

PUNCTUL 8



- Comisia de Transporturi  
- Comisia Generala  
28.09.2012  
Zjell

## Consiliul General al Municipiului București

### HOTĂRÂRE

Nr.: \_\_\_ din \_\_\_

**privind aprobarea indicatorilor tehnico-economici aferenti studiului de fezabilitate pentru obiectivul de investitii „Reconfigurare intersectie sos.Pantelimon - Bd.Chisinau si pasaj rutier denivelat subteran”**

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

Văzând avizele comisiilor de specialitate ale Consiliului General al Municipiului București ;

În conformitate cu Cap. III , secțiunea 3 , art. 44 din Legea nr. 273/2006 , privind finanțele publice locale;

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

### CONSILIUL GENERAL AL MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

#### HOTĂRĂȘTE :

Art. 1 - Se aprobă indicatorii tehnico-economici pentru obiectivul de investiții „Reconfigurare intersectie sos.Pantelimon - Bd.Chisinau si pasaj rutier denivelat subteran” conform indicatorilor tehnico-economici prezentați în anexa care face parte integranta din prezenta hotărâre.

Art. 2 - Finanțarea proiectului se va asigura din bugetul propriu al Municipiului București.

Art. 3 – Direcțiile din cadrul aparatului de specialitate al Primarului General vor aduce la îndeplinire prevederile prezentei hotarari.

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ

SECRETAR GENERAL AL  
MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Tudor TOMA

București , .....

**INDICATORI TEHNICO – ECONOMICI**

privind aprobarea indicatorilor tehnico-economici aferenti studiului de fezabilitate pentru obiectivul de investitii „Reconfigurare intersecție sos.Pantelimon - Bd.Chisinau si pasaj rutier denivelat subteran”

<b>1. VALOAREA TOTALA ( fara T.V.A. )</b>	<b>107.289,39 mii lei – 23.952,80 mii Euro</b>
<b>    din care :</b>	
lucrari de constructii montaj ( C+M) fara TVA	92.476,69 mii lei – 20.645,81 mii Euro
( 1 Euro = 4,4792 lei din 10.09.2012)	
<b>2. VALOAREA TOTALA ( inclusiv T.V.A. )</b>	<b>133.038,85 mii lei – 29.701,48 mii Euro</b>
<b>    din care :</b>	
lucrari de constructii montaj ( C+M) cu TVA	114.671,100 mii lei – 25.600,80 mii Euro
( 1 Euro = 4,4792 lei din 10.09.2012)	

**3. CAPACITATI****3.1 Pasajul rutier subteran**

- lungimea totală de 373 m- din care:
- rampa sudică – 165 m;
- rampa nordică – 124 m;
- lungime in subteran - 84 m;
- lățime liberă rampă nordică 16 m (deschidere unică) ;
- lățime liberă rampă sudică: două deschideri independente de 8 m fiecare;
- suprafață carosabil pasaj rutier subteran: 6800m<sup>2</sup>;

**3.2 Refaceri suprafețe adiacent pasajului rutier pentru trotuare și artere locale precum și în intersecție:**

- Refacere carosabil: 17584 m<sup>2</sup>;
- Refacere trotuare: 10800 m<sup>2</sup>;
- Refacere spații verzi: 6970 m<sup>2</sup>;

**3.3 Refacere linie de tramvai - 0,870 c.s.**



# PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

## Cabinet Primar General

### EXPUNERE DE MOTIVE

#### **privind aprobarea indicatorilor tehnico-economici aferenti studiului de fezabilitate pentru obiectivul de investitii „Reconfigurare intersectie sos.Pantelimon - Bd.Chisinau si pasaj rutier denivelat subteran”**

Luand in considerare perspectivele de dezvoltare socio-economica la nivelul Municipiului Bucuresti si a ariei sale metropolitane, strategia municipalitatii prevede implementarea proiectelor prioritare privind dezvoltarea sistemului de transport odata cu dezvoltarea retelei de strazi, prin continuarea procesului de reabilitare si modernizare a infrastructurii rutiere , avand in vedere faptul ca majoritatea arterelor si a pasajelor subterane/supraterane au fost construite inainte de 1989 in conformitate cu standardele existente la vremea respectiva.

In acest sens , in zona de sud a capitalei s-a stabilit ca fiind necesara implementarea unui proiect de reconfigurare a intersectiei sos.Pantelimon - Bd.Chisinau si realizarii unui pasaj rutier subteran tinand cont de faptul ca Bd. Chisinau este parte a inelului median al Bucurestiului.

De asemenea necesitatea construirii pasajului rutier subteran rezultă dintr-o privire mai larga a zonei de Nord a Municipiului București. Pasajul rutier subteran Chișinău este astfel conceput încât el poate fi exploatat in condiții sigure , dar diferite calitativ, pentru realizarea pasajului rutier subteran au fost analizate doua scenarii

Scenariul 1:

Pentru elaborarea scenariului 1 s-a ținut cont de următoarele cerințe:

- realizarea pasajului rutier subteran astfel încât să nu fie necesare expropieri;
- valoarea investiției să fie minimă.

Ținând cont de cele două cerințe menționate anterior, soluția constructivă este



# PRIMARIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

## Direcția Generală Infrastructură și Servicii Publice

### Direcția Transporturi, Drumuri și Sistemizarea Circulației

următoarea:

- lungimea totală de 373 m compusă din rampa nordică cu o lungime de 124 m, rampa sudică cu o lungime de 165m și zona acoperită cu o lungime de 84m;
- înălțimea liberă a pasajului subteran va fi de 4,20m.
- ramura sudică a pasajului precum și partea centrală acoperită din intersecție au două deschideri independente caracterizate astfel:
  - trotuare laterale cu lățimi de 0,5 m;
  - carosabil cu două benzi de circulație pe sens, cu o lățime de 7m;
  - pantă: 4,5%;
  - artere locale adiacente pasajului cu două benzi pe sens;

Configurația descrisă mai sus, a rampei sudice a pasajului rutier, este rezultatul menținerii circulației tramvaielor la suprafață pe direcția Bd.ul Chișinău – Șos. Pantelimon.

- ramura nordică a pasajului are „deschidere liberă” unica caracterizată astfel:
  - trotuare laterale cu lățimi de 2 x 0,5 m;
  - separator de sensuri cu lățimea de 1,0 m;
  - carosabil cu 2 benzi de circulație pe sens, cu lățimi de 7,0 m;
  - pantă: 5%;
  - artere locale adiacente pasajului cu două benzi pe sens;

Configurația descrisă mai sus a rampei nordice nu permite amplasarea unei viitoare linii de tramvai în axul drumului, la nivelul solului.

#### Scenariul 2

Pentru elaborarea scenariului 2 s-a ținut cont de următoarele cerințe:

-realizarea pasajului rutier subteran fără restricții privind exproprierea de teren;

Ținând cont de cerința menționată anterior, soluția constructivă este următoarea:

- lungimea totală de 415 m compusă din rampa nordică cu o lungime de 166 m, rampa sudică cu o lungime de 165m și zona acoperită cu o lungime de 84m;
- înălțimea liberă a pasajului subteran va fi de 5m;
- pasajul va avea două deschideri independente caracterizate astfel:
  - trotuare laterale cu lățimi de 0,5 m;
  - carosabil cu două benzi de circulație pe sens, cu o lățime de 7m;





# PRIMARIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

## Direcția Generală Infrastructură și Servicii Publice

### Direcția Transporturi, Drumuri și Sistemizarea Circulației

- pantă: 4,5%;
- artere locale adiacente pasajului cu două benzi pe sens;

Configurația descrisă mai sus permite atât menținerea circulațiilor tramvaielor la suprafață pe direcția Bd-ul Chișinău – Șos. Pantelimon cât și rezervarea în axul central al pasajului, pe ramura sa nordică, a spațiului necesar unei linii de tramvai pe direcția Dna Ghica – Bd. Chișinău.

Soluția prezentată mai sus presupune costuri cu demolarea clădirii Complexului Agroindustrial Delfinului, exproprierea a jumătate din terenul aferent construcției și despăgubirea agenților comerciali ce își desfășoară activitatea în cadrul acestei clădirii.

Avantajul soluției prezentate în scenariului 1 față de soluția prezentată în scenariul 2 îl reprezintă costurile de investiție și durata de realizare care sunt reduse la jumătate.

Dezavantajele soluției prezentate în scenariul 1 față de soluția prezentată în scenariul 2 sunt:

- înălțimea liberă a pasajului subteran este de 4,2m față de 5m;
- declivitatea rampei nordice a pasajului este 5% față de 4,5%; raza de racordare a aliniamentului pasajului subteran cu aliniamentul pasajului suprateran pe str. Doamna Ghica impune o restricționare a vitezei de circulație de 30 km/h față de 50 km/h

Din analiza comparativă a celor două scenarii rezultă următoarele:

1. Din punct de vedere tehnic ambele soluții prezentate oferă condiții de exploatare în condiții sigure dar diferite calitativ.
2. Din punct de vedere economic soluția din scenariul 1 este mul mai avantajoasă și poate fi pusă în practică într-un termen mul mai scurt decat soluția din scenariul 2.

Ținând cont de cele prezentate se recomandă realizarea soluției din **scenariul 1**.

Lucrările de proiectare a pasajului rutier subteran au ținut cont de traseul magistralei 5 de metrou, care trece pe direcția Șos. Pantelimon, astfel încât cele două lucrări să fie coordonate din punct de vedere tehnic. Practic pasajul rutier subteran va intersecta traseul magistralei 5 în dreptul stației de metrou Chișinău, la nivelul vestibul al acesteia.

Realizarea Pasajului rutier subteran prezintă avantaje pe multiple planuri: sporirea capacității de circulație, sporirea vitezei de deplasare a autovehiculelor, scăderea numărului orelor petrecute în trafic, siguranța circulației, reducerea noxelor.





**PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI**  
Direcția Generală Infrastructură și Servicii Publice  
Direcția Transporturi, Drumuri și Sistemizarea Circulației

În principal, aceste avantaje se estimează a se înregistra atât pe termen scurt, cât și pe termen mediu și lung.

Finanțarea proiectului se va asigura din bugetul local al Consiliului General al Municipiului București.

Fata de cele menționate mai sus, supunem spre promovare proiectul de Hotărâre privind aprobarea indicatorilor tehnico-economici aferenți studiului de fezabilitate pentru obiectivul de investiții „Reconfigurare intersecție sos.Pantelimon - Bd.Chisinau și pasaj rutier denivelat subteran.”

PRIMAR GENERAL

Prof. Dr. Sorin Mircea OPREȘCU

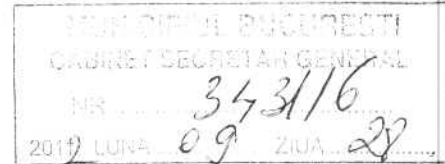






**PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI**  
Direcția Generală Infrastructură și Servicii Publice  
Direcția Transporturi, Drumuri și Sistemizarea Circulației

Nr. 2456 / 24.09 / 2012



**RAPORT DE SPECIALITATE**

**privind aprobarea indicatorilor tehnico-economici aferenti studiului de fezabilitate pentru obiectivul de investitii „Reconfigurare intersectie sos.Pantelimon - Bd.Chisinau si pasaj rutier denivelat subteran”**

Strategia municipalitatii prevede implementarea proiectelor prioritare privind dezvoltarea sistemului de transport odata cu dezvoltarea rețelei de strazi, prin continuarea procesului de reabilitare si modernizare a infrastructurii rutiere, in acest sens , in zona de sud a capitalei s-a stabilit ca fiind necesara implementarea unui proiect de reconfigurare a intersectiei sos.Pantelimon - Bd.Chisinau si realizarii unui pasaj rutier subteran tinand cont de faptul ca Bd.Chisinau este parte a inelului median al Bucurestiului, conform PUG.

De asemenea necesitatea construirii pasajului rutier subteran rezultă dintr-o privire mai larga a zonei de Nord a Municipiului București.

Prin faptul ca Autostrada Bucuresti – Brasov are punctul de penetrare în Municipiul București, în zona Petricani, rezultă că defluirea și afluirea spre și dinspre autostrada, trebuie completată cu lucrări asupra tramei stradale existente și viitoare pentru accesul în profuzimea orașului.

Unul din traseele ajutatoare pentru autostrada este:

- Str. Petricani continuată cu Str. D-na. Ghica;
- Str. D-na Ghica până în Șos. Colentina, cu un pasaj auto proiectat pe Șos. Colentina;





# PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

## Direcția Generală Infrastructură și Servicii Publice

### Direcția Transporturi, Drumuri și Sistemizarea Circulației

- Str. D-na Ghica după Șos. Colentina cu un pasaj auto proiectat peste calea ferată (lucrare aflată în execuție);
- Străpungere nouă lângă lac până la Piața Delfinului (lucrare aflată în execuție);
- Bd. Chișinău;
- Șos Pantelimon.

Pentru realizarea pasajului rutier subteran Chișinău au fost analizate două scenarii:

Scenariul 1:

Pentru elaborarea scenariului 1 s-a ținut cont de următoarele cerințe:

- realizarea pasajului rutier subteran astfel încât să nu fie necesare exproprieri;
- valoarea investiției să fie minimă.

Ținând cont de cele două cerințe menționate anterior, soluția constructivă este următoarea:

- lungimea totală de 373 m compusă din rampa nordică cu o lungime de 124 m, rampa sudică cu o lungime de 165m și zona acoperită cu o lungime de 84m;
- înălțimea liberă a pasajului subteran va fi de 4,20m;
- ramura sudică a pasajului precum și partea centrală acoperită din intersecție au două deschideri independente caracterizate astfel:
  - trotuare laterale cu lățimi de 0,5 m;
  - carosabil cu două benzi de circulație pe sens, cu o lățime de 7m;
  - pantă: 4,5%;
  - artere locale adiacente pasajului cu două benzi pe sens;

Configurația descrisă mai sus, a rampei sudice a pasajului rutier, este rezultatul menținerii circulației tramvaielor la suprafață pe direcția Bd.ul Chișinău – Șos. Pantelimon.

- ramura nordică a pasajului are „deschidere liberă” unica caracterizată astfel:
  - trotuare laterale cu lățimi de 2 x 0,5 m;
  - separator de sensuri cu lățimea de 1,0 m;







# PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

## Direcția Generală Infrastructură și Servicii Publice

### Direcția Transporturi, Drumuri și Sistemizarea Circulației

- carosabil cu 2 benzi de circulație pe sens, cu lățimi de 7,0 m;
- pantă: 5%;
- artere locale adiacente pasajului cu două benzi pe sens;

Configurația descrisă mai sus a rampei nordice nu permite amplasarea unei viitoare linii de tramvai în axul drumului, la nivelul solului.

#### Scenariul 2

Pentru elaborarea scenariului 2 s-a ținut cont de următoarele cerințe:

-realizarea pasajului rutier subteran fără restricții privind exproprierea de teren;

Ținând cont de cerința menționată anterior, soluția constructivă este următoarea:

- o lungimea totală de 415 m compusă din rampa nordică cu o lungime de 166 m, rampa sudică cu o lungime de 165m și zona acoperită cu o lungime de 84m;
- o înălțimea liberă a pasajului subteran va fi de 5m;
- o pasajul va avea două deschideri independente caracterizate astfel:
  - trotuare laterale cu lățimi de 0,5 m;
  - carosabil cu două benzi de circulație pe sens, cu o lățime de 7m;
  - pantă: 4,5%;
  - artere locale adiacente pasajului cu două benzi pe sens;

Configurația descrisă mai sus permite atât menținerea circulațiilor tramvaielor la suprafață pe direcția Bd-ul Chișinău – Șos. Pantelimon cât și rezervarea în axul central al pasajului, pe ramura sa nordică, a spațiului necesar unei linii de tramvai pe direcția Dna Ghica – Bd. Chișinău.

Soluția prezentată mai sus presupune costuri cu demolarea clădirii Complexului Agroindustrial Delfinului, exproprierea a jumătate din terenul aferent construcției și despăgubirea agenților comerciali ce își desfășoară activitatea în cadrul acestei clădirii. Avantajul soluției prezentate în scenariului 1 față de soluția prezentată în scenariul 2 îl reprezintă costurile de investiție și durata de realizare care sunt reduse la jumătate.

Dezavantajele soluției prezentate în scenariul 1 față de soluția prezentată în scenariul 2 sunt:

- înălțimea liberă a pasajului subteran este de 4,2m față de 5m;





# PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

## Direcția Generală Infrastructură și Servicii Publice

### Direcția Transporturi, Drumuri și Sistemizarea Circulației

- declivitatea rampei nordice a pasajului este 5% față de 4,5%;
- raza de racordare a aliniamentului pasajului subteran cu aliniamentul pasajului suprateran pe str. Doamna Ghica impune o restricționare a vitezei de circulație de 30 km/h față de 50 km/h

Din analiza comparativă a celor două scenarii rezultă următoarele:

1. Din punct de vedere tehnic ambele soluții prezentate oferă condiții de exploatare în condiții sigure dar diferite calitativ.
  2. Din punct de vedere economic soluția din scenariul 1 este mult mai avantajoasă și poate fi pusă în practică într-un termen mult mai scurt decât soluția din scenariul 2.
- Ținând cont de cele prezentate se recomandă realizarea soluției din **scenariul 1**.

Lucrările de proiectare și execuție a pasajului rutier subteran s-a ținut cont de traseul magistralei 5 de metrou, care trece pe direcția Șos. Pantelimon, astfel încât cele două lucrări să fie coordonate din punct de vedere tehnic. Practic pasajul rutier subteran va intersecta traseul magistralei 5 în dreptul stației de metrou Chișinau, la nivelul vestibul al acesteia.

Realizarea Pasajului rutier subteran prezintă avantaje pe multiple planuri: sporirea capacității de circulație, sporirea vitezei de deplasare a autovehiculelor, scăderea numărului orelor petrecute în trafic, siguranța circulației, reducerea noxelor. În principal, aceste avantaje se estimează a se înregistra atât pe termen scurt, cât și pe termen mediu și lung.

- Refacere carosabil: 17584 m<sup>2</sup>;
- Refacere trotuare: 10 800 m<sup>2</sup>;
- Refacere spații verzi: 6970 m<sup>2</sup>;
- Refacere linie de tramvai - 0,870 c.s.;

De asemenea, pasajul va fi racordat la rețelele edilitare din zona pentru următoarele utilități: alimentare cu apă, canalizare, energie electrică, telefoane, etc.



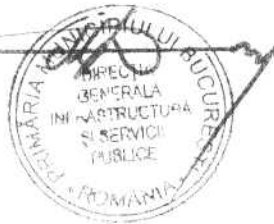
**PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI**  
**Direcția Generală Infrastructură și Servicii Publice**  
**Direcția Transporturi, Drumuri și Sistemizarea Circulației**

Având în vedere faptul ca lucrarile la obiectivul de investitii „Reconfigurare intersectie sos.Pantelimon - Bd.Chisinau si pasaj rutier denivelat subteran” vor duce la imbunătățirea condițiilor de trafic in zona de sud a capitalei, creșterea valorilor de trafic, asigurarea siguranței circulației rutiere și pietonale in aceasta zona.

Finanțarea proiectului se va asigura din bugetul local al Consiliului General al Municipiului București iar derularea investitiei se va face pe parcursul a 12 luni. Față de cele mentionate mai sus, supunem spre promovare proiectul de Hotărâre privind aprobarea indicatorilor tehnico-economici aferenti studiului de fezabilitate pentru obiectivul de investitii „Reconfigurare intersectie sos.Pantelimon - Bd.Chisinau si pasaj rutier denivelat subteran.”

**DIRECTOR GENERAL**

**Madalin DUMITRU**



**DIRECTOR EXECUTIV**



## DEVIZ GENERAL

privind cheltuielile necesare realizării "Reconfigurare intersecție Sos. Pantelimon-Bd. Chisinau și "  
pasaj rutier denivelat"

P385/3247/2007/A1-A2\_01

În mii lei/mii euro la cursul 4.4792 lei/euro din data de 10.09.2012

Nr. crt.	Denumirea capitolelor și subcapitolelor de cheltuieli	Valoare (fara TVA)		TVA	Valoare (inclusiv TVA)	
		Mii lei	Mii euro	Mii lei	Mii lei	Mii euro
1	2	3	4	5	6	7
<b>CAPITOLUL 1 Cheltuieli pentru obținerea și amenajarea terenului</b>						
1.1	Obținerea terenului	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
1.2	Amenajarea terenului	38078.66	8501.22	9138.88	47217.54	10541.51
1.2.1	Devieri rețele apă	2633.88	588.03	632.13	3266.01	729.15
1.2.2	Devieri rețele canalizare	8779.23	1960.00	2107.02	10886.25	2430.40
1.2.3	Devieri rețele gaze	1047.57	233.88	251.42	1298.99	290.01
1.2.4	Devieri rețele electrice	2119.79	473.25	508.75	2628.53	586.83
1.2.5	Devieri rețele telefonice incl net city	2597.94	580.00	623.50	3221.44	719.20
1.2.6	Devieri rețea termoficare	3767.01	841.00	904.08	4671.09	1042.84
1.2.7	Devieri rețea transport urban suprafață	5253.37	1172.84	1260.81	6514.18	1454.32
1.2.8	Galerie edilitara (pt. conducte de apă)	3902.64	871.28	936.63	4839.27	1080.39
1.2.9	Galerie edilitara (pt. termoficare)	3902.64	871.28	936.63	4839.27	1080.39
1.2.10	Iluminat public	816.37	182.26	195.93	1012.29	226.00
1.2.11	Dezafectari-demolari și eliberari amplasamente	3258.23	727.41	781.98	4040.21	901.99
1.3	Amenajări pentru prot. mediului și aducerea la starea inițială	1045.96	233.51	251.03	1296.99	289.56
1.3.1	Refaceri și amenajări spații verzi	1045.96	233.51	251.03	1296.99	289.56
<b>TOTAL CAPITOL 1</b>		39124.62	8734.73	9389.91	48514.53	10831.07
<b>CAPITOLUL 2 Cheltuieli pentru asigurarea utilitatilor necesare obiectivului</b>						
2.1	Alimentare cu energie electrică	867.40	193.65	208.18	1075.57	240.13
2.2	Rețea de canalizare	15.05	3.36	3.61	18.66	4.17
<b>TOTAL CAPITOL 2</b>		882.45	197.01	211.79	1094.23	244.29
<b>CAPITOLUL 3 Cheltuieli pentru proiectare și asistență tehnică</b>						
3.1	Studii de teren	92.48	20.65	22.19	114.67	25.60
3.2	Taxe pentru obținerea de avize, acorduri și autorizații	48.15	10.75	11.56	59.71	13.33
3.3	Proiectare și inginerie	4623.83	1032.29	1109.72	5733.55	1280.04
3.4	Organizarea procedurilor de achiziție	46.24	10.32	11.10	57.34	12.80
3.5	Consultanță	2774.30	619.37	665.83	3440.13	768.02
3.6	Asistență tehnică (incl în 3.3)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>TOTAL CAPITOL 3</b>		4810.70	1074.01	1154.57	5965.27	1331.77
<b>CAPITOLUL 4 Cheltuieli pentru investiția de bază</b>						
4.1	Construcții și instalații	51982.91	11605.40	12475.90	64458.81	14390.70
4.1.1	Structura pasaj rutier	26230.67	5856.11	6295.36	32526.03	7261.57
	Structura stația de metrou	4366.14	974.76	1047.87	5414.02	1208.70
4.1.2	Monitorizare	1238.41	276.48	297.22	1535.63	342.84
4.1.3	Arhitectura pasaj rutier	3522.49	786.41	845.40	4367.89	975.15
4.1.4	Drumuri	15362.96	3429.84	3687.11	19050.07	4253.01
4.1.5	Instalații aferente construcțiilor	1262.24	281.80	302.94	1565.18	349.43
4.1.5.1	Instalații electrice pasaj rutier	594.26	132.67	142.62	736.88	164.51
4.1.5.3	Instalații sanitare pasaj rutier	447.38	99.88	107.37	554.75	123.85
4.1.5.5	Rețea TVCI pasaj rutier	215.00	48.00	51.60	266.60	59.52
4.1.5.7	Sprijin de comunicație pentru integrare pasaj rutier	5.60	1.25	1.34	6.95	1.55
4.2	Muntaj utilaje tehnologice	206.99	46.21	49.68	256.67	57.30
4.2.1	Instalații electrice pasaj rutier	4.70	1.05	1.13	5.83	1.30
4.2.2	Instalații sanitare pasaj rutier	15.68	3.50	3.76	19.44	4.34
4.2.3	Rețea TVCI pasaj rutier	175.41	39.16	42.10	217.51	48.56
4.2.4	Sprijin de comunicație pentru integrare pasaj rutier	11.20	2.50	2.69	13.89	3.10
4.3	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale cu	628.99	140.43	150.96	779.95	174.13
4.3.1	Instalații electrice pasaj rutier	52.41	11.70	12.58	64.98	14.51
4.3.2	Instalații sanitare pasaj rutier	576.58	128.73	138.38	714.97	159.62

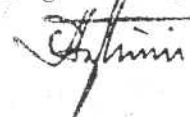
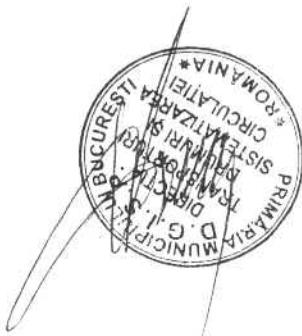


4.3.3	Retea TVCI pasaj rutier	387.12	86.43	92.91	480.02	107.17
4.3.4	Support de comunicatie pentru integrare	11.20	2.50	2.69	13.89	3.10
<b>4.4</b>	<b>Utilaje fara montaj si echipamente de transport</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
<b>4.5</b>	<b>Dotari</b>	<b>8.06</b>	<b>1.80</b>	<b>1.94</b>	<b>10.00</b>	<b>2.23</b>
4.5.1	Dotari PSI	8.06	1.80	1.94	10.00	2.23
<b>TOTAL CAPITOL 4</b>		<b>52826.96</b>	<b>11793.84</b>	<b>12678.47</b>	<b>65505.43</b>	<b>14624.36</b>
<b>CAPITOLUL 5 Alte cheltuieli</b>						
<b>5.1</b>	<b>Organizare de santier</b>	<b>753.49</b>	<b>168.22</b>	<b>180.84</b>	<b>934.32</b>	<b>208.59</b>
5.1.1	Lucrari de constructii si instalatii	279.72	62.45	67.13	346.86	77.44
5.1.1.1	containere -4 buc	56.00	12.50	13.44	69.44	15.50
5.1.1.2	amenajare rampa spalare auto - 2buc	96.92	21.64	23.26	120.19	26.83
5.1.1.3	instalatie electrica de iluminat si forta-1buc	97.00	21.66	23.28	120.28	26.85
5.1.1.4	imprejmuire organizare de santier-150m	27.00	6.03	6.48	33.48	7.47
5.1.1.5	desfiintare organizare de santier	2.80	0.63	0.67	3.47	0.78
5.1.2	Cheltuieli conexe organizarii santierului	473.76	105.77	113.70	587.47	131.15
5.1.2.1	contract temporar cu furnizorul de energie electrica	2.50	0.56	0.60	3.10	0.69
5.1.2.2	contract temporar unitatea de salubritate	2.00	0.45	0.48	2.48	0.55
5.1.2.3	cost transport muncitori nerezidenti pe distanta de 30 km	25.50	5.69	6.12	31.62	7.06
5.1.2.4	taxe depozit ecologic	432.86	96.64	103.89	536.75	119.83
5.1.2.5	inchiriere semne de circulatie (deviere circulatie) -150 buc	10.90	2.43	2.62	13.52	3.02
<b>5.2</b>	<b>Comisioane, cote, taxe, costul creditului</b>	<b>1030.66</b>	<b>230.10</b>	<b>247.36</b>	<b>1278.02</b>	<b>285.32</b>
<b>5.3</b>	<b>Cheltuieli diverse si neprevazute</b>	<b>7860.52</b>	<b>1754.89</b>	<b>1886.52</b>	<b>9747.04</b>	<b>2176.07</b>
<b>TOTAL CAPITOL 5</b>		<b>9644.67</b>	<b>2153.21</b>	<b>2314.72</b>	<b>11959.39</b>	<b>2669.98</b>
<b>CAPITOLUL 6 Cheltuieli pentru probe tehnologice si teste si predare la beneficiar</b>						
6.1	Pregatirea personalului de exploatare	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
6.2	Probe tehnologice si teste	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>TOTAL CAPITOL 6</b>		<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>		<b>107289.39</b>	<b>23952.80</b>	<b>25749.45</b>	<b>133038.85</b>	<b>29701.48</b>
<b>Din care C + M</b>		<b>92476.69</b>	<b>20645.81</b>	<b>22194.41</b>	<b>114671.10</b>	<b>25600.80</b>

intocmit,  
ing. Gabriel DIACONU



avizat,  
dr. ing Ovidiu Arghiroiu



"PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI"  
CONSILIUL TEHNICO ECONOMIC

AVIZ NR . 55 / 27.09. 2012

eliberat în baza procesului verbal încheiat în ședința C.T.E. din data de 27.09. 2012

I. DENUMIREA DOCUMENTAȚIEI: RECONFIGURARE INTERSECȚIE  
SOS PANTELIMON – BDUL. CHISINAU SI PASAJ RUTIER DENIVELAT  
SUBTERAN.

II. FAZA: S.F.

III PROIECTANT: SC METROUL SA

IV. INVESTITOR : PMB-DGISP-DTDCS.

VI. CONSILIUL TEHNICO ECONOMIC:

COMPONENTA	NUME SI PRENUME	COMPARTIMENT
PREȘEDINTE	BOGDAN HREAPCA	Director General DGDI.
MEMBRII	Bogdan Sosoaca-secretar Popa –Balan Corina Alexandra	Directia de Investitii
	Vrinceanu Liliana	
	Madalin Dumitru Ion Dedu A. Legea Gina Borcan	DGISP DTDCS
	Gheorghe Patrascu A. Zaharescu	D.U.A.T.
	Mircea Constantinescu Dumitru Savoiu	D.G.E.
	Florea Ion	D.F.C.

VII. INVITATI:

SC METROUL SA	Stefanescu Ion
	Diaconu G

X. URMARE ANALIZEI DOCUMENTATIILE FAZA SF, PT/DE SUPUSE AVIZARII CTE-PMB  
SUNT CONFORME CU HGR nr 28/2008 respectiv ORD MDLPL 863/2008 modificat si completat cu ORD  
MDRL NR 276/2009 ; DPG 1672/28.12.2011.

X. Documentatia supusa avizarii astazi 27.09.2012,

■ SE AVIZEAZĂ FAVORABIL DOCUMENTATIA FAZA S.F.-  
varianta 1 care corespunde dpdv economic deoarece prezinta oferta avantajos fara  
expropriari si despagubiri iar dpdv tehnic prezinta anumite limitari de viteza impuse pe  
o portiune la racordarea pasajului cu proiectul Dna Ghica. Varianta 1 corespunde si ca  
durata de executie.

PREȘEDINTE C.T.E.,  
DIRECTOR GENERAL D.G.D.I.  
BOGDAN HREAPCA

SECRETAR C.T.E.,  
DIRECTOR EXECUTIV D.I.  
BOGDAN SOSOACA