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

DIRECȚIA GENERALĂ PREGĂTIRE PROIECTE ȘI VERIFICAREA CALITĂȚII
DIRECȚIA TEHNICĂ
UIP 2 IMPLEMENTARE S.F./P.T.
Tel: 021 2643 274

Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A.
07 SEP 2023
Nr. Înregistrare 92 / 80689

Către,

AUTORITATEA RUTIERA ROMANA

În atenția:
Domnului Ștefan Costel DORIN – Director General

Spre știință,

07.09.2023

DEPARTAMENTUL COOPERARE INTERINSTITUȚIONALĂ TRAFIC RUTIER
SERVICIUL AUDIT, INSPECȚII RUTIERE

În atenția,
Domnului Lucian ILINA – Șef Departament

Referitor: Contract de servicii nr. 145/53773/26.07.2019 – *"Elaborare Studiu de Fezabilitate, Proiect Tehnic, Detalii de executie si D.T.A.C. pentru lucrarea Alternativa Techirghiol"*

Subiect:
Contestare recomandari formulate in cadrul Raportului de Audit de Siguranta Rutiera pentru obiectivul de investiții *"Elaborare Studiu de Fezabilitate, Proiect Tehnic, Detalii de executie si D.T.A.C. pentru lucrarea Alternativa Techirghiol"*

Stimate Domnule,

În baza contractului de prestări servicii pentru asigurarea realizării auditului de siguranță rutieră, înregistrat în cadrul ARR cu numărul 11206/20.04.2023 a fost realizat raportul de audit de siguranță rutieră pentru proiectul ***"Elaborare Studiu de Fezabilitate, Proiect Tehnic, Detalii de executie si D.T.A.C. pentru lucrarea Alternativa Techirghiol"*** - **Stadiul 1 – Studiu de Fezabilitate** de către auditorul: Vîlcu Ion Cristian.

Raportul de audit de siguranță rutieră a fost transmis la C.N.A.I.R. SA în data de 21.08.2023 și a fost înregistrat cu nr. 92/80208.

După cum bine ştiţi, în cadrul Ordonantei nr. 3 din 27 ianuarie 2022 pentru modificarea și completarea Legii nr. 265/2008 privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră, se mentioneaza la punctul 19, urmatoarele:

„ La articolul 14, alineatele (1)-(3) se modifică și vor avea următorul cuprins:
Articolul 14
(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.

(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.
(3) Administratorul este răspunzător pentru daunele produse participanților la trafic, care au fost afectați de nerezolvarea dispozițiilor/măsurilor de remediere conținute în raportul de inspecție de siguranță rutieră periodică/specifică."

Ca urmare a analizării raportului de audit de siguranţă rutieră pentru ***"Elaborare Studiu de Fezabilitate, Proiect Tehnic, Detalii de executie si D.T.A.C. pentru lucrarea Alternativa Techirghiol"*** **Stadiul 1 – Studiu de Fezabilitate**, s-au constatat anumite obiecţii faţă de recomandările din raport, astfel că în temeiul **art. 14 din *Legea 265/2008 privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră, cu modificările și completările ulterioare,* solicităm contestarea** acestora.

In tabelul următor vă prezentăm **recomandările** şi obiecţiile argumentate **de C.N.A.I.R. pentru susţinerea contestării** acestora:

Nr. crt	Capitolul din raportul de audit în care se încadreaza recomandarea	Identificarea şi conţinutul recomandării, conform raportului de audit	Argumentarea C.N.A.I.R. pentru susţinerea contestaţiei
1.	**B. Probleme identificate in urma auditului** **B.1 Funcţiunea drumului, elemente de proiectare si operare**	**Analiza:** **(1)** Pe sectorul între km. 2+355 si km. 2+806 sunt cumulate mai multe puncte de conflict datorita utilizării pasului minim de proiectare şi suprapunerii începutului unei racordări în plan cu o racordare în profil longitudinal concavă şi deşi pantele longitudinale sunt mici, posibilitatea dezvoltării fenomenului de ceată în zona canalului Dunăre - Marea Neagră, impune evitarea soluţiei periculoase în special pe direcţia Techirghiol – Constanţa. Deficienţe: - nerespectarea recomandărilor PD162-2002 privind evitarea unor soluţii de suprapunere a racordărilor în plan cu cele în profil longitudinal; **Recomandare:** Conform B1.1 a fost identificată o zonă cu o acumulare de evenimente precum puncte de inflexiune	Referitor la menţiunile din cadrul Raportului precizăm urmatoarele: •"*utilizarea pasului minim de proiectare*" Trebuie precizat faptul ca sectorul adus in discutie in cadrul Raportului de Audit este situat in zona de conexiune a Autostrazii cu Nodul Rutier Cumpana, in conditiile in care inceputul/finalul Autostrazii (Alternativa Cumpana) este reprezentat chiar de catre acest Nod Rutier. Dat fiind faptul ca intregul Nod Rutier este realizat pe baza prescriptiilor Normativului PD 162/2002 si a unei viteze de proiectare de 80km/h, valoarea minima a pasului de proiectare ce a fost utilizata la proiectarea acestui Nod este de 150m. In cadrul sectorului km 2+355 – 2+806, sunt prezente trei dintre bretelele nodului rutier, si anume: -Breteaua 1 – bretea principala, care reprezinta, in fapt, Calea 1 (sens Constanta – Mangalia) a viitoarei autostrazi. -Breteaua 2 – bretea principala, care reprezinta, in fapt, Calea 2 (sens Mangalia - Constanta) a viitoarei autostrazi. -Breteaua 3 – bretea secundara, care asigura racordarea cu Autostrada A4, pe directia Agigea – A4 – Mangalia. Aceasta se racordeaza la Breteaua 1. In cuprinsul sectorului de drum ce face obiectul recomandarii din Auditul de Siguranta Rutiera valorile pasului de proiectare utilizate pe fiecare din cele trei

		in perspectivă ce creează posibile conflicte in trafic, vezi sectorul intre km. 2+355 si km. 2+806 / Se va reface racordarea in pro creşterea pasului de proiectare in zonă;	bretele sunt urmatoarele: L (lungime totala pas de proiectare) = L 1 (distanta de la primul / ultimul schimbator al bretelei rutiere pâna la inceputul / finalul repectivei bretele) + L 2 (distanta de la inceputul / finalul repectivei bretele pâna la finalul sectorului de drum analizat, si anume km 2+806) L2 = 206m. -Breteaua 1 – L = 244m + 206m = 450m. -Breteaua 2 – L = 100m + 206m = 306m. -Breteaua 3 – L = 194m + 206m = 400m. In conditiile in care, in conformitate cu PD 162, valoarea minima a pasului de proiectare pentru o viteza de proiectare de 140 km/h (viteza mult superioara celei utilizate in cadrul proiectarii nodului rutier, asa cum am prezentat mai sus) este de 350m, iar cea aferenta unei viteze de proiectare de 120km/h este de 250m, este evident faptul ca valorile utilizate ale pasului de proiectare sunt mult superioare minimelor prescrise de catre Normativ. •"*suprapunerea începutului unei racordări în plan cu o racordare în profil longitudinal concava*" Analiza pe fiecare bretea de circulatie: -Breteaua 1 – sensul de circulatie pe aceasta bretea (bretea principala, care reprezinta, in fapt, Calea 1 a viitoarei autostrazi) este Constanta – Mangalia. Intrarea in racordarea verticala concava la care, probabil, se face referire in cadrul Raportului de Audit este situata la km 1+900.98 (kilometraj aferent Bretelei 1). Acest punct este, deja, situat in cuprinsul unei curbe in plan, la o distanta de 740.50m fata de inceputul acesteia (km 1+160.50). Finalul curbei in plan, km 2+197, este foarte apropiat de finalul curbei de racordare verticala concava (km 2+208.35), la o distanta de circa 11.35m. In aceste conditii, situatia analizata nu se regaseste in nici unul din cazurile recomandate a fi evitate, in cadrul PD 162 (Art. 88, fig. 8a – e), ci, de fapt, este foarte asemanatoare cu exemplul dat in cadrul fig. 9c, aferenta Art. 89, care cuprinde recomandari cu privire la atenuarea sau eliminarea solutiilor defectuoase, datorate necorelarii traseului in plan cu profilul longitudinal. -Breteaua 2 – sensul de circulatie pe aceasta bretea (bretea principala, care reprezinta, in fapt, Calea 2 a viitoarei autostrazi) este Mangalia (Techirghiol) - Constanta. Pe

			sectorul de drum analizat nu este prezenta nici o racordare verticala, ci doar o frântura, la km 0+100 (kilometraj aferent Bretelei 2). De asemenea, in plan traseul este situat complet in aliniament. In aceste conditii, observatia din cadrul Raportului de Audit nu are sustinere in realitate, mai ales ca pentru acest sens de circulatie, si anume Techirghiol – Constanta, era semnalata prezenta unei "*solutii periculoase*". -Breteaua 3 – sensul de circulatie pe aceasta bretea (bretea secundara, care asigura racordarea cu Autostrada A4, pe directia Agigea – A4 – Mangalia. Aceasta se racordeaza la Breteaua 1) este A4 – Breteaua 1 (Agigea – Mangalia). Situatia este similara cu cea de pe Breteaua 3. Astfel, începutul racordarii vertical concave este situat la km 4+672.41 (kilometraj aferent Bretelei 1). Acest punct este, deja, situat in cuprinsul unei curbe in plan, la o distanta de 246m fata de inceputul acesteia (km 4+426). Finalul curbei in plan, km 4+856.20, este situat aproape de finalul curbei de racordare verticala concava (km 4+895.31), la o distanta de circa 39m. Având in vedere cele prezentate mai sus, situatia analizata nu se regaseste in nici unul din cazurile recomandate a fi evitate, in cadrul PD 162 (Art. 88, fig. 8a – e), ci, de fapt, este foarte asemanatoare cu exemplul dat in cadrul fig. 9c, aferenta Art. 89, care cuprinde recomandari cu privire la atenuarea sau eliminarea solutiilor defectuoase, datorate necorelarii traseului in plan cu profilul longitudinal. Detaliile se regasesc in CD anexat in plansele de Semnalizari si marcaje si Plan de Situatie.
2.	**B. Probleme identificate in urma auditului** **B.1 Funcţiunea drumului, elemente d proiectare si operare**	**Analiza:** **(2)** Curba in plan se termina / începe la km. 20+990 exact în apropierea vârfului de rampă Deficienţe: - nerespectarea recomandărilor PD162-2002 privind evitarea unor soluţii de suprapunere a racordărilor în plan cu cele în profil longitudinal; **Recomandare:** Conform B1.2 a fost constatată nerespectarea recomandărilor PD162/2002 privind evitarea unor soluţii	In fapt, curba in plan se termina la km 20+917.13. Varful de rampa, care reprezinta, de fapt, punctul maxim atins in cadrul racordarii vertical convexe, punct de la care miscarea de urcare se schimba in miscare de coborire, este situat la km 21+284.63, in conformitate cu amenajarea in profil longitudinal. Pozitia km 20+990 reprezinta pozitia schimbatorului din profil longitudinal, aceasta nefiind similara, intotdeauna, cu varful de rampa. Diferenta rezultata din calcul este 72,87 m, calculata astfel: finalul curbei in plan care este la km 20+917.13 si pozitia schimbatorului care este la km 20+990.

		de suprapunere a racordărilor în plan cu cele în profil longitudinal. Se recomanda studierea unei racordari care sa evite suprapunerea inceputului unei curbe in plan cu varful de rampa a unei racordari convexe.	Detaliile se regasesc in CD anexat in plansa CST-1119-SF-0-AUT-01-PJ-00031 – Profil Longitudinal.
3	**B.4 Intersecții**	**Analiza:** (8) Amenajarea unei zone de decelerare si înscriere in banda in imediata ieşirii din intersecția giratorie cu potențial de blocaj si conflict Deficiențe: - Functionalitatea unei intersectii giratorii este data de preinscrierea pe banda directiei de iesire din giratoriu, conform legislatiei rutiere si oricum din punct de vedere functional se creaza un conflict ce poate bloca intersectia **Recomandare:** Conform B4.8 breteaua 5 de la intersecția giratorie cu DN39E pentru intrarea pe Alternativa Techirghiol are un acces pentru două benzi de circulatie desi breteaua este pentru o bandă de circulatie / Se va reface accesul pentru o singura bandă	Solutia proiectata prevede, de fapt, o banda suplimentara de stocaj cu o lungime de circa 90m, aceasta având un efect benefic in sporirea capacitatii de circulatie a intersectiei giratorii prin scoaterea rapida din giratie a unui numar insemnat de vehicule ce converg pe directia Cumpana – DN 39E – Breteaua 5 – Breteaua 3 – Breteaua 1 (Mangalia). In lipsa acestei benzi de stocaj, si in conditiile unui volum sporit de autovehicule ce acceseaza aceasta directie de circulatie, o parte a traficului ar astepta defluirea spre Breteaua 5 prin pozitionarea pe DN 39E si in intersectia giratorie, acest fapt conducind la aparitia de blocaje. In cadrul proiectului de semnalizari si marcaje rutiere se vor adopta masuri suplimentare pentru impiedicarea unor eventuale conflicte ce pot aparea la inscrierea vehiculelor din aceasta banda de stocaj in V=Breteaua 5 sunt cu usurinta gestionabile, in conditiile respectarii legislatiei rutiere in vigoare.

Cu deosebită considerație,

DIRECTOR GENERAL,
ing. Cristian PISTOL

07 SEP. 2023

DIRECTOR GENERAL ADJUNCT D.G.P.P.V.C.
ing. Gabriel BUDESCU

DIRECTOR DIRECTIA TEHNICA
ing. Adrian UDEANU

07.09.2023.

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

U.I.P. 2 Implementare S.F. /P.T.
Intocmit:
ing. Constantin PICIOREA

Avizat:
Şef UIP: ing. Ionela UNGUREANU

07.09.2023