



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Dezvoltare și Investiții

Direcția Investiții

ANEXA 1
HCGMB nr. 623/2012

Beneficiar: Primăria Municipiului București

Nr. 4674/11.12.2012

CONFORM CU ORIGINALUL



APROBAT
p.PRIMAR GENERAL
Administrator public
SORIN C. HIRNĂ
PUBLIC
BUCUREȘTI

NOTĂ CONCEPTUALĂ

1. Informații generale privind obiectivul de investiții propus:

1.1. Denumirea obiectivului de investiții:

"Implementarea unui sistem de transport cu bicicleta în zona centrală a Municipiului București".

1.2. Ordonator principal de credite/investitor:

Primăria Municipiului București

1.3. Ordonator de credite (secundar/terțiar):

Nu există

1.4. Beneficiarul investiției:

Primăria Municipiului București;

2. Necesitatea și oportunitatea obiectivului de investiții propus:

2.1. Scurtă prezentare privind:

a) deficiențe ale situației actuale.

În prezent, în Municipiul București există câteva trasee pentru biciclete amenajate în scop de agrement care însă acoperă o gamă restrânsă de interes comparativ cu situația la nivel european. Dintre deficiențele situației actuale putem enumera:

- Nivel de accesibilitate redus față de UE,
- Lipsa traseelor către caile ferate
- Lipsa conectării aeroportului cu orașul prin rețeaua de metrou sau prin alte linii rapide de transport.
- Aglomerarea traficului în zona urbană, cu tendințe de creștere.
- Transportul public nu beneficiază de benzi separate care să ducă la timpuri de deplasare reduși.
- Tendință în scădere de utilizare a transportului public.
- Transport electric urban nemodernizat.

Prin masa redusă și viteza de deplasare, de regulă inferioară, a bicicletelor și prin protecția fizică mult mai redusă la impact, bicicliștii sunt participanți vulnerabili la traficul rutier față de alte categorii de utilizatori. De aceea, este necesară o protecție specială a lor contra accidentelor în care sunt implicate autovehicule, fapt realizabil prin mai multe măsuri, printre care principalele sunt reducerea vitezei de circulație a autovehiculelor și separarea traficului bicicletelor de cel auto.

Bd. Regina Elisabeta nr. 47, cod poștal 050013, sector 5, București, România
Tel: 021.305.55.00
http://www.pmb.ro



CONFORM CU ORIGINALUL

b) efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investiții;

Pentru a deveni atractiv din punct de vedere turistic, municipiul București va fi conectat la rețeaua europeană pentru cicliști - drumurile verzi - și va oferi vizitatorilor atât condiții integrate de transport rutier și feroviar la nivel regional și local, cât și hărțile pistelor de biciclete din mediul urban, și a pistelor de biciclete interurbane care leagă orașele riverane Capitalei făcând posibile călătoriile cu bicicleta de-a lungul întregului teritoriu metropolitan, creându-se astfel o Rețea Metropolitană de Trasee Cicloturistice.

Autoritatea publică centrală pentru mediu și schimbări climatice, prin Ministerul Mediului și Administrația Fondului pentru Mediu, a inițiat crearea cadrului legal privind stimularea construirii de piste de biciclete în localitățile cu o populație de peste 20.000 de locuitori.

Toate aceste aspecte trebuie integrate în cadrul campaniilor de promovare ale acestui mijloc de transport pentru toate tipurile de deplasare urbană: mersul la serviciu și deplasarea în interes de serviciu, curierat urban rapid, sau chiar servicii publice pe bicicletă ca factor de eficiență economică, cumpărături, turism pe baza centrelor de închiriere, relaxare și sport.

Cele 4 trasee alese sunt trasee cu grad redus de dificultate, practicabile pe orice anotimp, inclusiv iarna, și care sunt accesibile tuturor tipurilor de biciclete și categorii de utilizatori. De asemenea, acestea fac legătura între anumite puncte de interes, fie asigură infrastructura necesară în cadrul orașului precum și interconectarea cu localitățile apropiate.

Traseele sunt special concepute pentru a răspunde nevoilor imediate ale locuitorilor și turistilor și pentru a corecta deficiențele actuale existente.

c) impactul negativ previzionat în cazul nerealizării obiectivului de investiții.

Nerespectarea cadrului legal privind stimularea construirii de piste de biciclete și a altor trasee de tip "drumuri verzi" în localitățile cu o populație de peste 20.000 de locuitori, obiectiv strategic inclus în Programul de Acțiuni Prioritare pentru perioada 2013 - 2020 de implementare a Strategiei Naționale pentru Siguranță Rutieră 2013 - 2020.

2.2. Prezentarea, după caz, a obiectivelor de investiții cu aceleași funcțiuni sau funcțiuni similare cu obiectivul de investiții propus, existente în zonă, în vederea justificării necesității realizării obiectivului de investiții propus:

Singurul obiectiv de investiții similar cu obiectivul propus, aflat în derulare la nivelul Municipiului București în această perioadă, este inclus în proiectul PIDU, conform HCGMB 256/21.09.2016.

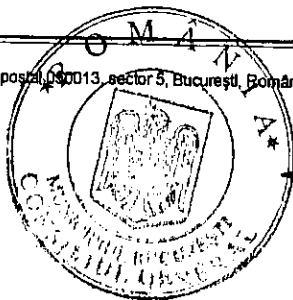
Acest proiect propune crearea unui traseu prioritar pietonal și de bicicliști în centrul Bucureștiului. Traseul alternativ propus este implementabil prin folosirea infrastructurii existente. Principiile urmărite în intervențiile la nivelul circulațiilor urmăresc reducerea vitezei traficului auto la 30 km/h și sporirea accesibilității rutelor pietonale și ciclabile. Traseul de bicicliști și pietonal va fi identificabil de-a lungul său prin pavimentele utilizate, marcajele semnalizatoare, tipologia mobilierului urban și a iluminatului stradal.

Crearea și dezvoltarea de parcuri subterane și supraterane într-un sistem cât se poate de dens și de bine integrat în vecinătatea traseului va face posibilă accesarea acestuia de către un număr sporit de utilizatori, și eliminarea într-o anumită măsură a parcajelor de pe traseu.

De asemenea și aceia care depind eminent de mașina proprie în timpul liber vor fi încurajați să utilizeze traseul pietonal și de bicicliști. Parcarile care vor avea un număr restrâns de locuri de parcare pot avea politici de cost diferențiate spre a deveni eficiente economic. Dezvoltarea unitară în vecinătatea traseului a rețelelor de parcuri, alături de cele de Mijloace de Transport în Comun, sunt elemente prioritare necesare care vor duce la succesul acestuia.

Spațiile verzi existente în Zona Centrală nu sunt interrelaționate. Proiectul de traseu prioritar pietonal și de bicicliști își propune să creeze legături între aceste spații prin intervenții unitare de reamenajare și întreținere pe acest traseu.

Bd. Regina Elisabeta nr. 47, cod poștal 060013, sector 5, București, România
Tel: 021.305.55.00
<http://www.pmb.ro>



CONFORM CU ORIGINALUL



Traseul prioritar pietonal și pentru bicicliști are la bază o strategie alternativă pentru promovarea centrului Bucureștiului. În acest scop, au fost definite cele mai importante spații publice și cele mai interesante repere turistice din zona centrală, care au fost cuprinse într-un traseu de 2 ore pe jos sau 1/2 ora cu bicicleta.

2.3. Existența, după caz, a unei strategii, a unui master plan ori a unor planuri similare, aprobate prin acte normative, în cadrul cărora se poate încadra obiectivul de investiții propus:

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD)

La nivelul Municipiului București a fost elaborat și supus dezbaterii publice Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) aprobat prin HCGMB nr. 90/29.03.2017.

Prin acest program strategic, Municipiul București își propune să realizeze, în perioada 2016-2030, un sistem de transport eficient, integrat, durabil și sigur, care să promoveze dezvoltarea economică, socială și teritorială și să asigure o bună calitate a vieții. Este un plan cu investiții de 7 miliarde de euro, dintre care 3,5 miliarde de euro vor fi investiți în extinderea și modernizarea metroului (bani proveniți în principal de la bugetul de stat și din fonduri europene), iar restul pentru proiectele dezvoltate de autoritățile locale pentru transportul public de suprafață, managementul traficului, infrastructura de biciclete, etc.

De altfel, PMUD este o condiționalitate pentru accesarea de fonduri europene în perioada 2014-2020, prin Programul Operațional Regional și Programul Operațional Infrastructură Mare. PMUD se va corela cu Masterplanul General de Transport (MPGT), cu Planul de Urbanism General (PUG), cu planul de dezvoltare regională (PDR BI), cu strategiile locale de dezvoltare urbană, cât și cu strategiile sectoriale de servicii sociale, sanatate, educație, crearea de locuri de muncă și dezvoltare economică în regiune.

Strategia Națională pentru Siguranță Rutieră.

Una din principalele direcții de acțiune ale Strategiei Naționale pentru Siguranță Rutieră o reprezintă îmbunătățirea siguranței infrastructurii rutiere. Astfel, o parte din prioritățile acestei direcții de acțiune sunt:

- Separarea traficului lent de cel de tranzit prin construirea de drumuri dedicate vehiculelor lente, cum ar fi: utilaj agricol, căruțe, biciclete. În cazul bicicletelor, în afara traficului local, poate fi avut în vedere traficul turistic – cicloturismul - în anumite sectoare pilot, în condițiile în care există, actualmente, în state membre ale Uniunii Europene, rețele internaționale de cicloturism care leagă marile orașe prin intermediul „drumurilor verzi” dedicate exclusiv bicicletelor. Deasemenea se are în vedere dezvoltarea cu prioritate a tuturor tipurilor de drumuri verzi, inclusiv a celor care nu se intersectează cu căile principale de transport rutier;
- Creșterea siguranței rutiere a rețelei de drumuri prin noi abordări de organizare și amenajare a spațiilor urbane destinate circulației (benzi dedicate, separarea tipurilor de circulație – pe verticală sau orizontală, signalistic, mobilarea spațiilor publice, etc).
- Elaborarea standardelor privind construcția pistelor pentru biciclete.

2.4. Existența, după caz, a unor acorduri internaționale ale statului care obligă partea română la realizarea obiectivului de investiții:

Convenția-cadru a Națiunilor Unite asupra schimbărilor climatice (CCONUSC) este principalul acord internațional în domeniul politicilor climatice. Aceasta fost una dintre cele trei convenții adoptate la Summitul Pământului de la Rio din 1992. Până în prezent, a fost ratificată de 195 de țări. A început ca o modalitate a țărilor de a conlucra pentru a limita creșterea temperaturii globale și schimbările climatice și pentru a face față efectelor acestora.

2.5. Obiective generale, preconizate a fi atinse prin realizarea investiției:

În zona centrală, se constată fluxuri mari de pietoni și bicicliști care se suprapun peste fluxuri auto importante, existând trasee de pietoni și pentru bicicliști în spații impropii. De asemenea, nu este prevăzută o zonă exclusiv pietonală și exclusiv pentru bicicliști care să valorifice din punct de vedere turistic centrul istoric al municipiului și să constituie un spațiu de



loisir pentru locuitori si tineretul universitar rezident o mare parte din an in municipiu, asa cum se pot intalni in alte capitale europene.

Obiectivul strategic pentru Infrastructura de circulatie si transport consta in integrarea in sistemul european de transport a infrastructurii de transport rutier din municipiul Bucuresti, fluidizarea traficului si imbunatatirea sigurantei circulatiei si traficului pe toate modurile de transport. In ultimii ani a avut loc o crestere exploziva a traficului rutier, iar lipsa posibilitatii de sporire a capacitatii de circulatie a retelei stradale a municipiului Bucuresti, conduc la probleme majore in desfasurarea in conditii de siguranta a circulatiei pe arterele municipiului.

Beneficiarul isi propune ca odata cu realizarea studiului de fezabilitate sa promoveze:

- sigla acestor piste de ciclisti care va fi aprobata in Consiliul General odata cu aprobarea studiului de fezabilitate.

- culorile pentru identificarea traseelor pistelor de biciclisti.
- stabilirea numerotarii traseului in vederea realizarii unei harti a pistelor de biciclisti, acestea fiind in continua dezvoltare si completare.

Pentru a promova dezvoltarea durabila, autoritatile publice trebuie sa ia masurile necesare pentru a limita efectele daunatoare ale transporturilor si riscurile pentru sanatate, pentru a imbunatati gestionarea resurselor naturale, in special a consumului acestora, precum si pentru a combate excluderea sociala si saracia, atat in Europa, cat si pe plan mondial. De asemenea, trebuie sa ia masuri pentru combaterea schimbarilor climatice si pentru limitarea consecintelor acestora. Investitia odata realizata, va fi total nepoluanta incadrandu-se in prevederile de mediu.

Obiectivele proiectului sunt, fara a se limita la acestea:

- cresterea sigurantei traficului ciclistilor si pietonilor in vecinatatea arterelor de circulatie existente;
- diminuarea efectelor poluarii aerului asupra mediului si sanatatii populatiei, cauzate de emisiile de gaze de esapament de la autovehicule;
- incadrarea emisiilor in valorile-limita admise la nivel european, pentru aerul ambiental.

Conform situatiei actuale, se impune dezvoltarea acestor cai rezervate si amenajate pentru circulatia ciclistilor, in lungul arterelor de circulatie dar si independent de acestea.

3. Estimarea suportabilității Investiției publice:

3.1. Estimarea cheltuielilor pentru execuția obiectivului de investiții, luându-se în considerare, după caz:

- costurile unor investiții similare realizate;

Estimarea costurilor de servicii "Elaborare SF" aferente PROIECTULUI „IMPLEMENTAREA UNUI SISTEM DE TRANSPORT CU BICICLETA ÎN ZONA CENTRALĂ A MUNICIPIULUI BUCUREȘTI”, tine cont de bugetul aprobat achiziției, de prețurile obținute în urma consultării pieței (cereri de oferta, prețuri on – site) si de reglementările legale prevăzute de Legea nr. 98/2016, conform Notei justificative de estimare a valorii achiziției.

3.2. Estimarea cheltuielilor pentru proiectarea, pe faze, a documentației tehnico-economice aferente obiectivului de investiție, precum și pentru elaborarea altor studii de specialitate în funcție de specificul obiectivului de investiții, inclusiv cheltuielile necesare pentru obținerea avizelor, autorizațiilor și acordurilor prevăzute de lege:

A fost realizată odată cu efectuarea studiului de fezabilitate aferent proiectului și cu avizarea indicatorilor tehnico-economici în Consiliul Tehnico-Economic de la nivelul Primăriei Municipiului București, aprobați prin Hotărârea Consiliului General al Municipiului București Nr. 213/04.09.2014.

3.3. Surse identificate pentru finanțarea cheltuielilor estimate (în cazul finanțării nerambursabile se va menționa programul operațional/axa corespunzătoare, identificată)

Transferul de la bugetul de stat pentru cheltuieli de investiții din bugetul AFM/Buget Local aprobat prin HCGMB nr. 129/05.04.2017, modificată și completată.

4. Informații privind regimul juridic, economic și tehnic al terenului și/sau al construcției existente: Traseele de biciclisti propuse a se realiza se află în proprietatea publică a municipiului București și în administrarea Administrației Străzilor, conform Certificatelor de Carte Funciară.



5. Particularități ale amplasamentului/amplasamentelor propus(e) pentru realizarea obiectivului de investiții:

a) descrierea succintă a amplasamentului/amplasamentelor propus(e) (localizare, suprafața terenului, dimensiuni în plan):

Tronson 1: Piața Victoriei – Bd Aviatorilor – Bd C-tin Prezan (adiacent parcului Herastrau, separate complet de circulația pietonală) – Baneasa – Pipera.

Tronson 2: Calea Victoriei – Calea Grivitei (între Blvd Dacia și str. Buzesti) – Strada Jiului – Bd Poligrafiei.

Tronson 3 : Calea Victoriei – Bd Unirii – Piața Alba Iulia – Splaiul Unirii – Splaiul Independentei (între Piața Romană și Sos. Grozăvești).

Tronson 4 : Calea Victoriei – Bd Dacia (între Piața Unirii și Cal. Grivitei) – Str Mircea Vulcanescu (între Cal. Grivitei și str. Berzei) – Bd Gării de Nord – Piața Gării de Nord.

Din punct de vedere constructiv pista de cicliști se realizează, în principal, pe platforma comună cu partea carosabilă, urmărindu-se existența a cel puțin următoarelor cerințe:

- sistem rutier pista: - 4 cm strat de uzura BA8 ;
- 10 cm strat de piatră spartă;
- 20 cm strat de balast;
- încadrarea, la nivelul trotuarelor, cu borduri din beton de ciment 10x15 cm, pe fundații din beton de ciment C8/10
- marcaje orizontale-longitudinale și transversale realizate cu vopsea ecologică, albă, diluabilă cu apă, tip masă plastică, care asigură vizibilitate în condiții de ceață, ploaie atât pe timp de zi cât și de noapte.
- semnalizarea verticală cu table metalice acoperite cu folie reflectorizantă montate pe stalpi gata confecționați din teava de 1.5 toli.

b) relațiile cu zone învecinate, accesuri existente și/sau căi de acces posibile: Se solicită indicarea măsurilor de reglementare a traseului părții carosabile în relațiile cu celelalte trasee, atât auto cât și pietonale.

Pentru o mai bună identificare a traseelor se va începe o etapă de numerotare a pistelor de cicliști astfel:

- În etapa I se identifică și se numerează piste principale care fac legătura cu direcțiile zonelor de centru și a orașelor satelit cu o dezvoltare avansată.
- În etapa a II-a se numerează piste de legătură cu cele principale.
- În etapa a III-a se vor fi numerotate piste care deservește zonele aglomerate.

Pentru reglementarea priorităților în zonele de intersecție, se va propune un marcaj de stocare din mortar colorat, în fața benzii de oprire a autoturismelor, dând prioritate cicliștilor la plecarea din intersecții.

Zona de delimitare dintre piste de cicliști și traficul auto se va face printr-un marcaj longitudinal, iar pe zona pistelor se vor realiza marcaje care simbolizează pista de cicliști. Semnalizarea verticală de informare, obligare și avertizare se face cu indicatoare cu folie reflectorizantă vizibilă și noaptea.

În zona amplasamentului comun pistei de cicliști cu trotuarul, se vor realiza marcaje de delimitare a celor două cai de comunicație. Siguranța pistei de cicliști în zona intersecției, unde pista se amplasează pe zona de centru a arterelor se vor indica măsurile/echipamente rutiere de protecție.

c) surse de poluare existente în zonă:

Poluarea aerului realizată de autovehicule prezintă două mari particularități: în primul rând eliminarea se face foarte aproape de sol, fapt care duce la realizarea unor concentrații ridicate la înalțimi foarte mici, chiar pentru gazele cu densitate mică și mare capacitate de difuziune în atmosferă. În al doilea rând emisiile se fac pe întreaga suprafață a localității, diferențele de concentrații depinzând de intensitatea traficului și posibilitățile de ventilație a străzii. Ca substanțe care realizează poluarea aerului, formate dintr-un număr foarte mare (sute) de substanțe, pe primul rând se situează gazele de esanșament. Volumul, natura, și concentrația poluanților emiși



depind de tipul de autovehicul, de natura combustibilului și de condițiile tehnice de funcționare. Dintre aceste substanțe poluante sunt demne de amintit particulele în suspensie, dioxidul de sulf, plumbul, hidrocarburile poliaromatice, compuşii organici volatili (benzenul), azbestul, metanul și altele.

Amenajarea pistelor de biciclete se va face fără a afecta panza freatică.

Pentru realizarea obiectivului nu se realizează construcții sau instalații necesare alimentării cu apă în scop potabil; obiectivul nu produce și nu evacuează ape uzate de nici un fel.

d) particularități de relief:

Amplasamentul propus pentru construirea obiectivului de investiții se află la nivelul străzii, în Suprafața Plană.

e) nivel de echipare tehnico-edilitară a zonei și posibilități de asigurare a utilităților:
În zonele propuse există rețele de apă și canalizare, electrice, de gaze și telecomunicații.

f) existența unor eventuale rețele edilitare în amplasament care ar necesita relocare/protejare, în măsura în care pot fi identificate:

Acestea, dacă există, vor fi identificate la momentul proiectării.

g) posibile obligații de servitute:

Nu este cazul.

h) condiționări constructive determinate de starea tehnică și de sistemul constructiv al unor construcții existente în amplasament, asupra cărora se vor face lucrări de intervenții, după caz:

În cazul străzilor la care se înlocuiește bordura existentă sau pista se realizează pe o parte din carosabil sau din trotuar, se propun soluții de tăiere cu discul diamantat în lungul străzii. Se excavează sistemul rutier afectat în urma demolării bordurii existente și se reface cu același sistem rutier ca și cel existent în partea carosabilă.

Încadrarea părții carosabile se realizează cu bordura nouă îngropată de 18x18 cm sau bordura cu față văzută de 20x25 cm, montată pe fundație de beton C8/10. Apoi se realizează structura rutieră a pistei de cicliști adiacent bordurii. Pista de cicliști se încadrează cu borduri de 10x15 pe fundație din beton C8/10 de 15x20 cm.

Pe traseul pistelor la un interval de 500 m, după caz, sau în piețe și piațete, se vor realiza platforme pentru parcaj prevăzute cu mobilier stradal și dotate cu compresoare.

i) reglementări urbanistice aplicabile zonei conform documentațiilor de urbanism aprobate – plan urbanistic general/plan urbanistic zonal și regulamentul local de urbanism aferent:

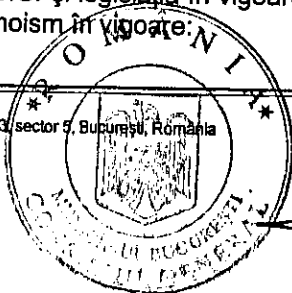
Suprafața arterelor de circulație sau pietonale ce fac obiectul prezentului proiect este cuprinsă în limitele suprafeței studiului de sistematizare la faza P.U.G. având legături funcționale cu străzile existente în zona.

Documentația face parte integrantă din Planul Urbanistic General al Municipiului București etapa finală, realizat pe baza obiectivelor strategice de dezvoltare, a obiectivelor urbanistice și a alternativei de organizare urbanistică, aprobate de către Consiliul General al Municipiului București prin Hotărârea nr. 148 din 24.06.1999.

Întrucât aspectul general al municipiului este puternic influențat de imaginile oferite către principalele căi de acces rutier și feroviar, ca și de legătura dintre aeroport și centrul localității, se va acorda o atenție sporită considerentelor estetice în acordarea autorizațiilor de construire pentru subzonele de transporturi.

Aspectul oferit de spațiul aferent pistelor de cicliști, constituind o carte de vizită pentru Municipiu, va fi necesar să facă obiectul unui studiu de ansamblu și a unor programe de ameliorare, în condițiile prezentului regulament, pentru întreg traseul căilor de acces în oraș, cuprins între gări și linia de centură, precum și pe tot traseul acestora.

Pentru toate construcțiile, instalațiile și amenajările aferente se vor obține avizele / acordurile de protecție specificate prin R.G.U. și legislația în vigoare. Se vor avea în vedere următoarele cerințe ale Regulamentului de Urbanism în vigoare:



CONFORM CU ORIGINALUL

Conform T1 - lucrările, construcțiile, amenajările amplasate în zonele de protecție ale drumurilor publice trebuie:

- să nu prezinte riscuri în realizare sau exploatare și surse de poluare (sisteme de transport gaze, țiței, produse petroliere, energie electrică și alte lucrări de același gen);
- să nu afecteze desfășurarea optimă a circulației (capacitate, fluentă, siguranță);
- să respecte în extravilan următoarele distanțe minime de protecție de la axul drumului până la marginea exterioară a zonei drumului, funcție de categoria acestuia:
 - autostrăzi - 50 m.;
 - drumuri naționale - 22 m.;
 - drumuri județene - 20 m.;
 - drumuri comunale - 18 m.;
- elementele căilor de comunicație în zona obiectivelor speciale să respecte legislația în vigoare (Ordin MLPAT, MAPN, MI și SRI din 1995).

Conform T2 - construcțiile și amenajările amplasate în zona de protecție a infrastructurii feroviare se vor autoriza numai cu avizul R.A. SNCFR și a Ministerului Transporturilor – conform art. 20 din R.G.U. modificat;

ARTICOLUL 3 – UTILIZĂRI INTERZISE.

T1 + T2 + T3 – se interzic orice utilizări care afectează buna funcționare și diminuează posibilitățile ulterioare de modernizare sau extindere;

- se interzic orice construcții sau amenajări pe terenurile rezervate pentru:
 - lărgirea unor străzi sau realizarea străzilor propuse, lărgirea arterei de centură și completarea traseului acesteia, realizarea sistemului de autostrăzi (de centură și penetrațiile în municipiu);
 - modernizarea intersecțiilor;
 - realizarea pasajelor supra și subterane;
 - realizarea spațiilor de parcare;
 - modernizarea / realizarea traseelor de cale ferată și a stațiilor C.F. aferente;
 - modernizarea / realizarea podurilor aferente căii ferate;
 - modernizarea / extinderea aeroporturilor existente;
- se interzic pe terenurile vizibile din circulațiile publice rutiere, feroviare și aeriene (inclusiv în aria vizibilă la aterizare și decolare): depozitări de materiale, piese sau utilaje degradate, amenajări de șantier abandonate, platforme cu suprafețe deteriorate, construcții degradate, terenuri lipsite de vegetație, gropi de acumulare a apelor meteorice, depozite de deșeuri etc.;

T1 - în zona de siguranță și protecție aferentă drumurilor și autostrăzilor este interzisă autorizarea următoarelor lucrări:

- construcții, instalații, plantații sau amenajări care prin amplasare, configurație sau exploatare împiedică asupra bunei desfășurări, organizări și dirijări a traficului sau prezintă riscuri de accidente;
- panouri independente de reclamă publicitară.

ARTICOLUL 8 - CIRCULAȚII ȘI ACCESE.

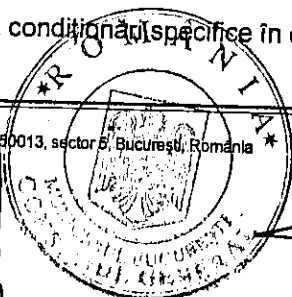
T1 + T2 + T3 - se va asigura accesul în incinte numai direct dintr-o circulație publică.

ARTICOLUL 9 - STAȚIONAREA AUTOVEHICULELOR.

- T1 + T2 + T3 - staționarea autovehiculelor se va asigura în afara circulațiilor publice;
- în cazul străzilor cu transport în comun și a arterelor de penetrare în Municipiu, staționarea autovehiculelor pentru admiterea în incintă se va asigura în afara spațiului circulației publice;
- în spațiul de retragere de la aliniament se poate rezerva maxim 40% din teren pentru parcaje ale salariaților și clienților.

j) existența de monumente istorice/de arhitectură sau situri arheologice pe amplasament sau în zona imediat învecinată; existența condiționărilor specifice în cazul existenței unor zone protejate:

Se vor analiza și prezenta condiționări specifice în cazul existenței unor zone protejate.



CONFORM CU ORIGINALUL

6. Descrierea succintă a obiectivului de investiții propus, din punct de vedere tehnic și funcțional:

a) destinație și funcțiuni;

Obiectivul principal constă în fluidizarea traficului și ridicarea potențialului de utilizare a bicicletelor;

b) caracteristici, parametri și date tehnice specifice, preconizate:

- Pentru realizarea lucrării se vor redimensiona partea carosabilă respectându-se normele în vigoare, cu două benzi de circulație, câte una pe sens;
- De asemenea este necesară redimensionarea trotuarelor și, unde permite amplasamentul, să se proiecteze piste de biciclete pentru asigurarea continuității traseului;
- Toate căminele vor fi acoperite cu capace cu placă.
- Având în vedere că rețelele de utilități (apă, canal, gaz) există solicităm o soluție care presupune minim de săpături, eventual soluții de stabilizare a stratului de fundație.
- Propunerile se vor întocmi pe baza măsurătorilor efectuate la fața locului.

c) durata minimă de funcționare apreciată corespunzător destinației/funcțiunilor propuse;
Durata minimă de funcționare este de 10 ani.

d) nevoi/solicitări funcționale specifice.

Nu este cazul.

7. Justificarea necesității elaborării, după caz, a:

- studiului de fezabilitate, în cazul obiectivelor/proiectelor majore de investiții:

În cazul acestui obiectiv de investiții este necesară actualizarea soluției tehnice dată prin faza Studiu de Fezabilitate, în condițiile art. 12 alin. (1), din HG 907/2016.

- expertizei tehnice și, după caz, a auditului energetic ori a altor studii de specialitate, audituri sau analize relevante, inclusiv analiza diagnostic, în cazul intervențiilor la construcții existente:

Nu este cazul,

- unui studiu de fundamentare a valorii resursei culturale referitoare la restricțiile și permisivitățile asociate cu obiectivul de investiții, în cazul intervențiilor pe monumente istorice sau în zone protejate:

Nu este cazul.

Director General
Raluca BARBĂLĂȘ

Intocmit,
Daniel Petrescu



Bd. Regina Elisabeta nr. 47, cod poștal 050013, sector 5, București, România
Tel: 021.305.55.00
<http://www.pmb.ro>





PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Dezvoltare și Investiții

Direcția Investiții

ANEXA 2
HCGMD 623/2017

Beneficiar: Primaria Municipiului Bucuresti
Nr. 4676 / 18.12.2017

CONFORM CU ORIGINALUL



APROBAT,
p. PRIMAR GENERAL
Administrator Public
SORIN CHIRITA

TEMĂ DE PROIECTARE

1. Informații generale

1.1. Denumirea obiectivului de investiții:

"Implementarea unui sistem de transport cu bicicleta în zona centrală a Municipiului București".

1.2. Ordonator principal de credite/investitor:

Primăria Municipiului București

1.3. Ordonator de credite (secundar, terțiar):

Nu există

1.4. Beneficiarul investiției:

Primăria Municipiului București

1.5. Elaboratorul temei de proiectare:

Primaria Municipiului Bucuresti

2. Date de identificare a obiectivului de investiții

2.1. Informații privind regimul juridic, economic și tehnic al terenului și/sau al construcției existente, documentație cadastrală

Traseele de bicicliști propuse a se realiza se află în proprietatea publică a municipiului București și în administrarea Administrației Străzilor, conform Certificatelor de Carte Funciară.

2.2. Particularități ale amplasamentului/amplasamentelor propus/propuse pentru realizarea obiectivului de investiții, după caz:

a) descrierea succintă a amplasamentului/amplasamentelor propus/propuse (localizare, suprafața terenului, dimensiuni în plan)

Tronson 1: Piata Victoriei – Bd Aviatorilor – Bd C-tin Prezan (adiacent parcului Herastrau, separate complet de circulația pietonală) – Baneasa – Pipera.

Tronson 2: Calea Victoriei – Calea Grivitei (între Blvd Dacia și str. Buzesti) – Strada Jiului – Bd Poligrafiei.

Tronson 3 : Calea Victoriei – Bd Unirii – Piata Alba Iulia – Splaiul Unirii – Splaiul Independentei (între Piata Romana și Sos. Grozavesti).

Tronson 4 : Calea Victoriei – Bd Dacia (între Piata Unirii și Cal. Grivitei) – Str Mircea Vulcanescu (între Cal. Grivitei și str. Berzei) – Bd Garii de Nord – Piata Garii de Nord.

Din punct de vedere constructiv pista de ciclisti se realizează, în principal, pe platforma comună cu partea carosabilă, urmărindu-se existența a cel puțin următoarele cerințe:

- sistem rutier pista: - 4 cm strat de uzură BA8 ;
- 10 cm strat de piatră spartă;
- 20 cm strat de balast;



-incadrarea, la nivelul trotuarelor, cu borduri din beton de ciment 10x15 cm, pe fundatii din beton de ciment C8/10

-marcaje orizontale-longitudinale si transversale realizate cu vopsea ecologica, alba, diluabila cu apa, tip masa plastica, care asigura vizibilitate in conditii de ceata, ploaie atat pe timp de zi cat si de noapte.

-semnalizarea verticala cu table metalice acoperite cu folie reflectorizanta montata pe stalpi gata confectionati din teava de 1.5 toli.

b)relațiile cu zone învecinate, accesuri existente și/sau căi de acces posibile

Se solicită indicarea măsurilor de reglementare a traseului partii carosabile in relațiile cu celelalte trasee, atat auto cat si pietonale.

Pentru o mai buna identificare a traseelor se va incepe o etapa de numerotare a pistelor de ciclisti astfel:

- In etapa I se identifica si se numereaza piste principale care fac legatura cu directiile zonelor de centru si a oraselor satelit cu o dezvoltare avansata.

- In etapa a II-a se numereaza piste de legatura cu cele principale.

- In etapa a III-a se vor fi numerotate piste care deservesc zonele aglomerate.

Pentru reglementarea priorităților in zonele de intersectie, se va propune un marcaj de stocare din mortar colorat, in fata benzii de oprire a autoturismelor, dand prioritate ciclistilor la plecarea din intersectii.

Zona de delimitare dintre piste de ciclisti si traficul auto se va face printr-un marcaj longitudinal, iar pe zona pistelor se vor realiza marcaje care simbolizeaza pista de ciclisti.

Semnalizarea verticala de informare, obligare si avertizare se face cu indicatoare cu folie reflectorizanta vizibila si noaptea.

In zona amplasamentului comun pistei de ciclisti cu trotuarul, se vor realiza marcaje de delimitare a celor doua cai de comunicatie. Siguranta pistei de ciclisti in zona intersectii, unde pista se amplaseaza pe zona de centru a arterelor se vor indica măsurile/echipamente rutiere de protectie.

c)surse de poluare existente în zonă

Poluarea aerului realizata de autovehicule prezinta doua mari particularitati: in primul rand eliminarea se face foarte aproape de sol, fapta care duce la realizarea unor concentratii ridicate la inaltime foarte mici, chiar pentru gazele cu densitate mica si mare capacitate de difuziune in atmosfera. In al doilea rand emisiile se fac pe intreaga suprafata a localitatii, diferentele de concentratii depinzand de intensitatea traficului si posibilitatile de ventilatie a strazii. Ca substante care realizeaza poluarea aerului, formate dintr-un numar foarte mare (sute) de substante, pe primul rand se situeaza gazele de esapament. Volumul, natura, si concentratia poluantilor emisi depind de tipul de autovehicul, de natura combustibilului si de conditiile tehnice de functionare. Dintre aceste substante poluante sunt demne de amintit particulele in suspensie, dioxidul de sulf, plumbul, hidrocarburile poliaromatice, compusii organici volatili (benzenul), azbestul, metanul si altele.

Amenajarea pistelor de biciclete se va face fara a afecta panza freatica.

Pentru realizarea obiectivului nu se realizeaza constructii sau instalatii necesare alimentarii cu apa in scop potabil; obiectivul nu produce si nu evacueaza ape uzate de nici un fel.

d)particularități de relief

Amplasamentul propus pentru construirea obiectivului de investiții se află la nivelul străzii, în suprafață plană.

e)nivel de echipare tehnico-edilitară al zonei și posibilități de asigurare a utilităților

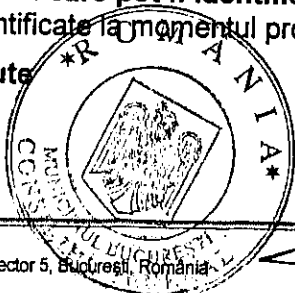
In zonele propuse exista retele de apa si canalizare, electrice, de gaze si telecomunicatii

f)existența unor eventuale rețele edilitare în amplasament care ar necesita relocare/protejare, în măsura în care pot fi identificate

Acestea, daca exista, vor fi identificate la momentul proiectarii

g)posibile obligații de servitute

Nu este cazul.



h) condiționări constructive determinate de starea tehnică și de sistemul constructiv al unor construcții existente în amplasament, asupra cărora se vor face lucrări de intervenții, după caz

În cazul strazilor la care se înlocuiește bordura existentă sau pista se realizează pe o parte din carosabil sau din trotuar, se propun soluții de tăiere cu discul diamantat în lungul strazii. Se excavează sistemul rutier afectat în urma demolării bordurii existente și se refăce cu același sistem rutier ca și cel existent în partea carosabilă.

CONFORM CU ORIGINALUL

Încadrarea părții carosabile se realizează cu bordura nouă îngropată de 18x18 cm sau bordura cu față văzută de 20x25 cm, montată pe fundație de beton C8/10. Apoi se realizează structura rutieră a pistei de cicliști adiacent bordurii. Pista de cicliști se încadrează cu borduri de 10x15 pe fundație din beton C8/10 de 15x20 cm.

Pe traseul pistelor la un interval de 500 m, după caz, sau în piețe și piațete, se vor realiza platforme pentru parcaj prevăzute cu mobilier stradal și dotate cu compresoare.

i) reglementări urbanistice aplicabile zonei conform documentațiilor de urbanism aprobate - plan urbanistic general/plan urbanistic zonal și regulamentul local de urbanism aferent

Suprafața arterelor de circulație sau pietonale ce fac obiectul prezentului proiect este cuprinsă în limitele suprafeței studiului de sistematizare la faza P.U.G. având legături funcționale cu strazile existente în zona.

Documentația face parte integrantă din Planul Urbanistic General al Municipiului București etapă finală, realizat pe baza obiectivelor strategice de dezvoltare, a obiectivelor urbanistice și a alternativei de organizare urbanistică, aprobate de către Consiliul General al Municipiului București prin Hotărârea nr. 148 din 24.06.1999.

Întrucât aspectul general al municipiului este puternic influențat de imaginile oferite către principalele căi de acces rutier și feroviar, ca și de legătura dintre aeroport și centrul localității, se va acorda o atenție sporită considerentelor estetice în acordarea autorizațiilor de construire pentru subzonele de transporturi.

Aspectul oferit de spațiul aferent pistelor de cicliști, constituind o carte de vizită pentru Municipiu, va fi necesar să facă obiectul unui studiu de ansamblu și a unor programe de ameliorare, în condițiile prezentului regulament, pentru întreg traseul căilor de acces în oraș, cuprins între gări și linia de centură, precum și pe tot traseul acesteia.

Pentru toate construcțiile, instalațiile și amenajările aferente se vor obține avizele / acordurile de protecție specificate prin R.G.U. și legislația în vigoare. Se vor avea în vedere următoarele cerințe ale Regulamentului de Urbanism în vigoare:

Conform T1 - lucrările, construcțiile, amenajările amplasate în zonele de protecție ale drumurilor publice trebuie:

- să nu prezinte riscuri în realizare sau exploatare și surse de poluare (sisteme de transport gaze, țiței, produse petroliere, energie electrică și alte lucrări de același gen);
- să nu afecteze desfășurarea optimă a circulației (capacitate, fluentă, siguranță);
- să respecte în extrăvilan următoarele distanțe minime de protecție de la axul drumului până la marginea exterioară a zonei drumului, funcție de categoria acestuia:
- autostrăzi - 50 m.;
- drumuri naționale - 22 m.;
- drumuri județene - 20 m.;
- drumuri comunale - 18 m.;
- elementele căilor de comunicație în zona obiectivelor speciale să respecte legislația în vigoare (Ordin MLPAT, MAPN, MI și SRI din 1995).

Conform T2 - construcțiile și amenajările amplasate în zona de protecție a infrastructurii feroviare se vor autoriza numai cu avizul R.A. SNCFR și al Ministerului Transporturilor - conform art. 20 din R.G.U. modificat;

ARTICOLUL 3 - UTILIZĂRI INTERZISE.

T1 + T2 + T3 – se interzic orice utilizări care afectează buna funcționare și diminuează posibilitățile ulterioare de modernizare sau extindere;

-se interzic orice construcții sau amenajări pe terenurile rezervate pentru:

-lărgirea unor străzi sau realizarea străzilor propuse, lărgirea arterei de centură și completarea traseului acesteia, realizarea sistemului de autostrăzi (de centură și penetrațiile în municipiu);

-modernizarea intersecțiilor;

-realizarea pasajelor supra și subterane;

-realizarea spațiilor de parcare;

-modernizarea / realizarea traseelor de cale ferată și a stațiilor C.F. aferente;

-modernizarea /realizarea podurilor aferente căii ferate;

-modernizarea /extinderea aeroporturilor existente;

-se interzic pe terenurile vizibile din circulațiile publice rutiere, feroviare și aeriene (inclusiv în aria vizibilă la aterizare și decolare): depozitări de materiale, piese sau utilaje degradate, amenajări de șantier abandonate, platforme cu suprafețe deteriorate, construcții degradate, terenuri lipsite de vegetație, gropi de acumulare a apelor meteorice, depozite de deșeuri etc.;

T1 - în zona de siguranță și protecție aferentă drumurilor și autostrăzilor este interzisă autorizarea următoarelor lucrări:

-construcții, instalații, plantații sau amenajări care prin amplasare, configurație sau exploatare împietează asupra bunei desfășurări, organizării și dirijării a traficului sau prezintă riscuri de accidente;

-panouri independente de reclamă publicitară.

ARTICOLUL 8 - CIRCULAȚII ȘI ACCESE.

T1 + T2 + T3 - se va asigura accesul în incinte numai direct dintr-o circulație publică.

ARTICOLUL 9 - STAȚIONAREA AUTOVEHICULELOR.

T1 + T2 + T3 - staționarea autovehiculelor se va asigura în afara circulațiilor publice;

- în cazul străzilor cu transport în comun și a arterelor de penetrare în Municipiu, staționarea autovehiculelor pentru admiterea în incintă se va asigura în afara spațiului circulației publice;

- în spațiul de retragere de la aliniament se poate rezerva maxim 40% din teren pentru parcaje ale salariaților și clienților.

j) existența de monumente istorice/de arhitectură sau situri arheologice pe amplasament sau în zona imediat învecinată; existența condiționărilor specifice în cazul existenței unor zone protejate sau de protecție;

Se vor analiza și prezenta condiționări specifice în cazul existenței unor zone protejate.

2.3.Descrierea succintă a obiectivului de investiții propus din punct de vedere tehnic și funcțional:

a)destinație și funcțiuni

Obiectivul principal constă în fluidizarea traficului și ridicarea potențialului de utilizare a bicicletelor;

b)caracteristici, parametri și date tehnice specifice, preconizate

-Pentru realizarea lucrării se vor redimensiona partea carosabilă respectându-se normele în vigoare, cu două benzi de circulație, câte una pe sens;

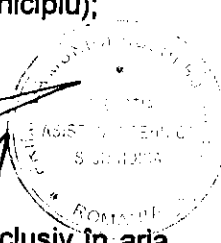
-De asemenea este necesară redimensionarea trotuarelor și, unde permite amplasamentul, să se proiecteze piste de biciclete pentru asigurarea continuității traseului;

-Toate căminele vor fi acoperite cu capace cu placă.

-Având în vedere că rețelele de utilități (apă, canal, gaz) există solicităm o soluție care presupune minim de săpături, eventual soluții de stabilizare a stratului de fundație.

-Propunerile se vor întocmi pe baza măsurătorilor efectuate la fața locului.

CONFORM CU ORIGINALUL



c) nivelul de echipare, de finisare și de dotare, exigențe tehnice ale construcției în conformitate cu cerințele funcționale stabilite prin reglementări tehnice, de patrimoniu și de mediu în vigoare

Din punct de vedere constructiv pista de ciclisti se realizează, în principal, pe platforma comună cu partea carosabilă, urmărindu-se existența a cel puțin următoarele cerințe:

- sistem rutier pista: - 4 cm strat de uzura BA8 ;
- 10 cm strat de piatra sparta;
- 20 cm strat de balast;
- incadrarea, la nivelul trotuarelor, cu borduri din beton de ciment 10x15 cm, pe fundatii din beton de ciment C8/10
- marcaje orizontale-longitudinale si transversale realizate cu vopsea ecologica, alba, diluabila cu apa, tip masa plastica, care asigura vizibilitate in conditii de ceata, ploaie atat pe timp de zi cat si de noapte.
- semnalizarea verticala cu table metalice acoperite cu folie reflectorizanta montate pe stalpi gata confectionati din teava de 1.5 toli.

CONFORM CU ORIGINALUL

d) număr estimat de utilizatori

Datele de trafic prezentate mai jos sunt extrase din studiile de trafic anterior, în capital de către WSP și Search Corporation.

Din studiul de trafic, încarcarea pe arterele Bucureștilor a rezultat între 17.500 și 70.000 vehicule fizice MZA.

Numarul total de deplasari cu autoturismul pe rețeaua rutiera a Municipiului București în zona centrala este în medie, 400.000 vehicule circulante pe zi lucratoare.

Numarul calatorilor cu bicicleta este sub 0,4 din totalul calatorilor în urma repartitiei traficului.

Rezulta ca este necesar promovarea sistemului de transport cu bicicleta prin asigurarea infrastructurii necesare, realizarea de sisteme de inchiriere a bicicletelor și de popularizare prin toate mijloacele a acestui sistem de transport.

Un obiectiv tinta a implementarii acestui proiect este ca în curs de 5 ani, sa se realizeze o reducere cu 3-5% a traficului individual motorizat din oras și cresterea proportional a traficului de biciclete. Aceasta ar conduce la o scadere cu aproximativ 12.000-20.000 de vehicule circulante pe zi.

e) durată minimă de funcționare, apreciată corespunzător destinației/funcțiilor propuse

Durata minimă de funcționare este de 10 ani.

f) nevoi/solicitări funcționale specifice

Nu este cazul

g) corelarea soluțiilor tehnice cu condiționările urbanistice, de protecție a mediului și a patrimoniului

Amenajarea suprafeței terenului după finalizarea lucrărilor de execuție, se vor realiza conform reglementărilor urbanistice.

h) stabilirea unor criterii clare în vederea soluționării nevoii beneficiarului:

Nu este cazul.

2.3. Cadrul legislativ aplicabil și impunerile ce rezultă din aplicarea acestuia:

1. Reglementările tehnice definite în legislația națională care sunt compatibile cu reglementările Comunității Europene.

2. Dacă nu există reglementări tehnice în sensul celor prevăzute la punctul 1, la reglementările naționale și anume, de regulă în următoarea ordine:

- Reglementări naționale care adoptă standarde europene;
- Reglementări naționale care adoptă standarde internaționale;
- Alte reglementări.

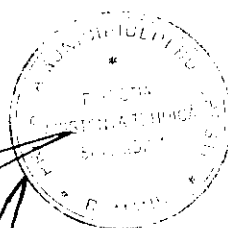
Prestarea serviciilor de proiectare și asigurarea calității serviciilor se vor face prin respectarea prevederilor legislației naționale:

Legea nr. 184/2001 (republicată) privind organizarea și exercitarea profesiei de arhitect, cu modificările și completările ulterioare.

Legea nr. 422/2001 republicată, cu modificările și completările ulterioare, după caz;
Ordinul Ministrului Culturii și Cultelor nr. 2495/09.09.2010 pentru aprobarea Normelor metodologice privind atestarea specialiștilor, experților și verifcătorilor tehnici în domeniul protejării monumentelor istorice;
Legea 10/1995 privind calitatea în construcții, cu modificările și completările ulterioare, inclusiv toate reglementările ce decurg din această lege;
Legea nr.50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
H.G. nr. 273/2016 privind aprobarea Regulamentului de recepție a lucrărilor de construcții și instalații aferente acestora, cu modificările și completări le ulterioare;
H.G. nr. 925/20 nov. 1995 pentru aprobarea Regulamentului de verificare și expertizare tehnică de calitate a proiectelor, a execuției lucrărilor și construcțiilor;
H.G. nr. 907/2016 privind aprobarea conținutului cadru a documentației tehnico-economice aferente investițiilor publice, precum și a structurii și metodologiei de elaborare a devizului general pentru obiective de investiții și lucrări de intervenții, inclusiv Normele de aplicare;
Ordinul ministrului dezvoltării, lucrărilor publice și locuințelor nr.863/2008 pentru aprobarea "Instrucțiunilor de aplicare a unor prevederi din H.G. nr. 28/2008 privind aprobarea conținutului-cadru al documentației tehnico-economice aferente investiții lor publice, precum și a structurii și metodologiei de elaborare a devizului general pentru obiective de investiții și lucrări de intervenții", cu modificările și completări le ulterioare;
Regulamentul privind conducerea și asigurarea calității în construcții, aprobat prin H.G. nr. 766/1997 pentru aprobarea unor regulamente privind calitatea în construcții, cu modificările și completările ulterioare;
H.G. nr. 272/1994 pentru aprobarea Regulamentului privind controlul de stat al calității în construcții, modificată și completată.



CONFORM CU ORIGINALUL



Intocmit,
Daniel Petrescu

