



HOTĂRÂREA NR. _____

din _____ 2016

privind aprobarea documentației tehnico-economice și a indicatorilor tehnico-economici ai investiției “RK suprafețe de mișcare și RESA (inclusiv instalații aferente) - faza DALI”

Consiliul Județean Mureș,

Văzând Expunerea de motive nr.22258/22.11.2016 a Direcției Tehnice, precum și avizul comisiilor de specialitate, la proiectul de hotărâre privind aprobarea documentației tehnico - economice și a indicatorilor tehnico - economici ai investiției “RK suprafețe de mișcare și RESA (inclusiv instalații aferente) - faza DALI”,

Potrivit prevederilor art. 44 din Legea nr.273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare,

În temeiul dispozițiilor art.91 alin.(1), lit. „b”, coroborate cu cele ale alin.(3), lit.„f” și ale art.97 alin.(1) din Legea nr.215/2001 privind administrația publică locală, republicată, cu modificările și completările ulterioare,

hotărăște:

Art.1. Se aprobă documentația tehnico-economică și indicatorii tehnico - economici ai investiției “RK suprafețe de mișcare și RESA (inclusiv instalații aferente) - faza DALI”, conform Anexei 1 și a devizului general cuprins în Anexa 2, care fac parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art.2. Prezenta hotărâre se va comunica Aeroportului Transilvania Tîrgu Mureș, Direcției Economice și Direcției Tehnice din cadrul Consiliului Județean Mureș, care vor răspunde de aducerea ei la îndeplinire.



PREȘEDINTE
PÉTER FERENC

Avizat pentru legalitate
SECRETAR
PAUL COSMA



Nr.22258/22.11.2016

Dosar IXB/3

EXPUNERE DE MOTIVE

privind aprobarea documentației tehnico-economice și a indicatorilor tehnico-economici ai investiției “RK suprafețe de mișcare și RESA (inclusiv instalații aferente) - faza DALI”

Aeroportul Transilvania Tîrgu Mureș are ca dată de înființare anul 1936, dar pe locația actuală funcționează din anul 1969, când au fost date în exploatare pista de decolare aterizare cu lungimea de 1 325 m și lățimea de 30 m, calea de rulare „Bravo” și platforma de îmbarcare-debarcare nr.1, pe structură rigidă din dale de beton de ciment.

În anul 1978 s-a realizat prelungirea pistei la 2000 m, s-au realizat acostamentele laterale la pistă și buzunarele de întoarcere de la capetele acesteia, tot pe structură rigidă din dale de beton de ciment, concomitent cu instalația de canalizare pluvială și a instalației de balizaj luminos de tip Calvert II simplificat.

De la darea în exploatare și până în prezent, nu a fost efectuată nici o reparație capitală, motivul fiind de fiecare dată lipsa fondurilor necesare, cu toate că o asemenea reparație se impune după fiecare 28 de ani de exploatare.

Starea fizică a suprafețelor de mișcare de la Aeroportul Transilvania Tîrgu Mureș, este într-o degradare continuă și accelerată. Astfel cel mai important aspect este acela că durata de viață a betonului în sine, a intrat pe curba descendentă, fiind aproape de limita inferioară admisibilă a proprietăților/caracteristicilor fizico-mecanice ale acestuia. Această situație se datorează și faptului că la momentul anilor 1968, respectiv 1978, dimensionarea structurii de rezistență a PDA (pista de decolare-aterizare), a fost efectuată ținând cont de structura traficului, de tipul și greutatea aeronavelor din acea perioadă. Procesul de degradare a îmbrăcăminții de beton de ciment, se produce în principal datorită mișcării pe verticală a dalelor, a condițiilor necorespunzătoare de rezemare a acestora pe terenul de fundare și a tensiunilor la care sunt supuse acestea, datorită traficului aerian actual. Aceste aspecte duc la apariția fisurilor, crăpăturilor, tasărilor, etc., care sunt accentuate și de neetanșeitarea rosturilor dintre dalele de beton, situație care permite infiltrarea apei la nivelul fundațiilor, iar prin fenomenul de îngheț și dezgheț repetat este afectată structura dalei.

Deși au fost executate lucrări de reparații curente (înlocuirea dalelor de beton cu defecțiuni majore ale suprastructurii, ale celor la care a apărut fenomenul de cedare al fundației, cele care prezentau rupturi de colțuri etc.) și lucrări de intervenții care s-au executat și se execută în continuare prin programul de mentenanță de către



personalul aeroportului, cu scopul de a menține sub control riscurile de siguranță, fenomenul de degradare este din ce în ce mai greu de controlat.

Aceste aspecte sunt scoase în evidență de expertizele tehnice efectuate asupra suprafețelor de mișcare în anii 2013 și 2015, care evidențiază clar faptul că degradarea este accelerată, prin simpla comparație a indicelui capacității portante efective (calcul general). Astfel dacă în anul 2013 valorile capacității portante se situau în jurul unui indice accesibil de 37- 44 R/D/W/T, în anul 2015 valoarea acestuia a scăzut îngrijorător, situându-se între 20-30 R/D/W/T.

Expertiza tehnică întocmit în anul 2015 de SC CONSITRANS SRL din București, a scos în evidență gradul avansat de deteriorare al suprafețelor de mișcare, iar rezultatele acesteia impun o anumită admisibilitate a aeronavelor pe suprafețele de mișcare investigate. Această admisibilitate a fost determinată conform normativelor în vigoare utilizând aeronava de calcul Airbus A320, și evidențiază faptul că, exceptând aeronavele de tipul A 320-200 cu Boghiu, care are indicele de greutate de 31, toate aeronavele pentru care valoarea acestuia este mai mare de 31, pot opera numai cu restricții severe.

Un alt aspect deosebit de important, cu care se confruntă toate aeroporturile din România, este cel de conversie a certificatului național de aerodrom, într-un certificat European. Aeroportul Transilvania Tîrgu Mureș este în proces de conversie al certificatului de autorizare astfel trebuie să se conformeze tuturor cerințelor de siguranță și securitate aeronautică prevăzute în Regulamentul (UE) nr.139/2014, al Comisiei din 12 februarie 2014 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la aerodromuri în temeiul Regulamentului (CE) nr.216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului. Cerințele din Regulamentul (EU) 139/2014, sunt deosebit de severe în special cele aplicabile infrastructurii de aerodrom. Aceste cerințe transpuse la realitatea infrastructurii și a suprafețelor de mișcare de la Aeroportul Transilvania Tîrgu Mureș (capacitate portantă, integritate, planeitate, pante longitudinale și mai cu seamă transversale), a instalațiilor de balizaj luminos aferente acestora și aferente dispozitivelor de apropiere, precum și a indicelui de portantă a pământului din imediata vecinătate a pistei de decolare aterizare (zona de siguranță), demonstrează o multitudine de neconformități cu diferite grade de severitate. Neconformități care nerezolvate într-un termen rezonabil - aproximativ decembrie 2017, vor conduce la impunerea unor restricții de operare.

Prin executarea unor lucrări de reparații capitale ample s-ar elimina toate neconformitățile identificate și constatate de către Autoritatea Aeronautică Civilă Română prin auditurile de certificare și supraveghere efectuate la Aeroportul Transilvania Tîrgu Mureș. Analizând strategia de dezvoltare a infrastructurii, la nivel național, propusă prin Master Planul General de Transport (MPGT), finanțarea obiectivelor privind dezvoltarea/extinderea/modernizarea Aeroportului Transilvania Tîrgu Mureș, sunt incluse în perspectiva anilor 2022 -2024, aspect care întărește necesitatea executării lucrărilor de reparații capitale cât mai urgent, ceea ce presupune identificarea surselor de finanțare și alocarea de urgență a fondurilor necesare.

În vederea promovării investiției, Aeroportul a încheiat contractul de prestări servicii nr.23/06.06.2016 cu SC SEARCH CORPORATION SRL București pentru întocmirea



„Documentației de avizare pentru lucrări de investiții (DALI) și Proiect Tehnic RK suprafețe de mișcare și RESA (inclusiv instalațiile aferente)”.

Documentația tehnică aferentă acestei etape a fost recepționată de Aeroportul Transilvania Tîrgu Mureș și avizată de către Autoritatea Aeronautică Civilă Română prin Avizul de Principiu nr.21165/161/SI din 01.09.2016. Avizul final al AACR se va elibera după definitivarea și verificarea Proiectului Tehnic și a detaliilor de execuție.

În documentația tehnico-economică întocmită proiectantul propune patru variante, propunând ca suprafața de rulare a pistei de decolare aterizare să fie reparată prin ranforsare cu îmbrăcăminte din starturi de asfalt sau beton de ciment, iar pentru lucrările de canalizare pluvială într-o variantă este necesară exproprierea terenurilor și efectuarea de lucrări de curățire canal administrat de ANIF, în cealaltă variantă însă se pot realiza lucrările de canalizare în incinta aeroportului.

Varianta nr.1. - Recomandată de proiectant (Scenariul I pentru suprafața de mișcare și Scenariul B pentru lucrări de canalizare):

- Reparația pistei de decolare aterizare de 2000 m lungime și 30 m lățime și a acostamentelor aferente (7,5 m lățime fiecare), prin ranforsarea suprafeței aferente pistei cu îmbrăcăminte din straturi asfaltice, înlocuirea cu structură nouă a acostamentelor existente, lățimea pistei, cu tot cu acostamente ajungând la 45 m;
- Refacere cale de rulare Bravo de 131 m lungime și 23 m lățime, prin demolarea integrală a structurii existente și înlocuirea cu o structură nouă cu îmbrăcăminte din straturi asfaltice, păstrându-se dimensiunile inițiale a acesteia;
- Racordarea căii de rulare Alfa, existentă, la noile cote ale pistei ranforsate;
- Refacerea platformei de îmbarcare debarcare APRON 1 de 169,60 m lungime și 82 m lățime totală, prin demolare integrală a structurii existente și înlocuirea cu o structură nouă rigidă din dale din beton de ciment; în urma lucrărilor propuse acesta va avea lățimea totală de 83 m și o lungime de 169,60 m;
- Refacere drum platformă;
- Lucrări de canalizare pluvială, realizate exclusiv în incinta aeroportului;
- Lucrări de balizaj și instalații electrice: se propune realizarea unor lucrări de demontare-remontare sistem de balizaj, completare, înlocuire, recondiționare lămpi și componente de balizaj inclusiv cabluri de alimentare; la uzina electrică se propune montarea unei instalații noi de telecomandă balizaj, instalare regulatori CCR suplimentari, instalare schimbători de direcție noi și a unui grup electrogen automat 400kVA nou; la turnul de control se va monta instalația de balizaj nouă, interconectată cu uzina electrică prin rețea cu fibră optică redundantă;
- Lucrări de terasamente aferente zonelor de siguranță laterale ale pistei de decolare aterizare;
- Lucrări de terasamente aferente zonelor de oprire de siguranță de la capetele pistei de aterizare decolare (RESA).
- Lucrări de marcarea suprafețelor de mișcare aeroportuare pe toate suprafețele de mișcare.

Valoarea totală a investiției este de 77.452.884 lei (inclusiv TVA) din care C+M este 67.023.337 lei.



Varianta nr.2. (Scenariul I pentru suprafața de mișcare și Scenariul A pentru lucrări de canalizare):

- Reparația pistei de decolare aterizare prin ranforsare cu îmbrăcăminte din straturi asfaltice, realizând lucrările descrise la Varianta I;

- Lucrări de canalizare pluvială, fiind necesar efectuarea de exproprieri de teren;

Restul lucrărilor propuse sunt ca și în Varianta 1.

Valoarea totală a investiției este de 79.178.023 lei (inclusiv TVA) din care C+M este 68.215.713 lei.

Varianta nr.3. (Scenariul II pentru suprafața de mișcare și Scenariul A pentru lucrări de canalizare):

- Reparația pistei de decolare aterizare și a căii de rulare Bravo prin ranforsare cu îmbrăcăminte din beton de ciment;

- Lucrări de canalizare pluvială, fiind necesar efectuarea de exproprieri de teren;

Restul lucrărilor propuse sunt ca și în Varianta 1.

Valoarea totală a investiției este de 69.857.715 lei (inclusiv TVA) din care C+M este 59.891.980 lei.

Varianta nr.4.

- Reparația pistei de decolare aterizare și a căii de rulare Bravo prin ranforsare cu îmbrăcăminte din beton de ciment;

- Lucrări de canalizare pluvială, realizate în incinta aeroportului, nefiind necesare exproprieri de teren;

Restul lucrărilor propuse sunt ca și în Varianta 1.

Valoarea totală a investiției este de 68.132.579 lei (inclusiv TVA) din care C+M este 58.699.603 lei.

Proiectantul propune realizarea Variantei nr.1 deoarece lucrările de realizare a suprafețelor de mișcare din asfalt se pot efectua mult mai rapid, lucrările de mentenanță se pot realiza mai ușor și într-un termen mult mai redus decât dacă s-ar folosi betonul de ciment, iar realizarea lucrărilor de canalizare se pot efectua în incinta aeroportului, fără exproprieri de teren.

Durata de realizare a investiției, conform graficului întocmit de proiectant este de 9 luni. Finanțarea investiției se va realiza exclusiv din bugetul Județului.



Conform devizului general din DALI, valoarea estimativă a investiției (inclusiv TVA 20%) este de 77.452.884 lei, echivalent a 17.151.910 euro, din care valoarea C+M este de 67.023.337 lei, echivalent a 14.842.291 euro (1 euro = 4,5157 lei, comunicat de BNR pentru data de 11.07.2016).

Prin anvergura sa, Reparația capitală are statutul unei investiții semnificative în infrastructura Aeroportului, dar totodată necesară în vederea asigurării funcționării acestuia în condiții optime de siguranță, respectiv pentru ducerea la îndeplinire de către operatorul aeroportuar a obligației de serviciu public încredințat prin HCJM nr. 161/2014 privind asigurarea condițiilor necesare îndeplinirii activităților specifice, de către R.A „Aeroportul Transilvania Tîrgu Mureș”.

Astfel, investiția propusă nu are ca scop crearea de capacități suplimentare a infrastructurii aeroportuare, ci readucerea acesteia, respectiv a pistei la parametri inițiali de funcționare, care, în același timp, să respecte standardele aeronautice în vigoare pentru un aeroport de o asemenea dimensiune.

Având în vedere cele prezentate anterior, că piața nu este în măsură să o furnizeze prin mijloace proprii investiția propusă, prin care se urmărește de fapt un obiectiv de interes comun, solicităm aprobarea documentației tehnico-economice și a indicatorilor tehnico-economici ai investiției ”RK suprafețe de mișcare și RESA (inclusiv instalații aferente)” - faza DALI.

VICEPREȘEDINTE

Ovidiu Dancu



Întocmit: ing. Márton Katalin

ec. Monica Dohotariu

jr. Kakasi András

Verificat: Șef serviciu ing. Carmen Pătran

2 ex.