

# 優先プロジェクト

## 13. バサラブ高架橋建設 『内環状道路の完結』

### 13.1 目的

内環状道路はブカレスト都市圏の交通システムの中で最も重要な役割を担う道路の一つである。しかし、現在、内環状道路の東側のみが6車線道路として整備されているが、西側部分はガラデノルテ付近で鉄道により分断されている。同様にトラムも分断されているため、乗客は跨線橋を渡り乗り換えることを余儀なくされている。本プロジェクトはバサラブ高架橋を建設することにより、内環状道路のミッシングリンクを解消し、自動車交通流をスムーズにするとともに、分断されたトラムのルートを接続し、公共交通の乗客の利便性を向上させるものである。

### 13.2 計画概要

バサラブ高架橋は鉄道上を斜めに越え、ニコラエティツレスク通りとオルヒデオール通りとをつなぐ。標準横断面構成は車道が4車線、トラム軌道が2車線である。メトロの建設に伴い、鉄道敷の下に歩行者用の横断地下道が建設されるため、高架には歩道は設置しない。高架の中間部にトラムの停留所を設置し、階段、エレベーターまたはエスカレーターによって地上と結ぶ。

### 13.3 経済評価

高架橋の建設に際してはどのルートに通すか、高架部分をどこまでにするかについて検討を行った。(図 13.1-図 13.3)。ルートの決定に際しては 1)既存道路を利用する場合と、2)南側の遊休鉄道沿いをルートとする場合の2ルートを検討した。高架橋の延長に関しては a)ティトゥレスクからドンボヴィツァまでを連続高架とする場合と、b)高架は鉄道を越える部分のみとする場合の2案の検討した。

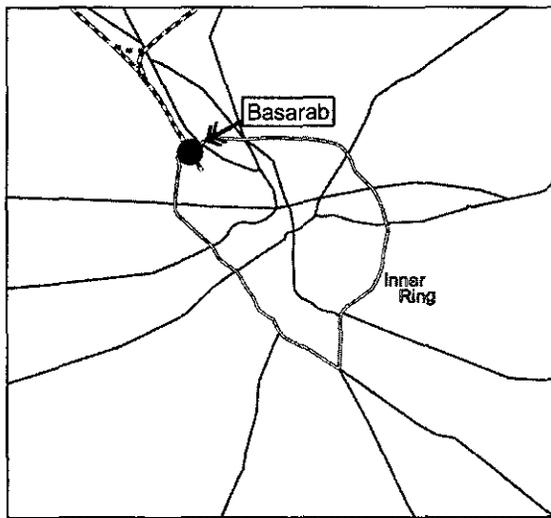
これらの組み合わせからなる4つの代替案が検討されたが、代替案2と代替案4が技術およびコストの観点から望ましいと考えられた。しかし、代替案2は高架建設に要する道路拡張のための用地取得が非常に困難であり、また、沿道に民家が密集し、騒音、振動等の環境上の影響が大きいため代替案4を選定した(表 13.1)。

表 13.1 バサラブ高架橋建設の代替案の比較

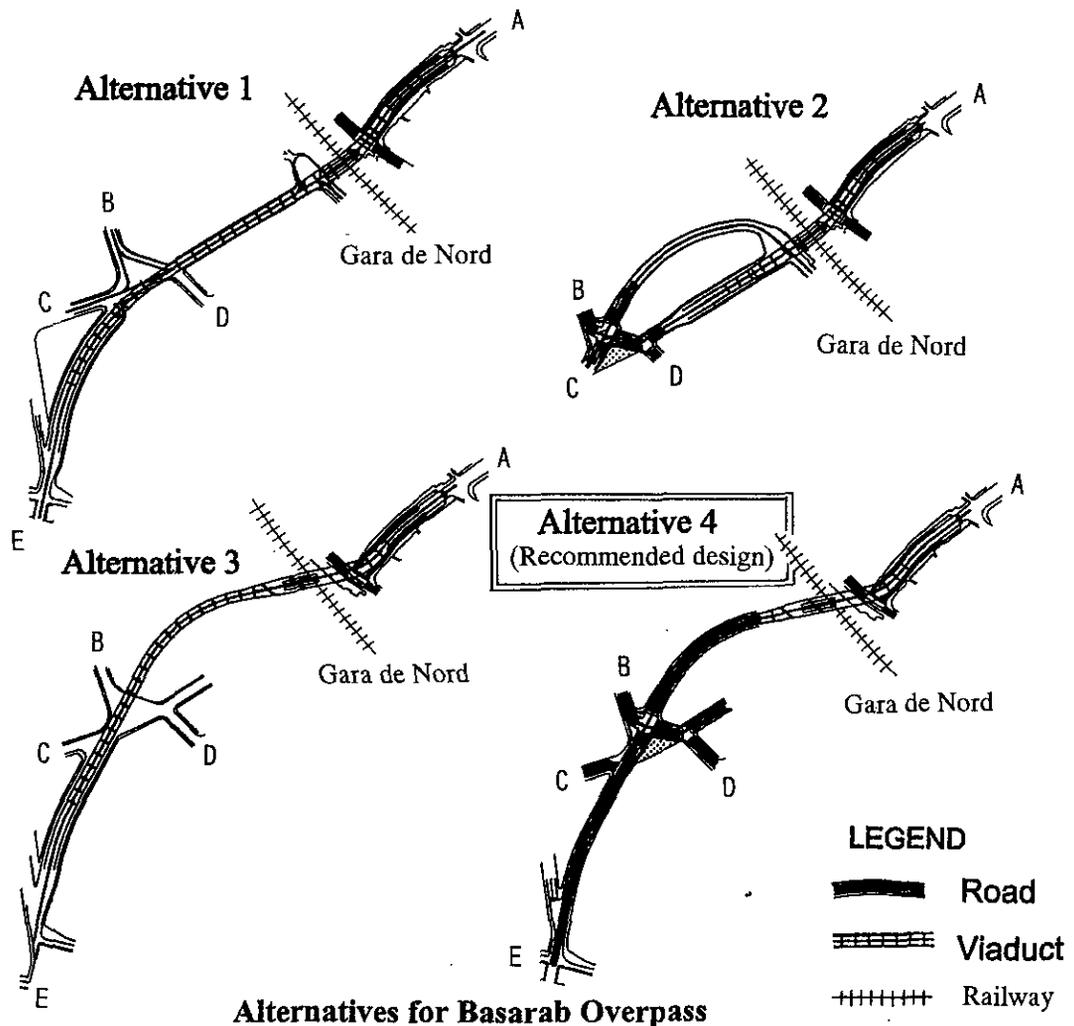
	Alt.1 (1 a)	Alt.2 (1 b)	Alt.3 (2 a)	Alt.4 (2 b)
Route	Sos.Orhideelor	Sos. Orhideelor	Railway yard	Railway yard
Overpass length	Continuauus overpass	Short overpass	Continuous overpass	Short overpass
Land acquisition	Small	Large size	Small	Small
Traffic problem	Small	At grade intersection	Small	At grade intersection
Public transport	No access to Gara de Noed		No access to Gara de Nord	
Engineering difficulty	Easy	Easy	Long span bridge	Long span bridge
Cost (US\$Million)	23.4	11.6	26.6	16.2
EIRR (%)	23.3	29.0	19.5	30.7
Environmental Aspects	Noise, vibration	Resettlement, noise, vibration	Small	Small

### 13.4 実施計画

このプロジェクトの実施主体はブカレスト市である。交通の隘路打開のために早期着手が望まれるので、フィージビリティ調査を行うと同時に、資金の手当が必要である。



Location of Basarab Overpass



Alternatives for Basarab Overpass

図 13.1 バサラブ高架橋建設にかかわる代替案

- A: N.Titulescu
- B: Calea Giulesti
- C: Sos.Orhideelor
- D: Calea Plevnei
- E: Dambovita

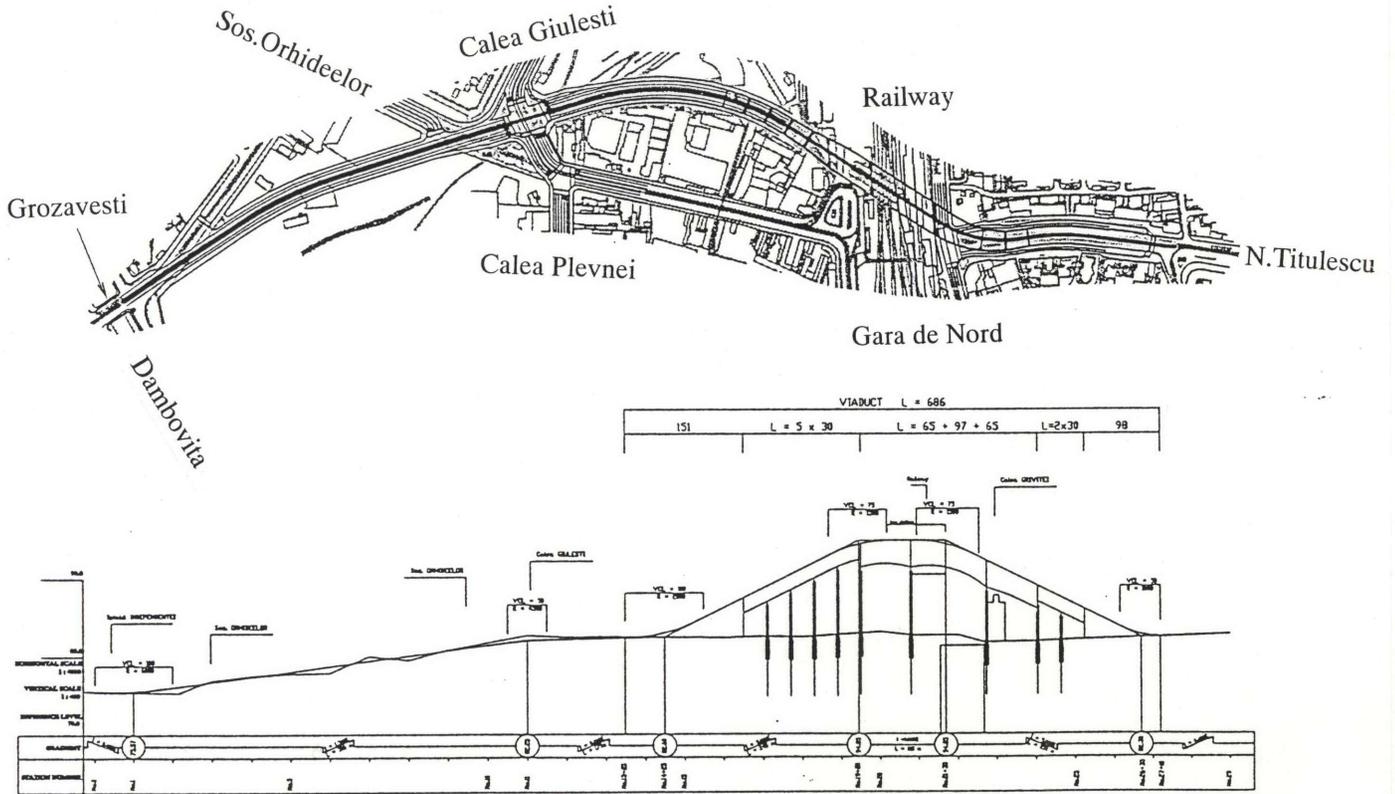


図 13.2 バサラブ高架橋縦断図

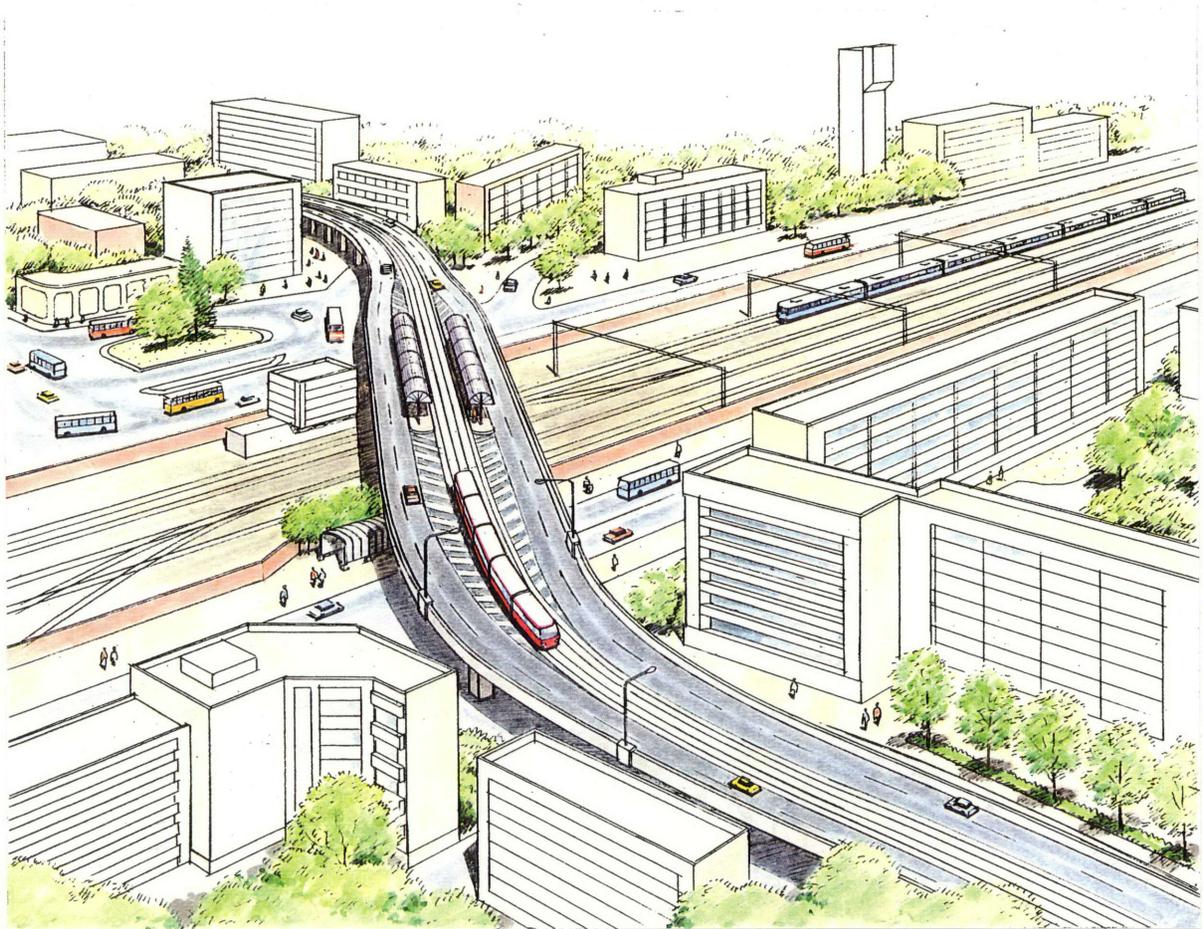


図 13.3 バサラブ高架橋のイメージ図