

DESCRIEREA MĂSURII

**Construirea variantei de ocolire a oraşului Sibiu la standarde de
autostradă,
pe Coridorul de transport european nr. IV, România**

Codul măsurii nr.: 2001/RO/16/P/PT/005

1. **Denumirea măsurii:** Construirea variantei de ocolire a oraşului Sibiu la standarde de autostradă, pe Coridorul de transport european nr. IV, România
2. **Autoritatea care prezintă cererea** (coordonatorul naţional ISPA)
 - 2.1. Numele: Hildegard Carola Puwak, ministrul integrării europene
 - 2.2. Adresa: Ministerul Integrării Europene
Direcţia Coordonrea Programelor de Dezvoltare
Eugen Teodorovici, director
Str. Apolodor, nr.17, latura Nord, sectorul 5, Bucureşti

Telefon: + 40-1- 301. 16. 23
Fax: + 40-1- 301. 16. 26
E mail: eugen.teodorovici@mie.ro
3. **Autoritatea responsabilă cu implementarea** (astfel cum este definită la pct. 2 din secţiunea a II-a din anexa nr. III.2)
 - 3.1. Numele: Eugenia Dunca, director general adjunct
Administraţia Naţională a Drumurilor
 - 3.2. Adresa: Blvd. Dinicu Golescu, nr.38, sector 1, Bucureşti

Telefon: 223.26.07
Fax: 312.09.84
E mail: ispa@andnet.ro
4. **Beneficiarul final** (în cazul în care acesta este alt organism decât autoritatea menţionate la pct. 3): ca mai sus.



5. Localizare

5.1 Țara beneficiară: România

5.2 Regiunea: Județul Sibiu

6. Descrierea

Pe termen scurt, construcția variantei de ocolire a orașului Sibiu contribuie în mod direct la modernizarea Coridorului de transport european nr. IV și la diminuarea blocajelor de trafic.

Pe termen mediu, varianta de ocolire va fi inclusă în viitoarea autostradă ce va face legătura între București și granița româno-ungară, de-a lungul ramurei de Nord a Coridorului de transport european nr. IV. Deși nu are un impact transfrontalier direct, ea va contribui la dezvoltarea unei infrastructuri de înaltă calitate de-a lungul coridorului, asigurând interconexiunea și interoperabilitatea.

Ca parte a Programelor de reabilitare (Etapele I și II) și a Proiectului de reabilitare și modernizare a autostrăzii București-Pitești, lucrările de reabilitare au fost executate de-a lungul ramurii de Nord a Coridorului de transport european nr. IV, pe direcția Nadlac - Deva - Sibiu - Râmnicu Vâlcea - Pitești - București - Constanța. Aceste lucrări sunt încă în derulare pe sectorul Vestem - Miercurea Sibiului, finanțarea fiind asigurată prin Programul PHARE pe anul 1998. Aceste lucrări vor permite o creștere limitată a capacității traficului (lărgirea realizându-se numai pe anumite tronsoane).

În plus, finalizarea fazei I a autostrăzii București – Cernavodă este în curs de derulare cu finanțare din partea BEI, ISPA, și Guvernul României.

Prezentare generală

Oraș vechi cu tradiții culturale și arhitecturale, Sibiul (180.000 locuitori) este unul dintre marile centre industriale și turistice ale României. În prezent, rețeaua de străzi a Sibiului este afectată atât de traficul urban, cât și de cel de tranzit datorită poziției geografice a orașului și a structurii rețelei de străzi care cuprinde intercalări ale unor sectoare din DN 1 și DN 7 între Vestem și Sebeș, DN 14 (Sibiu-Mediaș) și drumul județean DJ 106 (Sibiu-Agnita). Principala rețea de străzi nu poate fi lărgită din cauza clădirilor situate în față.



Prin urmare, îmbunătățirea capacității de trafic și a fluidității tranzitului prin orașul Sibiu poate fi realizată numai prin construirea unei variante de ocolire.

Descrierea variantei de ocolire propuse

Traseul variantei de ocolire a orașului Sibiu se întinde din partea de Sud-Est către partea de Nord-Vest a orașului și are două sectoare diferite:

- (1) tronsonul 1: km 0+000 - km 14+760, unde varianta de ocolire va fi integrată în viitoarea autostradă ce va face legătura între București și granița cu Ungaria la Nădlac (via Pitești / Brașov, Sibiu și Deva). Acest sector va fi construit cu profil de autostradă.
- (2) tronsonul 2: km 14+760 - km 23+500, unde varianta de ocolire se desprinde de traseul viitoarei autostrăzi și face legătura cu DN 1 către Deva și Nădlac. Acest sector va avea aceleași caracteristici ca și drumul național existent în zonă (suprafața carosabilă de 7 m lățime și două acostamente stabilizate de 1,5 m fiecare).

Secțiunea 1

Pe această secțiune, elementele geometrice ale autostrăzii și numărul construcțiilor existente (stații de transformatoare electrice, rețele de instalații electrice pentru înaltă și joasă tensiune, sisteme de irigații, instalații industriale, căi ferate situate în zona apropiată între perimetrul orașului și râul Cibin) au permis analizarea unei singure alternative. Această secțiune a fost împărțită în 3 sub-secțiuni:

Sub-secțiunea 1: Între punctul de desprindere din DN 1 (km 0+000) și punctul de intersectare cu DJ 106 Sibiu-Agnita (km 5+200), care traversează Șelimbăr și intră în Sibiu. Pe această secțiune, varianta de drum traversează calea ferată Brașov, pâraurile Seviș și Cisnădie, drumul național 56, precum și liniile de instalații de înaltă tensiune existente în zona stației de transformatoare electrice.

Sub-secțiunea 2: Km 5+200 - km 8+120 este cuprinsă între DJ 106, strada Gusterei (stradă în Sibiu) care traversează zona și râul Cibin. Pe această secțiune râul este apropiat de perimetrul clădirilor și în consecință apropiat și de viitoarea varianta de ocolire. De-a lungul acestei secțiuni varianta de ocolire traversează pâraurile Săpunului și Trinkbach și, de asemenea, o cale ferată. Strada Sevastopol (stradă în Sibiu) va fi prelungită până la intersectarea cu viitoarea variantă de ocolire; prin urmare trebuie amenajată o joncțiune pentru a lega DJ 106 și DN 14. Un pod va traversa strada Gusterei și râul Cibin. Zona îngustă și aglomerată (râul Cibin, podul de pe strada Gușterii



peste Cibin, linia electrică) nu permite amenajarea unei joncțiuni care ar putea lega cele două căi de trafic.

Sub-secțiunea 3: În conformitate cu Proiectul tehnic pentru viitoarea autostradă, de la km 8+120 la km 14+760, sub-secțiunea este cuprinsă între strada Gușteriței și punctul în care varianta de ocolire se desprinde din autostradă. Pe acest tronson sunt multe spații deschise și câteva construcții, care pot fi cu ușurință evitate. Varianta de ocolire traversează DN 14, pâraurile Mambii, Șura Mare și Rosbav și calea ferată Sibiu-Copșa Mică.

Secțiunea 2: Km 14+760 la km 23+500

Această secțiune nu este comună cu viitoarea autostradă; începe de la punctul de desprindere din viitoarea autostradă și se sfârșește la punctul de intersecție al variantei de ocolire cu DN 1 (km 320+700 – DN 1). Intersecția cu DN 1 se realizează după satul Cristian, ocolindu-l. Această soluție prezintă avantajul evitării străzii foarte înguste care traversează satul Cristian.

Caracteristici Tehnice

Caracteristicile geometrice ale secțiunii de autostradă din varianta de ocolire (secțiunea 1) sunt conform standardelor românești, ATE și AGR, folosind cele mai bune standarde în cazul neconcordanțelor (cu o foarte mică deviație). Viteza de proiectare este de 100 km/h, deoarece zona este deluroasă, iar viteza de proiectare de 120km/h ar fi generat o serie de lucrări suplimentare foarte costisitoare.

Pe secțiunea 1 a variantei de ocolire, măsurile de siguranța rutieră sunt la un nivel înalt, datorită standardelor de autostradă:

- parte carosabilă cu două benzi, separate de o bandă mediană,
- nici o intersecție sau traversare, doar joncțiuni și pasarele,
- sectorul de autostradă va fi închis și îngrădit,
- marcare și semnalizare corespunzătoare,
- parapeti,
- accesul limitat pentru traficul motorizat.

Mai mult, se va avea în vedere o posibilă viitoare lărgire la 2 x 3 benzi a acestei secțiuni, dacă evoluția traficului o va justifica. Utilizarea terenului în zonă va fi planificată corespunzător.

Pe secțiunea 2, caracteristicile sunt reduse (drum național). Oricum, intersectarea cu DJ 106 B (singurul drum care intersectează secțiunea 2 a variantei de ocolire) este făcută prin intermediul unui pasaj superior.



Administrația Națională a Drumurilor ia în considerare aplicarea aceluiași restricții de acces la secțiunea 2 ca și în cazul secțiunii 1. Deoarece acest drum momentan nu există, impunerea restricțiilor de acces nu afectează traficul agricol local.

Joncțiunea secțiunii 1 cu secțiunea 2 va fi semnalizată corespunzător, pentru a permite o trecere lentă de la caracteristicile de autostradă la caracteristicile de drum național.

Joncțiunea între secțiunea 1 și DN 1/ DN 7 va fi amenajată pentru a da prioritate traficului venind de la/spre varianta de ocolire și pentru a permite introducerea de benzi de încadrare.

Lucrări de racordare

Pe ansamblu, construcția variantei de ocolire a orașului Sibiu implică o lungime totală de drumuri incluse în proiect de 40,9 km, din care 14,8 km din construcția variantei de ocolire - secțiunea 1 la standard de autostradă, 8,7 km de construcție din secțiunea 2 a variantei de ocolire la standard de drum național (2 x 1 benzi) și 17,4 km de drumuri de legătură: 3,1 km la intersecția cu DN 1, 2,2 km la intersecția cu DJ 106, 3,1 km la intersecția cu strada Sevastopol, 2,5 km la intersecția cu DN 14, 1,5 km la alte intersecții și 5 km de deviere de drumuri locale.

7. Obiective

Politici de transport

Împreună cu măsurile de reabilitare a drumurilor care urmăresc menținerea activelor existente, Strategia infrastructurii de transport include, de asemenea, dezvoltarea coridoarelor transeuropene, cu scopul de a face față creșterii traficului. În această privință obiectivul pe termen lung este de a dezvolta o autostradă de la Constanța la granița dintre România și Ungaria, la Nădlac, via București.

În acest scop, reabilitarea autostrăzii București-Pitești a fost lansată în 1996 și a fost cofinanțată de BERD și Guvernul României. Faza 1 de construire a autostrăzii București-Constanța a fost lansată în 1999, sub finanțare BEI, ISPA și Guvernul României.

În continuare, s-a decis să se concentreze atenția asupra unor secțiuni de prioritate mai mică (acele secțiuni unde traficul este cel mai intens și rezolvarea blocajelor de trafic este urgentă). Asemenea secțiuni au fost identificate ca fiind construcția variantelor de ocolire a orașelor Pitești, Sibiu,



Sebeș, Orăștie și Deva, intenționându-se ca acestea să constituie embrionul viitoarei autostrăzi ce va face legătura cu granița Ungariei.

De asemenea, Guvernul României a hotărât recent să lanseze proiectul de construire a autostrăzii București-Brașov. Acest fapt poate conduce la revizuirea configurației actuale a Coridorului de transport european nr. IV (în prezent aflat de-a lungul rutei București - Pitești - Râmnicu Vâlcea – Sibiu, prin Valea Oltului). Noua rută ar putea fi București - Brașov – Făgăraș – Sibiu, de-a lungul Văii Prahovei.

Integrarea în viitoarea autostradă București-Nădlac

Secțiunea 1 a variantei de ocolire va fi integrată în viitoarea autostradă indiferent dacă varianta finală selectată va fi București - Pitești - Sibiu - Deva sau București - Brașov – Sibiu - Deva.

În prezent, nu există nici un studiu de fezabilitate sau proiect tehnic pentru construirea autostrăzii Brașov – Făgăraș – Sibiu. Într-o primă etapă (cel mai probabil până în 2015), este prevăzut ca drumul național DN 1, pe ruta Brașov – Făgăraș - Sibiu, să fie lărgit și modernizat la standard de drum expres. Această investiție va fi inclusă în etapa a 5-a a Programului de reabilitare a drumurilor naționale, care va fi cofinanțată de BEI și lansată în perioada 2002-2003.

După construirea secțiunii de autostradă Sibiu-Deva, secțiunea a 2-a a variantei de ocolire nu va mai fi folosită pentru traficul de tranzit, ci va rămâne numai pentru traficul local (de la/spre orașul Cristian).

Obiective directe

Scopul acestei măsuri este de a construi o varianta de ocolire de tip autostradă a orașului Sibiu, care este considerat a fi un punct major de blocare a traficului de-a lungul Coridorului IV. Această variantă de ocolire la standard de autostradă va fi inclusă în viitoarea autostradă ce leagă București de granița româno - ungară.

Obiectivele măsurii (indicatorii de impact și de rezultat) sunt:

-mărirea capacității de trafic în zona Sibiu, care a fost identificată ca fiind un punct de blocare a traficului încă din 1999 în Raportul Final TINA (Octombrie 1999),



-reducerea timpului de tranzitare a zonei Sibiu cu aproximativ 50% (reducerea medie va fi de la 22 de minute la 11,5 minute pentru vehiculele ușoare și respectiv de la 28 minute la 14 minute pentru vehiculele grele),

-creșterea siguranței circulației și reducerea numărului de accidente cu 5,45 persoane în 2010 și 7,9 persoane în 2020 și reducerea numărului de persoane grav rănite cu 12,3 în 2010 și cu 17,8 în 2020, pe această rută,

-îmbunătățirea mediului și calității vieții în orașul Sibiu prin mijlocirea ocolirii orașului de către traficul de tranzit.

Indicatori fizici

Indicatori fizici	Valoarea unitară (de exemplu: m ³ , m, nr.)	Volumul
Terasamente	m ³	3.026.000
Îmbrăcăminte rutieră	m ²	500.000
Șanțuri	M	86.500
Podete	bucată	82
Poduri	m ²	32.652
Echipamente, marcaj rutier, realocări de utilități	km	23,5
Intersecții	bucată	4

8. Programul de lucru

Categoria lucrării	Începutul lucrării	Finalizarea lucrării
Studiul de fezabilitate	1 aprilie 2000	1 noiembrie 2000
Analiza cost - beneficiu	1 aprilie 2000	1 noiembrie 2000
Analiza financiară	1 aprilie 2000	1 noiembrie 2000
Evaluarea impactului	1 aprilie 2000	1 noiembrie 2000



asupra mediului		
Studii de proiectare	1 decembrie 2000	30 noiembrie 2001
Documentația de licitație	1 decembrie 2000	30 noiembrie 2001
Achiziții de terenuri	1 septembrie 2001	1 iulie 2002
Construcție	1 iulie 2002	30 iunie 2005
Faza operațională	1 iulie 2005	

9. Analiza cost-beneficiu socioeconomic

Volumul de trafic

În conformitate cu Studiul de trafic, volumul total al traficului (exprimat în vehicule echivalente) utilizând noi variante de ocolire în diverse perioade este prezentat în următorul tabel.

- milioane euro-

SIBIU				
Costul Investiției	CATA Anul 2000	CATA Anul 2005	CATA Anul 2010	CATA Anul 2020
98,74	13.397	17.188	21.506	31.153

Creșterea traficului anual este prezentată mai jos:

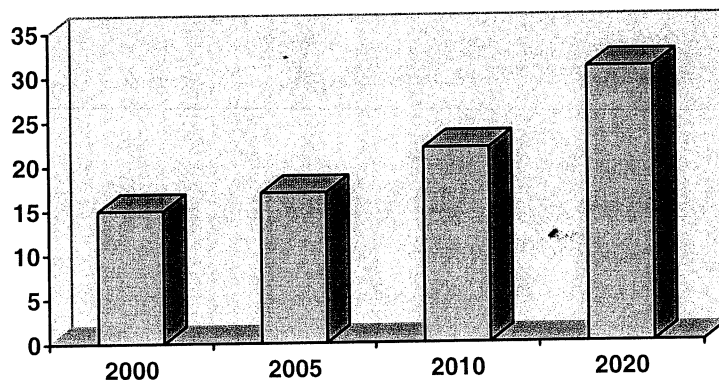
- între 2000 și 2005: 5,11%
- între 2005 și 2010: 4,58%
- din 2010: 3,78%

Aceste date privind traficul includ 90% din traficul "normal" (deviat) și 10% din traficul generat.

Graficul de mai jos arată evoluția traficului estimată pentru următorii 20 de ani:



Traficul prevăzut (călătorii pe zi)



10. Analiza economică

Întreținerea

Întreținerea corespunzătoare a infrastructurii este estimată la un cost mediu de 1.096.000 euro pe an. În acest scop Administrația Națională a Drumurilor va furniza un plan de întreținere pe 10 ani, bazat pe un Sistem de management al pavajelor computerizat.

11. Elementele principale ale analizei financiare

Nu se așteaptă venituri deoarece varianta de ocolire nu este prevăzută cu sisteme de taxare. Viitoarea autostradă (Brașov - Sibiu - Deva sau Pitești – Sibiu – Deva) va fi cel mai probabil prevăzută cu sistem de taxare. Oricum, secțiunile variantei de ocolire vor fi netaxabile, cel puțin pentru o perioadă importantă de timp (următorii 15 ani).

12. Analiza impactului asupra mediului

Proiectul face parte din clasa de dezvoltare acoperită de anexa nr.1 a Directivelor EIA și nu este localizat într-o zonă sensibilă.

Un studiu de impact asupra mediului, care include consultații publice prin întâlniri și deschiderea unui registru pentru comentarii, a fost deja întocmit. După revizuirea finală, acordul de mediu va fi emis înainte de sfârșitul anului 2001 de către Ministerul Apelor și Protecției Mediului (sau, dacă este desemnat, de către Inspectoratul local de protecție a mediului Sibiu) în momentul în care documentația de cadastru a fost aprobată de Consiliul



Local. Acordul de principiu al autorităților de mediu din Sibiu a fost deja emis.

Stabilirea traseului variantei de ocolire a fost aleasă pentru a minimiza impactul negativ asupra mediului. În plus, este de menționat că, construcția variantei de ocolire va permite devierea traficului din centrul orașului și, în consecință, va avea un impact pozitiv pentru populația care locuiește în Sibiu. Se estimează că fără construcția variantei de ocolire a orașului Sibiu traficul potențial în 2020 va depăși 70.000 vehicule/zi în centrul orașului. Principalele măsuri de remediere, prevăzute în proiect și incluse în documentația de licitație, sunt:

- reabilitarea albiei râului lângă râul Cibin;
- panouri anti-zgomot în vecinătatea clădirilor;
- asigurarea unor facilități corespunzătoare pentru scurgerea apelor și decantoare;
- plantarea arborilor și alte măsuri de protecție a peisajelor naturale.

-euro-

Costurile măsurilor de atenuare	% din total
2.331.000	2,31

13. Cost și asistență

Defalcarea costurilor

Articolul	Costuri totale (la nivelul pieței)	Cheltuiala apărute înaintea depunerii cererii de finanțare	Alte Costuri neeligibile	Total costuri eligibile
Costuri de proiectare/pl anificare	4.046.050	2.046.050*		2.000.000
Achiziționare de terenuri**	6.720.000	0	6.720.000	0
Pregătirea șantierului	5.040.000	0	0	5.040.000
Lucrări principale	69.300.000	0	0	69.300.00 0



Mașini și echipamente	0	0	0	0
Asistență tehnică	750.000	0	0	750.000
Supervizarea în timpul implementării	3.000.000	0	0	3.000.000
Cheltuieli neprevăzute**	4.500.000	0	0	4.500.000
Taxe/ Impozite publice****	1.500.000	0	1.500.000	0
Acțiuni de reducere a impactului asupra mediului	2.331.000	0	0	2.331.000
Altele (realocarea serviciilor)	3.600.000	0	0	3.600.000
TOTAL	100.787.050	2.046.050	8.220.000	90.521.000

Notă: se referă la regulile de eligibilitate a cheltuielilor

*include proiectul tehnic și întocmirea documentației de licitație de către consultantul Scetauroute pe baza unui contract Phare;

** achiziționarea terenului se va realiza în cea mai mare parte în anul 2002;

*** se va justifica corespunzător și se va aplica numai articolelor din defalcarea costurilor;

**** taxele și impozitele publice se referă la plata taxei ISCLPUAT (0,7% din lucrări) pentru Inspekția calității în construcții ca de altfel și la costurile pentru obținerea aprobărilor și autorizațiilor. Nu include TVA deoarece aceasta nu se plătește pentru proiectele cofinanțate prin facilitatea ISPA.



-euro-					
Cost total	sector privat	Costuri neeligibile	Total costuri eligibile	Asistența financiară nerambursabilă ISPA	Rata ISPA (%)
100.787.050	-	10.266.050	90.521.000	67.890.750	75

14. Implicarea instituțiilor financiare internaționale

În această măsură nu este prevăzută implicarea directă a vreunei instituții financiare internaționale. Cu toate acestea, referitor la ramura de nord a Coridorului de transport european nr. IV, BERD s-a aratat interesată în a cofinanța printr-un împrumut realizarea variantei de ocolire a orașului Pitești, iar BEI s-a arătat interesată de finanțarea variantelor de ocolire Deva, Sebeș și Orăștie.

15. Condiții specifice legate de această măsură

Vezi art. 8 din memorandumul de finanțare.

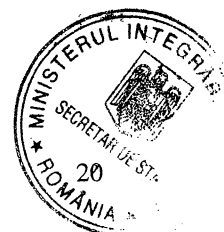
Toate contractele se vor acorda în urma unei licitații internaționale competitive. Contractarea și licitația trebuie să urmeze procedurile specifice ale Comunității Europene, bazate pe "Ghidul practic pentru PHARE/ISPA/SAPARD - proceduri de contractare". "FIDIC 1999 Condiții de contract" va fi folosit pentru contractele de lucrări.

În acest sens, contractele pentru lucrări civile și contractele de supervizare vor fi întocmite potrivit uzanței internaționale și astfel condițiile contractului vor avea prioritate față de prevederile legilor românești în caz de conflict, și în particular față de următoarele (dar nu numai):

- Legea 10/1995, art. 5, art.13, art.21 până la art. 31, art.40;
- Hotărârea de Guvern nr. 85/1997, anexă, punctul II, 1.d;
- Hotărârea de Guvern nr. 272/1994;
- Hotărârea de Guvern nr. 261/1994, capitolul II, art.22 A.

16. Planul de achiziții

Lucrările vor fi implementate conform Planului de achiziții provizoriu, prezentat în anexa nr.I a.



PLANUL DE ACHIZIȚII PROVIZORIU

Oferta nr.	Descrierea lucrărilor și a serviciilor care vor fi licitate	Tipul de contract (lucrări, bunuri sau servicii)	Luna prevăzută pentru lansarea ofertei (lună/an)	Rata rambursării facturilor legate de contractele specifice (%)
1.	Supervizarea lucrărilor	Servicii	1 septembrie 2001	75%
2.	Construirea variantei de ocolire (FIDIC - cartea roșie)	Lucrări	1 decembrie 2001	75%

Termenii specifici pentru câștigarea contractelor vor fi disponibili în Jurnalul Oficial al Comunității Europene și/sau pe Internet.

