COMPANIA NATIONALA DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE S.A.
Bdul Dinicu Golescu 38, sector 1, Bucuresti, Romania, 010873
Tel.: (+4 021) 264 32 00 Fax: (+4 021) 312.09.84
Email: office@andnet.ro, registratura.cnair@andnet.ro
CUI 16054368; J40/552/15.01.2004; Capital social 18.416.750 LEI
www.erovinieta.ro

Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A.
0 6 MAR 2024
Nr. Înregistrare 92 / 23782

DIRECȚIA GENERALĂ PREGĂTIRE PROIECTE ȘI VERIFICAREA CALITĂȚII
DIRECȚIA TEHNICĂ
U.I.P. 3 IMPLEMENTARE S.F. / P.T.
Tel: 0790 692 277

Către: **AUTORITATEA RUTIERA ROMANA**
Comisia de atestare, disciplina si solutionare a contestatiilor

În atenția: **Domnului Costel Dorin ȘTEFAN - Director General**

Referitor: **Raportul de audit de siguranta rutiera "*Autostrada Târgu Mureș – Târgu Neamt - Sectiunea II: Miercurea Nirajului – Leghin, km 22+000 – km 181+195: Lot 1b: km 22+000 – km 45+400 – Miercurea Nirajului – Sarateni* "**

Subiect: **Contestare recomandari formulate in cadrul Raportului de Audit de Siguranta Rutiera pentru proiectul *"Autostrada Târgu Mureș – Târgu Neamt - Sectiunea II: Miercurea Nirajului – Leghin, km 22+000 – km 181+195: Lot 1b: km 22+000 – km 45+400 – Miercurea Nirajului – Sarateni "*- Stadiul 1 – Studiu de fezabilitate**

Stimate domnule,

Ca urmare a contractului de prestari servicii pentru asigurarea realizarii auditului de siguranță rutieră, inregistrat in cadrul ARR cu numarul 36124/14.12.2023 s-a realizat raportul de audit de siguranță rutieră pentru proiectului ***"Completarea Studiului de Fezabilitate pentru Autostrada Târgu Mureș – Târgu Neamț: Sectiunea II: Miercurea Nirajului – Leghin, km 22+000 – km 181+195: Lot 1b: km 22+000 – km 45+400 – Miercurea Nirajului – Sarateni "*** - **Stadiul 1 - Studiu de fezabilitate** de catre auditorul Ceguș Florin Cătălin.
Raportul de audit de siguranta rutiera a fost transmis la C.N.A.I.R. si a fost inregistrat cu nr. 92/16793/19.02.2024.
Dupa cum bine cunoasteti, in cadrul art. 14 al Legii 265/2008 cu modificarile si completarile ulterioare sunt stipulate urmatoarele aspecte:
"(1) Investitorul are obligația de a întreprinde demersurile necesare pentru a asigura ducerea la îndeplinire a măsurilor de remediere conținute în raportul prevăzut la art. 10 alin. (4), înainte de finalizarea stadiului supus auditării sau imediat după rămânerea definitivă a concluziilor raportului, sau, după caz, poate contesta la Comisie prevederile unora sau tuturor măsurilor de remediere, transmițând în acest sens obiecțiuni în scris, în termen de 15 zile lucrătoare de la data primirii raportului de audit de siguranță rutieră/evaluare de impact asupra siguranței rutiere.
(la 31-01-2022, Alineatul (1) din Articolul 14 , Capitolul III a fost modificat de Punctul 19, Articolul I din ORDONANȚA nr. 3 din 27 ianuarie 2022, publicată în MONITORUL OFICIAL nr. 91 din 28 ianuarie 2022)
(2) Comisia soluționează contestația și poate menține măsurile de remediere, le poate modifica sau poate considera obiecțiunile ca fiind întemeiate. Comisia comunică rezultatul soluționării

contestației investitorului, Autorității Rutiere Române - A.R.R. și auditorului de siguranță rutieră."

Ca urmare a analizarii raportului de audit de siguranta rutiera pentru ***"Completarea Studiului de Fezabilitate pentru Autostrada Târgu Mureș – Târgu Neamț: Sectiunea II: Miercurea Nirajului – Leghin, km 22+000 – km 181+195: Lot 1b: km 22+000 – km 45+400 – Miercurea Nirajului – Sarateni "*** **Stadiul 1 – Studiu de fezabilitate**, s-au constatat anumite obiectii fata de recomandarile din raport, astfel ca in temeiul **art. 14 din *Legea 265/2008 privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră, cu modificările și completările ulterioare,* solicitam contestarea** acestora.

Astfel, in tabelul urmator va prezentam **recomandarile** si obiectiile argumentate **de C.N.A.I.R. pentru sustinerea contestarii** acestora:

Nr. crt	Capitolul din raportul de audit în care se încadreaza recomandarea	Identificarea și conținutul recomandării, conform raportului de audit	Argumentarea C.N.A.I.R. pentru susținerea contestației
1.	**Cap. 2 Sectiune transversala**	**Recomandare 2.1:** La urmatoarea faza de audit Stadiu 2 – „*Proiect tehnic si detalii de executie*" se va analiza Sectiunea transversala, Profilul transversal tip si se vor revizui in conformitate cu prevederile AND 593 – 2012 Normativ pentru sisteme de protectie pentru siguranta circulatiei pe drumuri, poduri si autostrazi. **(pag. nr. 54/71)**	In cadrul Studiului de Fezabilitate, Proiectantul a prevazut in conformitate cu prevederile AND 593 – 2012 *Normativ pentru sisteme de protectie pentru siguranta circulatiei pe drumuri, poduri si autostrazi.* Parapete marginal de tip H1, H2 si H3, cu latime de lucru W3 – 1,30 m. Latimea de lucru W3=1,30 m a fost adoptata in vederea limitarii amprizei Autostrazii, avand in vedere zona dificila de relief in care se desfasoara traseul cat si lucrarile complexe necesar a fi realizate(terasamente,poduri/pasaje/viaducte.tuneluri etc.) Prevederea unei latimi de lucru W5 = 1.70 m ar conduce astfel la suplimentarea cantitatilor de materiale pentru executia platformei extinse, implicit la extinderea culoarului de expropriere cu o suprafata de cel putin 160 000 mp. Acest aspect ar genera prin raportare la lungimea totala a Autostrazii de 211 km, costuri semnificative si nejustificate, mai ales prin prisma faptului ca modificarea latimii de lucru nu ar aduce un plus de siguranta rutiera avand in vedere faptul ca prin proiect a fost asigurat nivelul de protectie al parapetului (H1, H2, H3) in conformitate cu prevederile AND 593 – 2012 *Normativ pentru sisteme de protectie pentru siguranta circulatiei pe drumuri, poduri si autostrazi.*
2.	**Cap. 3 Plan de situatie si profil longitudinal; vizibilitate –**	**Recomandare 3.2.1:** La urmatoarea faza de audit Stadiu 2 –	Normativul PD 162/2002, in baza caruia au fost si sunt proiectate autostrazile in Romania, abordeaza criteriul de confort optic in cadrul Capitolului VI "Reguli generale privind

	subcapitolul 3.2 Profil longitudinal	„Proiect tehnic si detalii de executie", se va analiza corectarea profilului in lunf in conformitate cu prevederile Normativului PD 162 – 2002, prevede la capitolul VI. Reguli generale privind proiectarea complexa in spatiu (plan – profil in lung) art. 84 punctul (4) **(pag. nr. 60/71)**	proiectarea complexa in spatiu (plan-profil)". Conform definirii din cadrul acestui capitol, prin confort optic se intelege combinarea judicioasa a elementelor geometrice ale traseului intre ele, in plan, in profil longitudinal si in profil transversal si cu mediul inconjurator, astfel incat sa asigure perceperea de catre utilizator, de la o distanta suficienta, a platformei caii, alurii si continuitatii traseului care urmeaza a fi parcurs. Astfel pericolul pierderii vizibilitatii si neasigurarea confortului optic se refera la combinarea elementelor geometrice si nu numai la raza de racordare convexa a profilului longitudinal. In tabelul 9 din PD 162/2002 sunt exprimate razele curbelor verticale convexe in functie de viteza de proiectare si de modulul declivitatilor corespunzatoare unor amenajari a curbelor in plan. Pentru proiectarea profilului longitudinal, au fost respectate conditiile cu caracter obligatoriu din Normativul privind proiectarea autostrăzilor extraurbane, indicativ PD162/2002, astfel: - Articolul 79, care mentioneaza ca valoarea minima a razei de racordare verticala convexa este R=6.000m (tabelul 6), pentru viteza de proiectare=100km/h; - Anexa 2 / pct.14b, in care valoarea minima a razei de racordare verticala convexa este R=6.000m, pentru viteza de proiectare=100km/h. **Tabelul 6** Viteza de proiectare, (km/h) | 140 | 120 | 100 | 80 Declivitatea maximă, (%) | 4 | 5 | 6 | 6 (7)* Racordări concave: 1. Raze minime, (m) | 6000 | 4200 | 3000 | 2000 Racordări convexe: 2. Raze minime, (m) | 18000 | 10000 | 6000 | 3600 Capitolul IV Reguli generale privind proiectarea complexa in spatiu (plan-profil) Sectiunea 1, Reguli generale, Art. 84 (4) *Pentru asigurarea confortului optic, la proiectarea liniei rosii se recomanda utilizarea razelor mari pentru racordarile verticale, evitarea declivitatilor prelungite si evitarea schimbarilor dese de declivitati (tabelul 9).* **Tabelul 9** Elementele geometrice, viteza de proiectare (km/h) | 140 | 120 | 100 | 80 Pasul de proiectare, m – minim – maxim | 450 7000 | 375 6000 | 300 5000 | 250 3800 m% | | | | | Raze de racordare convexă minima, in funcție de m(%) = $d_1 \pm d_2$, pentru asigurarea confortului optic 1 | 65.000 | 50.000 | 35.000 | 25.000 2 | 60.000 | 44.500 | 30.000 | 20.000 3 | 46.500 | 36.500 | 26.500 | 17.500 4 | 37.500 | 30.000 | 22.500 | 15.500 5 | 31.000 | 25.000 | 19.200 | 13.500 6 | 27.000 | 21.500 | 16.800 | 12.000 7 | | 19.000 | 14.500 | 10.500 8 | | | 13.000 | 9.500 9 | | | | 8.500 10 | | | | 8.000

			Astfel Proiectantul a urmarit respectarea conditiilor obligatorii descrise in cadrul tabelului 6 din PD162/2002, dar si respectarea in masura posibilitatii a recomandarilor din cadrul tabelului 9 din cadrul aceluiasi normativ, avand in vedere relieful dificil in care se desfasoara traseul viitoarei Autostrazi Targu Mures – Targu Neamt. Astfel, respectarea intocmai a recomandarilor referitoare la razele minime pentru asigurarea confortului optic nu ar aduce un plus de siguranta rutiera, dar ar genera costuri suplimentare semnificative in bugetul necesar executiei tronsonului de autostrada si ar conduce la diminuarea ratei de rentabilitate a proiectului. Mentionam faptul ca, se vor avea in vedere masuri compensatorii de limitare a vitezei pe sectoarele respective de drum prin prevederea de semnalizare rutiera pentru reducerea vitezei la 100km/h / 80km/h (acolo unde este cazul) in zonele ce nu respecta intocmai recomandarile referitoare la elementele geometrice pentru asigurarea confortului optic.
3.	**Cap. 8 Caracteristicele marginilor drumului si dispozitive de siguranta pasiva – subcapitolul 8.1 Echipamente rutiere**	**Recomandare 8.1.1:** Avand in vedere cele mentionate anterior si directiile pe care sufla vanturile in perioada de iarna, se vor analiza si identifica zonele unde ar fi necesara montarea de parazapezi pe timpul iernii sau implementarea altor masuri cu efecte similare in conformitate cu prevederile normativului AND 525 – 2013 – Normativ privind prevenirea combaterea inzapezirii drumurilor publice. **(pag. nr. 66/71)**	In cadrul Memoriul tehnic aferent Studiului de Fezabilitate, Proiectantul a descris in cadrul **Cap. 3.2.2.24 Amenajare peisagistica** solutiile de amenajare peisagistica. Referitor la prevederea unor masuri pentru combaterea inzapezirii, precum parazapezi sau perdele forestiere, Prestatorul nu a identificat zone cu pericol de inzapezire, avand in vedere conditiile de relief in care se desfasoara autostrada cat si faptul ca traseul traverseaza preponderent zone impadurite ce impiedica astfel inzapezirea autostrazii. Daca la momentul exploatarii autostrazii, vor fi identificate zone cu potential de inzapezire, Administratorul drumului va lua toate masurile necesare, prin montarea unor dispozitive cu rol de combatere a inzapezirii.
4.	**Cap. 8 Caracteristicele marginilor drumului si dispozitive de siguranta pasiva –**	**Recomandare 8.3.1:** La urmatoarea faza de audit Stadiu 2 – „Proiect tehnic si	In cadrul Studiului de fezabilitate Proiectantul a prevazut pentru poduri montarea parapetelor de siguranta, de tip „foarte greu" la extremitatile partii carosabile cu o latime de lucru W = 0.75m.

	subcapitolul 8.3 Lucrari de arta	detalii de executie", se va analiza parapetul folosit pentru structuri – PODURI si se va proiecta in conformitate cu prevederile AND 593 – 2012 Normativ pentru sisteme de protectie pentru siguranta circulatiei pe drumuri, poduri si autostrazi. **(pag. nr. 66/71)**	Astfel, latimea de lucru prevazuta de catre proiectant se apropie de limita superioara a latimii de lucru W2 ≤ 0.8 m si este superioara latimii de lucru W1 ≤ 0.6 m din cadrul normativului AND 593 – 2012 Normativ pentru sisteme de protectie pentru siguranta circulatiei pe drumuri, poduri si autostrazi. In concluzie, pentru asigurarea un nivel de protectie corespunzator va fi prevazut parapete de tip H4B cu o latime de lucru W1. Asigurarea latimii de lucru W6=2.10m ar avea un impact semnificativ din punct de vedere financiar prin largirea consolei de suprastructura respectiv suplimentarea numarului de grinzi in sectiune.

Avand in vedere cele precizate mai sus, mentionam faptul ca in cazul in care se pastreaza recomandarile Auditorului de asigurarea latimii de lucru W5=1.70m (pentru parapete H1, H2, H3), W6=2.10m (pentru parapete H4b) si de reanalizare si corectare a profilului longitudinal astfel incat sa fie indeplinite recomandarile Art. 84 din Normativul PD 162-2002, pentru asigurarea confortului optic, implicatiile asupra proiectului vor fi cel putin urmatoarele:

- cresterea valorii de executie a tronsonului de autostrada;
- extensii de timp si costuri suplimentare pentru proiectarea traseului de autostrada;
- blocarea contractului de proiectare si avand in vedere ca acest proiect este finantat din fonduri europene nerambursabile se poate ajunge la decomiterea de fonduri de catre Comisia Europeana;
- modificarea latimilor structurilor prin largirea consolei de tablier;
- potentiala afectare a unor retele de utilitati suplimentare fata de cele identificate pana in prezent;
- marirea culoarului de expropiere.

Astfel, avand in vedere faptul ca Studiul de Fezabilitate pentru *Autostrada Targu Mures - Targu Neamt* a fost întocmit in conformitate cu legislatia in vigoare si a obtinut Avizul Comisiei Tehnice privind Siguranta Circulatiei Rutiere si Avizul Consiliului Tehnico-Economic al CNAIR S.A. , CNAIR S.A. contestă în conformitate cu Art. 14 alin (1) *din Legea 265/2008 privind gestionarea sigurantei circulatiei pe infrastructura rutiera republicata* recomandarile 2.1, 3.2,1, 8.1.1, 8.3.1 din cadrul Raportului de Audit de Siguranta Rutiera transmis in data de 19.02.2024.

Cu deosebită considerație,

DIRECTOR GENERAL
Cristian PISTOL

DIRECTOR DIRECTIA TEHNICA,
Gabriel BUDESCU

Vă rugăm să transmiteți documentele oficiale doar la numărul de fax înscris în antet

U.I.P. 3 Implementare S.F. /P.T.
Intocmit:
Șef UIP: ing. Ionut URECHEATU