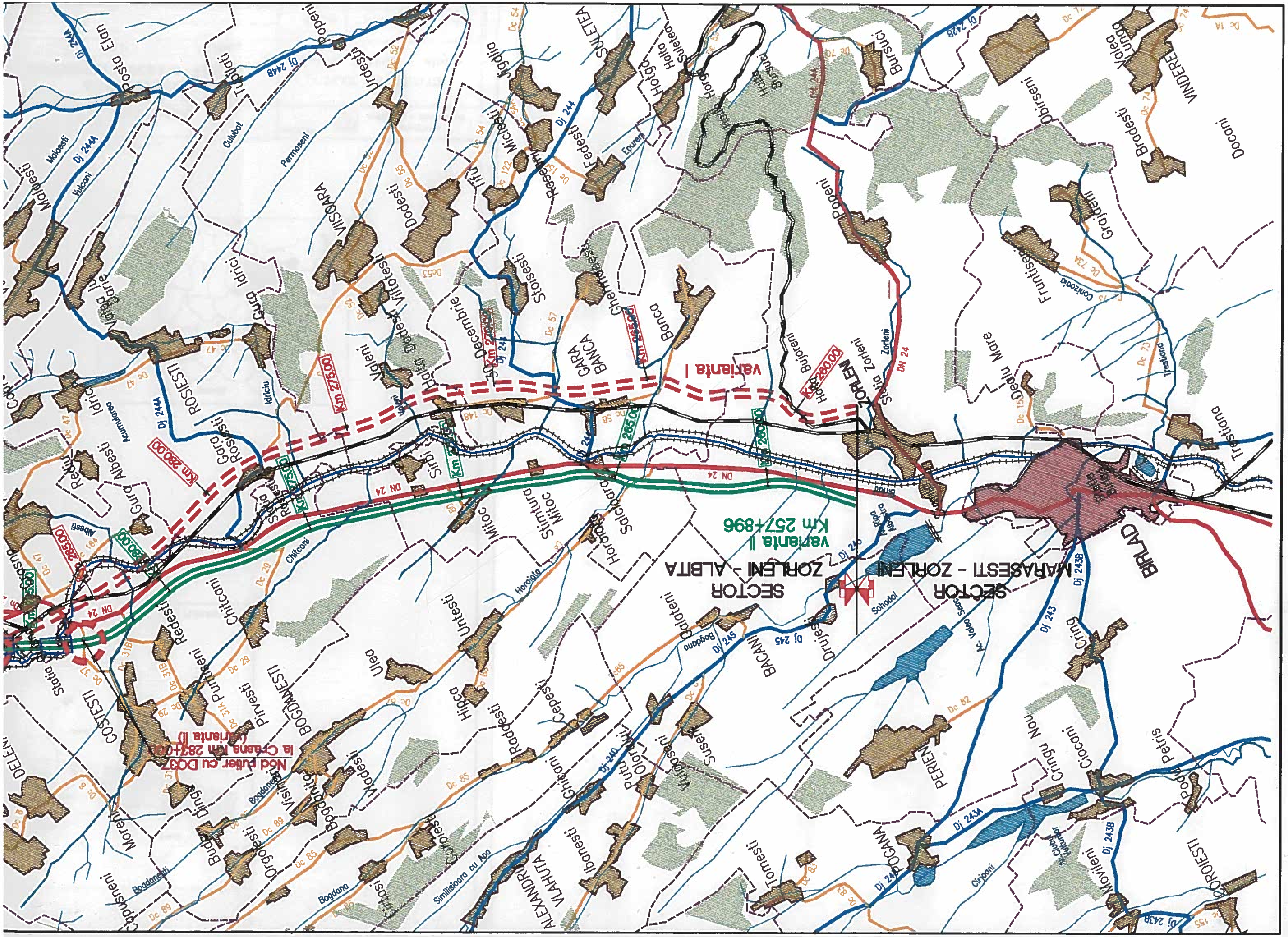
Digitizare si Editare
VIACONS S.A. 1999

PROIECTANT GENERAL : S.C. IPTANA S.A.

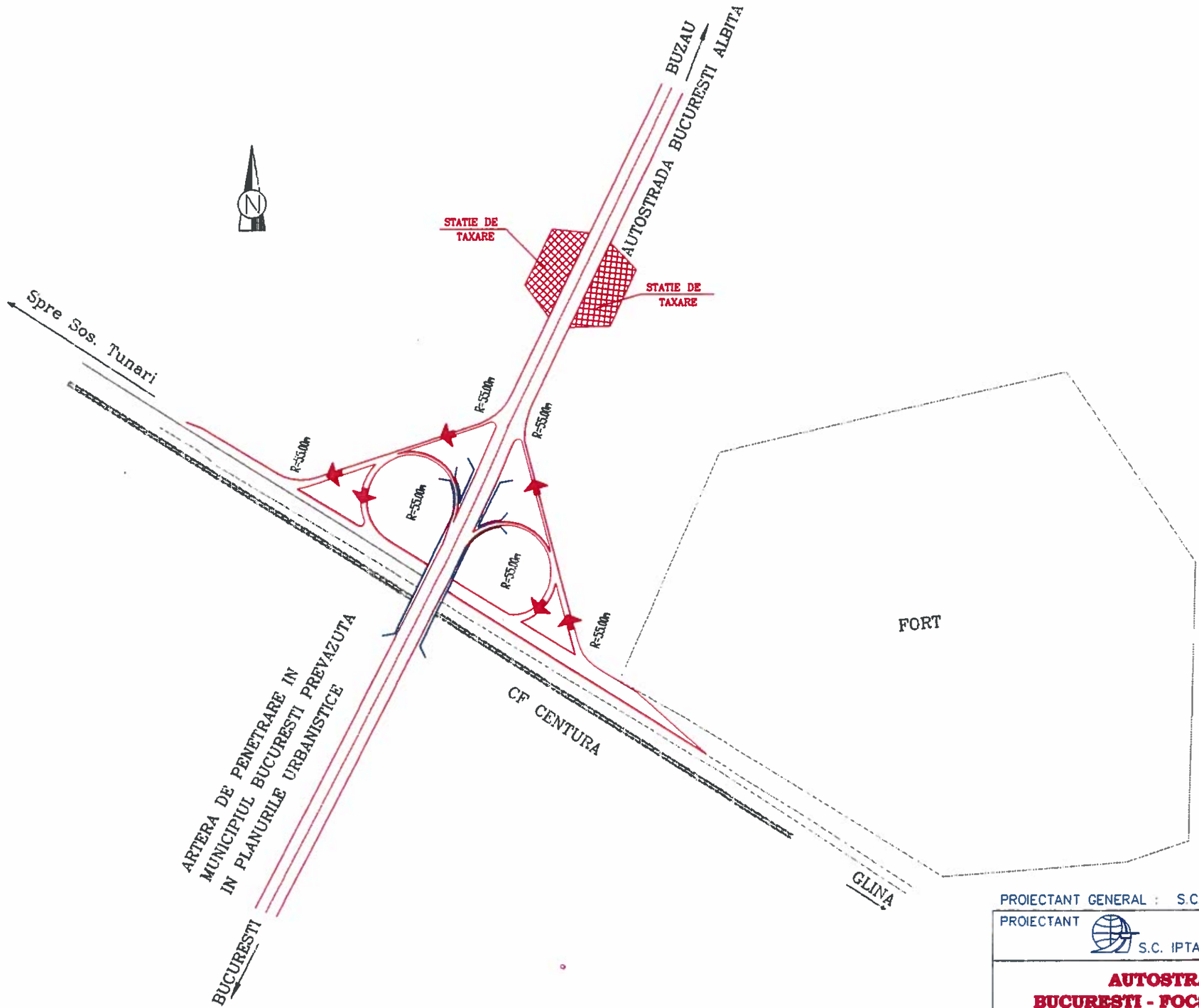
PROIECTANT: S.C. VIACONS S.A.	INVESTITOR: ADMINISTRATIA NATIONALA A DRUMURILOR
AUTOSTRADA BUCURESTI - FOCSANI - ALBITA	PLAN DE SITUATIE Sector Zorleni – Albita
FAZA DE PROIECTARE: S.P.F.	CONTRACT Nr. 1805/673
Sef proiect: ing.S.Nache	
Director proiect: ing.V.Ghiaur	
Data: 04.1999	Scara: 1:100000
Plan nr.: IVD\1	



HUŞI
DN 24A
DN 24B
DN 24
Dj 244B
Dj 244A
Dj 244D
Dj 244E
Dj 245A
Nod rutier cu DC 22
la Tatarani-Km 308+100
Nod rutier cu DN24
la Creana Km 286+050
(varianta I)
Nod rutier cu DC37
la Creana Km 283+00
(varianta II)
Km 315.00
Km 305.00
Km 300.00
Km 295.00
Km 285.00
Km 280.00
Km 275.00
PĂDURENI
EPURENI
CREŢEŞTI
OLTENEŞTI
DIMITRIE CANTEMIR
HOCENI
VUTCANI
ALBEŞTI
ROŞIEŞTI
VIIŞOARA
COSTEŞTI
DELENI
BOGDĂNEŞTI
MUNTENII DE JOS
TĂNĂCU
Oţetoaia
Ivăneşti
Gura Văii
Pogănești
Bogdana
Voloseni
Buda-Cantemir
Dăvideşti
Capotesti
Văleni
Leoşti
Urlaţi
Plătoneşti
Grumezoaia
Tomşa
Sacarea
Oteleni
Delen
Barboşi
Gusitei
Poşta Elan
Mălăeşti
Vatra lui Darie
Idrici
Gura Idrici
Tupilaţi
Urdeşti
Popeni
Dodeşti
Viltoteşti
Văleni
Cotreni
Albeşti
Gura Albeşti
Reşiţi
Gara Roşieşti
Staţia Roşieşti
Sirbi
Creţeştii de Sus
Budeşti
Zgura
Curteni
Vineţeşti
Halta Curteni
Stratiei Creţeşti
Satu Nou
Crasnaseni
Bobeşti
Stroieşti
Băltaţi
Mânţu
Gugeşti
Sărăcoreni
Benesti
Halta Dobrina
Pihna
Halta Tirzii
Tirzii
Secuia
Mirineşti
Bocoani
Bulboaca
Zizinca
Halta Bulboaca
Moreni
Căpuşneni
Staţia
Redeşti
Chiţcani
Puntişeni
Pîrveşti
Bogdăneşti
Ulea
Dîngii
Budu
Orgoeşti
Vişinari
Bogdăniţa
Vădeşti
Gura Văii
Pîrîul lui Ivan
Raceo
Huşi
Sărata
Shiopeni
Elan
Casla
Bozasca
Rogoaza
Barbosi
Vulcani
Molesti
Culubat
Permoseni
Idriciu
Acumularea
Chitcani
Burghina
Bogdana
Bogdanesti
Bogesti
Lacul Bogesti
Ac.pisc.Tanacu I-II
Ac.pisc.Tanacu III-IV
Dc 32
Dc 33
Dc 34
Dc 35
Dc 51
Dc 51A
Dc 51B
Dc 38A
Dc 37
Dc 166
Dc 48
Dc 47
Dc 52
Dc 55
Dc 50
Dc 28
Dc 22
Dc 20
Dc 27
Dc 127
Dc 30
Dc 46
Dc 29
Dc 31B
Dc 31A
Dc 8
Dc 89
Dc 85


SECTOR
ZORLENI - ALBITA
SECTOR
MARASESTI - ZORLENI
varianta I
varianta II
Km 257+896
Nod rutier cu DC37
la Creana Km 287+000
(varianta II)
Km 260,00
Km 265,00
Km 270,00
Km 275,00
Km 280,00
Km 285,00
DN 24
Dj 244
Dj 244A
Dj 244B
Dj 242B
Dj 245
Dj 240
Dj 243
Dj 243A
Dj 243B
BIRLAD
ZORLENI
ROSIESTI
VIISOARA
SULETEA
VINDERERE
BACANI
POGANA
PERIENI
COSTESTI
BOGDANESTI
ALEXANDRU VLAHUTA
COROIESTI
DELENI
Gara Banca
Gara Rosiesti
Banca
Stoisesti
Fedesti
Rosiori
Mitoc
Untesti
Chitcani
Redesti
Pirvesti
Puntiseni
Ulea
Hirca
Radaesti
Cepesti
Galateni
Drujesti
Tomesti
Ibanesti
Crang
Ciocani
Cringu Nou
Movileni
Podu Petris
Gradjeni
Frunziseni
Dealu Mare
Docani
Bradesti
Obirseni
Bursuci
Popeni
Bujoreni
Trestiana
Dodesti
Urdesti
Malaesti
Idrici
Albesti
Vultureni
Sohodol
Chitcani
Bogdana
Cirjoani
Tomesti
Vizuresti
Vladesti
Budu
Orgoiesti
Morera
Cotoiesti

NOD SEMITREFLA LA INTERSECTIA VARIANTEI I , COMUNA CU VARIANTA II (VEST)
CU SOSEAUA DE CENTURA–CU STATIE DE TAXARE PE AUTOSTRADA

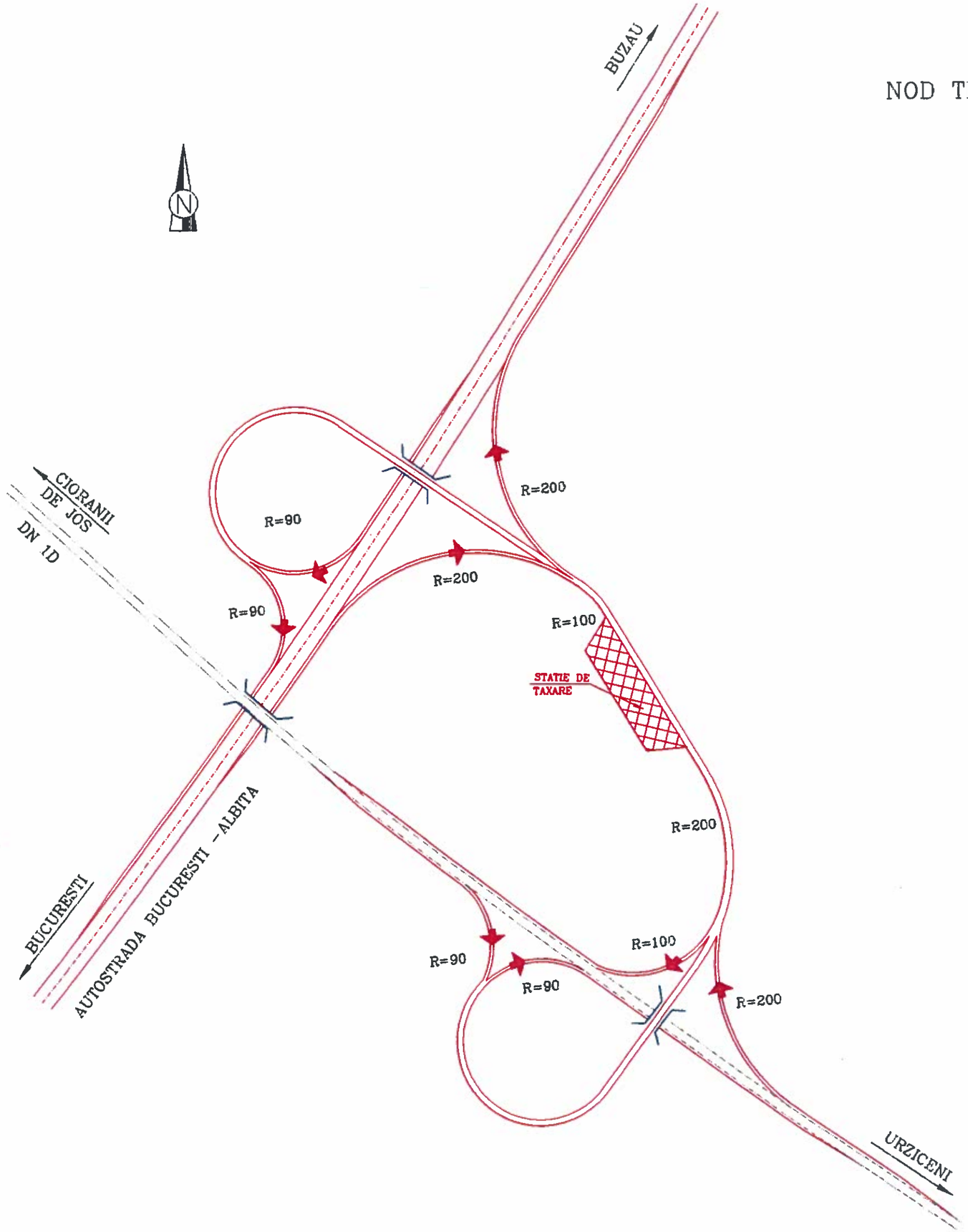


PROIECTANT GENERAL : S.C. IPTANA – S.A.

PROIECTANT S.C. IPTANA SEARCH S.R.L.		INVESTITOR ADMINISTRATIA NATIONALA A DRUMURILOR
AUTOSTRADA BUCURESTI - FOCSANI - ALBITA		**NOD SEMITREFLA LA INTERSECTIA VARIANTEI I, COMUNA CU VARIANTA II (VEST) CU SOSEAUA DE CENTURA CU STATIE DE TAXARE PE AUTOSTRADA**
FAZA DE PROIECTARE S.P.F	CONTRACT Nr.673/18.05	
Sef proiect ing. M. Georgescu		
Proiectat: ing. D. Cios		Data Aprilie 1999 / Scara 1:5.000 / Plan nr. IVA/N1

C:\MEL\DIVA\Tipnod-1.dwg // PC: ing Alice Usman

NOD TROMPETA LA INTERSECTIA VARIANTEI I CU DN1D
CU STATIE DE TAXARE

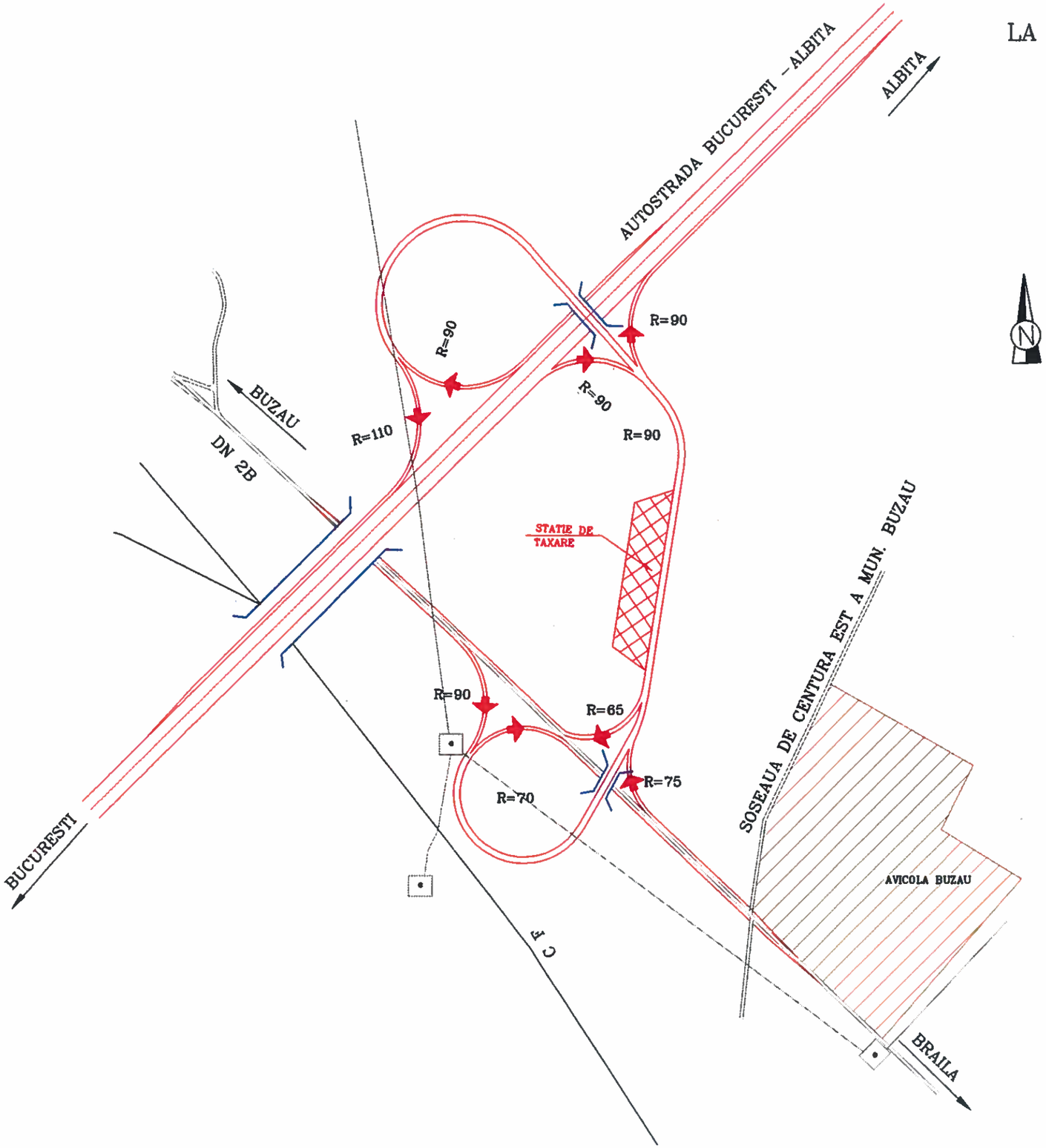


C:\MD_DOVA\2a.dwg // PC: Ing Alice Osman

PROIECTANT GENERAL : S.C. IPTANA – S.A.

PROIECTANT S.C. IPTANA SEARCH S.R.L.		INVESTITOR ADMINISTRATIA NATIONALA A DRUMURILOR
AUTOSTRADA BUCURESTI - FOCSANI - ALBITA		**NOD TROMPETA LA INTERSECTIA VARIANTEI I CU DN1D CU STATIE DE TAXARE**
FAZA DE PROIECTARE S.P.F	CONTRACT Nr. 673/18.05	
Se' proiect ing. M. Georgescu		
Proiectat: ing. A. Osman		Data Aprilie 1999 / Scara 1:5.000 / Plan nr. IVA/N3

NOD VARIANTA I COMUNA CU VARIANTA II (VEST)
LA INTERSECTIA CU DN2B-CU STATIE DE TAXARE



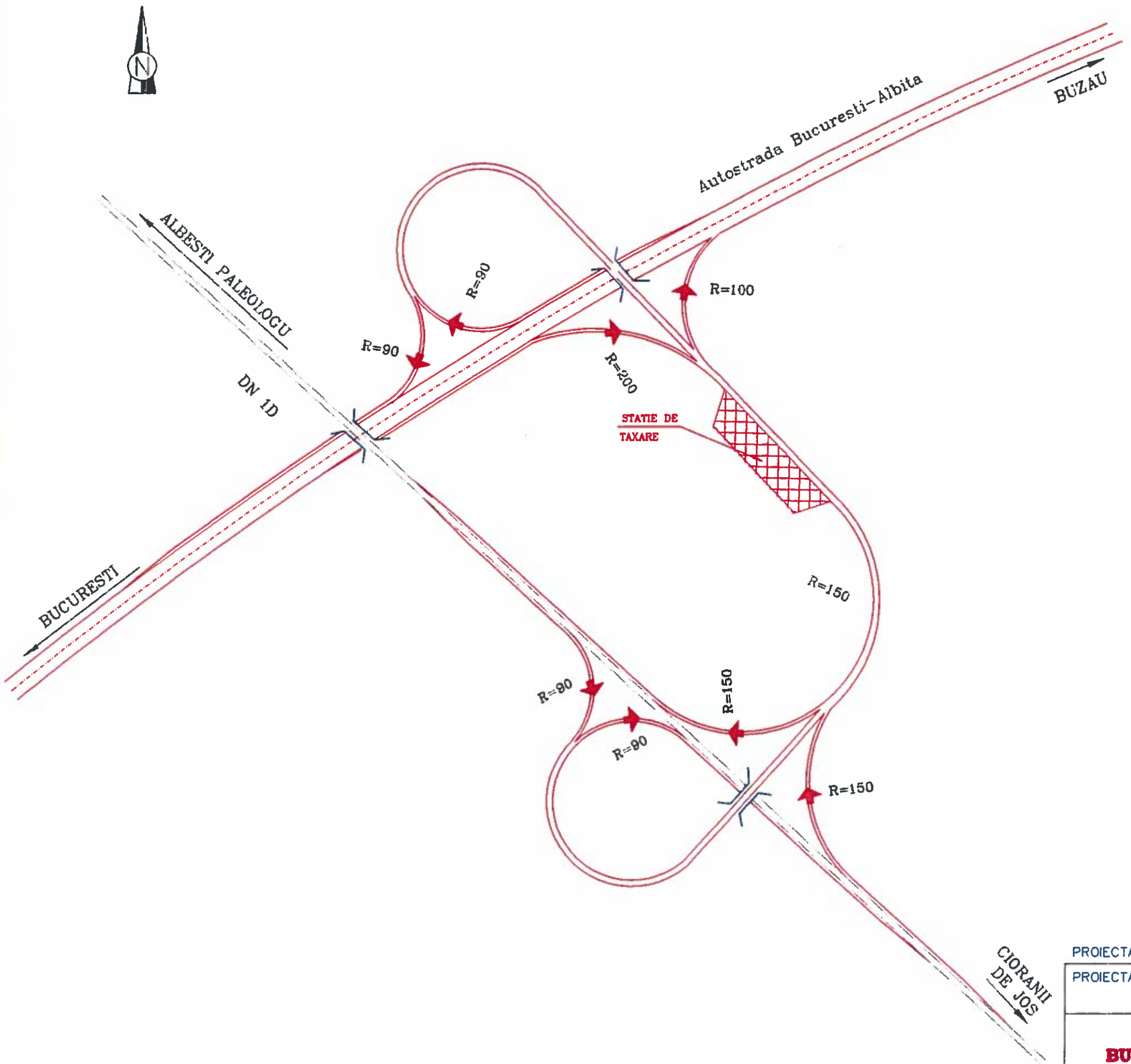
PROIECTANT GENERAL : S.C. IPTANA – S.A.

PROIECTANT S.C. IPTANA SEARCH S.R.L.	INVESTITOR ADMINISTRATIA NATIONALA A DRUMURILOR
AUTOSTRADA BUCURESTI - FOCSANI - ALBITA	**NOD VARIANTA I COMUNA CU VARIANTA II (VEST) LA INTERSECTIA CU DN2B-CU STATIE DE TAXARE**
FAZA DE PROIECTARE S.P.F / CONTRACT Nr.673/18.05	
Sef proiect ing. M. Georgescu	Data Aprilie 1999 / Scara 1:5.000 / Plan nr. IVA/4
Proiectat: ing. D. Cios	

C:\HOLDOVA\buzau.dwg // PC ing Alice Osman

NOD TROMPETA LA INTERSECTIA VARIANTEI II (VEST) CU DN1D

CU STATIE DE TAXARE

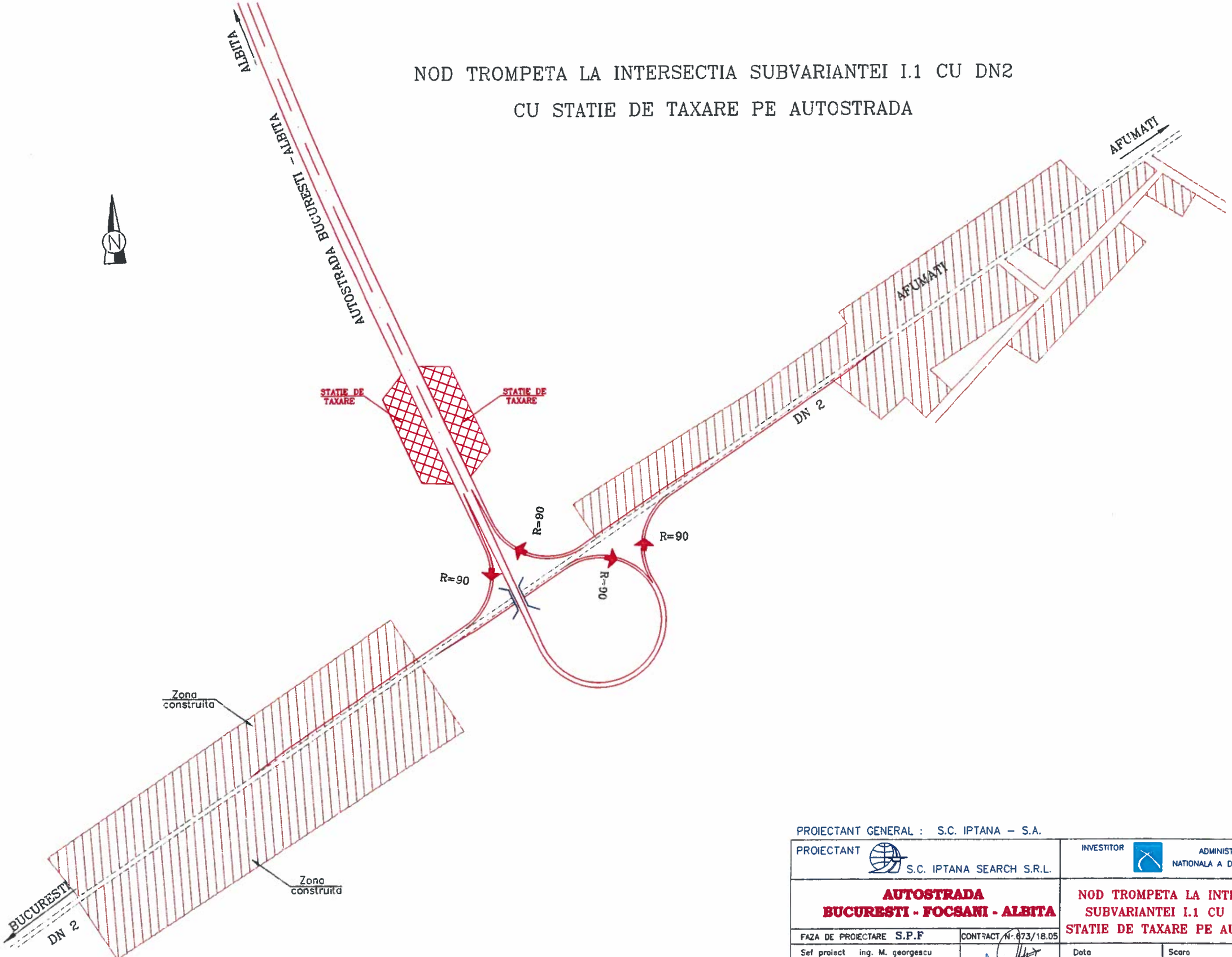


PROIECTANT GENERAL : S.C. IPTANA – S.A.

PROIECTANT S.C. IPTANA SEARCH S.R.L.	INVESTITOR ADMINISTRATIA NATIONALA A DRUMURILOR
AUTOSTRADA BUCURESTI - FOCSANI - ALBITA	**NOD TROMPETA LA INTERSECTIA VARIANTEI II (VEST) CU DN1D CU STATIE DE TAXARE**
FAZA DE PROIECTARE: S.P.F	CONTRACT Nr. 673/18.05
Sef proiect ing. M. Georgescu	
Proiectat: ing. A. Osman	
Data Aprilie 1999	Scara 1:5.000
Plan nr. IVA/N8	

C:\HOLDOVA\3a.dwg // PC: Ing Alice Osman

NOD TROMPETA LA INTERSECTIA SUBVARIANTEI I.1 CU DN2
CU STATIE DE TAXARE PE AUTOSTRADA



PROIECTANT GENERAL : S.C. IPTANA – S.A.

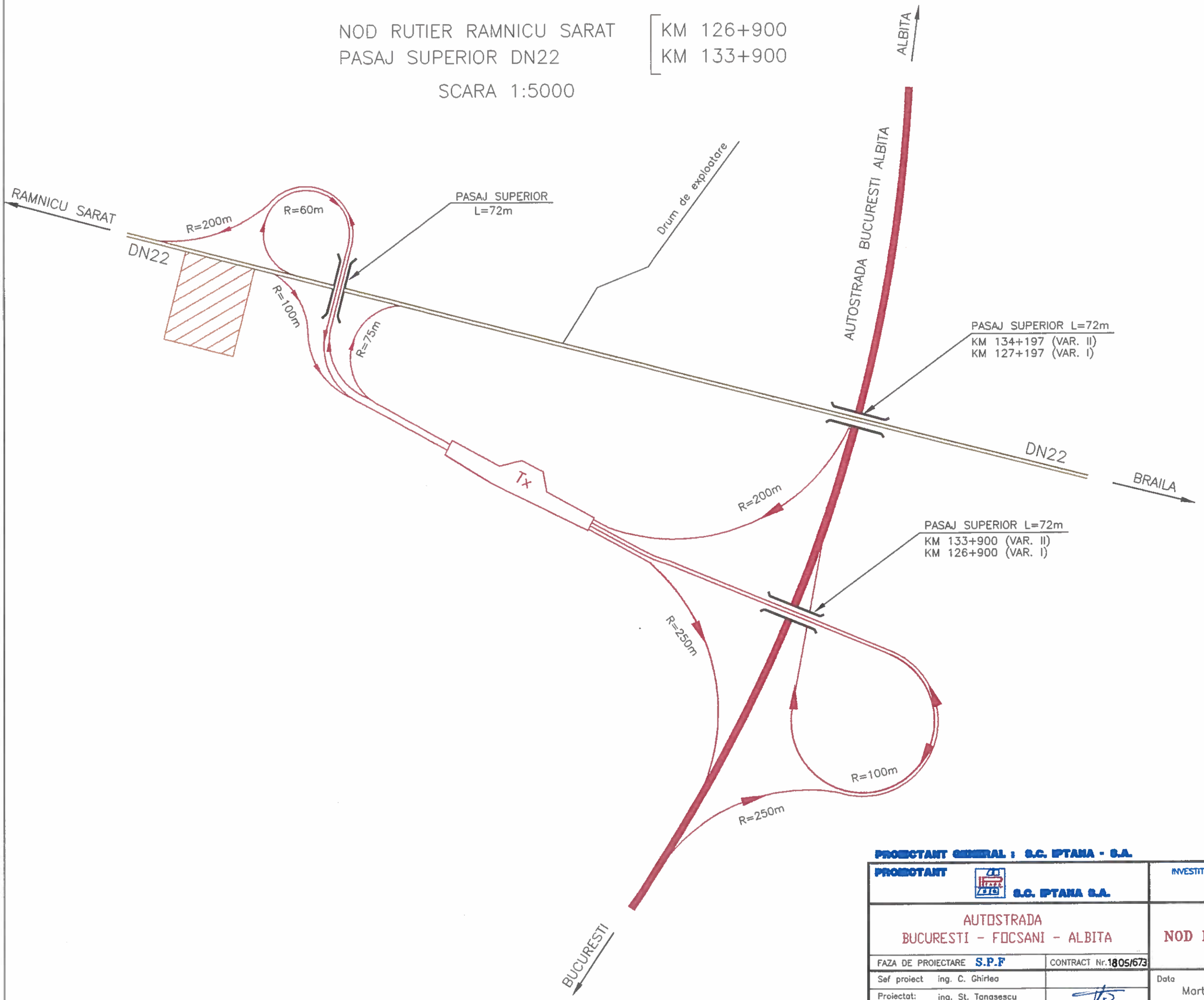
PROIECTANT S.C. IPTANA SEARCH S.R.L.		INVESTITOR ADMINISTRATIA NATIONALA A DRUMURILOR
AUTOSTRADA BUCURESTI - FOCSANI - ALBITA		**NOD TROMPETA LA INTERSECTIA SUBVARIANTEI I.1 CU DN2-CU STATIE DE TAXARE PE AUTOSTRADA**
FAZA DE PROIECTARE S.P.F	CONTRACT N-673/18.05	
Sef proiect ing. M. georgescu		Data Aprilie 1999 / Scara 1:5.000 / Plan nr. IVA/N10
Proiectat: ing. D. Cios		

PC: Ing Alice Osman // C:\HOLDOVA\Vlav3dn2.dwg

NOD RUTIER RAMNICU SARAT
PASAJ SUPERIOR DN22

KM 126+900
KM 133+900

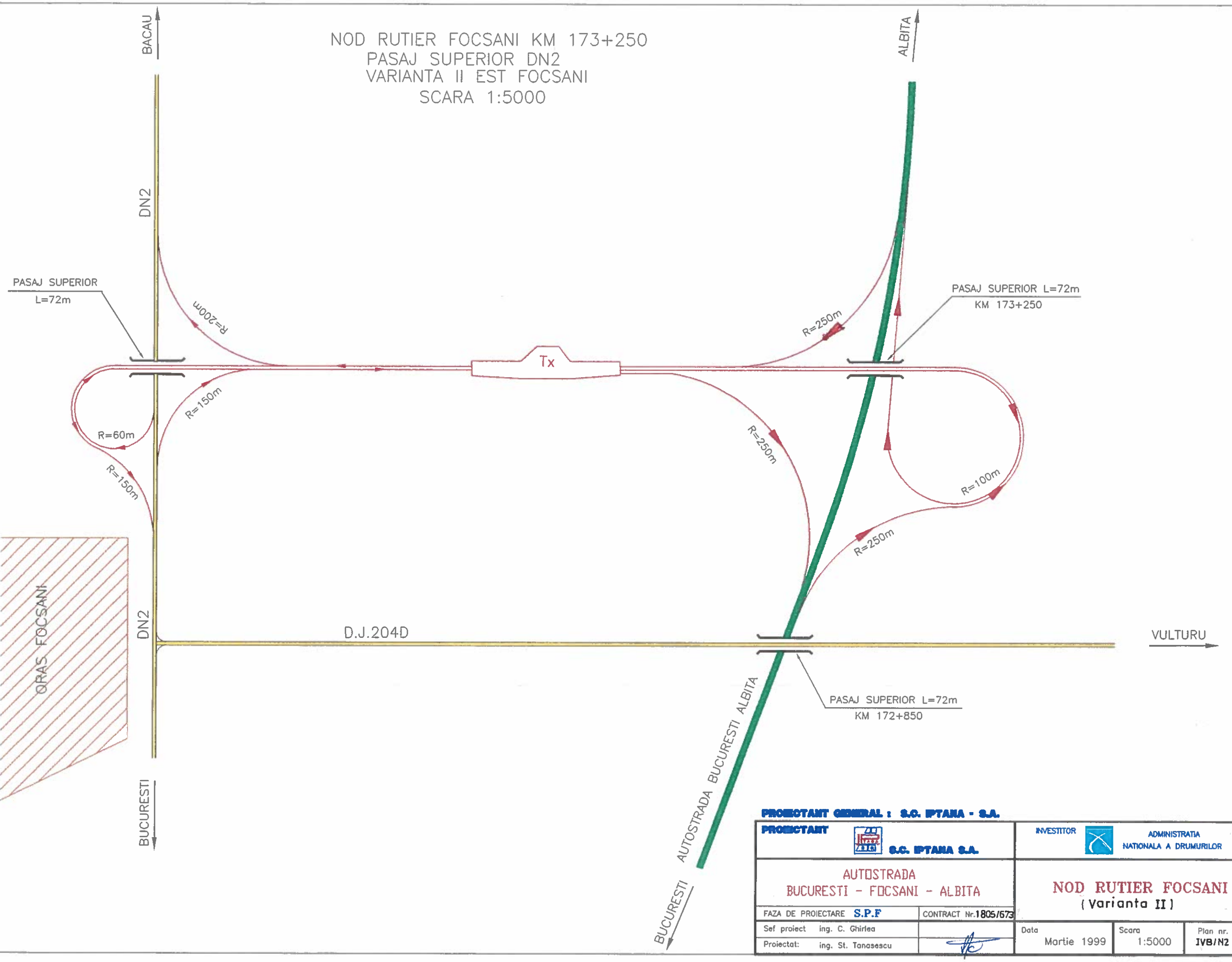
SCARA 1:5000



PROIECTANT GENERAL : S.C. IPTANA - S.A.

PROIECTANT S.C. IPTANA S.A.	INVESTITOR ADMINISTRATIA NATIONALA A DRUMURILOR
AUTOSTRADA BUCURESTI - FOCSANI - ALBITA	NOD RUTIER RAMNICU SARAT
FAZA DE PROIECTARE S.P.F	CONTRACT Nr. 1805/673
Sef proiect ing. C. Ghirlea	
Proiectat: ing. St. Tanasescu	
Data Martie 1999	Scara 1:5000
Plan nr. 14 IV8/N1	

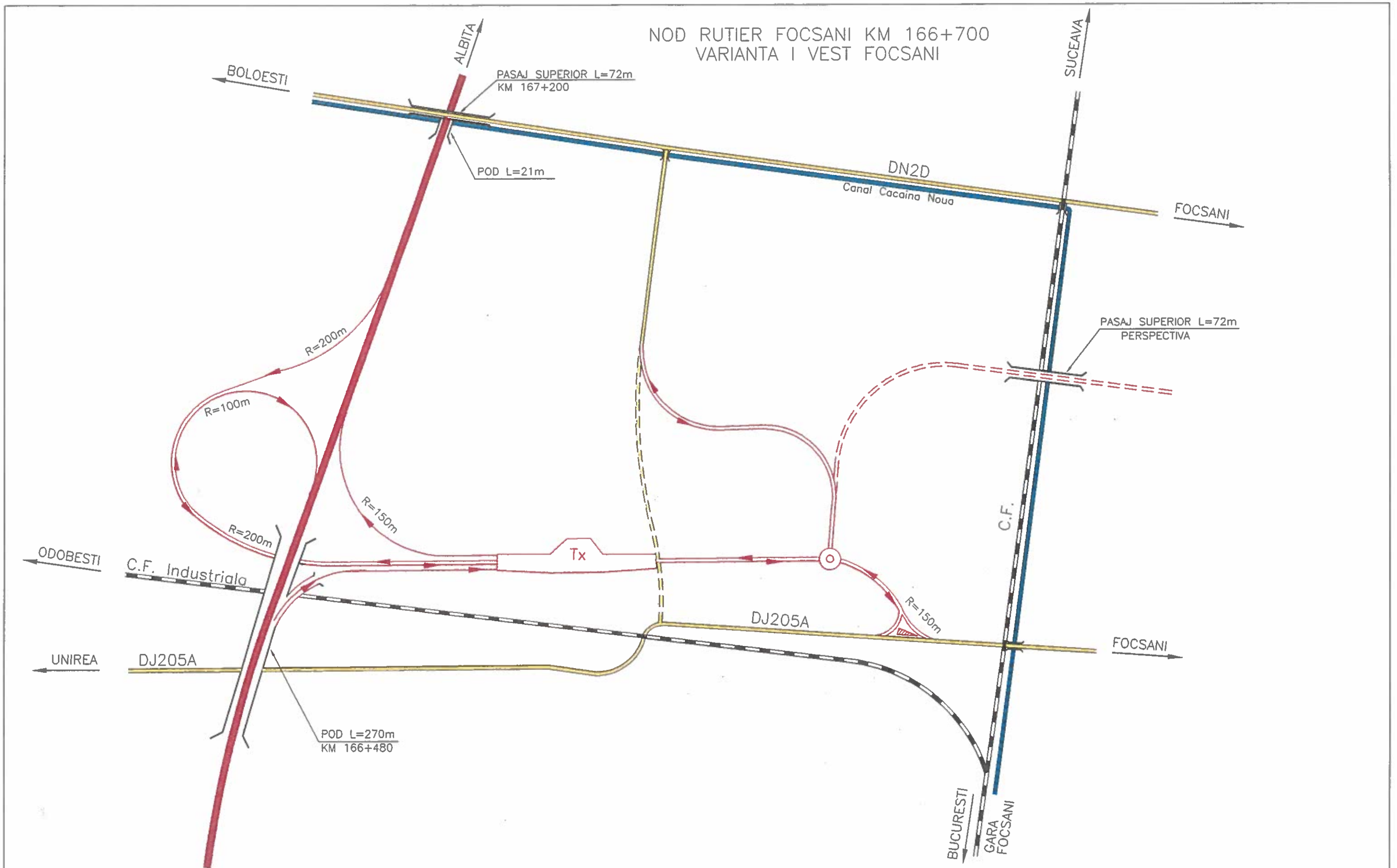
NOD RUTIER FOCSANI KM 173+250
PASAJ SUPERIOR DN2
VARIANTA II EST FOCSANI
SCARA 1:5000



PROIECTANT GENERAL : S.C. IPTANA - S.A.

PROIECTANT S.C. IPTANA S.A.	INVESTITOR ADMINISTRATIA NATIONALA A DRUMURILOR
AUTOSTRADA BUCURESTI - FOCSANI - ALBITA	NOD RUTIER FOCSANI (Varianta II)
FAZA DE PROIECTARE S.P.F / CONTRACT Nr. 1805/673	
Sef proiect ing. C. Ghirlea	
Proiectat: ing. St. Tanasescu	Data Martie 1999 / Scara 1:5000 / Plan nr. IVB/N2

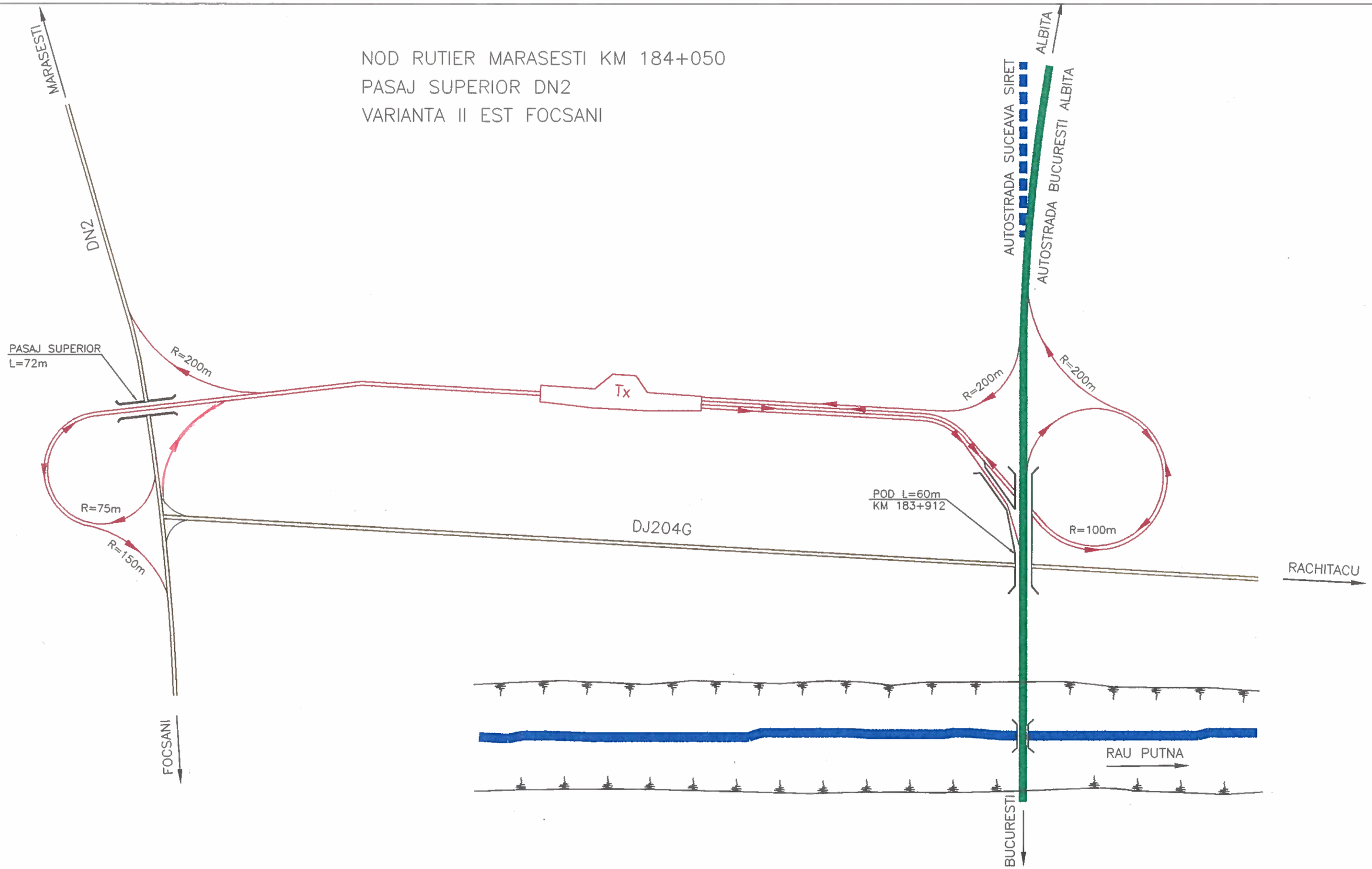
NOD RUTIER FOCSANI KM 166+700
VARIANTA I VEST FOCSANI



PROIECTANT GENERAL : S.C. IPTANA - S.A.

PROIECTANT S.C. IPTANA S.A.	INVESTITOR ADMINISTRATIA NATIONALA A DRUMURILOR
AUTOSTRADA BUCURESTI - FOCSANI - ALBITA	NOD RUTIER FOCSANI (Varianta I)
FAZA DE PROIECTARE S.P.F / CONTRACT Nr. 1805/673	
Sef proiect ing. C. Ghirlea	Data Martie 1999 / Scara 1:5000 / Plan nr. IVB/N3
Proiectat: ing. St. Tanasescu	

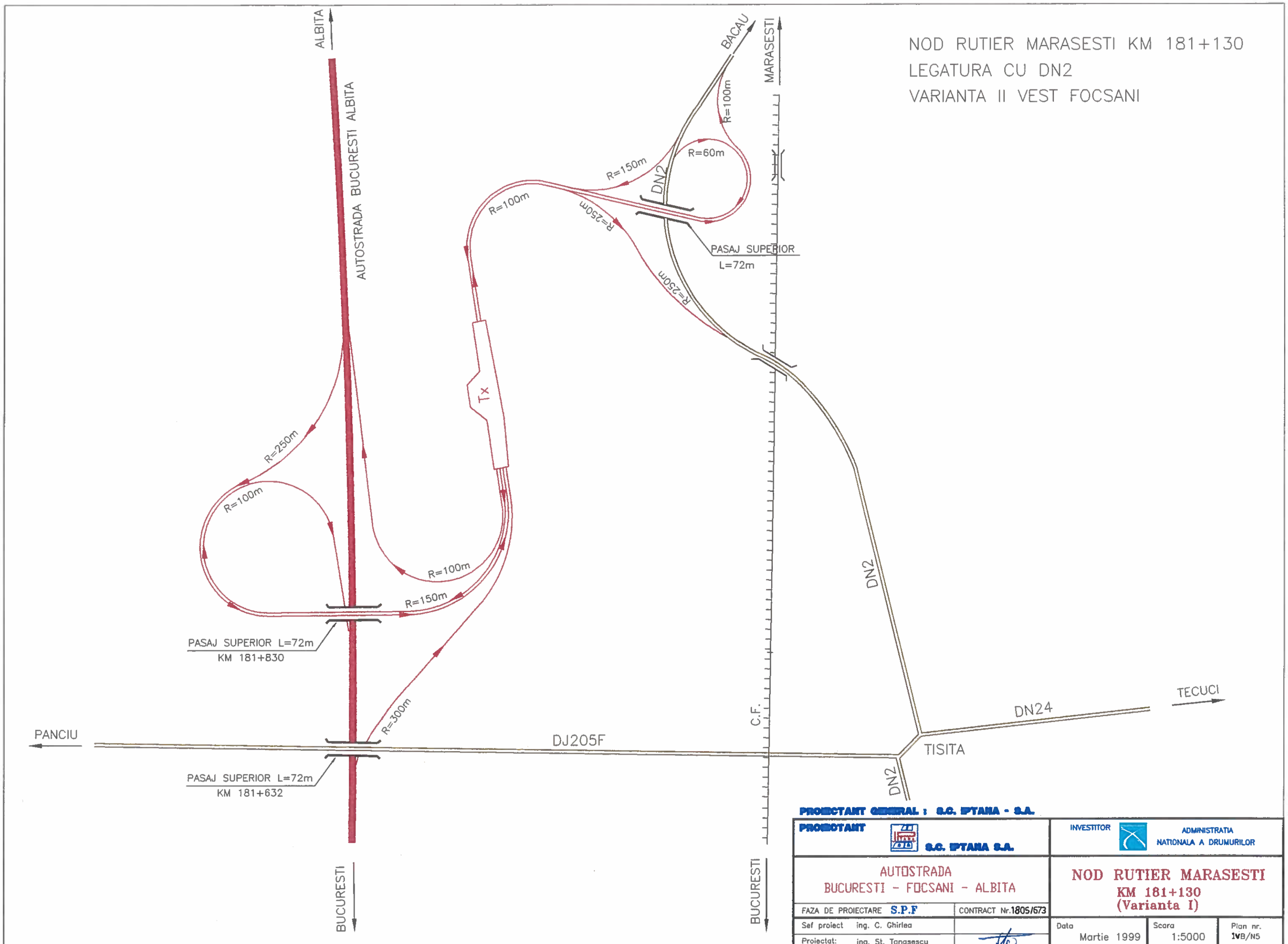
NOD RUTIER MARASESTI KM 184+050
PASAJ SUPERIOR DN2
VARIANTA II EST FOCSANI



PROIECTANT GENERAL : S.C. IPTANA - S.A.

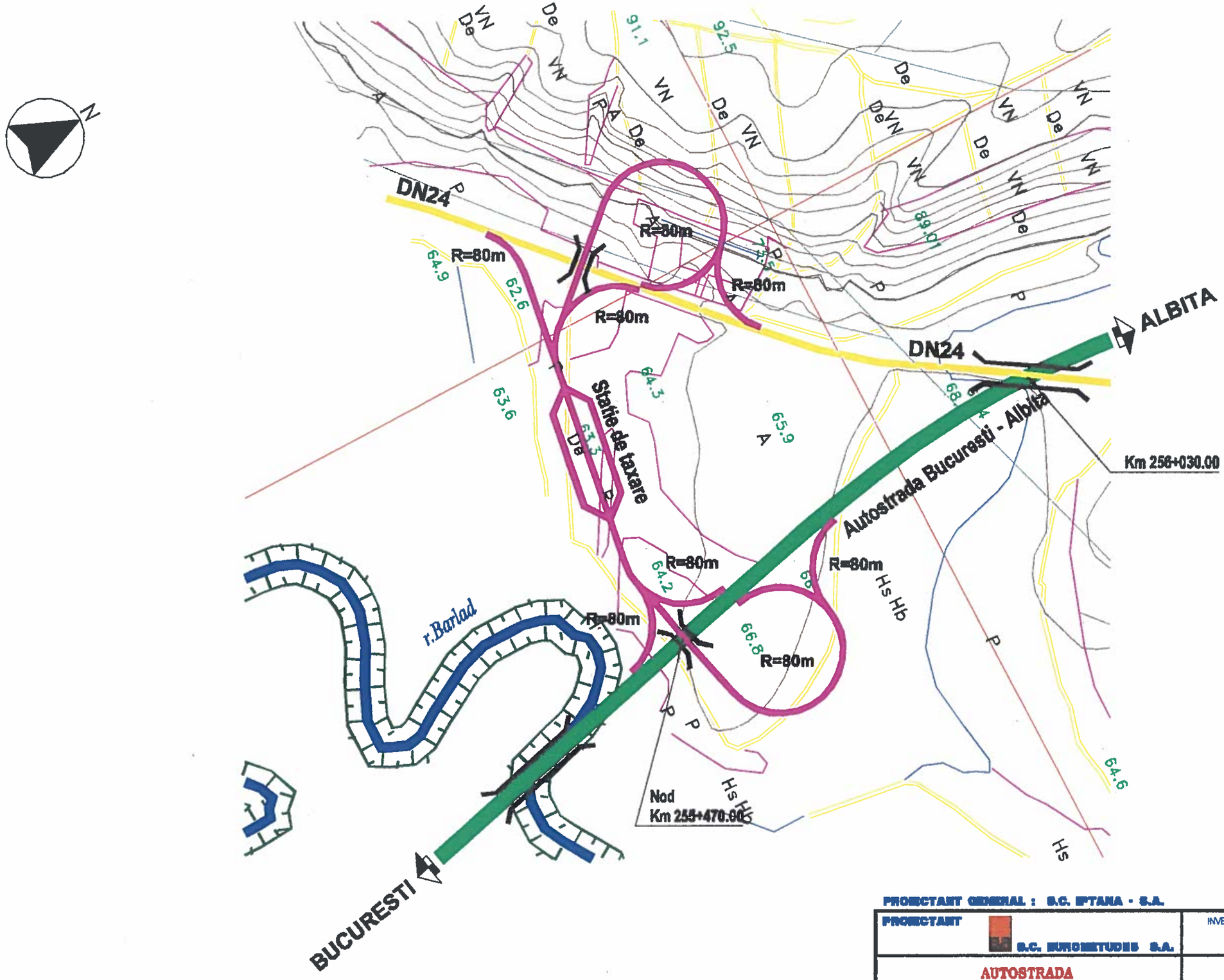
PROIECTANT S.C. IPTANA S.A.	INVESTITOR ADMINISTRATIA NATIONALA A DRUMURILOR
AUTOSTRADA BUCURESTI - FOCSANI - ALBITA	NOD RUTIER MARASESTI KM 184+050 (Varianta II) Garoafa
FAZA DE PROIECTARE S.P.F	CONTRACT Nr. 1805/673
Sef proiect ing. C. Ghirlea	
Proiectat: ing. St. Tanasescu	
Data Martie 1999	Scara 1:5000
Plan nr. IVB/N4	

NOD RUTIER MARASESTI KM 181+130
LEGATURA CU DN2
VARIANTA II VEST FOCSANI



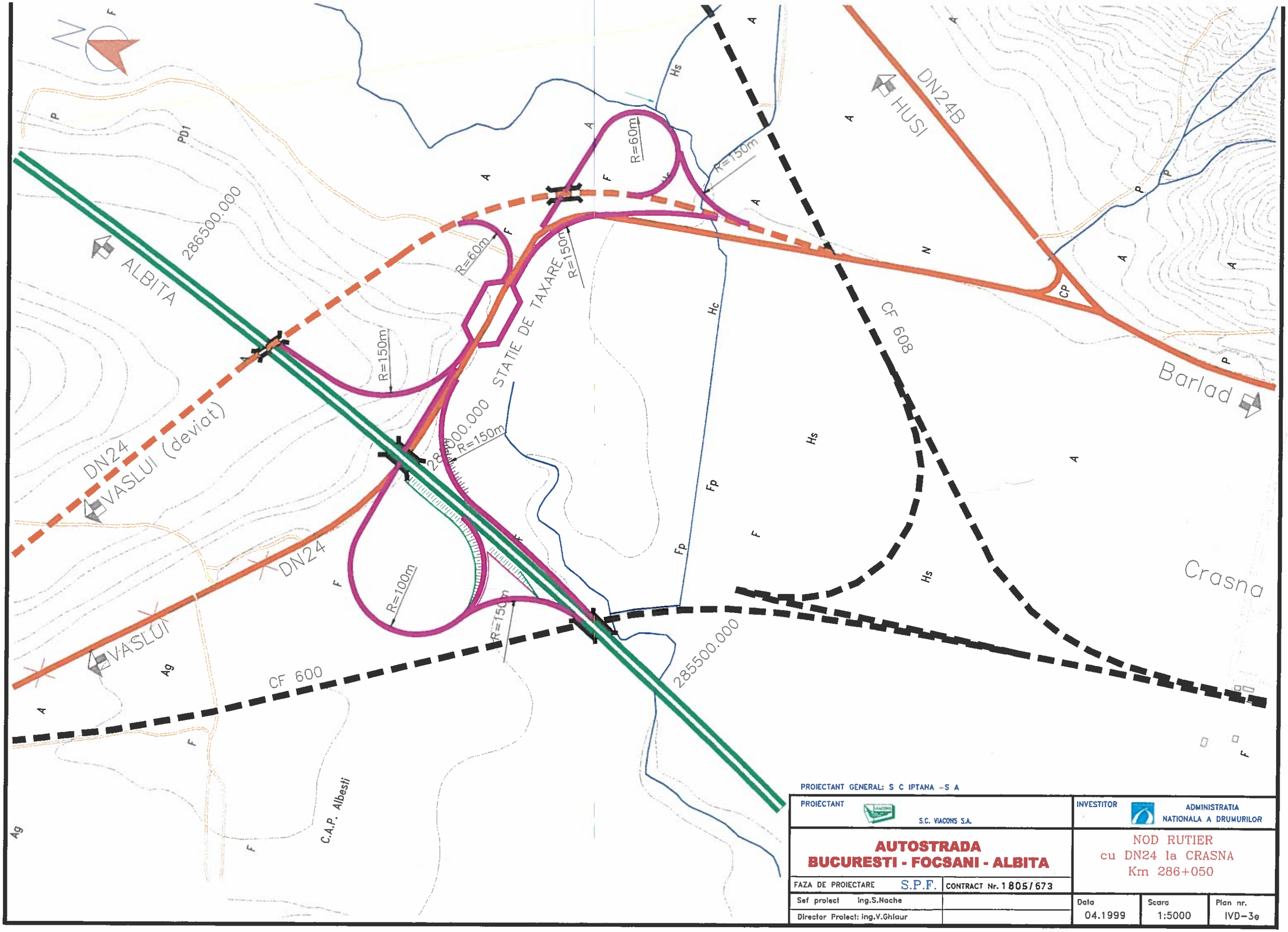
PROIECTANT GENERAL : S.C. IPTANA - S.A.

PROIECTANT S.C. IPTANA S.A.	INVESTITOR ADMINISTRATIA NATIONALA A DRUMURILOR
AUTOSTRADA BUCURESTI - FOCSANI - ALBITA	NOD RUTIER MARASESTI KM 181+130 (Varianta I)
FAZA DE PROIECTARE S.P.F / CONTRACT Nr. 1805/673	
Sef proiect ing. C. Ghirlea / Proiectat: ing. St. Tanasescu	Data Martie 1999 / Scara 1:5000 / Plan nr. IVB/N5



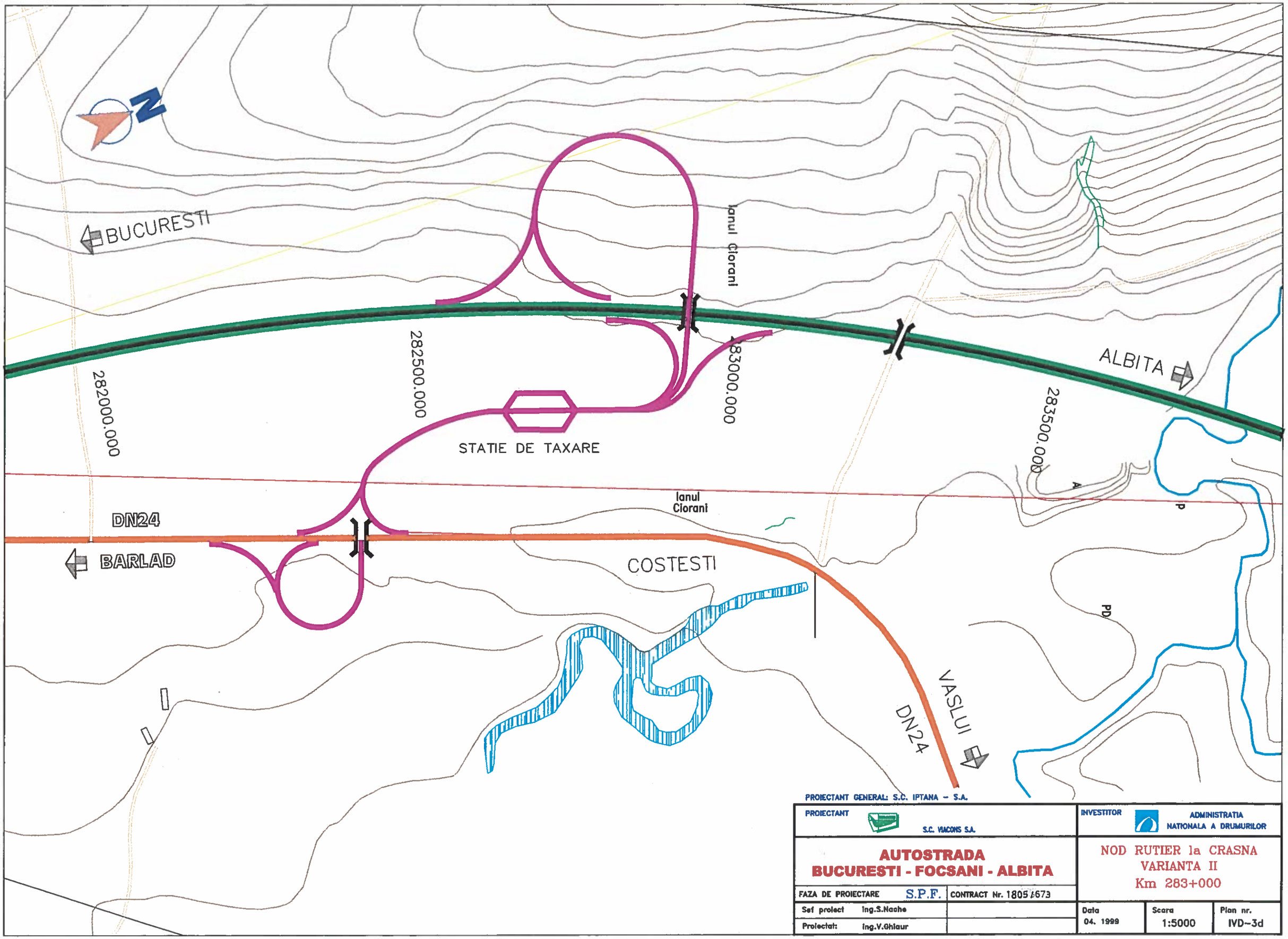
PROIECTANT GENERAL : S.C. IPTANA - S.A.

PROIECTANT S.C. EUROESTUDIOS S.A.	INVESTITOR ADMINISTRATIA NATIONALA A DRUMURILOR
AUTOSTRADA BUCURESTI - FOCSANI - ALBITA	NOD RUTIER Km 255+470 Sector Marasesti-Zorleni
FAZA DE PROIECTARE S.P.F / CONTRACT Nr. 1805/673	
Sef proiect ing.	Data
Proiectat: ing.	Scara 1:5000
	Plan nr. IVC/1N1



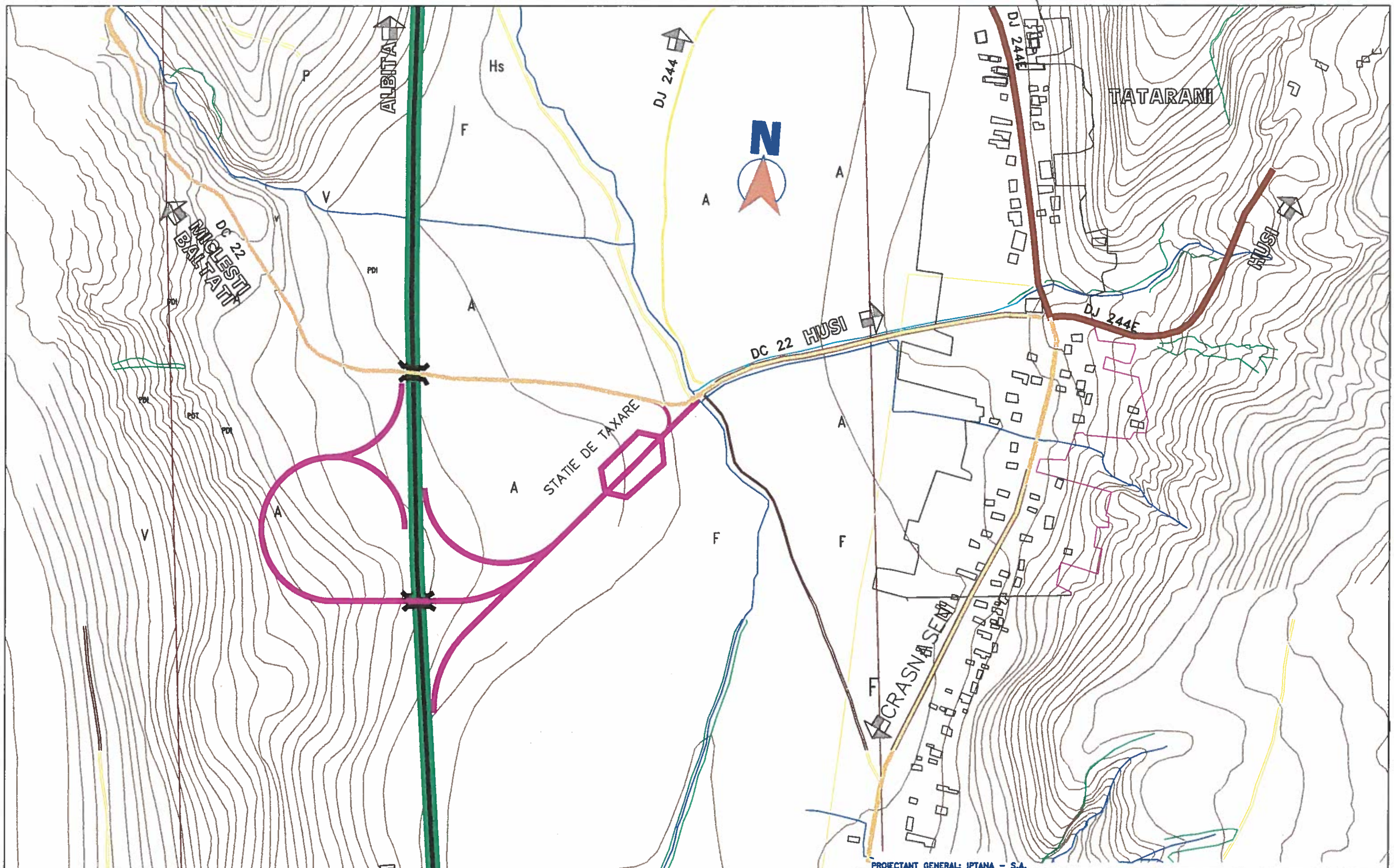
PROIECTANT GENERAL: S C IPTANA – S A

PROIECTANT S.C. VIACONS S.A.	INVESTITOR ADMINISTRATIA NATIONALA A DRUMURILOR
AUTOSTRADA BUCURESTI - FOCSANI - ALBITA	NOD RUTIER cu DN24 la CRASNA Km 286+050
FAZA DE PROIECTARE S.P.F. / CONTRACT Nr. 1805/673	
Sef proiect ing.S.Nache / Director Proiect: ing.V.Ghiaur	Data 04.1999 / Scara 1:5000 / Plan nr. IVD–3e



PROIECTANT GENERAL: S.C. IPTANA – S.A.

PROIECTANT S.C. VIACONS S.A.	INVESTITOR ADMINISTRATIA NATIONALA A DRUMURILOR
AUTOSTRADA BUCURESTI - FOCSANI - ALBITA	NOD RUTIER la CRASNA VARIANTA II Km 283+000
FAZA DE PROIECTARE S.P.F. / CONTRACT Nr. 1805/673	
Sef proiect Ing.S.Nache / Proiectat: Ing.V.Ghiaur	Data 04. 1999 / Scara 1:5000 / Plan nr. IVD–3d



PROIECTANT GENERAL: IPTANA – S.A.

PROIECTANT S.C. VIACONS S.A.	INVESTITOR ADMINISTRATIA NATIONALA A DRUMURILOR
AUTOSTRADA BUCURESTI - FOCSANI - ALBITA	NOD RUTIER LA TATARANI VARIANTA II Km 308+100
FAZA DE PROIECTARE S.P.F.	CONTRACT Nr. 1805/673
Sef proiect Ing.S.Nache	
Proiectat: Ing.V.Ghiaur	
Data 04.1999	Scara 1:5000
Plan nr. IVD–3c	

STATIE DE TAXARE

337000.000

336500.000

336000.000

BUCURESTI

337500.000

DN 28

HUSI

IASI

DN 24B

VAMA ALBITA

Risesti

SFARSIT PROIECT
Km 337+870

CHISINAU

PROIECTANT GENERAL: IPTANA – S.A.

PROIECTANT S.C. VIACONS S.A.		INVESTITOR ADMINISTRATIA NATIONALA A DRUMURILOR
AUTOSTRADA BUCURESTI - FOCSANI - ALBITA		NOD RUTIER LA ALBITA VARIANTA I Km 337+587
FAZA DE PROIECTARE S.P.F.	CONTRACT Nr. 1805/673	
Sef proiect Ing.S.Nache		Data 04.1999 / Scara 1:5000 / Plan nr. IVD–3a
Proiectat: Ing.V.Ghiaur		

STATIE DE TAXARE

337000.000

336500.000

336000.000

BUCURESTI

DN 28

IASI

337500.00

HUSI

DN 24B

Risesti

VAMA ALBITA

SFARSIT PROIECT
Km 337+870

CHISINAU

A

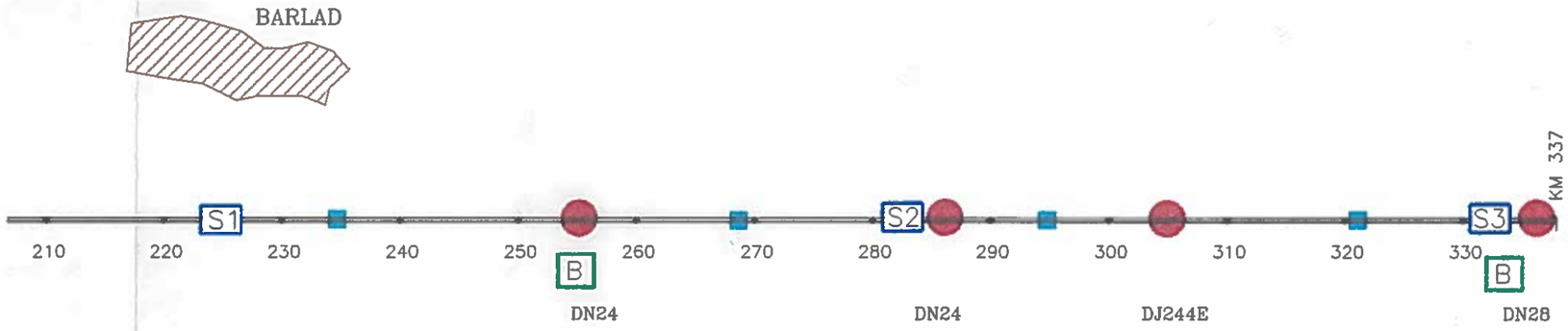
PROIECTANT GENERALA: IPTANA – S.A.

PROIECTANT S.C. VIACONS S.A.	INVESTITOR ADMINISTRATIA NATIONALA A DRUMURILOR
AUTOSTRADA BUCURESTI - FOCSANI - ALBITA	NOD RUTIER LA ALBITA VARIANTA II Km 337+587
FAZA DE PROIECTARE S.P.F. / CONTRACT Nr. 1805/673	
Sef proiect: ing.S.Nache / Director Proiect: ing.V.Ghiaur	Data 04.1999 / Scara 1:5000 / Plan nr. IVD–3b

LEGENDA

- PARCARI SCURTA DURATA
- S — SPATII PENTRU SERVICII (S1,2,3)
- B — BAZA DE INTRETINERE
- NOD RUTIER

BARLAD



ALBITA

UCI

HUSI

raul PRUT

REPUBLICA MOLDOVA

AUTOSTRADA
BUCURESTI – FOCSANI – ALBITA

SPATII PENTRU SERVICII

Sc. 1:500.000

VARIANTA II


MIZIL


BUZAU


RM. SARAT

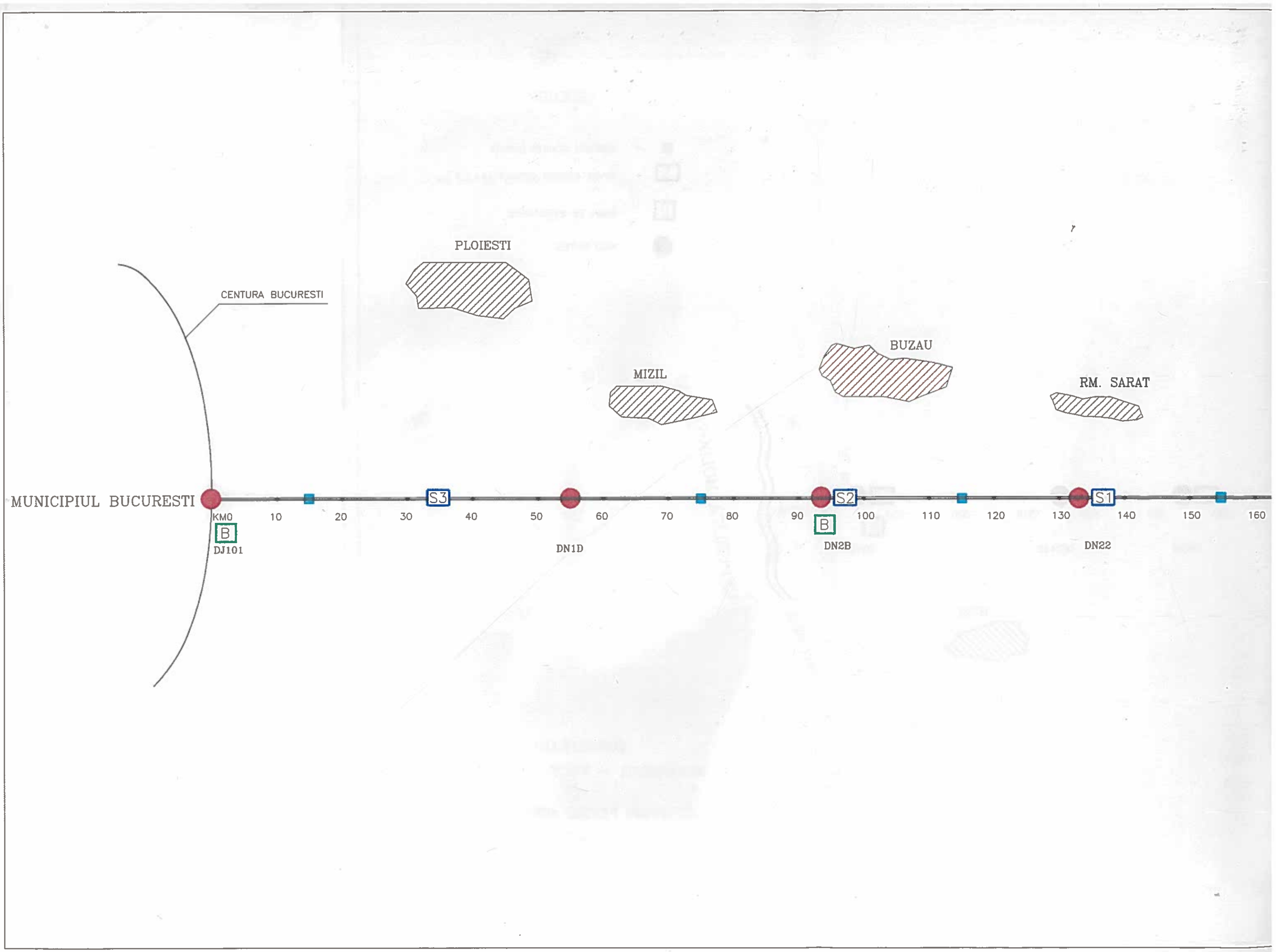

FOCSANI


MARASESTI


BARLAD


S2
S1
S3
S1
B
B
60
70
80
90
100
110
120
130
140
150
160
170
180
190
200
210
220
230
240
250
260
ID
DN2B
DN22
DJ204D
DN2
DN24


TECUCI


PLOIESTI
CENTURA BUCURESTI
MIZIL
BUZAU
RM. SARAT
MUNICIPIUL BUCURESTI
KM0
10
20
30
40
50
60
70
80
90
100
110
120
130
140
150
160
S3
S2
S1
B
DJ101
DN1D
B
DN2B
DN22