COMPANIA NAȚIONALĂ DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE S.A.
CONSILIUL TEHNICO –ECONOMIC
Cod PO-CTE.01
Nr. 5114/16.11.2021

PREŞEDINTE C.T.E.
DIRECTOR GENERAL
Ing. Cristian PISTOL

DOCUMENT DE AVIZARE

1. DATE GENERALE

Denumirea obiectivului:	**Conexiunea proiectului "Penetratie Prelungirea Ghencea – Domnesti si Supralargirea Bulevardului Ghencea intre strada Brasov si terminal tramvai 41" cu proiectul " Pasaj suprateran pe DJ 602, centura Bucuresti – Domnesti"**
Faza de proiectare:	**Studiu de Fezabilitate - Analiza Multicriterială- Studiul alternativelor de traseu**
Proiectant:	**S.C. SPECIALIST CONSULTING S.R.L**
Ordonatorul principal de credite:	**Ministerul Transporturilor și Infrastructurii**
Beneficiar:	**Compania Naţională de Administrare a Infrastructurii Rutiere S.A.**
Sursa de finanțare:	**Fonduri externe nerambursabile, Bugetul de Stat şi/sau alte surse legal constituite**
Amplasament:	**Județul Ilfov, Municipiul Bucuresti**

2. NECESITATEA SI OPORTUNITATEA INVESTITIEI

Necesitatea lucrarilor, situatia existenta:

Obiectivul general al proiectului este de a spori eficienta economica a retelei de transport din Romania. Obiectivul operational specific este de a aduce imbunatatiri in ceea ce priveste descongestionarea traficului pe ruta existenta, asigurand un grad ridicat de siguranta a traficului rutier cu urmatoarele rezultate si efecte pozitive asteptate:

- Imbunatatirea confortului participantilor la trafic;
- Imbunatatirea conditiilor de siguranta a traficului;
- Decongestionarea traficului de pe arterele din zona de referinta a proiectului;
- Reducerea timpului de calatorie si cresterea vitezei medii de deplasare.

Scopul principal al acestui proiect este de a realiza conexiunea a doua obiective de investitii, respectiv "Penetratie Prelungirea Ghencea – Domnesti si Supralargire Bulevardul Ghencea intre strada Brasov si Terminal Tramvai 41 " cu " Pasaj Suprateran pe DJ 602 Centura Bucuresti – Domnesti" in conformitate cu reglementarile tehnice si legislatia in vigoare.

Au fost studiate 2 alternative de traseu.

In zona de referinta adancimea maxima de inghet este cuprinsa intre 80-90 cm, conform STAS 6054 -77 „ Teren de fundare. Adancimi maxime de inghet. Zonarea teritoriului Romaniei''.

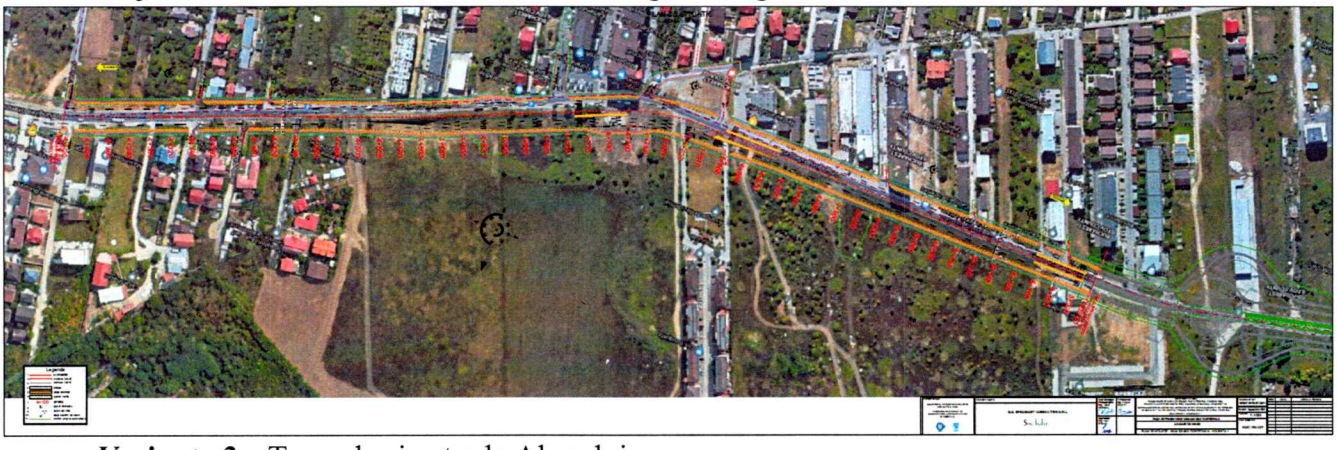
Conform reglementarii tehnice „ Cod de proiectare seismica- ind.P100-1/2013'' zonarea acceleratiei terenului pentru proiectare, avand intervalul mediu de recurenta IMR =225 ani, are o valoare a acceleratiei ag = 0,30g si perioada de colt Tc = 1,6 sec.

3. ALTERNATIVE DE TRASEU STUDIATE

Varianta 1 – Traseu existent Prelungirea Ghencea

Traseul alternativei 1 se desfasoara pe traseul actual al Prelungirii Ghencea facand legatura intre strada Maracineni si Pasaj suprateran pe Dj 602 , avand lungimea de 1.020 m. Acest traseu are ca punct de inceput intersectia cu strada Maracineni si urmeaza traseul actual al Prelungirii Ghencea pana la Pasajul suprateran pe Dj 602. Amenajarea in plan s-a realizat avand curbe avand raze cuprinse intre 225 m – 500 m. Constrangerile majore identificate:

- intre intersectia cu strada Maracineni si limita Pasajului suprateran pe Dj 602 traseul se desfasoara pe traseul existent a Prelungirii Ghencea pentru a se evita demolarea de imobile;
- traseul a fost ales pornind de la intersectia cu strada Maracineni si limita Pasajului suprateran pe Dj 602, in scopul de a evita in mod sistematic sau de a minimiza interferenta cu zone protejate (Natura 2000 si arii protejate la nivel local);
- constrangeri legate de existenta retelelor de utilitati si de constructii existente: toate relocarile de utilitati majore au fost reduse la minimum de-a lungul intregului traseu sau au fost evitate.



Varianta 2 – Traseul prin strada Alunului

Traseul alternativei 2 are ca punct de inceput intersectia cu strada Maracineni, continua pana la intersectia cu strada Alunului pe traseul actual al Prelungirii Ghencea, continua pe strada Alunului pana in vecinatatea Pasajului suprateran pe Dj 602 virand la dreapta inspre acesta. Lungimea acestei alternative de traseu este de aproximativ 1.324 m avand profil de strada cu doua banzi pe sens.

Constrangerile majore identificate:

- traseul se intersecteaza strazile Maracineni, Magnoliei, padurea Tauzului, Floarea Galbena, verii si numeroase accese la complexe rezidentiale;

- necesita demolari de imobile.



4. STRUCTURA ANALIZEI MULTICRITERIALA A VARIANTELOR PROPUSE

In vederea comparatiei variantelor de traseu sunt luate in analiza urmatoarele criterii si ponderi ale acestora: transport - 35%; financiar - 30%; mediu - 35%.

Criteriul de transport (tehnic) - s-au analizat:

- Timpul de călătorie intre Sector 6 Bucuresti si localitatea Domnesti masurat prin ponderea timpului mediu de calatorie a vehiculelor. Masurarea timpului de deplasare pentru fiecare alternativa este cantitativa si este reprezentata de timpul de transport rutier (minute) intre Bucuresti si Domnesti.

- Fluxul de trafic exprimat in MZA intre Bucuresti si Domensti pentru fiecare alternativa. Masurarea fluxului de trafic pentru fiecare alternativa este cantitativa si este reprezentat de MZA - la nivelul anului 2040 cu ponderea in functie de lungimea tronsoanelor de drum.

Criteriu financiar - s-au analizat:

- costul total al investitiei, pentru fiecare alternativa, reprezentat de suma tuturor costurilor pentru pregatirea si implementarea proiectului.

Criteriu de mediu: - s-au analizat:

- Impact asupra aerului, apei de suprafata, solului, zgomotului si peisajului. Evaluarea acestor efecte pentru fiecare alternativa este calitativa si este reprezentata de un parametru sintetic.

Matricea Analizei Multicriteriale

a) Componenta Matricei: criterii, sub-criterii, indicatori si rezultate pentru fiecare alternativa de traseu; punctajul si ponderea atribuita fiecarui indicator al fiecarei alternative de traseu; scorul/punctajul total pentru fiecare alternativa de Traseu;
b) Sistemul de notare, se bazeaza pe valori proportionale, adica 100 de puncte, care sunt atribuite celui mai favorabil rezultat urmand ca celorlalte rezultate sa le fie atribuite puncte proportionale;
c) Ponderea atribuita criteriilor si sub-criteriilor:
   -Criteriul de Transport 35%, din care 50% timp de parcurs si 50% in trafic;
   -Criteriul Financiar 30%;
   -Criteriul de Mediu 35%.

Centralizatorul indicatorilor, ponderilor criteriilor si punctajul obtinut pentru fiecare varianta de traseu:

Criteriu	Sub criterii	UM	Varianta de traseu		Cel mai bun rezultat	Cel mai slab rezultat	Sub ponderi	Varianta de traseu		Pondere	Varianta de traseu	
			1	2				1	2		1	2
0	1	2	3	4	5	6	7	13 [10/3x100]	14 [10/4x100]	20	21 [13/12x20]	22 [14/12x20]
Transport	Timp de deplasare	minute	2.45	3.018	2.45	3.018	50%	100.00	81.18			
	MZA	Nr. vehicule	5325	4385	5325	4385	50%	82.35	100.00			
							100%	91.17	90.59	35%	31.91	31.71
Financiar	Costuri de investitie	RON	[redacted]				100%	100.00	57.35	30%	30.00	17.20
Mediu	Impact asupra aerului, apelor de suprafata, solului, zgomotului si peisajului	Centralizator clasament	1.86	4.71	1.86	4.71	100%	100.00	39.49	35%	35.00	13.82
										100%	96.91	62.73

Rezultatele Analizei Multicriteriale

Din analiza celor 2 Alternative de Traseu propuse, s-au constat urmatoarele:

Clasament: pozitia 1. Varianta 1 = 96, 91 puncte; pozitia 2. Varianta 2 = 62,73 puncte.

• Alternativa de Traseu – Varianta 1 este eficienta in atragerea traficului, cu un cost al investitiei mai redus fata de Varianta 2, acceptabila din punct de vedere al indicatorilor de mediu, eficienta din punt de vedere al elementelor geometrice (curbe cu raze mari) favorabile din punct de vedere al traficului si al timpului de mers;

• Alternativa de Traseu - Varianta 2, este defavorabila din cauza duratei timpului de parcurs, vitezei de proietare scazute pentru asigurarea elementelor geometrice, este defavorabila din punct de vedere al mediului, deoarece traverseaza o zona rezidentiala, necesita demolari de constructii de tip locuinte.

Rezultă că Varianta 1 este alternativa de traseu care satisface cel mai bine ansamblul criteriilor propuse şi în concluzie, Elaboratorul si Unitatea de Implementare o propune pentru a fi aprofundată la faza următoare.

În urma analizării documentaţiei prezentate, Consiliul Tehnico – Economic al C.N.A.I.R. S.A, care, conform art. 1 (1) din Regulamentul de organizare şi funcţionare al C.T.E - C.N.A.I.R. S.A, aprobat cu Decizia Directorului General nr. 1873/15.11.2021 "funcţionează ca organ consultativ pe lângă Directorul General al Companiei Naţionale de Administrare a Infrastructurii Rutiere S.A, iar avizele emise de către acesta, functie de etapa de elaborare a documentatiei tehnico – economice, au caracter obligatoriu pentru promovarea obiectivelor de investiţii spre avizare şi aprobare la ordonatorul principal de credite şi pentru autorizarea executării lucrărilor de construire, fără a excede sau a substitui prevederile normelor, normativelor tehnice şi a legislaţiei specifice aflate în vigoare sau a prioritaţii documentelor contractuale".

AVIZEAZĂ FAVORABIL

Documentatia, in faza Studiu de Fezabilitate – alternative de traseu, Analiza Multicriteriala aferenta obiectivului „Conexiunea proiectului **"Penetratie Prelungirea Ghencea – Domnesti si Supralargirea Bulevardului Ghencea intre strada Brasov si terminal tramvai 41"** cu proiectul **" Pasaj suprateran pe DJ 602, centura Bucuresti – Domnesti"** in forma prezentata, cu promovarea Variantei 1 de traseu pentru elaborarea Studiului de fezabilitate.

VICEPREŞEDINTE C.T.E.
DIRECTOR DIRECŢIA
ECONOMICA si FINANCIARA
Ec. Ionuţ MAŞALA

VICEPREŞEDINTE C.T.E.
DIRECTOR GENERAL ADJUNCT
Ing. Gabriel BUDESCU

VICEPREŞEDINTE C.T.E.
DIRECTOR ADJUNCT
DIRECŢIA IMPLEMENTARE PROIECTE
Ing. Otilia NUNCA

DIRECTIA TEHNICA,
DIRECTOR
Ing. Adrian UDEANU

SECRETAR C.T.E.
Ing. Florina GHIZOLU

SEF U.I.P 4 Implementare SF/PT
Ing. Vasile DRAICA