

HOTĂRÂRE

privind aprobarea documentației tehnico – economice și indicatorilor tehnico-economici aferenți proiectului „ Linie de metrou Piața Victoriei – Aeroportul Internațional Henri Coandă” și abrogarea HCGMB nr. 150/2006 privind aprobarea documentației tehnico – economice și indicatorilor tehnico-economici ai proiectului „ Linie de metrou Gara de Nord – Aeroportul Internațional Henri Coandă”

Având în vedere expunerea de motive a Primarului General al municipiului București și raportul de specialitate al Direcției Generale de Infrastructura și Servicii Publice ;

Văzând raportul Comisiei Economice, Buget, Finanțe și avizul Comisiei Juridice și de Disciplină din cadrul Consiliului General al Municipiului București ;

În conformitate cu prevederile Legii nr. 273/2006 privind finanțele publice locale;

În conformitate cu art. 36 alin. (2), lit. „b ” art. 36 (4) lit.„d” și art. 45 (2) din Legea nr.215/2001, privind administrația publică locală , republicată;

CONSILIUL GENERAL AL MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

HOTARASTE :

Art. 1 - Se aprobă documentația tehnico – economică a proiectului „ Linie de metrou Piața Victoriei – Aeroportul Internațional Henri Coandă”, ai cărui indicatori tehnico- economici sunt prezentați în anexa care face parte integrantă din prezenta hotărâre..

Art. 2 - - Se abrogă Hotărârea Consiliului General al Municipiului București nr.150/09.06.2006 privind aprobarea documentației tehnico – economice și indicatorilor tehnico-economici ai proiectului „ Linie de metrou Gara de Nord – Aeroportul Internațional Henri Coandă”..

Art. 3 - Finanțarea proiectului se va asigura din bugetul propriu al Municipiului București și credite externe.

Art. 4 – Direcțiile din cadrul aparatului de specialitate al Primarului General vor duce la îndeplinire prevederile prezentei. Hotărâri.

Această hotărâre a fost adoptată în ședința.....Consiliului General al Municipiului București din data de.....

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ

BUCUREȘTI

București ,
Nr.

**SECRETAR GENERAL AL
MUNICIPIULUI**

Tudor Toma

CARACTERISTICI PRINCIPALE SI INDICATORII TEHNICO-ECONOMICI AI INVESTITIEI

Caracteristici principale

- | | |
|---|---|
| - Denumirea obiectivului de investitie: | LINIA DE METROU PIATA VICTORIEI - OTOPENI
(LEGATURA RETELEI DE METROU CU AEROPORTUL
INTERNATIONAL HENRI COANDA BUCURESTI) |
| - Lungime traseu: | 15,79km |
| - Numar de statii: | 19+depou |
| - Faza de proiectare: | STUDIU DE FEZABILITATE |
| - Ordonator principal de credite: | PRIMARIA MUNICIPIULUI BUCURESTI |
| - Beneficiar: | PRIMARIA MUNICIPIULUI BUCURESTI |
| - Amplasament: | Traseu integral subteran – Municipiul Bucuresti si Orasul
Otopeni, judetul Ilfov (Piata Victoriei – Bulevardul Ion
Mihalache – Bulevardul Expozitiei – Piata Presei Libere –
DN1 – Aeroport Aurel Vlaicu Baneasa – Aeroport Henri
Coanda) |

Indicatori tehnici

- | | |
|--|-------------------------------|
| - Lungimea construita: | 15,79km |
| - Lungimea de exploatare: | 15,34km |
| - Numar de statii + depou: | 19+1 |
| - Capacitate maxima posibila de transport: | 50.000 calatori/(ora si sens) |
| - Numar de trenuri: | 21 (1tren=6vagoane) |
| - Viteza tehnica maxima: | min. 80km/h |
| - Viteza comerciala: | 36km/h |
| - Durata de realizare a investitiei: | 7 ani |

Indicatori economici

- | | |
|-------------------------------|-------------------------------------|
| Valoarea totala a investitiei | 1.055.031.573 EURO(fara TVA) |
| din care | |
| - C+M: | 723.607.447 EURO (fara TVA) |
| - Utilaje si echipamente: | 214.064.640 EURO (fara TVA) |

Esalonarea investitiei

Anul	Valoare (EURO fara TVA)
I	25.136.831,85
II	110.578.855,45
III	184.298.092,41
IV	184.298.092,41
V	284.858.233,17
VI	159.725.013,42
VII	106.136.454,31
Total	1.055.031.573,00



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



SMC certifiacal ISO 9001 : 2000



SMM certifiacal ISO14001 : 2004

Primăria Municipiului București

EXPUNERE DE MOTIVE

privind aprobarea documentatiei tehnico – economice si indicatorilor tehnico-economici ai proiectului „ Linie de metrou Piata Victoriei – Aeroportul International Henri Coanda“ si abrogarea HCGMB nr. 150/2006 privind aprobarea documentatiei tehnico – economice si indicatorilor tehnico-economici ai 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 propriu al Municipiului Bucuresti si credite externe.

Tinand seama de Raportul de Specialitate al Directiei Transporturi, Drumuri, Sistematizarea Circulatiei supun spre dezbatere si aprobarea Consiliului General al Municipiului Bucuresti proiectul de hotarare alaturat.

PRIMAR GENERAL

Adrian VIDEANU

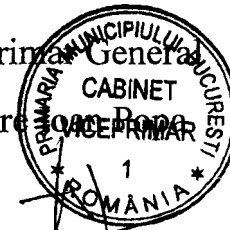


PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI
Direcția Generală Infrastructură și Servicii Publice

Direcția Transporturi, Drumuri, Sistemizarea Circulației

VIZAT

Viceprimar General
Grigore



RAPORT DE SPECIALITATE

privind aprobarea documentatiei tehnico - economice si indicatorilor tehnico – economici ai proiectului „ Linie de metrou Piata Victoriei – Aeroportul International Henri Coanda“ si abrogarea HCGMB nr. 150/2006 privind aprobarea documentatiei tehnico – economice si indicatorilor tehnico-economiçi ai 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 rețelei 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 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.

Mentionam ca prin Hotararea nr. 150 din data 09.06.2006 a Consiliului General al Municipiului Bucuresti a fost aprobata documentatia si indicatorii tehnico-economici pentru traseul „ Linie Metrou Gara de Nord – Aeroportul International Henri Coanda” iar ulterior ca urmare a hotararilor luate in Comisia Tehnica de Urbanism si Amenajare a Teritoriului a Municipiului Bucuresti in C.T.E. a Ministerului Transporturilor, solutia de traseu avizata a fost: „Linie Metrou Piata Victoriei – Aeroportul International Henri Coanda”.

De asemenea valoarea indicatorilor tehnico-economici a suferit modificari ca urmare a includerii in costurile proiectului a trenurilor de metrou in etapa finala a proiectului.

Elemente constructive caracteristice:

- lungimea construita	15793m
- lungime exploatare	15341m
- numar statii	19
- lungime statii subteran	2790m
- lungime totala (echivalent cale dubla)	16946m
- lungime tunele fir simplu	23112m
- lungime galerii (exclusiv Parcare Otopeni)	1997m
- Parcare Otopeni	302m
- linie legatura CF	600m

Principali indicatori financiari ai investitiei sunt:

- Valoarea totala [EURO, fara TVA]	1.055.031.573
------------------------------------	---------------

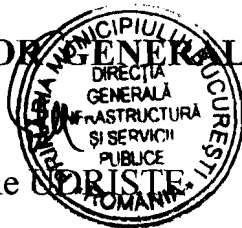
- din care: C+M [EURO, fara TVA]	723.607.447
- si Utilaje si echipamente [EURO, fara TVA]	214.064.640
- COST SPECIFIC [EURO, fara TVA]/km traseu	45.82
- Rata interna de rentabilitate [%]	11.02
- Valoarea neta actualizata [EURO]	243.499.976
- Raportul Beneficiu/Cost [-]	1.17

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

Fata de cele de mai sus, supunem spre aprobarea CGMB proiectul de Hotarare privind aprobarea documentatiei tehnico-economice a obiectivului de investitii " Linie de metrou Piata Victoriei - Aeroportul International Henri Coanda " ai carui indicatori principali ii prezentam in anexa .

DIRECTOR GENERAL

Gheorghe CRISTE



- NOTA DE PREZENTARE -

1. - Date generale

- Denumirea obiectivului de investitii: **LINIA DE METROU PIATA VICTORIEI - OTOPENI (LEGATURA RETELEI DE METROU CU AEROPORTUL INTERNATIONAL HENRI COANDA BUCURESTI)**
- Faza de proiectare: **STUDIU DE FEZABILITATE**
- Beneficiar: **PRIMARIA MUNICIPIULUI BUCURESTI**
- Valoarea investitiei: conform cap.3.2
- Amplasamentul: Municipiul Bucuresti si Orasul Otopeni, judetul Ilfov (Piata Victoriei – Bulevardul Ion Mihalache – Bulevardul Expozitiei – Piata Presei Libere – DN1 – Aeroport Aurel Vlaicu Baneasa – Aeroport Henri Coanda)

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 stabilit urmatorul traseu executat integral in subteran:

- Statia Piata Victoriei 3, statie de capat si de corespondenta cu statiile de metrou existente Victoriei 1 si 2; S-a analizat construirea unei statii noi langa Complexul statiilor de metrou existente Piata Victoriei si s-a ajuns la concluzia ca plecarea Legaturii Aeroportului Henri Coanda din Piata Victoriei da posibilitatea cuprinderii in zona de deservire a viitoarei linii de metrou a bulevardului Ioan Mihalache, care este cunoscuta ca zona aglomerata a orasului;
- De la statia Piata Victoriei traseul urmeaza Bulevardul Ion Mihalache pana la Parcul Copilului dupa care traseele tunelelor se inscriu pe strazile Av. POPISTEANU si Lt. AV.FUICA VASILE;
- Prin subtraversarea capatului cartierului Domenii traseul se inscrie pe Bulevardul Expozitiei si Piata Presei Libere;
- In continuare traseul propus urmareste Soseaua Bucuresti – Ploiesti astfel:
 - intre Piata Presei Libere si Fantana Miorita sub carosabil;
 - intre Fantana Miorita – Gara Baneasa si Pod Baneasa traseul se inscrie in partea stanga-dreapta iesire din oras, subtraversand Lacul Baneasa in amonte si aval (cu tunelul de dus in amonte si cu tunelul de sosire in aval de Podul Baneasa);
- Intre Podul Baneasa si Bulevardul Aeroportului traseul trece pe sub carosabil din stanga in dreapta se iese din oras PARALEL CU VIITORUL PASAJ RUTIER DIN DREPTUL BULEVARDULUI AEROPORTULUI;
- Intre Bulevardul Aeroportului pana la Pod Otopeni – (Linia de Centura CF) traseul este jumelat, in stanga si dreapta, viitoarei MODERNIZARI A DN 1 (in curs de executie conform proiectului);
- Dupa traversarea Liniei de Centura CF si intrarea in orasul Otopeni traseul se inscrie pe DN 1 A 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 Parcarilor supraterane de la Otopeni – Sosire-Plecare (paralel cu acestea).

Alternativele analizate pentru fundamentarea in final a solutiei propuse s-au bazat pe analiza unor variante tehnice de scheme tehnologice si tehnologii de executie a traseului de metrou, prin prisma unor premise tehnice minimale.

In procesul de analiza a numarului si amplasamentelor statiilor de metrou s-a avut in vedere:

- 1. Ca noile amplasamente sa reprezinte puncte certe de interes pentru populatie;
- 2. Ca noile amplasamente de statii sa reprezinte poli urbani (prezenti sau viitori conform P.U.G);
- 3. Suprafata infasuratoare a izocronelor de 5 minute sa tinda spre suprafata deala de acoperire.



Tinand cont de aceste criterii au fost stabilite urmatoarele amplasamente de statii:

1. Piata Victoriei;
2. Piata 1 Mai;
3. Turda;
4. Piata Domenii;
5. Parcul Copilului
6. Expozitiei;
7. Piata Presei Libere;
8. Gara Baneasa
9. Cartier Baneasa
10. Aeroport Baneasa – Aurel Vlaicu;
11. Baneasa Institut;
12. Baneasa Meteo;
13. Privighetorilor;
14. Padina ;
15. Otopeni Centura;
16. Otopeni Sud ;
17. Otopeni Centru;
18. Otopeni Nord ;
19. Aeroportul Henri Coanda.

Elementele constructive caracteristice:

Nr. crt.	Denumirea	
1.	Traseu – statie de plecare	Statia de metrou Piata Victoriei
2.	Tehnologia de executie	subteran integral
3.	Lungime constructiia [m]	1579
4.	Lungime exploatare [m]	15341
5.	Numar statii	19
6.	Lungime statii subteran[m]	2790
7.	Lungime totala (echivalent cale dubla) [m]	16946
8.	Lungime tunele fir simplu [m]	23112
9.	Lungime galerii (exclusiv Parcare Otopeni) [m]	1997
10.	Lungime parcare Otopeni [m]	302
11.	Linie legatura CF [m]	600

3.2. - Solutii economice:

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

Nr. crt.	Denumirea	
1.	Valoarea totala [EURO, fara TVA]	1.055.031.573
2.	din care: C+M [EURO, fara TVA]	723.607.447
3.	si Utilaje si echipamente [EURO, fara TVA]	214.064.640
4.	COST SPECIFIC [[EURO, fara TVA]/km traseu]	45,82
5.	Rata interna de rentabilitate [%]	11,02
6.	Valoarea neta actualizata [EURO]	243.499.976
7.	Raportul Beneficiu/Cost[-]	1,17

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



Tinand cont de urmatoarele:

1. Asigurarea legaturii directe a Aeroporturilor cu centrul Municipiului Bucuresti;
2. Prin transbordare in complexul de linii de la Statia Piata Victoriei, se poate ajunge in toata retea de metrou a Bucurestiului;
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 ;

PRIMARIA MUNICIPIULUI BUCURESTI SI S.C. METROUL S.A. PROPUN SPRE AVIZARE SOLUTIA – Traseu integral subteran Piata Victoriei –Otopeni.

FINANTAREA INVESTITIEI

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

