



Nr. 10725/24.04.2020

PROIECT

HOTĂRÂREA NR. _____

din _____ 2020

privind aprobarea documentației tehnico-economice, a indicatorilor tehnico-economi ai investiției „Modernizarea aeroportului și includerea obiectivelor din Master - Planul General de Transport” care conține obiectivele: Extindere pistă decolare-aterizare, Extindere platformă de parcare aeronave și Extindere Terminal de pasageri existent

Consiliul Județean Mureș,

Văzând Referatul de aprobare nr. 10723 din 24.04.2020 al Vicepreședintelui Consiliului Județean Mureș, Raportul de specialitate nr. 10769 din 24.04.2020 al Direcției Tehnice, Serviciul Investiții și Achiziții Publice, Compartimentul Investiții, Raportul de specialitate nr. 10786 din 24.04.2020 al Direcției Economice, Compartimentul analiză și asistență economică, Raportul de specialitate nr. 10747 din 24.04.2020 al Direcției de Dezvoltare Regională și Implementare Proiecte, Raportul Serviciului Juridic nr. 10761 din 24.04.2020, precum și avizul comisiilor de specialitate,

Având în vedere solicitarea Regiei Autonome „Aeroportul Transilvania Târgu Mureș” nr.2727 din 06.04.2020, înregistrată la Consiliul Județean Mureș sub nr.9252 din 06.04.2020, completările depuse cu adresa nr.2975/22.04.2020, înregistrată la Consiliul Județean Mureș cu nr.10410/22.04.2020, documentația tehnico-economică întocmită de către proiectantul S.C. Consitrans S.R.L., precum și Certificatul de urbanism nr.166 din 12 noiembrie 2019 - faza SF, emis de Primarul Orașului Ungheni,

Ținând cont de Hotărârea Consiliului Județean Mureș nr. 102/30.08.2018 privind selectarea variantei de dezvoltare propuse prin Studiul de fezabilitate pentru modernizarea aeroportului și includerea obiectivelor din Master Planul General de Transport la Aeroportul Transilvania Târgu Mureș și de Hotărârea Consiliului de administrație al Regiei Autonome „Aeroportul Transilvania Târgu Mureș” nr. 28 din 24.04.2020,

Cu respectarea prevederilor art. 44, alin.(1) din Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, coroborate cu cele ale art. 7-8 din HGR nr. 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/ proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice, ambele cu modificările și completările ulterioare,

În temeiul prevederilor art.173, alin.(1), lit. „b”, coroborate cu cele ale alin.(3) lit. „f”, precum și ale art.182, alin.(1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.57/2019 privind Codul administrativ,





hotărăște:

Art.1. Se aprobă documentația tehnico-economică și indicatorii tehnico-economici ai investiției „Modernizarea aeroportului și includerea obiectivelor din Master - Planul General de Transport” care conține obiectivele: Extindere pistă decolare-aterizare, Extindere platformă de parcare aeronave și Extindere Terminal de pasageri existent, conform Anexei și a devizelor generale, care fac parte integrantă din prezenta hotărâre, astfel:

- conform Scenariului 1 pentru obiectivul Extindere pistă decolare-aterizare din Studiul de fezabilitate, la valoarea totală a investiției (cu TVA) de 80.033.980,06 lei din care C+M: 64.989.498,63 lei;
- conform Scenariului 1 pentru obiectivul Extindere platformă de parcare aeronave din Studiul de fezabilitate, la valoarea totală a investiției (cu TVA) de 15.739.052,64 lei din care C+M: 12.651.623,83 lei;
- conform Scenariului 1 pentru obiectivul Extindere terminal pasageri existent etapa 1, la valoarea totală a investiției (cu TVA) de 112.789.323,03 lei din care C+M: 54.143.827,32 lei și etapa 2, la valoarea totală a investiției (cu TVA) de 119.677.961,44 lei din care C+M: 85.325.388,91 lei din Studiul de fezabilitate.

Art.2. Prezenta hotărâre se comunică R.A. Aeroport Transilvania Târgu Mureș, Direcției Tehnice și Direcției Economice din cadrul Consiliului Județean Mureș, care vor răspunde de aducerea sa la îndeplinire.

PREȘEDINTE

Péter Ferenc

Avizat pentru legalitate

SECRETAR GENERAL

Paul Cosma





Nr.10723/24.04.2020

Dosar IX/B/1

REFERAT DE APROBARE

privind aprobarea documentației tehnico-economice, a indicatorilor tehnico-economici și acordul pentru realizarea lucrărilor pentru investiția „Modernizarea aeroportului și includerea obiectivelor din Master - Planul General de Transport” care conține obiectivele: Extindere pistă decolare-aterizare, Extindere platformă de parcare aeronave și Extindere Terminal de pasageri existent

Aeroportul Transilvania Târgu Mureș este amplasat în localitatea Vidrasău, județul Mureș, la aproximativ 14.5 km de centrul municipiului Târgu Mureș și se află în administrarea teritorială a orașului Ungheni. Principala cale de acces terestră din zona Aeroportului o reprezintă drumul național DN 15 Târgu Mureș - Luduș.

Prin Hotărârea Consiliului Județean Mureș nr.169/2010 au fost cuprinse în inventarul domeniului public al județului Mureș terenurile aflate în administrarea R.A. Aeroport Transilvania Târgu Mureș conform celor înscrise în C.F. nr.51365/Ungheni și prin Hotărârea Consiliului Județean Mureș nr.170/2010 a fost aprobată darea în administrare.

În anii 2017-2018 s-au realizat lucrările de reparații capitale pentru reabilitarea suprafețelor de mișcare existente, creșterea capacității portante a acestora, modernizarea balizajului luminos și lucrări de canalizare aferente platformelor de parcare aeronave și căilor de rulare. În acest proiect nu au fost luate în calcul extinderi ale suprafețelor de mișcare aeroportuare sau a terminalului de pasageri existent, care să permită parcare și procesarea unui număr mai mare de aeronave și pasageri.

R.A. Aeroport Transilvania Târgu Mureș a încheiat contractul de prestări servicii nr.3/26.02.2018 cu S.C. Consitrans S.R.L. din București pentru întocmirea documentațiilor tehnice „Studiu de fezabilitate și fezabilitate pentru modernizarea aeroportului și includerea obiectivelor din Master Planul General de Transport”.

Prin Hotărârea Consiliului Județean Mureș nr.102/30.08.2018 a fost aprobat „Studiul de fezabilitate pentru modernizarea și includerea obiectivelor din



Master Planul General de Transport” -scenariul 2b „Dezvoltare aeroport atât pe partea de sud, cât și pe partea de nord a pistei de decolare/aterizare.”

Potrivit Certificatului de Urbanism nr.170/20.11.2018 - faza SF, cu valabilitate până la data de 19.11.2020, au fost obținute următoarele avize:

- Decizia etapei de evaluare inițială nr.12434/27.12.2018 al Agenției pentru Protecția Mediului Mureș și Acordul de Mediu nr.1/20.01.2020;
- Aviz Vodafone nr.NPOTX18-313/29.11.2018;
- Aviz RDS nr.1585/04.12.2018;
- Aviz de securitatea la incendiu emis de Inspectoratul pentru Situații de Urgență „Horea” al Județului Mureș nr.3724654/04.12.2018;
- Aviz de protecția civilă emis de Inspectoratul pentru Situații de Urgență „Horea” al Județului Mureș nr.3724655/04.12.2018;
- Notificare Direcția de Sănătate Publică a Județului Mureș nr.2089/06.12.2018;
- Aviz de amplasament Compania Aquaserv nr.10088/V/B/6/27.11.2019;
- Aviz de amplasament DELGAZGRID nr.211417933/14.12.2018 valabil până la 19.11.2020;
- Aviz ANIF nr.1316/20.12.2018;
- Aviz Orange nr.0000388/2706/2675/28.01.2019;
- Aviz de principiu Primăria Ungheni nr.425/29.01.2019;
- Aviz Telecom Romania Communications SA nr.1962/17.12.2019;
- Aviz de amplasament SDDE Transilvania Sud nr. 7300-21448/07.03.2019;
- Aviz Administrația Bazinală de Apă Mureș nr.29/11.03.2019;
- Aviz Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere SA nr.78/138/02.05.2019;
- Aviz Serviciul Român de Informații nr.190133/20.06.2019;
- Punct de vedere ROMATSA RA nr.13689/05.07.2019;
- Punct de vedere Poliție de Frontieră Aeroport Târgu Mureș nr.906995/09.07.2019;
- Aviz Birou Vamal de frontieră Aeroport Târgu Mureș nr.492/17.07.2019;
- Aviz de principiu AACR nr.16378/03.09.2019;
- Aviz tehnic Inspectoratul de Stat în Construcții nr. 52749/10.12.2019.

În calitate de beneficiar al investiției, prin adresa nr.9303/10.12.2019, înregistrată la Consiliul Județean Mureș sub nr.32869/10.12.2019, R.A. Aeroport Transilvania Târgu Mureș a înaintat un exemplar original din documentația „Studiu de fezabilitate pentru modernizarea aeroportului și includerea obiectivelor din Master - Planul General de Transport” care conține obiectivele: extindere pistă, extindere platformă de parcare aeronave și extindere terminal pasageri.

Documentațiile tehnice au fost recepționate prin procesele verbale de recepție nr.9706/ 30.12.2019 și nr.1323/20.02.2019.



Prin adresa nr.2727/06.04.2020 înregistrată la Consiliul Județean Mureș sub nr.9252/06.04.2020, R.A. Aeroport Transilvania Târgu Mureș a solicitat aprobarea documentației și a indicatorilor tehnico - economici pentru investiția „Modernizarea aeroportului și includerea obiectivelor din Master - Planul General de Transport” care conține obiectivele: extindere pistă, extindere platformă de parcare aeronave și extindere terminal pasageri. Prin adresa nr.2975/22.04.2020, înregistrată la Consiliul Județean Mureș cu nr.10410/22.04.2020 au fost transmise completări la documentația tehnică.

Ca urmare a verificării documentației depuse pentru investiția „Modernizarea aeroportului și includerea obiectivelor din Master - Planul General de Transport”, care conține următoarele obiective: extindere pistă decolare-aterizare, extindere platformă de parcare aeronave și extindere terminal de pasageri existent și luând în considerare că documentația a fost întocmită potrivit HG nr.907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice, cu modificările și completările ulterioare,

Supunem spre dezbatere și aprobare proiectul de hotărâre alăturat.

VICEPREȘEDINTE

Ovidiu Dancu





RAPORT DE SPECIALITATE

privind aprobarea documentației tehnico-economice, a indicatorilor tehnico-economici ai investiției „Modernizarea aeroportului și includerea obiectivelor din Master - Planul General de Transport” care conține următoarele obiective: extindere pistă decolare-aterizare cu instalațiile aferente, extindere platformă de parcare aeronave și extindere terminal de pasageri existent

Amplasamentul studiat se află în localitatea Vidrasău, județul Mureș. Conform extrasului de Carte Funciară Nr.1365/UAT Ungheni, terenul se află în proprietatea Județului Mureș, cu drept de administrare în favoarea R.A.Aeroportul Transilvania Târgu Mureș, având suprafața de 958.055 mp. În conformitate cu Legea nr.255/2010 se va expropria un teren de suprafață de 57.096 mp, conform documentației tehnice recepționată cu Procesul verbal de recepție nr.386/2020 de OPCI.

Principala cale de acces terestră din zona aeroportului o reprezintă drumul național DN 15, Târgu Mureș - Luduș, la km14,5.

Obiectivele strategiei de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare a județului Mureș, au fost definite după cum urmează:

- Creșterea numărului de pasageri la Aeroportul „Transilvania” Târgu Mureș,
- Creșterea gradului de satisfacție a pasagerilor privind serviciile oferite de aeroport.

Activitățile prioritare au fost stabilite avându-se în vedere contextul în care își desfășoară activitatea Aeroportul Transilvania Târgu Mureș și anume potențialul zonei deservite (aprox. 2.700.000 locuitori) și dezvoltarea aeroporturilor învecinate (Cluj, Sibiu, proiect de construcție Aeroport Brașov-Ghimbav).

Obiectivul de bază este atingerea pragului de rentabilitate, a cărui valoare optimă este atinsă cu un trafic de minim 700.000 pasageri/an, iar termenul limită pentru obținerea unui prag de rentabilitate care să conducă la autofinanțarea aeroportului este anul 2024. În acest scop s-a adoptat strategia de dezvoltare a Aeroportului, context în care s-a pus accent deosebit pe creșterea numărului de destinații și a numărului de pasageri, aspect ce va asigura creșterea veniturilor proprii și a independenței financiare.

Prin Hotărârea Consiliului Județean Mureș nr.102/30 august 2018 a fost aprobat „Studiul de fezabilitate pentru modernizarea și includerea obiectivelor din Master Planul General de Transport” -scenariul 2b „Dezvoltare aeroport atât pe partea de sud, cât și pe partea de nord a pistei de decolare/aterizare”.

Conform concluziilor studiului de fezabilitate aprobat, într-o primă etapă de dezvoltare se recomandă în vederea creșterii siguranței în exploatare și operare a



tuturoraeroneavelor de categorie „C” fără restricții, necesitatea extinderii pistei de decolare/aterizare. Din analiza studiilor de obstacolare, extinderea pistei de decolare/aterizare se poate realiza doar pe partea vestică (direcția 07).

De asemenea, se recomandă extinderea platformei de debarcare/îmbarcare (unirea platformelor de îmbarcare/debarcare existente Apron 1 și Apron 2), astfel încât să se suplimenteze numărul de locuri parcare, precum și a capacității de operare a pistei de decolare/aterizare, prin utilizarea ambelor căi de rulare (Alfa și Bravo).

Odată cu suplimentarea locurilor de parcare este necesar să se realizeze lucrări de extindere și modernizare a terminalului de pasageri existent, respectiv a zonei de parcare din fața acestuia.

Situația existentă:

În anii 2017-2018 s-au realizat lucrările de reparații capitale prin care s-au reabilitat suprafețele de mișcare existente în vederea creșterii capacității portante a acestora, modernizarea balizajului luminos și lucrări de canalizare aferente platformelor de parcare aeronave și căilor de rulare, fără a fi realizate extinderi de suprafețe de mișcare care să faciliteze crearea condițiilor pentru operarea fără restricții a tuturor aeronavelor de categorie „C”, sau a terminalului de pasageri existent, care să permită parcare și procesarea unui număr mai mare de aeronave și pasageri.

În prezent, pentru anumite aeronave de categorie „C”, la decolare se aplică restricții de tonaj din cauza faptului că, distanța de referință a acestora (distanța minimă necesară unui tip de avion pentru decolare cu greutatea maximă certificată pentru decolare) în conformitate cu documentele aeronautice, este mai mare decât lungimea actuală a pistei de decolare/aterizare de 2000 ml.

Terminalul existent prezintă următoarele deficiențe:

- Spații neconforme ca suprafețe cu cerințele aeronautice, creîndu-se astfel aglomerări în procesarea pasagerilor și întârzieri;
- Trasee sinuoase în cazul zonelor pentru sosiri și plecări interne;
- Traseu incomod pentru acces la salonul oficial/ VIP, numai pe scară, fără lift pentru persoane cu mobilitate redusă, grupuri sanitare cu acces comun și fără grup sanitar pentru persoane cu mobilitate redusă;
- Nu există trasee bine definite pentru controlul de securitate, pentru echipaje și pentru personalul care lucrează în zona sterilă;
- Spații comerciale insuficiente ca suprafață, iar barul și restaurantul existent (la etajul 1) nu funcționează. Mărfurile care trebuie să ajungă în spațiile comerciale din zona sterilă trebuie supuse unui control de securitate strict, inclusiv alimentele pentru alimentarea avioanelor provenite de la firma de catering;
- Zona pentru controlul de securitate al bagajelor de cală este subdimensionată (încarcarea și descărcarea bagajelor de cală se face practic în exterior), iar echipamentele de control sunt vechi;
- Numărul ghișeelor de check-in este insuficient având în vedere intențiile de dezvoltare viitoare ale traficului;
- Echipamentele de control de securitate, bagaje de cală și de mână vor trebui înlocuite cu echipamente noi și mărite, ținând cont de intențiile de dezvoltare viitoare a traficului de pasageri pe aeroport.



Obiective preconizate a fi atinse prin realizarea acestei investiții publice sunt următoarele:

Obiectiv 1-Extindere pista decolare aterizare, cu instalațiile aferente, inclusiv reamplasarea echipamentelor de radionavigație

- Extinderea pistei de decolare/aterizare pe direcția vest (07) pe o lungime de 580m, cu instalațiile și echipamentele aferente;
- Realizarea platformelor antisuflu pe ambele direcții de operare;
- Relocarea gardului existent pe partea vestică a aeroportului și construirea unui gard nou pe limita de proprietate extinsă.

Prin realizarea extinderii pistei de decolare/aterizare se vor aduce beneficii în desfășurarea traficului aerian, prin operarea fără restricții din punct de vedere al lungimii de referință pentru toate aeronavele de categorie „C”.

Ținând cont de faptul că, direcția de operare 07 este direcția principală de aterizare, echipată atât cu balizaj luminos Cat. II, cât și cu echipamente de radionavigație, este recomandat ca extinderea pistei să se facă într-o singură etapă, astfel încât să fie evitate lucrări suplimentare costisitoare de relocare a acestor echipamente, inclusiv refacerea procedurilor instrumentale de aterizare.

Prin realizarea platformelor antisuflu pe ambele direcții de operare se vor evita eventualele degradări ale terasamentelor de pe capetele pistei, cauzate de suflul motoarelor aeronavelor ce se află în poziție de decolare, ceea ce va duce la creșterea siguranței traficului aerian. Platformele antisuflu reprezintă obiective obligatorii pentru pistele de decolare/aterizare în conformitate cu reglementările aeronautice în vigoare.

Obiectiv 2 - Extindere platforma de parcare aeronave

- Extinderea platformei de parcare aeronave (unirea platformelor de îmbarcare/debarcare existente Apron 1 și Apron 2);
- Reconfigurarea marajelor de pe cele două platforme;
- Realizarea balizajului luminos și aluminatului platformei.

Prin unirea platformelor de îmbarcare/debarcare Apron 1 și Apron 2, se va suplimenta numărul de locuri de parcare pentru aeronave, ceea ce înseamnă că vor putea fi deservite simultan mai multe aeronave, în special în intervalele orelor de vârf. De asemenea, timpul de ocupare al pistei de decolare/aterizare se va diminua, devenind operabilă și calea de rulare Alfa, prin care se va facilita accesul la/de la pistă la pozițiile de parcare.

Obiectiv 3 - Extindere Terminal de pasageri existent

- Demolarea construcției cu structura metalică și execuția închiderilor cu panouri tristrat (parter+etaj) poziționată spre platforma de avioane;
- Demolarea corpului triunghiular, pe parter, din partea estică (cu acoperișul înclinat);
- Executarea construcțiilor noi corpuri de clădiri cu parter + etaj pe laturile de est, vest și nord.



Prin extinderea terminalului de pasageri existent se va facilita procesarea unui număr mai mare de pasageri, în concordanță cu numărul de aeronave ce pot fi deservite simultan pe noua platformă de îmbarcare/debarcare extinsă.

Situația propusă:

La baza stabilirii soluțiilor tehnice au stat:

a.)expertizele tehnice pentru suprafețele de mișcare realizate de către expertul tehnic d.ul ing. Dumitru Petre având atestat nr.1512 în domeniul A4,B2,D și pentru terminalul de pasageri existent realizat de către expertul tehnic d.ul ing. Ursachescu Mihai, având atestat nr.113 în domeniul A1.

b.)studiul topograficîntocmit de topograful autorizat d-ul Marian Cornel Milodin având Certificat de autorizare nr.RO-B-F 1784, vizat de OPCİ;

c.) studiul geotehnic realizat de ing. Bogdan Nichifor - S.C. Geocon Global Consulting S.R.L, documentație verificată la cerința Af.

S-a întocmit Raportul de evaluare nr.25/1/21.02.2020 conform Legii nr.255/2020 de către evaluatorul autorizat Anevar dl. Gradinaru Nicolae, având autorizația nr.12963,încheindu-se Procesul verbal de recepție nr.1323/20.02.2020.

Obiectiv 1-Extindere pista decolare aterizare, cu instalațiile aferente, inclusiv reamplasarea echipamentelor de radionavigație

Pentru realizarea lucrărilor proiectantul propune două scenarii și anume:

Scenariu 1 - recomandat de proiectant- :

Extinderea pistei de decolare/aterizare pe direcția 07 (vest)se va realiza cu structură semirigidă cu îmbrăcăminte din straturi asfaltice pe o lungime de 580 m, cu o lățime portantă de 45m și nu va fi încadrată de acostamente. Lungimea totală a pistei va fi de 2580 m.

La capătul de vest al pistei (direcția 07) se va amenaja un buzunar de întoarcere (amplasat pe partea nordică a pistei), dimensionat (din punct de vedere al cinematicii aeronavelor) pentru aeronave de categorie „D”, în perspectiva realizării în viitor a unor lucrări de dezvoltare a aeroportului pe partea de nord (conform studiului de prefezabilitate), atunci când pe noua platformă va fi posibilăși operarea unor astfel de aeronave.

Buzunarul de întoarcere existent pe capătul 07 al pistei actuale va rămâne funcțional și după realizarea extinderii pistei și va putea fi utilizat doar de aeronave de categorie „C”.

Structura rutierăa extinderii pistei de decolare/aterizare este dimensionată pentru o aeronavă de tip A321 și va avea următoarea stratificație:

- 5cm strat de uzură - beton asfaltic pentru aeroporturi BA16
- 8cm strat de legatură - beton asfaltic deschis pentru aeroporturi BAD22.4
- 18cm strat de bază - anrobat bituminos pentru aeroporturi AAB31.5
- geocompozit antifisură
- 30cm strat din balast stabilizat cu lianți hidraulici



-50cm strat de fundație din balast

-min.25cm strat de formă din pământ stabilizat cu lianți hidraulici.

Structura rutieră propusă va asigura o capacitate portantă echivalentă unui PCN 70. Pe zona de extindere, pista de decolare/aterizare va avea pante transversale similare cu cele de pe pista existentă.

Pe ambele direcții de operare ale pistei vor fi prevăzute platforme antisuflu pe o lungime de 60m și o lățime similară cu cea a pistei de decolare/aterizare (45m).

Platformele antisuflu se vor realiza dintr-o structură semirigidă ce va avea următoarea stratificație:

-5cm strat de uzură - beton asfaltic pentru aeroporturi BA16

-6cm strat de legătură - beton asfaltic deschis pentru aeroporturi BAD22.4

-8cm strat de bază - anrobat bituminos pentru aeroporturi AAB31.5

-geocompozit antifisura

-20cm strat din balast stabilizat cu lianți hidraulici

-30cm strat de fundație din balast

-min.25cm strat de formă din pământ stabilizat cu lianți hidraulici.

Banda pistei de decolare/aterizare și zona de siguranță la capăt de pistă se vor amenaja cu pante transversale și longitudinale în conformitate cu prevederile în conformitate cu reglementările aeronautice în vigoare.

Preluarea apelor pluviale va fi asigurată de două rigole carosabile amplasate pe fiecare parte a pistei, ce vor evacua apele în căminele de vizitare de pe traseul colectoarelor de canalizare nou proiectate. Căminele de vizitare vor fi din beton și acoperite cu capace metalice.

Pe zona extinderii de pistă, preluarea apelor de infiltrație va fi asigurată printr-o rețea de drenuri transversale amplasate la intervale de cca.50m și longitudinale amplasate la marginea pistei, ce vor descărca în rețeaua de canalizare nou proiectată. Evacuarea apelor pluviale colectate pe suprafața extinderii de pistă și implicit din drenajul proiectat, se va realiza în canalul clopot existent pe capatul 07 al pistei, prin amenajarea unei guri de vărsare. Înainte de evacuarea în emisar a apelor pluviale colectate, se va monta un separator de hidrocarburi cu by-pass intern dimensionat pentru un debit nominal cuprins între 100-500 l/s.

Marginile extinderii pistei de decolare/aterizare, precum și construcțiile situate în banda pistei (cămine de vizitare canalizare, fundații panouri luminoase, camere de tragere, etc.) se vor încadra cu elemente de racordare pentru a se evita posibilele distrugerii cauzate aeronavelor ieșite accidental de pe pistă, atunci când trenul de aterizare ar lovi o suprafață dură verticală.

Odată cu extinderea pistei de decolare/aterizare, din cauza faptului că se modifică poziția pragului, se prevede reconfigurarea integrală a marcajelor. Astfel se vor realiza următoarele marcaje:

-Marcaj axial

-Marcaj marginal

-Marcaje de prag, inclusiv indicativele direcțiilor pistei



- Marcaje puncte țintă
- Marcaje zone de contact a roștilor cu pista
- Marcaje marginale și de ghidare pentru buzunarele de întoarcere

Lucrări de balizaj și instalații electrice:

- Se va reconsidera postul de transformare actual. Acesta va deveni post de transformare specializat doar pentru balizajul suprafețelor de mișcare;
- Se va extinde actualul balizaj marginal cu 580m, se vor demonta lămpile existente pe marginea pistei existente și se vor remonta după realizarea lucrărilor de infrastructură;
- Se va reloca balizajul sfârșit de pistă pe direcția 07 pe noul aliniament al sfârșitului de pistă, translatat cu 580m;
- Se va completa balizajul axial pista cu lămpi axiale bidirecționale și se va modifica filtrele la cele existente pentru păstrarea distanțelor semnalizate pe culori;
- Se va reloca sistemul de apropiere cat.I pe direcția 07 cu 580m;
- Se va reloca sistemul de apropiere cat.II pe direcția 07 cu 580m, conform extinderii de pistă păstrându-se distanțele normate de 30m;
- Se va reloca sistemul de apropiere cat II cu lămpi cu descărcare pe condensator cu 580m, conform extinderii de pistă păstrându-se dispunerea actuală, dincolo de orizontul de 300m (de la 330m);
- Se vor reloca lămpile de prag cat.II pe direcția 07 și lămpile de flancuri cu 580m păstrându-se dispunerea actuală;
- Se vor reloca lămpile de zona de contact pe direcția 07 cu 580m, păstrându-se distanțele normate între poziția lămpilor pe rânduri și coloane;
- Se va reloca sistemul PAPI direcția 07, conform extinderii de pistă cu 580m; Poziționarea exactă a acestui sistem se va stabili în următoarea etapă de proiectare, în funcție de profilul longitudinal al pistei și sistematizarea de detaliu din zonele de siguranță ale pistei;
- Balizajul axial buzunar existent pe direcția 07 rămâne funcțional, nefiind afectat de lucrările de extindere și devine un buzunar suplimentar intermediar;
- Se va suplimenta echiparea tablourilor de balizaj TB, cu noile circuite;
- Se vor executa amenajări în tabloul general de joasă tensiune din postul de transformare existent;
- Se va prevedea un spor de 5% pentru procurarea lămpilor noi, în cazul în care cele ce se vor reloca vor suferi avarii sau vor prezenta defecte de funcționare.

Proiectul de extindere a pistei de decolare/aterizare va ține seama de poziția din plan a traseelor circuitelor electrice realizate în cadrul proiectului de reparații capitale ale suprafețelor de mișcare.

Prevederi comune sistemelor de balizaj luminos existent și cel propus a fi executat:

- Circuitul primar de balizaj existent a fost realizat, pe un traseu paralel cu marginea pistei, sau a căii de rulare respective, fiind protejate cu tuburi tip PEHD. Cablurile primare au fost conectate în serie în circuitul primar cu ajutorul unor conectori primari speciali. Distribuția la cuve cu transformatorii de separație s-a realizat prin intermediul căminelor din beton. Se vor prelungi cablurile primare, astfel încât să poată prelua și consumatorii relocați. Se va păstra aceeași configurație atât în cazul relocărilor cât și în cazul suplimentărilor.



- Transformatoarele de separație existente au fost legate în serie în circuitul primar cu ajutorul unor conectori primari speciali și au fost protejate în cuve speciale de formă tubulară din oțel, cu capac de oțel, pozate în pământ, pe traseul circuitului primar de balizaj respectiv. Se va păstra aceeași configurație atât în cazul relocărilor cât și în cazul suplimentărilor.

- Circuitul secundar pentru alimentarea fiecărei lămpi de balizaj a fost realizat cu un cablu cu conductoare din cupru și izolație din cauciuc, conectat prin câte un conector secundar special la secundarul fiecărui transformator de separație. Se păstrează aceeași configurație atât în cazul relocărilor cât și în cazul suplimentărilor.

- Tuburile de protecție pentru circuitul secundar și conductorul de legare la pământ al fiecărei lămpi sunt de tip PEHD și au fost pozate prin stratul de balast stabilizat de sub betonul pistei. Pentru fiecare sistem de lămpi s-a pozat câte un tub de protecție, așa încât în secțiunile transversale în care exista mai multe lămpi (axiale, marginale, zona de contact) sunt pozate mai multe tuburi, formând un pachet pe traseul comun. Se va păstra aceeași configurație atât în cazul relocărilor cât și în cazul suplimentărilor.

- Se vor folosi aceleași tipuri de lămpi, pentru a ușura activitatea în parametrii egali, atât pe pistă cât și pe căile de rulare.

- Priza de pământ pentru instalațiile de balizaj luminos a fost realizată cu 2 conductoare din OLZn40x4mm pozate în pământ, în paralel cu traseul circuitului primar de balizaj, conform profilelor de șanțuri. La această priză de pământ au fost conectate carcassele metalice ale lămpilor de balizaj, bornele de legare la pământ ale transformatoarelor de separație și carcassele cuvelor metalice ale acestora, prin câte un conductor de cupru de 10mm² izolat cu PVC. Se va prelungi sistemul de protecție priza de pământ cu benzi OL-Zn40x4mm păstrând același aliniament cu existentul. Se va păstra aceeași configurație atât în cazul relocărilor cât și în cazul suplimentărilor.

- Regulatorul de curent constant pentru alimentarea fiecărui circuit primar de tip serie a fost montat în postul trafo, în camera regulatorilor. Alimentarea cu energie electrică a fiecărui regulator de curent constant este realizată din tablourile electrice pentru consumatori prioritari de balizaj (TB1, TB2), din câte un întreruptor automat cu protecție la suprasarcină și la scurtcircuit, prin câte un cablu electric cu conductoare din cupru de secțiune corespunzătoare, cu izolație din PVC, pozat prin pardoseală falsă, până la regulator. Se suplimentează cu regulatori noi iar în acest fel se vor up-grada și tablourile de balizaj.

- Telecomanda sistemelor de balizaj a fost realizată printr-o instalație modernă, în dulapul de telecomandă din postul trafo, care este interconectat cu dulapul de telecomandă din turnul de control și a fost realizată pentru comanda funcționării sistemelor de balizaj, centralizat din turnul de control, având elemente de execuție în uzina electrică (postul trafo). Odată cu suplimentarea de regulatori de curent constant se va face și o up-gradare a telecomenzii actuale.

Având în vedere faptul că, actualul post de transformare devine post de transformare specializat de balizaj, este necesară readaptarea tabloului general de joasă tensiune.

Relocarea de echipamente de radionavigație:

În prezent, consumatorii DSNA (Direcția Serviciilor de Navigație Aeriană) sunt alimentați dintr-un tablou general de 0,4 kV existent. Electroalimentarea de



rezervă este asigurată de un grup electrogen existent și două unități neîntreruptibile UPS de 50KVA. Comutarea pe grupul electrogen sau pe reșea se face prin intermediul tabloului AAR, iar UPS-urile fiind montate on-line cu grupul generator întreruperea în caz de defect este limitată pentru sub o secundă.

Echipamentele ILS (Sistem de Aterizare instrumentală)

Alimentarea și poziția actuală a echipamentului de radionavigație de pantă ILS-GP/DME se va prelungi, iar poziția echipamentelor se vor modifica avându-se în vedere extinderea pistei cu 580m.

Relocare sisteme meteo - senzorii meteo Romawos existenți

Platforma meteo existentă se va demonta și senzorii meteo Romawos existenți (UT.1, UT.2, UT.4) se vor reloca în condiții de siguranță pe noul amplasament la 300m de pragul nou pe direcția 07. În vecinătatea noii platforme meteo lângă drumul perimetral și gardul de securitate se va amplasa Shelterul Meteo. Echipamentele meteo din Terminal - Turn rămân pe poziția lor actuală. Adăpostul meteo existent la platforma meteo se va reloca sau nu în funcție de decizia DSNA.

Extindere gard perimetral de securitate

Odată cu extinderea pistei de decolare/aterizare, cu relocarea balizajului luminos și a echipamentelor de radionavigație, este necesar să se reconfigureze limita de proprietate pe partea vestică a actualei incinte.

Noul gard perimetral reconfigurat de pe direcția de vest se va amplasa în interiorul limitei de proprietate stabilită în anul 2004 prin Planul urbanistic zonal - Aeroport și Parc Industrial Județul Mureș. Gardul perimetral se va dezvolta pe aceeași lățime cu gardul existent, iar pe lungime, acesta va fi prevăzut până la drumul comunal existent DC 123, ce face legătură între drumul național DN 15 și localitatea Chirileu, pe o lungime de cca. 3250m, fiind necesar să se dezafecteze și gardul existent pe zona vestică, pe o lungime de cca. 370m. Gardul de împrejmuire al aeroportului pe noua limită de proprietate se va realiza din panouri de plasă metalică cu înălțimea de 2,5m de la cota terenului sistematizat.

Valoarea investiției pentru Scenariul 1, inclusiv TVA, este de 80.033.980,06 lei, din care C+M: 64.989.498,63 lei.

Scenariu 2 - nerecomandat:

Lucrările sunt similare cu cele prezentate la Scenariul 1, cu excepția structurii rutiere propuse pentru realizarea extinderii pistei de decolare/aterizare și care va avea următoarea stratificație:

- 5cm strat de uzură - beton asfaltic pentru aeroporturi BA16
- 8cm strat de legătură - beton asfaltic deschis pentru aeroporturi BAD22.4
- geocompozit antifisură
- 26cm strat din beton de ciment BcR 4.5
- 25cm strat din balast stabilizat
- 30cm strat de fundație din balast
- min.25cm strat de forma din pământ stabilizat cu lianți hidraulici.



Valoarea investiției pentru Scenariul 2, inclusiv TVA, estede 80.399.152,34 lei, din care C+M: 65.300.950,36 lei.

Pe perioada desfășurării lucrărilor se vor aplica restricții de operare pe pista de decolare/aterizare existentă.

Proiectantul recomandă aplicarea Scenariului 1, din următoarele considerente:

- din motive de obstacolare, extinderea pistei se poate realiza doar pe direcția 07 (vest).
- structura rutieră a extinderii pistei trebuie să fie similară cu cea de pe pista existentă, având îmbrăcămintea realizată din straturi asfaltice;
- costuri mai reduse ale investiției,
- este recomandat ca extinderea pistei să se facă într-o singură etapă, astfel încât să fie evitate lucrări suplimentare costisitoare de relocare a acestor echipamente, inclusiv refacerea procedurilor instrumentale de aterizare.

Durata de realizare a investiției, în ambele scenarii: 15 luni conform graficului întocmit de proiectant, din care 6 luni proiectare și 9 luni execuție. Perioada de execuție în special pentru suprafețele de mișcare aeroportuare, va fi în așa fel programată, astfel încât să nu se execute lucrări în lunile decembrie, ianuarie și februarie.

Obiectiv 2-Extindere platforma de parcare aeronave

Pentru realizarea lucrărilor proiectantul propune două scenarii și anume:

Scenariu 1 - recomandat de proiectant:Extindere platforma de parcare aeronave -

7 poziții de parcare pentru aeronave de categorie „B” și „C”- Configurație 1

Extinderea platformei de parcare aeronave se va realiza între platformele existente Apron 1 si Apron 2, rezultând o singură platformă și vor putea fi parcate 7 aeronave. Structura rutieră a platformei va fi de tip rigid, cu îmbrăcămintea din beton de ciment și va fi încadrată pe latura de nord (către pista) cu un acostament de 3,5m lățime, ce va avea o structură semirigidă cu îmbrăcămintea din straturi asfaltice.

Partea portantă a platformei va avea următoarea structură rutieră, ce va asigura o capacitate portantă echivalentă unui PCN 70:

- 38cm îmbrăcămintea din beton de ciment BcR 5.0
- 25cm strat din balast stabilizat cu lianți hidraulici
- 50cm strat de fundație din balast
- min. 25cm strat de forma din pământ stabilizat cu lianți hidraulici.

Acostamentul platformei va fi de tip semirigid și va avea următoarea stratificație:

- 5cm strat de uzură - beton asfaltic pentru aeroporturi BA16
- 6cm strat de legătură - beton asfaltic deschis pentru aeroporturi BAD22.4
- 8cm strat de bază - anrobat bituminos pentru aeroporturi AB 31.5
- Geocompozit antifisură
- 20cm strat din balast stabilizat cu lianți hidraulici
- min. 70cm strat de fundație din balast
- min. 25cm strat de formă din pământ stabilizat cu lianți hidraulici.



Pentru preluarea apelor pluviale, platforma va fi prevăzută, pe toată lungimea ei, cu o rigolă prefabricată carosabilă din beton, ce va descărca într-o rețea de canalizare nou proiectată, iar pe acostament vor fi prevăzute guri de scurgere racordate la rețeaua de canalizare existentă. Preluarea apelor de infiltrație va fi asigurată de o rețea de drenuri transversale și longitudinale ce vor descărca în rețeaua de canalizare nou proiectată și existentă pe partea de nord a platformei. Pentru preluarea apelor pluviale de pe zona de extindere a platformei de debarcare/îmbarcare, s-a proiectat un sistem de canalizare ce va descărca în colectorul de canalizare existent pe latura sudică a aeroportului, colector realizat în cadrul proiectului de reparații capitale încheiat în anul 2018.

Marcajele pe platforma rezultată se vor realiza în conformitate cu reglementările aeronautice în vigoare și vor cuprinde:

- Marcaje marginale de platforma
- Marcaje axiale cale de rulaj
- Marcaje de ghidare și informare pentru pozițiile de staționare
- Marcaje drum handling.

Ținând cont de faptul că, aeronavele vor fi parcate cu coada către terminalul de pasageri, este necesar să se amplaseze deflectoare de jet (parajeturi), astfel încât suflul motoarelor să nu afecteze terminalul de pasageri și nici echipamentele de handling ce deservește celelalte aeronave.

Deflectoarele de jet (parajeturile) sunt construcții metalice prefabricate și furnizate de către producători autorizați, cu înălțimea de cca 4,2-4,5m, ce se vor monta pe fundații din beton armat, dimensionate în conformitate cu specificațiile tehnice impuse de către producător și vor avea o lungime de 134m.

Pentru lucrările de balizaj și instalații electrice:

- Se vor suplimenta și repositiona balizajul marginal platformă odată cu extinderea de platformă;
- Se repositionează balizajul axial prin lămpile încastrate bidirecționale cu filtru verde/verde;
- Se suplimentează iluminatul platformei cu 2 piloni echipați cu 8 proiectoare odată cu extinderea platformei;
- Se vor păstra panourile de semnalizare pentru circulația la sol;
- Se prevăd două circuite de priză încastrate pentru sistemul de alimentare aeronave în extinderea de platformă;
- Se suplimentează cu noile circuite echiparea tablourilor de balizaj TB, (TB1, TB2);
- Se vor executa amenajări în tabloul general de joasă tensiune din postul de transformare și se vor monta 3 regulatori în camera regulatorilor.
- Se va executa un sistem de încărcare a acumulatorilor aeronavelor asemănător cu cel existent la platforma Apron 1, cu prize capsulate cu capac înglobate în structura rutieră, iar amplasamentul prizelor existente pe platforma Apron 1 se va modifica în conformitate cu noua configurație a marcajelor.

Valoarea investiției pentru Scenariul 1, inclusiv TVA, este de 15.739.052,64 lei, din care C+M: 12.651.623,83 lei.

Scenariu 2 - nerecomandat: Extindere platforma de parcare aeronave - 7 poziții de parcare pentru aeronave de categorie „B” și „C” - Configurație 2



Lucrările propuse sunt similare cu cele prezentate la Scenariul 1, diferă modul de realizare a marcajelor (în acest scenariu nu este necesară modificarea configurației marcajelor existente pe platforma Apron 1) și executarea defletoarelor de jet (parajeturi) care vor avea o lungime mai mare de 150m.

Valoarea investiției pentru Scenariul 2, inclusiv TVA, este de 15.855.000,24 lei, din care C+M: 12.750.473,19 lei.

Pentru realizarea extinderii de platformă și reconfigurarea marcajelor pe suprafața totală rezultată se recomandă adoptarea Scenariului 1, ce are următoarele avantaje, în raport cu scenariul 2:

- poziția de parcare pentru aeronave „C”, restricționate din punct de vedere al anvergurii aripilor, permite parcare mai multor tipuri de aeronave: ATR 72, Bombardier Q300, aeronave ce se află în mod curent în flotele companiilor aeriene, iar în scenariul 2, pot fi acceptate doar aeronave de tip ATR 42;
- necesită amplasarea defletoarelor de jet pe o lungime mai mică;
- operarea aeronavelor de categorie „C” de tip B737 și A320 se poate face independent, fără să fie afectate reciproc de suflul motoarelor;
- costul mai redus al investiției.

Durata de realizare a investiției, în ambele scenarii: 13 luni conform graficului întocmit de proiectant, din care 6 luni proiectare și 7 luni execuție.

Obiectiv 3-Extindere Terminal de pasageri existent

Pentru realizarea lucrărilor proiectantul propune două scenarii și anume:

Scenariu 1 - recomandat de proiectant: Extindere Terminal de pasageri existent până la o suprafață totală de **18.532,70 mp**

Terminalul existent nu mai poate asigura fluentă necesară traficului actual și cu atât mai puțin nu mai poate permite creșterea acestuia și posibilitățile de a separa, în viitor, traficul de pasageri din zona Schengen (trafic intern) de cel din zona non-Schengen (trafic internațional). Terminalul existent se va extinde spre vest (NVV), est (SEE) și spre nord, spre platforma de avioane, în 2 etape majore, extinderile propuse urmând a fi legate funcțional de clădirea existentă, cu reorganizarea completă a funcțiunilor interioare și a compartimentărilor. Extinderile propuse se vor dezvolta pe parter și etaj, ca și clădirea existentă, înălțimile nivelurilor la corpurile nou propuse fiind identice cu cele ale terminalului actual.

În prima etapă de dezvoltare, se propune construirea a două corpuri noi de clădire cu P+1 în partea dinspre vest (SVV) și nord (NVV) a terminalului actual. La parterul corpului adiacent laturii de vest vor fi amplasate spațiile pentru sosiri interne și holul public de așteptare pentru sosiri interne, temporar și holul de regroupare pentru plecări interne, zona de control plecări pentru echipaje și persoane oficiale, salonul oficial/VIP, spații pentru Poliția de Frontieră, SRI și serviciul vamal, grupuri sanitare aferente fiecăreia din funcțiunile principale nominalizate anterior. Holul public de așteptare pentru sosiri interne va avea un windfang pentru ieșire/acces spre/dinspre parcare publică, în această etapă nefiind posibilă realizarea legării directe cu holul public din Terminalul existent. Tot în acest hol va fi amplasat cabinetul medical pentru asistența de prim ajutor, cu acces din acest hol și cu o ieșire directă spre



exterior. Lipit de acest cabinet spre est, se va construi o nouă centrală termică, cu o suprafață dublă față de cea existentă, aceasta urmând a fi dezafectată pentru a permite reorganizarea parțială a unor spații din Terminalul existent, creându-se un culoar de acces al pasagerilor pentru plecări interne de la controlul de securitate, care va rămâne în locația actuală din holul Terminalul existent, spre holul cu această destinație temporară din noul corp de clădire.

Totodată se va lega holul Terminalului actual cu noua zonă de control de securitate și plecări pentru echipaje și oficiali/VIP și cu salonul oficial. La etajul acestui corp de clădire nou propus vor fi amplasate birouri ale administrației aeroportului și o parte a holului de regroupare pentru plecările internaționale.

După intrarea în circuitul de exploatare aeroportuară a acestui corp de clădire, se va trece la demolarea corpului de clădire P+1 existent, cu structură metalică, care adăpostește în prezent la parter zonele pentru plecări și sosiri interne și se va trece imediat la construirea unui nou tronson de clădire P+1. Parterul acestui nou corp de clădire va fi rezervat în principal extinderii zonei de control de securitate pentru bagajele de cală, iar etajul va fi un hol de regroupare pentru plecări internaționale legat de restaurantul și barul existent din Terminalul actual de la acest nivel (cota +4,80 m). Tot în acest nou corp, la parter, spre platforma de avioane, va exista o încăpere pentru self-briefing și o încăpere de odihnă pentru piloții care nu intră în țară, ambele fiind cu acces controlat și securizat. Tot spre platforma de avioane, va fi găsește și un mic hol de regroupare pentru plecări internaționale, cu o poartă de îmbarcare legat de holul de la etaj cu 2 lifturi cu o capacitate de 8 persoane fiecare și o scară circulară.

Construirea acestui al doilea tronson încheie prima etapă de dezvoltare a Terminalului de pasageri pentru mărirea capacității și îmbunătățirea condițiilor de desfășurare a traficului de pasageri. Holul public de la parterul aerogării actuale va fi reorganizat și recompartimentat, mărindu-se numărul ghișeelor de check-in la 14, plus încă 2 pentru oficiali/VIP pe traseul destinat acestora, iar prin legarea cu spațiul de la parterul noului tronson dinspre platforma de avioane, s-au asigurat încăperi pentru vestiare pentru personal, pentru SRI, pentru Politia de Frontieră, separate pe sexe, cu dușuri și grupuri sanitare. Tot în acest spațiu sunt prevăzute încăperi pentru supravegherea zonei de control de securitate pentru bagajele de cală, pentru SCADA, pentru TVCI, camere de monitorizare pentru SRI, PF, camere tehnice, un depozit pentru piese de schimb al SCADA, o zonă pentru spațiile necesare firmei de catering, care va prepara hrană pentru companiile aeriene, cu depozitele aferente și vestiare, respectiv grupuri sanitare proprii și zonă de control pentru personalul aeroportuar care lucrează în zona sterilă și pentru toate mărfurile și produsele alimentare/nealimentare care vor fi introduse în spațiile comerciale din zonele de plecări interne și/sau internaționale sau pentru prelucrare la firma de catering.

În imediata vecinătate a ghișeelor de check-in, adosată acestora este camera de reconciliere, cu un acces din holul public și altul din zona sterilă. Suprafața spațiului alocat sistemului de control de securitate pentru bagajele de cală este de 504 m².

După terminarea completă a primei etape, va fi posibilă procesarea unui număr sporit de pasageri atât la sosiri și plecări interne cât și la cele internaționale.



În etapa a doua de dezvoltare, Terminalul se va extinde spre est (SEE), până la drumul tehnic care separă acest teren de hangarul pentru helicopter și spre sud(SSE), spre drumul dintre zona aerogării și centrala electrică, drum care se desparte din accesul carosabil din drumul național spre aerogări și devine drum tehnic în incinta aeroportului. Pentru a se putea realiza această a doua etapă a extinderii aerogării pe un teren liber de orice constrângeri, se propune demolarea a două clădiri existente, una numai pe parter, a doua cu regim de înălțime P+2, amândouă aflate vizavi de clădirea centralei electrice. Toate activitățile care se desfășoară în aceste clădiri se vor transfera în totalitate în Terminalul extins în prima etapă de dezvoltare.

Holul public existent se va extinde pe latura de sud (SSE), numai pe nivel parter, pe toată lungimea terminalului existent, la capătul dinspre est fiind propusă o scară obișnuită și un escalator care vor face legătura cu etajul noii extinderi, pentru a permite accesul pasagerilor care au efectuat check-in-ul la zona de control de securitate pentru pasageri și bagaje de mână.

În imediata vecinătate a acestor două scări, la parter, vor fi și 2 lifturi cu o capacitate de 12 persoane fiecare, cu 2 stații. În continuarea acestei extinderi a holului public de pe latura de sud, va fi amplasat holul public de așteptare pentru sosiri internaționale, cu acces direct din/spre parcare publică printr-un windfang.

La parterul acestui nou corp, spre platforma de avioane și drumul de handling, vor fi amplasate următoarele spații: un hol de regrupare pentru plecări internaționale, un hol de regrupare pentru plecări interne (ambele fiind legate de holurile similare de la etaj prin câte o scară cu rampe drepte, un escalator și câte 2 lifturi cu o capacitate de 12 persoane fiecare și având și câte 2 porți de îmbarcare la fiecare hol), un hol de acces pentru pasagerii în tranzit, holul pentru sosiri internaționale și sala de recuperare pentru bagajele de la sosiri internaționale.

În corpul nou construit vor fi amplasate magazia de bagaje pentru sosiri internaționale și 4 spații de garare pentru autovehicule tehnice ale aeroportului și un post de transformator integrat în clădire.

Se vor amenaja 5 birouri ale Poliției de frontieră și unul pentru Poliția Judiciară. În directă legătură cu holul mai sus menționat se va amenaja și un cabinet medical, cu o mică sală de așteptare, un grup sanitar propriu, o sală de consultații, o sală de tratament și un laborator mic pentru analize rapide pentru medicina umană și zoo-fito, pentru investigații în cazuri de suspiciuni legate de posibile cazuri de boli infecțioase la unii pasageri sau pentru a împiedica intrarea în țară a unor plante, produse alimentare sau animale cu risc de contaminare sau comercializare interzisă prin legislația națională sau internațională. Între acest hol și zona de garaje sunt amplasate 4 camere pentru arestați și persoane indezirabile, câte 2 pentru fiecare grup, pentru a se putea asigura separarea pe sexe și grupuri sanitare.

În legătura directă cu acest spațiu pentru organele de pază sunt și 2 încăperi pentru azilanți, fiecare cameră fiind prevăzută cu grupuri sanitare complete.

Sala de recuperare a bagajelor de la sosiri internaționale de la parter va avea 2 benzi și după ce pasagerii intră în posesia bagajelor, se vor îndrepta spre holul public, trecând prin zona unde sunt amplasate birouri și alte încăperi ale serviciului vamal. Toate holurile vor fi dotate cu grupuri sanitare separate pe sexe, cu grupuri sanitare pentru persoane cu mobilitate redusă și încăperi „mama (părinte) și copilul”.



Grupuri sanitare vor fi prevăzute și în magazia de bagaje pentru sosiri internaționale și garaj, pentru personalul care va lucra acolo.

Birourile aflate în Terminalul existent la parter, în lungul noii extinderi pe parter de pe latura de sud a holului public, vor fi reduse ca suprafață la jumătate și vor deveni birouri de închiriat pentru diverse agenții: rent-a-car, schimb valutar, companii aviatice, etc, iar altele vor deveni birou, încăpere pentru depozitarea temporară a bagajelor pasagerilor aflați în tranzit, încăperi pentru recuperarea bagajelor pierdute și regăsite, o cameră unde se va efectua controlul vamal al bagajului în prezenta posesorului.

Suprafața care este formată din cealaltă jumătate a ariei acestor birouri care vor fi dezafectate de la parterul Terminalului existent va fi adăugată holului pentru plecări internaționale.

La etaj, călătorii vor ajunge deplasându-se fie urcând pe scara fixă cu rampe drepte sau cu escalatorul, fie folosind lifturile. În spațiul rezervat pentru controlul de securitate, vor fi instalate aparate pentru scanarea bagajelor.

După construirea acestui corp de clădire, holul pentru plecări interne din tronsonul construit în prima etapă, va fi mutat aici, dezvoltându-se și pe etaj, iar spațiul rămas liber în construcția inițială va fi alocat holului pentru sosiri interne.

De asemenea, va fi instalat încă un scanner pentru bagaje agabaritice de călătorii în vecinătatea ghișeelor de check-in și a camerei de reconciliere din holul public din parterul aerogării actuale.

Ultima intervenție asupra terminalului existent se va realiza după construirea acestor două extinderi, prin demolarea zonei trapezoidale care conține o parte din actualul hol de sosiri internaționale. Acest ultim corp de clădire va fi parter și etaj și se va lega la parter de zona de plecări internaționale din terminalul existent, care nu va fi afectată decât de lucrări de modernizare, refinisare, reparații.

Structura de rezistență a corpurilor nou construite va fi formată din cadre metalice (stâlpi, grinzi principale și secundare), planșeele vor fi alcătuite din tabla cutată cu suprabetonare. Infrastructura va fi cu fundații izolate, cu bloc din beton și cuzinet armat, dispuse sub fiecare stâlp, legate cu un sistem de grinzi.

În funcție de destinație încălzirea spațiilor se va realiza cu radiatoare de tip panou sau cu ventiloconvectoare. Apa răcită va fi produsă cu ajutorul unei instalații cu chillere.

Pentru realizarea microclimatului interior, atât în timpul verii cât și iarna holurile vor fi deservite de agregate de aer condiționat cu recuperare, montate pe terasa clădirii, având funcționare independentă pentru fiecare spațiu. Aceste centrale vor asigura totodată și aerul proaspăt. Celelalte spații vor fi climatizate cu ajutorul ventiloconvectoarelor, aerul primar fiind asigurat de o centrală de tratare a aerului. Camerele cu destinație tehnologică vor climatiza cu aparate de climatizare profesionale. Pentru grupurile sanitare se vor realiza instalații de ventilație mecanică.

Instalații sanitare interioare

Alimentarea cu apă rece se va realiza din rețeaua exterioară de apă potabilă prin bransamente din PEHD. Alimentarea cu apă caldă menajeră se va face de la instalația de preparare a apei calde menajere din centrala termică. Distribuția apei reci/calde se va face prin conducte din polipropilenă.



Instalații interioare de stingere incendii cu hidranți interiori

Conform Normativului P118/2/2013 se vor executa instalațiile interioare de alimentare cu apă a hidranților interiori din țeava zincată.

Instalație automată de stingere cu sprinklere

Debitul de apă pentru instalația de sprinklere va fi de $Q_{is}=30$ l/s, iar timpul de acționare de 1,5 ore. Alimentarea cu apă pentru instalația de sprinklere se va face de la stația de pompe sprinklere.

Instalații interioare de canalizare menajeră și pluvială

Canalizarea apelor uzate de la grupurile sanitare se va face prin conducte de legătură, coloane și colectoare orizontale și se vor racorda la rețeaua exterioară de canalizare menajeră din incintă. Captarea apelor pluviale de pe acoperișul aerogării se va face prin receptori de ape pluviale. Coloanele situate pe perimetrul exterior al clădirii se vor racorda la căminele rețelei exterioare de canalizare pluvială.

Instalația pentru iluminatul general normal se va executa cu corpuri pozate aparent sau încastrate. Corpurile de iluminat vor fi de tipul fluorescent etanșe IP55, de tipul fluorescent neetanșe de tipul proiector cu balon cu halogenuri metalice și corpuri etanșe tip Spot.

Instalația de forță: Coloanele de alimentare pentru consumatori, precum și pentru prizele aferente consumatorilor, se vor executa cu cabluri electrice cupru de tip F(90)-3-5 conductori, rezistente la foc 90min.

Tablourile electrice de distribuție vor fi:

- Tabloul general de distribuție echipat cu întreruptor general
- Tablourile de distribuție
- Tablourile de distribuție secundare
- Tabloul general de distribuție de siguranță
- Tablourile de distribuție de siguranță secundare).

Se va prevedea priza de pământ de protecție de fundație comună atât pentru protecția la șocurile electrice datorate instalațiilor electrice cât și la protecția șocurilor electrice datorate descărcărilor atmosferice ($R_p < 1$ ohm). Instalația de protecție împotriva trăsnetului va avea 2 elemente de captare cu dispozitiv activ de amorsare (tip Prevelectron). Iluminatul de balizaj de obstacolare se va executa cu corpuri speciale omnidirecționale.

Se vor prevedea echipamente electrice constând din grup electrogen automat cu container propriu și priză de pământ, respectiv baterii UPS.

Gospodăria de apă potabilă și de incendiu cuprinde:

- O stație de pompare apă (Grup de pompare pentru apă potabilă cu caracteristicile: $Q=20$ mc/h, $H=60$ mCA, $P=2 \times 5$ KW) care va asigura debitul și presiunea în rețeaua exterioară de apă potabilă;
- O stație de pompare apă incendiu, care va asigura rezerva intangibilă de apă de incendiu pentru instalația interioară de hidranți de incendiu, instalațiile de combaterea a incendiului cu sprinklere, instalațiile de hidranți exteriori și va asigura debitul și presiunea în rețeaua exterioară de apă pentru incendiu.



De asemenea, stația de pompare va fi prevăzută cu un recipient de hidrofor cu membrană de $V = 1000\text{l}$ și un rezervor de apă metalic, cilindric, suprateran, cu volumul de 100 mc , executat pe o fundație din beton. Stația de pompare apă și stația de pompare apă incendiu vor fi amplasate într-o construcție cu regim de înălțime parter cu o suprafață de 60 mp .

- Pentru asigurarea rezervei intangibile de incendiu de 465 mc s-au prevăzut două rezervoare de apă metalice, cilindrice, supraterane executate pe fundații din beton, cu volumele: $V_1 = 300\text{ mc}$ și $V_2 = 200\text{ mc}$.

Stația de pompare aferentă instalațiilor de incendiu va fi dotată cu următoarele echipamente:

- grupul de pompare pentru sprinklere, având $Q=180\text{ mc/h}$ și $H=60\text{ mCA}$, cu două pompe și pompa pilot;
- grupul de pompare pentru hidranți, având $Q=90\text{ mc/h}$ și $H=60\text{ mCA}$, cu două pompe și pompa pilot;
- 2 recipiente de hidrofor de 1000 l , unul pentru instalația de hidranți și unul pentru instalația de sprinklere.

Rețeaua de apă potabilă și de incendiu a incintei aeroportului se va asigura prin refacerea bransamentului la rețeaua publică de apă. Conducta de bransare va fi din PEHD și va fi dimensionată în așa fel, încât să asigure un debit de cca 6 l/s . Rețelele de apă potabilă din incintă vor asigura alimentarea grupurilor sanitare din clădiri de la stația de pompe și hidrofor comună pentru apa potabilă și incendiu. Rețeaua de distribuție pentru hidranți va forma inele de incendiu în jurul clădirilor aerogării, clădiri ce necesită debite de combatere a incendiului exterior mai mari de 15 l/s . Din inelele de incendiu vor fi alimentați cu apa hidranții exteriori de incendiu și instalațiile de hidranți interiori.

Rețeaua de canalizare menajeră

Rețeaua de canalizare menajeră va prelua apele uzate menajere de la clădiri și le va transporta către stația de pompare ape uzate menajere, prevăzută în zona gospodăriei de apă. Apele uzate vor fi deversate în rețeaua publică de canalizare, printr-o conductă de refulare din PEHD, ce se va executa la circa 250 m de intrarea în incinta aeroportului, pe latura de vest.

Stația de pompare ape uzate menajere va fi o construcție subterană tip cheson din beton armat, cu diametrul interior de $4,0\text{ m}$ și adâncimea de intrare a rețelei de canalizare de $3,5 - 4,0\text{ m}$, respectiv va fi echipată cu 1+1 electropompe submersibile având $Q = 15\text{ mc/h}$ și $H = 15\text{ m CA}$.

Rețelele exterioare de canalizare pluvială sunt alcătuite din rețele pentru preluarea apelor pluviale de pe clădiri și rețele de pe drumurile și platformele aferente clădirilor. La rețeaua de canalizare pluvială vor fi racordate instalațiile interioare de canalizare pluvială de la clădiri, gurile de scurgere și rigolele pentru preluarea apelor pluviale de pe drumurile și platformele aferente clădirilor. Colectorul final pentru aceste suprafețe, din PAFSIN, va deversa în rețeaua de canalizare a apelor pluviale pentru suprafețele de mișcare.



Alimentarea cu gaze naturale a obiectivului se va face prin majorarea racordului existent de gaze de la rețeaua Distrigaz. Racordul a fost dimensionat, atât pentru alimentarea centralelor termice din noul terminal și a hangarului de business cât și pentru viitoarele construcții prevăzute în studiul de prefizabilitate, în așa fel, încât la fiecare extindere să nu se mai revină asupra racordului propus. Concomitent cu execuția noului racord de gaze din țeava de polietilena de înaltă densitate, se va reface postul de reglare - măsurare gaze naturale existent, pentru noua capacitate.

Datele tehnice ale extinderilor propuse sunt :

ETAPA 1:

Etapă Aria construită a Terminalului existent (parter+etaj): 4.922,30 mp;

Etapă 1A - EXTINDERE VEST (NVV):

Total arie construită desfășurată clădire nouă (parter+etaj) etapă 1A : 3.223,40 mp;

Etapă 1B - EXTINDERE NORD (spre platforma de avioane):

Total arie construită desfășurată (parter+etaj) etapă 1B : 1.900,10mp;

Demolări pentru etapă 1B: 465,60mp parter+183,20 mp etaj = 648,80 mp;

Total arie Terminal existent+ etapă1A+etapă 1B: 4.922,30 mp +3.223,40 mp -648,80 mp +1.900,10 mp = 9.397,00 mp.

ETAPA 2:

Etapă 2A - EXTINDERE EST (SPRE HANGARUL DE ELICOPTERE):

Total arie construită desfășurată clădire nouă (parter+etaj) etapă 2A : 7.910,20 mp;

Demolări pentru etapă 2B: 958,70 mp;

Total arie construită desfășurată clădire nouă (parter+etaj) etapă 2B : 2.184,40mp;

Total arie Terminal existent+ etapă1+etapă 2: 9.397,00 mp +7.910,20 mp - 958,70mp +2.184,40 mp = **18.532,90mp.**

Înălțime nivel (parter și etaj) = 4,80 m

Înălțime maximă la atic a extinderilor = 11,0 m

Volumul maxim total = 96.871,0 mc

Valoarea investiției pentru Scenariul 1 etapă 1, inclusiv TVA, este de 112.789.323,03 lei din care C+M: 54.143.827,32 lei și etapă 2 este de 119.677.961,44 lei din care C+M: 85.325.388,91 lei.

Scenariu 2 - nerecomandat: Extindere Terminal de pasageri existent până la o suprafață totală de **13.705mp**

În această variantă se propune adaptarea și dezvoltarea Terminalului existent în 2 etape, pentru a se asigura funcționarea neîntreruptă a aeroportului, toate intervențiile făcându-se sub exploatare.

În prima etapă corpul de clădire cu structura metalică (cu regim de înălțime parter și etaj) din terminalul actual spre nord se propune a fi demolat, în locul lui urmând a se construi un corp nou cu regim de înălțime P+1, care va avea la parter rezolvată zona de control și manevră a bagajelor de cală (absolut necesară) și la etaj holuri de așteptare în vederea îmbarcării. Tot în prima etapă se propune și extinderea prin



contruirea unui corp de clădire cu regim de înălțime P+1 pe latura de vest. Ambele clădiri vor avea toate echipamentele și dotările necesare asigurării traficului pentru fluxul de plecări pentru pasageri și bagaje de mână, iar la nord special pentru bagajele de cală. Legătura între aceste 2 extinderi se va realiza atât prin parterul cât și prin etajul corpului P+1 din terminalul existent, făcându-se și în acest corp reparațiile și modificările cerute de extinderea aerogării.

În etapa a doua urmează a se construi un corp nou, spre est, cu regim de înălțime P+1. În acest corp se vor amenaja la parter și etaj spațiile pentru sosiri interne și internaționale, iar la etaj spațiile de îmbarcare și holurile de așteptare pentru plecări interne. Astfel, Terminalul va deveni o aerogară care va avea toate echipamentele, spațiile și dotările necesare, devenind o construcție unitară, cu continuitate funcțională atât la parter cât și la etaj, care va putea asigura condițiile unui trafic fluent pentru câte 400 pasageri la ora de vârf, atât la sosiri cât și la plecări. Se va demola corpul cu structura metalică, cu închideri și acoperiș din panouri tristrat cu regim parter și parțial etaj dinspre pista. Deasemenea, se vor desface pereții din zonele nedemolate între clădirile existente și cele noi, la nivelul parterului și al etajului, pentru a permite circulația între zonele existente și cele noi.

Date tehnice:

Aria construită a Terminalului existent (parter+etaj): $3,420,60 + 1.501,70 = 4.922,30$ mp;

Demolări (parter+etaj): $465,60 \text{ mp} + 183,20 \text{ mp} = 648,80$ mp;

Zona păstrată pentru refuncționalizare se compune din:

Total arie păstrată (parter+etaj): $2.955,00 + 1.488,50 \text{ mp} = 4.443,50$ mp;

Extinderile propuse dezvoltate pe parter și etaj:

Total arie construită (la sol+etaj): $4.816,00 + 4.444,00 = 9.260,00 \text{ mp}$;

Total arie construită = $2.955,00 + 4.816 = 6.417,00$ mp.

Total arie desfășurată terminal existent + arie desfășurată nouă extinderi = $4.443,50 + 9.260,00 = 13.705$ mp.

Înălțime nivel (parter și etaj) = 4,80 m

Înălțime maximă la atic a extinderilor = 10,0 m

Volumul maxim total = 64.170,0 mc

Restul lucrărilor vor fi similare cu cele prezentate la Scenariul 1.

Valoarea investiției pentru Scenariul 2, inclusiv TVA, este de 164.766.410,54 lei, din care C+M: 94.603.983,74 lei.

Proiectantul recomandă, ca dezvoltarea terminalului de pasageri să se facă în conformitate cu Scenariul 1, considerând că în final, construcția rezultată va avea un caracter unitar și o funcționalitate mai bună decât în Scenariul 2, chiar dacă are costuri mai ridicate.

De asemenea, dezvoltarea se va realiza în etape, fără a se întrerupe activitatea aeroportului, cu luarea măsurilor necesare pentru asigurarea protecției, siguranței și sănătății în muncă, atât pentru pasageri cât și pentru personalul aeroportului și executanți. Funcțiunile pentru traficul de plecări interne și internaționale sunt grupate, astfel încât controlul de securitate se va realiza într-o singură zonă. Spațiile



destinate funcțiunilor pentru plecări/sosiri pot asigura procesarea a patru avioane simultan. În ambele variante zona din partea de sud a terminalului unde acced autoturismele, taxiurile, transportul în comun și autocarele care aduc sau iau pasageri la/și de la aeroport, va fi acoperită cu copertine pe structura metalică acoperite cu policarbonat.

Durata de realizare a investiției, în ambele scenarii: 21 luni conform graficului întocmit de proiectant, din care 6 luni proiectare și 15 luni execuție.

Prin adresa nr.2727/06.04.2020, înregistrată la Consiliul Județean Mureș cu nr.9252/06.04.2020, R.A. Aeroportul Transilvania Târgu Mureș a solicitat aprobarea documentației și a indicatorilor tehnico - economici pentru investiția „Modernizarea aeroportului și includerea obiectivelor din Master - Planul General de Transport” care conține obiectivele: extindere pistă, extindere platformă de parcare aeronave și extindere terminal pasageri. Prin adresa nr.2975/22.04.2020, înregistrată la Consiliul Județean Mureș cu nr.10410/22.04.2020 au fost transmise completări la documentația tehnică.

Potrivit Certificatului de Urbanism nr.170/20.11.2018 - faza SF, cu valabilitate până la data de 19.11.2020, au fost obținute următoarele avize:

- Decizia etapei de evaluare inițială nr.12434/27.12.2018 al Agenției pentru Protecția Mediului Mureș și Acordul de Mediu nr.1/20.01.2020;
- Aviz Vodafone nr.NPOTX18-313/29.11.2018;
- Aviz RDS nr.1585/04.12.2018;
- Aviz de securitatea la incendiu emis de Inspectoratul pentru Situații de Urgență „Horea” al Județului Mureș nr.3724654/04.12.2018;
- Aviz de protecția civilă emis de Inspectoratul pentru Situații de Urgență „Horea” al Județului Mureș nr.3724655/04.12.2018;
- Notificare Direcția de Sănătate Publică a Județului Mureș nr.2089/06.12.2018;
- Aviz de amplasament Compania Aquaserv nr.10088/V/B/6/27.11.2019;
- Aviz de amplasament DELGAZGRID nr.211417933/14.12.2018 valabil până la 19.11.2020;
- Aviz ANIF nr.1316/20.12.2018;
- Aviz Orange nr.0000388/2706/2675/28.01.2019;
- Aviz de principiu Primăria Ungheni nr.425/29.01.2019;
- Aviz Telecom Romania Communications SA nr.1962/17.12.2019;
- Aviz de amplasament SDDE Transilvania Sud nr. 7300-21448/07.03.2019;
- Aviz Administrația Bazinală de Apă Mureș nr.29/11.03.2019;
- Aviz Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere SA nr.78/138/02.05.2019;
- Aviz Serviciul Român de Informații nr.190133/20.06.2019;
- Punct de vedere ROMATSA RA nr.13689/05.07.2019;
- Punct de vedere Poliție de Frontieră Aeroport Târgu Mureș nr.906995/09.07.2019;
- Aviz Birou Vamal de frontieră Aeroport Târgu Mureș nr.492/17.07.2019;
- Aviz de principiu AACR nr.16378/03.09.2019;
- Aviz tehnic Inspectoratul de Stat în Construcții nr.52749/10.12.2019.

Documentațiile tehnice au fost recepționate prin procesele verbale de recepție nr.9706/ 30.12.2019 și nr.1323/20.02.2019.



Finanțarea investiției se va realiza conform Ordinului nr. 1493/2017 privind aprobarea Schemei de ajutor de stat pentru realizarea de investiții în infrastructura aeroportuară, aferentă Programului operațional Infrastructură mare (POIM 2014-2020), axa prioritară 2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient, obiectivul specific 2.3 - Creșterea gradului de utilizare sustenabilă a aeroporturilor.

Având în vedere cele prezentate anterior, apreciem că, sunt întrunite condițiile legale pentru promovarea spre aprobare documentația investiției „Modernizarea aeroportului și includerea obiectivelor din Master - Planul General de Transport”, care conține următoarele obiective: Extindere pista de decolare-aterizare, Extindere platforma de parcare aeronave și Extindere Terminal de pasageri existent, conform devizelor generale și anume:

- pentru obiectivul 1 Extindere pistă de decolare-aterizare, la o valoare totală a investiției (cu TVA) de 80.033.980,06 lei din care C+M: 64.989.498,63 lei;
- pentru obiectivul 2 Extindere platformă de parcare aeronave la o valoare totală a investiției (cu TVA) de 15.739.052,64 lei din care C+M: 12.651.623,83 lei;
- pentru obiectivul 3 Extindere terminal pasageri etapa 1, la o valoare totală a investiției (cu TVA) de 112.789.323,03 lei din care C+M: 54.143.827,32 lei și etapa 2, la o valoare totală a investiției (cu TVA) de 119.677.961,44 lei din care C+M: 85.325.388,91 lei.

DIRECTOR EXECUTIV

ing. Márton Katalin



Întocmit: ing. Miklós Kinga
Verificat: Șef serviciu ing. Carmen Pătran
Ex. 2



Nr. 10747/24.04.2020

Dosar VI/A3

RAPORT DE SPECIALITATE

privind aprobarea documentației tehnico-economice, a indicatorilor tehnico-economici ai investiției „Modernizarea aeroportului și includerea obiectivelor din Master-Planul General de Transport” care conține următoarele obiective: extindere pistă decolare-aterizare cu instalațiile aferente, extindere platformă de parcare aeronave și extindere terminal de pasageri existent

Prin Hotărârea Consiliului Județean Mureș nr.102 din 30 august 2018 privind selectarea variantei de dezvoltare propuse prin Studiul de fezabilitate pentru modernizarea aeroportului și includerea obiectivelor din Master Planul General de Transport la Aeroportul Transilvania Tîrgu Mureș, s-a aprobat Studiul de fezabilitate pentru modernizarea aeroportului și includerea obiectivelor din Master Planul General de Transport” - scenariul 2b “Dezvoltare aeroport atât pe partea de sud, cât și pe partea de nord a pistei de decolare aterizare”.

Modernizarea Aeroportului Tîrgu Mureș este prevăzută în Master Planul General de Transport al României, la Capitolul Transport aerian, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.666/2016.

Potrivit *Programului de modernizare a Aeroportului Tîrgu Mureș* din MPGT, la *Descrierea propunerii*, se prevede că Aeroportul Tîrgu Mureș este clasificat ca aeroport Regional. Identificarea intervențiilor la aeroportul Tîrgu Mureș s-a realizat conform metodologiilor prezentate în MPGT referitoare la determinarea necesarului de investiții în suprafețe de mișcare, terminale, siguranță, securitate și conectivitate. Sinteza intervenției propuse pentru aeroport este următoarea:

- Realizarea/extinderea terminalului de pasageri cu o suprafață de min. 8,130 m²
- Reabilitarea și extinderea platformei de staționare cu min. 7,110 m²
- Modernizarea pistei de decolare aterizare la 2200m lungime, 45m lățime și PCN 45
- Asigurarea compatibilității noilor investiții cu căile de rulare și platforma de staționare,



- Asigurarea infrastructurii, echipamentelor și utilajelor de asistență a navigației, securitate și siguranță conform standardelor MPGT
- Asigurarea conectivității aeroportului conform cerințelor MPGT

Următoarele costuri au fost estimate pentru proiect:

Costuri neactualizate (€, prețuri din 2014)	Descriere
50,089,442	Includ: • Realizarea/extinderea terminalului de pasageri cu o suprafață de min. 8,130 m2 • Reabilitarea și extinderea platformei de staționare cu min. 7,110 m2 • Modernizarea pistei de decolare aterizare la 2200m lungime, 45m lățime și PCN 45 • Asigurarea compatibilității noilor investiții cu căile de rulare și platforma de staționare, • Asigurarea infrastructurii, echipamentelor și utilajelor de asistență a navigației, securitate și siguranță conform standardelor MPGT • Asigurarea conectivității aeroportului conform cerințelor MPGT.

Conform prevederilor MPGT, Unitatea de implementare a programului este Aeroportul Târgu Mureș.

Capitolul de Transport aerian din cuprinsul Master Planului General de Transport al României constituie Anexa 8 la Ghidul solicitantului, o versiune completată și actualizată de Organismul Intermediar pentru Transport a Ghidului, elaborat de Autoritatea de Management pentru Programul Operațional Infrastructură Mare (AM POIM) și se adresează solicitanților de finanțare nerambursabilă, entități publice și private, pentru proiecte noi de investiții și de asistență tehnică în cadrul Axei prioritare 2 *Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient*, Obiectivul specific 2.3 *Creșterea gradului de utilizare sustenabilă a aeroporturilor*.

Apelurile de proiecte lansate prin ghidul menționat sunt apeluri pe bază de listă de proiecte prioritare, în corelare cu fundamentarea oferită de Master Planul General de Transport al României. Lista de proiecte care pot face obiectul cererilor de finanțare în cadrul apelurilor de proiecte prevăzute în Ghid este prezentată în Anexa 8 și este publicată pe pagina de internet a POIM și a Organismului Intermediar de Transport alături de Capitolul de transport aerian al MPGT, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 666/2016.

Conform Anexei 8, pe lista proiectelor eligibile POIM 2014-2020, Aeroportul Transilvania din Tîrgu Mureș figurează la:

- *proiecte noi de investiții*: la poziția 15 - Aeroportul Internațional "Transilvania" din Tîrgu Mureș,



- *proiecte de Asistență Tehnică*: la poziția 15 - Elaborarea documentației tehnico-economice Aeroportul Internațional „Transilvania” din Tîrgu Mureș.

Selecția proiectelor va ține cont de limita fondurilor alocate priorității de investiții și domeniului specific.

Solicitățile se primesc în perioada: 15.12.2017 - 31.12.2020.

Potrivit Ghidului solicitantului, Capitolul 4. *Procesul de evaluare și selecție*, apelurile de proiecte sunt de tip “Primul venit, primul servit”, aferente categoriilor de proiecte prevăzute în Lista de proiecte de transport din POIM publicată pe pagina de internet a POIM și a Organismului Intermediar de Transport și din Capitolul de transport aerian al Master Planului General de Transport, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.666/2016.

Având în vedere prevederile Master Planului General de Transport, Capitolul Transport Aerian, a Ghidului solicitantului aferent Programului Operațional Infrastructură Mare, Axa prioritară *2.Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient*, Obiectivul specific *2.3 Creșterea gradului de utilizare sustenabilă a aeroporturilor*, a Listei proiectelor eligibile,

Tinând cont de Hotărârea Consiliului Județean Mureș nr.102 din 30 august 2018 privind selectarea variantei de dezvoltare propuse prin Studiul de fezabilitate pentru modernizarea aeroportului și includerea obiectivelor din Master Planul General de Transport la Aeroportul Transilvania Tîrgu Mureș,

Văzând proiectul de hotărâre privind aprobarea documentației tehnico-economice, a indicatorilor tehnico-economici ai investiției „Modernizarea aeroportului și includerea obiectivelor din Master-Planul General de Transport” care conține următoarele obiective: extindere pistă decolare-aterizare, extindere platformă de parcare aeronave și extindere terminal de pasageri existent,

Apreciem că, în raport cu prevederile Master Planului General de Transport, sunt întrunite condițiile pentru accesarea de fonduri nerambursabile în vederea modernizării Aeroportului Transilvania Tîrgu Mureș prin Programul Operațional Infrastructură Mare 2014-2020, Axa prioritară 2, Obiectiv specific 2.3.

DIRECTOR
Bățaș Valer



Întocmit: Magyarossy Andrea_ manager public DDRIP
Verificat: Suciu Călin_ șef serviciu
2 exemplare



Nr. 10786/27.04.2020

Dosar _____

RAPORT DE SPECIALITATE

privind aprobarea documentației tehnico-economice și a indicatorilor tehnico economici pentru investiția „Modernizarea aeroportului și includerea obiectivelor din Master - Planul General de Transport” care conține obiectivele: Extindere pista decolare-aterizare, Extindere platforma de parcare aeronave și Extindere Terminal de pasageri existent

În cadrul studiului de prefezabilitate întocmit pentru dezvoltarea pe termen lung a Aeroportului Târgu Mureș, în care erau prevăzute 26 de obiective distincte, în conformitate cu tema de proiectare, au fost analizate 4 scenarii de dezvoltare, astfel:

- Două scenarii care includ toate construcțiile, atât cele existente, cât și cele noi, în cadrul limitei terenului aflat în proprietate:
 - Scenariul 1a - Dezvoltare aeroport în cadrul limitei de proprietate actuale
 - Extindere terminal de pasageri existent cu 9000 mp
 - Scenariul 1b - Dezvoltare aeroport în cadrul limitei de proprietate actuale
 - Demolare parțială și refacere terminal pasageri existent și extinderea acestuia - suprafața desfășurată totală de 16.000 mp. Realizare parcaj supateran
- Două scenarii care includ toate construcțiile, atât cele existente, cât și cele noi, pe terenul aflat în proprietate și pe terenuri adiacente aeroportului.
 - Scenariul 2a - Dezvoltare aeroport pe partea sudică a pistei de decolare aterizare și pe terenuri adiacente limitei de proprietate actuale;
 - Scenariul 2b - Dezvoltare aeroport la nord și sud de pista de decolare aterizare și pe terenuri adiacente limitei de proprietate actuale.

Așa cum a reieșit din concluziile studiului de prefezabilitate aprobat de către Consiliul Județean Mureș prin Hotărârea nr.102/2018, într-o prima etapă se recomandă extinderea platformei de debarcare îmbarcare (unirea platformelor Apron 1 și Apron 2), astfel încât să se suplimenteze numărul de locuri parcare, precum și a capacității de operare a pistei de decolare aterizare, prin utilizarea ambelor căi de rulare (Alfa și Bravo).

În vederea creșterii siguranței în exploatare și operare a aeronavelor de categorie „C” fără restricții, este necesar să se extindă și pista de decolare aterizare. Din analiza studiilor de obstacolare extinderea pistei de decolare aterizare se poate realiza doar pe partea vestică (direcția 07).



Odată cu suplimentarea locurilor de parcare este util să se realizeze lucrări de extindere și modernizare a terminalului de pasageri existent și a zonei de parcare din fața acestuia, în conformitate cu una din propunerile descrise în cadrul scenariilor 1a și 1b.

În vederea unei dezvoltări pe termen mediu a facilităților aeroportului, a fost recomandat ca într-o prima etapă de dezvoltare să se realizeze obiectivele de pe partea de sud a pistei de decolare aterizare în conformitate cu Scenariul 2a. Acest scenariu va asigura o dezvoltare a zonei tehnice și comerciale în vecinătatea construcțiilor existente, prin suplimentarea locurilor de parcare pentru mai multe tipuri de aeronave, având ca obiectiv și crearea unor facilități noi pentru aviația de business și cargo.

Pe măsură ce traficul aerian va crește și va depăși capacitățile obiectivelor propuse în cadrul Scenariului 2a, se va analiza extinderea suprafețelor de mișcare și a obiectivelor comerciale și tehnice propuse în cadrul Scenariului 2b, în funcție de datele și previziunile de la vremea respectivă.

Dezvoltarea infrastructurii aeroportuare și implicit a transportului aerian în regiune este cuprins în domeniul prioritar 1 - „Dezvoltarea urbană, dezvoltarea infrastructurii tehnice și sociale, respectiv, prioritatea 1.2 „Dezvoltarea infrastructurii tehnice (transport, utilități, energie, comunicații) la nivelul județului Mureș, măsura 1.2.1 „Reabilitarea și modernizarea infrastructurii rutiere, feroviare și aeroportuare la nivelul județului, în perspectiva asigurării unui transport cât mai eficient” și submăsura 1.2.1.3 „INFRASTRUCTURA AEROPORTUARĂ”.

Obiectivele strategiei de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare a județului Mureș, au fost definite după cum urmează:

- Creșterea numărului de pasageri la Aeroportul „ Transilvania” Tîrgu Mureș,
- Creșterea gradului de satisfacție a pasagerilor privind serviciile oferite de Aeroport. Activitățile prioritare au fost stabilite avându-se în vedere contextul în care își desfășoară activitatea Aeroportul Transilvania Tîrgu Mureș și anume potențialul zonei deservite (aprox. 2.700.000 locuitori) și dezvoltarea aeroporturilor învecinate (Cluj, Sibiu, proiect de construcție Aeroport Brașov-Ghimbav).

Obiectivul de bază este atingerea pragului de rentabilitate, a cărui valoare optimă este atinsă cu un trafic de minim 700.000 pasageri/an, iar termenul limită pentru obținerea unui prag de rentabilitate care să conducă la autofinanțarea aeroportului este anul 2024. În acest scop s-a adoptat strategia de dezvoltare a Aeroportului, context în care s-a pus accent deosebit pe creșterea numărului de



destinații și a numărului de pasageri, aspect ce va asigura creșterea veniturilor proprii și a independenței financiare.

În prezenta documentație se prevede realizarea următoarelor obiective:

Obiectiv 1 - Extindere pistă decolare aterizare, cu instalațiile aferente, inclusiv reamplasarea echipamentelor de radionavigație- presupune următoarele categorii de lucrări:

- Extindere pistă decolare aterizare pe direcția vest (07) pe o lungime de 580 m, cu instalațiile și echipamentele aferente;
- Platforme antisuflu pe ambele direcții de operare;
- Relocarea gardului existent pe partea vestică a aeroportului și construirea unui gard nou pe limita de proprietate extinsă;

Obiectiv 2 - Extindere platformă de parcare aeronave - presupune următoarele categorii de lucrări:

- Unirea platformelor existente Apron 1 și Apron 2;
- Reconfigurarea marcajelor de pe cele două platforme;
- Balizaj luminos și iluminat platformă.

Obiectiv 3 - Extindere Terminal de pasageri existent - presupune următoarele categorii de lucrări:

➤ Demolări :

- Demolare construcție cu structură metalică și închideri cu panouri tristrat (parter+etaj) poziționată spre platforma de avioane - în ambele scenarii 1 și 2;
- Demolarea corpului triunghiular, pe parter, din partea estică (cu acoperiș înclinat) - numai în scenariul 1.

➤ Reconstrucții :

- Construcții noi - corpuri de clădiri parter + etaj pe laturile de est, vest și nord- în ambele scenarii 1 și 2.

Realizarea obiectivelor mai sus menționate vor aduce beneficii în desfășurarea traficului aerian, care constau în:

- Operarea fără restricții din punct de vedere al lungimii de referință pentru toate aeronavele de categorie „C” de tip Boeing 737 seriile 300....900 și Airbus 320/321;
- Prin realizarea platformelor antisuflu pe ambele direcții de operare se vor evita eventualele degradări ale terasamentelor de pe capetele pistei, cauzate de suflul motoarelor aeronavelor ce se află în poziție de decolare, ceea ce va duce la creșterea siguranței traficului aerian. Platformele antisuflu reprezintă obiective obligatorii pentru piste de decolare aterizare, în conformitate cu reglementările EASA - CS ADR DSN.B.175 (d);
- Prin unirea platformelor Apron 1 și Apron 2, se va suplimenta numărul de locuri de parcare pentru aeronave, ceea ce înseamnă ca vor putea fi deservite simultan mai multe aeronave, în special în intervalele orelor de vârf. De



asemenea, timpul de ocupare al pistei de decolare aterizare se va diminua, devenind operabilă și calea de rulare Alfa, prin care se va facilita accesul la/de la pistă la pozițiile de parcare.

- Extinderea terminalului de pasageri existent va facilita procesarea unui număr mai mare de pasageri, în concordanță cu numărul de aeronave ce pot fi deservite simultan pe noua platformă de debarcare îmbarcare extinsă.

Necesitatea extinderii pistei până la o lungime mai mare de 2500 m rezultă din faptul ca în prezent, pentru anumite aeronave de categorie „C”, la decolare se aplică restricții de tonaj din cauza faptului ca distanța de referință a acestora (distanța minimă necesară unui tip de avion pentru decolarea cu greutatea maximă certificată pentru decolare), în conformitate cu documentele aeronautice, este mai mare decât lungimea actuală a pistei de decolare aterizare.

Pentru fiecare obiectiv s-au analizat câte două scenarii, după cum urmează:

Obiectiv	Scenariu
1	Scenariul 1 - Extindere pista decolare aterizare pe direcția 07 cu 580 m - structură semirigidă cu îmbrăcăminte din straturi asfaltice
	Scenariul 2 - Extindere pistă decolare aterizare pe direcția 07 cu 580 m - structură rigidă protejată cu îmbrăcăminte din straturi asfaltice.
2	Scenariul 1 - Extindere platformă de parcare aeronave - asigurarea unui număr de parcare de 7 aeronave - Configurația 1
	Scenariul 2 - Extindere platforma de parcare aeronave - asigurarea unui numar de parcare de 7 aeronave - Configurația 2
3	Scenariul 1 -Extindere Terminal de pasageri existent până la o suprafață totală de 18.532,70 mp
	Scenariul 2 - Extindere Terminal de pasageri existent pana la o suprafață totală de 13.705 mp

S-au întocmit evaluări financiare pentru fiecare obiectiv în parte, precum și pentru scenariile analizate aferente acestora.



Au rezultat următoarele devize generale:

	Total investiție (cu TVA)	Din care C+M
Obiectiv 1	Extindere pistă decolare aterizare, cu instalațiile aferente, inclusiv reamplasarea echipamentelor de radionavigație	
Scenariul 1	80.033.980,06 lei	64.989.498,63 lei
Scenariul 2	80.399.152,34 lei	65.300.950,36 lei
Obiectiv 2	Extindere platformă de parcare aeronave	
Scenariul 1	15.739.052,64 lei	12.651.623,83 lei
Scenariul 2	15.855.000,24 lei	12.750.473,19 lei
Obiectiv 3	Extindere terminal de pasageri	
Scenariul 1		
Etapa 1	112.789.323,03 lei	54.143.827,32 lei
Etapa 2	119.677.961,44 lei	85.325.388,91 lei
Scenariul 2	164.766.410,54 lei	94.603.983,74 lei

Comparația scenariilor propuse și selectarea scenariului recomandat

Obiectiv 1 - Extindere pistă decolare aterizare, cu instalațiile aferente, inclusiv reamplasarea echipamentelor de radionavigație

Din cauza restricțiilor constructive privind extinderea pistei de decolare aterizare, scenariile analizate în prezenta documentație diferă doar prin tipul de structură propusă, astfel încât suprafața de rulare să fie din straturi asfaltice, similară cu cea a pistei existente.

Ținând cont că pe perioada desfășurării lucrărilor se vor aplica restricții de operare pe pista de decolare aterizare existentă (relocarea echipamentelor de radionavigație și relocarea balizajului de pe direcția 07), se recomandă aplicarea Scenariului 1, care are avantajul unei perioade mai mici de execuție.

Obiectiv 2 - Extindere platformă de parcare aeronave

În conformitate cu normele aeronautice în vigoare, pentru zonele de staționare a aeronavelor (platforme de îmbarcare debarcare) se impune ca structura rutieră să



fie de tip rigid, cu îmbrăcăminte din beton de ciment. Din acest motiv, scenariile analizate pentru acest obiectiv diferă prin modul de realizare a marcajelor, asigurându-se următoarele variante de parcare a aeronavelor:

- Scenariul 1 - 7 locuri de parcare pentru aeronave de categorie „B” și „C” - Configurație 1
- Scenariul 2 - 7 locuri de parcare pentru aeronave de categorie „B” și „C” - Configurație 2

Pentru realizarea extinderii de platformă și reconfigurarea marcajelor pe suprafața totală rezultată se recomandă adoptarea **Scenariului 1**, ce are următoarele avantaje, în raport cu scenariul 2:

- Poziția de parcare pentru aeronave „C”, restricționate din punct de vedere al anvergurii aripilor, permite parcare mai multor tipuri de aeronave: ATR 72, Bombardier Q300, aeronave ce se află în mod curent în flotele companiilor aeriene. În scenariul 2, pot fi acceptate doar aeronave de tip ATR 42;
- necesită amplasarea defletoarelor de jet pe o lungime mai mică;
- operarea aeronavelor de categorie „C” de tip B737 și A320 se poate face independent, fără să fie afectate reciproc de suflul motoarelor.

Obiectiv 3 - Extindere terminal de pasageri existent

Proiectantul recomandă ca dezvoltarea terminalului de pasageri să se facă în conformitate cu **Scenariul 1**, considerând ca în final, construcția rezultată va avea un caracter unitar și o funcționalitate mai bună decât în Scenariul 2.

De asemenea dezvoltarea se realizează în etape, fără a se întrerupe activitatea aeroportului, cu luarea măsurilor necesare pentru asigurarea protecției, siguranței și sănătății în muncă, atât pentru pasageri cât și pentru personalul aeroportului și executanți. Funcțiunile pentru traficul de plecări interne și internaționale sunt grupate, astfel încât controlul de securitate se realizează într-o singură zonă. Spațiile destinate funcțiunilor pentru plecări/sosiri pot asigura procesarea a patru avioane simultan.

Pentru cele 3 obiective au rezultat următoarele scenarii recomandate, cu devizele generale aferente:

	Total investiție (cu TVA)	Din care C+M
Obiectiv 1	Extindere pistă decolare aterizare, cu instalațiile aferente, inclusiv reamplasarea echipamentelor de radionavigație	
Scenariul 1	80.033.980,06 lei	64.989.498,63 lei
Obiectiv 2	Extindere platformă de parcare aeronave	



	Total investiție (cu TVA)	Din care C+M
Scenariul 1	15.739.052,64 lei	12.651.623,83 lei
Obiectiv 3	Extindere terminal de pasageri	
Scenariul 1		
Etapă 1	112.789.323,03 lei	54.143.827,32 lei
Etapă 2	119.677.961,44 lei	85.325.388,91 lei

Finanțarea Investiției se face conform Ordinului nr. 1493/2017 privind aprobarea Schemei de ajutor de stat pentru realizarea de investiții în infrastructura aeroportuară, aferentă Programului operațional Infrastructură mare (POIM 2014-2020), axa prioritară 2 - Dezvoltarea unui sistem de transport multimodal, de calitate, durabil și eficient, obiectivul specific 2.3 - Creșterea gradului de utilizare sustenabilă a aeroporturilor. Schema de Finanțare este în vigoare de la 25 octombrie 2017.

Conform Schemei, Secțiunea 12, art.16, Valoarea maximă a finanțării nerambursabile (intensitatea ajutorului de stat) nu poate depăși: 75% din costurile eligibile în cazul aeroporturilor care înregistrează un trafic mediu anual de pasageri de maximum un milion de pasageri în cursul ultimelor două exerciții financiare dinaintea celui în care sunt acordate efectiv ajutoarele.

Diferența până la valoarea totală a proiectului se acoperă de către beneficiar; acesta trebuie să aducă o contribuție financiară la finanțarea costurilor eligibile fie din resurse proprii, fie din surse atrase, sub o formă care să nu facă obiectul niciunui ajutor public.

Cele 75% din costurile eligibile specificate mai înainte se vor co-finanța după cum prevede Secțiunea 1.8.2 Ratele de cofinanțare a proiectelor, litera b) din Ghidul Solicitantului pentru beneficiari finanțați de la bugetele locale:

- 75% Fondul European de Dezvoltare Regională (FEDR),
- 23% buget de stat și
- 2% buget local.

Sursele de finanțare ale celor 3 obiective sunt prezentate în tabelul de mai jos:





CONSILIUL JUDEȚEAN MUREȘ
DIRECȚIA ECONOMICĂ
COMPARTIMENTUL ANALIZĂ ȘI ASISTENȚĂ ECONOMICĂ

Surse de finanțare	Obiectiv 1	Obiectiv 2	Obiectiv 3			TOTAL
			Etapă 1	Etapă 2	Etapă 3	
Valoare totală cu TVA(I+II), din care:	80.033.980,06	15.739.052,64	112.789.323,03	119.677.961,44	232.467.284,47	328.240.317,17
I.Valoare Totală fără TVA, din care(IA+IB):	67.397.740,65	13.245.647,40	94.879.215,10	100.714.007,26	195.593.222,36	276.236.610,41
IA.Fonduri nerambursabile(75% din I)(I.A.1+I.A.2+I.A.3)	50.548.305,48	9.934.235,55	71.159.411,33	75.535.505,45	146.694.916,77	207.177.457,81
I.A.1.Fondul European de Dezvoltare Regională (56,25% din I)	37.911.229,11	7.450.676,66	53.369.558,49	56.651.629,08	110.021.187,58	155.383.093,34
I) I.A.2 Buget de stat (17,25% din I)	11.626.110,26	2.284.874,18	16.366.664,60	17.373.166,25	33.739.830,86	47.650.815,29
I.A.3 Buget local (1,5% din I)	1.010.966,10	198.684,71	1.423.188,23	1.510.710,11	2.933.898,34	4.143.549,15
I.B.Resurse proprii/ surse atrase(25% din I)	16.849.435,16	3.311.411,85	23.719.803,78	25.178.501,82	48.898.305,59	69.059.152,61
II. TVA	12.636.239,42	2.493.405,24	17.910.107,93	18.963.954,18	36.874.062,11	52.003.706,77

Principalii indicatori ai analizei economice pentru scenariul/opțiunea recomandată sunt prezentate în tabelul de mai jos:

Obiectiv 1 - Extindere pistă decolare aterizare, cu instalațiile aferente, inclusiv reamplasarea echipamentelor de radionavigație - **SCENARIUL 1**

Principalii parametri și indicatori	Valori
Rata de actualizare socio-economică (%)	5%
Rata internă de rentabilitate economică (EIRR)	14.7%
Valoare actualizată netă economică (ENPV) - mil EUR	25.190,97
Raporturi beneficii-costuri (BCR)	5,14

Obiectiv 2 - Extindere platforma de parcare aeronave - **SCENARIUL 1**

Principalii parametri și indicatori	Valori
Rata de actualizare socio-economică (%)	5%
Rata internă de rentabilitate economică (EIRR)	25,5%
Valoare actualizată netă economică (ENPV) - mil EUR	5.056,2
Raporturi beneficii-costuri (BCR)	1,55

Obiectiv 3 - Extindere terminal de pasageri existent - **SCENARIUL 1**

Principalii parametri și indicatori	Valori
Rata de actualizare socio-economică (%)	5%
Rata internă de rentabilitate economică (EIRR)	9,8%
Valoare actualizată netă economică (ENPV) - mil EUR	31.737,79
Raporturi beneficii-costuri (BCR)	2,62

Condițiile impuse celor trei indicatori economici pentru ca un proiect să fie viabil economic sunt:

- ENPV să fie pozitiv;
- EIRR să fie mai mare sau egală cu rata socială de actualizare (5%);
- BCR să fie mai mare decât 1.

Analizând valorile indicatorilor economici rezultă că pentru toate cele trei obiective proiectele sunt viabile din punct de vedere economic. Indicatorii economici au valori peste pragul minim datorită beneficiilor economice generate de implementarea proiectului.

Se poate spune ca dezvoltarea capacităților infrastructurii aeroportuare a aeroportului Transilvania prin extinderea pistei de decolare aterizare, extinderea unui terminal existent precum si a platformei de îmbarcare /debarcare este oportună.



Având în vedere cele prezentate anterior, propunem spre aprobare documentația tehnico-economică și indicatorii tehnico-economici pentru investiția „Modernizarea aeroportului și includerea obiectivelor din Master - Planul General de Transport” care conține obiectivele: Extindere pista decolare-aterizare, Extindere platforma de parcare aeronave și Extindere Terminal de pasageri existent.

DIRECTOR

Alin Mărginean

Întocmit: Kádár Katalin





Nr. 10761/24.04.2020
Dosar. IX/B/1

RAPORT

privind aprobarea documentației tehnico-economice, a indicatorilor tehnico-economici ai investiției „Modernizarea aeroportului și includerea obiectivelor din Master - Planul General de Transport” care conține obiectivele: Extindere pistă decolare-aterizare, Extindere platformă de parcare aeronave și Extindere Terminal de pasageri existent

Analizând proiectul de hotărâre inițiat de Vicepreședintele Consiliului Județean Mureș, cu Referatul de aprobare nr. 10723 din 24.04.2020 și în considerarea celor reținute în Raportul de specialitate nr. 10769 din 24.04.2020 al Direcției Tehnice, Serviciul Investiții și Achiziții Publice, Compartimentul Investiții, Raportul de specialitate nr. 10770 din 24.04.2020 al Direcției Economice, Compartimentul analiză și asistență economică, Raportul de specialitate nr. 10747 din 24.04.2020 al Direcției de Dezvoltare Regională și Implementare Proiecte,

În conformitate cu prevederile art. 45, alin.(4) din Regulamentul de organizare și funcționare al Consiliului Județean Mureș, aprobat prin Hotărârea nr.115 din 26.09.2019, am procedat la verificarea legislației primare și secundare în aplicarea căreia este elaborat proiectul, corespondența cu normele de competență incidente activității autorității deliberative și respectarea normelor de tehnică legislativă, sens în care s-a întocmit prezentul raport, prin care precizăm următoarele:

Analizând proiectul de hotărâre și înscrisurile anexate, reiese că, în speță, sunt incidente prevederile art. 44, alin. (1) din Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, coroborate cu cele ale art. 7-8 din HGR nr. 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/ proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice, cu modificările și completările ulterioare, precum și cele ale art. 173, alin. (1), lit. „b”, coroborate cu cele ale alin. (3), lit. „f” și ale art. 182, alin. (1) din OUG nr.57/2019 privind Codul Administrativ.

Documentația a fost întocmită de S.C. Consitrans S.R.L. în baza Contractului de prestări servicii nr. 3 din 26.02.2018 încheiat de Regia Autonomă „Aeroportul Transilvania Târgu Mureș”.

Prin Hotărârea Consiliului Județean Mureș nr. 102/30.08.2018 a fost aprobat „Studiul de fezabilitate pentru modernizarea și includerea obiectivelor din Master Planul General de Transport” - scenariul 2b „Dezvoltare aeroport atât pe partea de sud, cât și pe partea de nord a pistei de decolare/aterizare”, în cadrul căruia a fost propus hangarul de aviație business cu anexe, platforma și cale de rulare cu instalații aferente, inclusiv platforma pentru utilaje handling.

Documentația tehnico-economică aferentă obiectivului de investiții, respectiv studiul de fezabilitate, devizul general al investiției și documentația de avizare, a fost elaborată în



conformitate cu prevederile art. 7-8 din HGR nr. 907/2016, fiind obținute toate avizele prevăzute în certificatul de urbanism.

Documentația tehnică a fost recepționată prin Procesul-verbal de recepție nr. 9706 din 30.12.2019, încheiat la nivelul Regiei și înaintat Consiliului Județean Mureș.

Prin adresa nr. 2727 din 06.04.2020, Regia a solicitat aprobarea documentației și a indicatorilor tehnico-economici aferenți investiției. Documentația înaintată inițial a fost completată cu adresa nr. 3025 din 24.04.2020, atașându-se și Hotărârea Consiliului de administrație al Regiei Autonome „Aeroportul Transilvania Târgu Mureș” nr. 28 din 24.04.2020.

În conformitate cu prevederile art. 7, alin. (7) din HGR nr. 907/2016, studiul de fezabilitate se aprobă potrivit competențelor stabilite prin Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice și Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, ambele cu modificările și completările ulterioare.

Astfel, în ceea ce privește normele de competență incidente activității autorității, arătăm că potrivit prevederilor art. 44, alin. (1) din Legea nr. 273/2006, documentațiile tehnico-economice ale obiectivelor de investiții noi de interes județean, a căror finanțare se asigură din bugetul județului, se aprobă de către consiliul județean, conform prevederilor art. 173, alin. (1), lit. „b”, coroborate cu cele ale alin. (3) lit. „f” din OUG nr. 57/2019 privind Codul administrativ.

Precizăm totodată, că proiectul de hotărâre a fost elaborat cu respectarea prevederilor art.81-82 din Legea nr.24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, cu modificările și completările ulterioare.

Față de argumentele anterior expuse, opinăm că proiectul de hotărâre privind aprobarea documentației tehnico-economice, a indicatorilor tehnico-economici ai investiției „Modernizarea aeroportului și includerea obiectivelor din Master - Planul General de Transport” care conține obiectivele: Extindere pistă decolare-aterizare, Extindere platformă de parcare aeronave și Extindere Terminal de pasageri existent, îndeplinește condițiile legale pentru a fi supus dezbaterii și aprobării plenului Consiliului Județean Mureș, ulterior avizării de către comisiile de specialitate nominalizate în condițiile art.136 alin.(4) din OUG nr.57/2019 privind Codul administrativ.

DIRECTOR EXECUTIV

Genica Nemeș



Întocmit: Kakasi Andras

Verificat: Adriana Farkas - Șef Serviciu