

## RAPORT DE EXPERTIZA TEHNICA EXTRAJUDICIARA

### I. Date de identificare a expertului

Nume si prenume : Uta Veronel  
Calificarea : Inginer constructii Cai Ferate, Drumuri, Poduri, Tunele.  
Calitatea : Expert tehnic judiciar  
Institutie de atestare : Ministerul Justitiei, Biroul Central pentru expertize tehnice si contabile judiciare.  
Legitimatie de expert : nr. 2050-7353

**II. Partea care a cerut expertiza: Un grup de locatari de pe strazile Ogorului si Codrului, loc. Corbeanca, jud Ilfov, reprezentati de CUSNARENCU GEORGE – VADIM, cu domiciliul in Corbeanca,**

### III. Obiectul expertizei

Analizarea, prin expertiza tehnica, a drumurilor de pe strazile Ogorului care se intersecteaza cu str. Codrului si aceasta la randul sau cu Str. Radarului, in zona padurii Petresti din localitatea Corbeanca, Judetul Ilfov, respectiv daca in actuala lor configuratie pot acomoda un trafic intens generat de accesul catre/dinspre DN 1 din satele din Comuna Corbeanca ca efect al construirii unei variante de acces pentru asigurarea continuitatii circulatiei pe strada Codrului.

### IV. Obiectivele expertizei

Fiind o expertiza extrajudiciara, obiectivele nu sunt stabilite de o instanta, nefiind intr-un litigiu si acestea sunt cerute de beneficiarii expertizei, prin dl. **CUSNARENCU GEORGE – VADIM** si au urmatoarele obiective:

1. Sa se stabileasca daca carosabilul strazilor, asa cum este realizat fizic pe cele doua drumuri, poate rezista la un trafic intens ce poate tranzita spre si dinspre drumul national DN1 din/spre satele din Comuna Corbeanca, dincolo de Autostrada A0;
2. Sa se stabileasca daca configuratia drumurilor, asa cum sunt realizate in prezent, poate accepta traficul intens spre si dinspre drumul national DN1 din/spre satele din Comuna Corbeanca;
3. In continuarea drumului de pe str. Codrului se intersecteaza cu autostrada A0 in zona padurii Petresti si daca este posibil, in configuratia actuala, o supratraversare a Autostrazii A0;
4. Sa se constate daca exista cai de comunicatii rutiere intre cele doua zone ale localitatii Corbeanca aflate de-o parte si de alta a Autostrazii A0 in zona Strada Codrului.

### V. Desfasurarea expertizei – date generale.

#### V.a) Documente avute la dispozitie:

Petitia catre CNAIR SA cu referire la traversarea A0 transmisa de catre reprezentantii Asociatiei Activ Corbeanca, ANEXA 1;  
Extrase de pe pagina de facebook a Consiliului Judetean Ilfov unde a aparut o declaratie cu accesul dinspre si spre DN1, ANEXA 2;



Notificare efectuata de catre locuitorii strazilor Codrului si Ogorului, catre Primaria Corbeanca, Consiliul Judetean Ilfov si CNAIR SA;  
Raspunsul CNAIR nr. 92/95214 din 18.10.2023.

**Necesitatea efectuarii expertizei rezulta din urmatoarele evenimente:**

1. Pe pagina de facebook a comunitatii din Corbeanca au aparut in luna septembrie 2023 mesaje din partea unor membri ai Asociatiei Activ Corbeanca prin care se mentiona despre demersuri in vederea deschiderii unui acces dinspre si catre DN 1 si supratraversare A0 pe Strada Codrului (circulatia pe strada Codrului fiind inchisa la inceputul lunii septembrie 2023 ca urmare a realizarii lucrarilor la A0 si conform proiectului A0). Acesti membri ai Asociatiei Activ Corbeanca au formulat si o petitie catre CNAIR prin care au solicitat realizarea de treceri (subtraversare sau supratraversare) a strazilor care intersecteaza A0;
2. Ulterior, pe pagina de facebook a Consiliului Judetean Ilfov a aparut o declaratie in care se mentioneaza ca s-a gasit o solutie pentru a asigura continuitatea circulatiei pe strada Codrului din Corbeanca;
3. Ca urmare a acestor informatii, locuitorii de pe strada Codrului si Ogorului au formulat **Notificarea** prin care si-au exprimat opozitia cu privire la realizarea accesului pe Strazile Codrului si Ogorului, notificarea fiind trimisa catre toate institutiile mentionate (Primaria Corbeanca, Consiliul Judetean Ilfov, CNAIR, firma care executa lucrarile la A0). In Notificare au fost aratate motivele pentru care locuitorii se opun realizarii acestui drum de acces.
4. In urma formularii Notificarii, reprezentantii celor doua strazi, Codrului si Ogorului, au fost invitati in audienta la Consiliul Judetean Ilfov la data de 12.10.2023, la acea audienta participand presedintele Consiliului Judetean Ilfov (Hubert Thuma), reprezentantul celor doua strazi, dar si 3 persoane din partea Asociatiei Activ Corbeanca, in cadrul intalnirii fiind sunat si Directorul C.N.A.I.R. In cadrul discutiei cu Directorul C.N.A.I.R., persoanele din Asociatia Activ Corbeanca au solicitat insistent acestuia unirea A0 cu Strada Codrului si supratraversarea de pe str. Codrului pentru acces la si dinspre DN1.
5. La data de 18.10.2023 C.N.A.I.R. a emis Raspunsul nr. 92/95314/18.10.2023 la Notificarea locuitorilor din zona strazilor Codrului si Ogorului, in cuprinsul caruia se afirma ca "*pentru a asigura continuitatea circulatiei pe strada Codrului din localitatea Corbeanca, judetul Ilfov s-a gasit o varianta temporara de acces*" care "*va fi construita cat mai rapid posibil si va tranzita un sector de drum din cadrul lotului 2 al A0 Nord*".

**Observatie! Asigurarea continuitatii circulatiei pe strada Codrului din localitatea Corbeanca, prin construirea variantei provizorii de acces la care se face referire in Raspunsul C.N.A.I.R. nr. 92/95314/18.10.2023, inseamna in fapt deschiderea unui acces prin tranzitarea strazilor Ogorului si Codrului catre DN1/in/din satele din comuna Corbeanca (Tamasi, Ostratu, zona Paradisul Verde, etc.)<sup>1</sup>.**

<sup>1</sup> Conform discutiilor cu locuitorii din zona, Strada Codrului in zona Padurii Petresti a fost pana in anul 2020 inchisa circulatiei auto si pietonale, fiind deschisa temporar in perioada 2020-2023 si urmand sa fie inchisa odata cu realizarea autostrazii A0. In perioada in care strada Codrului a fost deschisa temporar, strazile Codrului, Ogorului si Radarului au devenit adevarate sosele de viteza, fiind folosite de foarte multi locuitori din Corbeanca (care voiau sa evite deplasarea pe Strada Unirii si sa goneasca pe Strazile Ogorului si Codrului) ca acces catre si dinspre DN1, inregistrandu-se un trafic intens si de viteza care ajunsese la circa 7.000 masini / zi, masinile circuland cu viteze si de 100 km/h (aspect permis de faptul ca Strada Ogorului este un drum drept), iar pietonii fiind fortati sa circule printre masini.

TEHNIC JUDICAR  
Lda. 2050-7353  
ATA VERONEL

Asadar, la acest moment, este utila o expertiza care sa constate situatia celor doua strazi si faptul ca **NU pot acomoda un trafic de tranzit** catre si dinspre DN1 in conditii legale si de siguranta, asa cum exista situatia din teren.

Din analiza efectuata in teren, masuratori efectuate, observatii cu privire la configuratia celor doua drumuri de pe strazile Codrului si Ogorului, dar si alte strazi din zona, cum sunt str. Cantonului si str. Sportului, se constata ca cele doua strazi Codrului si Ogorului sunt strazi de **categoria a V- a de folosinta locala**, care asigura accesul la locuinte si pentru servicii curente sau ocazionale, in zonele cu trafic foarte redus, fiind drumuri cu o singura banda de circulatie si chiar fara platforme de incrucisare. Faptul ca strada Codrului are latimea partii carosabilului de 5,0m si pe portiuni mici are si un trotuar de 1,5m latime, **NU** permite incrucisarea de autovehicule in conditii de siguranta.

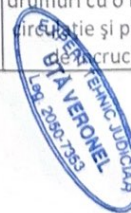
In conditiile in care strada Codrului, care in acest moment este inchisa conform proiectului Autostrazii A0, fiind in proximitatea Autostrazii A0, ar face legatura cu DN1, ar trebui sa fie adusa cel putin in situatia strazilor de categoria a III-a – colectoare, care preiau fluxurile de trafic din zonele functionale si le dirijeaza spre strazile de legatura sau magistrale, sau, eventual de categoria a IV-a de legatura, care asigura circulatia majora intre zonele functionale si de locuit.

Pentru a fi adusa in clasa tehnica a III- a drumului din strada Codrului este strict necesar ca partea carosabila sa fie adusa la doua benzi de circulatie si cu trotuare pe ambele parti de min. 75cm latime.

Daca luam in analiza si strada Ogorului, aici situatia este si mai dificila pentru ca latimea partii carosabilului este de 4,5m fara trotuare, dar si mai grav este ca sunt zone cu strangulari ale partii carosabile cu latimea de 4,0m din gard in gard al locuintelor, chiar cu constructiile aproape de gardul de imprejmuire.

Pentru luare la cunostinta, prezentam tabelul cu caracteristicile traficului, conform Normelor tehnice privind stabilirea clasei tehnice a drumurilor publice Ordin nr.129530.08.2017:

Caracteristicile traficului						
Clasa tehnica a drumului public	Denumirea intensitatii traficului	Intensitatea medie zilnică anuală		Intensitatea orară de calcul		Tipul drumului recomandat
		Exprimată în număr de vehicule				
		Etalon (autoturisme)	Efective (fizice)	Etalon (autoturisme)	Efective (fizice)	
0	1	2	3	4	5	6
I	Foarte intens	> 21.000	> 16.000	> 3.000	> 2.200	Autostrăzi sau drumuri expres
II	Intens	11.001-21.000	8.001-16.000	1.401-3.000	1.001-2.200	Drumuri expres sau drumuri cu patru benzi de circulație
III	Mediu	4.501-11.000	3.501-8.000	550-1.400	400-1.000	Drumuri cu două benzi de circulație
IV	Redus	1.000-4.500	750-3.500	100-550	75-400	Drumuri cu două benzi de circulație sau drumuri cu o bandă de circulație și platforme de incrucisare
V	Foarte redus	< 1.000	< 750	< 100	< 75	Drumuri cu două benzi de circulație sau drumuri cu o bandă de circulație și platforme de incrucisare



Pentru drumurile care se încadrează în clasa tehnică V, având în vedere și categoria lor funcțională în cadrul rețelei de drumuri, se poate prevedea o singură bandă de circulație, cu condiția asigurării unor platforme de încrucișare la o distanță care să asigure vizibilitatea la întâlnirea cu vehiculele din sens opus, distanța recomandată fiind de 250-300 m.

**Ori drumul de pe str Codrului, dar mai grav pe str. Ogorului, nu indeplinesc nici aceste conditii minime de functionare.**

Un factor important il are si viteza cu care se poate circula pe drumuri (viteza de proiectare) care pentru drumul de categoria V

VITEZA DE PROIECTARE, in km/h, in reg. de			
Clasa tehnica	Șes	Deal	Munte
I	120	100	80
II	100	80	60
III	80	60	50
IV	60	60	40
V	50	40	30

O problema importanta la drumuri este si **structura rutiera a carosabilului** care este de regula dimensionata din mai multe considerente, dar cel mai important este intensitatea traficului. Sistemul rutier (structura rutiera) este elementul de rezistenta a drumului, prevazuta si realizata pe partea carosabila si pe benzile de incadrare, alcatuita dintr-un ansamblu de straturi executate din materiale pietroase stabilizate sau nu cu lianti, dupa tehnologii adecvate, si dimensionate conform anumitor norme, avand in ansamblu o capacitate portanta stabilita in principal, functie de intensitatea traficului greu sau mai putin greu.

Latimea partii carosabile si a platformei drumului, se stabileste in functie de clasa tehnica, de categoria functionala si de clasa de incarcare a drumului.

In conditiile in care pe strada Codrului se face legatura cu DN1, drumul trebuie adus **de la clasa V la cel puțin clasa IV sau chiar in clasa III**, si atunci latimea platformei drumului trebuie sa fie între 8 si 12 m si latimea partii carosabile între 6,0m si 7.0m pentru clasele IV si V cu doua benzi de circulatie.

Asa cum este traficul pe DN1, drumul pe strada Codrului ar trebui sa fie de clasa III si atunci platforma drumului trebuie sa fie de min. 10m si 12m si latimea partii carosabilului sa fie de 7,0m la care sa se adauge benzile de incadrare de cel puțin 2x50cm, in total 8,0m fara acostamente sau, in speta trotuare care ar trebui sa fie de minimum 60cm pe fiecare parte a drumului.

Ori pe strada Codrului existent, latimea platformei este de cel mult 6,5m, dar sunt si strangulari cu latimi mai mici si latimea partii carosabilului este de 5,0m, dar si cu strangulari cu latime de 4,0m.

Este cat se poate de clar ca drumul de **pe strada Codrului NU indeplineste nici conditiile unui drum comunal sau vicinal**, la care platforma drumului este de min 7,0m si partea strict carosabila de 5,5m, cu doua acostamente de cate min. 0,75m unde poate fi asezat parapetul, rigole sau santuri, daca nu ar fi cladiri de locuit pe acest drum.

**Cat priveste str. Ogorului, practic este imposibil de a se face o legatura cu DN1, sau chiar un tranzit de pe strada Codrului fiind permanent pericol de accidente cu pierderi de vietii omenesti.**

Pe strazile Codrului si Ogorului nu exista niciun sistem de colectare si dirijare a apelor din precipitatii si in cazul strazii Codrului, drumul este sub forma de sa si apele



din precipitatii baltesc pe toata suprafata strazii, cu posibilitati de inundatii ale proprietatilor riverane.

Exista si strada Radarului care se intersecteaza cu strada Ogorului care are aceiasi configuratie ca si strada Ogorului si este exclus un tranzit spre si dinspre DN1 ca si pe strada Ogorului.

Trebuie sa atragem atentia ca sistemul rutier pe astfel de strazi este subdimensionat si sigur nu suporta un trafic de tranzit de pe drumul national DN1 catre strazile din localitatea Corbeanca, drumul se va deteriora in mai putin de un an in special dupa trecerea unui anotimp friguros.

Pentru ca Beneficiarul expertizei a cerut sa se prezinte si posibilitatile de a se efectua un pasaj denivelat peste Autostrada A0 care trece prin capatul drumului din strada Codrului, voi face unele referiri la un pasaj denivelat suprateran.

Conditii pentru un drum de clasele tehnice III si IV, cum ar trebui sa fie acest drum in conditiile preluarii unui trafic de pe DN1, acesta trebuie sa fie cu o latime intre parapetii ce despart partea carosabila de trotuare de 7,80m, pentru doua benzi de circulatie, la care se adauga 2 trotuare avand ca latime minimum 80cm. Pentru un drum de clasa V partea carosabila trebuie sa fie de min 7,0m la care se adauga trotuarele.

Gabaritul de minima trecere pe sub pasajul suprateran este de min. 6,0m si o declivitate de cca 5,1 %

In acest caz rampa trebuie sa aiba lungime de  $6/5.1 \times 100 = 117,65\text{m}$ . Lungimea drumului de la intersectia cu A0 este de max 80,0m, pe zona padurii si in acest caz rampa se va duce dincolo de intersectia cu drumul de pe strada Ogorului, astfel ca dispare intersectia dintre strazile Codrului si Ogorului. Mai mult, drumul trebuie sa aiba o latime de minimum 6,0m si trebuie sa se intre in padure pe o suprafata de min.  $3,0\text{m} \times 80\text{m} = 240\text{mp}$  de padure. Evident ca nimeni nu va accepta distrugerea padurii un "plaman" foarte important pentru localnicii din acea zona.

Din analiza mai multor variante de acces din drumul national DN1, cea mai potrivita varianta este intrarea si iesirea din loc Corbeanca catre si dinspre DN1 pe **strada Cantonului** unde latimea partii carosabilului este de 5,0m, cu santuri si rigole de colectare si dirijare ape din precipitatii, cu benzi de incadrare bine determinate si majoritatea traseului este in camp, cu posibilitati de largire fara implicatii majore, lipsita de conditii de evenimente nedorite cu privire la circulatia pietonilor pe drum, drumul avand chiar si benzile de incadrare de cca 50cm pe unde pot circula eventuali pietoni.

#### V.b) Analiza situatiei existente in teren

La vizitele efectuate in teren, atat pe vreme buna cat si pe perioada cu precipitatii am constatat:

- latimea strazii **Codrului** are 6,5m cu un trotuar de 1,5m, pe cea mai mare parte din strada, 5,0m fara trotuare, dar sunt si unele strangulari unde zona carosabilului are numai 4,0m; Pe lungimea strazii se observa ca strada este sub forma de „sa” si la precipitatii toata apa se cantoneaza catre mijlocul strazii cu pericol de inundatie a proprietatilor din zona.

- latimea strazii **Ogorului**, destul de variata, are latime de 4,5m fara trotuare, cu mai multe strangulari cu latimea carosabilului de 4,0m, cel putin 5-6 strangulari pe lungimea de cca 3,0km, cu curbe si contra curbe si este la limita gardurilor de la proprietati, pe ambele parti. Lipsa trotuarelor si a benzilor de incadrare, face imposibila circulatia pietonilor in afara partii carosabile si permanent sunt iminente accidente grave, chiar cu pierderi de vieti omenesti;

- latimea strazii **Radarului** este aproape identica cu cea a strazii Ogorului.

Este cat se poate de evident, ca in prezenta configuratie a acestor strazi, **NU** exista posibilitatea de a se face o legatura spre si dinspre DN1, fara mari din cele mai grave.



- latimea strazii **Cantonului** este, pe majoritatea traseului, cu latimea platformei de cca 8,0m in care intra partea carosabilade 5,0m doua benzi de incadrare de 60cm si santuri pe ambele laturi, care ocupa cca 90cm pe fiecare parte. Majoritatea strazii este in camp deschis, cu zone mici, inainte de intersectia cu strazile Ogorului si Radarului unde sunt si constructii. Starea carosabilului pe strada Cantonului este foarte buna si poate asigura o circulatie dinspre si spre DN1 in cele mai bune conditii.

Consider ca, chiar fara reabilitari, sau cu mici imbunatatiri ale drumului, strada Cantonului, **este pe departe cea mai posibila varianta de patrundere a traficului dinspre si spre DN1**, fara incidente atat auto cat si pietonale.

Mai mult, in conditiile in care se doreste o intrare in A0, sau o trecere denivelata (supraterana sau subterana) la intersectia cu Autostrada A0, singura varianta care nu implica deranjamente cu constructiile din zona Corbeanca, este pe strada Cantonului care se desfasoara pe zone de camp inainte si dupa autostrada A0.

### **Observatie !**

Ca raspuns la petitia facuta de locuitorii str. Ogorului si Codrului, reprezentati de dl. Cusnarencu George - Vadim, CNAIR SA, prin adresa nr.92/95314/18.10.2023, mentioneaza : *"pentru a asigura continuitatea circulatiei pe str. Codrului din localitatea Corbeanca, judetul Ilfov s-a gasit o varianta temporara de acces pana la constructia unui pasaj rutier, care va permite tranzitarea Autostrazii de Centura a Capitalei, in conditii de siguranta si confort ; varianta provizorie va fi construita cat mai rapid posibil si va tranzita un sector de drum din cadrul lotului 2 al A0 Nord, care, momentan, nu este practicabil "*

Constat si cu aceasta ocazie ca nu se cunoaste aceasta zona cu strazile Codrului, Ogorului, Radarului, care sunt situate intr-o zona de margine a localitatii Corbeanca si o prelungire a drumului strazii Codrului peste Autostrada A0, catre si dinspre DN 1, conduce la un trafic intens de tranzitare catre zona intensa locuabila a localitatii Corbeanca, pe partea de dincolo de str. Cantonului si catre Paradisul Verde si traseul va fi :

- intrare peste Autostrada A0, pe str Codrului si imediat la cca 80 -100m, unde se intersecteaza Codrului cu Ogorului, traficul va fi preponderent pe str Ogorului, str, Radarului si in continuare pe str Cantonului pentru partea centrala a localitatii Corbeanca.

In acest caz situatia va fi urmatoarea:

1. se intrerupe executia Autostrazii A0 pe o portiune unde se face accesul la acelasi nivel cu Autostrada A0 si greu de apreciat cand se mai reia executia. Daca continuitatea drumului ar fi numai pe str. Codrului, poate ca ar fi, cumva o rezolvare provizorie, pentru ca legatura cu zona densa a loc Corbeanca nu se face de pe aceasta strada.

2. Circulatia preponderenta se va face pe strada Ogorului, cu o lungime de cca 3,0km, strada cu caracter rezidential, unde nu se pot face incrucisari de autovehicule, drum cu parte carosabila numai de 4,0m pe cea mai importanta zona, unde de altfel se afla si unul din cele mai mari parcuri din Corbeanca, unde se deplaseaza copii si adulti cu biciclete, trotinete, carucioare cu copii mici, numai pe carosabil, pentru ca nu exista trotuare si benzi de incadrare, mai mult, carosabilul pe zone strangulate este din gard in gard ale proprietarilor din zona si permanent exista pericol de accidente grave, chiar si cu pierderi de vietii omenesti.

3. Se stie ca multe provizorate dureaza ani de zile, CNAIR SA a rezolvat, din punctul lor de vedere, problema si acum edilii localitatii sa se descurce, dar cum ?

Consider ca cea mai plauzibila si chiar singura varianta este, intrarea si iesirea catre/dinspre DN1, pe strada Cantonului. Daca se face legatura cu strada Codrului se ajunge la intersectia cu strada Ogorului, iar traficul, in special, dimineata si seara, cand cetatenii din localitatea Corbeanca pleaca si vin de la serviciile lor, avand locul de munca in Bucuresti, s-ar face pe strada Ogorului, generand un trafic disproportionat



pentru o strada rezidentiala. De mentionat ca strada Ogorului ajunge la final tot in strada Contonului, care de altfel si in prezent face legatura cu satele de dincolo de Autostrada A0.

Str. Codrului - latime totala cu trotuare 6,5m



Pe zona fara trotuare latimea este de 4,5m, dar si zone cu 5,0m

Str. Ogorului



VERONEL  
2380-2353

Str. Ogorului



Str. Ogorului



EXPERT JUDICIAL  
UTA VERONEL  
02-269-7355



Str. Radarului



Str. Cantonului



EXPERT TEHNIC JUDICIAL  
UTA VERONEL  
Inel. 2090-7353

## VI. CONCLUZII

### VI.1 Raspuns la Obiective

1. *Daca carosabilul strazilor, asa cum este realizat fizic pe cele doua drumuri, pot rezista la un trafic intens ce pot tranzita dinspre si spre drumul national DN1 din/spre satele din Comuna Corbeanca.*

#### RASPUNS

Configuratia celor doua drumuri de pe strazile Codrului si Ogorului se incadreaza in clasa tehnica V si structura carosabilului a fost dimensionata pentru un trafic de o intensitate zilnica sub 1000 de autovehicule etalon. In acest caz sunt cel mult un strat de forma, un strat de agregate minerale (pitroase) de cca 15cm grosime si un strat de beton astaltic de cca 5-6cm grosime, de regula strat de uzura. In acest caz orice depasire de trafic conduce la deteriorarea rapida a carosabilului, de regula degradari structurale, faiantari, tasari, dislocari, etc.

Din cauza latimii carosabilului sub conditiile prevazute in norme, lipsei benzilor de incadrare si a trotuarelor **Nu exista posibilitatea, in conditiile existente, sa se efectueze tranzitul spre si dinspre DN1.**

**Sunt obligat sa atentionez ca in cazul in care se efectueaza tranzitul spre si dinspre DN1, fara masuri de reabilitare a celor doua drumuri, exista permanent posibilitati de accidente, atat intre autovehicule, dar si cu privire la accidentari de locuitori ai acestor doua strazi.**

2. *Sa se stabileasca daca configuratia drumurilor, asa cum sunt realizate in prezent, pot acomoda traficul intens spre si dinspre DN1 din/spre satele din Comuna Corbeanca;*

#### RASPUNS

Asa cum am mentionat si la obiectivul nr.1, dar mai detaliat in cuprinsul raportului, configuratia actuala a drumurilor **NU POT ACOMODA** traficul intens care se va produce spre si dinspre DN1.

In conditiile in care se va produce o reabilitare, prin aducerea drumurilor la doua benzi de circulatie de minimum 3,0m fiecare, de executarea unor trotuare, cel putin pe laturile cu locuinte, si amenajarea unor rigole pentru colectarea si dirijarea apelor din precipitatii, este posibila tranzitarea acestora spre si dinspre DN1.

3. *In continuarea drumului de pe str. Codrului se intersecteaza cu autostrada A0 in zona padurii Petresti si daca este posibil, in configuratia actuala, o supratraversare a autostrazii A0.*

#### RASPUNS

Categoric, in configuratia actuala, continuarea drumului printr-un pasaj denivelat suprateran sau subteran **NU este posibila**, asa cum de altfel, am mentionat si in cuprinsul Raportului.

Din discutiile cu personalul ce executa Autostrada A0, intersectia cu strada Codrului nu are in proiect nicio traversare si strada Codrului figureaza inchisa, asa cum de altfel este si in prezent. Si din acest aspect, consider ca o traversare provizorie, care poate dura ani de zile, este nelegala si doar formal CNAIR SA, momentan, doreste sa considera rezolvata o problema aparuta adhoc.

4. *Sa se constate daca exista cai de comunicatii rutiere intre cele doua zone ale localitatii Corbeanca aflate de-o parte si de alta a autostrazii A0 in zona Strada Codrului.*

#### RASPUNS

Legatura intre cele doua zone ale localitatii Corbeanca aflate de-o parte si de alta a autostrazii A0 in zona Strada Codrului nu este intrerupta, circulatia, dar si continuitatea spre DN1, fiind asigurate la acest moment pe ruta Strada Cantonului/Strada Sportului - Strada Floarea Soarelui - Strada Radarului - DN1.



In acest caz, este cat se poate de corect ca aceasta legatura sa ramana si in continuare, astfel ca nu se mai intrerup lucrarile la Autostrada A0 si nici nu mai exista posibilitatea de a pune in pericol cetatenii de pe strada Ogorului, care este o strada cu caracter rezidential, neavand caracteristici tehnice pentru a prelua un trafic oricat de mic ar fi, in afara traficului local al cetatenilor de pe aceasta strada.

**Expert tehnic ,  
Ing. Veronel Uta**

