

PUNCTUL NR. 5

CONSILIUL GENERAL AL MUNICIPIULUI BUCURESTI

HOTARARE

privind aprobarea documentatiei tehnico – economice si indicatorilor tehnico-economici pentru proiectul de investitii, „Linie de metrou Gara de Nord – Aeroportul International Henri Coanda“

Avand in vedere expunerea de motive a Primarului General al municipiului Bucuresti si raportul de specialitate al Directiei Transporturi, Drumuri si Siguranta Circulatiei ;

Vazand avizele comisiilor de specialitate ale Consiliului General al Municipiului Bucuresti ;

In conformitate cu art. 40 alin.1 din O.U.G. nr. 45/2003, privind finantele publice locale cu modificarile si completarile ulterioare;

In conformitate cu art. 38 (2), lit. „m ” si art 46 (3) din Legea nr.215/2001 privind administratia publica locala, cu modificarile si completarile ulterioare;

CONSILIUL GENERAL AL MUNICIPIULUI BUCURESTI

HOTARASTE :

Art. 1 - Se aproba documentatia tehnico – economica si indicatorii tehnico-economici pentru proiectul de investitii „Linie de metrou Gara de Nord – Aeroportul International Henri Coanda”, conform anexei care face parte integranta din prezenta hotarare.

Art. 2 - Finantarea proiectului „ Linie de metrou Gara de Nord – Aeroportul International Henri Coanda” se va asigura din bugetul local al Consiliului General al Municipiului Bucuresti sau/si credite externe.

Art. 3 –Directiile de specialitate din cadrul Primariei Municipiului Bucuresti vor aduce la indeplinire prevederile prezentei hotarari.

PREȘEDINTE DE ȘEDINTA

Maria Roxana Cosma

SECRETAR GENERAL
AL MUNICIPIULUI BUCURESTI
Dumitru Stanescu

Bucuresti,.....

Nr.....

CARACTERISTICILE PRINCIPALE SI INDICATORII TEHNICO-ECONOMICI AI INVESTITIEI

Caracteristici principale

- Denumirea obiectivului de investitii: **LINIA DE METROU GARA DE NORD – 1 MAI – OTOPENI (LEGATURA RETELEI DE METROU CU AEROPORTUL INTERNATIONAL HENRI COANDA)**
- Lungime traseu: **13,9km**
- Numar de statii: **14 + depou**
- Faza de proiectare: **STUDIU DE FEZABILITATE**
- Proiectant: **S.C. METROUL S.A.**
- Ordonatorul principal de credite: **PRIMARIA MUNICIPIULUI BUCURESTI**
- Beneficiar: **PRIMARIA MUNICIPIULUI BUCURESTI**
- Amplasamentul: **Municipiul Bucuresti si Orasul Otopeni, judetul Ilfov**

Indicatori tehnico-economici

- Valoarea totala a investitiei [EURO, fara TVA]: 764.630.008**
din care
- C+M [EURO, fara TVA]: **569.912.511**
 - Utilaje si echipamente [EURO, fara TVA]: **114.031.148**

Esalonarea valorica:

Anul	VALOAREA INVESTITIEI (EURO fara TVA)
Anul I	23.921.501,00
Anul II	78.604.707,06
Anul III	131.007.845,10
Anul IV	131.007.845,10
Anul V	207.410.983,14
Anul VI	113.540.132,42
Anul VII	79.136.994,38
Total	764.630.008,00

Capacitate

- Lungime construita: **13939m**
- Lungime de exploatare: **13794m**
- Numar de statii: **14**
- Depou: **1**
- Statiile vor fi conformate pentru protectia civila.
- Capacitatea maxima capabila: **50.000 calatori/h**
- Trenuri (6vagoane): **7**
- Viteza tehnica maxima: **80km/h**
- Viteza comerciala: **36km/h**
- Locuri de munca nou create (maxim): **523**
- Durata de realizare a investitiei: **7ani**

Elementele constructive caracteristice:

		Statia de metrou 1 Mai (existenta)
1.	Traseu – statie de plecare	subteran integral
2.	Tehnologie de executie	
3.	Lungime construita [m]	13939
4.	Lungime exploatare [m]	13794
5.	Numar statii	14
6.	Lungime statii subteran[m]	2020
7.	Lungime totala (echivalent cale dubla) [m]	15334
8.	Lungime tunele fir simplu [m]	22625
9.	Lungime galerii (exclusiv Parcare Otopeni) [m]	1759.5
10.	Lungime parcare Otopeni [m]	302
11.	Linie legatura CF [m]	525

3.2. - Solutii economice:

S-a intocmit DEVIZUL GENERAL ESTIMATIV AL INVESTITIEI si s-a realizat analiza economico-financiara. In tabelul urmatoare sunt prezentati principalii indicatori financiari:

Nr. crt.	Denumirea	1b
1.	Valoarea totala [EURO, fara TVA]	764.630.008
2.	din care: C+M [EURO, fara TVA]	569.912.511
3.	COST SPECIFIC [[EURO, fara TVA]/km traseu]	51.842.313
4.	Rata interna de rentabilitate [%]	9,88
5.	Valoarea neta actualizata [EURO]	121.970.318
6.	Raportul Beneficiu/Cost[-]	1,11

Din punct de vedere economico-financiar, solutia studiata este fezabila.

Tinand cont de urmatoarele:

1. Asigurarea legaturii directe a Aeroporturilor cu Gara principala a orasului Bucuresti;
2. Prin transbordare in complexul de linii de la Statia Gara de Nord, se poate ajunge in toata retea de metrou a Bucurestiului ;
3. Cresterea eficientei Racordului 2 al Magistralei 4 de metrou (Gara de Nord 2 – 1 Mai);
4. Traseul poate fi continuat pe penetrarea Buzesti – Berzei pana la Uranus – Soseaua Viilor – Progresul ;
5. Traseul este in totalitate in subteran, impactul la suprafata fiind neglijabil in timpul exploatarii (accese in statii) si minim pe timpul executiei lucrarilor ;
6. Posibilitatea realizarii Statiei Cartier Baneasa;

**PRIMARIA MUNICIPIULUI BUCURESTI SI S.C. METROUL S.A. PROPUN SPRE AVIZARE
SOLUTIA – Traseu integral subteran Statia 1 Mai (existenta) – Statia Otopeni.**

FINANTAREA INVESTITIEI

- se va realiza din fonduri de la bugetul local, bugetul de stat si credite externe garantate de statul roman.

4. - Anexe

- schema traseului;
- Avizul Consiliului Tehnico-Economic al MTCT – 7/12 din 16.02.2006.
- Avizul CTE/PMB – din 07.06.2006.

- NOTA DE PREZENTARE -

1. - Date generale

- Denumirea obiectivului de investitii: **LINIA DE METROU GARA DE NORD – 1 MAI – OTOPENI (LEGATURA RETELEI DE METROU CU AEROPORTUL INTERNATIONAL HENRI COANDA)**
- Faza de proiectare: **STUDIU DE FEZABILITATE**
- Proiectant: **S.C. METROUL S.A.**
- Ordonatorul principal de credite: **PRIMARIA MUNICIPIULUI BUCURESTI**
- Beneficiar: **PRIMARIA MUNICIPIULUI BUCURESTI**
- Valoarea investitiei: conform cap.3.2
- Surse de finantare: **Credite externe, buget local si buget de stat**
- Amplasamentul: **Municipiul Bucuresti si Orasul Otopeni, judetul Ilfov**

2. - Necesitatea si oportunitatea investitiei

2.1. - Necesitatea investitiei:

- Imbunatatirea legaturii centrului orasului Bucuresti cu aeroporturile;
- Asigurarea unui transport de buna calitate pentru rezidenti, formand un coridor intre centrul Bucurestiului si aeroporturile care deservesc orasul;
- Scaderea traficului rutier si a numarului de accidente rutiere ;
- Imbunatatirea conditiilor de mediu, prin scaderea zgomotului si a poluarii;
- Revitalizarea activitatilor socio-economice in centrul orasului si stimularea dezvoltarii suburbiilor din zona de Nord;
- Sprijin in promovarea zonelor rezidentiale intre Aeroportul Aurel Vlaicu (Baneasa) si orasul Otopeni.

2.2. - Oportunitatea investitiei:

Proiectul este prevazut in :

- « Calendarul de aplicare a masurilor si actiunilor pentru indeplinirea prevederilor programului de guvernare 2005-2008 » :
 - cap.17 – Politica in domeniul transporturilor,
 - Obiectivul : I.1 - Alinierea sistemului national de transport feroviar la sistemul european
- Masura I.7 – Reabilitarea si modernizarea metroului Bucuresti
- Actiunea I.7.10 – Legatura retelei actuale de metrou cu Aeroporturile Internationale Henri Coanda, Bucuresti si Aurel Vlaicu, Bucuresti
- Planul de Urbanism General al Municipiului Bucuresti

3. - Solutiile tehnico- economice propuse in studiu:

3.1. - Solutiile tehnice:

Pentru realizarea proiectului LAHC (Legatura retelei de metrou a Bucurestiului cu Aeroportul Henri Coanda) s-a ales urmatorul traseu executat integral in subteran:

- Sensul dus spre Aeroportul Henri Coanda se desprinde cu traseul din galeria de metrou existenta Bucegi – Pod Constanta DINTR-O PLECARE DEJA CONFORMATA SI IN CURS DE EXECUTIE;

- Pentru sensul intors de la Aeroportul Henri Coanda desprinderea va fi facuta in fata statiei 1 Mai (Chibrit) prin demontarea unei portiuni din tunelul existent si introducerea unui macaz de racord;
- Dupa subtraversarea caii ferate Bucuresti –Constanta traseul se inscrie paralel cu acesta pe marginea cartierului Pajura;
- In continuare traseul propus subtraverseaza din nou calea ferata Bucuresti – Constanta inainte de pasajul rutier Poligrafiei, se inscrie paralel cu Bulevardul Poligrafiei pe partea spre Centrul Expozitional.
- Aliniamentul de mai sus se racordeaza la aliniamentul soselei Bucuresti – Ploiesti, intre Piata Presei Libere si Fantana Miorita.
- intre Fantana Miorita – Gara Baneasa si Pod Baneasa traseul se inscrie in partea stanga iesire din oras, subtraversand Lacul Baneasa in amonte de Podul Baneasa.
- Intre Podul Baneasa si Bulevardul Aeroportului traseul trece pe sub carosabilul din stanga in dreapta sensului de iesire din oras **PARALEL CU VIITORUL PASAJ RUTIER SUBTERAN DIN DREPTUL BULEVARDULUI AEROPORTULUI**;
- Intre Bulevardul Aeroportului pana la Pod Otopeni – (Linia de Centura CF) traseul este jumelat viitoarei **MODERNIZARI A DN 1** (in curs de executie);
- Dupa traversarea Liniei de Centura CF si intrarea in orasul Otopeni traseul se inscrie pe DN1 pana la limita de Nord a pistei Aeroportului Henri Coanda;
- In continuare traseul se inscrie pe teritoriul Aeroportului Henri Coanda paralel cu intrarea auto principala;
- Aliniamentul final al traseului se afla amplasat in fata Parcarii (paralel cu aceasta) supraterane de la Otopeni – Sosire.

Pentru buna functionare a LAHC ce va fi exploatata pe traseul Gara de Nord 2 – 1 Mai – Aeroport Henri Coanda, trebuie executate lucrari de imbunatatire a accesului in Statia de metrou Gara de Nord 2 (existenta) din Statia CF Gara de Nord si invers, astfel:

- accesul suplimentar spre Bd. Dinicu Golescu;
- doua accese directe din Statia CF Gara de Nord.

STATII
0. 1 Mai (Chibrit) - existenta
1. Pajura
2. Expozitiei
3. Gara Baneasa
4. Cartier Baneasa
5. Aeroport Aurel Vlaicu
6. Baneasa Institut
7. Baneasa Meteo (A.N.M.H.)
8. Privighetorilor
9. Padina
10. Centura Otopeni
11. Otopeni-Sud
12. Otopeni-Centru
13. Otopeni-Nord
14. Aeroport Henri Coanda
Depou Otopeni

**SECRETAR GENERAL AL
MUNICIPIULUI BUCUREȘTI**

etaj: 1, cam. 105

tel.: 305 55 13; 305 55 00 int. 1105

fax: 305 55 13

e-mail: secretar@bucuresti-primaria.ro



Primăria Municipiului București

Eu, Dumitru Stănescu, în calitate de Secretar General al Municipiului București, exercitând atribuțiile conferite de art.85 (c) din Legea administrației publice locale nr.215/2001 consider întrunite condițiile de legalitate pentru proiectul de hotărâre:

privind aprobarea documentației tehnico-economice și indicatorilor tehnico-economici pentru linia de metrou “Gara de Nord – Aeroportul Internațional Henri Coandă”

În drept prevederile art.38(1) și (2) lit. „m” din Legea nr.215/2001 privind administrația publică locală, cu modificările și completările ulterioare:

Art.38(1):

„Consiliul local are inițiativă și hotărăște, în condițiile legii, în toate problemele de interes local, cu excepția celor care sunt date prin lege în competența altor autorități publice, locale sau centrale.”

Art.38(2) lit.”m”:

„Aprobă, în limitele competențelor sale, documentațiile tehnico-economice pentru lucrările de investiții de interes local și asigură condițiile necesare în vederea realizării acestora;”

În conformitate cu prevederile art.46(3) din Legea nr.215/2001 cu modificările și completările ulterioare, hotărârea se adoptă cu votul majorității consilierilor în funcție.

**SECRETAR GENERAL
al municipiului București
Dumitru Stănescu**

PRIMAR GENERAL

Etaj: 1, cam. 101

tel.: 305 55 89; 305 55 90; 305 55 00 int. 1101

fax: 312 00 30

e-mail: primar@bucuresti-primaria.ro



SVC certifiicat ISO 9001 : 2000



SMM certifiicat ISO 14001 : 2004

Primăria Municipiului București

EXPUNERE DE MOTIVE

privind aprobarea documentatiei tehnico-economice a proiectului
“ Linie de metrou Gara de Nord – Aeroportul International Henri Coanda “

Programul Guvernului Romaniei de dezvoltare a retelei de transport include, printre altele, realizarea legaturii feroviare tip metrou dintre sistemul de transport al municipiului Bucuresti si Aeroportul international Henri Coanda pentru a se alinia cerintelor contemporane de realizare a unui sistem de transport competitiv si eficient intre aeroport si municipiu, similar marilor orase europene.

Dezvoltarea urbana viitoare a municipiului Bucuresti are in vedere, pe baza modelelor de dezvoltare intensiva, urmatoarele aspecte:

- imbunatatirea structurii urbane actuale in scopul de a o promova in acelasi plan cu alte capitale din Europa;
- imbunatatirea legaturilor de transport intre diferitele zone rezidentiale si locurile de munca;
- revitalizarea centrului orasului prin legaturi imbunatatite de transport catre zonele rezidentiale;
- promovarea dezvoltarii suburbane prin modernizarea sau introducerea unor noi moduri de transport;
- conservarea zonelor centurii verzi proiectate.

In prezent legatura intre Otopeni si Bucuresti, respectiv Soseaua Bucuresti-Ploiesti (DN1) este insuficienta si inadecvata pentru toate tipurile de trafic (fluxuri) pe care le suporta.

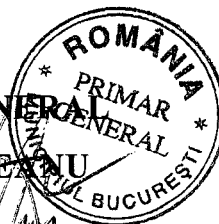
Astfel, Municipalitatea Bucuresti doreste sa stimuleze dezvoltarea rezidentiala si de afaceri in zona de nord a municipiului si in orasul Otopeni prin realizarea unui sistem de transport de tip metrou ca mijloc de transport urban independent care sa lege cele mai importante doua moduri de transport: cale ferata si aerian.

Finantarea proiectului se va asigura din bugetul local al Consiliului General al Municipiului Bucuresti sau/si credite externe.

Tinand seama de Raportul de Specialitate al Directiei Transporturi, Drumuri, Sistemizarea Circulatiei supun aprobarii Consiliului General al Municipiului Bucuresti proiectul de hotarare alaturat.

PRIMAR GENERAL

Adrican VIDENU



**DIRECTIA TRANSPORTURI,
DRUMURI SISTEMATIZAREA
CIRCULATIEI**

etaj: 2, cam. 252

tel.: 305 55 35; 305 55 00 int. 1252

fax: 305 55 35



SMC certifiat ISO 9001 : 2000



SMM certifiat ISO 14001 : 2004

Primăria Municipiului București

RAPORT DE SPECIALITATE

privind aprobarea documentatiei tehnico-economice a proiectului
“ Linie de metrou Gara de Nord – Aeroportul International Henri Coanda “

Dezvoltarea urbana viitoare a municipiului Bucuresti are in vedere, pe baza modelelor de dezvoltare intensiva, urmatoarele aspecte:

- imbunatatirea structurii urbane actuale in scopul de a o promova in acelasi plan cu alte capitale din Europa;
- imbunatatirea legaturilor de transport intre diferitele zone rezidentiale si locurile de munca;
- revitalizarea centrului orasului prin legaturi imbunatatite de transport catre zonele rezidentiale;
- promovarea dezvoltarii suburbane prin modernizarea sau introducerea unor noi moduri de transport;
- conservarea zonelor centurii verzi proiectate.

Programul Guvernului Romaniei de dezvoltare a retelei de transport include, printre altele, realizarea legaturii feroviare tip metrou dintre sistemul de transport al municipiului Bucuresti si Aeroportul international Henri Coanda pentru a se alinia cerintelor contemporane de realizare a unui sistem de transport competitiv si eficient intre aeroport si municipiu, similar marilor orase europene.

In prezent legatura intre Otopeni si Bucuresti, respectiv Soseaua Bucuresti-Ploiesti (DN1) este insuficienta si inadecvata pentru toate tipurile de trafic (fluxuri) pe care le suporta.

Astfel, Municipality Bucuressti doreste sa stimuleze dezvoltarea rezidentiala si de afaceri in zona de nord a municipiului si in orasul Otopeni prin realizarea unui sistem de transport de tip metrou ca mijloc de transport urban independent care sa lege cele mai importante doua moduri de transport: cale ferata si aerian.

Finantarea proiectului se va asigura din bugetul local al Consiliului General al Municipiului Bucuressti sau/si credite externe.

Fata de cele de mai sus, supunem spre promovare proiectul de Hotarare privind aprobarea documentatiei tehnico-economice a obiectivului de investitii “ Linie de metrou Gara de Nord - Otopeni “ ai carui indicatori principali ii prezentam in anexa .

DIRECTOR EXECUTIV,

Gheorghe CRISTE

