

DESCRIEREA PROIECTULUI

Rezumatul măsurii
Nr. 2000/RO/16/P/PT/003

1. **Denumirea măsurii** Construcția și reabilitarea secțiunilor 4 și 5 ale autostrăzii București-Cernavodă din România
2. **Autoritatea care prezintă cererea (Coordonatorul Național ISPA)**
 - 2.1. Numele: Hildegard Puwak, ministrul integrării europene
 - 2.2. Adresa: Ministerul Integrării Europene
Direcția Coordonare Programe de Dezvoltare
Eugen Teodorovici, Director
Strada Apolodor nr. 17, latura Nord, sector 5, București
 - Telefon: + 40-1-301.16.23
 - Fax: + 40-1-301.16.26
 - E-mail: eugen.teodorovici@mie.ro
3. **Autoritatea responsabilă cu implementarea (după cum este definită în Secțiunea II (2) a Anexei III.2)**
 - 3.1. Nume: Octav Filimon
Administrația Națională a Drumurilor
 - 3.2. Adresa: Blvd Dinicu Golescu nr.38, sector 1, București
 - E-mail: admin.AND@mx.and.logicnet.ro
4. **Beneficiarul final (în cazul în care acesta este alt organism decât autoritatea menționată la punctul 3):** ca și mai sus
5. **Localizare**
 - 5.1. Țara beneficiară: România
 - 5.2. Regiunea: Județele Călărași, Ialomița și Constanța



6. Descrierea

Programul, Proiectul, Măsura

Programul de construcție a autostrăzii București – Constanța este împărțit în Faza 1 a proiectului (București – Cernavodă), care urmează a fi implementată din anul 2000, și Faza 2 (Cernavodă – Constanța) planificată a fi implementată din anul 2010.

Faza 1 a proiectului este, la rândul său, divizată în măsura propusă, ce urmează a fi cofinanțată de Guvernul României și ISPA, și într-un subproiect paralel, finanțat de BEI și Guvernul României.

Proiectul îl reprezintă Faza 1 de realizare a construcției autostrăzii București – Cernavodă, în cinci secțiuni, după cum urmează:

Numărul secțiunii		Lungime (km)	Tip de lucrări
1	București – Fundulea	26,5	Construcție 2x2 benzi
2	Fundulea – Lehliu	29,2	Construcție 2x2 benzi
3	Lehliu – Drajna	41,6	Construcție 1x2 benzi
4	Drajna – Fetești	36,8	Construcție 1x2 benzi
5	Fetești – Cernavodă	17,2	Reabilitare 2x2 benzi
	București – Cernavodă	151,2	

Faza 2, propusă din 2010, va consta din construcția celei de-a doua căi de rulare pentru secțiunile 3 și 4 și construcția secțiunii Cernavodă – Constanța (aproximativ 48,5 km).

În prezent, numai secțiunea Fetești – Cernavodă, care traversează fluviul Dunarea, este operațională. Construcția restului secțiunilor autostrăzii București – Constanța a fost începută în 1991, cu finanțarea României. Datorită lipsei de fonduri bugetare, lucrările au progresat foarte încet. Totuși, procesul a fost recent relansat prin semnarea unui acord de împrumut cu BEI în noiembrie 1999 pentru realizarea primei faze.

Ca urmare, proiectul propus va implica finanțare de la BEI, ISPA și Guvernul României.

Măsura

Măsura propusă de acest proiect, care urmează a fi cofinanțată de ISPA și de Guvernul României, este dată de construcția secțiunii 4 (Drajna – Fetești) și reabilitarea secțiunii 5 (Fetești – Cernavodă), ceea ce înseamnă:

Numărul secțiunii		Lungime (km)	Tip de lucrări
4	Drajna – Fetești	36,8	Construcție 1x2 benzi
5	Fetești – Cernavodă	17,2	Reabilitare 2x2 benzi
	Măsura	54,0	

În cadrul acestei scheme, BEI se va concentra pe secțiunile 2 și 3 (Fundulea – Lehliu și Lehliu – Drajna), asigurând finanțarea paralelă a proiectului, dar nu și cofinanțarea directă a măsurii. În plus, costurile secțiunii 1 (București – Fundulea) vor fi suportate în cea mai mare parte de Guvernul României.

Trebuie, de asemenea, remarcat ca măsura propusă a fi cofinanțată de ISPA se referă la un tronson neîntrerupt pe drumul București – Cernavodă și ia în considerare cea mai redusă rentabilitate financiară și economică a secțiunii 4.

Măsura propusă cuprinde două contracte de lucrări (unul pentru fiecare secțiune), precum și un singur contract de servicii de consultanță.

Serviciile de consultanță pentru secțiunile 4 și 5 vor fi asigurate printr-un singur contract, care să cuprindă:

- revizuirea studiilor de fezabilitate și realizarea unui EIA complet, în conformitate cu Directivele relevante ale UE,
- proiectul tehnic și detaliile de execuție, respectiv elaborarea documentelor de licitație,
- asistența acordată Administrației Naționale a Drumurilor în cursul achiziționării și contractării,
- supravegherea lucrărilor în calitate de Inginer FIDIC, inclusiv asistența pe durata perioadei de garanție.

Acești consultanți vor asigura ca regulile Comisiei privind achizițiile, contractarea și execuția lucrărilor sunt aplicate.

Standardele de proiectare:

Standardele de proiectare se bazează pe standardele Autostrăzilor Trans-Europene (TEM). Proiectarea este, de asemenea, în conformitate cu reglementările Directivei CE 96/53 cu privire la greutatea și dimensiuni, permițând o greutate pe osie de maximum 11,5 tone. Viteza proiectată va fi de 140 km/h și, în mod excepțional, 120 km/h, în anumite locuri speciale.

Platforma completă, astfel proiectată, va avea o lățime de 26 m, incluzând

- două căi de rulare (2 benzi de 3,75 m fiecare = 7,5 m pe cale de rulare),
- benzi de încadrare (două benzi de 0,5 m fiecare, la marginea fiecărei căi de rulare),
- benzi de urgență de 2,5 m fiecare,
- acostamente de 0,5 m fiecare,
- zona mediană de 3 m.

Pe toată lungimea ei, autostrada va avea îngrădire laterală.

7. Obiectivele (a se folosi indicatorii cantitativi prevăzuți în tabelul 15.1 din formularul cererii de asistență)

Principalele obiective ale acestei măsuri:



- îmbunătățirea fluxurilor comerciale,
- prevenirea apariției blocajelor prin creșterea capacității drumului,
- reducerea accidentelor grave și a numărului de morți cu aproximativ 60% (situația actuală: 38 de morți/ 81 grav răniți),
- creșterea vitezei medii (de la 70 km/h la 120 km/h) pe secțiunea 5.

Construcția autostrăzii București – Constanța este, de asemenea, inclusă ca atare în prioritățile pe termen mediu ale Planului Național de Adoptare a Acquis-ului – iunie 1999 (pagina 179), iar secțiunea București – Cernavodă face parte din pachetul de urgență al Pactului de Stabilitate în Balcani.

Măsura propusă va asigura o infrastructură rutieră de înaltă calitate pe secțiunea cu trafic intens a Coridorului IV din România, între București, capitala României, și Constanța, cel mai mare port la Marea Neagră și un important centru turistic. Împreună cu autostrada București – Pitești (care va fi pe deplin reabilitată la sfârșitul anului 2000), aceasta va crea un efect de rețea.

Indicatorii care vor fi utilizați în monitorizarea progresului fizic al construcției proiectului:

Secțiunea Drajna - Fetești (36,8 km)

Indicator Fizic	Valoare Unitară (de ex. m ³ , ml, nr)	Volum
Cale de rulare	Km	una pe 36,8 km
Poduri *	Nr	2
Pasaje *	Nr	8
Canale de scurgere*	Nr	51
Noduri rutiere*	Nr	1
Centru de întreținere	Nr	1
Spațiu de servicii	Nr	1
Stație de taxare	Nr	1

* structuri proiectate și construite într-o configurație de 4 benzi

Secțiunea Fetești – Cernavodă (17,2 km)

Indicator Fizic	Valoare Unitară (de ex. m ³ , ml, nr)	Volum
Reabilitarea căii de rulare	Km	Ambele, pe 17,2 km
Reabilitarea podurilor	Nr	2
Reabilitarea pasajelor	Nr	2
Reabilitarea viaductelor	Nr	4
Reabilitarea stației de taxare	Nr	1

8. Grafic estimativ de realizare

	Data de început	Data terminării
Studiu de fezabilitate*:	Mai 1999	Iulie 1999
Analiza cost/beneficiu *:	Mai 1999	Iulie 1999
Analiza financiară*:	Mai 1999	Iulie 1999
EIA-uri		
Secțiunea 4 Drajna – Fetești	Ianuarie 2001	Aprilie 2001
Secțiunea 5 Fetești – Cernavodă	Ianuarie 2001	Aprilie 2001
Proiecte și documente de licitație detaliate		
Secțiunea 4 Drajna – Fetești	Ianuarie 2001	Septembrie 2001
Secțiunea 5 Fetești – Cernavodă	Ianuarie 2001	Aprilie 2001
Achiziționarea terenurilor:	Aprilie 2000	Aprilie 2001
Construcția:		
Secțiunea 4 Drajna – Fetești	Iunie 2002	Mai 2005
Secțiunea 5 Fetești – Cernavodă	Decembrie 2001	Noiembrie 2002
Faza operațională:		
Secțiunea 4 Drajna – Fetești	Iunie 2005	
Secțiunea 5 Fetești – Cernavodă	Decembrie 2002	

*: Efectuata de SPEA Engineering (studiu inițial în 1993 de către TRANSROUTE) cu finanțare BEI

9. Analiza cost/beneficiu economic și social

Traficul și dimensiunea infrastructurii

Traficul mediu zilnic anual pe drumurile existente (AADT) (drumul național DN3 și DN3A) în 1999, pe fiecare secțiune, este următorul (trafic direct, excluzând traficul local). Traficul în orele de vârf (ADT) este, de asemenea, dat.

Secțiunea	Lungime (km)	AADT 1999	Vârf ADT 99
București – Fundulea	26,50	9.544	1.855
Fundulea – Lehliu	29,20	6.722	1.307
Lehliu – Drajna	41,60	4.139	805
Drajna – Fetești	36,80	5.243	1.019
Fetești – Cernavodă	17,20	4.690	912

În ipoteza fără tarife de utilizare, Consultantul a presupus ca tot traficul, altul decât cel local, de pe coridorul central (DN 3 și DN 3A) va utiliza noua autostrada (trafic normal). Traficul adițional deviat (dinspre coridorul nordic DN 2 și DN 2A) a fost estimat la 20% din traficul normal de pe autostradă. În plus, traficul generat a fost estimat la 10% din traficul normal de pe autostradă.

Au fost aplicate rate de creștere anuală a traficului de 3,5% pentru perioada 1999-2011 și de 3,0% din 2012.

În acest sens, nivelul capacității de trafic a fost calculat după cum urmează: capacitatea de trafic a unei singure benzi, cu un nivel bun de deservire, a fost considerată a fi de 1.400 vehicule/oră. Prin aplicarea ratei de creștere a traficului, situația este următoarea:

Secțiunea	Vârf ADI 2015	Capacitate (2x2 benzi)	Pondere	Capacitate (2x1 benzi)	Pondere
1. București – Fundulea	3,034	5,600	0,5	2,800	1,1
2. Fundulea – Lehliu	2,138	5,600	0,4	2,800	0,8
3. Lehliu – Drajna	1,317	5,600	0,2	2,800	0,5
4. Drajna – Fetești	1,666	5,600	0,3	2,800	0,6
5. Fetești – Cernavodă	1,491	5,600	0,3		

Nota: secțiunea existentă Fetești – Cernavodă este deja prevăzută cu 2x2 benzi.

Se poate concluziona ca soluția optimă este să se construiască o autostradă pe 2x2 benzi pe primele două secțiuni (București – Fundulea și Fundulea – Lehliu), în timp ce, pe următoarele două secțiuni (Lehliu – Drajna și Drajna – Fetești), să se construiască numai 2x1 benzi.

Beneficii economice

Următoarele tipuri de beneficii au fost luate în considerare:

- economii la costurile operării vehiculelor (COV),
- economii la accidente și consecințele acestora,
- economii de timp,
- generare și deviere de trafic,
- confortul călătoriei.

Economiile la COV au fost calculate după cum urmează:

- vehicule ușoare: 2,2 cenți de EURO / vehicul / km,
- vehicule grele: 6,6 cenți de EURO / vehicul / km.

Valorile economice unitare corepunzătoare persoanelor decedate sau rănite în accidente pe drumuri sau autostrăzi au fost estimate la 100,000 EURO/decedat și 4,000 EURO/ranit, corespunzător unei treimi din valoarea standard utilizată în țările vest-europene, cu următoarele rate ale accidentelor:

Numar / an	Autostrada	Medie drumuri naționale (DN 3, 3A și 22C)
Decedați	15	38
Raniți grav	31	81

A fost estimată o economie medie de 0,5 cenți de EURO pe vehicul și km.

Economiile de timp au fost de asemenea estimate, pe baza valorii medii de timp pentru autoturisme, LGV și HGV, la 3,5 EURO/oră, 5,0 EURO/oră și respectiv 4,0 EURO/oră, corepunzător unei valori între 1,5 și 2,5 EURO/oră/persoană. Aceasta înseamnă o economie de 3,2 cenți de EURO / vehicul / km.

În cazul în care se percep tarife, volumul traficului pe autostradă a fost estimat după cum urmează:

Taxa (cenți de EURO / km /uap)	Volumul traficului pe autostradă
0,00	100%
1,50	95%
2,5	80%
5,00	40%
10,00	10%

Nota: uap = unitate autovehicul pasageri (în engleza: pcu)

Traficul deviat de pe varianta alternativă din partea de nord (DN 2 – DN 2A) a fost estimat la 20% din traficul normal de pe autostradă. În plus, traficul generat a fost estimat la 10% din traficul normal de pe autostradă.

Pentru a se ține cont de beneficiile legate de sporirea confortului conducerii și de exactitatea și securitatea timpului de călătorie, în condițiile în care s-ar construi autostrada, s-a aplicat o primă la nivelul a 1,12 cenți de EURO/vehicul ușor/km, respectiv, 6,87 cenți de EURO/vehicul greu/km.

Aceasta conduce la următorul tabel general:

Beneficii (EURO cenți / km)	Vehicule ușoare	Vehicule grele
COV	2,20	6,60
Accidente	0,50	0,50
Timp	3,20	3,20
Altele	1,12	6,87
Total	7,02	17,17

În ceea ce privește traficul generat, se folosesc rate unitare de 3,51 cenți de EURO/vehicul ușor/km, respectiv 8,59 cenți de EURO/vehicul greu/km, ceea ce reprezintă jumătate din ratele "normale".

Cazul: fără tarife de utilizare – toate vehiculele

Beneficiu (de economii ex. de timp)	Valoare unitară (cenți de EURO / vehicul / km)	Valoarea prezentă (VP) Euro (rata discount 10%)	% din totalul beneficiilor
COV	Nu există date disponibile	107.615.410	32,00%
Accidente	Nu există date disponibile	22.647.870	6,73%
Timp	Nu există date disponibile	144.946.390	43,09%
Altele	Nu există date disponibile	61.139.740	18,18%
Total	Nu există date disponibile	336.349.420	100,00%

Notă: în scenariul cu tarife de utilizare, valoarea prezentă a beneficiilor poate fi estimată aplicând estimările asupra traficului în tabelul de mai sus.

Rezultatele analizei

Următoarele rezultate sunt obținute pentru secțiunea București – Fetești a autostrăzii , presupunând ca Faza 2 (construcția celei de-a doua căi de rulare între Lehliu și Fetești) are loc începând cu 2010 și până în 2013.

Valoarea prezentă netă și raportul cost/beneficiu sunt calculate folosind o rată de discount de 10%.

Cazul: fără tarife de utilizare

Rata rentabilității economice	RRE	11,44%
-------------------------------	-----	--------

Valoare prezentă netă (Euro)	VPN	45.442
------------------------------	-----	--------

Raportul beneficiu/cost	B/C	1,16
-------------------------	-----	------

Cazul: taxa de 1,5 cenți/km

Rata rentabilității economice	RRE	10,91%
-------------------------------	-----	--------

Valoare prezentă netă (Euro)	VPN	28.612
------------------------------	-----	--------

Raportul beneficiu/cost	B/C	1,10
-------------------------	-----	------

Cazul: taxa de 2,5 cenți/km

Rata rentabilității economice	RRE	9,29%
-------------------------------	-----	-------

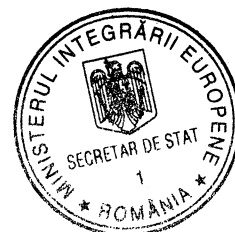
Valoare prezentă netă (Euro)	VPN	-21.845
------------------------------	-----	---------

Raportul beneficiu/cost	B/C	0,92
-------------------------	-----	------

Variante multimodale și legatura cu reabilitarea căii ferate București – Constanța :

Se intenționează construirea autostrăzii București – Cernavodă în același timp cu reabilitarea și modernizarea căii ferate București – Constanța. În plus față de politica generală a Ministerului Lucrărilor Publice, Transporturilor și Locuinței de a asigura o dezvoltare echilibrată a ambelor moduri de transport, în special de-a lungul coridoarelor de transport trans-europene, există o puternică complementaritate între modurile de transport și o oarecare specializare:

Traficul de marfuri utilizează predominant calea ferată. Prezența industriei grele în regiunea Constanța (extracția și rafinarea țițeiului, metalurgie, construcții navale, chimie, prelucrarea cimentului), precum și tipul de trafic desfășurat în portul Constanța (țiței și produse petroliere, baloturi, saci pentru produse chimice și ciment, metale, minereuri, containere, lemn, cereale) generează în special trafic pe calea ferată.



În prezent, numai 4% din vehiculele de pe coridorul de drum sunt vehicule grele. Se apreciază ca această pondere va ramane neschimbată, chiar și după deschiderea autostrăzii . Pe aceasta rută, traficul rutier de mărfuri este și va ramane consacrat bunurilor de volum mic / valoare mare.

În ceea ce privește pasagerii, două aspecte au o relevanță specială:

- în primul rând, trebuie subliniat ca ponderea totală a mașinilor proprietate personală (125 de autoturisme de pasageri la 1000 locuitori în 1998), chiar dacă aflată în constantă și puternică creștere, este totuși extrem de redusă în România, în comparație cu media Uniunii Europene. Ca urmare, în multe cazuri, nu există o concurență reală între transportul de pasageri pe calea ferată și cel rutier, ci mai mult o complementaritate.
- în al doilea rând, regiunea Constanța este principala regiune turistică a României (litoralul Mării Negre deține 41% din capacitatea totală de turism a României) și reprezintă un puternic potențial pentru viitor. Mai mult, dezvoltarea unor legături de transport de înaltă calitate, care reduc timpul total de călătorie între București și Constanța la aproximativ 2 ore sau mai puțin (pentru ambele moduri), va genera o creștere însemnată a traficului turistic și de afaceri.

10. Principalele elemente ale analizei financiare

Autostrada va fi prevăzută cu o stație de taxare, urmând a se colecta tarife de la utilizatori. Studiile anterioare au indicat că un nivel acceptabil din punct de vedere social al tarifului ar fi cuprins între 1,5 și 2,5 Euro / km pentru mașini de pasageri (vezi și tabelul de la punctul 9).

Rata rentabilității financiare

În cazul în care se iau în considerare costurile totale ale investiției, ceea ce înseamnă nu numai acea parte a investiției legată de taxare, facilități de operare și întreținere, dar și costurile integrale ale investiției pentru realizarea Fazei 1 (respectiv 414,80 milioane EURO fără taxe), rata rentabilității financiare este în jur de 0% și, în fapt, nesemnificativă.

Tabelul următor arată Valoarea Prezentă Netă a investiției financiare, calculată pentru diferite niveluri ale taxei, în USD, cu o rată de discount de 10%.

Valoarea Prezentă Netă	Niveluri ale taxei (EURO / km / autovehicul de pasageri)			
	1,5 cenți	2,5 cenți	5 cenți	10 cenți
fără Asistența ISPA (milioane EURO, 10%)	-314,93	-305,33	-307,58	-324,98
cu Asistența ISPA (milioane EURO, 10%)	-339,33	-229,72	-231,98	-249,38

Susținere :

Prin urmare, s-a optat pentru abordarea care vizează acoperirea costurilor de exploatare și întreținere din veniturile din taxare. Aceste costuri sunt următoarele:

- costurile anuale pentru întreținerea și exploatarea curentă,
- alocația anuală pentru întreținerea periodică,
- acea parte a costurilor investiției legată numai de construcția stațiilor de taxare, precum și a instalațiilor, facilităților și echipamentelor corespunzătoare.

Costul de investiție aferent, prevăzut a se realiza în Faza 1, se ridică la 24,14 milioane EURO (fără taxe). Cheltuielile anuale (costurile pentru întreținerea și exploatarea curentă) au fost estimate la suma de 1,126 milioane EURO, iar alocația anuală pentru întreținerea periodică la suma de 1,195 milioane EURO.

Pe aceasta bază, analizele financiare realizate pentru secțiunea București – Fetești au condus la următoarele valori ale ratei interne de rentabilitate financiară:

(costuri = numai costurile facilităților de taxare, întreținere și exploatare):

Secțiunea de autostradă	1,5 cenți/km	2,5 cenți/km	10,0 cenți/km
București – Fetești	10,3%	14,7%	5,1%

Veniturile colectate din taxare se vor ridica la:

- 4,6 milioane EURO pentru un nivel al taxei de 1,5 cenți/km și uap (în ipoteza ca volumul traficului în acest caz va fi de 95% din traficul de pe autostradă în cazul fără taxare), sau
- 6,5 milioane EURO pentru un nivel al taxei de 2,5 cenți/km și uap (presupunând ca volumul traficului în acest caz va fi de 80% din traficul de pe autostradă în cazul fără taxare).

Ca urmare, veniturile din taxare colectate vor acoperi cu ușurință costurile de exploatare și întreținere.

Organizare

Autostrada va fi prevăzută cu centre de întreținere, având echipament și personal de întreținere corespunzător. Fiecare centru de întreținere va deservi câte o secțiune.

Consultanții angajați pentru servicii de proiectare și supraveghere a lucrărilor pregătesc, în prezent, o strategie comună de taxare, cu scopul de a asigura o aplicare consecventă de-a lungul întregii autostrăzi. În plus, va fi elaborat un proiect comun în ceea ce privește necesitățile de operare și întreținere.

Autostrada va fi exploatată de o organizație consacrată. Nu s-a adoptat încă o decizie finală în această privință, urmând a se avea în vedere mai multe opțiuni: cadrul instituțional creat pr lângă Administrația Națională a Drumurilor, respectiv Direcția

Autostrăzi, și posibila transformare a acestora într-o nouă companie sau agenție publică a autostrăzilor cu taxare, către care AND să își transfere eventual activitățile sale privind autostrăzile, și care să susțină noile investiții propuse în sectorul autostrăzilor. O asemenea companie (sau agenție) ar urma să fie organizată în mod eficient, cu personal redus și asistat în mod corespunzător. Acesta se va ocupa de reabilitarea, operarea și întreținerea autostrăzilor existente, ca și de proiectarea, supravegherea construcției, operarea și întreținerea noilor autostrăzi. Pe termen lung, compania publică ar putea eventual să își transfere activele și activitatea unui concesionar privat, sau, alternativ, să atragă participarea privată la capitalul său.

Un consultant internațional a fost angajat (iunie 2000) pentru a ajuta AND-ul în analizarea acestor probleme și pentru a propune varianta optimă. Serviciile acestui Consultant sunt finanțate din împrumutul BEI (contractul de asistență tehnică).

Trebuie menționat, de asemenea, că, la momentul încheierii construcției autostrăzii București – Cernavodă, Administrația Națională a Drumurilor va avea deja un număr de ani de experiență în monitorizarea operării și întreținerii realizate de o companie privată pe autostrada București – Pitești (licitație în curs de desfășurare).

11. Analiza impactului asupra mediului

Proiectul face parte din clasa de dezvoltare prevăzută în anexa I la Directiva 85/337 (97/11).

Au fost executate deja următoarele studii de mediu:

- Studiu de Pre-Investiție, realizat de consultantul internațional Transroute în august 1993 (Raport Interim, secțiunea V.E.), în franceză,
- Studiu de Fezabilitate, realizat de proiectantul român Iptana în martie 1995 (volumele V.A., V.B., XV.A și XV.B), în română,
- Studii Detaliat de Impact asupra Mediului, realizate de Institutul Român de Mediu ICIM, pe fiecare din cele 4 secțiuni ale autostrăzii între București și Fetești, în 1991.

Autorizațiile de mediu pentru construirea autostrăzii au fost deja emise, pe această bază, în iunie 1996 pentru secțiunea 4 și în martie 1997 pentru secțiunea 5 de către Ministerul Apelor și Protecției Mediului și, respectiv, de către Agenția pentru Protecția Mediului Constanța. Vechile autorizații au fost reînnoite la data de 8 mai 2000.

Se vor realiza studii pe scară largă legate de evaluarea impactului asupra mediului, în conformitate cu Directivele relevante ale UE, de către consultanți internaționali angajați de Administrația Națională a Drumurilor și se vor desfășura consultații publice complete, ca parte componentă a EIA. EIA-urile și planurile de atenuare a impactului asupra mediului vor fi încheiate în aprilie 2001 pentru secțiunile 4 și 5.

Planul de atenuare a impactului asupra mediului care va fi elaborat de consultanți va include și un plan de monitorizare pe perioada desfășurării lucrărilor, care să fie aplicat constructorilor și controlat de inginerul supraveghetor.



Documentele de licitație vor prevedea măsuri de protecție a mediului: reducerea nivelului de praf prin controlarea emisiilor la stațiile de producție (stațiile de concasare și asfalt), stropirea drumului pentru reducerea nivelului de praf, controlul debitului de apă prin instalarea unor canale corespunzătoare, construcția de tancuri de colectare a apei poluate provenind de la echipamentele de întreținere, prevenirea poluării pânzei de apă freatică, controlul emisiei fonice a echipamentelor, implementarea unui sistem adecvat de management al traficului și a unor semnalizări adecvate, verificarea protecției mediului la carierele de piatră și asigurarea redării în circuitul natural a carierelor de piatră.

În plus, activitățile șantierului vor fi monitorizate de către agențiile locale de mediu.



12. Cost și asistență (în EURO)

Toate pozițiile în milioane EURO	Drajna – Fetești secțiunea 4			Fetești – Cernavodă secțiunea 5			Total Faza 1 secțiunile 4 și 5			p.m.: Total București – Cernavodă (faza 1)		
	Costuri totale	Cheltuieli efectuate înainte de intocmirea cererii	Costuri eligibile	Costuri totale	Cheltuieli efectuate înainte de intocmirea cererii	Costuri eligibile	Costuri totale	Cheltuieli efectuate înainte de intocmirea cererii	Costuri eligibile	Costuri totale	Cheltuieli efectuate înainte de intocmirea cererii	Costuri eligibile
Cost de planificare/ proiectare	1,50	p.m.	1,50	0,21	p.m.	0,21	1,71	p.m.	1,71	13,88	p.m.	13,88
Achiziții terenuri	0,00	p.m.	0,00	0,00	p.m.	0,00	0,00	p.m.	0,00	2,18	p.m.	2,18
Pregătirea și organizarea șantierului	8,63	p.m.	8,63	0,73	p.m.	0,73	9,36	p.m.	9,36	42,74	p.m.	42,74
Lucrările principale	62,30	6,34	55,95	4,99	p.m.	4,99	67,29	6,34	60,94	388,54	116,90	271,65
Echipamente și mașini	1,87	0,00	1,87	4,00	p.m.	4,00	5,87	0,00	5,87	14,61	0,42	14,19
Asistență tehnică	0,00	0,00	0,00	0,00	p.m.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Supervizare pe parcursul implementării	3,28	p.m.	3,28	0,21	p.m.	0,21	3,48	p.m.	3,48	13,88	p.m.	13,88
Neprevăzute	9,88	0,00	9,88	1,56	p.m.	1,56	11,44	0,00	11,44	49,71	0,00	49,71
Taxe/impozite publice	19,34	p.m.	0,00	1,66	p.m.	0,00	21,01	p.m.	0,00	95,16	p.m.	0,00
Altele (mutarea utilităților)	4,06	1,25	2,81	0,00	p.m.	0,00	4,06	1,25	2,81	10,30	3,74	6,55
TOTAL	110,86	7,59	83,92	13,36	0,00	11,70	124,22	7,59	95,62	631,02	121,06	414,80



Autostrada București – Cernavodă Faza 1, secțiunile 4 și 5

Euro				
	Costuri totale (faza 1 secțiunile 4 și 5)	Cheltuieli efectuate înainte de întocmirea cererii	Alte costuri ne-eligibile	Total costuri eligibile
Cost planificare/proiectare	1.708.000	p.m.	0	1.708.000
Achiziții terenuri	0	p.m.	0	0
Pregătirea șantierului	9.360.000	p.m.	0	9.360.000
Lucrările principale	67.288.000	6.344.000	0	60.944.000
Echipamente și mașini	5.872.000	0	0	5.872.000
Asistența tehnică	p.m.	0	p.m.	0
Supervizare pe parcursul implementării	3.484.000	p.m.	0	3.484.000
Neprevăzute	11.440.000	0	0	11.440.000
Taxe/impozite publice	21.008.000	p.m.	21.008.000	0
Altele (mutarea serviciilor)	4.056.000	1.248.000	0	2.808.000
TOTAL	124.216.000	7.592.000	21.008.000	95.616.000

Notă:

Cheltuielile efectuate înainte de întocmirea cererii se referă la lucrările executate între 1992 și 1999 pentru construcția secțiunii 4 (Drajna – Fetești).

Cost total	Costuri eligibile				Finanțare nerambursabilă la ISPA	Procent finanțare nerambursabilă %
	Contribuția sectorului privat	Cheltuieli înainte de date eligibilă	Alte cheltuieli neeligibile	Cost eligibil total		
124.216.000	-	7.592.000	21.008.000	95.616.000	71.712.000	75

Ponderea asistenței: 75%

Dacă ponderea cofinanțării măsurii prin ISPA este de 75%, aplicată secțiunilor 4 și 5, ponderea efectivă a cofinanțării pe ruta București – Cernavodă este de 17,3% din costurile eligibile.

13. Implicarea instituțiilor financiare internaționale

Asistența financiară nerambursabilă ISPA va cofinanța costurile totale ale lucrărilor pe secțiunile Draja – Fetești și Fetești – Cernavodă împreună cu cofinanțarea de la Guvernul României, în timp ce finanțarea BEI și a Guvernului României se va concentra pe lucrările de pe secțiunile București – Fundulea (Guvernul României), Fundulea – Lehliu și Lehliu – Draja (BEI). Împrumutul BEI în valoare de 210 milioane euro (semnat în noiembrie 1999) va acoperi costurile estimate ale construcțiilor respective.

Trebuie, de asemenea, menționat că, pe același coridor, secțiunea Pitesti – București este în curs de reabilitare pe baza unui împrumut BERD în valoare de 50 milioane Euro.

14. Condiții specifice legate de măsură

Vezi memorandumul de finanțare

