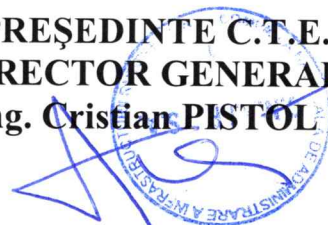


PREȘEDINTE C.T.E.
DIRECTOR GENERAL
Ing. Cristian PISTOL



DOCUMENT DE AVIZARE

1. DATE GENERALE

Denumirea obiectivului de investitii: Extindere copertine modulare in Punctul de Control Trecere Frontiera (P.C.T.F) Nadlac II

Faza de proiectare: Studiu de Fezabilitate

Proiectant: D.R.D.P. Timisoara/Serviciul Proiectare

Ordonatorul principal de credite: Ministerul Transporturilor si Infrastructurii

Beneficiar: Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere S.A. / D.R.D.P. Timisoara

Valoare investiție (cu TVA): 4.024.679,59 lei
(1 euro = 4,9158 lei /11.08.2021) 818.723 euro

din care C+M: 3.426.277,75 lei
696.993 euro

Sursa de Finanțare: Bugetul de Stat si/sau alte surse legal constituite

Amplasament: Autostrada A1, km 584+818 – P.C.T.F. Nadlac II, judetul Arad

2. Necesitatea si oportunitatea investitiei

2.1. Situația existentă

Autostrada A1 face parte din coridorul IV paneuropean asigurand conexiunea traficului national cu cel din /spre Europa centrala. In zona de trecere a frontierei romano – ungara a fost realizat Punctul de Control la Trecerea Frontierei Nadlac II, inclusiv dotarile necesare controlului vamal al persoanelor si marfurilor, dotari ce deservesc atat partii romane cat si celei maghiare.

Ca urmare a controlului privind sanatatea si protectia muncii efectuat de catre partea maghiara s-a ajuns la concluzia ca dimensiunile copertinelor ce acopera tonetele de lucru instalate in cadrul platformei Punctului de Control Nadlac II, sunt insuficiente pentru asigurarea protectiei impotriva intemperiilor (ploi; zapada; soare), astfel, inclusiv la solicitarea Inspectoratului Teritorial al Politiei de Frontiera s-a considerat necesara studierea extinderii suprafetelor acoperite de copertinele metalice existente. Prin realizarea extinderii copertinelor se vor imbunatati conditiile de munca pentru lucratorii vamali si conditiile pe timpul de asteptare pentru persoanele ce tranziteaza frontiera romano-maghiara.

3. Informatii privind amplasamentul

Suprafata utila aferenta lucrarilor necesare de executat este de 1812,60 m². Constructia se va realiza in cadrul platformei parcarii existente a Autostrazii A1 km 584+818, respectiv km 0+500 sectiunea Nadlac – Arad, aflata in administrarea C.N.A.I.R. - SA.

Informatiile utilizate privind natura terenului de fundare au avut la baza studiul geotehnic efectuat in anul 2014 in cadrul contractului pentru realizarea Autostrazii Nadlac – Arad. Pentru amplasamentul platformei parcarii unde este prevazuta extinderea copertinelor, a fost identificat forajul C1 realizat la km 0+250 la o adancime de 5,00 m. Coloana litologica intalnita este alcatuita din: argile; praf argilos, argile prafoase; argila. Structura rutieră existenta la Punctul de Control Trecere Frontiera km 0+500, conform proiect realizat, are următoarea alcatuire:

- 4,00 cm mixtura asfaltica stabilizata MAS 16;
- 6,00 cm beton asfaltic deschis BAD 25 m;
- 9,00 cm anrobat bituminos cu criblura AB 25;
- 23,00 cm agregate legate cu lianți hidraulici;
- 25,00 cm agregate nelegate;
- 20,00 cm strat de formă din pământ stabilizat cu lianți hidraulici.

Conform STAS 6054-77: “Teren de fundare. Adâncimi maxime de îngheț. Zonarea teritoriului României”, adâncimea maximă de îngheț a zonei este de 0,70 –0,80 m.

Conform „ Codului de proiectare seismică – ind P100-1/2013”, zona de accelerăție a terenului pentru proiectare, pentru evenimente seismice având intervalul mediu de recurență IMR = 225 ani are o valoare $a_g = 0,20$ g, iar perioada de control (colț) T_c a spectrului de răspuns este de 0,70 sec.

4. SOLUȚII TEHNICO-ECONOMICE

4.1 Soluții tehnice

In cadrul Studiului de Fezabilitate au fost studiate doua variante de realizarea a copertinelor:

- **Varianta 1 – Copertine cu invelitoare din placi de policarbonat** (20 bucati din care 12 copertine in zona de stationare autoturisme si 8 copertine in zona de stationare autocamioane);
- **Varianta 2 – Copertine cu invelitoare din placi de tabla zincata** (20 bucati din care 12 copertine in zona de stationare autoturisme si 8 copertine in zona de stationare autocamioane).

In ambele variante, structura metalica de sustinere este prevazuta conform celei existente, alcatuita din stalpi tip profil metalic HEA180; grinzi principale curbate tip IPE 160; grinzi longitudinale tip HEA 120.

Rigidizarea intre stalpii marginali se realizeza cu pene metalice de 120,00 x 120,00 x 3,00 mm, din teava patrata metalica ambutisata. Structurile metalice au fundatii izolate de tip micropiloti tip ancora helix cu lungimea de 2,00 m.

Fiecare copertina are trei deschideri transversale si o travee in plan longitudinal. Deschiderea centrala este prevazuta cu toneta de control iar deschiderile marginale sunt pentru benzile de circulatie.

Copertinele peste benzile de circulatie destinate controlului autoturismelor si autobuzelor au deschiderile transversale cu dimensiuni de: 3,67 x 2,35 x 3,67 m, benzile de circulatie avand latimea de 3,50 m, iar gabaritul de libera trecere, pe inaltime, este de 4,50 m.

Copertinele peste benzile de circulatie destinate controlului autocamioanelor au deschiderile transversale cu dimensiuni de: 3,92 x 2,35 x 3,92 m, benzile de circulatie avand latimea de 3,75 m, iar gabaritul de libera trecere, pe inaltime, este de 5,50 m.

La amenajările existente, deschiderea traveei este de 5,00 m, iar lungimea acoperita de copertina este de 7,00 m. Extinderea copertinelor este prevazuta pe o lungime de 18,00 m. Extinderea se va realiza cu cate o copertina construita in fata si in spatele celor existente, avand aceleasi gabarite.

Varianta 1 - Copertină cu învelitoare din plăci de policarbonat

Aspecte caracteristice ale acestui tip de învelitoare sunt:

- ⚡ Capacitate de transmitere a luminii / acoperiș translucid;
- ⚡ Aspect arhitectural superior învelitorilor din tablă;
- ⚡ Armonizare cu arhitectura existentă;
- ⚡ Coeficient de transfer termic redus comparativ cu tabla: 1,99 W/m²K;
- ⚡ Rezistență la razele ultraviolete UV.

Varianta 2 - Copertină cu învelitoare din plăci de tablă cutată zincată

Aspecte caracteristice ale acestui tip de învelitoare sunt:

- ⚡ Acoperiș opac, incapacitate de transmitere a luminii;
- ⚡ Coeficient de transfer termic ridicat;
- ⚡ Preț mai mic comparativ cu plăcile din policarbonat.

După realizarea copertinelor, se vor realiza sistemele de scurgere a apelor meteorice formate din jgheaburi și burlane. Apa astfel colectată va fi dirijată spre sistemul de canalizare pluvială existent pe platformă.

Iluminatul copertinelor se va realiza cu racordare la sursa de energie electrică existentă.

Apa rezultată din precipitații va fi colectată prin jgheaburi și burlane și deversată în canalizarea pluvială existentă. Lucrările de extindere a copertinelor nu necesită relocare de utilități.

4.2 Soluții economice

Valoarea totală a devizului general pentru Varianta 1 este de 4.024.679,585 lei cu T.V.A. din care C+M: 3.426.277,750 lei cu T.V.A.

Valoarea totală a devizului general pentru Varianta 2 este de 3.909.251,533 lei cu T.V.A., din care C+M: 3.327.721,950 lei cu T.V.A.

Sursa de finanțare preconizată este bugetul de stat și/sau alte surse legal constituite.

Durata estimată de realizare a lucrărilor este 4 luni.

D.R.D.P Timisoara, prin avizul CTE nr.40/883/18.08.2021 a optat pentru realizarea copertinelor in Varianta 1.

In urma analizarii documentatiei prezentate, Consiliul Tehnico – Economic al C.N.A.I.R. S.A, care, conform art. 1 (1) din Regulamentul de organizare si functionare al C.T.E - C.N.A.I.R. S.A, aprobat cu Decizia Directorului General nr. 765/22.06.2020 cu modificarile si completarile ulterioare “functioneaza ca organ cu caracter tehnico-economic pe lângă Directorul General al Companiei Nationale de Administrare a Infrastructurii Rutiere S.A, iar avizele emise de catre acesta au caracter obligatoriu”.

AVIZEAZĂ FAVORABIL

Documentația în faza **Studiu de fezabilitate** aferentă obiectivului "**Extindere copertine modulare în Punctul de Control Trecere Frontiera (P.C.T.F) Nadlac II** " în soluția prezentată la Varianta 1 - cu învelitoare din policarbonat.

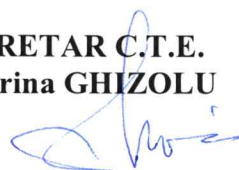
VICEPRESEDINTE C.T.E.
DIRECTOR DIRECTIA INTRETINERE
DRUMURI NATIONALE SI AUTOSTRAZI
Ing. Florea DASCALU

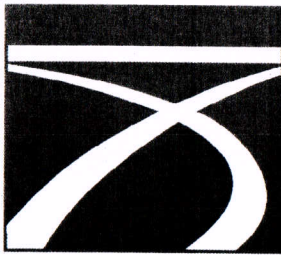


VICEPRESEDINTE C.T.E.
DIRECTOR GENERAL ADJUNCT
Ing. Gabriel BUDESCU



SECRETAR C.T.E.
Ing. Florina GHIZOLU





**COMPANIA NAȚIONALĂ DE ADMINISTRARE A
INFRASTRUCTURII RUTIERE S.A.
DIRECȚIA REGIONALĂ DE DRUMURI
ȘI PODURI TIMIȘOARA**
Str. Coriolan Băran nr. 18, Timișoara, România, 300238
Tel.: (+4 0256) 246 602, Fax: (+4 0256) 246 632,
E-mail: oee@drdptm.ro
CUI 16054368; J40/552/15.01.2004; Capital social 18.416.750 LEI
Operator de date cu caracter personal nr. 16562
www.erovinieta.ro www.drdptm.ro



BIROUL TEHNIC, CTE, PMS

☎ 0256-246.613

☎ 0256-246.632

✉ tehnic@drdptm.ro

**DOCUMENT DE AVIZARE NR. 40/883
din 18 august 2021**

1. DATE GENERALE

- Denumirea lucrării:** „Extindere copertine modulare în P.C.T.F. Nădlac II”
- Faza de proiectare:** *Studiu de Fezabilitate*
- Autoritatea contractantă:** Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere S.A.
Direcția Regională de Drumuri și Poduri Timișoara
- Elaboratorul proiectului:** Direcția Regională de Drumuri și Poduri Timișoara - Serviciul Proiectare ;
- Amplasament:** A 1 km 584+818, în P.C.T.F. Nădlac II, pe sensurile de intrare în țară și ieșire din țară, județul Arad.

2. SITUAȚIA EXISTENTĂ ȘI NECESITATEA REALIZĂRII OBIECTIVULUI DE INVESTIȚII

Autostrada A1 face parte din coridorul IV paneuropean conceput să unească rutier țările din sud-estul Europei cu țările Europei centrale. Autostrada A1 intră în România prin P.C.T.F. Nădlacși leagă orașele Arad, Timișoara, Deva, Sibiu urmând a se continua spre București și Constanța. Tronsonul de autostradă Arad – P.C.T.F. Nădlac II a fost realizat în cadrul planului strategic bilateral româno-maghiar de dezvoltare a infrastructurii rutiere.

Ca urmare a realizării autostrăzii A1, un nou punct de trecere a frontierei a fost realizat între România și Ungaria, P.C.T.F. Nădlac II. În Punctul de Control la Trecerea Frontierei Nădlac II s-au realizat dotările necesare controlului vamal al persoanelor și mărfurilor. Aceste dotări deservesc atât partea română cât și cea maghiară.

Dotările P.C.T.F. Nădlac II includ tonete pentru controlul comun al autovehiculelor ce tranzitează vama româno-maghiară. Pentru protecția lucrătorilor vamali care inspectează documentele de călătorie, bunurile transportate și verifică identitatea persoanelor aflate în tranzit, tonetele și spațiile de trecere pentru autovehicule au fost acoperite cu copertine ce asigură gabaritul de trecere pentru autovehicule și camioane.

Actualmente, copertinele peste cabinele de control autoturisme, autobuze și camioane au lungimea de 7,00 m.

În P.C.T.F. Nădlac II își desfășoară activitatea reprezentanți ai D.R.D.P. Timișoara, Inspectoratului Teritorial al Poliției de Frontieră Oradea și Inspectoratului Județean de Poliție Csongrad – Reprezentanța de Frontieră Nagylak.

În urma controlului privind protecția și sănătatea muncii efectuat de către partea maghiară, s-a opinat că dimensiunile copertinelor ce acoperă tonetele de lucru nu oferă lucrătorilor protecție împotriva intemperiilor (ploaie, zăpadă, soare). Astfel, Inspectoratul Teritorial al Poliției de Frontieră Oradea în calitate de conlucrător în P.C.T.F. Nădlac II, solicită mărirea suprafețelor acoperite de copertinele metalice.

Ca urmare a intensificării migrației ilegale se impune un control amănunțit a persoanelor și autovehiculelor. Pentru buna desfășurare a controlului, ceea ce include protecția lucrătorilor vamali și a persoanelor ce tranzitează frontiera, este necesară extinderea suprafețelor copertinelor. Această măsură va crește suprafața pe care se poate realiza controlul, va eficientiza capacitatea de lucru a controlorilor vamali și va reduce timpul de așteptare la trecerea graniței.

Inspectoratul Teritorial al Poliției de Frontieră Oradea solicită extinderea copertinelor astfel încât să acopere o lungime de cel puțin 18,00 m.

Prin realizarea investiției se vor îmbunătăți condițiile de lucru pentru lucrătorii vamali, dar și condițiile de așteptare pentru persoanele ce tranzitează frontiera româno-maghiară. Prin îmbunătățirea nivelului de protecție a personalului lucrător va crește productivitatea acestora și implicit vor scădea timpurile de așteptare la trecerea frontierei. Acest aspect are o valoare economică sesizabilă în special în cazul transportatorilor de mărfuri.

3. IDENTIFICAREA, PROPUNEREA ȘI PREZENTAREA OPȚIUNILOR TEHNICO- ECONOMICE PENTRU REALIZAREA OBIECTIVULUI DE INVESTIȚII

Particularități ale amplasamentului

a) Descrierea amplasamentului:

Lucrările propuse se execută pe domeniul public al statului, în conformitate cu H.G. nr. 1705/2006 pentru aprobarea inventarului centralizat al bunurilor din domeniul public al statului și H.G. nr. 416/28.04.2010, privind declanșarea procedurilor de expropriere a imobilelor proprietate privată care constituie coridorul de expropriere a lucrărilor de utilitate publică de interes național "Autostrada Nădlac - Arad", fără a ocupa/afecta alte terenuri care nu se află în administrarea C.N.A.I.R. S.A.

Folosința actuală: căi de comunicații rutiere de interes național – teren aferent domeniului public.

Se vor păstra declivitățile și racordurile existente cu asigurarea scurgerii apelor către zonele adiacente, în sistemul de canalizare.

Se vor asigura accesele la obiectivele adiacente.

b) Relații cu zone învecinate:

P.C.T.F. Nădlac II asigură accesul României la spațiul Schengen pe o șosea de mare viteză.

c) Orientări propuse față de punctele cardinale și față de punctele de interes naturale sau construite:

Nu este cazul.

d) Surse de poluare existente în zonă:

Nu este cazul.

e) Date climatice și particularități de relief:

Proiectul va fi realizat în P.C.T.F. Nădlac II, loc situat în Câmpia de Vest. Teritoriul se încadrează în clima temperat-continentală. Ca pondere, cea mai mare influență o au masele de aer maritim dinspre vest, cu un grad ridicat de umiditate, apoi cele subtropicale dinspre Marea Mediterană și cele continentale dinspre est. Datorită acestor caracteristici climatice, iernile nu sunt foarte geroase, verile sunt călduroase, iar primăverile și toamnele au o durată destul de mică.

Media anuală a temperaturii aerului se situează între limitele 10 - 12 °C, iar cea maximă atinge +40°C.

Din punct de vedere al căilor de comunicație, STAS 1709/1 - 90 (Fig. 2) situează amplasamentul în zona de tip climateric I, cu valoarea indicelui de umiditate $I_m < -20$.

f) Existența unor:

- Rețele edilitare în amplasament care ar necesita relocare/protecție

În P.C.T.F. Nădlac II există rețele electrice, de alimentare cu apă, canalizare pluvială/menajeră și comunicații. Extinderea copertinelor nu va afecta rețelele de utilități prezente în amplasament.

- Interferențe cu monumente istorice/de arhitectură sau situri arheologice de amplasament sau în zona imediat învecinată; existența condiționărilor specifice în cazul existenței unor zone protejate sau de protecție;

Nu este cazul.

- terenuri care aparțin unor instituții care fac parte din sistemul de apărare, ordine publică și siguranța națională;

Nu este cazul

g) caracteristici geofizice ale terenului din amplasament – extras din studiul geotehnic elaborat conform normativelor în vigoare, cuprinzând:

(i) date privind zona seismică;

Din punct de vedere seismic, conform P100-1:2013, amplasamentul obiectivului este caracterizat de accelerația terenului pentru proiectare $a_g = 0,20g$ m/s² pentru IMR=225 ani și 20% probabilitate de depășire în 50 de ani și perioada de control (colț) $T_c = 0,7$ s.

(ii) date preliminare asupra naturii terenului de fundare, inclusiv presiunea convențională și nivelul maxim al apelor freatice;

Datele asupra terenului de fundare se regăsesc în Studiul geotehnic 14004/2014 de unde sunt preluate și redată în continuare.

Construcția se va realiza în parcare de la km 0+000 – 1+200 realizată în P.C.T.F. Nădlac II conform proiectului „Proiectare și execuție Autostrada Nădlac – Arad și drum de legătură – lot 1 km 0+000 – km 22+218”.

Amplasamentului prezentului proiect îi corespunde din studiul geotehnic forajul C1 realizat la km 0+250. Adâncimea forajului este de 5,00 m. Materialele întâlnite la adâncimea de -1,00 m sunt alcătuite în general din argile și argile prăfoase, și foarte rar din prafuri argiloase.

Pentru construcțiile care se vor realiza pe terasamentele autostrăzii, se recomandă fundarea directă, în terasamentul autostrăzii. Presiunea convențională de bază, estimată în conformitate cu NP112-04, este $p_{conv}=200$ kPa pentru o adâncime de fundare de 2,00 m și o lățime a fundației de 1,00 m. Pentru oricare alte dimensiuni ale fundației, presiunea convențională se va determina în conformitate cu NP112-04, Anexa A.

Nivelul apei subterane se găsește la adâncimi cuprinse între 1,70 m și 6,00 m. Există zone în care datorită paleoreliefului sau intervențiilor antropice, nivelul apei subterane poate fi întâlnit la adâncimi mai mari, dar care nu depășesc 13,00 m.

(iii) date geologice generale;

Din punct de vedere geomorfologic, perimetrul studiat aparține Câmpiei Aradului care face parte din Câmpia Mureșului. Câmpia Mureșului apare ca o treaptă intermediară între Câmpia Crișului Alb – care este mai coborâtă și Câmpia Vingăi – mai înaltă. Câmpia Aradului este o câmpie piemontan terminală care corespunde unui con-nivel de terasă a Mureșului și apare sub forma unei intense câmpii tabulare.

Prezența loessului este marcată de unele aspecte specifice, ca de exemplu la vest de Arad unde se dezvoltă o asocieră de croturi de formă ovoidală, iar în lungul Mureșului loessul este pus în evidență prin abrupturi care cedează oscilațiilor de nivel.

Pe suprafața câmpiei pot fi urmărite numeroase artere hidrografice, toate legate genetic de colectorul principal, Mureșul. Acest sector de câmpie străbătut de Valea Mureșului prezintă un coeficient mare de meandrare cu despletiri frecvente ca rezultat al unei aluvionări în albă.

(iv) date geotehnice obținute din: planuri cu amplasamentul forajelor, fișe complexe cu rezultatele determinărilor de laborator, analiza apei subterane, raportul geotehnic cu recomandările pentru fundare și consolidări, hărți de zonare geotehnică, arhive accesibile, după caz;

Conform Studiu geotehnic 14004/2014.

(v) încadrarea în zone de risc (cutremur, alunecări de teren, inundații) în conformitate cu reglementările tehnice în vigoare;

- Cutremure de pământ:

Din punct de vedere seismic, conform P100-1:2013, amplasamentul obiectivului este caracterizat de accelerația terenului pentru proiectare $a_g = 0,20g$ m/s² pentru IMR=225 ani și 20% probabilitate de depășire în 50 de ani și perioada de control (colț) $T_c = 0,7$ s.

- Inundații:

Aria amplasamentului construcției se încadrează în zone cu cantități de precipitații < 100mm în 24 de ore, cu arii afectate de inundații datorate revărsării unui curs de apă.

- Alunecări de teren:

Aria studiată se încadrează în zone cu potențial de producere a alunecărilor scăzut, cu probabilitate de lunecare „practic zero”.

(vi) caracteristici din punct de vedere hidrologic stabilite în baza studiilor existente, a documentărilor, cu indicarea surselor de informare enunțate bibliografic.

Nu este cazul.

Descrierea din punct de vedere tehnic, constructiv, funcțional – arhitectural și tehnologic:

- *Caracteristici tehnice și parametri specifici obiectivului de investiții*

Pentru controlul autoturismelor, autobuzelor și camioanelor există atât pe sensul de ieșire din țară cât și pe sensul de intrare în țară câte zece benzi de circulație deservite de tot atâtea puncte de control. Punctele de control

găzduite în tonete sunt adăpostite de copertine metalice cu învelitoare din policarbonat. Copertinele sunt construcții cu regim de înălțime P și sunt realizate pe structură metalică din oțel zincat.

Structură metalică este alcătuită astfel: stâlpi HEA180, grinzi principale curbate IPE160, grinzi longitudinale HEA120 între stâlpii marginali și pene CFRHS120x120x3. Structurile sunt fundate pe micropiloți metalici tip ancoră helix. Tipul de structură și modul de fundare au fost alese din considerente de ușurință a execuției în teren și posibilitate de demontare ulterioară. Acest tip de construcție modulară are un impact foarte redus asupra mediului.

Fiecare copertină are trei deschideri pe direcție transversală și o travee longitudinală. Deschiderea centrală adăpostește toneta de control, iar deschiderile marginale sunt peste benzile de circulație. Copertinele peste benzile de circulație destinate controlului autoturismelor și autobuzelor au deschiderile 3,67 m x 2,35 m x 3,67 m, oferind o lățime de liberă trecere de 3,50 m, iar gabaritul de liberă trecere pe înălțime este de 4,50 m. Copertinele peste benzile de circulație destinate controlului autocamioanelor au deschiderile 3,92 m x 2,35 m x 3,92 m, oferind o lățime de liberă trecere de 3,75 m, iar gabaritul de liberă trecere pe înălțime este de 5,50 m. Deschiderea traveei este de 5,00 m, iar lungimea acoperită de copertină este de 7,00 m.

Pe fiecare sens de circulație (intrare în / respectiv ieșire din țară) există trei copertine destinate traficului autoturismelor și autobuzelor, respectiv două copertine destinate traficului autocamioanelor.

Prezentul proiect propune extinderea pe lungime a copertinelor existente astfel încât să fie acoperită o lungime de 18,00 m. Extinderea se va face cu câte o copertină construită în fața și în spatele celor existente. Extinderile trebuie să asigure aceleași gabarite de liberă trecere ca și copertinele existente.

Categoria de importanță a construcției conform HG 766/1997 este „C” – Construcție de importanță normală. Conform P100 -1/2013 clasa de importanță a construcției este III – normală.

Pentru acoperirea copertinelor se propun două soluții de învelitori:

Varianta 1 - Copertină acoperită cu plăci din policarbonat

Aspecte caracteristice ale acestui tip de învelitoare sunt:

- Capacitate de transmitere a luminii / acoperiș translucid;
- Aspect architectural superior învelitorilor din tablă;
- Coeficient de transfer termic redus comparativ cu tabla: 1,99 W/m²K;
- Rezistență UV.

Varianta 2 - Copertină acoperită cu plăci din tablă cutată zincată

Câteva caracteristici ale acestei soluții sunt:

- Acoperiș opac, incapacitate de transmitere a luminii;
- Coeficient de transfer termic ridicat;
- Masă redusă ~ 5 kg/m²;

Preț mai mic comparativ cu plăcile din policarbonat.

După realizarea copertinelor, se vor realiza sistemele de scurgere a apelor meteorice formate din gheaburi și burlane. Apa astfel colectată va fi dirijată spre sistemul de canalizare pluvială existent pe platformă.

Pardoseala copertinelor este reprezentată de benzile de circulație din beton asfaltic peste care sunt montate.

- *Varianta constructivă de realizare a investiției, cu justificarea alegerii acesteia*

Se propune adoptarea învelitorii din policarbonat (Varianta 1) din considerente de aspect arhitectural unitar al structurilor, dar și datorită capacității acestuia de transmitere a luminii naturale – un factor important în exercitarea activității prevăzute. De asemenea, transferul termic redus al policarbonatului comparativ cu tabla va contribui la creșterea gradului de confort al ocupanților construcțiilor propuse.

- *Echiparea și dotarea specifică funcțiunii propuse*

După finalizarea copertinelor se va realiza iluminatul acestora astfel încât să poată asigura continuitatea activității în condiții de noapte. Instalația electrică se va racorda la cea existentă. Pentru protecția instalației electrice se va face pământarea acesteia.

Costurile estimative ale investiției:

Costurile estimative ale investiției au fost realizate pe baza valorii de inventar a copertinelor existente coroborată cu oferte de preț pentru investiții similare ale unor producători de pe piața autohtonă de construcții.

Studii de specialitate, în funcție de categoria și clasa de importanță a construcțiilor, după caz:

- Studiu topografic;

Proiectul a fost întocmit pe baza planului de situație și a secțiunilor transversale și longitudinale prin copertine existente la Cartea construcției puse la dispoziție de D.R.D.P. Timișoara – Serviciul Autostrăzi, VO și DN.

- studiu geotehnic și/sau studii de analiză și de stabilitate a terenului;

Studiul geotehnic care stă la baza prezentei documentații este Studiul Geotehnic aferent obiectivului "Proiectare și execuție autostrada Nădlac – Arad și drum de legătură Lotul 1 km 0+000-22+218".

- studiu hidrologic, hidrogeologic;
Nu este cazul.
- studiu privind posibilitatea utilizării unor sisteme alternative de eficiență ridicată pentru creșterea performanței energetice;
Nu este cazul.
- studiu de trafic și studiu de circulație;
Nu este cazul.
- raport de diagnostic arheologic preliminar în vederea exproprierii, pentru obiectivele de investiții ale căror amplasamente urmează a fi expropriate pentru cauză de utilitate publică;
Nu este cazul.
- studiu peisagistic în cazul obiectivelor de investiții care se referă la amenajări spații verzi și peisajere;
Nu este cazul.
- studiu privind valoarea resursei culturale;
Nu este cazul.
- studii de specialitate necesare în funcție de specificul investiției;
Nu este cazul.

4. ANALIZA OPȚIUNILOR TEHNICO - ECONOMICE PROPUSE

Prezentarea cadrului de analiză, inclusiv specificarea perioadei de referință și prezentarea scenariului de referință.

Analiza vulnerabilităților cauzate de factori de risc, antropici și naturali, inclusiv de schimbări climatice, ce pot afecta investiția.

Situația utilităților și analiza de consum:

- necesarul de utilități și de relocare/protejare, după caz;
- soluții pentru asigurarea utilităților necesare;

Sustenabilitatea realizării obiectivului de investiții:

- a) impactul social și cultural, egalitatea de șanse;
- b) estimări privind forța de muncă ocupată prin realizarea investiției: în faza de realizare, în faza de operare;
 - locuri de muncă create în faza de realizare

Executarea lucrărilor se va realiza cu personal calificat, angajat în cadrul firmelor de execuție din domeniu, deci nu se vor crea locuri de muncă pe perioadă nedeterminată. Există posibilitatea ca societatea comercială care va executa lucrările să angajeze pe perioada execuției lucrărilor, adică pe perioadă determinată, forță de muncă locală.

- locuri de muncă create în faza de operare

Realizarea lucrărilor de extindere copertine va asigura pe perioada de execuție de 4 luni, două locuri de muncă.

- c) impactul asupra factorilor de mediu, inclusiv impactul asupra biodiversității și a siturilor protejate, după caz;

Lucrarea urmează a se executa într-o zonă antropizată, respectiv P.C.T.F. Nădlac II. Prin executarea lucrărilor proiectate prevăzute, nu se introduc efecte negative asupra mediului înconjurător.

- d) impactul obiectivului de investiție raportat la contextul natural și antropic în care acesta se integrează, după caz.

Analiza cererii de bunuri și servicii, care justifică dimensionarea obiectivului de investiții:

Analiza financiară, inclusiv calcularea indicatorilor de performanță financiară; fluxul cumulat, valoarea actualizată netă, rata internă de rentabilitate; sustenabilitatea financiară.

Analiza economică, inclusiv calcularea indicatorilor de performanță economică: valoarea actualizată netă, rata internă de rentabilitate și raportul cost – beneficiu sau, după caz, analiza cost – eficacitate.

Analiza de sensibilitate

Analiza de riscuri, măsuri de prevenire/diminuare a riscurilor.

5. OPȚIUNEA TEHNICO-ECONOMICA OPTIMA RECOMANDATA

Comparația scenariilor/opțiunilor propuse, din punct de vedere tehnic, economic, financiar, al sustenabilității și riscurilor.

Selectarea și justificarea scenariului/opțiunii optime recomandate.

Descrierea opțiunii optime recomandate privind:

- a) obținerea și amenajarea terenului;
Terenul pe care se vor amplasa copertinele aparține Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și este în administrarea C.N.A.I.R. S.A.
- b) asigurarea utilităților necesare funcționării obiectivului;
- c) soluția tehnică, cuprinzând descrierea, din punct de vedere tehnologic, constructiv, tehnic, funcțional-arhitectural și economic, a principalelor lucrări pentru investiția de bază, corelată cu nivelul calitativ, tehnic și de performanță ce rezultă din indicatorii tehnico-economici propuși;
- d) probe tehnologice și teste;

Principalii indicatori tehnico-economici aferenți obiectivului de investiții:

- a) indicatori maximali, respectiv valoarea totală a obiectivului de investiții, exprimată în lei, cu TVA și, respectiv, fără TVA, din care construcții – montaj (C+M), în conformitate cu devizul general;

Varianta 1:

Prețuri în lei la 11.08.2021

	Valoare fără TVA [LEI]	TVA [LEI]	Valoare cu TVA [LEI]
TOTAL GENERAL	3.387.140,475	637.539,110	4.024.679,585
Din care C+M	2.879.225,00	547.052,750	3.426.277,750

Varianta 2:

	Valoare fără TVA [LEI]	TVA [LEI]	Valoare cu TVA [LEI]
TOTAL GENERAL	3.289.996,655	619.254,878	3.909.251,533
Din care C+M	2.796.405,00	531.316,950	3.327.721,950

Durata estimată de execuție a investiției este de 4 luni.

- b) indicatori minimali, respectiv indicatori de performanță – elemente fizice/capacități fizice care să indice atingerea țintei obiectivului de investiții – și, după caz, calitativi, în conformitate cu standardele, normativele și reglementările tehnice în vigoare;
- Extinderea copertinelor existente rezultând o lungime a copertinei de cel puțin 18,00 m:
Varianta 1: extindere copertine cu învelitoare din policarbonat : 20 buc.
Varianta 2: extindere copertine cu învelitoare din tablă cutată zincată: 20 buc.
- c) indicatori financiari, socioeconomici, de impact, de rezultat/operare, stabiliți în funcție despecificul și ținta fiecărui obiectiv de investiții;
- d) durata estimată de execuție a obiectivului de investiții; exprimată în luni.

Prezentarea modului în care se asigură conformarea cu reglementările specifice funcțiunii preconizate din punctul de vedere al asigurării tuturor cerințelor fundamentale aplicabile construcției, conform gradului de detaliere al propunerilor tehnice

Finanțarea obiectivului

Sursele de finanțare a investiției se constituie în conformitate cu legislația în vigoare și constau în fonduri proprii, credite bancare, fonduri de la bugetul de stat/bugetul local, credite externe garantate sau contractate de stat, fonduri externe nerambursabile și alte surse legal constituite.

Beneficiarul lucrării este răspunzător de sursele de finanțare obținute pentru realizarea investiției.

6. URBANISM, ACORDURI ȘI AVIZE CONFORME

Certificatul de urbanism emis în vederea obținerii autorizației de construire.

Extras de carte funciară, cu excepția cazurilor speciale, expres prevăzute de lege.

Actul administrativ al autorității competente pentru protecția mediului, măsuri de diminuare a impactului, măsuri de compensare, modalitatea de integrare a prevederilor acordului de mediu în documentația tehnico-economică.

Avize conforme privind asigurarea utilităților.

Studiu topografic, vizat de către Oficiul de Cadastru și Publicitate Imobiliară.

Avize, acorduri și studii specifice, după caz, în funcție de specificul obiectivului de investiții și care pot condiționa soluțiile tehnice.

În contextul celor prezentate, Consiliul Tehnic – Economic al Direcției Regionale de Drumuri și Poduri Timișoara, aprobat prin Decizia nr. 836 din 08.07.2021,

AVIZEAZĂ FAVORABIL

documentația tehnică pentru obiectivul „**Extindere copertine modulare în P.C.T.F. Nădlac II**” – Faza *Studiu de Fezabilitate, - Varianta 1.*

DIRECTOR REGIONAL,
ing. Nicoleta PORDEA

Nicoleta Pordea



DIRECTOR IMPLEMENTARE PROIECTE,
ing. Olimpiu GHILEZAN

Olimpiu Ghilezan

Șef Biroul Tehnic, CTE, PMS
ing. Cosmina ION

Cosmina Ion

Biroul Tehnic, CTE, PMS
ing. Marius TRIF

Marius Trif

MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII



ROMÂNIA

- AVIZ -

Nr. 79/87 din 10 / 12. /2021

Temei legal - în conformitate cu prevederile Legii nr. 500/13.08.2002 - privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare; Ordinul M.T. nr. 1036/2018 pentru aprobarea componenței Consiliului Tehnico-Economic al Ministerului Transporturilor (CTE - MT) și a Regulamentului de organizare și funcționare a acestuia, cu modificările și completările ulterioare

**CONSILIUL TEHNICO - ECONOMIC DE AVIZARE AL
MINISTERULUI TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII**

- AVIZEAZĂ FAVORABIL -

Denumirea lucrării: Extindere copertine modulare în Punctul de Control Trecere Frontieră
(P.C.T.F.) Nădlac II

Faza de elaborare a documentației tehnico-economice: Studiu de fezabilitate

Ordonator principal de credite: Ministerul Transporturilor și Infrastructurii

Beneficiar: Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere S.A. / D.R.D.P. Timișoara

**PREȘEDINTE
CONSILIUL TEHNICO - ECONOMIC DE AVIZARE AL
MINISTERULUI TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII**

**SECRETAR DE STAT
Ionel SCRIOȘTEANU**



**MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII
CONSILIUL TEHNICO - ECONOMIC**

NR. 33 / 84 / 09.12.2021

Anexă la Avizul nr. 79 / 84 / 2021

DOCUMENT DE AVIZARE

1. DATE GENERALE

- 1.1. Denumirea obiectivului de investiții: „Extindere copertine modulare în Punctul de Control Trecere frontieră (P.C.T.F.) Nădlac II”**
- 1.2. Faza de proiectare: STUDIU DE FEZABILITATE**
- 1.3. Ordonator principal de credite: MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII**
- 1.4. Beneficiar: C.N.A.I.R. S.A. București
Direcția Regională de Drumuri și Poduri
Timișoara**
- 1.5. Proiectant: D.R.D.P. Timișoara — Serviciul Proiectare**
- 1.6. Valoarea totală a investiției:
(în prețuri la data 11.08.2021)**
- | | |
|--------------------------|--------------------------|
| Valoare fără TVA: | 3.387.140,475 lei |
| Valoare TVA: | 637.539,110 lei |
| Valoare cu TVA: | 4.024.679,585 lei |
| din care C+M: | 3.426.277,750 lei |
- 1.7. Sursa de finanțare: Bugetul de stat și / sau alte surse legal constituite**
- 1.8. Amplasament: Autostrada A 1, km 584+818 - P.C.T.F. Nădlac II, județul Arad**

2. NECESITATEA ȘI OPORTUNITATEA REALIZĂRII OBIECTIVULUI DE INVESTIȚII

2.1. Situația existentă

Autostrada A1 face parte din coridorul IV paneuropean conceput să unească rutier țările din sud-estul Europei cu țările Europei centrale. În România, autostrada A1 va conecta orașele pe direcția est-vest, trecând prin București. Tronsonul de autostradă Arad – P.C.T.F. Nădlac II a fost realizat în cadrul planului strategic bilateral româno-maghiar de dezvoltare a infrastructurii rutiere.

Ca urmare a realizării autostrăzii A1, un nou punct de trecere a frontierei a fost realizat între România și Ungaria, P.C.T.F. Nădlac II. În Punctul de Control la Trecerea Frontierei Nădlac II s-au realizat dotările necesare controlului vamal al persoanelor și mărfurilor. Aceste dotări deservesc atât partea română cât și cea maghiară. Dotările includ tonete pentru controlul comun al autovehiculelor ce tranzitează vama româno-maghiară. Pentru protecția lucrătorilor vamali, tonetele și spațiile de trecere pentru autovehicule au fost acoperite cu copertine ce asigură gabaritul de trecere pentru autovehicule și camioane. Actualmente, copertinele peste cabinele de control autoturisme, autobuze și camioane au lungimea de 7,00 m. În P.C.T.F. Nădlac II își desfășoară activitatea reprezentanții ai D.R.D.P. Timișoara, Inspectoratului Teritorial al Poliției de Frontieră Oradea și Inspectoratului Județean de Poliție Csongrad – Reprezentanța de Frontieră Nagylak.

În urma controlului privind protecția și sănătatea muncii efectuat de către partea maghiară, s-a opinat că dimensiunile copertinelor nu oferă lucrătorilor protecție împotriva intemperiilor (ploaie, zăpadă, soare). Astfel, Inspectoratul Teritorial al Poliției de Frontieră Oradea în calitate de conlucrător în P.C.T.F. Nădlac II solicită mărirea suprafețelor acoperite de copertinele metalice.

2.2. Oportunitatea lucrărilor

Ca urmare a intensificării migrației ilegale se impune un control amănunțit a persoanelor și autovehiculelor. Pentru buna desfășurare a controlului, ceea ce include protecția lucrătorilor vamali și a persoanelor ce tranzitează frontiera, este necesară extinderea suprafețelor copertinelor. Această măsură va crește suprafața pe care se poate realiza controlul, va eficientiza capacitatea de lucru a controlorilor vamali și va reduce timpul de așteptare la trecerea graniței.

Inspectoratul Teritorial al Poliției de Frontieră Oradea solicită extinderea copertinelor astfel încât să acopere o lungime de cel puțin 18,00 m. Prin realizarea investiției se vor îmbunătăți condițiile de lucru pentru lucrătorii vamali, dar și condițiile de așteptare pentru persoanele ce tranzitează frontiera româno-maghiară. Prin îmbunătățirea nivelului de protejare a personalului lucrător va crește productivitatea acestora și implicit vor scădea timpii de așteptare la trecerea frontierei. Acest aspect are o valoare economică sesizabilă în special în cazul transportatorilor de mărfuri.

3. INFORMAȚII PRIVIND AMPLASAMENTUL

Suprafața utilă aferentă lucrărilor necesare de executat este de 1812,60 m². Construcția se va realiza în cadrul platformei parcurii existente a Autostrăzii A1 km 584+818, respectiv km 0+500 secțiunea Nădlac – Arad, aflată în administrarea C.N.A.I.R. - SA.

Informațiile utilizate privind natura terenului de fundare au avut la bază studiul geotehnic efectuat în anul 2014 în cadrul contractului pentru realizarea Autostrăzii Nădlac – Arad. Pentru amplasamentul platformei parcurii unde este prevăzută extinderea copertinelor, a fost identificat forajul C1 realizat la km 0+250 la o adâncime de 5,00 m. Coloana litologică întâlnită este alcătuită din: praf argilos, argile prăfoase; argilă. Structura rutieră existentă la Punctul de Control Trecere Frontieră km 0+500, conform proiect realizat, are următoarea alcătuire:

- 4,00 cm mixtură asfaltică stabilizată MAS 16;
- 6,00 cm beton asfaltic deschis BAD 25 m;
- 9,00 cm anrobat bituminos cu criblură AB 25;
- 23,00 cm agregate legate cu lianți hidraulici;
- 25,00 cm agregate nelegate;
- 20,00 cm strat de formă din pământ stabilizat cu lianți hidraulici.

Conform STAS 6054-77: "Teren de fundare. Adâncimi maxime de îngheț. Zonarea teritoriului României", adâncimea maximă de îngheț a zonei este de 0,70 –0,80 m.

Conform „Codului de proiectare seismică – ind. P100-1/2013”, zona accelerăției terenului pentru proiectare, pentru evenimente seismice având intervalul mediu de recurență IMR = 225 ani are o valoare $a_g = 0,20g$ m/s², iar perioada de control (colț) T_c a spectrului de răspuns este de 0,70 sec.

Studiul topografic: s-a realizat în sistemul național de coordonate Stereo 70 și cote cu plan de referință Marea Neagră.

4. SOLUȚII TEHNICO-ECONOMICE

4.1. Soluții tehnice proiectate

În cadrul documentației au fost studiate două variante de realizare a extinderii copertinelor, respectiv: Varianta 1 - Copertină acoperită cu plăci din policarbonat, cu valoarea estimată de 4.024.679,585 lei cu T.V.A. și Varianta 2 - Copertină acoperită cu plăci din tablă cutată zincată, cu valoarea estimată de 3.909.251,533 lei cu T.V.A.

Prin documentul de avizare nr. 5111/28.10.2021, C.T.E. - C.N.A.I.R. a avizat extinderea copertinelor în Varianta 1 - Copertină acoperită cu plăci din policarbonat, soluție descrisă în continuare.

Pentru controlul autoturismelor, autobuzelor și autocamioanelor există atât pe sensul de ieșire din țară cât și pe sensul de intrare în țară câte zece benzi de circulație deservite de tot atâtea puncte de control. Benzile de circulație au suprafața carosabilă din beton asfaltic. Punctele de control găzduite în tonete sunt adăpostite de copertine metalice cu învelitoare din policarbonat. Copertinele sunt construcții cu regim de înălțime P și sunt realizate pe structură metalică din oțel protejat anticoroziv prin zincare.

Structura metalică este alcătuită astfel: stâlpi HEA180, grinzi principale curbate IPE160, grinzi longitudinale HEA120 între stâlpii marginali și pene CFRHS120x120x3. Structurile sunt fondate pe micropiloți metalici tip ancoră helix. Tipul de structură și modul de fundare au fost alese din considerente de ușurință a execuției în teren și posibilitate de demontare ulterioară. Acest tip de construcție modulară are un impact foarte redus asupra mediului.

Fiecare copertină are trei deschideri pe direcție transversală și o travee longitudinală. Deschiderea centrală adăpostește toneta de control, iar deschiderile marginale sunt peste benzile de circulație. Copertinele peste benzile de circulație destinate controlului autoturismelor și autobuzelor au deschiderile 3,67 m x 2,35 m x 3,67 m, oferind o lățime de liberă trecere de 3,50 m, iar gabaritul de liberă trecere pe înălțime este de 4,50 m. Copertinele peste benzile de circulație destinate controlului autocamioanelor au deschiderile 3,92 m x 2,35 m x 3,92 m, oferind o lățime de liberă trecere de 3,75 m, iar gabaritul de liberă trecere pe înălțime este de 5,50 m. Deschiderea traveei este de 5,00 m, iar lungimea acoperită de copertină este de 7,00 m.

Pe fiecare sens de circulație (intrare în/respectiv ieșire din țară) există trei copertine destinate traficului autoturismelor și autobuzelor, respectiv două copertine destinate traficului autocamioanelor. Extinderile însumează un total de 20 bucăți copertine acoperind o suprafață de 1812,60 m².

Prezentul proiect propune extinderea pe lungime a copertinelor existente astfel încât să fie acoperită o lungime de cel puțin 18,00 m. Extinderea se va face cu câte o copertină construită în fața și în spatele celor existente. Extinderile trebuie să asigure aceleași gabarite de liberă trecere ca și copertinele existente. Copertinele vor fi acoperite cu plăci din policarbonat.

Colectarea și scurgerea apelor pluviale

După realizarea copertinelor, se vor realiza sistemele de scurgere a apelor meteorice formate din jgheaburi și burlane. Apa astfel colectată va fi dirijată spre sistemul de canalizare pluvială existent pe platformă.

Echiparea și dotarea specifică funcțiunii propuse

După finalizarea copertinelor se va realiza iluminatul acestora astfel încât să poată asigura continuitatea activității în condiții de noapte. Instalația electrică se va racorda la cea existentă. Pentru protecția instalației electrice se va face împământarea acesteia.

Proiectul nu se supune procedurilor de evaluare a impactului asupra mediului.

Durata de execuție a lucrărilor este de 4 luni.

4.2. Soluții economice

Sursa de finanțare este propusă a se asigura din fonduri de la Bugetul de stat și/sau alte surse legal constituite.

Valoare fără TVA: 3.387.140 lei / 689.031 euro; Valoare TVA: 637.539 lei / 129.692 euro; Valoare cu TVA: 4.024.680 lei / 818.723 euro; din care C+M fără TVA: 2.879.225 lei / 585.708 euro, pentru 1 euro = 4,9158 lei/11.08.2021.

Pentru compararea economico-financiară a soluțiilor propuse s-a realizat Analiza cost-eficacitate. Aceasta are ca scop alegerea variantei optime de realizare a proiectului. Luând în considerare recomandările Ghidului pentru Analiză cost-eficacitate proiectul de față se încadrează în categoria proiectelor cu „un singur obiectiv, rezultatele sale sunt clar determinate și sunt omogene sau ar putea fi comparate prin factorii de echivalență”. Analiza cost-eficacitate a relevat avantajul implementării Variantei 1 pentru o perioadă de previzionare de 20 ani. Având în vedere costurile mai reduse cu utilitățile și întreținerea, Varianta 1 este optimă pentru realizarea investiției.

Prezentul proiect nu generează venituri, ci vizează conformarea cu normele de protecție a muncii prin îmbunătățirea condițiilor de muncă pentru angajații din P.C.T.F. Nădlac, dar și socio-economice – reducerea timpilor de așteptare la trecerea frontierei.

Documentația pentru obiectivul de investiții „Extindere copertine modulare în P.C.T.F. Nădlac II” a fost avizată în C.T.E. – C.N.A.I.R. cu Documentul de avizare nr. 5111/28.10.2021.

Devizul general și principalii indicatori tehnico-economici se prezintă anexat.

ELABORATOR
D.R.D.P. TIMIȘOARA
DIRECTOR REGIONAL
ing. Nicoleta PORDEA



BENEFICIAR
C.N.A.I.R. S.A.
DIRECTOR GENERAL
ing. Cristian PISTOL

DIRECTOR GENERAL ADJUNCT
ing. Gabriel BUDESCU

În urma analizării documentației tehnico-economice prezentate,
Consiliul Tehnico-Economic al Ministerului Transporturilor și Infrastructurii

AVIZEAZĂ FAVORABIL

Studiul de fezabilitate pentru obiectivul de investiții „Extindere copertine modulare în Punctul de Control Trecere Frontieră (P.C.T.F.) Nădlac II”

PREȘEDINTE CTE,
SECRETAR DE STAT
Ionel SCRIȘTEANU

VICEPREȘEDINTE CTE,
SECRETAR DE STAT

DIRECȚIA GENERALĂ MONITORIZARE PROIECTE

SECRETARIAT C.T.E.
DIRECȚIA REGLEMENTĂRI TEHNICE,
AUTORIZAȚII DE CONSTRUIRE ȘI MEDIU

DIRECTOR
Mirela CEBANU

DIRECȚIA PROIECTE STRATEGICE ȘI
MONITORIZARE PROIECTE

DIRECTOR
Mihaela MOCANU

**CARACTERISTICILE PRINCIPALE ȘI INDICATORII TEHNICO-ECONOMICI AI
OBIECTIVULUI DE INVESTIȚIE**
„Extindere copertine modulare în Punctul de Control Trecere Frontieră (P.C.T.F.) Nădlac II”

Ordonator principal de credite: Ministerul Transporturilor și Infrastructurii
Beneficiar: C.N.A.I.R. S.A. – D.R.D.P. Timișoara
Amplasament: Autostrada A 1, km 584+818 - P.C.T.F. Nădlac, județul Arad

Valoarea totală, inclusiv T.V.A.:	4.024.680 lei
(în prețuri la data de 11.08.2021 / 1 euro = 4,9158 lei)	818.723 euro
din care C+M (inclusiv TVA):	3.426.278 lei
	696.993 euro

Durata de realizare a lucrărilor: **4 luni**

Capacități:

- 12 copertine autoturisme:
 - Deschidere 3,67 m x 2,35m x 3,67 m
 - Lungime 5,50 m
 - Gabarit de liberă trecere pe înălțime 4,50 m
- 8 copertine autocamioane:
 - Deschidere 3,92 m x 2,35m x 3,92 m
 - Lungime 5,50 m
 - Gabarit de liberă trecere pe înălțime 5,50 m

Factori de risc:

Obiectivul se va proteja antiseismic conform prevederilor Normativului P 100-1/2013 cu completările și modificările ulterioare.

Finanțarea investiției:

Finanțarea obiectivului se va realiza de la Bugetul de stat și / sau alte surse legal constituite, prin bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii în limita sumelor aprobate anual cu această destinație precum și din alte surse legal constituite conform programelor de investiții publice aprobate potrivit legii.

ELABORATOR
D.R.D.P. TIMIȘOARA
DIRECTOR REGIONAL
ing. Nicoleta PORBEA



BENEFICIAR
C.N.A.I.R. S.A.
DIRECTOR GENERAL
ing. Cristian PISTOL

DIRECTOR GENERAL ADJUNCT
ing. Gabriel BUDESCU

CENTRALIZATOR

cu avize și acorduri obținute, aferente obiectivului:

„Extindere copertine modulare în Punctul de Control Trecere Frontieră

(P.C.T.F) Nădlac II”

Nr. crt.	Aviz/Acord	Nr. aviz/acord
1	Certificat de Urbanism	76/25.08.2021
2	Agenția Națională pentru Protecția Mediului	13934/22.09.2021
3	E-Distribuție Banat	08855107/29.09.2021
4	Aviz Ministerul Afacerilor Interne	565.276/11.10.2021



MINISTERUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

ORDIN

nr. 1536/24.12.2021

privind aprobarea indicatorilor tehnico-economici aferenți obiectivului de investiții
„Extindere copertine modulare în Punctul de Control Trecere Frontieră (P.C.T.F.)
Nădlac II”, județul Arad

Având în vedere Avizul Consiliului Tehnico-Economic de avizare al Ministerului
Transporturilor și Infrastructurii nr. 79/87 din 10.12.2021,

În temeiul prevederilor art. 42 alin. (1) lit. b) din Legea nr. 500/2002 privind finanțele
publice, cu modificările și completările ulterioare, precum și ale art. 9 alin. (4) din
Hotărârea Guvernului nr. 370/2021 privind organizarea și funcționarea Ministerului
Transporturilor și Infrastructurii,

ministrul transporturilor și infrastructurii emite următorul

ORDIN:

Art.1. - Se aprobă indicatorii tehnico-economici aferenți obiectivului de investiții
„Extindere copertine modulare în Punctul de Control Trecere Frontieră (P.C.T.F.) Nădlac
II”, județul Arad, prevăzuți în anexa care face parte integrantă din prezentul ordin.

Art. 2. - Finanțarea obiectivului de investiții prevăzut la art. 1 se realizează de la
bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, în limita sumelor
aprobate anual cu această destinație, precum și din alte surse legal constituite, conform
programelor de investiții publice aprobate potrivit legii.

Art. 3. - Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, prin Compania Națională de
Administrare a Infrastructurii Rutiere - S.A., răspunde de modul de utilizare a sumei
prevăzute în anexă, în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

VICEPRIM-MINISTRU
MINISTRUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII
SORIN MIHAI GRINDEANU



CARACTERISTICILE PRINCIPALE ȘI INDICATORII TEHNICO-ECONOMICI AI OBIECTIVULUI DE INVESTIȚII

„Extindere copertine modulare în Punctul de Control Trecere Frontieră (P.C.T.F.) Nădlac II”

Ordonator principal de credite: Ministerul Transporturilor și Infrastructurii

Beneficiar: Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere S.A./
D.R.D.P. Timișoara

Amplasament: Autostrada A1, km 584+818 - P.C.T.F. Nădlac, Județul Arad

Valoarea totală a investiției (inclusiv T.V.A.): 4.025 mii lei
(în prețuri la data de 11.08.2021 / 1 euro = 4,9158 lei)

din care C+M (inclusiv T.V.A.): 3.426 mii lei

Durata de realizare a lucrărilor: 4 luni

Capacități:

- 12 copertine autoturisme:
 - Deschidere 3,67 m x 2,35 m x 3,67 m
 - Lungime 5,50 m
 - Gabarit de liberă trecere pe înălțime 4,50 m
- 8 copertine autocamioane:
 - Deschidere 3,92 m x 2,35 m x 3,92 m
 - Lungime 5,50 m
 - Gabarit de liberă trecere pe înălțime 5,50 m

Factori de risc:

Obiectivul se va proteja antiseismic conform prevederilor Normativului "Cod de proiectare seismică" P 100-1/2013, cu modificările și completările ulterioare.

Finanțarea investiției:

Finanțarea investiției se realizează de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, în limita sumelor aprobate anual cu această destinație, precum și din alte surse legal constituite, conform programelor de investiții publice aprobate potrivit legii.