

Denumire proiect	România - Reabilitarea drumurilor II
Regiune	Europa și Asia Centrală
Sector	Transport
Cod identificare proiect	ROPA39250
Imprumutat	Ministerul Transporturilor/Administrația Națională a Drumurilor (AND)
Agenzie de implementare	Ministerul Transporturilor/Admin. Națională a Drumurilor Persoană de contact Siguranța traficului: Dl. Ion Marin, Director, Siguranța traficului Ministerul Transporturilor, Bd. Dinicu Golescu 38 77113 București, România Tel: 40 1 638 4830 Fax: 40 1 638 4597
	Reabilitarea drumurilor și reabilitarea podurilor: Dl. Aurel Balut Director, Proiecte cu finanțare externă Administrația Națională a Drumurilor Bd. Dinicu Golescu 38 77113 București, România Tel: 40 1 223 2607 Fax: 40 1 222 7129
	Registrul Auto Român (RAR) Dl. Ion Țigănaș, Director Registrul Auto Român Calea Griviței 391 București, România Tel: 40 1 312 3408 Fax: 40 1 312 8553
Data pregătirii acestui PID	6 februarie 1996
Data pregătirii primului PID	19 ianuarie 1996
Data preconizată a evaluării	16 septembrie 1996
Data preconizată a aprobării Băncii	15 aprilie 1997

Context național și sectorial

I. Introducere. România, unde transporturile pe uscat au fost în trecut masiv orientate spre calea ferată, are cea mai redusă densitate a rețelei de drumuri dintre țările central și est europene. Modificarea structurii economiei, în special trecerea de la industria grea, mare utilizatoare a serviciilor de transport, la industria ușoară și agricultură va duce la creșterea cererii de transport rutier. În mod obișnuit, industria ușoară are nevoie de un volum mai mic de transporturi și servicii directe de la, și la sediu, care pot fi asigurate cu mai multă eficiență de transportul rutier, decât cel pe cale ferată. Bugetele mici pentru drumuri din ultimii ani au lăsat puține fonduri pentru reabilitare după satisfacerea nevoilor esențiale de întreținere. Drept urmare, starea generală a rețelei s-a deteriorat, aprox. o treime (5000 km) din lungimea totală a drumurilor naționale (14.000 km) pe care se desfășoară 60% din volumul traficului necesitând o formă sau alta de intervenție și consolidare. O atentă analiză a acestor drumuri s-a realizat în pregătirea Proiectului privind transporturile (Imprumut 3594-RO din 1993), cofinanțat de BERD și BEI, în care a intrat reabilitarea unei prime tranșe de circa 1100 km. Componenta de drumuri naționale a Proiectului privind transporturile aflat în derulare, Imprumut 3593-RO (intrat în vigoare în septembrie 1993) înregistrează progrese, ea ajutând la tragerea unor concluzii în legătură cu proiectele, acordarea de contracte și gestionarea contractelor cu licitații internaționale de care se va ține seama în împrumutul propus. Inițiativele Băncii în Europa Răsăriteană au dus la o schimbare remarcabilă de atitudine față de siguranța traficului, ceea ce a determinat crearea structurii instituționale necesare pentru atacarea coordonată a problemei, pe care proiectul propus o va dezvolta.

II. Obiective. Proiectul este urmarea logică a actualului Proiect privind transporturile al cărui principal obiectiv este de a continua să ajute România în vederea satisfacerii cererii de transport în schimbare prin aducerea altor 1300 km de drumuri europene (a căror lungime totală este de 4500 km) la standardele internaționale, permițând AND să facă față încărcăturii sporite pe osii și mediei mai ridicate a vitezei vehiculelor rutiere. Creșterea susținută a numărului vehiculelor după 1989, în special a autovehiculelor particulare, care nu a fost însoțită de nici o modificare a capacității drumurilor, a dus la deteriorarea în continuare a unei situații și așa înacceptabilă de siguranță a traficului, iar propunerea de proiect conține o serie de măsuri coordonate pentru rezolvarea problemelor de siguranță a traficului. Alte obiective sunt consolidarea în continuare a capacității de planificare și administrare a AND și măsuri de creștere a competitivității industriei constructoare de drumuri. (De reținut că în noiembrie 1995 s-a negociat un Proiect separat privind reabilitarea căilor ferate).

III. Descrierea proiectului. Proiectul va avea patru componente:

- a) un program de reabilitare a circa 1500 km de drumuri și poduri
- b) un program de siguranță a traficului (TSF)
- c) un program de construcție instituțională
- d) un program de asistență pentru industria constructoare de drumuri și poduri

IV. Finanțare

Plan de finanțare :	Scenariu	1	2
(milioane dolari SUA)	BEI	100	86
	BIRD	150	130
	BERD	90	78
	GOR	226	196
	Cost total proiect	566	490

Costul total al proiectului va fi între 566 milioane și 490 milioane dolari SUA, în funcție de mărimea contribuției Guvernului. Se analizează acordarea unei finanțări retroactive, care să nu depășească, însă, 10% din volumul împrumutului propus, pentru a permite începerea rapidă a lucrărilor de construcții civile; angajarea consultanței tehnice și comandarea echipamentului necesar încă din fazele inițiale ale proiectului.

V. Implementarea proiectului. Componenta de reabilitare a drumurilor va fi implementată de actuala PIU de la AND și departamentele acesteia și direcțiilor ei regionale, care au acum un rol mai mare decât înainte, pentru a se evita crearea unui proiect „enclavă”. De componenta de siguranță a traficului se va ocupa un nou birou recent creat la MT care va funcționa ca secretariat al Comitetului Interministerial pentru siguranța traficului. MT se află în aceeași clădire cu unitatea AND care îi va acorda, pentru început, asistență. Departamentul MT va funcționa ca PIU și va stabili legătura cu unități din fiecare din ministerele/instituțiile participante la TSP.

VI. Durabilitate. Cu o finanțare corespunzătoare pentru întreținere, componenta de drumuri a proiectului este de așteptat să se poată menține integral. Campaniile de siguranță a traficului sunt renumite pentru imposibilitatea menținerii succeselor lor inițiale, dar cu un cadru instituțional deja creat, măsurile de creștere a siguranței din România au mai multe șanse de a se menține decât multe altele.

VII. Invățămintele desprinse din operațiuni anterioare în țară/sector. Acesta va fi al doilea proiect în sectorul drumurilor, iar modul în care va fi conceput va îngloba experiența de proiectare și acordare a contractelor de lucrări din primul proiect. În general, s-a constatat că obținerea avizelor, licențelor, permiselor și autorizațiilor pentru începerea lucrărilor durează cu mult mai mult decât era prevăzut. Se mai apreciază și că este nevoie de timp pentru efectuarea schimbărilor instituționale; se recunoaște acum că orizontul de timp stabilit pentru privatizarea lucrărilor periodice de întreținere este nerealist; lucru valabil și pentru procedurile de plată și cele vamale.

VIII. Categorie de sărăcie. Nu se aplică în acest caz

IX. Aspecte de mediu. Proiectul a fost încadrat în categoria B. Creșterea siguranței traficului reprezintă un câștig evident și de dorit pentru mediu. Multiplele subcomponente ale TSP vor contribui, printre altele, la reducerea deceselor. Lucrările

de reabilitare a drumurilor și podurilor se vor încadra în general în categoria de *drept de trecere*. Vor fi inevitabile pierderi de copaci de pe marginea drumului, dat fiind că unele drumuri vor fi lărgite, adăugându-li-se niște acostamente; dar, acolo unde va fi posibil, se vor menține copacii pe una din marginile drumului și plantarea de noi copaci va fi inclusă în contractele de construcție. Este posibilă propunerea unor rute ocolitoare în orașe pentru care va fi nevoie de o analiză completă de mediu. Astfel de analize se pregătesc pentru 00 km. de porțiuni de drumuri în cadrul actualelor studii premergătoare investițiilor

X. Incadararea obiectivului programului. Dezvoltare durabilă din punct de vedere al mediului.

Persoană de contact:

Public Information Center
The World Bank
1818 H Street, NW
Washington, D.C. 20433
(202) 458 – 5454 (tel)
(202) 522 – 1500 (fax)

Task Manager

Jeremy Lane, EC1IN
(202) 473 - 2493 (tel)
(202) 477 – 1386 (fax)
Transport Economist
Jacques Yenny, EC1IN
(202) 473 – 2387 (tel)
(202) 477 – 1386 (fax)
Sau: Traffic Safety Specialist
Mr. Sven-Ake Blomberg (EMTES)
(202) 458 – 5078 (tel)
(202) 477 – 1523 (fax)

De reținut: Aceste informații se referă la un proiect în pregătire. S-ar putea ca unele componente să nu intre în proiectul final.

Procesat de Public Information Center în săptămâna care s-a încheiat la 19 iulie 1996.