

DESCRIEREA PROIECTULUI

Rezumatul măsurii
Nr. 2000/RO/16/P/PT/002

1. **Denumirea măsurii** Lărgirea la 4 benzi a drumului național
DN5 București-Giurgiu
2. **Autoritatea care prezintă cererea (Coordonatorul National ISPA)**
- 2.1. Numele: Hildegard Puwak, ministrul integrării europene
- 2.2. Adresa: Ministerul Integrării Europene
Direcția Coordonare Programe de Dezvoltare
Director Eugen Teodorovici
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 reponsabilă cu implementarea (așa cum este definită în Secțiunea II (2) a Anexei III.2)**
- 3.1. Numele: 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 mai sus
5. **Localizare**
- 5.1. Țara beneficiară: România
- 5.2. Regiunea: Județul Giurgiu



6. Descrierea (Indicați dacă măsura este parte a unui grup de proiecte situate de-a lungul aceluiași coridor de transport, aceluiași râu/bazin , etc...)

Drumul național DN5, parte a Coridorului IX, este amplasat în partea de sud a României și este inclus în drumul care face legătura dintre București și Giurgiu, și mai departe cu Bulgaria, Turcia, Albania, Grecia.

Lărgirea la patru benzi va fi executată pe aliniamentul existent pe DN5 între km 19+600 - km 59+100 (Adunații Copăcenii - Giurgiu). Elementele geometrice ale aliniamentului vor fi executate pentru $V=80\text{km/h}$ și, dacă este cazul, $V=60\text{km/h}$.

Lucrările de lărgire a drumului mențin aliniamentul existent, care traversează localitățile Călugăreni, Daia și Remus pe o lungime de aproximativ 8,4 km. În cazul traversării localității Adunații Copăcenii s-ar putea opta pentru o variantă de ocolire a acesteia, dacă din rezultatele detaliate ale studiului de proiectare reiese că este necesar. Prin dublarea lățimii, drumul se va încadra în clasa tehnică II și în categoria de importanță C.

Principalele date tehnice ale investiției:

lungime:	- 39,4 km
parte carosabila:	- 14 m + acostament (inclusiv separarea localităților din afară)
platforma:	- 17-19m
sistemul de asfalt al drumului:	- beton asfaltic: - 5 cm
	- liant: - 5 cm
	- mixtură asfaltică: - 8 cm
	- balast stabilizator: - 30 cm
	- balast: - 25 cm
	- strat de formă: - 15 cm

Proiectarea structurii drumului îndeplinește cerințele Directivei Comisiei Europene 96/53 cu privire la greutate și dimensiuni, permițând o sarcină pe osie de maximum 11,5 tone. În plus, proiectarea structurilor îndeplinește standardele specifice ale UE.

7. Obiective (A se folosi indicatorii cuantificați așa cum rezultă din tabelul 15.1 al formularului pentru asistență)

Principalele obiective în politica de transport:

Acestea sunt:

- eliminarea și prevenirea blocajelor de trafic. Se prevede că, în condițiile drumului existent, blocajele fluxului de trafic vor apărea în anul 2005, în timp ce lărgirea la 4 benzi va întârzia apariția acestora pentru perioada 2020 - 2025.
- creșterea capacității de trafic și a mediei de viteză. Viteza medie (la nivelul de trafic al anului 1995) este de 43,5 km/h în condițiile existente și va atinge aproximativ 63,2 km/h după lărgire. Media timpului economisit astfel este de 16min/vehicul.



- creșterea fluxului de trafic. Se prevede ca traficul generat să crească cu aproximativ 6,7% față de traficul "normal".
- reducerea accidentelor și îmbunătățirea siguranței traficului.

În plus, acest proiect reprezintă una din prioritățile pe termen scurt pentru sectorul transporturilor, menționate în Programul Național pentru Aderare a României la Uniunea Europeană, versiunea iunie 1999, pagina 176.

În esență, modernizarea drumului național București - Giurgiu are un impact direct asupra traficului de frontieră (în conformitate cu statisticile de trafic pe anul 1995, traficul internațional pe această rută este aproximativ 16% din traficul total și 38% din cel pentru vehicule grele) și este complementar cu o serie de măsuri promovate deja pentru îmbunătățirea tranzitului la frontiera Giurgiu - Ruse, inclusiv un drum de ocolire și un punct vamal pentru vehiculele grele. Acest punct este, în prezent, singura legătură fixă peste Dunăre între România și Bulgaria. Acesta este și motivul pentru care proiectul reprezintă o prioritate în cadrul pachetului de proiecte ale Pactului de Stabilitate în Balcani.

Indicatorii care se vor utiliza pentru monitorizarea progresului fizic la construcția acestui proiect:

Articol	Lucrări	Unitate	Cantitate estimată
1	Terasamente • tăierea vegetației • rambleu necesar • săpare	Mii cm	44,9
2	Strat de agregate naturale stabilizate cu 6% ciment	Mii cm	
3	Balast	Mii cm	
4	Mixtura asfaltică	Mii tone	
5	Liant	Mii tone	
6	Ciment asfaltic	Mii tone	
7	Podete și șanțuri	Mii lm	
8	Podete • dale - L=2,00 m • dale - L=0.5 m	Uap Uap	
9	Solul de suprafață de la rambleu	Mii cm	
10	Demolare - beton (podete, șanțuri, garduri, trotuare) - beton armat (podete)	Mii cm Mii cm	
11	Lucrări de pod	Uap/lm	0

Notă: uap = unitate autovehicul de pasageri (engl: pcu)

8. Planificarea lucrărilor

Categoria de lucrări	Data începerii	Data finalizării
Planificarea și proiectarea (1)	Aprilie 2000	Februarie 2001
Achiziții terenuri	Aprilie 2000	Aprilie 2001
Construcția	Septembrie 2001	Decembrie 2003
Darea în exploatare	Ianuarie 2004	

(1) Executate de Hyder Consultants, finanțate prin Programul PHARE și include o evaluare completă a impactului asupra mediului înconjurător

9. Analiza cost-beneficiu economico-social

Scenariul pesimist a fost folosit pentru rata de creștere în traficul total:

Acesta a fost estimat pe baza statisticilor de trafic din 1995 realizate de Administrația Națională a Drumurilor: numărători manuale în 4 puncte de pe drumul național DN5

- unități -

Mașini	Autobuze	Camioane	Total
249.481	59.722	198.338	507.541

Pe aceasta bază, a fost evaluat traficul viitor pe tipuri de vehicule.

Perioada	Scenariul ratei de creștere anuale (trafic total)
1995 - 2000	3,71%
2000 - 2005	4,56%
2005 - 2010	4,84%
2010 - 2015	4,78%
2015 - 2020	3,86%
2020 - 2025	3,23%
2025 - 2030	2,78%

Sub - modelul COV (Cost operare/vehicul) al modelului HDM III al Băncii Mondiale a fost utilizat, împreună cu relațiile viteză - flux, în scopul calculării costurilor de operare/vehicul pe fiecare an,

- în cazul implementării proiectului
- în cazul în care proiectul nu este implementat

Diferența COV între cele două tipuri de cazuri determină beneficiile nete.

Tabelul de mai jos descrie principalele concluzii (Rata rentabilității economice %):
RRE %

Beneficii rezultate din:	
a) Trafic normal	29,9
b) Trafic normal și generat	31,2
c) Trafic normal și generat + valoare reducere accidente	31,4
d) Trafic normal și generat + valoare reducere accidente + economie de timp	33,6

10. Principalele elemente de analiză financiară

Proiectul nu va genera venituri din taxe pe autostradă..

11. Analiza impactului asupra mediului înconjurător

Acest proiect face parte din clasa de dezvoltare prevăzută în Anexa I din Directiva 85/337 (97/11).

O evaluare a impactului asupra mediului înconjurător a fost realizată de către consultantul local Iptana Search, ca parte a studiului de fezabilitate existent. Această evaluare va fi revizuită și completată în conformitate cu procedurile UE, de către un consultant internațional, ca parte a revizuirii studiului de fezabilitate (finanțat prin PHARE). Revizuirea, EIA și planul de atenuare a efectelor negative, inclusiv consultarea pe scară largă a publicului și dezvoltarea măsurilor de siguranță a circulației vor fi finalizate în februarie 2001.

Până în prezent, Agenția de Protecție a Mediului Giurgiu a fost consultată în timpul studiului de fezabilitate, iar un anunț a fost publicat în ziarul național "Adevărul" la data de 10 decembrie 1998, invitând publicul să își exprime opinia.

Consultarea altor autorități relevante a fost finalizată și, în consecință, Ministerul Apelor și Protecției Mediului a emis o autorizație pentru lucrări la data de 9 martie 2000.

Cu toate că proiectul nu implică legături directe cu Bulgaria, se intenționează să se consulte autoritățile bulgare competente.

În final, documentația pentru licitație va cuprinde și măsuri de protecție a mediului, iar consultanții pentru supervizare vor fi direct implicați în monitorizarea acestor măsuri.

12. Costuri și asistență

Defalcare costuri

- euro -

Denumire	Costuri totale fără TVA	Costuri ne-eligibile	Total costuri eligibile
Cost de planificare/ proiectare	1.808.217	567.241 ⁽²⁾	1.808.217
Achiziții terenuri ⁽¹⁾	1.447.619	1.447.619	
Pregătirea șantierului	268.379		268.379
Organizarea șantierului	2.670.973		2.670.973
Lucrări principale	40.477.321		40.477.321
Asistența tehnică (instruire și testare)	13.990		13.990
Supervizare pe parcursul implementării	2.000.000		2.000.000
Neprevăzute ⁽³⁾	8.008.682		8.008.682

Taxe/impozite publice	6.158.292	6.158.292 (4)	
Altele (mutarea serviciilor)	3.102.856		3.102.856
TOTAL	66.085.981	8.173.153	57.912.828

(1) Costul pentru achiziții de terenuri prezentat este fără nici o taxă

(2) Costuri efectuate înainte de întocmirea cererii (inclusiv verificarea finanțării prin PHARE a studiului de fezabilitate și detaliile de proiectare)

(3) Corect justificate și aplicate numai la articolele de buget menționate

(4) Alte costuri ne-eligibile (taxe și impozite)

-cifre in euro						
Costul Total	Costuri eligibile				Asistența ISPA	Ponderea asistenței %
	Contribuția sectorului privat	Cheltuielile înainte de data eligibilă	Alte cheltuieli ne-eligibile	Costul total eligibil		
66.085.981	-	567.241	7.605.912	57.912.828	43.434.621	75

Rata asistenței: 75%

13. Implicarea Instituțiilor Financiare Internaționale

nu

14. Condiții specifice privind măsura

Vezi Memorandumul de finanțare.

