Primăria
Municipiului
București

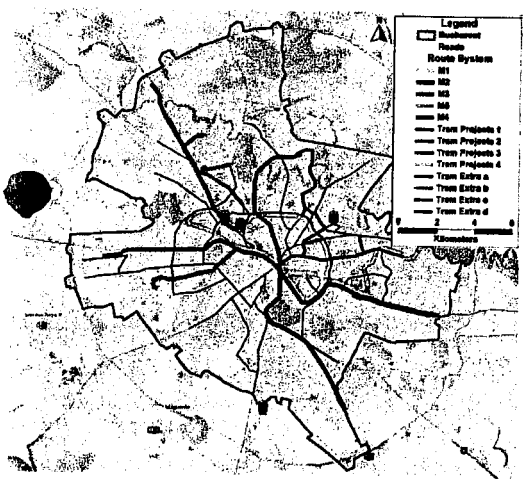
Anexa nr. 1 la HCGMB
nr. 225 / 19.04.2018

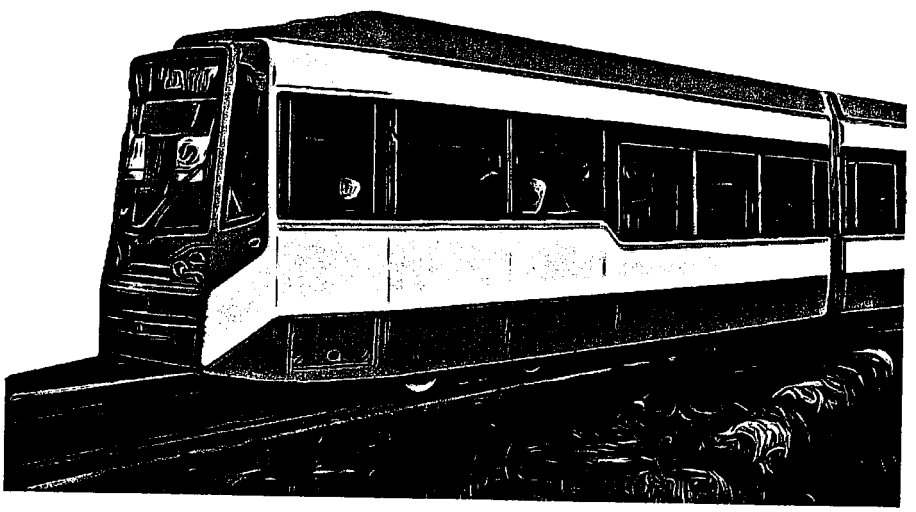
Asociația de Dezvoltare Intercomunitară
pentru Transport Public București-Ilfov

CONFORM CU ORIGINALUL

STUDIU DE OPORTUNITATE

Achiziționare tramvaie și echipamente necesare îmbunătățirii transportului public de călători pe liniile 1, 10, 21, 25, 32, 40, 41 și 55





Aprilie 2018

CUPRINS

1. Informații generale privind investiția propusă

1.1 Obiectivul de investiții

1.2 Corelarea cu Planul de Mobilitate Urbană Durabilă București – Ilfov 2016-2030

1.3 Localizarea proiectului

1.4 Beneficiarul investiției

1.5 Elaboratorul studiului

2. Analiza situației existente

2.1 Contextul economic și social

2.2 Caracteristicile infrastructurii și ale mijloacelor de transport existente

2.3 Traseele utilizate, programul de transport

2.4 Descrierea parametrilor tehnici ai echipamentelor/mijloacelor de transport existente în operare

2.5 Condiții de garare

2.6 Facilitățile de întreținere necesare

2.7 Sistemul de management al traficului

2.8 Sistemul de ticketing și structura tarifară

3. Problemele și nevoile specifice care justifică investiția

4. Scenariile tehnico-economice prin care obiectivele proiectului de investiții pot fi atinse

4.1 Prezentarea a două soluții alternative pentru problemele identificate

4.2 Analiza comparativă a opțiunilor (tipuri de tehnologie, costuri de operare pe durata ciclului de viață în cazul fiecărui tip de tehnologie și infrastructură necesară)

4.3 Descrierea avantajelor soluției recomandate

4.4 Impactul asupra mediului

5. Prezentarea detaliată a soluției recomandate

5.1 Obiectivele Planului de Mobilitate Urbană Durabilă București – Ilfov 2016-2030 vizate de proiectul de investiții

5.2 Relevanța pentru implementarea altor strategii si politici elaborate la nivel European, național și local

5.3 Descrierea și justificarea numărului și parametrilor tehnici ai vehiculelor ce vor fi achiziționate

5.4 Fluxurile de pasageri, actuale și prognozate, pe oră și sens la ora de vârf pe rutele vizate

5.5 Cererea maximă de vehicule intr-o zi de lucru tipică (CMLZ)

5.6 Finanțarea investiției și maturitatea proiectului

6. Specificațiile tehnice ale mijloacelor de transport ce urmează a fi achiziționate

7. Strategia de întreținere a noilor mijloace de transport: riscuri și soluții

8. Caracterul integrat și complementar

9. Surse de date pentru elaborarea studiului

CONFORM CU ORIGINALUL

4

CONFORM CU ORIGINALUL

STUDIU DE OPORTUNITATE
Achiziționare tramvaie și echipamente necesare îmbunătățirii transportului public de călători pe liniile 1, 10, 21, 25, 32, 40, 41 și 55

1. Informații generale privind investiția propusă

1.1 Obiectivul de investiții

Transportul în zona metropolitană București Ilfov a arătat în ultimii ani o reducere semnificativă a numărului de călători cu tramvaiul. Acest lucru se explică prin serviciile nesegregate, ineficiente și neatractive oferite de rețeaua de tramvai. Cu toate că în ultima vreme numărul călătoriilor cu tramvaiul în Bucuresti a scăzut, tramvaiul este un mod de transport durabil, avantajos și accesibil care poate contribui în mod semnificativ la parametrii de accesibilitate și mobilitate ai orașului. În plus, infrastructura extinsă a rețelei și flota existente în București pot fi utilizate pentru îmbunătățirea cererii de transport public a orașului.

Având în vedere starea extrem de dificilă a flotei utilizate în transportul public de călători și în concordanță cu prevederile Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) 2016-2030 elaborat pentru regiunea București – Ilfov, Primăria Municipiului București s-a angajat să achiziționeze și să îmbunătățească flota și infrastructura de tramvai, precum și să modernizeze și alte mijloace de transport electric de călători. Aceste îmbunătățiri includ adăugarea a 100 de tramvaie noi la flota existentă, înlocuirea și modernizarea altor 100 de tramvaie, achiziționarea a 100 troleibuze cât și 100 autobuze electrice, reabilitarea depourilor de tramvai, adaptarea și modernizarea stațiilor, modernizarea sistemelor de informare și control în diverse locații.

Prezentul Studiu de Oportunitate este o continuare a analizelor și recomandărilor făcute în PMUD 2016-2030 privind necesitatea dotării flotei de transport public de călători cu echipamente noi și moderne.

Obiectivul Studiului de Oportunitate este de a analiza și justifica cea mai bună soluție pentru îmbunătățirea sistemului de transport cu tramvaiul. Deși necesarul de tramvaie noi și linii modernizate la nivelul capitalei este cel putin dublu, așa cum s-a observant în PMUD, prin acest studiu se propune achiziționarea de tramvaie ce vor circula pe 8 linii principale și importante ale sistemului de transport cu tramvaiul care acoperă zone importante ale capitalei, precum și modernizarea infrasrucțurii aferente pentru ca tramvaiele să circule în condiții optime și de siguranță.

Obiectivul specific al proiectelor de modernizare a liniilor de tramvai și de dotare cu echipamente noi, nepoluante, prevăzute în prezentul Studiu de Oportunitate este sporirea numărului de călători cu tramvaiul pe liniile modernizate, prin creșterea vitezei și atractivității flotei nou achizitionate. În plus, implementarea proiectului vizează reducerea emisiilor de CO_2 și a congestiilor din trafic, creșterea cotei modale a utilizării transportului public și scurtarea timpului de călătorie pentru transportul public, toate acestea fără a inrăutăți condițiile de trafic în aria de studiu și în afara ei.

5

ANEXE:

Anexa 1 – Echipa de experţi care a elaborat studiul de oportunitate
Harta 1: Trasee de tramvai ce fac obiectul studiului de oportunitate (harta generală)

Anexa 2 – Detalii privind linia de tramvai 1.
Harta 2: Linia de tramvai 1 – Asigurarea complementarităţii traseului

Anexa 3 – Detalii privind linia de tramvai 10.
Harta 3: Linia de tramvai 10 – Asigurarea complementarităţii traseului

Anexa 4 – Detalii privind linia de tramvai 21.
Harta 4: Linia de tramvai 21 – Asigurarea complementarităţii traseului

Anexa 5 – Detalii privind linia de tramvai 25.
Harta 5: Linia de tramvai 25 – Asigurarea complementarităţii traseului

Anexa 6 – Detalii privind linia de tramvai 32.
Harta 6: Linia de tramvai 32 – Asigurarea complementarităţii traseului

Anexa 7 – Detalii privind linia de tramvai 40.
Harta 7: Linia de tramvai 40 – Asigurarea complementarităţii traseului

Anexa 8 – Detalii privind linia de tramvai 41.
Harta 8: Linia de tramvai 41 – Asigurarea complementarităţii traseului

Anexa 9 – Detalii privind linia de tramvai 55.
Harta 9: Linia de tramvai 55 – Asigurarea complementarităţii traseului

Anexa 10 – Consiliul General al Municipiului Bucureşti – Hotărârea nr. 395/2016 privind privind achiziţionarea de către Municipiul Bucureşti a unui număr de 100 de tramvaie, raport de specialitate şi alocare bugetară

Anexa 11 – Consiliul General al Municipiului Bucureşti – Hotărârea 55/2018 privind reorganizarea Regiei Autonome de Transport Bucureşti RA prin schimbarea formei juridice din regie autonoma în societate pe acţiuni cu denumirea Societatea de Transport Bucureşti – STB SA

Anexa 12 - Anunţul de informare prealabilă privind un contract de servicii publice - publicat în Suplimentul S6 la Jurnalul Oficial al Uniunii Europene din 10.01.2018.

Anexa 13 – Statutul şi Actul Constitutiv al Asociaţiei de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public de Călători Bucureşti – Ilfov

Anexa 14 - "Tramvaie Bucureşti 2018" – Studiu de evaluare transport, trafic şi emisii, februarie 2018

CONFORM CU ORIGINALUL

6

CONFORM CU ORIGINALUL

De asemenea, proiectele de achiziționare a tramvaielor noi și modernizate, prevăzute în PMUD au ca obiectiv specific decongestionarea traficului rutier, reducerea accidentelor și a impactului negativ asupra mediului, prin scăderea transportului privat cu autoturismele. Transferul de la transportul cu autoturismele personale către transportul public de călători, în special cel electric, va avea ca impact reducerea emisiilor de echivalent CO2 din transport.

Prezentul Studiu de oportunitate se referă numai la achiziționarea de tramvaie noi. Studiul de oportunitate a fost elaborat în vederea analizei și justificării achiziționării de tramvaie moderne pentru transportul public de călători pentru infrastructura aferentă liniilor de tramvai 1, 10, 21, 25, 32, 40, 41 și 55 și a echipamentelor necesare întreținerii acestora.

Obiectivul general al investițiilor este de a pune în aplicare măsurile prevăzute în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă 2016-2030 elaborat pentru regiunea București –Ilfov, document strategic aprobat în luna martie 2017 de catre CGMB. Planul își propune crearea unui **sistem de transport eficient, integrat, durabil și sigur, proiectat să promoveze dezvoltarea economică și teritorială incluzivă din punct de vedere social și să asigure o calitate ridicată a vieții.**

Investitiile se vor realiza în Municipiul București pe infrastructura de tramvai cu o lungime totală de aproximativ 170,3 km cale simplă. Conform planificării actuale a transportului public de călători, la orele de vârf, din cei 59647 km care se fac zilnic pe rețeaua de tramvaie, 31.855 km se vor face cu tramvaie noi, ceea ce reprezintă aproximativ 55% din total km efectuați zilnic.

Concluzii reieșite din Studiul de Oportunitate (Rezumat nontehnic)

Concluziile reieșite din prezentul Studiu de Oportunitate (așa cum este detaliat în secțiunile următoare) confirmă prevederile PMUD și propun achiziționarea **unui numar de 100 tramvaie cu podea complet coborâtă din gama de 36 m,** adaptate persoanelor cu dizabilități, ce vor fi utilizate pe liniile modernizate 1, 10, 21, 25, 32, 40, 41 și 55. Pe traseele menționate, tramvaiele noi vor circula cu o viteză sporită, asigurându-se totodată o semaforizare cu prioritate pentru transportul public de călători. Tramvaiele vor fi echipate cu sisteme IT – de informare călători (audio și video), supraveghere video, sistem de numărare călători, WI-Fi și sistem de comunicare on-line.

Complementar achiziției de tramvaie, pe secțiunile de traseu unde este cazul, se vor efectua lucrări de infrastructură de tipul: modernizare cale de rulare + infrastructură si suprastructură corespunzătoare, modernizare peroane pentru a corespunde lungimii noilor tramvaie, modernizare substații electrice de tracțiune, integrare de noi intersecții semaforizate în BTMS pe anumite secțiuni de traseu. În plus, pe anumite secțiuni de traseu se vor institui măsuri privind fluidizarea circulației tramvaiului (ex: prin interzicerea parcării auto pe carosabil, de-a lungul căii de rulare, etc). Detaliile privind măsurile complementare investiției în echipamente se vor prezenta în urmatoarele capitolele, precum și în cadrul anexelor și hărților aferente fiecărei linii în parte.

Tabelul de mai jos **prezintă în sinteză** planificarea achiziției de tramvaie pe fiecare linie și elementele caracteristice ce țin de complementaritate.

Tabel 1. Planificarea achiziției de tramvaie pe fiecare linie în funcție de caracteristicile tehnice

CONFORM CU ORIGINALUL

Situație actuală								Situație propusă					
Linie de tramvai	Lungime totală traseu cale simplă (kilometri)	Nr. maixm tramvaie în funcțiune (V3A, BLF)	Nr. stații	Viteză comercială medie actuală (Km/h)	Km parcurși / zi de lucru	Nr. mediu de îmbarcări / zi	Depou aferent ce deservește traseul actual	Nr. necesar de tramvaie	Nr. tramvaie noi gama 36 metri – de achiziționat	Nr. peroane de modernizat pe linie	Lungime cale simplă de modernizat (kilometri) și infrastructură aferenta	Depou aferent modernizat ce deservește traseul cu tramvaie noi	Interval de succedare la ora de varf / min.
1	26.6	18	52	14	3879	50600	Dudești	14	12	3	1.1	Giurgiului	5
10	26.6	18	53	14	3862	51026	Dudești	14	12	3	1.1	Militari	5
21	15.1	17	28	14,16	3615	54671	Colentina	14	12	1	0	Dudești	4
25	34.0	19	70	17	4893	41021	Militari Giurgiu	16	12	18 ***	0	Militari	7
32	11.3	20	22	15,4	3779	67612	Alexandria	16	12	2	0	Alexandria	3
40*	22.8	8	51	14	1684	16335	Titan	10	10	2	18.4	5 Dudești 5 Giurgiului	6
41	19.7	36	30	17,9	8603	123928	Alexandria	28	20	20	0	Alexandria	3
55 **	14.2	10	14	12	1540	11268	Titan	10	10	0	6.4	Dudești	4
Total	**170.3**	**146**	**320**		**31855**	**416460**		**122 *** **	**100**	**49**	**27**		

* Linia 40 urmează să fie modernizată, în prezent tramvaiul merge cu dificultate

**Linia 55 nu a funcționat în ultima perioadă din cauza lucrărilor de modernizare, fapt pentru care numărul de călători menționat în tabel este foarte mic față de necesarul liniei

*** Peroanele din Stațiile Hepites și Eroii Revoluției (4 unități) deservesc la comun traseele Liniilor 1, 10 și 25 motiv pentru care nu au mai fost menționate la linia 25

**** Pentru satisfacerea integrală a valorii cererii de transport, pe traseele în care vor funcționa cele 100 de tramvaie noi cu podea total coborâtă, vor fi introduse și o parte din tramvaiele modernizate care se află deja în parcul RATB, respectiv cele de tipul BUCUR Low Floor și V3A CH-PPC. Se menționează că aceste tramvaie sunt prevăzute cu podea parțial coborâtă și se încadrează în performanțele tehnice de exploatare pentru funcționarea pe același traseu cu vagoanele noi, iar în parcul RATB există 16 vagoane de tip BUCUR Low Floor si 46 vagoane de tip V3A CH-PPC. Prin funcționarea combinată a vagoanelor deja existente cu cele noi de capacitate crescută, oferta de transport poate fi organizată cu un anumit grad de flexibilitate, atât la orele de vârf, cât mai ales între vârfuri, pentru o utilizare cât mai eficientă a materialului rulant.

Total mil Km estimați anual - Tramvaie 19,7

8

CONFORM CU ORIGINALUL

Necesarul de tramvaie noi pe fiecare linie a rezultat din analiza opțiunilor de la cap 4, prin calcularea numărului de vehicule necesare pe traseu având în vedere raportul dintre cererea și oferta de transport și a necesității creșterii vitezei medii comerciale pentru un interval fix de succedare în orele de vârf.

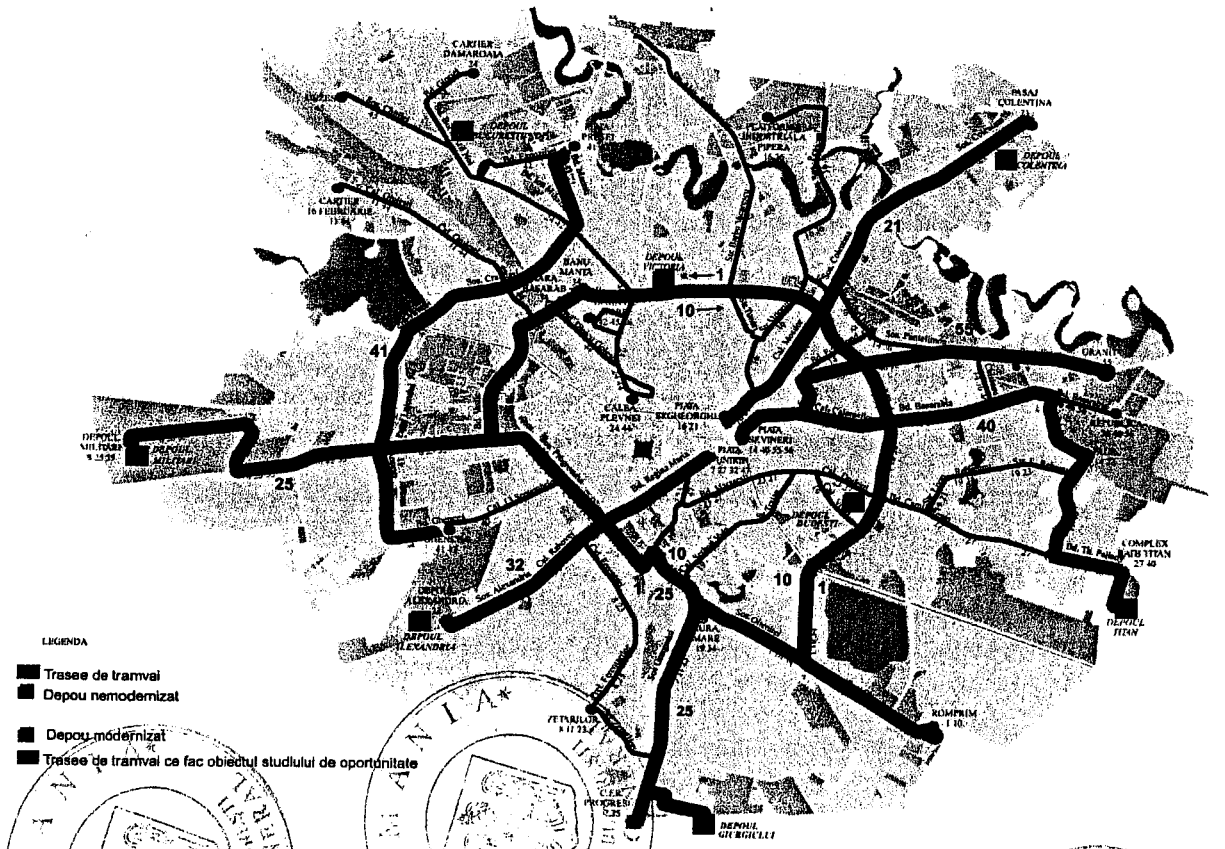
În orele aglomerate este necesară suplimentarea tramvaielor. În acest sens și conform recomandărilor JASPERS și pentru o bună planificare zilnică și în orele de vârf, se vor utiliza pe liniile 1, 10, 21, 25, 32, 40 și 41 atât tramvaie noi gama 36 m, cât și 22 de tramvaie moderne existente din gama 27 m.

În Bugetul PMB pe 2018 la nr. de ordine 46 a fost inclus un buget de 1.660.667.000 lei pentru cofinanțarea achiziționării de tramvaie, conform HCGMB 395/2016.

Transportul public de călători la suprafață în Municipiul București este asigurat de operatorul public **RATB** (Regia Autonomă de Transport București), operator în curs de reorganizare în Societate Comercială conform HCGMB din 22.02.2018 privind aprobarea reorganizării RATB – RA, prin schimbarea formei juridice din regie autonomă în societate pe acțiuni cu denumirea Societatea de Transport București – STB SA. Municipiul București este capitala țării și cel mai mare oraș din România, cu o populație oficială de 1.883.425 locuitori în 2011. Municipiul București deține o rețea de linii de tramvai de 137 km cale dublă.

Rețeaua celor 8 linii de tramvai pe care urmează a se achiziționa tramvaie noi este prezentată în harta următoare.

Harta nr. 1 – Rețeaua de tramvai existentă cu sublinierea rutelor prevăzute în Studiul de oportunitate



CONFORM CU ORIGINALUL

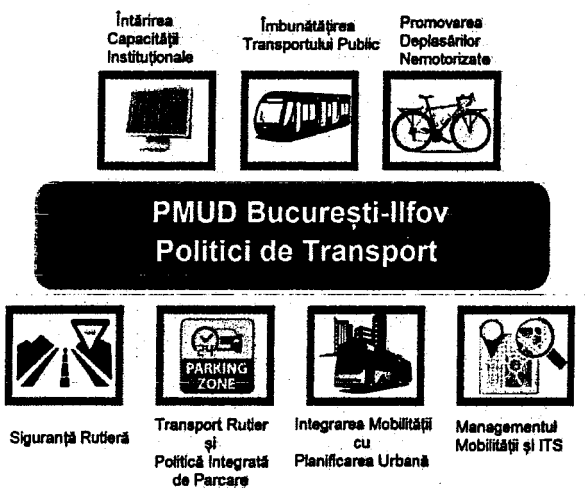
1.2 Corelarea cu Planul de Mobilitate Urbană Durabilă București – Ilfov 2016-2030

Investiția propusă este prevazută în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă 2016-2030 elaborat pentru regiunea București- Ilfov, document aprobat prin decizia Consiliului General al Municipiului București în 29 martie 2017.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă este un document strategic și un instrument de politică de dezvoltare, folosind un software de simulare a transporturilor, având ca scop identificarea soluțiilor de satisfacere a nevoilor de mobilitate ale persoanelor și întreprinderilor pentru a îmbunătăți calitatea vieții, dezvoltarea economică, contribuind în același timp la atingerea obiectivelor europene privind protecția mediului și eficienta energetică.

Planul de mobilitate urbană durabilă este un plan strategic pentru oameni și locuri și isi propune realizarea unui sistem de transport eficient, integrat, durabil și sigur, proiectat să promoveze dezvoltarea economică și teritorială incluzivă din punct de vedere social și să asigure o calitate ridicată a vieții.
Planul de Mobilitate Urbană Durabilă vizează îndeplinirea viziunii de dezvoltare a mobilității, prin abordarea următoarelor obiective strategice:

I. **ACCESIBILITATE** - Asigură că toți cetățenii au opțiuni de transport, care le permit accesul la destinații și servicii esențiale;
II. **SIGURANȚĂ ȘI SECURITATE** – Îmbunătățirea siguranței și securității în circulație;
III. **MEDIU** - Reducerea poluării aerului și fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie;
IV. **EFICIENȚĂ ECONOMICĂ** - Îmbunătățirea eficienței și rentabilității transportului de persoane și mărfuri;
V. **CALITATEA MEDIULUI URBAN** - Contribuie la creșterea atractivității și calității mediului urban și la proiectarea unui mediu urban în beneficiul cetățenilor, economiei și societății în general.



Politicile și măsurile definite în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă acoperă toate modurile și tipurile de transport din întreaga aglomerație urbană, publice și private, de pasageri și de marfă, motorizate și nemotorizate, în mișcare și staționare. Pentru a atinge Obiectivele Operaționale enumerate mai sus, PMUD utilizează 7 politici de transport. Aceste politici grupează proiecte similare din diferite tipuri de intervenții și le ordonează în funcție de priorități pentru eficiență maximă.

Dintre modurile prezentate, creșterea numărului de utilizatori de metrou și de transport de suprafață pe șine sunt cele mai importante modificări în utilizarea transportului public. Reabilitarea rețelei de tramvai și a coridoarelor pentru tramvaie de viteză duce la o creștere a utilizării transportului urban de suprafață pe șine, iar extinderile majore ale liniilor și dezvoltarea de noi coridoare cresc gradul de utilizare a Metroului.

Astfel, politicile de transport sunt următoarele:

I. Reforma instituțională și intărirea capacității administrative
II. Transport public local și feroviar inclusiv intermodalitate și multimodalitate

10

CONFORM CU ORIGINALUL

III. Deplasări nemotorizate
IV. Siguranța rutieră
V. Transport rutier și politică de parcare
VI. Imbunatățirea integrării dintre planificarea urbana și planificarea infrastructurii de transport, spații pietonale
VII. Managementul mobilitatii și ITS

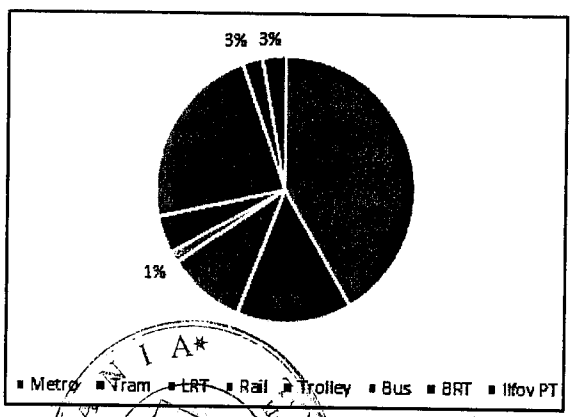
Politicile și măsurile definite în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă acoperă toate modurile și tipurile de transport din întreaga aglomerare urbană, inclusiv cele publice și private, de pasageri și de marfă, motorizat și nemotorizat, în mișcare și parcările.

Activitățile propuse prin studiul de oportunitate corespund PMUD: Obiectivul strategic „Accesibilitate", Politica sectorială II. „Transport public local și feroviar inclusiv intermodalitate si multimodalitate", index din planul de acțiune „C4 - Achiziționarea de material rulant tramvaie". Tabelul de mai jos prezintă nr. zilnic de călători în varianta unui scenariu optim, odată cu implementarea planului.

Tabel 4. Numărul zilnic de călători în Transportul Public per mod

Mod / Scenariu	Nr. zilnic de călători îmbarcați		
	Baza2015	Ref2030	Scenariu Optim
Metrou	850,000	1,370,000	1,658,000
Tramvai	270,000	550,000	570,000
Tramvai Rapid	-	-	390,000
Feroviar	50,000	60,000	55,000
Troleibuz	200,000	200,000	180,000
Autobuz	940,000	780,000	910,000
Autobuz Rapid	-	-	100,000
Maxi Taxi	80,000	130,000	120,000
Total Nr. călători îmbarcați	2,590,000	2,920,000	3,983,000
Rată Transfer	1.64	1.83	1.86

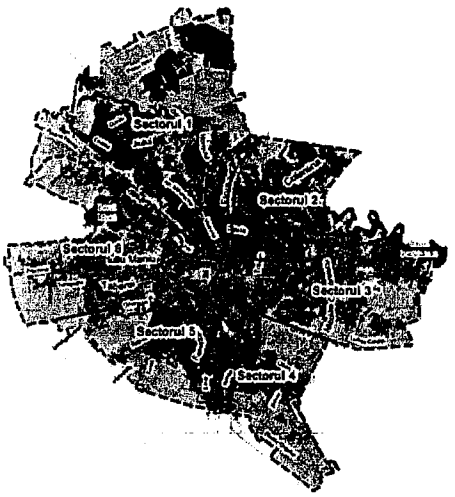
Figura următoare ilustrează distribuția modală a serviciilor de transport public utilizate în scenariul optim. Aproximativ 70% din nr. total de călători îmbarcați în rețea se regăsesc în modurile de transport pe șine. Modurile de transport electrificat prezintă o distribuție similară în totalul serviciilor de transport public utilizate.

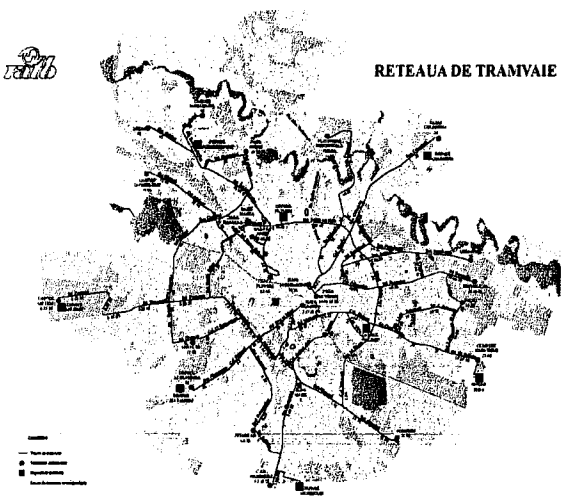


1.3 Localizarea proiectului

CONFORM CU ORIGINALUL

Aria de studiu aleasă pentru elaborarea studiului de oportunitate este Municipiul București, având în vedere rețeaua de tramvaie extinsă pe toată suprafața orașului și influența pe care o are îmbunătățirea și modernizarea rețelei de tramvai asupra întregului trafic din capitală si din zonele înconjurătoare.





În acest sens, analize extrem de detaliate privind impactul negativ al creșterii numărului de autovehicule au fost făcute atât ăn PMUD, cât și in ***Planul Integrat de Calitate a Aerului în Municipiul București- 2018-2022,*** documentul recent elaborat și aflat în consultare publică.

Transportul public de călători **din regiunea București-Ilfov** este asigurat de **RATB** (operator public de tramvai, troleibuze și autobuze care acoperă zona București și unele linii regionale), deținută de Primăria București, **de METROREX** (companie de transport subteran), sub coordonarea Ministerul Transporturilor și de aprox. 50 de operatori privați de transport cu autobuzul (rute regionale și municipale).

Municipiul București este capitala țării și cel mai mare oraș din România, cu o populație oficială de 1.883.425 locuitori în 2011. Este împărțit în sase sectoare și 70 de cartiere. Fiecare sector este administrat de un primar și un consiliu local, responsabili de asigurarea mentenanței și investițiilor la nivel local, referitoare la străzi secundare, parcuri, școli și servicii de curățenie. Fiecare dintre cele șase sectoare conține un număr de cartiere, care nu au nicio funcție administrativă.

- Sectorul 1: Dorobanți, Băneasa, Pipera, Floreasca, etc.
- Sectorul 2: Pantelimon, Colentina, Iancului, Tei, etc.
- Sectorul 3: Vitan, Dudești, Titan, Balta Albă, Centru Civic, etc.
- Sectorul 4: Berceni, Giurgeului, Olteniței, Tineretului, Văcărești, etc.
- Sectorul 5: Giurgiului, Ferentari, Rahova, Ghencea, Cotroceni, etc.
- Sectorul 6: Giulești, Drumul Taberei, Militari, Crângași, etc.

Investiția privind achiziția de tramvaie se va realiza în Municipiul București pe o infrastructură de tramvai cu o lungime totală de aproximativ 170,3 km cale simplă pe traseele liniilor 1, 10, 21, 25, 32, 40, 41 și 55.

Operatorul intern RATB este în proces de reorganizare și transformare din regie autonomă în societate comercială. În acest sens este pregătit un contract de servicii publice, în curs de aprobare. Conform proiectului de contract de servicii publice, programul de transport pentru regiunea București – Ilfov prevede un număr

12

CONFORM CU ORIGINALUL

max de aproximativ 60.000 km planificați pe zi pe întreaga rețea de tramvaie, din care 32.000 km reprezintă km planificați pe zi pentru liniile de tramvai ce urmează a fi dotate prin proiect.

Contractul de servicii publice se va încheia între operator și Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București – Ilfov, constituită în octombrie 2017 ca asociere a tuturor celor 42 de autorități locale ale regiunii București – Ilfov, cu următoarele responsabilități:

- ❑ Coordonează implementarea PMUD-BI 2016-2030 și actualizează planul ori de câte ori este necesar;
- ❑ Elaboreaza planul integrat de transport și circulație la nivelul regiunii pentru transportul public de calatori și monitorizează implementarea lui;
- ❑ Asigură integrarea tarifară și introducerea sistemelor moderne de e-ticketing și management de trafic și transport;
- ❑ Elaborează norme, proceduri, standarde pentru toate tipurile de transport ținând cont de practicile europene și noile tehnologii;
- ❑ Încheie contractele cu operatorii de transport public de călători și monitorizează realizarea acestor contracte și a indicatorilor de performanță;
- ❑ Asigură monitorizarea transportului;
- ❑ Efectuează plățile compensatorii către operatori și urmărește eficientizarea cheltuielilor publice;
- ❑ Urmăresșe implementarea proiectelor de investiții;
- ❑ Coordonează înființarea unui centru de instruire, formare și dezvoltare profesională pentru lucrătorii din domeniu.

Contractul de servicii publice / delegare de gestiune urmeză a se încheia între ADTPBI si RATB organizată în societate comercială. Drept urmare, ca parte din strategia pe termen scurt de implementare a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă București-Ilfov 2016-2030 și ca necesitate de conformare cu prevederile Regulamentului 1370/ 2007 și cu legislația națională, RATB (Societatea de Transport București) va încheia în anul 2018 Contractul de delegare a gestiunii serviciilor de transport public de călători prin atribuire directă.

Contractul va acoperi serviciile prestate cu autobuze, tramvaie și troleibuze pe teritoriul administrativ al Municipiului București și serviciile prestate cu autobuze pe o parte din traseele Județului Ilfov, conform programului de transport ce va reprezenta obligația de servicu public pentru operatori.

Tabelul 2 – Program estimativ de transport – Tramvaie

Nr. crt	Linia	Km planificați					
		Program normal			Program de vacanță		
		Zi de lucru	Zi de sâmbătă	Zi de duminică + sărbători legale	Zi de lucru	Zi de sâmbătă	Zi de duminică + sărbători legale
1	1	3879,4	2848	2848	3745,4	2848	2848
2	7	1720,8	1072,8	1072,8	1486,8	1072,8	1072,8
3	8	2205,2	1544,5	1544,5	2023,1	1544,5	1544,5
4	10	3862	2819,2	2819,2	3862	2819,2	2819,2
5	11	3314,9	2635,4	2635,4	3032,5	2635,4	2635,4
6	14	1585,8	1337,2	1337,2	1585,8	1337,2	1337,2
7	16	1311,2	1292,1	1292,1	1311,2	1292,1	1292,1
8	19	2279,9	1330,4	1330,4	2279,9	1330,4	1330,4
9	21	3614,8	2740,8	2740,8	3326	2740,8	2740,8

CONFORM CU ORIGINALUL

10	23	1945,6	1840,8	1840,8	1945,6	1840,8	1840,8
11	24	984	824	824	984	824	824
12	**25**	**4893,4**	**2701,4**	**2701,4**	**4621,2**	**2701,4**	**2701,4**
13	27	2042,6	1285,2	1285,2	1807,2	1285,2	1285,2
14	**32**	**3779,4**	**2861,5**	**2861,5**	**3451,1**	**2861,5**	**2861,5**
15	34	2613,2	1789,6	1789,6	2519,6	1789,6	1789,6
16	35	1211,2	792,6	792,6	969	792,6	792,6
17	36	1681,1	1325,8	1325,8	1433,1	1325,8	1325,8
18	**40**	**1684,2**	**1312,8**	**1312,8**	**1684,2**	**1312,8**	**1312,8**
19	**41**	**8603,4**	**6160,8**	**6160,8**	**8414,8**	**6160,8**	**6160,8**
20	42	188	188	188	188	188	188
21	44	1106,4	681	681	1106,4	681	681
22	45	913,8	859,2	859,2	913,8	859,2	859,2
23	46	1022,3	845,2	845,2	1022,3	845,2	845,2
24	47	1061,4	528	528	985,0	528	528
25	**55**	**1540,2**	**1089,6**	**1089,6**	**1361,2**	**1089,6**	**1089,6**
26	56	603	643,8	643,8	603	643,8	643,8
Total Km planificati/zi		59647,2 km/zi	43349,7 km/zi	43349,7 km/zi	56662,2 km/zi	43349,7 km/zi	43349,7 km/zi
Nr. Zile		186	37	49	64	14	15
Total km planificati anual		**19.705.975,5 km anual**					

1.4 Beneficiarul investiției

Beneficiarul investiției și cel care va încheia, în cazul acceptării proiectelor, contractul de finanțare în conformitare cu ghidul elaborat de Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice este **Primăria Municipiului București.**

Tramvaiele achizitionate se vor da în delegare de gestiune operatorului de transport public de călători – STB – Societatea de Transport București – constituită din reorganizarea RATB.

Astfel, prin Hotarârea Consiliul General al Municipiului București din 22.02.2018 s-a aprobat reorganizarea Regiei Autonome de Transport Bucuresti prin schimbarea formei juridice din regie autonoma in societate pe actiuni cu denumirea Societatea de Transport Bucuresti – STB SA, tinind cont de prevederile Regulamentului 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar si rutieir de calatori si in conformitate cu Studiul de Oportunitate elaborat de Autoritatea Municipala de Reglementare a Serviciilor Publice.

Actionarii STB sunt Municipiul București prin Consiliul General al Municipiului București cu o participare de 99,9% din capitalul social și Județul Ilfov prin Consiliul Județean Ilfov cu o participare de 0,1%.

Capitalul social inițial al STB SA este de 129.200.000 lei din care aprox. 29 mil lei aport în natură și aprox. 100 mil lei aport în numerar.

CONFORM CU ORIGINALUL

STB, la data transformarii în SC urmează a semna un Contract de delegare de gestiune prin atribuire directă în regim de urgență în conformitate cu prevederile Regulamentului 1370/2007 pe o perioadă de maximum doi ani, în calitate de operator regional de transport cu Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București – Ilfov (ADTPBI), creată prin asocierea tuturor autoritatilor locale de pe teritoriul regiunii Bucuresti – Ilfov.

Incepând cu luna ianuarie 2019, ADTPBI poate începe procedura de contractare a operatorului intern regional pe o perioadă de 10 ani, în conformitate cu prevederile Regulamentului 1370/2007. În acest sens a fost publicat in JOUE **Anunțul de informare prealabilă privind un contract de servicii publice - Formularul standard de notificare în temeiul articolului 7 alineatul (2) din Regulamentul 1370/2007 ce trebuie publicat în Suplimentul la Jurnalul Oficial al Uniunii Europene cu un an înainte de lansarea invitației de participare la procedura competitivă de atribuire sau de atribuirea directă.**
Contractul de atribuire directă urmează a se incheia pe o perioada de 10 ani pentru realizarea serviciului de transport public de călători în regiunea București –Ilfov pentru un program de transport aproximativ de 95 mil. km pe an.

1.5 Elaboratorul studiului

Studiul a fost elaborat de o echipă mixtă formată din experti RATB și ADTPBI, constituită pentru analizarea și pregătirea proiectelor prevăzute în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă București–Ilfov (echipă prezentată în anexa 1).

Conform statutului său, Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București – Ilfov (ADTPBI) are următoarele obiective:
a) să reabiliteze și să modernizeze infrastructura de transport conform cu Planul de Mobilitate Urbană Durabilă 2016-2030;
b) să înființeze/dezvolte/modernizeze serviciul de transport local de persoane în interiorul localităților și între localitățile membre ale Asociației pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre, precum și să realizeze în comun proiecte de investiții publice de interes zonal sau regional destinate înființării, modernizării și/sau dezvoltării, după caz, a sistemelor de utilități publice aferente serviciului public de transport local, pe baza Planului de Mobilitate Urbană Durabilă 2016-2030;
c) să elaboreze și să aprobe Strategia de Dezvoltare a Serviciului Public de Transport Local din cadrul Asociației;
d) să monitorizeze derularea proiectelor de investiții în infrastructura tehnico-edilitară aferentă Serviciului;
e) să constituie interfața pentru discuții și să fie un partener activ pentru autoritățile administrației publice locale în ceea ce privește aspectele de dezvoltare și de gestiune a serviciului public de transport local, în scopul de a coordona politicile și acțiunile de interes general;
f) să elaboreze și să aprobe Caietul / Caietele de sarcini și a Regulamentul / Regulamentele Serviciului Public de Transport Local din cadrul Asociației;
g) să elaboreze și să aprobe documentațiile de atribuire a contractului/contractelor de servicii publice și să stabilească condițiile de participare, criteriile de selecție a operatorilor, cu excepția situației atribuirii Serviciului public de transport local conform prevederilor legale;
h) să încheie contractul/contractele de servicii publice cu operatorii, în numele și pentru unitățile administrativ-teritoriale membre implicate, în conformitate cu normele legale în vigoare;
i) să monitorizeze executarea contractului/contractelor de servicii publice și să informeze regulat membrii săi despre aceasta, să urmărească îndeplinirea obligațiilor asumate de operatori (îndeosebi în ceea ce privește realizarea indicatorilor de performanță, executarea lucrărilor încredințate operatorilor și calitatea serviciului

CONFORM CU ORIGINALUL

public de transport local furnizat utilizatorilor) şi, în conformitate cu mandatul primit şi cu prevederile contractuale, să aplice penalităţile contractuale;
j) să identifice şi să propună oportunităţi de finanţare a proiectelor de investiţii în infrastructura tehnico-edilitară aferentă serviciului public de transport local;
k) să îmbunătăţească planificarea investiţiilor în infrastructura tehnico-edilitară aferentă Serviciului;
l) dezvoltarea şi implementarea de activităţi şi proiecte ce au ca scop protecţia mediului înconjurător, reducerea efectelor negative produse de schimbările climatice şi a impactului sectorului energetic asupra mediului;
m) să reducă impactul negativ social şi de mediu în ceea ce priveşte proiectele de infrastructură de transport;
n) alte activităţi desfăşurate conform legislaţiei in vigoare.

Aceasta s-a constituit în scopul:

- ***înfiinţării, organizării, reglementării, exploatării, monitorizării şi gestionării în comun a Serviciului public de transport local (S.P.T.L.) din cadrul asociaţiei, pe raza de competenţă a unităţilor administrativ-teritoriale membre,***
- ***îmbunătăţirii mobilităţii integrate prin administrarea coordonată şi finanţarea corespunzătoare a serviciilor publice de transport***
- ***stabilirii politicilor vizând planificarea strategică, monitorizarea şi avizarea activităţilor privind autorizarea, organizarea, gestionarea şi controlul funcţionării serviciilor publice de transport de călători pentru transportul cu autobuze, troleibuze, tramvaie, metrou, trenuri regionale, transport naval şi alte mijloace de transport terestre, pe apă şi suspendate, inclusive alte sisteme de transport alternative.***

Studiul de Oportunitate a fost elaborat în acelaşi timp şi corelat cu Studiul de evaluare transport, trafic şi emisii redactat de ROM-T – Israel în colaborare cu ADTPBI şi AMRSP, pe baza modelului de transport din cadrul PMUD. La elaborarea studiului de oportunitate s-au luat în considerare informaţiile specificate în Studiul de evaluare transport, trafic şi emisii.

2. Analiza situaţiei existente

2.1 Contextul economic şi social

Conform Planului Integrat de Calitate a Aerului 2018-2020 al Municipiului Bucureşti, traficul rutier este principalul responsabil de emisiile de NO_x şi benzen, şi contribuie în jur de 50 % şi la emisiile de PM_{10} şi $PM_{2,5}$. Încălzirii rezidenţiale i se datorează peste 40 % din emisiile de particule, această activitate având contribuţii semnificative şi la emisiile celorlalţi poluanţi.

Modernizarea şi reorganizarea sistemului de transport pe întreaga zonă Bucureşti – Ilfov este o prioritate, sistemul actual nefiind adecvat pentru dezvoltarea economică şi socială a capitalei României şi a judeţului Ilfov, având în vedere :

- Numărul în creştere de autovehicule – peste 600 autovehicule / 1000 locuitori – depăşind mult media Uniunii Europene;
- Desfăşurarea zilnică a peste 6 milioane de călătorii în Bucureşti şi Ilfov; deşi acest număr se află în creştere, numărul de calatorii pe persoană/ zi de 2,7 este mult mai mic decât în alte capitale europene, ceea ce sugerează o mobilitate redusă în prezent, mai ales în Ilfov şi în cartierele cu probleme sociale;
- Concentrarea, conform datelor statistice, a peste 24% din totalul locurilor de muncă la o populaţie de aproximativ 10% din totalul României;

16

CONFORM CU ORIGINALUL

- Suprafața mică a Bucureștiului, comparativ cu multe capitale europene (București 228 km^2, Viena- 414 km^2 și Praga 496 km^2) și o densitate a populației peste majoritatea capitalelor europene de aprox. 8500 locuitori / km^2 ajungând în unele zone la peste 12000 locuitori / km^2;
- Infrastructura de drumuri și străzi la jumătate față de alte capitale europene, insuficientă pentru o dezvoltare economică și socială;
- Rata de accidente/ fatalitate - 91 in Romania fata de 51 media Uniunii Europene (Bulgaria 90 și pe ultimul loc Letonia cu 105);
  (Sursă: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/vademecum_2015.pdf)
- Migrația masivă a populației Bucureștiului spre zonele limitrofe, mulți dintre locuitorii județului Ilfov revenind zilnic spre locurile de muncă sau spre școlile capitalei;
- Dezvoltări economice și sociale de mare amploare în Ilfov precum programul de dezvoltare a Aeroportului Internațional Henri Coandă, dezvoltarea zonei de business cu precădere în servicii de IT în nordul Bucureștiului și realizarea unuia dintre cele mai mari proiecte de inovare - dezvoltare din Europa – în domeniul cercetării nucleare pe platforma de la Măgurele (Proiect ELI - Extreme Light Infrastructure) și SV–ul Bucureștiului.

Politicile și măsurile definite în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă acoperă toate modurile și tipurile de transport din întreaga aglomerare urbană, inclusiv cele publice și private, de pasageri și de marfă, motorizat și nemotorizat, în mișcare și staționare (parcările).

Principalele obiective ale politicilor de Transport public sunt de a îmbunătăți funcționarea și atractivitatea acestor servicii și a rețelelor utilizate, pentru a motiva schimbarea modală. În plus, aceste politici lucrează pentru a face serviciile de transport mai eficace și mai eficiente din punct de vedere al costurilor.
PMUD se concentrează pe crearea un sistem de transport multimodal și integrat ce pune în valoare avantajele rețelei actuale și îmbunătățește moduri complementare pentru a oferi servicii de transport public de înaltă calitate, pentru toate categoriile de călători.

2.2 Caracteristicile infrastructurii și ale mijloacelor de transport existente

Regiunea București – Ilfov beneficiază de o rețea extinsă de infrastructură pentru transportul public multi-modal, dar una care a avut de suferit de-a lungul anilor din cauza lipsei finanțărilor pentru mentenanță sau investiții și este afectată de separarea rigidă între modurile de transport, la anumite niveluri.
Suprafața totală a Regiunii București-Ilfov este de 1.821 km2, din care 13,1% reprezintă teritoriul administrativ al Municipiului București și 86,9% al județului Ilfov.
Municipiul București, capitala țării, este cea mai mare aglomerare urbană din România, populația să fiind, conform Recensământului populației din 2011, de 1.883.425 (o densitate de aproximativ 8.160 locuitori/km2), ceea ce reprezintă circa 9% din populația totală a României și peste 17% din populația urbană a țarii. Conform INS la nivelul anului 2016 populația rezidentă a Bucurestiului înregsitra 1.844.312 locuitori, cu mențiunea că, în contextul existenței unor oportunități economico-sociale deosebite, numărul real al populației care locuiește, lucrează sau invață în regiune este, în realitate, mai ridicat decât cel înregistrat oficial.

București are o rețea extinsă de transport public, dar vehiculele nu au prioritate în trafic, ceea ce reduce viteza și eficiența sistemului; de asemenea, rețeaua nu primește îmbunătățirile necesare privind calitatea și infrastructura care ar face această opțiune mai atractivă pentru utilizatorii autovehiculelor personale.

La nivelul întregii rețele de transport, prestația de transport public de călători a fost organizată în cursul anului 2016 în cadrul a 8 autobaze si 7 depouri de tramvai, 3 depouri de troleibuze si 1 depou mixt, parcul total de

CONFORM CU ORIGINALUL

vehicule fiind distribuit pe 155 trasee astfel: 26 linii de tramvaie, 116 linii de autobuze, din care 17 linii preorășenești, 15 linii de troleibuze și s-a concretizat în atingerea următorilor indicatori:

- 72.630.000 km realizați
- 438.562.000 călătorii efectuate (estimate în funcție de vânzarea de titluri de calatorie si de legitimațiile acordate beneficiarilor de gratuități)

Tabel 3. Serviciile asigurate de modurile de transport public

Număr linii	4	26	80	15	50
Capacitate Vehicul [locuri]	1,200	200	50	50	16
Media plecărilor zilnice	452	3,447	10,813	3,255	3,578
Media capacității zilnice de serviciu [%]	27%	35%	27%	8%	3%
Lungimea traseului (km)	146	479	1,627	259	2,021
Media zilnică de Km vehicul	9,948	33,527	103,340	22,897	54,672
Media zilnică de ore vehicul	1,885	2,547	8,054	2,068	1,366
Începerea operării – dimineața	05:00	05:00	05:00	05:00	05:00
Finalizarea operării – seara	23:00	23:00	23:00	23:00	22:00
Tarif mediu Lei (o călătorie)	2	1.3	1.3	1.3	3
Număr mediu de pasageri, zilnic	624,191	489,706	885,428	198,028	40,000

Sursă: Metrorex, RATB, Studii realizate în cadrul proiectului.

Lipsa de integrare între diferitele rețele poate fi identificată prin aspecte privind infrastructura stațiilor și a vecinătăților, structura tarifară diferită, lipsa informațiilor pentru pasageri și segregarea serviciilor între București și Județul Ilfov. Un sistem comun de taxare a fost instituit între serviciile metroului și RATB (tramvai, troleibuz și autobuz) în anul 2013, a fost întrerupt din nou în anul 2014 și reluat in 2017. Pasagerii sunt obligați să plătească transferuri pentru fiecare călătorie, în cazul în care nu folosesc sistemul de abonamente.

Parametrii cantitativi ai infrastructurii de tramvai (sumar)

Sistemul de transport public cu tramvaiul este constituit din infrastructură, suprastructură, aparate de cale, linii de depouri, rețea fir, substații de redresare, peroane, etc și mijloace de transport aferente. Acest sistem de transport public era constituit la nivelul anului 2016 din:

Tabel 4 - **Parametrii cantitativi ai infrastructurii de tramvai existente**

Parametru	Valoare
Linii de transport în comun	26
Lungimea rețelei de tramvai	137 km cale dublă
Lungimea traseelor de tramvai	243 km cale dublă
Rețea electrică aeriană tramvai	356,76 km cale simplă
Stalpi de susținere rețea	15466 buc (9710 din beton și 5756 buc din metal)
Izolatori de secțiune tramvai	550 buc
Rețea de cabluri subterane de 0,8 kv	340,400 km
Substațiile de transformare-redresare	38 buc din care 19 telecomandate

CONFORM CU ORIGINALUL

Depouri de tramvai	7 + 1 depou mixt, dintre care 4 modernizate
Vehicule de tramvai aflate în operare	486 unități
Instalatii de automatizare	257, compuse din macazuri manuale și automatizate
Rezistențe de încalzire a macazelor	1020 buc
Ungătoare automate ale macazelor	194 buc
Refugii pietonale	437 buc
Refugii pietonale cu adăposturi călători	267 buc
Garduri de protecție peroane	36 km

Sursa: cf Raport Activitate RATB 2016 și Studiu Oportunitate Reorganizare RATB – AMRSP

Parametrii tehnici ai infrastructurii de tramvai

Infrastructura liniilor de tramvai din Municipiul București este în general clasică, realizată cu șină cu canal conform SR EN 14811+A1:2010 - Aplicații feroviare; șine cu canal, sau șină UIC 49, pe traverse de beton, pe piatră spartă sau dale de beton prefabricate cu șină Oțelul Roșu. În zona intersecțiilor și trecerilor la nivel, linia este acoperită cu dale de beton armate prefabricate sau asfalt. În zona aparatelor de cale infrastructura este alcătuita dintr-o placă de beton peste care se așează aparatele, acoperirea realizându-se cu beton și asfalt.
În zonele unde linia este acoperită, sunt montate amortizoare de zgomot și vibrații la inima șinei.

Întreaga rețea de contact distribuie energia electrică de acționare (U = 750 Vcc + si –) a materialului rulant, furnizată de cele 38 de substații de tracțiune, 11 substații în container și 79 posturi de transformare a energiei electrice. Puterea instalată a întregului sistem de alimentare cu energie electrică pentru tracțiune, iluminat și forță este de 140 MW. Pentru a asigura energia electrică necesară acționării materialului rulant (tramvai, troleibuz) rețeaua de contact este susținută de stâlpi de beton și metal.

În întregul sistem acționat electric, din rețeaua stradală (elemente-piese cale) și din interiorul unităților de exploatare (8 depouri) regăsim un numar de 257 instalații de automatizare, compuse din macazuri manuale și automatizate, 1020 rezistențe de încalzire a macazelor, precum și 194 ungătoare automate ale macazelor. Rețeaua de transport cu tramvaiul are un număr de 437 refugii pietonale, în care sunt amenajate 267 adăposturi pentru călători și 36 km garduri de protecție.

Parametrii calitativi ai infrastructurii de tramvai

La nivelul anului 2016 calea de rulare pentru tramvaie este modernizată în proporție de cca. 70 %. Rețeaua electrică aeriană de contact pentru tramvai însumează cca 356,76 km cale simplă, din care sunt modernizați cca. 70 %. Lungimea cablurilor subterane de alimentare cu energie electrică de 0,8kV este de 340,40 km, dintre care 63% sunt modernizate, iar 50% din substațiile de transformare-redresare sunt modernizate, in numar de 19 din 38.

Parcul de mijloace de transport în comun (tramvaie)

- 486 tramvaie, vagoane pentru călători, din care 5 tramvaie școală și unul propus pentru casare;
- 66 vagoane utilitare, din care 7 cu remorcă, care pot transporta materiale de construcții sau materiale provenite din demolări, precum și utilaje grele, dar a caror înalțime să nu afecteze linia de contact;
- 10 vagoane de serviciu pentru transport piese și subansambluri;
- 33 vagoane perie care curăță și asigură o calitate a liniilor de tramvaie ce permite circulația vagoanelor moderne de tramvai cu platformă joasa și viteză sporită;
- 2 vagoane cu turbină, care permit curățarea liniilor de tramvai de zăpadă;

CONFORM CU ORIGINALUL

- 5 vagoane de epocă utilizate pentru transportul persoanelor interesate pe trasee de interes turistic și pentru organizarea unor evenimente.

Aproximativ 70% din întreaga linie de tramvai a fost deja reabilitată sau înlocuită. Lucrările de renovare au fost realizate pe bază de proiecte și cu tehnologii convenționale, ce permit o funcționare robustă. Au fost aplicați parametri uniformi, ce asigură compatibilitatea deplină a tuturor vagoanelor de tramvai cu întreaga rețea.

Pentru a consolida alte coridoare și pentru a elimina deficiențele, programul trebuie să continue și să fie susținut de măsuri care să țintească în mod clar creșterea vitezei comerciale și fiabilitatea.

Sistemul include 286 Km de șină (274 km cale simplă plus depouri) cu 26 rute. Rețeaua oferă linii radiale și orbitale în suburbii, în cea mai mare parte linii orbitale în apropiere de centrul orașului și câteva secțiuni care se termină în vecinătatea sa.

Dimensiunea și densitatea sistemului sunt impresionante, și acoperă mai mult sau mai puțin întreaga zonă construită, cu excepția centrului orașului unde este un deficit de acoperire.

Calea de rulare este, în general, robustă și mai bună decât în multe orașe est Europene, dar majoritatea infrastructurii de tramvai este retrogradată pentru a împărți spațiul pe carosabil cu traficul auto, aceasta având impact asupra vitezei și calității. Vitezele comerciale sunt cu mult sub standardele internaționale și ar trebui să fie mai degrabă 22-28 km/h pentru rețeaua principală / linii tramvai rapid și 16-20 km/h pentru liniile de tramvai convenționale.

Sunt necesare măsuri pentru a da o prioritate mai mare tramvaielor, separarea fizică și/sau controlul semnalelor de trafic. Se poate, de asemenea, să se ia în considerare introducerea unor servicii de calitate tramvai rapid pe bulevardele mai late, fie prin modernizarea liniilor existente sau desfășurarea de noi linii.

Semnalizarea traficului încă nu asigură prioritate completă pentru tramvaie iar sistemele de informare în timp real a pasagerilor, introduse în urmă cu câțiva ani, sunt defecte, lăsând pasagerii fără orar de funcționare sau informații privind traseul.

De asemenea, este important de menționat modul de configurare a stațiilor și facilitățile care sunt sub standard. Unele peroane au fost reproiectate și modernizate, dar majoritatea se află în continuare în stare necorespunzătoare sau nu există.

Starea căii de rulare, stațiile necorespunzătoare și facilitățile pentru pasageri și, în plus absența oricărei legături care să traverseze orașul, limitează eficiența acestui mod, în general și în special caracterul de distribuitor pentru magistrala de cale ferată sau alte servicii de transport public periferice.

Deși flota de tramvaie a suferit reabilitări, chiar și aceste îmbunătățiri vor ajunge în curând la sfârșitul duratei utilizabile de viață. Tramvaiele utilizate în prezent sunt depășite din punct de vedere tehnologic, nu respectă standardele actuale, și necesită activități de mentenanță intensive. Rețeaua de tramvai este administrată de către municipalitate prin intermediul RATB.

Serviciile de transport actuale necesită un număr maxim de 289 tramvaie. Creșterea vitezei comerciale, raționalizarea unor servicii și alte plusuri de eficiență pot reduce această cifră (cu 10-20 %) până la aproximativ 245 tramvaie active și, cu o generoasă rezervă de 15 %, la o dimensiune totală a flotei de circa 286 tramvaie. Scăzând numărul de 16 tramvaie cu podea joasă, ajungem la un total de circa 270 tramvaie noi.

CONFORM CU ORIGINALUL

Toate aceste probleme și nevoi justifică realizarea investițiilor propuse prin Studiul de Oportunitate, în plus față de informațiile prezentate în Capitolul 3.

2.3 Traseele utilizate, programul de transport

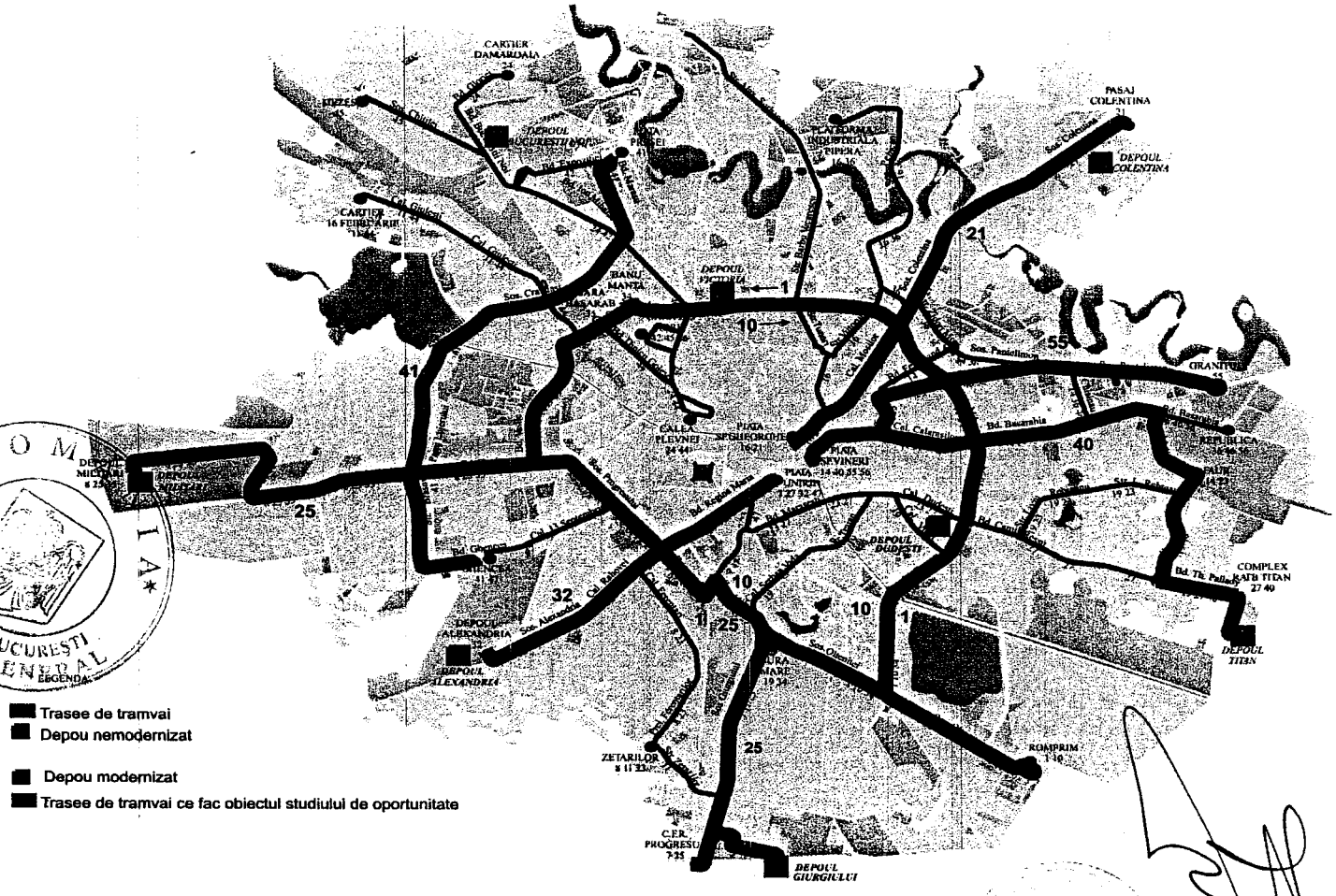
In prezent în Bucuresti există 26 de linii de tramvai, însă **obiectul prezentului studiu de oportunitate** se referă la achiziționarea de tramvaie noi pentru introducerea lor pe **8 trasee** foarte utilizate, cu cerere mare de călătorii, ale liniilor de tramvai: 1, 10, 21, 25, 32, 40, 41, 55.

Sinteza traseelor este următoarea :
Traseu Linia de tramvai 1 : Romprim – Banu Manta – Romprim (Sens Obor catre Banu Manta)
Traseu Linia de tramvai 10 : Romprim – Banu Manta – Romprim (Sens Banu Manta catre Obor)
Traseu Linia de tramvai 21: Pta Sf. Gheorghe – Pasaj Colentina (si retur)
Traseu Linia de tramvai 25: C.F.R. Progresul – Depoul Militari (si retur)
Traseu Linia de tramvai 32 : Piata Unirii – Depou Alexandria (si retur)
Traseu Linia de tramvai 40: Pta Sf Vineri – RATB Titan (si retur)
Traseu Linia de tramvai 41: Pta Presei Libere – Ghencea (si retur)
Traseu Linia de tramvai 55: Pta Sf. Vineri – Granitul (si retur)

Harta generală cu traseele de transport public cu tramvaiul ce fac obiectul studiului de oportunitate este prezentată mai jos.

ROMANIA MUNICIPIUL BUCUREȘTI CONSILIUL GENERAL

HARTA 1: TRASEE DE TRAMVAI CE FAC OBIECTUL STUDIULUI DE OPORTUNITATE



Trasee de tramvai
Depou nemodernizat

Depou modernizat
Trasee de tramvai ce fac obiectul studiului de oportunitate

Sursa RATB.2018

CONFORM CU ORIGINALUL

CONFORM CU ORIGINALUL

Descrierile detaliate ale traseelor în ceea ce privește calitatea ~~infrastructurii~~ (cale de rulare, benzi dedicate, peroane și stații, depouri aferente traseului, substații electrice, intersecții semaforizate integrate în BTMS, etc) se regăsesc în anexele 2-9 din prezentul studiu, alături de vizualizarea grafică detaliată aferentă fiecărui traseu din hărțile anexate (hărți 2-9).

2.4 Descrierea parametrilor tehnici ai echipamentelor/mijloacelor de transport existente în operare

Pe traseele vizate de prezentul studiu, pe cele 8 linii circulă tramvaie cu următoarele caracteristici tehnice

- Tramvaie V3A-93 cu dimensiunea 27180 x 2390 mm
- Tramvaie BLF cu dimensiunea 25388 x 2450 mm

În anul 2016 se aflau în operare 486 de vehicule de tramvai mărcile: BUCUR LF, TATRA T4R, V2AT, V3AM, V3AM2S, V3A CH-PPC, V3A PPC-CA, V3A 2010-CA, RATHGEBER, cu următorii parametri tehnici:

Tabel 5 - **Parametrii tehnici ai echipamentelor/mijloacelor de transport existente în operare**

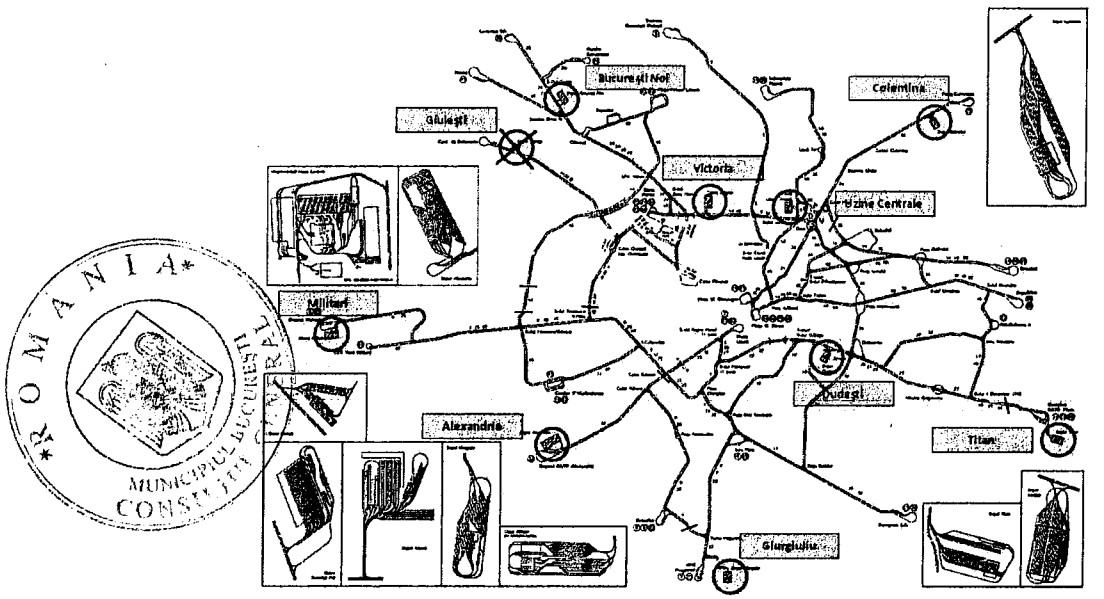
Marcă tramvai	Număr	Dimensiuni	Capacitate (4 cal/m^2)	Tehnologie	Alți parametri
V3AM	323	26,18mx2,39m (L=27,18m cu tampoane)	167	Podea ridicată	Suprafață liberă podea: 33,3m^2
TATRA T4R	80	14x2,2m (L=15,104m cu tampoane)	83	Podea ridicată	Suprafață liberă podea: 15m^2
V3A CCPPC	46	27,043x2,39m (L=28,15m cu tampoane)	178	Podea parțial coborâtă	Suprafață liberă podea: 35,4m^2
BUCUR LF	16	25,39x2,45m	160	Podea parțial coborâtă	Suprafață liberă podea: 29,3 m^2
V2AT	9	20,4x2,34m (L=21,5m cu tampoane)	124	Podea ridicată	Suprafață liberă podea: 24m^2
V2ST	2	20,4x2,34m (L=21,5m cu tampoane)	116	Podea ridicată	Suprafață liberă podea: 22 m^2

Tramvai	Număr total călători	Număr locuri	Număr locuri	Număr locuri	Suprafață liberă	Suprafață totală
	(călători/m^2)	pe scaune	în picioare	scaun rulant	podea (m^2)	podea (m^2)
BUCUR LF	160	43	117	1	29.3	47
V3A-M	167	34	133	0	33.3	45.5
V3A-93-CH-PPC	178	36	142	2	35.4	46.7
V2ST	116	28	88	0	22	29
V2AT	124	28	96	1	24	31
T4R	83	23	60	0	15	24.8

CONFORM CU ORI

2.5 Condiții de garare

Activitatea principală a Diviziei Transport Electric se desfașoară în cele 11 depouri, dintre care 7 depouri de tramvaie, 3 depouri de troleibuze și un depou mixt (tramvaie și troleibuze).



Tabel 6 – Situația depourilor

Depou	Stare tehnică	Linii deservite	Capacitate actuală de garare pentru vagoane de 27m	Capacitate viitoare de garare pentru vagoane de 36m	Servicii oferite
Giurgiului	Modernizat	7, 19, 23, 25	50	29	Spălare 41m, 4 linii CIZ 4 linii RT
Alexandria	Modernizat	8, 11, 25, 32, 41	70	61	Spălare 70m, 3 linii CIZ 6 linii RT, Strung bandaje
Militari	Modernizat	8, 11, 25, 35, 44, 47	56	42	Spălare 60m, 2 linii CIZ 5 linii RT,
Dudesti	Modernizat	1, 10, 34	45	33	Spălare 42m, 2 linii CIZ 2 linii RCN, Strung bandaje
Victoria	Nemodernizat	10, 34, 55	44		
Colentina*	Nemodernizat	14, 16, 21, 36, 46	75	44	Spălare 42m, 3 linii CIZ 4 linii RCN, Strung bandaje
Titan*	Nemodernizat	14, 19, 23, 27, 40, 46, 55, 56	69	55	Spălare 60m, 4 linii CIZ 2 linii RCN, 2 linii RT
București Noi	Nemodernizat	24, 41, 42, 45	55		

* Nota: PMB are în pregatire proiectele de reabilitare a depourilor Titan și Colentina.

CONFORM CU ORIGINALUL

RATB are la dispoziție pentru tramvaie 7 depouri de tramvai și 1 depou mixt cu o capacitate de 574 locuri de garare a tramvaielor. Dintre acestea, depourile Giurgiului, Alexandria, Militari, Dudești sunt modernizate, iar depourile Victoria, Colentina, Titan si Bucurestii Noi sunt nemodernizate.

În aceste depouri se desfășoară pe lângă activități privind gararea tramvaielor și activități de curățenie, spălare, întreținere și reparații curente planificate sau neplanificate, lucrări preventive, revizii: CIZ, CP, RCN, RT 1, RT 2 si RT 3, RC1, RC2. Serviciile care se realizează în aceste depouri, precum capacitatea de garare și liniile deservite sunt menționate mai sus:

ROMANIA

2.6 Facilitățile de întreținere necesare

Planul actual de reparații și întreținere tramvaie

În cadrul activității Diviziei Transport Electric, ca structură integrată în cadrul Direcției Transport și Mentenanță, activitatea principală o constituie exploatarea și întreținerea parcului de vehicule cu tracțiune electrică (tramvaie și troleibuze) cu scopul realizării programului de transport aprobat în condiții de asigurare a siguranței circulației și a condițiilor optime de confort a publicului călător din Municipiul București .

Activitatea de transport călători se desfășoară în prezent pe 41 de trasee, dintre care 26 deservite de tramvaie si 15 deservite de troleibuze.

Structura repartizării parcului disponibil de vehicule (parcul inventar din care se scad vehiculele scoase din funcțiune pentru casare) pe depouri este prezentată sintetic mai jos:

Tabel 7 SITUAȚIA PARCULUI DISPONIBIL D.T.E.-TRANSPORT ELECTRIC PE DEPOURI ȘI TIPURI DE VEHICULE la 30.06.2017

DEPOU	VAGOANE CALATORI (nr. vag.)													VAGOANE UTILITARE (nr. vag.)					Vag.epocă + muzeu
	Din care ȘCOALĂ (nr. vag./marcă)	V3AM-CA	V3AMPPC-CA	V3ACHPPC	V3AM 2s	V3APPC	V3AM	TOTAL V3M	V2ST	V2AT	T4R	BUCUR LF	BUCUR LF CA	TOTAL	V T M	REM + PLATFORMA	VG.SERV.	PL.PERIE	turbofreză	
Victoria					14		29	43			0			43	2	0	0	5	0	1
Buc. Noi						2	52	54						54	1	1	1	4		
Dudești				19			3	22				5	11	38	3	2	1	3		4
Alexandria		3		27			41	71						71	1	2	1	4	1	
Colentina		1	3				71	75						75	0		2	5		
Militari	1 (T4R)								2	9	79			90			2	4		
Giurgiu						2	39	41						41	1		1	4		
Titan	4 (V3AM)						63	63						63	2	2	1	4	1	
TOTAL	5	4	3	46	14	4	298	369	2	9	79	5	11	475	10	7	9	33	2	5

CONFORM CU ORIGINALUL

Gradul de uzură a parcului disponibil de vehicule

Starea tehnică a parcului de vehicule este condiţionată şi de uzura acestuia. La data de 30.06.2017 un număr de 344 tramvaie de calatori şi 264 troleibuze aveau durata normala de funcţionare (definită prin HG 2139/2004 pentru calculul amortizării contabile) îndeplinită într-un procent de 100 %.

Situaţia este prezentată pe tipuri de vehicule astfel :

Tabel 8 SITUAŢIA PARCULUI DISPONIBIL D.T.E.
LA 30.06.2017

NR.CRT.	MARCA	PARC DISPONIBIL	Uzura (raportata la durata normala de functionare)				
			0-25%	25-50%	50-75%	75-100%	Peste 100%
1	V2ST	2					2
2	V2AT	9			6	3	
3	V3AM	298				39	259
4	V3AM-CA	4					4
5	V3AMPPC-CA	3	3				
6	V3AM 2S	14		4	10		
7	V3APPC	4				4	
8	V3AMCHPPC	46		3	43		
9	T4R	79					79
10	BUCUR LF	5		4	1		
11	BUCUR LF-CA	11	6	5			
12	Vagoane utilitare	66					66
TOTAL TRAMVAIE		**475+66**	**9**	**16**	**60**	**46**	**344+66**

OBS. Durata normala de functionare prevazuta in HG 2139/2004 este, pentru tramvaie, cuprinsa intre 11-17ani;

Derularea programului de reparaţii a parcului circulant în cadrul Diviziei Reparaţii Mijloace de Transport

Programul de reparaţii a materialului rulant ce constituie o componentă majoră a activităţii de exploatare se dimensionează anual ţinând cont de factori determinanţi ca:

a.- Programul de transport
b.- Durata de serviciu (uzură) îndelungată
c.- Condiţiile de exploatare
d.- Fiabilitatea echipamentelor

ROMANIA MUNICIPIUL BUCUREŞTI CONSILIUL GENERAL

Pentru asigurarea programului de transport stabilit, Planul de reparaţii anual este întocmit în colaborare cu Divizia Reparaţii Mijloace de Transport, în funcţie de capacitatea de producţie a acesteia şi a normativelor de reparaţii.

Programul de mentenanţă a parcului de vehicule realizat în depouri

CONFORM CU ORIGINALUL

Programul de mentenanță a parcului de vehicule în cadrul depourilor se realizează în concordanță cu procesele tehnologice de întreținere aprobate pentru fiecare tip de vehicul cu tracțiune electrică în parte.

În cadrul activității Diviziei Transport Electric, ca structură integrată în cadrul Direcției Transport și Mentenanță, activitatea principală o constituie exploatarea și întreținerea parcului de vehicule cu tracțiune electrică (tramvaie și troleibuze) cu scopul realizării programului de transport aprobat în condiții de asigurare a siguranței circulației și a condițiilor optime de confort a publicului călător din Municipiul București.

Activitățile de întreținere și reparații ale tramvaielor au loc în unitățile de exploatare: Divizia Reparații Mijloace de Transport și în depouri.
Divizia Reparații Mijloace de Transport are printre atribuții și întreținerea, repararea, recondiționarea, fabricarea și modernizarea de vehicule pentru transportul public. Câteva din dotarile de baza ale uzinei sunt:

- hale pentru montaj general boghiuri și vagoane de tramvai, dotate cu poduri rulante și canale de lucru;
- turnătorie feroase și neferoase;
- atelier de forjă;
- atelier de tratament termic;
- atelier de sudură;
- atelier de prelucrări mecanice;
- atelier de lăcătușerie;
- servicii de proiectare constructivă și S.D

În aceasta unitate de exploatare au loc următoarele tipuri de servicii:

1. Servicii de reparații:
-Fabricarea de vagoane pentru tramvaie V3A și tramvaie utilitare (pentru deszăpezire și transport tehnologic);
-Modernizarea vechilor vagoane de tramvai V3A (cu transformare în vagon cu performanțe superioare vagoanelor V3A) și Tatra T4R (cu transformare în V2S-T, V2A-T, BUCUR 1 care au performanțe superioare vagoanelor T4R, preț de cost redus și design actual);
-Fabricarea de vagoane de tramvai V3A cu acționare cu chopper;
-Fabricarea de vagoane de tramvai V3A cu acționare cu invertoare și motoare de curent alternativ;
-Fabricarea de vagoane BUCUR LF cu podea coborâta 60% și acționare cu chopper;
-Fabricarea de vagoane BUCUR LF cu podea coborâta 60% și actionare cu invertoare și motoare de curent alternativ;
-Reparații capitale cu recarosare: tramvaie V3A, T4R;
-Reparații boghiuri de tramvai, motoare de tracțiune tramvai, reductoare;
-Lucrări de tapițerie, tâmplarie, amenajări.

2. Secția Vopsitorie:
-Secția de vopsitorie din cadrul URAC dispune de dotări moderne pentru vopsirea caroseriilor auto (autobuze, troleibuze) și tramvaie;
-Sistemul de vopsire utilizat răspunde celor mai înalte cerințe de calitate existente la ora actuală;
-Cabina de vopsire - uscare BLOWTHERM tip TURBO INDUSTRIAL permite vopsirea oricăror caroserii în condiții de calitate deosebită, cu gabarit maxim: L = 16m, l = 4,7m, h = 4,5m;
-Secția de vopsitorie dispune și de o instalație de vopsire în câmp electrostatic de fabricație elvețiană (GEMA) pentru vopsirea pieselor mici care se înscriu în urmatoarele dimensiuni de gabarit: L= 3m, l = 1m, h = 1,5m;

CONFORM CU ORIGINALUL

-Cabina de sablare uscată cu alice din oțel în care se execută pregătirea anticoroziva și tratamentele premergătoare în vederea obținerii unor suprafețe superioare calitativ pentru sistemul de acoperire (vopsire) ce urmează a fi aplicat.

3. **Secția Turnătorie, Forjare, Sudură, Tratament termic, prelucrări :**
-Confecții de repere și subansambluri din semifabricate turnate sau forjate;
-Piese deformate plastic la cald (forjate): la liber cu greutăți de pâna la 30 kg și în matriță cu greutăți pâna la 12 kg.;
-Recondiționarea de piese uzate prin metalizare și sudură;
-Operațiuni de zincare;
-Piese și subansambluri obținute din prelucrări prin așchiere (strunjire, frezare, rabotare, rectificare);
-Piese obținute prin ștanțare la rece;
-Construcții metalice de diverse forme și dimensiuni.

4. Secția Reparații și întreținere utilaje:
-Reparații mașini unelte, tinichigerie, cricuri mecanice și hidraulice, instalații de ventilație;
-Reparații de motoare electrice asincrone cu putere de 0-50 Kw, transformatoare de sudură, generatoare de sudură, cuptoare de încalzire pentru forjă și cuptoare – tratamente termice;
-Confecții și reparații piese de schimb, S.D.V.- uri si matrițe.

Programul de întreținere și mentenanță a parcului de vehicule în cadrul depourilor se realizează în concordanță cu procesele tehnologice de întreținere aprobate pentru fiecare tip de vehicul cu tracțiune electrică în parte. Programul de mentenanță a vehiculelor de transport electric cuprinde operații de verificări și întreținere tehnică preventivă după cum urmează:

În cadrul depourilor se efectuează următoarele activități:

1. Control și întreținere zilnică (CIZ)
Se execută zilnic cu ocazia retragerii vehiculelor în depou și constă în operații de verificare și probe executate la elementele care asigură siguranța în circulație a vehiculului în scopul garantării stării de bună funcționare. În principal este verificată funcționarea prizelor de curent, a sistemelor de frânare, a sistemului de rulare și direcție (la troleibuze), a sistemelor de semnalizare optică și acustică și funcționarea ușilor.

2. Control periodic (CP)

Se execută la un rulaj de 1250 km pentru tramvaie și troleibuze (cu excepția tramvaielor T4R la care se execută la 1500 km). Include operațiile cuprinse în CIZ plus verificări ale agregatului de comandă la tramvaie (controlerul), ale grupului motor-compresor (la troleibuze) și diferitor elemente ale caroseriei.

3. Revizia tehnică de gradul 1 (RT1)
Se execută la un rulaj de 5000 km pentru toate tipurile de tramvaie și troleibuze (cu exceptia tramvaielor T4R la care se executa la un rulaj de 3000 km și a troleibuzelor Astra Irisbus la care se execută la un rulaj de 30.000 km). Constă în lucrări de verificare, reglare, strângere și ungere ale agregatelor, ansamblurilor și subansamblurilor vehiculelor cu scopul menținerii unei stări tehnice corespunzătoare și a prevenirii unor defecțiuni tehnice ale unor echipamente cu o fiabilitate mai redusă.

4. Revizia tehnică de gradul 2 (RT2)

MUNICIPIUL BUCUREȘTI CONSILIUL GENERAL

28

CONFORM CU ORIGINALUL

Se execută la un rulaj de 20.000 km pentru toate tipurile de tramvaie și troleibuze (cu exceptia tramvaielor T4R la care se execută la un rulaj de 12.000 km și a troleibuzelor Astra Irisbus la care se execută la un rulaj de 60.000 km). Pe lângă operațiile prevăzute la RT1, cuprinde o serie de operații cu un grad sporit de dificultate. La tramvaie se execută cu scoaterea boghiurilor de sub caroserie .

5. Revizia tehnică de gradul 3 (RT3)
Se execută numai la tramvaie, anual, la un rulaj de 60.000 km. Pe lângă operațiile prevăzute în RT2 cuprinde suplimentar: executarea măsuratorilor de rezistență de izolație, probe pentru verificarea eficacității sistemelor de frânare în prezența SMC, rotirea prinderii rulmenților de articulație (crapodina) la boghiurile purtătoare.

6. Programul de igienizare și dezinfecție a vehiculelor are ca scop asigurarea unei stări de curățenie și igienă corespunzătoare a vehiculelor și cuprinde următoarele programe de igienizare:

Programul de igienizare S1
Se execută zilnic cu ocazia retragerii vehiculelor de transport călători în depou (inclusiv cu ocazia ramforsărilor). Procesul tehnologic cuprinde: maturarea umedă a salonului de pasageri și a treptelor scărilor, spălarea treptelor scărilor, ștergerea prafului de pe scaune, pervaze, ferestre, dulapuri de aparataj, dezinfectarea barelor de susținere și a mânerelor de la scaune cu soluție dezinfectantă.

Programul de igienizare S2
Se execută la aproximativ 15 zile (de doua ori pe lună). Procesul tehnologic cuprinde pe lângă operațiile prevăzute cu ocazia S1 urmatoarele operații: spălarea boghiurilor/jantelor cu jet de apa sub presiune, degresarea și spălarea cu apă și soluții de igienizare a părților laterale, a bordurilor acoperișului, a părților frontale (față/spate), ștergerea geamurilor laterale, spălarea la interior a caroseriei, inclusiv a podelei, plafonului, geamurilor și dispersoarelor de la corpurile de iluminat, și a postului de conducere.

Programul de igienizare S3
Se execută de regulă la o perioadă de 3 zile, la retragerea vehiculelor în depou sau la o perioada mai mică la dispoziția conducerii unității atunci când condițiile de mediu o impun. Procesul tehnologic presupune: spălarea cu apă și soluții de igienizare a părților laterale ale vehiculului, a bordurilor acoperișului, a părților frontale urmată de ștergerea geamurilor laterale pe exterior.

Programul de igienizare S4
Se execută de regula de 3 ori pe an, cu ocazia reviziilor RT2 și RT3 la toate tipurile de vehicule cu excepția troleibuzelor Astra Irisbus la care se execută cu ocazia RT1 și RT2 sau la comanda conducerii unității în situații speciale. Cuprinde toate operațiile executate cu ocazia S2 la care se adaugă dezinfectarea întregului salon de călători (scaune, bare, pereți laterali, pervaze, podea) și a cabinei manipulantului și neutralizarea înscrisurilor de graffiti.

Programul de mentenanță a parcului de vehicule cuprinde pe lângă reviziile planificate și lucrări de reparație accidentală (RCN-reparații curente neplanificate) estimate într-un procent cuprins între (20-30)% față de manopera cuprinsă în reviziile planificate.

Dimensionarea programului de reparații în relația cu Divizia Reparații Mijloace de Transport, cât și a programului de mentenanță realizat în depouri a fost facută luându-se în considerare oferta de transport estimată pentru o perioadă de un an, comunicată de către Serviciul Programare la un parc circulant maxim de 286 tramvaie și 177 de troleibuze.

CONFORM CU ORIGINALUL

2.7 Sistemul de management al traficului

BTMS (Bucharest Traffic Management System) - BTMS este un sistem integrat compus din trei subsisteme coordonate în cadrul Centrului de Management al Traficului. Sistemul este compus din două categorii mari:

Distribuție - instalate la nivelul intersecțiilor și vehiculelor;
Centrale - asigură suportul pentru funcționarea sistemului la nivel de nod-uri de concentrare.

Sistemul astfel proiectat este una din cele mai moderne soluții de management integrat al traficului din Europa. Componentele sistemului:

- **CCTV (sistemul de supraveghere video)**
- **UTC (Urban Traffic Control)**
- **PTM (Public Transport Management)**

Sistemul astfel conceput va avea ca rezultat fluidizarea traficului și reducerea timpilor globali de deplasare a vehiculelor pe itinerariile incluse în aria proiectului.

PTM – Public Transport Management
Asigură gestionarea vehiculelor din transportul public astfel încat să se poată respecta o frecvență planificată a vehiculelor la nivelul fiecărei stații.
Sistemul PTM interacționează cu cel de UTC pentru ca transportul public să obțină prioritate în intersecțiile din sistem în vederea respectării graficului de circulație.

UTC – Urban Trafic Control
Asigură funcționarea adaptivă a sistemului de semaforizare în funcție de:

- Valorile de trafic;
- Paliere orare;
- Lucrări de infrastructură.

Funcționarea adaptivă constă în modificarea timpilor de verde din fiecare intersecție în funcție de valorile de trafic determinate la nivelul intersecției dar și în functte de valorile de trafic din intersecțiile vecine.
Fiecare intersecție din sistem comunică cu intersecțiile vecine dar și cu serverul din data center care asigură funcționarea adaptivă optimizată pe baza valorilor de trafic.
Deciziile se iau la nivelul serverului central din data center; acesta trimite informațiile ADC-urilor din teren, care la rândul lor execută instrucțiunile primite de la serverul central.

CCTV – Sistemul de supraveghere Video
Asigură functionalități de vizualizare în intersecție pentru identificarea eventualelor probleme de trafic și nu numai.
Permite operatorilor din centrul de control să ia decizii sau să transmita către alte instituții informații din trafic.

Pe toate cele 8 trasee sunt în prezent 74 intersecții semaforizate incluse în BTMS: linia 1/10: 30 intersecții, linia 21: 5 intersecții, linia 25: 9 intersecții, linia 32: 2 intersecții, linia 40: 5 intersecții, linia 41: 1 intersecție, linia 55: 22 intersecții. **Lista și pozitia intersecțiilor existente în sistemul BTMS pentru fiecare dintre liniile de tramvai ce face obiectul studiului de oportunitate este detaliată în anexele 2-9 și în hărțile 2-9, corespunzătoare fiecărui traseu.**

CONFORM CU ORIGINALUL

2.8 Sistemul de ticketing și structura tarifară

Întregului sistem îi lipsește tarifarea integrată între diferitele tipuri de furnizori de servicii: metroul, serviciile RATB, rețeaua feroviară și autobuzele suburbane.
Același card se folosește pe vehiculele RATB – tramvai, troleibuz și autobuz.

În prezent nu se impune validarea obligatorie a abonamentelor cu plată și nu se eliberează carduri pentru pensionari și alte categorii de beneficiari de gratuități, urmând a se realiza acest lucru în 2018. Ca urmare, aprox. 80% dintre călătorii nu sunt înregistrate, rămânând în sistem doar cele efectuate cu conturi de călătorii (2 și 10), cele efectuate cu portofelul electronic sau cele plătite prin SMS, toate destinate cu precădere călătorilor ocazionali.

Din punct de vedere tehnologic, integrarea a fost începută încă din 2006, odată cu introducerea validatoarelor contactless atât la RATB, cât și, partial, la Metrorex. În cadrul acelui proiect realizat cu fonduri BEI, au fost introduse în toate vehiculele RATB validatoare contactless și au fost montate astfel de validatoare, în număr limitat, în fiecare stație Metrorex pentru a putea realiza o compatibilizare a sistemelor de acces la cei doi operatori de transport. Serviciul a fost întrerupt la mijlocul lui 2014, datorită neînțelegerii între Metrorex și RATB privind alocarea veniturilor (plăți compensatorii). Integrarea tarifară a fost nesustenabilă datorită modului de calcul al biletului comun, total dezavantajos pentru călător. Cele două tehnologii de ticketing folosite de catre Metrorex si RATB sunt parțial compatibile.

In acest moment Metrorex are în derulare un proiect finantat din fonduri europene, ce prevede modernizarea completă a sistemului său de taxare, ceea ce va determina compatibilizarea totală a sistemelor de taxare RATB și Metrorex prin montarea de validatoare contactless la toate porțile de acces din stațiile de metrou.

Biletele au fost pe baza valorii stocate, adică o sumă minimă a trebuit să fie stocată pe cardurile inteligente înainte de a călători. Reîncărcarea a fost posibilă în centrele de servicii pentru clienți RATB și Metrorex, precum și la ATM-uri.

Biletele cu o singură călătorie erau valabile timp de 60 de minute, indiferent de modul și de distanța de deplasare. Aceasta a generat, de asemenea, unele dificultăți pentru pasageri în cazul serviciilor cu frecvență redusă, legături pierdute și întârzieri.

RATB folosește un sistem de tarifare independent de lungimea călătoriei (în interiorul orașului), cu (printre altele)

- **Carduri de debit ('e-wallet') pentru călătorii numai dus** - Creditul minim care trebuie încărcat este de 2,6 lei pentru ne-nominal și 15 lei pentru nominal. Valoarea maximă stocată este de 50 lei.
- **Abonamente lunare** - pentru una sau două linii, și pentru întreaga rețea, personalizate și transferabile.

Se oferă o reducere de 100% pentru

- copiii mai mici de 7 ani;
- veteranii de război;
- revoluționarii și descendenții victimelor Revoluției din Decembrie 1989;
- persoanele persecutate din cauze etnice;
- foști deținuți politici;
- persoanele cu handicap;
- toate categoriile de pensionari cu domiciliul in Bucuresti.

CONFORM CU ORIGINALUL

Abonamentele lunare RATB pentru una sau două linii sunt similare cu sistemele utilizate în țările din Europa de est și nu favorizează transferurile.

Tabelul de mai jos prezintă pe scurt diferitele tipuri de bilete:

Tabel 9 Rezumatul tipurilor de bilete și abonamente RATB

Tip bilet			Preț (Ron)
O singură călătorie		Linie urbană	1.3
		Linie la periferie	1.5
		Linie expres	3.5
Nenominal	Abonament pe zile	Abonament pentru o zi pentru toate rutele urbane	8
	Abonament lunar pe linie	O linie urbană	40
		Două linii urbane	50
		Toate liniile urbane	80
Nominal	Abonament pe zile	7 zile pentru toate rutele urbane	17
		15 zile pentru toate rutele urbane	25
	Abonament lunar pe linie	O linie urbană	30
		Două linii urbane	35
		Toate liniile urbane	50
	Abonament lunar pentru liniile din zona de periferie	Una dintre liniile de periferie ale Bucureștiului	35
		Două linii (una pentru zona de periferie) și una pentru zona urbană	95
		Toate liniile din București și Județul Ilfov	125
Nominal și nenominal	Express	Abonament Expres Lunar	80

Concluzii:

- Abonamentele lunare RATB pentru una sau două linii sunt similare cu sistemele utilizate în țările din Europa de Est și nu favorizează transferurile;
- Cele două tehnologii de ticketing folosite sunt parțial compatibile;
- Încetarea ticketing-ului integrat este surprinzătoare pentru un oraș de o asemenea mărime;
- Un sistem integrat de tarifare trebuie să fie restabilit fără întârziere, cel puțin pentru clienții permanenți;
- Alocarea veniturilor trebuie să fie agreată de comun acord și stabilită, împreună cu alocarea riscurilor; de venit. Aceasta se poate realiza pe bază bilaterală, fără o autoritate superioară și fără transfer de proprietate;
- Va fi mai bine pe termen lung dacă o instituție terță gestionează veniturile, instituție care ar trebui să suporte, de asemenea, riscul veniturilor și care să aibă autoritatea de a stabili nivelurile serviciilor și transportul;
- Sistemul integrat de tarifare trebuie să fie extins și la călătoriile regionale, de ex. căi ferate și autobuzele suburbane, în scopul de a elimina una dintre cele mai importante obstacole din regiune în ceea ce privește călătoriile. Este foarte posibil să fie necesar un sistem tarifar în funcție de distanță, împărțind astfel zona de studiu in câteva zone tarifare, una dintre acestea fiind orașul București, celelalte din Județul Ilfov. Sistemul tarifar trebuie implementat în paralel cu un sistem de e-ticketing

CONFORM CU ORIGINALUL

(pentru detalii consultaţi fişele ***G-3 – Sistem E-ticketing*** şi ***G-4 – Structura Tarifară*** din capitolul 10), care va permite susţinerea eficientă a noii structuri tarifare, permiţând pasagerilor să realizeze transferuri de la un mod la altul fără a fi nevoie de achiziţia unui nou bilet. Folosind aceeaşi metodologie, sistemul ar putea fi implementat la nivelul întregii ţări, dar acest proiect nu face obiectul PMUD.

3. Problemele şi nevoile specifice care justifică investiţia

Principalele probleme care justifică investiţia, menţionate şi în PMUD, sunt:

- **Lipsa unei abordări integrate a transportului local în regiunea Bucureşti – Ilfov;** existenţa suprapunerilor de trasee între operatori publici şi privaţi, existenţa unor zone mari fără facilităţi de transport public; lipsa unui sistem de management al traficului şi de e-ticketing integrat şi performant;

- **Performanţe neadecvate ale sectorului de transport public din lipsa unor programe de investiţii corespunzătoare;** viabilitatea economică şi financiară limitata pe întreaga durată de exploatare a reţelei, de la investiţii, operaţiuni, management pâna la întreţinere şi reparaţii.

Studiul de oportunitate a fost elaborat pentru a analiza şi justifica achiziţionarea de tramvaie moderne pentru transportul public de călători pentru infrastructura aferentă liniilor de tramvai 1, 10, 21, 25, 32, 40, 41 şi 55 şi echipamentele necesare întreţinerii acestora.

Reţeaua de tramvai este cuprinzătoare dar nu asigură un serviciu la capacitatea sa maximă din cauza lipsei de prioritate în trafic, ducând la viteze mici, lipsa confortului pentru pasageri şi frecvenţe reduse pentru anumite linii.

30% dintre liniile de tramvai necesită lucrări de modernizare.

Ajustarea traseelor de tramvai pentru a optimiza modernizarea liniilor, conectivitate cu centrul oraşului şi celelalte zone de interes şi adaptarea la necesităţile în schimbare ale tuturor categoriilor de pasageri.

Aproape întreaga flotă de tramvaie este complet învechită din punct de vedere tehnic, şi cu foarte puţine vagoane cu podea joasă, accesibile tuturor categoriilor de pasageri.

Tramvaiele trebuie să acorde prioritate traficului general în intersecţii, îşi pierd prioritatea la fiecare viraj stânga/dreapta şi, în general, sunt ultimele vehicule care trec printr-o intersecţie semnalizată.

Sistemele de informare a pasagerilor, în timp real şi statice (hărţi / orare vizibile) în mijloacele de transport în comun şi în staţii, sunt aproape inexistente.

Tehnologiile de operare ale sistemului de transport public nu reuşesc să ofere dotările necesare pentru informarea şi siguranţa pasagerilor, precum: supraveghere video la bordul vehiculelor, sisteme de informare a pasagerilor în timp real, sistem de dispecerat integrat pentru toţi operatorii, respectarea programului - toate acestea trebuie să conducă la creşterea încrederii şi atractivităţii sistemului de transport public cu impact în reducerea transportului auto individual.

CONFORM CU ORIGINALUL

Cele mai multe depouri de tramvaie au echipamente învechite, generatoare de disconfort și poluare sonoră în zona adiacentă.

Stațiile de tramvai nu oferă amenajările de bază care să ofere pasagerilor condiții sigure, confortabile și convenabile, având o slabă calitate estetică.

Conform Raportului de activitate al RATB pe anul 2016 și Studiului de Oportunitate privind reorganizarea RATB elaborat de catre AMRSP în anul 2016, problemele cu care se confruntă sistemul de transport public din București sunt:

a) parcul auto de mijloace de transport în comun este învechit și are durata normală de funcționare depășită
Conform H.G. nr. 2139/2004, durata normală de funcționare la tramvaie este între 11-17 ani, iar la troleibuze și autobuze de 8 ani. La finalul anului 2016 parcul din dotarea R.A.T.B. avea o vechime medie după cum urmează: 19,4 ani la tramvaie, 13,9 ani la troleibuze și 9,4 ani la autobuze.

b) numărul de defecte tehnice al tramvaielor este în creștere;
Acesta se datorează necesității menținerii în exploatare a vehiculelor cu durată normală de funcționare depășită în vederea asigurării programului de circulație, vehicule mai puțin estetice și confortabile, dar la care a fost asigurată siguranța în circulație. Cele mai multe defecte s-au produs în perioada de iarnă, fiind determinate de frecvența mai mare a solicitărilor mecanice și electrice la care sunt supuse vehiculele și creșterii gradului de aglomerare în mijloacele de transport în acest sezon.

În privința gradului de uzură și al defecțiunilor apărute, se constată că în cazul tramvaielor, procentul de defecte față de parcul circulant realizat a crescut comparativ cu anul precedent, ponderea cea mai mare a defectelor deținând-o sistemul de frânare (15,50%), urmată de ansamblul ușă (18,86%), instalația de tracțiune cu 17,59%, ansamblul frâna (16,41%) și de instalația de joasă tensiune. Un alt factor care contribuie la apariția defectelor îl constituie lipsa de fiabilitate a unor repere și subansambluri, multe din acestea nemaifiind în termen de garanție: boghiuri motoare, federe, solenoizi, electromagneți.

c) numărul de deraieri ale tramvaielor este în creștere;
Acestea se întâmplă mai ales în perioada de iarnă caracterizată prin numeroase avertizări meteorologice (ninsori abundente, intensificări ale vântului, polei, etc.), când s-au produs frecvent cazuri de defectare a macazurilor prin înfundare cu zăpadă și rupere a liniei de tramvai din cauza temperaturilor scăzute, la care a mai contribuit existența unor corpuri dure pe linia de tramvai.

e) numărul de blocări ale circulației datorită defectării vehiculelor R.A.T.B. este in ușoară creștere, vehiculele care au produs blocări, fiind în mare parte tramvaie și în mai mică măsură troleibuze sau autobuze rămase defecte sub rețeaua electrică sau pe calea de rulare a tramvaielor.

f) în plus se mai remarcă o serie de alte probleme:

- apariția de avarii în rețeaua de alimentare cu energie electrică;
- existența unui dezechilibru între potențialul operatorului de transport și fluxul de călători în ceea ce privește cererea și oferta de capacitate de transport la nivelul Municipiului București;
- apariția de deficit de capacitate de transport care determină în cele mai multe cazuri aglomerația în vehicule pe perioade lungi din zi, îndeosebi în zonele unde fluxul de călători din transportul subteran se intersectează cu cel de suprafață, în special la orele de vârf;
- creșterea intervalelor de timp în stații (timpi de așteptare din ce în ce mai mari);

CONFORM CU ORIGINALUL

- capacitatea de circulație redusa prin creșterea numărului de mijloace de transport imobilizate;
- benzi insuficiente dedicate transportului în comun iar dintre cele existente unele sunt utilizate ca spațiu de parcare;
- rețeaua de transport existentă este parțial necorelată cu planul de dezvoltare urbanistic;
- scăderea vitezei comerciale datorita aglomerației, cu implicații asupra realizării programului de transport;
- sistem de monitorizare și dispecerizare on line nu acoperă întregul parc aflat în exploatare, precum și un sistem deficitar pentru informarea călătorilor în vehicule, stații și terminale;
- unități de exploatare (depouri și autobaze) nemodernizate;
- lipsa unui sistem de monitorizare, numărare și cuantificare a fluxului de călători, pe fiecare mijloc de transport pe intervale orare și zile;
- sistemul aplicațiilor și produselor (SAP) neupgradat, utilizat parțial și nu la capacitatea pe care o poate oferi acesta.

Gradul de uzură a mijloacelor de transport a depășit 100% din durata normala de funcționare, conducând la problemele mai sus menționate, ceea ce demonstrează necesitatea reînnoirii parcului de mijloace de transport ce va asigura condiții de transport in siguranță și confortul utilizatorilor. Necesitatea achiziționării tramvaielor se justifică și datorită cheltuielor ridicate înregistrate în activitatea de transport public pentru asigurarea curentă a funcționarii zilnice în condiții de siguranță.

Necesitatea unei acțiuni determinate în direcția efectuării de investiții în domeniul transportului urban electric (achiziția de tramvaie noi), pentru a se limita emisiile GES, este cu atât mai urgentă și importantă pentru Municipiul București, cu cât numărul de autovehicule aflate în circulație este în continuă creștere, iar numărul de pasageri ce folosesc transportul public local cu tramvaiul este în continuă descreștere (conform INS – Baza de date TEMPO – GOS 114B), ceea ce denotă o lipsă de atractivitate a cetățenilor față de acest mod de transport urban.

Astfel, în vederea schimbării comportamentului cetățenilor cu privire la utilizarea tramvaiului și a creșterii satisfacției acestora în ceea ce privește condițiile de transport, care reclamă tot mai des lipsa de punctualitate, ritmicitate, confort, siguranță și informare, este oportună reînnoirea parcului de mijloace de transport (tramvaie).

Oportunitatea acestui tip de investiție derivă și din necesitatea adoptării de către municipalitate a unor măsuri corespunzătoare documentelor de planificare și programare naționale, regionale sau locale, care au ca obiective reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră (ex: Strategia Națională a României privind Schimbările Climatice 2013-2020, Planul de Dezvoltare Regională București-Ilfov 2014-2020, Planul Urbanistic General, etc) prin dezvoltarea și modernizarea serviciilor de transport public local de persoane și achiziționarea unor mijloace de transport cu emisii zero de CO2/GES.

De asemenea, creșterea vitezei de rulare, a punctualității trasportului public, confortului și siguranței ar reduce costurile de operare ale transportului public, ar atrage mai multi pasageri, ceea ce ar conduce automat la creșterea veniturilor. Aceasta ar determina mai mulți utilizatori de mașini personale să utilizeze transportul public, ceea ce conduce la reducerea fluxului de automobile personale și reducerea impactului negativ asupra mediului.

Contribuția așteptată la obiectivul de reducere a emisiilor de carbon va fi asigurată în primul rând prin scăderea emisiilor de noxe provenite din transport, respectiv prin oferirea opțiunilor de transport electric sigur

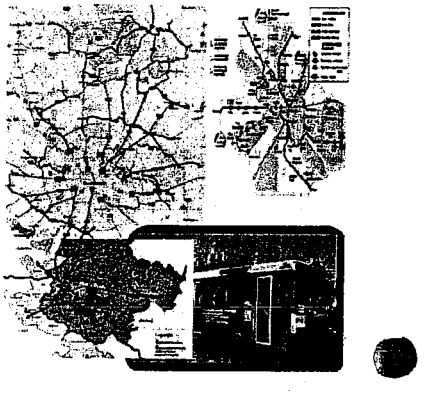
CONFORM CU ORIGINALUL

și atractiv și descurajarea utilizării autoturismelor personale, municipiul devenind astfel un spațiu urban mai ușor de gestionat din punct de vedere al mobilității locuitorilor săi.

În acest context, Primăria Municipiului București este interesată de achiziționarea de mijloace de transport electrice noi nepoluante (tramvaie), conform normelor europene pentru realizarea unui serviciu de transport public caracterizat prin siguranța, atractivitate și confort fața de cetățeni și responsabilitate față de mediul înconjurator în contextul unei mobilități sustenabile.
Calitatea infrastructurii de transport influențează în mod direct calitatea serviciului prestat de operatorul de transport și este corelată pe de o parte cu costurile de exploatare, iar pe de altă parte cu performanțele privind serviciul de transport public, siguranța circulației și nu în ultimul rând calitatea mediului.

Alături de înnoirea și modernizarea parcului circulant existent, proiectele vor asigura creșterea atractivității transportului public de persoane și oferirea unui grad al călătoriei apropiat de nivelul european. În acest sens, se vor efectua lucrări complementare, în cazul în care nu sunt asigurate deja pe traseele prezentate:

- Modernizarea infrastructurii rețelei de transport R.A.T.B (calea de rulare, peroane, substații, rețeaua de contact);
- Creșterea securității și siguranța circulației de transport (sistem de semnalizare tramvaie în pasaje, sisteme IT&C, etc);
- Remodelarea rețelei de transport și reducerea costurilor de exploatare;
- Modernizarea sistemului de furnizare a informațiilor în stații;
- Reducerea nivelului de zgomot rezultat în urma utilizării tramvaielor.



Transportul Public - local și feroviar: Planul de mobilitate urbană durabilă formulează o strategie și un plan de investi□ii pentru a îmbunătăți calitatea, securitatea, integrarea și accesibilitatea infrastructurii și serviciilor de transport public. Se propune o re□ea extinsă de transport, integrat pe toata zona București – Ilfov, care să constituie o alternativă atractivă de deplasare capabilă să satisfacă în mod optimn nevoia de mobilitate a cetă□enilor, contribuin astfel la diminuarea utilizării automobilului, la îmbunătă□irea calității mediului natural și construit.

Incorporarea noii flote de tramvaie are ca rezultat o imbunatățire semnificativă în ceea ce privește congestiile în zona metropolitană. Rezultatele reflectă o reducere a congestiilor, având în vedere că timpul de deplasare al vehiculelor scade semnificativ, precum și kilometrii parcurși per vehicul. Reducerea congestiei este explicată prin faptul că aproximativ 2,000 de oameni vor înlocui mijloacele private de transport cu transportul public in timpul orelor de vârf AM.
Conform studiului de trafic, timpul de călătorie al vehiculului se reduce, iar viteza medie a vehiculului în perioada orelor de varf AM crește la 24.9 km/h.

4. Scenariile tehnico-economice prin care obiectivele proiectului de investiții pot fi atinse

4.1. Prezentarea a două soluții alternative pentru problemele identificate

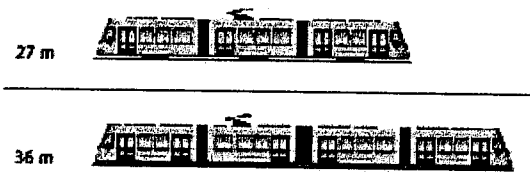
Pentru îmbunătățirea parcului de tramvaie al RATB se constată că este necesară achiziționarea unui tip de vagon modern, cu podea complet coborâtă, cu acționare în curent alternativ, cu un design adaptat mediului urban adecvat Municipiului București, cu performanțe în exploatare care să contribuie la creșterea calității serviciului de transport oferit și la creșterea numărului de utilizatori. Transportul public face parte din peisajul

CONFORM CU ORIGINALUL

orașului București de aproape 150 de ani. Astfel, design-ul vehiculelor trebuie să fie ușor de identificat, să fie corespunzător continuității și încrederii acordate operatorului de transport.
Principalele caracteristici ale design-ului vehiculelor au fost stabilite în perioada STB, când tramvaiele erau de culoare galben cald, cu o dungă gri antracit în partea inferioară. Pentru păstrarea acestei traditii, în anii '90 s-a stabilit ca vehiculele operatorului de transport să-și păstreze cele doua culori tradiționale desenate pe un fond alb al caroseriei, aceasta din urmă simbolizând curățenia și spațiile aerisite în care sunt prezente aceste vehicule.

Principiile care stau la baza alegerii celei mai bune soluții privind achiziția de tramvaie noi sunt:
- Creșterea capacității de transport și a vitezei comerciale;
- Creșterea numărului de călători;
- Reducerea poluării și zgomotului;
- Imbunătățirea imaginii orașului prin utilizarea unor vehicule cu design modern;
- Regenerarea zonelor urbane defavorizate din punct de vedere social;
- Eficiența economică: Scăderea costurilor de exploatare pentru fiecare loc oferit;
- Reducerea costurilor călătoriei;
- Imbunătățirea repartiției modale în favoarea modurilor de transport durabile;
- Imbunătaățirea stabilitatății funcționale a sistemului de transport public;
- Asigurarea unui acces facil pentru persoanele cu mobilitate redusă;
- Reducerea consumului energetic;
- Creșterea securității pasagerilor și siguranței în exploatare;
- Punctualitate și ritmicitate constantă;
- Durată de viață ridicată;
- Scăderea timpilor de imobilizare;
- Creșterea confortului calatorilor;
- Adaptarea la cererea de transport;
- Sistem de plată a călătoriei cât mai prietenos, flexibil și integrat;
- Creșterea încrederii în serviciul de transport public.

Conform rezultatelor din studiul de trafic care concluzionează că prin achiziția de tramvaie noi va crește numărul de călători pe aceste trasee, considerăm că nucleul în jurul căruia orbitează alegerea soluției este **capacitatea de transport**, motiv pentru care studiul de oportunitate **compară doua tipuri** de tramvaie noi, unidirecționale, cu podea total coborâtă:
- tramvai din gama 27 metri;
- tramvai din gama 36 metri (32 m - 37 m).



Prima soluție propusă
Prin această alternativă se propune achiziționarea unor tramvaie noi cu aceeași capacitate de transport și cu o lungime aproximativ egală, de 27 m, cu a celor existente în dotarea parcului actual și care să fie construite cu podea total coborâtă. În tabelul următor sunt prezentate principalele caracteristici funcționale și principalele condiții de exploatare specifice infrastructurii din București.

CONFORM CU ORIGINALUL

Denumire parametru tehnic	Valoare parametru
Lungimea tramvaiului	**Gama 27 m (26m - 27 m) , fabricate din tronsoane standardizate (tipizate)**
Capacitate minimă de transport la 4 cal./mp estimată	**180**
Durata de serviciu	Minim 30 ani
Număr de uşi	Minim 4 uşi duble
Lăţimea caroseriei tramvaiului	În gama 2400 mm - 2450 mm
Spaţii pentru cărucioare	Minim 2
Sarcina maximă pe roată	60 kN
Ecartament	1435 mm
Raza minimă a curbelor în reţea	18m
Raza minimă în unităţile de exploatare ale beficiarului	Aprox 18 m
Rampa maximă a căii de rulare în reţeaua de transport	6%
Gabaritul de acces minim pentru uşi duble	Min 1200 mm, max.1300 mm
Înălţimea podelei la intrare	Max. 350 mm
Garda la sol minimă pentru tramvai complet încărcat cu bandaje uzate la max	Min 100 mm
Înclinarea maximă a podelei în interior	6% dar cu o diferenţă de nivel de maxim 50 mm fără trepte

Această variantă prezintă avantajul utilizării în exploatare a unor vehicule care sunt deja adaptate infrastructurii existente şi a facilităţilor de întreţinere şi garare.
În acelaşi timp însă, această variantă nu va reduce aglomeraţia din vehicule la orele de vârf şi nici nu va ajuta la creşterea numărului de călători sau sporirea confortului acestora pe parcursul calatoriei.

A doua soluţie propusă
A doua soluţie alternativă propune achiziţionarea de tramvaie din gama de 36 metri, cu podea complet coborâtă. În tabelul următor sunt prezentate principalele caracteristici funcţionale ale tramvaiului de 36 metri şi principalele condiţii de exploatare specifice infrastructurii din Bucureşti.

Denumire parametru tehnic	Valoare parametru
Lungimea tramvaiului (tipodimensiune)	**Gama 36 m (32m - 37 m) , fabricate din tronsoane standardizate (tipizate)**
Capacitate minimă de transport la 4 cal./mp estimată	**220**
Durata de serviciu	Minim 30 ani
Număr de uşi	Minim 5 uşi duble
Lăţimea caroseriei tramvaiului	În gama 2400 mm - 2450 mm
Spaţii pentru cărucioare	Minim 2
Sarcina maximă pe roată	60 kN
Ecartament	1435 mm
Raza minimă a curbelor în reţea	18m
Raza minimă în unităţile de exploatare ale beficiarului	Aprox 18 m
Rampa maximă a căii de rulare în reţeaua de transport	6%
Gabaritul de acces minim pentru uşi duble	Min 1200 mm, max.1300 mm
Înălţimea podelei la intrare	Max. 350 mm
Garda la sol minimă pentru tramvai complet încărcat	Min 100 mm
Înclinarea maximă a podelei în interior	6% dar cu o diferenţă de nivel de maxim 50 mm fără trepte

MUNICIPIUL BUCUREŞTI CONSILIUL GE

CONFORM CU ORIGINALUL

Aceasta alternativă este propusă datorită faptului că în prezent capacitatea de transport oferită de RATB la orele de varf este de multe ori depaşită de valorile crescute ale fluxului de călători aşa cum se observă în graficele prezentate în continuare, pentru Liniile 1, 10, 21, 25, 32, 40, 41 şi 55. Acestea reprezintă o sinteză a sondajului efectuat de RATB în luna aprilie 2017.

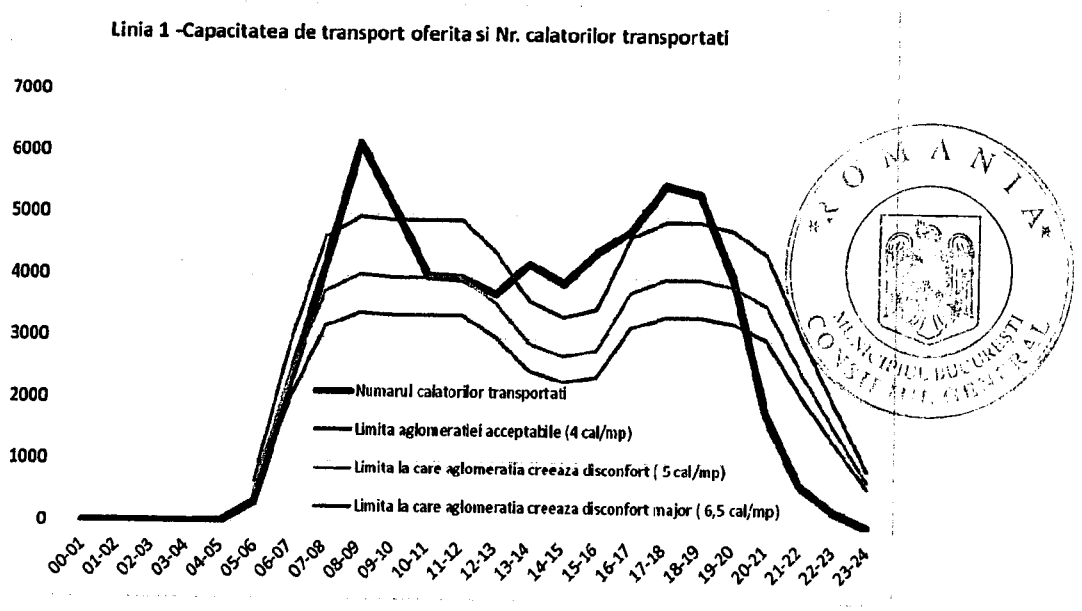
Prin creşterea capacităţii de transport cu aproximativ 20% a vehiculelor (faţă de flota existentă) ce vor intra în dotarea RATB se consideră că adaptabilitatea parcului circulant la valorile dinamice ale cererii poate fi optimizată, iar aceste tipuri de tramvaie, care vor fi mai lungi decât cele existente (aproximativ 36m) pot funcţiona în reţeaua modernizată a RATB fără existenţa unor intervenţii majore în infrastructura de tramvai, respectiv adaptarea dimensiunilor constructive ale unor refugii.

4.2. Analiza comparativă a opţiunilor (tipuri de tehnologie, costuri de operare pe durata ciclului de viaţă în cazul fiecărui tip de tehnologie şi infrastructură necesară)

Conform datelor extrase din statisticile referitoare la plata călătoriei pentru liniile propuse spre modernizare sunt prezentate în continuare graficele de încărcare a vehiculelor de-a lungul unei zile de lucru. După cum se observă, pe majoritatea acestor **linii, pe care circulă tramvaie de 27 metri, densitatea călătorilor transportaţi depăşeşte limita nivelului de aglomeraţie acceptabil** (conform standardului SR 13342 din 1996), respectiv de 4 caăători/m^2 chiar şi între orele de vârf.

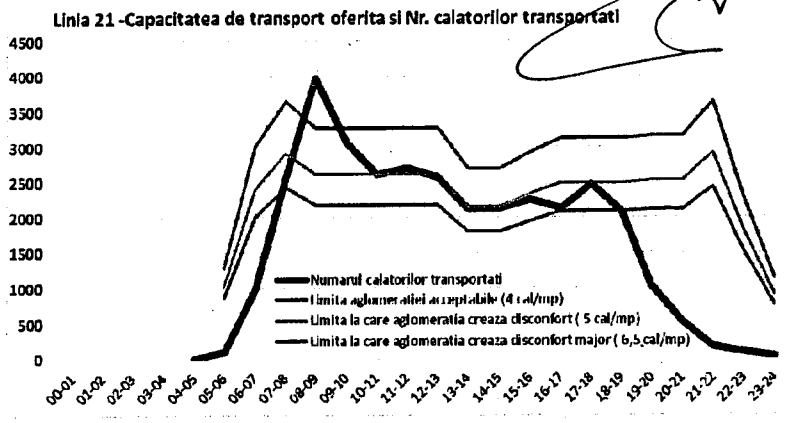
Aceasta situaţie arată în mod evident atât necesitatea modernizării parcului cu vehicule performante care să ofere un coeficient de utilizare a parcului cat mai ridicat, cât si o creştere a capacitaţii de transport pe liniile propuse spre modernizare. Datele statistice sunt susţinute şi prin rezultatul sondajelor efectuate de personalul RATB în anumite puncte de pe traseele propuse pentru modernizare.

Linia 1

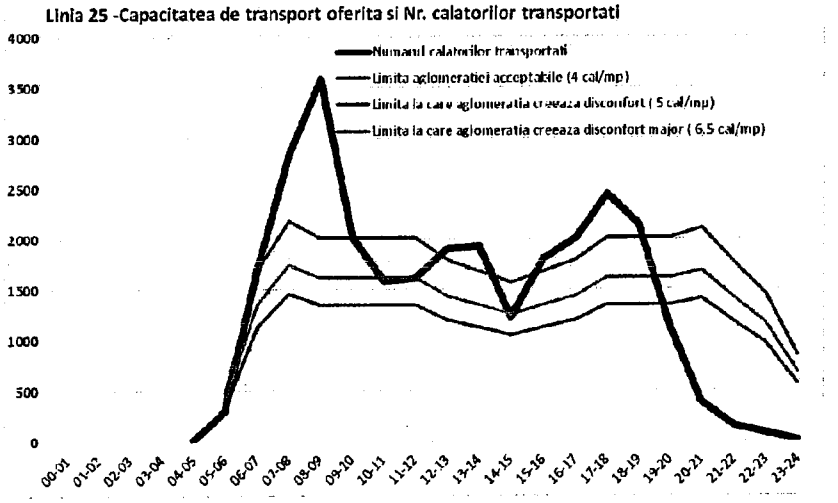


Linia 21

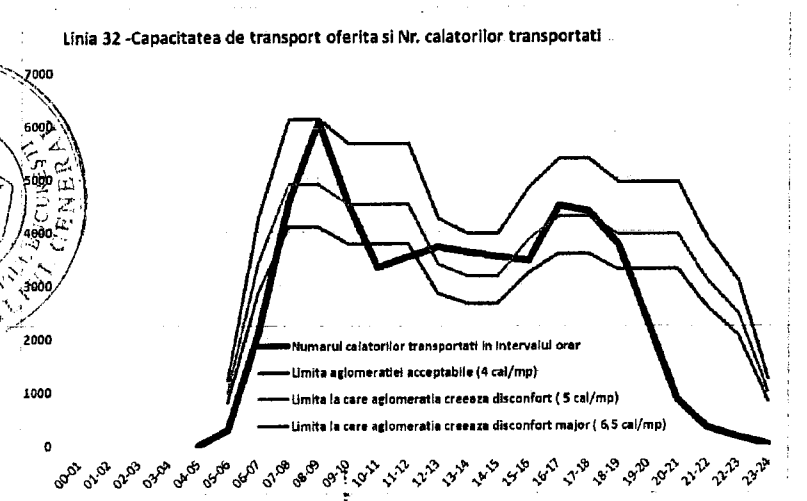
CONFORM CU ORIGINALUL



Linia 25

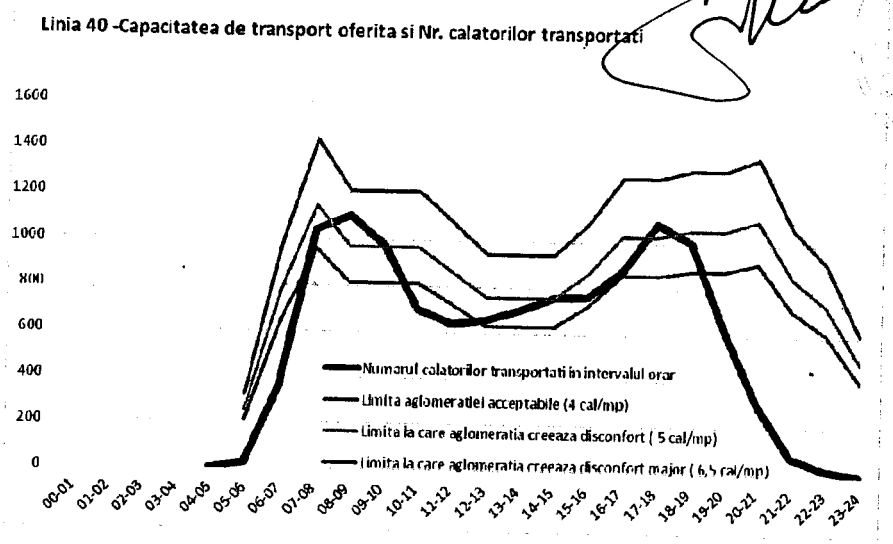


Linia 32

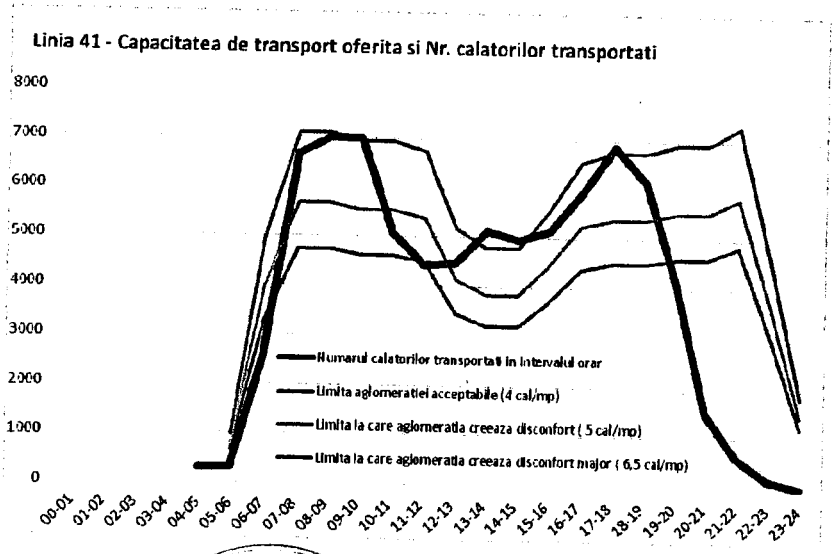


CONFORM CU ORIGINALUL

Linia 40

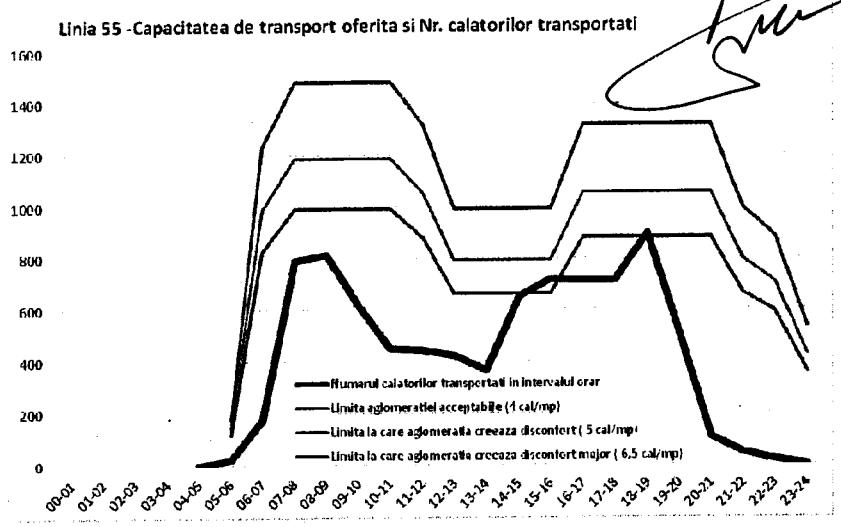


Linia 41



Linia 55

CONFORM CU ORIGINALUL



Conform studiului de trafic, prognozele estimate pentru ora de vârf dimineața arată o creștere a numărului de călători pentru anul 2020 și 2025 ca urmare a achiziționării de tramvaie, pe toate rutele. În cazul liniei 55 numărul de călători redus care au utilizat tramvaiul la ora de vârf se datorează lucrărilor de construcții care au avut loc în anul 2017, traseul fiind neatractiv la acel moment. După modernizarea liniei de tramvai și achiziția de tramvaie noi, creșterea numărului de călători va fi consistentă.

Tabel 9 : Creșterea numărului de călători pe fiecare linie de tramvai (flux călători ora de vârf AM)

Traseu	2020 - Scenariul de referință (nr calatori)	2020 - Scenariul Îmbunătățire tramvai (nr calatori)	Pondere schimbare 2020 (%)	2025 - Scenariul de referință (nr calatori)	2025 - Scenariul Îmbunatățire tramvai (nr calatori)	Pondere schimbare 2025 (%)
Total rețea	**45792**	**48210**	**5,28**	**43243**	**48826**	**12,91**
1	4583	5013	9,38	4328	5077	17,31
10	3055	3342	9,39	2885	3385	17,32
21	2667	3729	39,82	2519	3777	49,95
25	7087	8764	23,66	6693	8876	32,63
32	2953	3625	22,76	2789	3671	31,65
40	1510	1675	10,93	1426	1696	18,97
41	4385	4707	7,34	4141	4767	15,12
55	374	542	44,92	353	549	55,42
27	1196	1321	10,45	1129	1338	18,46

Sursa: Studiul de trafic

CONFORM CU ORIGINALUL

Având în vedere că în prezent, la ora de vârf, este depășită capacitatea de transport cu tramvaiele care circulă în prezent, și este preconizată o creștere a acestei capacități în medie, pe toate cele 8 trasee cu cca 21% în anul 2020 și cu cca 30% (în 2025) se constată necesitatea creșterii capacității de transport per vehicul și creșterea vitezei de deplasare per vehicul.

Tabel 10. Costurile pe durata de viață raportate la fiecare loc-Km oferit

Denumire	Tipul vagonului		UM
	27 m	36 m	
Durata de viață	25	25	ani
Costurile de achiziție / vehicul	1,800,000	2,000,000	Euro
Rulaj mediu anual	70,000	70,000	Km/an
Consum mediu	5	6	KW/Km
Costul electricității	0.073	0.073	Euro/KWh
Costurile de întreținere vehicule	0.8	1	Euro/Km
Costurile de asigurări și taxe	252	252	Euro/an
Costurile suplimentare cu personalul angajat	5,760		Euro/an
Amortizarea anuală a infrastructurii raportată la un vehicul (luându-se în considerare întregul parc de tramvaie)	28,189	28,189	Euro/an
Amortizarea anuală a unui depou raportată la un vehicul	14,815	14,815	Euro/an
Costurile de întreținere a infrastructurii raportate la un vehicul	3,679	3,679	Euro/an
Costurile anuale pentru dispecerizare, ticketing și automatizare raportate la un vehicul	10,000	10,000	Euro/an
Costurile pe durata de viață a unui vehicul, inclusiv infrastructura aferentă	16,979,803	19,720,303	Euro
Capacitatea medie de transport a unui tramvai (4cal/mp)	180	240	Locuri
Costurile pe durata de viață aferente fiecărui loc-Km oferit	**0.0454**	**0.0396**	**Euro/ loc-Km oferit**

Din analiza de mai sus, privind costurile pe durata de viață aferente fiecarui loc-km oferit, pe o perioadă de 25 de ani, este mai rentabilă cu cca 15% investiția privind achiziționarea unui tramvai din gama de 36 metri față de un tramvai din gama de 27 metri. **Astfel, a doua soluție este mai eficientă din punct de vedere economic (tramvaie din gama 36 metri).**

Tehnologia constructivă utilizată pentru cele doua variante propuse este similară, în schimb, prin dotarea parcului RATB cu tramvaie de capacitate crescută, performanțele serviciului transport public de calatori vor fi imbunătățite. Astfel, prin existența unui parc de vehicule ce prezintă capacități de transport diferite, acestea pot fi repartizate mai eficient în cadrul rețelei de transport, în funcție de vârfurile determinate, obținându-se o adaptare dinamică la valorile cererii.

Astfel, pe de o parte, se va obține o flexibilitate mai mare a ofertei de transport - cu efecte directe asupra reducerii cheltuielilor de exploatare raportate la fiecare călătorie efectuată și, pe de alta parte, se va obține acel plus de capacitate necesar pentru satisfacerea cererii de transport la orele de vârf. Costurile de adaptare a infrastructurii pentru a doua alternativă propusă sunt estimate la nivelul de sub 1% din valoarea investiției, în schimb costurile pentru fiecare loc-kilometru oferit sunt mai scăzute pentru această alternativă.

Diferența de preț dintre tramvaiele de 27 m și 36 m se recuperează prin avantajele directe și indirecte pe care un astfel de sistem modern și eficient îl poate aduce (capacitate mai mare, condiții mai bune de transport, număr efectiv mai mic de echipamente, reducerea numărului de vatmani, spații pentru biciclete, etc).

Costurile raportate la durata de viață au fost calculate în condițiile în care noile tramvaie vor fi utilizate în rețeaua modernizată a RATB.

Prin creșterea capacității de transport oferite vor fi preluați în totalitate călătorii care se vor afla în stație la orele de vârf. Există linii în care intervalul de succedare a fost redus până la minimul posibil în timpul orelor de vârf, în scopul creșterii capacității de transport cu vehiculele actuale. Cu toate acestea, sondajele efectuate de RATB (după cum s-a prezentat anterior) arată că în unele intervale orare există călători care rămân în stație datorită capacității de transport limitate ale tramvaielor existente. De multe ori a fost necesar ca pentru satisfacerea cererii de călători, RATB să organizeze o circulație a câte două tramvaie legate în orele de vârf.

Veniturile anuale din încasări înregistrate în anul 2017 pentru liniile propuse spre modernizare
Aproximativ 60% din totalul încasărilor pentru călătoriile efectuate cu tramvaiul sunt înregistrate de pe aceste linii propuse spre modernizare. De asemenea, aceste venituri au reprezentat peste 26% din totalul încasărilor RATB în anul 2017.

Veniturile medii, pentru fiecare călătorie efectuată cu bilet sau abonament, conform evidențelor încasărilor din anul 2017 pentru vânzarea biletelor și abonamentelor, sunt estimate la **0,42 RON/Călătorie**. Aceste linii de tramvai au și o componentă importantă din punct de vedere social, estimându-se că aproximativ 25-30% din numărul total al călătoriilor sunt efectuate de către persoane care beneficiază de gratuități.

Linia	Venit Anual (RON)
1	11,114,595
21	6,077,399
25	4,853,635
32	7,055,907
40	1,937,858
41	13,553,782
55	1,232,382
Total venituri	45,825,558

CONFORM CU ORIGINALUL

CONFORM CU ORIGINALUL

Justificarea necesarului de tramvaie pe fiecare linie

Din analiza combinată a fluxurilor de călători la ora de vârf dimineața, a numărului mediu de îmbarcări pe zi de lucru, a numărului mediu de îmbarcări pe oră estimat (un tramvai circulă în medie cca 16 ore/zi), a rezultat următorul necesar de tramvaie pe fiecare linie / traseu în parte.

Acest necesar de tramvaie a fost adaptat și corectat pe anumite trasee dat fiind particularitățile ce țin de raportul dintre cererea și oferta de transport, de fluxurile maxime și minime de călători, de complementaritatea investiției, de prognozele de creștere a numărului de călători, rezultând o listă actualizată și corectă a necesarului de tramvaie.

Tabel 11 – Simulare necesar tramvaie

Traseu	Nr îmbarcări / zi de lucru	Nr imbarcări / medie orară (16 ore pe zi)	Simulare necesar tramvai 27 metri (180 loc)	Simulare necesar tramvai 36 metri (240 loc)
1	50600	3163	18	14
10	51026	3189	18	14
21	54671	3417	19	16
25	41021	2564	14	12
32	67612	4226	23	19
40	16612	1038	6	5
41	123928	7746	43	35
55	11268	704	4	3
Total			145	118

Astfel, împărțind numărul de îmbarcări medie orară (16 ore/zi) la capacitatea de transport a fiecărui tramvai (27 metri versus 36 metri) a rezultat un necesar de tramvaie estimat pentru fiecare din cazuri.

Din punct de vedere al costurilor, se constată că investiția inițială ce va deservi cele 8 linii, pentru achiziționarea de tramvaie de 36 metri este mai avantajoasă decât cea privind achiziționarea de tramvaie de 27 metri (145 tramvaie x 1,8 mil euro = 268 mil euro, 118 tramvaie de 36 metri x 2 mil euro = 236 mil euro)

Numărul de tramvaie de 36 metri reieșit în urma simulării a fost adaptat situației reale, care este detaliată mai jos și a rezultat în final un necesar corespunzător de tramvaie pe toate liniile vizate de studiul de oportunitate.

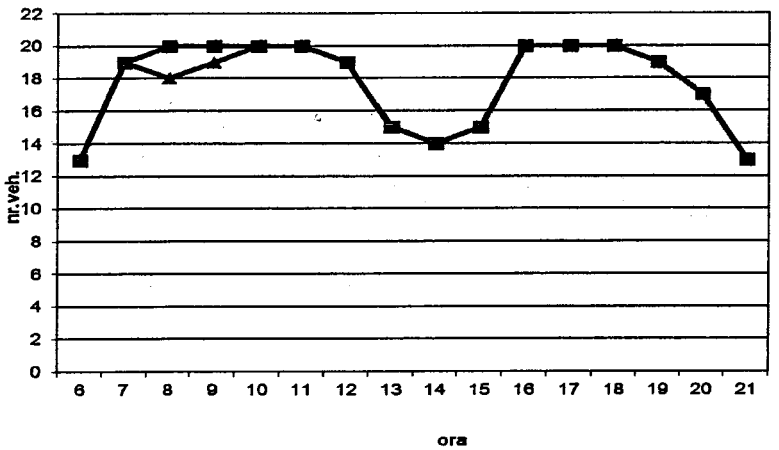
Pentru satisfacerea integrală a valorii cererii de transport, pe traseele în care vor funcționa cele 100 de tramvaie noi cu podea total coborâtă, vor fi introduse și o parte din tramvaiele modernizate care se află deja în parcul RATB, respectiv cele de tipul BUCUR Low Floor și V3A CH-PPC. Aceste tramvaie sunt prevăzute cu podea parțial coborâtă, se încadrează în performanțele tehnice de exploatare pentru funcționarea pe același traseu cu vagoanele noi; în parcul RATB în momentul de față există 16 vagoane de tip BUCUR Low Floor și 46 vagoane de tip V3A CH-PPC.

CONFORM CU ORIGINALUL

Prin funcționarea combinată a vagoanelor deja existente cu cele noi de capacitate crescută, oferta de transport poate fi organizată cu un anumit grad de flexibilitate, atât la orele de vârf, cât mai ales între vârfuri, pentru o utilizare cât mai eficientă a materialului rulant.

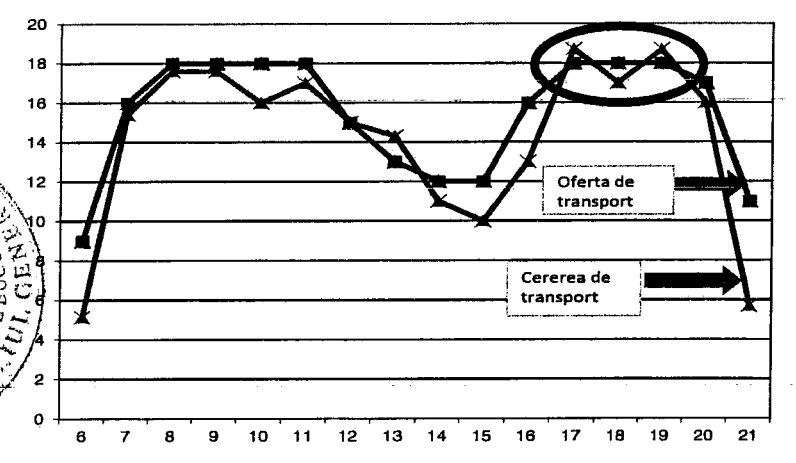
Necesarul de tramvaie alături de fluxurile de pasageri actual, raportat la cererea de transport pe toate traseele vizate de proiect sunt menționate mai jos:

LINIA 1
Punct sondaj: Bd.Vasile Milea/Bd.Iuliu Maniu



Pe traseul liniei 1 a rezultat în urma simulării un necesar de 14 tramvaie de 36 metri care să asigure în condiții optime transportul călătorilor, însă pentru deservirea acestei linii se vor achiziționa **12 tramvaie de 36 metri cu podea coborâtă**, restul de 2 tramvaie fiind asigurat de tramvaiele moderne existente de tip BUCUR Low Floor și V3A CH-PPC, datorită fluxurilor de călători ușor reduse în afara orelor de vârf (așa cum reiese din graficul de mai sus).

LINIA 10
Blvd.Vasile Milea/Bldv.Iuliu Maniu

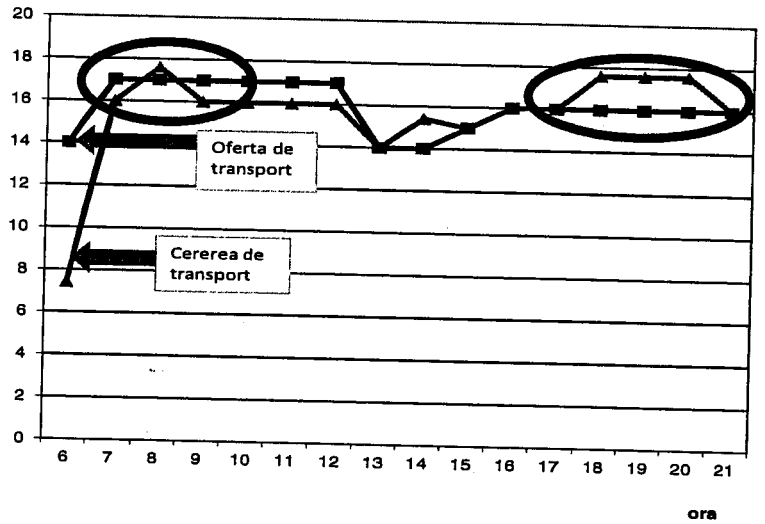


Pe traseul liniei 10 a rezultat în urma simulării un necesar de 14 tramvaie de 36 metri care să asigure în condiții optime transportul călătorilor, însă pentru deservirea acestei linii se vor achiziționa **12 tramvaie de 36 metri**

CONFORM CU ORIGINALUL

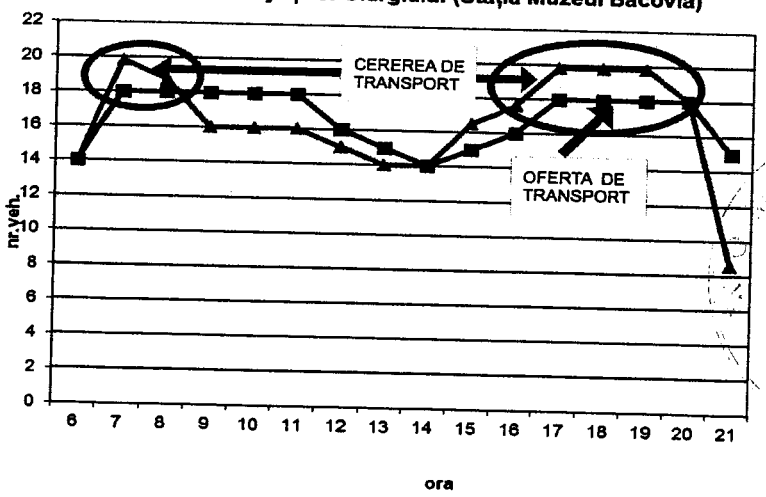
cu podea coborâtă, restul de 2 tramvaie fiind asigurat de tramvaiele moderne existente de tip BUCUR Low Floor și V3A CH-PPC, datorită fluxurilor de călători ușor reduse în afara orelor de vârf (așa cum reiese din graficul de mai sus).

LINIA 21
□os. Colentina/ Str. Doamna Ghica



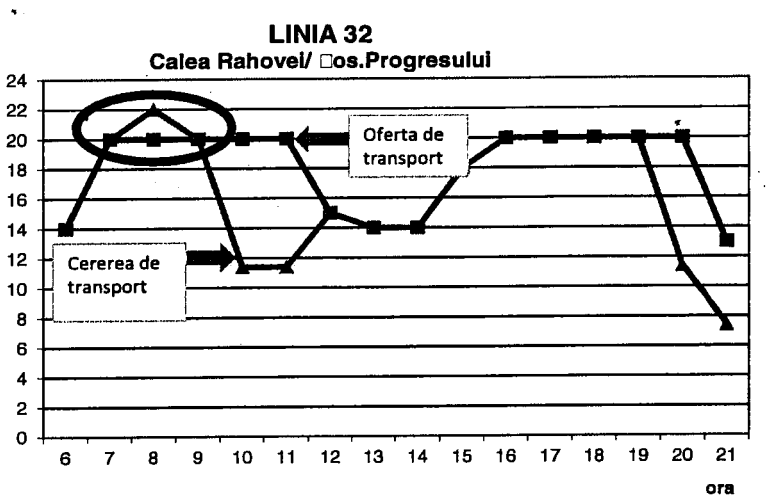
Pe traseul liniei 21 a rezultat în urma simulării un necesar de 16 tramvaie de 36 metri care să asigure în condiții optime transportul călătorilor, însă pentru deservirea acestei linii sunt **necesare doar 14 tramvaie**. Această decizie se datoreaza faptului că la analiza fluxurilor de călători din studiul de trafic nu s-a luat în calcul activitatea complementară de montare garduri pe traseul liniei 21 (Șoseaua Colentina și Calea Moșilor) care a separat fizic transportul public de cel de cel auto la finalul anului 2017. În plus fluxurile de călători sunt ușor reduse în afara orelor de vârf. Astfel se vor achiziționa **12 tramvaie de 36 metri cu podea coborâtă**, restul de 2 tramvaie fiind asigurat de tramvaiele moderne existente de tip BUCUR Low Floor și V3A CH-PPC.

LINIA 25
Punct sondaj: Șos. Giurgiului (Stația Muzeul Bacovia)

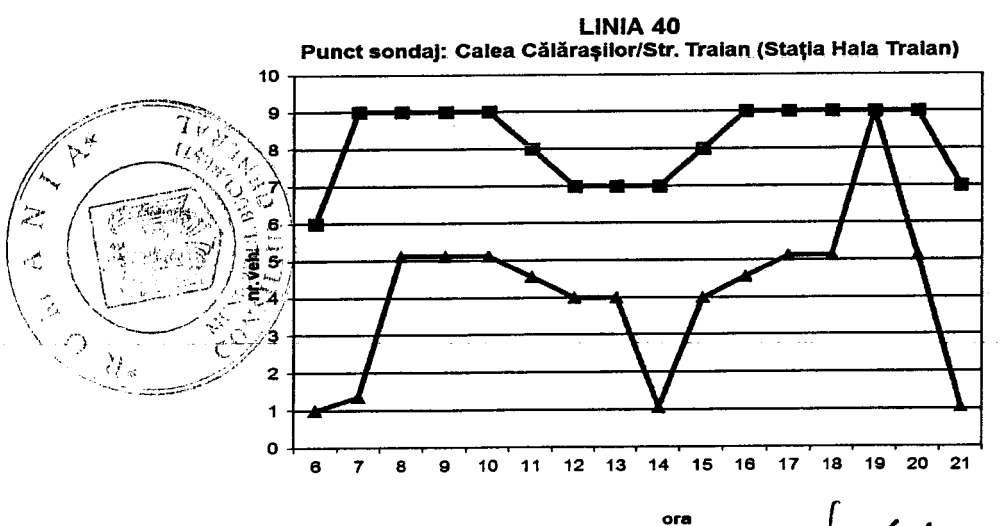


CONFORM CU ORIGINALUL

Pe traseul liniei 25 a rezultat în urma simulării un necesar de 12 tramvaie de 36 metri care să asigure în condiţii optime transportul călătorilor, motiv pentru care se vor achiziţiona **12 tramvaie de 36 metri cu podea coborâtă**. Dat fiind fluxul de călători de mai sus, care în afara orelor de vârf dimineaţa este sub capacitate de transport, iar seara în timpul oreler de vârf depăşeşte capacitatea de transport este necesară suplimentarea cu incă 4 tramvaie moderne existente de tip BUCUR Low Floor şi V3A CH-PPC, care vor funcţiona alternativ, atunci când este cazul.

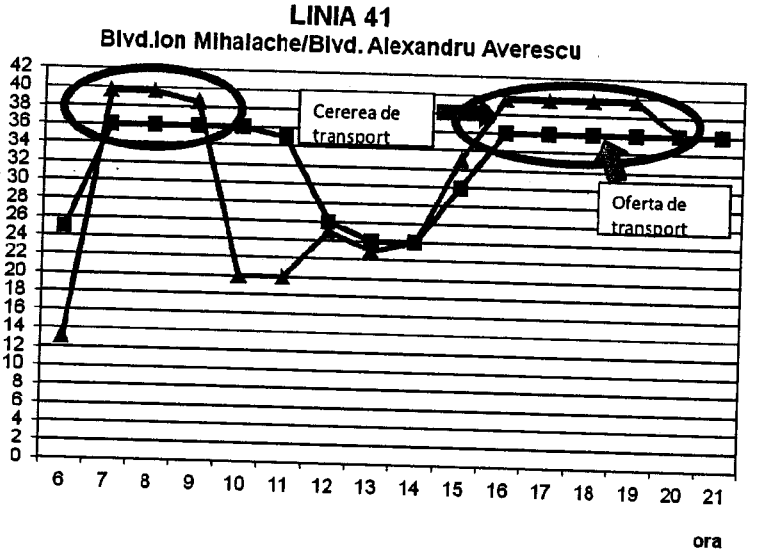


Pe traseul liniei 32 a rezultat în urma simulării un necesar de 19 tramvaie de 36 metri care să asigure în condiţii optime transportul călătorilor, însa pentru deservirea acestei linii sunt **necesare doar 16 tramvaie**. Astfel se vor achiziţiona **12 tramvaie de 36 metri cu podea coborâtă**, restul de 4 tramvaie fiind asigurat de tramvaiele moderne existente de tip BUCUR Low Floor şi V3A CH-PPC. Această decizie se datorează fluctuaţiei fluxurilor de călători în afara orelor de vârf şi în orele de vârf dimineaţa, raportată la cererea de transport, precum şi de viitoarele activităţi complementare care vor asigura fluenţa transportului public.

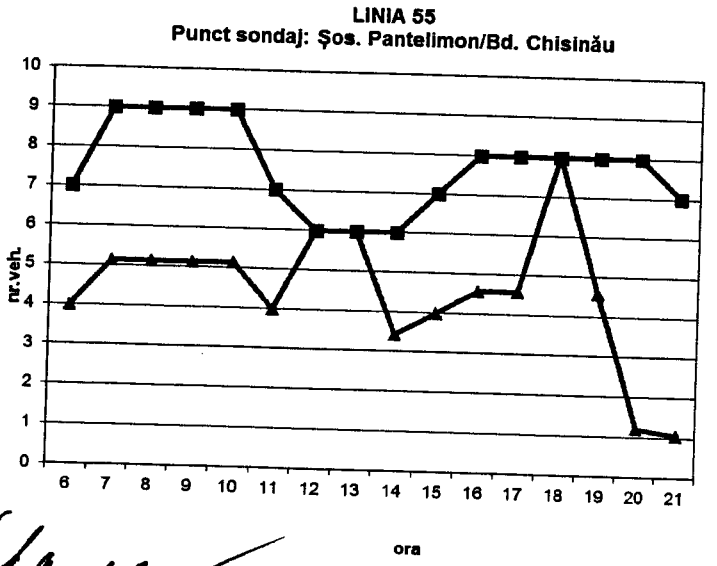


CONFORM CU ORIGINALUL

Pe traseul liniei 40 a rezultat în urma simulării un necesar de 5 tramvaie de 36 metri care să asigure în condiții optime transportul călătorilor, însă în cazul acestei linii se remarcă o situație particulară. Linia 40 urmează să fie modernizată; în prezent tramvaiul merge cu dificultate, motiv pentru care este neatractivă. În urma modernizării acesteia (activități complementare descrise îî cadrul secțiunii de final) vor fi necesare pentru deservirea acestei linii 10 tramvaie. Astfel se vor achiziționa **10 tramvaie de 36 metri cu podea coborâtă**, fiind asigurat necesarul de transport al călătorilor.



Pe traseul liniei 41 a rezultat în urma simulării un necesar de 35 tramvaie de 36 metri care să asigure în condiții optime transportul călătorilor. Având în vedere fluctuațiile fluxurilor de călători în afara orelor de vârf și a activităților complementare specifice liniei, sunt considerate necesare doar 28 de tramvaie, motiv pentru care se vor achiziționa **20 tramvaie de 36 metri cu podea coborâtă**, restul de 8 tramvaie fiind asigurat de tramvaiele moderne existente de tip BUCUR Low Floor și V3A CH-PPC, datorită fluxurilor de călători ușor reduse în afara orelor de vârf (așa cum reiese din graficul de mai sus).



CONFORM CU ORIGINALUL

Linia 55 nu a funcționat în ultima perioadă din cauza lucrărilor de modernizare, fapt pentru care numărul de călători menționat în tabel este foarte mic față de necesarul liniei. Pe traseul liniei 55 a rezultat în urma simulării un necesar de 3 tramvaie de 36 metri care să asigure in condiții optime transportul călătorilor, însă în cazul acestei linii se remarcă o situație particulară, linia urmează de asemenea să fie modernizată; în prezent tramvaiul merge cu dificultate, motiv pentru care este neatractivă. În urma modernizării acesteia (activități complementare descrise în cadrul secțiunii de final) vor fi necesare pentru deservirea acestei linii 10 tramvaie. Astfel se vor achiziționa **10 tramvaie de 36 metri cu podea coborâtă**, fiind asigurat necesarul de transport al calatorilor

ASTFEL, ÎN URMA OPTIMIZĂRII ANALIZEI DE MAI SUS A REIEȘIT UN NECESAR DE 122 DE TRAMVAIE PE TOATE LINIILE VIZATE DE STUDIUL DE OPORTUNITATE, DIN CARE 100 TRAMVAIE DE 36 METRI CU PODEA TOTAL COBORÂTĂ. SOLUȚIA ASTFEL RECOMANDATĂ PRIN PREZENTUL STUDIU DE OPORTUNITATE ESTE ACHIZIȚIONAREA A 100 DE TRAMVAIE DIN GAMA 36 METRI UNIDIRECȚIONALE CU PODEA TOTAL COBORÂTĂ DIN GAMA 36 METRI.

Centralizarea necesarului pe fiecare linie este detaliat în cele ce urmeaza:

Tabel 12 (Tabel 1). Planificarea achiziției de tramvaie pe fiecare linie în funcție de caracteristicile tehnice

Situatie actuala								Situatie propusa					
Linie de tramvai	Lungime totală traseu cale simplă (kilometri)	Nr. maixm tramvaie în funcțiune (V3A, BLF)	Nr. stații	Viteza comercială medie actuală (Km/h)	Km parcurși / zi de lucru	Nr. mediu de îmbarcări / zi	Depou aferent ce deservește traseul actual	Nr. necesar de tramvaie	Nr. tramvaie noi 36 metri - de achiziționat	Nr. peroane de modernizat pe linie modernizata	Lungime cale simplă de modernizat (kilometri) și infrastructura aferenta	Depou aferent modernizat ce deservește traseul cu tramvaie noi	Interval de succedare la ora de vârf / min.
1	26.6	18	52	14	3879	50600	Dudești	14	12	3	1.1	Giurgiului	5
10	26.6	18	53	14	3862	51026	Dudești	14	12	3	1.1	Militari	5
21	15.1	17	28	14,16	3615	54671	Colentina	14	12	1	0	Dudești	4
25	34.0	19	70	17	4893	41021	Militari Giurgiu	16	12	18 ***	0	Militari	7
32	11.3	20	22	15,4	3779	67612	Alexandria	16	12	2	0	Alexandria	3
40*	22.8	8	51	14	1684	16335	Titan	10	10	2	18.4	5 Dudești 5 Giurgiului	6
41	19.7	36	30	17,9	8603	123928	Alexandria	28	20	20	0	Alexandria	3
55 **	14.2	10	14	12	1540	11268	Titan	10	10	0	6.4	Dudești	4
Total	**170.3**	**146**	**320**		**31855**	**416460**		**122 *****	**100**	**49**	**27**		

CONFORM CU ORIGINALUL

* Linia 40 urmează sa fie modernizată, în prezent tramvaiul merge cu dificultate;
**Linia 55 nu a funcţionat în ultima perioadă din cauza lucrărilor de modernizare, fapt pentru care numărul de călători menţionat în tabel este foarte mic faţă de necesarul liniei;

*** Peroanele din Staţiile Hepites şi Eroii Revoluţiei (4 unităţi) deservesc la comun traseele Liniilor 1, 10 şi 25 motiv pentru care nu au mai fost menţionaţi la linia 25;

**** Pentru satisfacerea integrală a valorii cererii de transport, pe traseele în care vor funcţiona cele 100 de tramvaie noi cu podea total coborâtă, vor fi introduse şi o parte din tramvaiele modernizate care se află deja în parcul RATB, respectiv cele de tipul BUCUR Low Floor şi V3A CH-PPC. Se menţionează că aceste tramvaie sunt prevăzute cu podea parţial coborâtă şi se încadreaza în performantele tehnice de exploatare pentru funcţionarea pe acelaşi traseu cu vagoanele noi, iar în parcul RATB există 16 vagoane de tip BUCUR Low Floor şi 46 vagoane de tip V3A CH-PPC. Prin funcţionarea combinată a vagoanelor deja existente cu cele noi de capacitate crescută, oferta de transport poate fi organizată cu un anumit grad de flexibilitate, atât la orele de vârf, cat mai ales între vârfuri, pentru o utilizare cat mai eficientă a materialului rulant.

Total milioane Km planificaţi anual – Tramvaie = 19,7

4.3. Descrierea avantajelor soluţiei recomandate

Varianta achiziţionării unor tramvaie de 27 metri prezintă avantajul utilizării în exploatare a acestora pe o infrastructură existentă (peroane) şi facilităţi de intreţinere şi garare ce nu vor necesita nicio adaptare. În acelaşi timp, însă, această variantă nu asigură capacitatea de transport la orele de vârf, conform cererii de transport şi nici nu va putea ţine pasul cu tendinţa de creştere a numărului de călători şi implicit cu sporirea confortului acestora pe parcursul călătoriei. Întrucât tramvaiele noi, atât cele de 27 metri, cât şi cele de 36 metri, trebuie să circule pe o infrastructură modernă, separat de traficul auto şi cu prioritate faţă de acesta; singura diferenţă de adaptare a infrastructurii între cele doua optiuni este dată de modificarea lungimii unor peroane. Având în vedere analiza de mai sus, **soluţia recomandată este achiziţionarea a 100 de tramvaie din gama de 36 metri unidirecţionale.**

Prin creşterea capacităţii de transport cu aproximativ 20% a vehiculelor (faţă de flota existentă) ce vor intra în dotarea RATB se consideră că adaptabilitatea parcului circulat la valorile dinamice ale cererii poate fi optimizată, iar aceste tipuri de tramvaie, care vor fi mai lungi decat cele existente (aproximativ 36m) pot funcţiona în reţeaua modernizată a RATB fara existenţa unor intervenţii majore în infrastructura de tramvai, respectiv adaptarea dimensiunilor constructive ale unor refugii.

Această variantă ar rezolva încă una din problemele transportului public la nivelul Municipiului Bucureşti şi anume dezechilibrul dintre potenţialul operatorului de transport şi fluxul de călători. Totodată, în zonele unde transportul subteran (metroul) se intersectează cu cel de la suprafaţă, în special la orele de vârf, aceste tipuri de tramvaie ar determina reducerea cazurilor de aglomeraţie în vehicule şi creşterea gradului de comfort al călătorilor pe parcursul călătoriei.

Acest aspect, împreună cu creşterea vitezei comerciale şi a timpului de aşteptare în staţie, va încuraja utilizarea mijloacelor de transport prin renunţarea la autovehiculele proprii şi implicit creşterea numărului de călători şi reducerea emisilor de gaze cu efect de serp.

CONFORM CU ORIGINALUL

Incorporarea noii flote de tramvaie ar avea ca rezultat o ~~imbunatatire~~ semnificativa in ceea ce priveste congestiile in zona metropolitana. Rezultatele reflecta o reducere a congestiilor, avand in vedere ca timpul de deplasare al vehiculelor scade semnificativ, iar numarul de kilometrii parcursi per vehicul cresc.

Tabel 13. Noul plan al Serviciului per Linie

Traseu ID	Lungime cale simpla (km)	Interval Modelul Initial	Numar Initial de plecari	Timp initial	VKMT initial	Interval nou	Numar nou de plecari	Timp nou	VKMT nou
1	26.6	12.53	5	129.30	129.10	7	8	122	207
10	26.6	11.24	5	129.62	119.63	6	9	122	215
21	15.1	6.36	18	42.47	135.90	4	32	40	242
25	34.00	8.51	14	70.66	238.00	5	24	67	408
32	11.3	4.54	26	30.72	146.90	3	44	29	249
40	22.8	16.20	8	57.98	105.60	6	20	55	264
41	19.7	3.13	38	48.79	374.30	2	64	46	630
55	14.2	17.24	6	38.55	41.91	8	16	36	112

Sursa: Studiul de trafic

Reducerea congestiei este explicata prin faptul ca oamenii vor inlocui mijloacele private de transport cu transportul public in timpul orelor de varf AM.

Avind in vedere cresterea transportului nemotorizat pe biciclete si numarul mare de tineri din capitala, se recomanda stabilirea in spatiul interior al tramvaiului a unei zone destinate transportului de biciclete pentru biciclisti.

In continuare vom prezenta intreaga lista a avantajelor ce le prezinta cea de a doua varianta de achizitie propusa, in comparatie cu prima:

- Se va reduce numarul de conducatori de vehicule raportat la numarul calatoriilor efectuate
- Consumul de energie electrica raportat la numarul calatorilor transportati va fi mai scazut
- Costurile de exploatare, implicit costul calatoriei, raportate la fiecare calator transportat vor fi mai scazute
- Personalul intretinere raportat la capacitatea de transport oferita va fi mai scazut
- Atractivitatea calatoriilor efectuate cu transportul public catre locurile de munca va creste (aceste calatorii reprezentand peste 50% din numărul total al călătoriilor efectuate în București).
- Numarului accidentelor raportate la numarul calatoriilor efectuate va fi mai scazut.
- Se va obtine o diminuare a numarului blocajelor de trafic prin scaderea numarului de automobile, datorita imbunatatirii repartitiei modale.
- Va rezulta o eliberare a spatiului urban, prin scaderea cererii pentru parcare, in apropierea locurilor de munca.
- Se va obtine o diminuare a valorilor traficului rutier general, prin cresterea atractivitatii transportului public, inclusiv prin cresterea capacitatii de transport oferite.

CONFORM CU ORIGINALUL

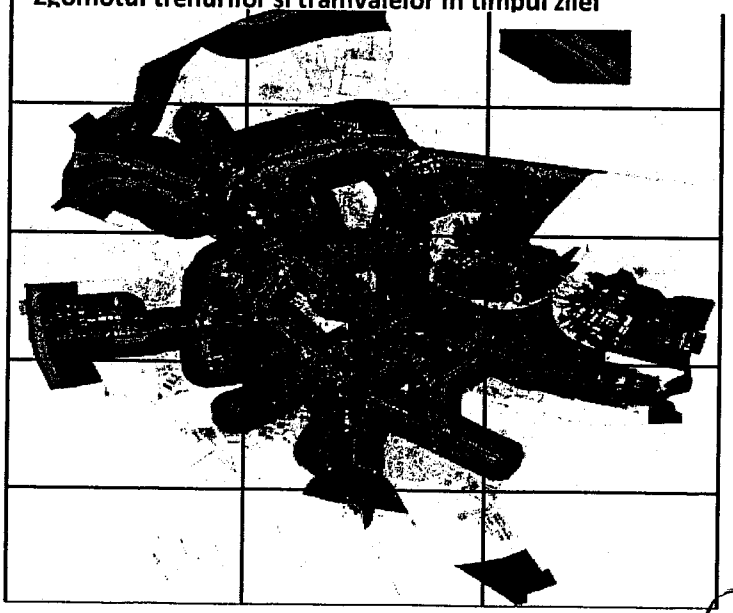
- Cresterea capacitatii de transport a unei parti a parcului inventar al RATB va duce la cresterea flexibilitatii parcului circulant, implicand o adaptare mai buna la structura cererii de transport, dar si o scadere a costurilor externe rezultate in urma activitatii de transport.
- Se va obtine o crestere a confortului calatoriei prin diminuarea gradului de incarcare.
- Prin dotarea parcului inventar cu tramvaie de capacitati de transport diferite, se ofera mai multe posibilitati de optimizare a parcului circulant, in functie de variatiile orare si sezoniere ale cererii de transport.
- Se va obtine o scadere a timpului de imbarcare si debarcare in statii, prin cresterea numarului usilor de acces.
- Va rezulta o diminuare a costurilor de exploatare pentru fiecare calator-Kilometru transportat
- Va rezulta o diminuare a numarului de angajati ai RATB raportati la numarul calatoriilor efectuate
- Va creste numarul persoanelor transportate in timp util, atractiv, la ora de varf.
- Se va obtine o crestere a capacitatii de transport a unui sistem nepoluant, sigur si ieftin ce va exista in dotarea parcului RATB.

Proiectele de infrastructură pentru Tramvaie moderne oferă o capacitate mare cuplată cu viteze mari, deoarece liniile sunt separate de traficul rutier şi li se acordă prioritate în intersecţii. Vehiculele sunt late şi au podea joasă, fapt ce le face uşor de utilizat pentru toţi pasagerii. În plus, acest mod are un preţ unitar semnificativ mai mic în comparaţie cu metroul, astfel încât poate fi construită o reţea mai mare ce oferă o îmbunătăţire a accesului.

4.4 Impactul asupra mediului

Sectorul transporturilor este unul dintre factorii cei mai generatori de poluare în zonele urbane, afectând calitatea aerului şi nivelul zgomotului. Dintre toate modurile de transport întâlnite în regiune, cel motorizat, realizat cu autoturism personal are cel mai mare impact asupra mediului. Multe dintre problemele identificate pe parcursul proiectului şi intervenţiile dezvoltate pentru rezolvarea şi îmbunătăţirea lor au efecte asupra mediului din Regiunea Bucureşti-Ilfov.

Zgomotul trenurilor si tramvaielor în timpul zilei



ROMANIA MUNICIPIUL BUCUREŞTI CONSILIUL GENERAL

CONFORM CU ORIGINALUL

Rețeaua de tramvaie din București este curată în ceea ce privește poluarea atmosferică, dar prezintă un nivel considerabil de poluare fonică. Harta de mai sus prezintă nivelul zgomotului în apropierea liniilor de tramvai. Achizitionarea de noi tramvaie moderne poate reduce considerabil acest risc de mediu.

In plus, achizitia de tramvaie contribuie la reducerea emisiilor de CO2 si a congestiilor din trafic, cresterea cotei modale a utilizarii transportului public si scurtarea timpului de calatorie pentru transportul public, toate acestea fara a inrautati conditiile de trafic in aria de studiu si in afara ei.

Incorporarea noii flote de tramvaie ar avea ca rezultat o imbunatatire semnificativa in ceea ce priveste congestiile in zona metropolitana. Rezultatele reflecta o reducere a congestiilor, avand in vedere ca timpul de deplasare al vehiculelor scade semnificativ, precum si kilometrii parcursi per vehicul. Reducerea congestiei este explicata prin faptul ca oamenii vor inlocui mijloacele private de transport cu transportul public in timpul orelor de varf AM.

Impactul transferului de la transportul cu autoturismele catre transportul public de calatori, in special cel electric, va duce la reducerea emisiilor de echivalent CO2 din transport, conform Studiului de transport, trafic si emisii elaborat pentru achizitionarea de tramvaie.

Incorporarea noii flote de tramvaie are ca rezultat o imbunatatire semnificativa in ceea ce priveste congestiile in zona metropolitana. Reducerea congestiei este explicata prin faptul ca oamenii vor inlocui mijloacele private de transport cu transportul public in timpul orelor de varf AM. Prin achizitia de tramvaie se constata in studiu, atat pentru anul 2020 cat si pentru anul 2025 o scaderea timpului de calatorie , crestere a vitezei medii a autovehiculelor in perioada orelor de varf AM, precum si imbunatatirea unor parametri specfici mobilitatii persoanelor (scaderea cotei modale a transportului auto, etc).

Achizitionarea unor mijloace de transport electric are impact direct si consistent asupra depoluarii orasului.
Astfel, utilizarea extinsa a transportului electric pentru furnizarea serviciilor de transport public urban indeplineste obiectivul definit de decarbonizare graduala a sectorului transport, in urmatoarele moduri:

- Producerea centralizata a energiei are loc in afara oraselor, reducand astfel numarul populatiei expuse la emisiile GES.
- Vehiculele electrice nu elibereaza pulberi la nivel scazut asa cum fac vehiculele private si autobuzele, acest lucru nu doar ca imbunatateste sanatatea publica dar reduce si obstacolele din calea transportului nemotorizat.
- In general, vehiculele electrice din TP sunt percepute intr-o lumina mai atragatoare decat echivalentul lor care functioneaza pe baza de combustibili fosili, trecerea la vehiculele electrice adesea da masura inlocuirii unui mijloc de transport cu mijloace mai durabile
- Vehiculele electrice noi, utilizează tehnologii avansate atat pentru functionare cat si pentru imbunatatirea experientei calatorilor, furnizand un serviciu superior in ansamblu.

51

CONFORM CU ORIGINALUL

Proiectul se axeaza pe achizitia si operarea noii flote de tramvaie pentru orasul Bucuresti. Pe baza constatarilor din Proiectul de Mobilitate Urbana Durabila 2015, este recomandat ca noile vehicule sa inlocuiasca o flota invechita pentru a reinnoi mijlocul de transport ca element principal in ierarhia mobilitatii durabile a orasului. In plus, aceasta investitie va aduce Bucurestiul mai aproape de obiectivul reduceri de CO2 din sectorul transport in oras, asa cum prevad politicile UE.

Sumar privind traficul si reducerile de emisii si timp de calatorie

Flota de tramvaie nou achizitionate in plus fata de cea existenta aduce un impact semnificativ pentru imbunatatirea conditiilor de viata si de transport in regiunea Bucuresti – Ilfov prin reducerea timpului de calatorie, reducerea congestiilor si a poluarii atit in termeni de emisii cit si financiar.

Concluziile studiului de trafic

Asa cum reiese din acest studiu, achizitia de tramvaie noi de 36 metri va avea ca efect cresterea distribuției modale a transportului public in detrimentul transportului auto, cresterea numarului de calatori care utilizeaza tramvaiul si implicit scaderea gazeor cu efect de sera (CO2) . Aceste efecte se regasesc atat la nivelul intregii retele de tramvai dar si la nivelul fiecarei linii de tramvai vizate de proiect, incepand cu primul an de implementare a proiectului (2020) pana in ultimul an de durabilitate a contractului de finantare(2025).

Astfel, la nivelul orasului Bucuresti in **2020** se constata o **reducere a utilizării transportului privat** cu autoturismele (numar soferi) cu 1261 de persoane (in timpul orelor de varf AM), **scaderea a cotei modale a transportului cu autovehicul personal cu 0.3 % si cresterea cotei modale a transportului public cu 0,4%** iar in anul 2025, se constata **o reducere a utilizării transportului privat cu autoturismele** (numar soferi) cu 1950 de persoane in timpul orelor de varf AM, **scaderea a cotei modale a transportului cu autovehicul personal (cota modala soferi auto) cu 0.4% si cresterea cotei modale a transportului public cu 0,5%**

Investitia in tramvaie noi si moderne duce la cresterea numarului de calatori la nivelul intregii retele in medie cu peste 20 % in anul 2020, reducerea anuala a emisiilor de CO2 cu 3.322 tone CO2 si o economie anuala in timp de 2.019.000 ore, conform rezultatelor studiului de trafic si emisii.

Detalierea impactului fiecarei linii de tramvai asupra cresterii numarului de calatori si a scaderii de gaze cu efect de sera este mentionat mai jos. Se observa, la toate liniile o crestere constanta si sustinuta a numarului de calatori incepand cu anul 2020 pana in 2025, ca urmare a achizitiei de tramvaie noi.

Tabel 14 - Sumar privind traficul si reducerile de emisii si timp de calatorie

Numarul liniei	Cresterea numarului de calatori in 2020	Cresterea numarului de calatori in 2025	Reducerea anuala a emisiilor – (tone CO2/an)	Ponderea reducerii de emisii GES (%)	Economia anuala de timp (ore)
1	9,38 %	17,31 %	298	0,40%	180,861
10	9,39 %	17,32 %	315	0,40%	191,236
21	39,82%	49,95 %	906	0,40%	550,779

CONFORM CU ORIGINALUL

32	22,76 %	31,65 %	574	0,40%	348,725
40	10,93 %	18,97 %	141	0,40%	85,987
41	7,34 %	15,12 %	275	0,40%	166,890
55	44,92 %	55,42 %	143	0,40%	87,181
25	23,66 %	32,63 %	192	0,40%	28,931

Avand in vedere scaderea distribuției modale a transportului auto in favoarea transportului public, ca urmarea implemenarii proiectului, este evident ca o parte din aceasta cota se va indrepta si catre transportul nemotorizat pietonal, intrucat distantele intre statiile de tramvai si locul de interes al cetatenilor este mai mare decat daca ar utiliza transportul auto.

Avind in vedere cresterea numarului de calatori care utilizeaza transportul in comun, acestia devin pietoni in arealul de influenta al proiectului. Astfel, activitatile proiectului conduc atit la cresterea numarului de calatori in transportul public dar si la cresterea numarului de pietoni. Se estimeaza ca cel putin jumatate din numarul conducatorilor auto care care se transfera la transportul public devin pietoni

Tabel 15 - Cresterea numarului de pietoni

Numarul liniei	% Cresterea numarului de calatori	% Cresterea numarului de pietoni
1	9,38 %	4,69%
10	9,39 %	4,69%
21	39,82%	19,91%
32	22,76 %	11,38%
40	10,93 %	5,46%
41	7,34 %	3,67%
55	44,92 %	22,46%
25	23,66 %	11,83%

5. Prezentarea detaliata a solutiei recomandate

5.1 Obiectivele Planulului de Mobilitate Urbana Durabila Bucuresti – Ilfov 2016-2030 vizate de proiectele de investitii

Obiectivul general al proiectelor este de a pune in aplicare masurile prevazute in Planul de Mobilitate Urbana Durabila 2016-2030 elaborat pentru regiunea Bucuresti –Ilfov, document strategic aprobat in luna martie 2017 de catre CGMB.
Planul isi propune crearea unui sistem de transport eficient, integrat, durabil și sigur, proiectat să promoveze dezvoltarea economică și teritorială incluzivă din punct de vedere social și să asigure o calitate ridicată a vieții, cu urmatoarele obiective:

I.ACCESIBILITATE – Asigură că tuturor cetățenilor le sunt oferite opțiuni de transport ce le facilitează accesul la destinații și servicii esențiale;
II.SIGURANȚĂ ȘI SECURITATE – Îmbunătățirea siguranței și securității în circulație;

CONFORM CU ORIGINALUL

III.MEDIU – Reducerea poluării aerului și a zgomotului, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie;
IV.EFICIENȚĂ ECONOMICĂ – Îmbunătățirea eficienței și a eficacității economice a transportului de persoane și mărfuri;
V.CALITATEA MEDIULUI URBAN – Contribuie la creșterea atractivității și calității mediului urban și a designului urban în beneficiul cetățenilor, al economiei și al societății, în ansamblu.

Astfel, proiectele vizate raspund la toate obiectivele mentionate in planul de mobilitate, deoarece aduc de îmbunătățiri sistemului de transport public cu tramvaiul, în vederea:

- Creșterii atractivității acestui mod de transport și, ca urmare, creșterea numărului de utilizatori și a cotei modale a transportului cu tramvaiul;
- Creșterii eficienței economice a transportului cu tramvaiul și a operațiilor de transport public în ansamblu în București;
- Creșterii siguranței și a securității activității de transport public;
- Minimizarii impactului negativ al transportului cu tramvaiul asupra funcționării celorlalte componente ale sistemului de mobilitate urbană și asupra zonei urbane în ansamblu.

Planul de mobilitate prevede urmatoarele proiecte, legate de investia propusa in studiul de oportunitate:

9	C-4	Achiziționarea de material rulant tramvaie	Obținerea unei funcționări robuste și fiabile, cu nivele mai bune de confort, accesibilitate și eficiență pentru rețeaua existentă de tramvai.
10	C-5	Reabilitare depouri tramvaie/mixte	Asigurarea unei funcționări eficiente a flotei de tramvaie și lucrări de întreținere, facilitarea introducerii de tramvaie moderne
11	C-6	Reabilitarea stațiilor de tramvai pe baza standardelor propuse	Linii directoare și standarde, proiectarea de trafic pentru fiecare amplasament de stație, îmbunătățiri urbanistice suplimentare, etapizarea și pregătirea proiectului pentru licitație și acordarea managementului de proiect. Implementare pe etape pe loturi de 35 stații pe an – pregătirea și acordarea licitațiilor pentru proiectare, construcție și implementare.
12	C-7	Îmbunătățirea sistemelor de automatizare pentru serviciile de transport cu tramvaiul	Asigurarea unei funcționări eficiente și fiabile la viteze comerciale optime pe întreaga rețea.

- Imbunatatirea flotei de tramvaie va schimba in general modul de calatorie de la masina privata la tramvai
- Noile tramvaie au o performanta mai buna in ceea ce priveste emisiile GES in perioada de varf AM, urmarindu-se o reducere de 3% intre scenarii chiar daca tramvaiul parcurge 38% km in perioada de varf AM
- Noua flota de tramvaie in scenariul privind imbunatatirea tramvaielor asigura o reducere de 28.6 grame de emisii de CO2e pe kilometru, adica o reducere de aprox 30%

5.2 Relevanta pentru implementarea altor strategii si politici elaborate la nivel European, national si local

Solutia propusa va asigura elementele principale ale accesibilizarii transportului public pentru persoanele cu dizabilitati in concordanta cu:

Elemente legislative la nivel national:

CONFORM CU ORIGINALUL

- Legea 448/2006, actualizata (sectiunea 5 – Transport)
- Strategia Nationala pentru Persoanele cu Dizabilitati – „ O societate fara bariere pentru persoanele cu dizabilitati" (2016-2020) - capitolul 7.1: accesibilitate
- Normativul tehnic NP051 – Normativ privind adaptarea cladirilor civile si a spatiului public urban la nevoile individuale ale persoanelor cu handicap (revizuit in 2013) / sectiunea 5: spatii pentru transport in comun urban

Elemente legislative la nivel european:

- Strategia Europeana pentru Persoanele cu Dizabilitati – „Un angajament reinnoit pentru o Europa fara bariere" (2010-2020) / domeniul de actiune 1: accesibilitate
- Conventia ONU privind drepturile persoanelor cu dizabilitati, ratificata in Parlamentul Romaniei prin legea 221 din 11 noiembrie 2010 / articolul 9: accesibilitate
- Actul European pentru Accesibilitate (European Accessibility Act) tradus prin Directiva Europeana pentru accesibilizare la bunuri si servicii pentru persoanele cu dizabilitati, directiva aflata in proces de negociere la nivelul statelor membre

"Accesibilitatea" este definita ca fiind posibilitatea oferita persoanelor cu dizabilitati de a avea acces, in conditii de egalitate cu ceilalti, la mediul fizic, la transporturi, la informatii si la sisteme si tehnologii ale informatiei si comunicatiilor (TIC), precum si la alte infrastructuri si servicii.

Principalele elemente avute in vedere pentru accesibilizarea retelei de transport local pentru persoanele cu dizabilitati sunt constituite din urmatoarele componente:

- Sistem de transport va fi adaptat persoanelor cu dizabilitati care sa permita accesul facil al acestora in si din mijloacele de transport in comun, spatii dedicate persoanelor utilizatoare de fotolii rulante in interiorl mijloacelor de transport, statii accesibilizate astfel incat sa permita preluarea, imbarcarea si debarcarea in conditii de siguranta a persoanelor cu dizabilitati, se va asigura training adecvat al operatorilor mijloacelor de transport in comun in privinta manevrarii si ajutorului acordat persoanelor cu diverse tipuri de dizabilitati in situatii limita, situatii de urgenta, etc.

- Flota de tramvaie va contine elemente de baza pentru accesul si utilizarea acestora de catre persoanele cu dizabilitati. Aceste elemente sunt: podea joasa, spatii dedicate, buton de avertizare pentru coborare la urmatoarea statie si sistem interior de informare adaptat pentru persoanele cu dizabilitati pentru tramvaie

- Urmeaza ca prin investitii separate sa se asigure panouri de informare accesibilizate in statii astfel incat persoanele cu dizabilitati sa fie informate cu privire la timpii de asteptare si accesibilitatea mijloacelor de transport care urmeaza sa soseasca in statie.

Activitatile complementare prevad masuri cu privire la modernizarea peroanelor si accesibilizare pentru persoane cu dizabilitati.

Analize extrem de detaliate privind impactul negativ al cresterii numarului de autovehicule au fost au fost facute atit in PMUD cit si in ***Planul Integrat de Calitate a Aerului în Municipiul București- 2018-2022,*** document recent elaborat si aflat in consultare publica.

În scopul evaluării și gestionării calității aerului, Legea nr. 104/2011 privind calitatea aerului înconjurător prevede delimitarea pe teritoriul țării de zone și aglomerări, iar Municipiul București, prin numărul și densitatea populației întrunește condițiile de a fi una dintre cele 13 aglomerări stabilite în România.

CONFORM CU ORIGINALUL

Implementarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă 2016-2030 pentru Regiunea București – Ilfov (PMUD) în scopul rezolvării nevoilor de mobilitate atât ale populației cât și ale mediului economic, instituțional, cultural, pentru a îmbunătăți calitatea vieții reprezintă și o premiză a atingerii obiectivelor Directivei 2008/50/EC privind protecția mediului, respectiv asigurarea calității aerului - obiectiv prioritar al Planului Integrat de Calitatea Aerului (PICA).

Proiectele și măsurile PMUD au o contribuție esențială în reducerea poluării, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie, componenta de protecție a mediului fiind astfel un obiectiv strategic al PMUD alături de asigurarea accesibilității, îmbunătățirea siguranței și securității în timpul deplasărilor, eficiența economică și calitatea mediului urban.

Concordanța proiectului cu documente stategice relevante

Oportunitatea acestui tip de investitie deriva si din necesitatea adoptarii municipalitatii a unor masuri care sa corespunda documentelor de planificare si programare nationale, regionale sau locale care au ca obiective reducerea emisiilor de gaze cu efect de sera (ex: Strategia Nationala a Romaniei privind Schimbarile Climatice 2013-2020, Planul de Dezvoltare Regionala Bucuresti-Ilfov 2014-2020, Planul Urbanistic General, etc) prin dezvoltarea si modernizarea serviciilor de transport public local de persoane si achizitionarea unor mijloace de transport cu emisii zero de CO2/GES

Actiunile propuse prin studiul de oportnitate (achizitia de tramvaie noi) **sunt in concordanta cu Planul de Dezvoltare Regionala Bucuresti-Ilfov 2014-2020** si raspund Obiectivului specific 4. Promovarea sistemelor de transport durabile și reducerea blocajelor din cadrul rețelelor de transport, Tema prioritara 4.1. Promovarea transportului prietenos cu mediul, Actiunea cheie 4.1.1. Dezvoltarea sistemelor de transport public (Achiziționarea, modernizarea și dezvoltarea parcului de mijloace de transport in comun (material rulant electric/vehicule ecologice);

5.3 Descrierea si justificarea numarului si parametrilor tehnici ai vehiculelor ce vor fi achizitionate

Asa cum reiese din analiza optunilor , a rezultat necesitatea achizitionarii de tramvaie de 36 metri cu podea complet coborata. Urmatorul tabel mentioneaza numarul de tramvaie ce vor fi achizitionate pe fiecare linie, avand in vedere atat cresterea vitezei medii de operare cat si reglementarea intervalului de succedare. Astfel, conform recomandarilor JASPERS, pe liniile de mare intensitate pot circula alternativ, pe langa tramvaiele noi (de 36 m), si tramvaie modernizate de lungime mai mica (27m).

Tabel 16 / (tabel1)

Situatie actuala								Situatie propusa						
Linie de tramvai	Lungime totala traseu cale simpla (kilometri)	Nr. maixm tramvaie in functiune (V3A, BLF)	Nr. statii	Viteza comerciala medie actuala (Km/h)	Km parcursi zi de lucru /	Nr. mediu de imbarcari / zi	Depou aferent ce deserveste traseul actual	Nr. necesar de tramvaie	Nr tramvaie noi 36 metri – de achizitionat	Nr. peroane de modernizat pe linie modernizata	Lungime cale simpla de modernizat (kilometri) si infrastructura aferenta	Depou aferent modernizat ce deserveste traseu cu tramvaie noi	Interval de succedare la ora de varf / min.

CONFORM CU ORIGINALUL

1	26.6	18	52	14	3879	50600	Dudesti	14	12	3	1.1	Giurgiului	5
10	26.6	18	53	14	3862	51026	Dudesti	14	12	3	1.1	Militari	5
21	15.1	17	28	14,16	3615	54671	Colentina	14	12	1	0	Dudesti	4
25	34.0	19	70	17	4893	41021	Militari Giurgiu	16	12	18	0	Militari	7
32	11.3	20	22	15,4	3779	67612	Alexandria	16	12	2	0	Alexandria	3
40*	22.8	8	51	14	1684	16335	Titan	10	10	2	18.4	Dudesti Giurgiului	6
41	19.7	36	30	17,9	8603	123928	Alexandria	28	20	20	0	Alexandria	3
55**	14.2	10	14	12	1540	11268	Titan	10	10	0	6.4	Dudesti	4
Total	**170.3**	**146**	**320**		**31855**	**416460**		**122 *****	**100**	**49 *****	**27**		

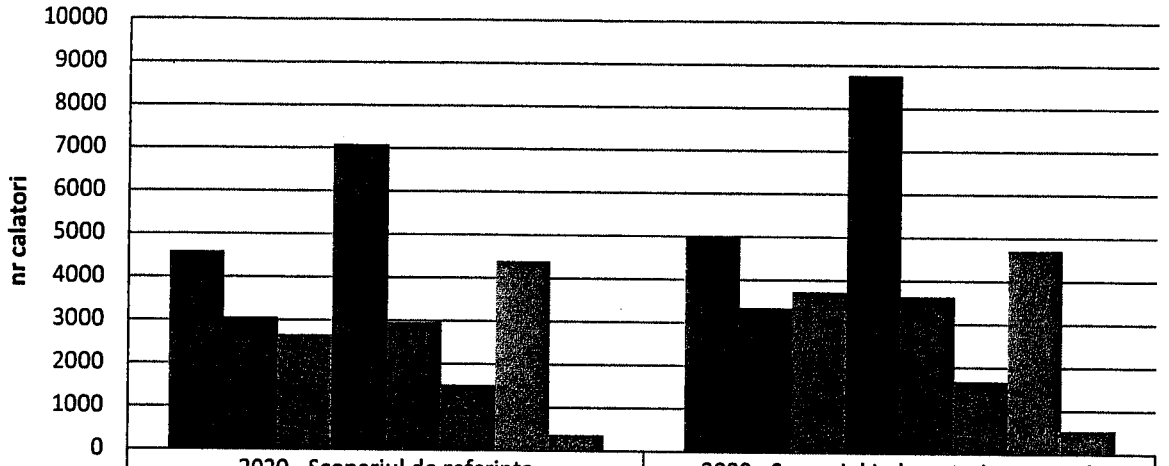
**** Pentru satisfacerea integrala a valorii cererii de transport, pe traseele in care vor functiona cele 100 de tramvaie noi cu podea total coborata, vor fi introduse si o parte din tramvaiele modernizate care se afla deja in parcul RATB, respectiv cele de tipul BUCUR Low Floor si V3A CH-PPC. Se mentioneaza ca aceste tramvaie sunt prevazute cu podea partial coborata, se incadreaza in performantele tehnice de exploatare pentru functionarea pe acelasi traseu cu vagoanele noi, iar in parcul RATB exista 16 vagoane de tip BUCUR Low Floor si 46 vagoane de tip V3A CH-PPC. Prin functionarea combinata a vagoanelor deja existente cu cele noi de capacitate crescuta, oferta de transport poate fi organizata cu un anumit grad de flexibilitate, atat la orele de varf, cat mai ales intre varfuri, pentru o utilizare cat mai eficienta a materialului rulant.

5.4 Fluxurile de pasageri, actuale și prognozate, pe ora si sens la ora de varf pe rutele vizate

Conform studiului de trafic, scenariul de referinta pentru anul 2020 reprezinta o extrapolare a fluxului actual de calatori si este comparat cu scenariul de imbunanatatire 2020. Tabelul de mai jos prezinta fluxurile de calatori pentru ora de varf dimineata pentru cele 8 trasee care fac obiectul studiului de oportunitate (actual si prognozat). Se poate observa , o crestere a numarului de calatori pe fiecare line de tramvai inceapand cu anul 2020.

CONFORM CU ORIGINALUL

Flux calatori ora de varf dimineata actual si prognozat



	2020 - Scenariul de referinta	2020 - Scenariul Imbunatatire tramvai
1	4583	5013
10	3055	3342
21	2667	3729
25	7087	8764
32	2953	3625
40	1510	1675
41	4385	4707
55	374	542

Sursa Studiul de trafic

Tabelul 17 de mai jos ilustreaza cresterea numarului de calatori pe fiecare linie de tramvai (flux calatori ora de varf AM) atat pentru anul 2020 cat si pentru anul 2025, asa cum reiese din studiul de trafic.

Traseu	2020 - Scenariul de referinta	2020 - Scenariul Imbunatatire tramvai	Pondere schimbare 2020 (%)	2025 - Scenariul de referinta	2025 - Scenariul Imbunatatire tramvai	Pondere schimbare 2025 (%)
1	4583	5013	9,38	4328	5077	17,31
10	3055	3342	9,39	2885	3385	17,32
21	2667	3729	39,82	2519	3777	49,95
25	7087	8764	23,66	6693	8876	32,63
32	2953	3625	22,76	2789	3671	31,65
40	1510	1675	10,93	1426	1696	18,97
41	4385	4707	7,34	4141	4767	15,12
55	374	542	44,92	353	549	55,42

CONFORM CU ORIGINALUL

5.5 Cererea maxima de vehicule intr-o zi de lucru tipica (CMLZ)

Cererea maxima de vehicule prognozate in viitor pe fiecare traseu in parte este urmatoarea:

- linia 1- de la 18 tramvaie sunt necesare 14
- linia 10 – de la 18 tramvaie sunt necesare 14
- linia 21- de la 17 tramvaie sunt necesare 14
- linia 25- de la 19 tramvaie sunt necesare 16
- linia 32- de la 20 tramvaie sunt necesare 16
- linia 40- de la 8 tramvaie sunt necesare 10 avind in vedere modernizarile prevazute si cererea mare de transport; tramvaiul, pe o ruta destul de lunga va prelua calatorii de pe liniile de autobuze ce urmeaza a fi replanificate
- linia 41- de la 26 tramvaie sunt necesare 28
- linia 55- de la 10 tramvaie sunt necesare tot 10 avind in vedere cererea mare de calatori dupa reabilitarea liniei de tramvai si preluarea calatorilor de pe liniile de autobus.

Astfel, in total pe cele 8 trasee se vor folosi 122 de tramvaie, din care 100 noi, fata de cele 146 in prezent, ceea ce aduce, pe linga un numar mai mare de calatori la o economie considerabila de personal, intretinere, energie electrica. Detaliile privind aceste calcule sunt prezentate in tabelul 18 de mai jos:

Linie de tramvai	Lungime totala traseu cale simpla (kilometri)	CMZL actual (V3A, BLF)	Viteza comerciala medie actuala (Km/h)	Km parcursi zi de lucru /	CMZL prognozat	Din care, tramvaie noi 36 metri – de achizitionat	Interval de succedare la ora de varf / min.
1	26.6	18	14	3879	14	12	5
10	26.6	18	14	3862	14	12	5
21	15.1	17	14,16	3615	14	12	4
25	34.0	19	17	4893	16	12	7
32	11.3	20	15,4	3779	16	12	3
40*	22.8	8	14	1684	10	10	6
41	19.7	36	17,9	8603	28	20	3
55**	14.2	10	12	1540	10	10	4
Total	170.3	146		31855	122 ***	100	

* Linia urmeaza sa fie modernizata, in prezent tramvaiul merge cu dificultate

**Linia nu a functionat in ultima perioada din cauza lucrarilor de modernizare, fapt pentru care numarul de calatori mentionat in tabel este foarte mic fata de necesarul liniei

*** Pentru satisfacerea integrala a valorii cererii de transport, pe traseele in care vor functiona cele 100 de tramvaie noi cu podea total coborata, vor fi introduse si o parte din tramvaiele modernizate care se afla deja in parcul RATB, respectiv cele de tipul BUCUR Low Floor si V3A CH-PPC. Se mentioneaza ca aceste tramvaie sunt prevazute cu podea partial coborata, se incadreaza in performantele tehnice de exploatare pentru functionarea pe acelasi traseu cu vagoanele noi, iar in parcul RATB exista 16 vagoane de tip BUCUR Low Floor si 46 vagoane de tip V3A CH-PPC. Prin functionarea combinata a vagoanelor deja existente cu cele noi de capacitate crescuta, oferta de transport poate fi organizata cu un anumit grad de flexibilitate, atat la orele de varf, cat mai ales intre varfuri, pentru o utilizare cat mai eficienta a materialului rulant.

5.6 Finantarea investitiei si maturitatea proiectului

CONFORM CU ORIGINALUL

Programul Operațional Regional 2014 – 2020 are o axa relevanta pentru transport în Regiunea de dezvoltare București– Ilfov.
Axa Prioritară 3 – Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de carbon are o alocare totală pentru zone mai dezvoltate, adică pentru București-Ilfov, de 300 milioane Euro și va finanța dezvoltarea modurilor durabile de transport urban (printre alte intervenții, precum clădirile eficiente din punct de vedere energetic).

Programul oferă ca exemple finanțarea transportului public urban ecologic (acest lucru înseamnă implicit tramvaie și troleibuze – atât flota cât și infrastructura, precum și potențialele autobuze electrice), crearea de zone și trasee pietonale, inclusiv măsuri de reducere a traficului auto în anumite zone și construcția de piste de biciclete.
Beneficiarii finanțării nerambursabile pot fi autoritățile locale, adică Primăriile, de sine stătătoare sau în parteneriat cu operatori de transport public. Un indicator de rezultat obișnuit stabilit pentru Regiunea București– Ilfov în Programul Operațional este 10 km de linie de tramvai și/sau metrou nouă/îmbunătățită cu finanțare în cadrul Axei Prioritare 3 până la finalul anului 2023.

Finantarea tramvaielor ce urmeaza a fi achizitionate este detaliata in tabelul de mai jos:
Pretul unui tramvai clasa 36 – 2 mil Euro inclusiv TVA- 5 ani garantie

La pretul unui tramvai se adauga 0,2 mil Euro piese de schimb – cheltuieli neeligibile (tabel 19)

Linie	Total tramvaie noi	Buget total – mil Euro	Buget eligibil
1	12	26,4	20
10	12	26,4	20
21	12	26,4	20
25	12	26,4	20
32	12	26,4	20
40	10	22,0	20
41	20	44,0	40
55	10	22,0	20
TOTAL	100	220	180

Se pot adauga la neeligibile costurile de publicitate si audit

Perioada de achizitionare este de 2 ani de la data incheierii contractului din care 10 luni pentru producer prototip si omologare si 14 luni pentru productie – se vor livra 8 tramvaie pe luna

Programarea pe luni si linii este urmatoarea (table 20):

Luna	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
Nr tramvaie	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	4
Linia	41	41	41 – 4 buc 21- 4	21	25	25-4 buc 32 – 4	32	1	1 - 4 buc 10 – 4 buc	10	55	55 – 2 buc 40 – 6 buc	40

CONFORM CU ORIGINALUL

			buc			buc								

Aceste proiecte de investitii urmaresc sa continue concluziile operationale determinate in Planul de Mobilitate Urbana Durabila pentru a reinnoi mijlocul de transport – tramvai ca element principal in ierarhia mobilitatii durabile a orasului.

Maturitatea proiectului

Consiliul General al Municipiului Bucuresti a aprobat in 21.12.2016 achizitionarea de catre Municipiul Bucuresti a 100 de tramvaie. Aprobarea s-a dat pe baza raportului de specialitate comun al Directiei Generale Infrastructura si Servicii Publice, Directia Transporturi, Drumuri si Sistematizarea Circulatiei si al Directiei Generale Economice.In acest sens s-a emis specificatia tehnica pentru Tramvai cu podea complet coborita pe toata lungimea vehiculului.

Conform Hotararii anexate (Anexa 10), Consiliul General al Municipiului Bucuresti a aprobat achizitionarea unui numar de 100 de tramvaie în cadrul unui program multianual pe o durata de 4 ani. Aceasta investitie este prevazuta in PMUD aprobat in martie 2017. Prezentul studiu justifica oportunitatea investitiei si Solutia tehnica aleasa.

Licitatia de achizitii urmeaza a se lansa de catre Primaria Municipiului Bucuresti in primul semestru al anului 2018. Primaria Municipiului Bucuresti urmeaza a finanta din bugetul propriu proiectele complementare de investitii in infrastructura de tramvaie. Caietul de sarcini pentru achizitionarea tramvaielor este in faza finala de elaborare si licitatia urmeaza a fi lansata in luna mai 2018.

Table 21. Calendar de implementare achizitie tramvaie

Activitatea	2018	2019	2020	2021	2022
1. Lansare licitatie					
2. Contractare investitii					
3. Analizare prototip proiect si acord de demarare a productiei					
4. Receptionare tramvaie					
5. Informarea cetatenilor pe toata durata proiectului					

Calendarul de implementare pentru activitatile complementare corespunzatoare liniilor de tramvai este detaliat pentru fiecare traseu in parte in anexele 2-9 in functie de traseu.

6. Specificatiile tehnice ale mijloacelor de transport ce urmeaza a fi achizitionate

Conform PMUD – Primaria Municipiului Bucuresti si RATB va trebui să implementeze o schemă continuă de reînnoire a flotei, pe o perioadă îndelungată.

Caracteristicile noilor tramvaie includ:

- Podea joasă (cel puțin toate ușile pentru pasageri să fie cu podea joasă)
- Control tracțiune cu semiconductor (economisirea energiei de tracțiune)
- Aproximativ aceleași dimensiuni ca în prezent (~28 m lungime, 2.3 m lățime)
- Majoritatea uni-direcționale, ca în prezent, un număr mai mic bi-direcționale pentru servicii for servicii de navetă, ca în prezent
- Aer condiționat sau răcirea spațiului superior pentru pasageri, aer condiționat pentru conducător
- Elemente de siguranță de ultimă generație

CONFORM CU ORIGINALUL

- Sisteme de informare și comunicare contemporane.

Rețeaua de tramvai din București nu necesită nici parametri unici, nici tehnologii brevetate:

- Va fi posibilă selectarea dintr-o gamă de produse existente, dovedite.
- În afară de unele ajustări tipice, nu va fi necesară reproiectarea.
- Se poate folosi achiziția competitivă.
- Va fi posibilă apelarea la fabricanți locali; există și un produs candidat de origine română.

Investițiile vor fi semnificative, iar introducerea de noi tehnologii va necesita investiții corespunzătoare în dotările atelierelor și alte infrastructuri. Acest fapt necesită o coordonare strânsă între achiziția și livrarea de tramvaie noi și investițiile adiacente, inclusiv programarea în timp.
Reînnoirea flotei de tramvaie poate fi suplimentată prin modernizarea suplimentară a tramvaielor V3A-93. Aceasta ar trebui să includă echipament de tracțiune modern, sisteme de siguranță și comunicații, renovarea și protecția împotriva coroziunii a corpurilor vehiculelor și înlocuirea secțiunilor centrale cu secțiuni cu podea joasă.
Astfel de modernizări ar trebui realizate doar în următoarele cazuri:

- costul ciclului de viață este considerabil scăzut față de cel al materialului rulant nou, și
- starea actuală a vehiculelor justifică astfel de investiții, și ar trebui monitorizată independent pe parcursul fazelor de specificație și producție

Modernizarea ar trebui să conducă la:

- extinderea perioadei de viață per tramvai cu 11-17 ani în plus
- secțiuni cu podea joasă, accesibile pentru persoanele cu mobilitate redusă
- consum redus de energie și costuri mai scăzute de operare
- aspect (design) modern atât pentru exterior cât și pentru interior

Pentru asigurarea unei activitati de transport cat mai performante, bazata pe criterii economice si tehnice care sa asigure un grad de confort ridicat precum si respecarea normelor de protectie a mediului, pentru inregistrarea unor cheltuieli de exploatare cat mai reduse si care sa vina in completarea ultimelor reglementari europene in acest sens, tramvaiele ce vor fi achizitionate vor indeplini anumite cerinte din punct de vedere tehnic si al nivelului de dotari.

Infrastructura pe care vor circula tramvaiele are urmatoarele caracteristici tehnice:

Denumire parametru tehnic	Valoare parametru
gabarit de libera trecere (static si dinamic)	conform SR 13353-5;
tipul sinei cu canal	S700 - Otelul Roşu OR, S900 UIC 49 - SREN14811 S900V - NP4aS
ecartament:	1435 mm
interax, fara/cu stâlp pentru reteaua de contact pe mijloc	3/3,5 m;
garda la s3ol	min 100 mm
sarcina maxima pe roata:	60 kN
raza minima de înscriere în curba:18 m;	18 m
raza minima în unitatile de exploatare (viteza redusa)	aprox.18 m
aliniament în curbe "S" cu raza minima de 18m	7 m
raza curbei "S" fara aliniament:	30 m
raza minima de mers în covata:	800 m;
raza minima de mers pe cocoasa:	800 m;
declivitate maxima:	60%
tensiunea nominala a liniei de contact	750 Vcc
înaltimea retelei de contact:	4300-6500 mm

CONFORM CU ORIGINALUL

zig-zag-ul retelei de contact	±250 mm
înaltimea peronului (de la NSS	250 mm
distanta de la axa caii de rulare la marginea peronului	1310 mm

Se vor achizitia tramvaie noi, cu podea complet coborâta pe toata lungimea vehiculului, cu tipodimensiunile din gama 36 m, cu minim 5 usi duble destinate circulatiei pe liniile mentionate anterior, precum si seturile de SDV-uri, piese de schimb si consumabile, serviciile de punere în functiune, întretinere, service si depanare în perioada de garantie.

Tramvaiele vor fi realizate în constructie modulara, cu elemente tipizate (standardizate) si cu elemente si echipamente utilizate la serii mari de fabricatie. Cu cât numarul de articulatii este mai redus, cu atât costurile de exploatare pe durata de viata vor fi mai reduse.

Profilul bandajului va fi compatibil cu profilul sinelor existente în exploatare astfel încât tramvaiului sa poata circula pe toate liniile modernizate din Municipiul Bucuresti. Garda minima la sol a tramvaiului trebuie sa fie în toate cazurile de min. 100 mm în conditiile cele mai defavorabile (roti uzate, grad maxim de încarcare).

Bandajele, ecartamentul si ampatamentul vor fi compatibile cu toate liniile din reteaua de transport din Bucuresti. Tramvaiul ce se vor achizitiona sunt proiectate pentru viteza maximă de 70 km/h în stare 60% încărcat, în palier şi aliniament. Aceasta viteza va fi atinsa cu bandajele la limita maximă de uzura.

Tramvaiele ce vor fi achizitionate au urmatorii parametrii tehnici

Denumire parametru tehnic	Valoare parametru
Durata de utilizare normala a tramvaiului	14 ani
Durata de serviciu	Minim 30 ani
Lungimea tramvaiului (tipodimensiune)	gama 36 m (32m - 37 m) , fabricate din tronsoane standardizate (tipizate)
Numar de usi	Minim 5 usi duble
Lăţimea caroseriei tramvaiului	în gama 2400 mm - 2450 mm
Spaţii pentru cărucioare	Mini
Sarcina maximă pe roata	60 kN
Ecartament	1435 mm
Raza minimă a curbelor în reţea	18m
Raza minimă în unităţile de exploatare ale beficiarului	Aprox 18 m
Rampa maximă a caii de rulare în reţeaua de transport a achizitorului	6%
Gabaritul de acces minim pentru uşi duble	Min 1200 mm, max.1300 mm
înălţimea podelei la intrare	Max. 350 mm
Garda la sol minimă pentru tramvai complet încărcat cu bandaje uzate la max	Min 100 mm
înclinarea maximă a podelei în interior	6% dar cu o diferenţa de nivel de maxim 50mm fara trepte
Numărul minim de călători transportaţi	220
Numar minim scaune	56

CONFORM CU ORIGINALUL

Descrierea unor parametri tehnici suplimentari legat de:

Sasiu - Structura de rezistenta a sasiului trebuie sa fie executata in constructive sudata din material cu inalta rezistenta la coroziune si realizate din profile care sa nu permita acumularea condensului.
Sasiul caroseriei va fi proiectat si realizat pentru a face fata solicitarilor ati in conditii normale de expoatare cit si in situatii de avarie cind este necesara remorcarea/ impingerea tramvaielor defecte. Eventualele echipamente si material situate sun sasiu vor fi protejate cu scuturi si aparatori de protectie, etc.

Caroseria – vagonului trebuie sa fie conceputa pentru a suporta forta de tamponare conform standardelor in vigoare; caroseria va fi pevazuta cu sistem de preluare a socurilor de tamponare, in dreptul capului de sasiu, la ambele capete, etc.

Pereti, acoperis - Structura de rezistenta a sasiului trebuie sa fie executata in constructive sudata din material cu inalta rezistenta la coroziune si realizate din profile care sa nu permita acumularea condensului, iar invelisul va fi realizat din material care sa asigure etanseitatea, rezistenta la radiatii solare, ozon, temperature extreme si agenti poluanti. Pe acoperis vor fi prevazuti suporti pentru montajul cu asamblare demontabila a tuturor cutiilor de aparataj, etc.

Geamuri- toate suprafetele vitrate vor fi proiectate si realizate astfel incit sa asigure protectia calatorilor si a personalului de intretinere si exploatare in caz de spargere.
Tramvaiul va avea un numar suficient de ferestre culisante la partea superioara, repartizate uniform pe lungimea tramvaiului, cu exceptia geamurilor considerate iesiri de siguranta. Geamurile laterale vor fi pec it posibil in format unic pentru a asigura usurinta aprovizionarii si interschimbabilitatii acestora si vor fi lipite de caroserie direct sau prin rame, etc.

Boghiu- tipul boghiurilor – pivotante pe osii sau cu osii falce; toate bughiurile vor fi dotate cu inele de cuplare pentru a fi tractate individual precum si tampoane pentru atenuarea socurilor la tractare; se va prezenta schema de ungere indicind tipurile de uleiuri si unsori consistente precum si periodicitatea inlocuirii acestora, etc.

Scaunele pentru calatori trebuie sa fie realizate din material armat cu fibra de sticla, mase plastic sau alte material echivalente colorate in masa, cu tratament antistatic. Dispunerea scaunelor va asigura respectarea normelor europene in vigoare, etc.

Design si amenajarea interioara – inclusiv modul de dispunere a scaunelor, vor fi prezentate in minim 3 variante, in format 1:20 sau electronic. Prin proiectare si fabricatie, tramvaiul trebuie sa asigure transferul usor al calatorilor la urcare si coborire, fara obstacole sau zone inguste in dreptul usilor de acces. In interior, modul de dispunere a scaunelor, a barelor de mina curenta si a echipamentelor, respective echipamentul sistemului de taxare, butoanele pentru anuntarea urmatoarei opriri pentru persoanele cu disabilitati, cutiile pentru stingatoarele de incendiu si a celor pentru obiectele din inventarul tramvaiului, trebuie sa asigure functionalitatea fara a produce accidentarea calatorilor in caz de socuri la tractiune/ frinare, etc.

Podea – aspectul si designul podelei trebuie armonizat ambiental cu intreaga amenajare exterioara si interioara; va fi proiectata si fabricate din material stratificate rezistente la apa, atit la suprafata superioara cit si la cea inferioara si si va fi fixate pe sasiu cu un grad de elasticitate, etc.

Sistem ITS-

- instalatie automata de taxare

CONFORM CU ORIGINALUL

- instalatie de numaratoare a calatorilor
- sistem de comunicatii, reteaua de transmisiuni date
- echipament de comunicare
- sistem audio de informare
- instalatie de informare calatori
- magistrala de date tramvai
- afisajul multifunctional si tastatura de bord
- computerul de bord, etc.

Cerinţele generale şi de mediu - Tramvaiul va fi proiectat si realizat pentru a functiona in conditiile de clima specific Municipiului Bucuresti, conform standardelor, cu domeniul de temperatura -33-+50; etc.

Performanţe dinamice şi a condiţii de siguranţa circulaţiei

- instalatie de aer conditionat cabina
- instalatie de aer conditionat salon pasageri
- instalatie de iluminat si semnalizare
- instalatie de masurare a vitezei si inregistrare de evenimente
- instalatie de incalzire si ventilatie
- controller de bord
- instalatii de actionare usi
- instalatie de comanda cu transponder pentru mącazuri si semaforizare
- instalatie supraveghere video, etc.

Masuri de accesibilizare a sistemului de transport public pentru persoanele cu dizabilitati

Tramvaiele cu podea total coborata, ce vor fi achizitionate, vor fi prevaute cu rampe de urcare pentru persoane cu dizabilitati care folosesc scaune cu rotile. Pentru acestea, tramvaiele vor prevedea o platforma rabatabila sau culisanta cu acţionare manuala şi se vor amenaja locuri speciale la cea mai apropiata uşa dubla de acces fata de postul de conducere. In apropierea acestor spaţii speciale, vor fi prevăzute bare de susţinere, inclusiv bara cu rulou tapitat pentru persoanele cu orteze, dispozitive de asigurare cărucior (centuri retractabile pentru cărucioare simple şi dispozitive de fixare în podea pentru cărucioare electrice), scaune rabatabile, etc.

Tramvaiul va aloca accesibilitatea pasagerilor cu mobilitate redusă în zonele marcate din interior.



Platforma va fi acoperită cu material cu rezistenţă la uzură şi proprietăţi antialunecare pe ambele feţe. Platforma va fi marcată cu material reflectorizant, pentru a fi vizibilă noaptea în poziţia „trapă coborâtă".

CONFORM CU ORIGINALUL

Uşile, zonele de acces şi trecerile, vor asigura accesul călătorilor cu dizabilităţi locomotorii şi/sau mobilitate redusa pe platforma special destinata şi a celorlalţi călători pe toată lungimea tramvaiului. Rampa va fi de tip mecanică, rabatabilă pentru accesul persoanelor cu mobilitate redusă, cu sistem de protecţie împotriva plecării tramvaiului cu trapa deschisă.

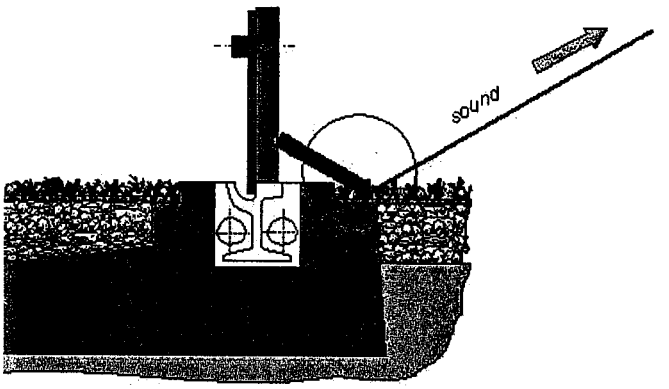
Tramvaiele vor fi prevăzute cu buton de semnalizare a intenţiei de acţionare a rampei situat atât la exterior cât şi la interior şi semnalizarea la bord pentru conducătorul de vehicul. Rampa de urcare cu cărucioare va ti monitorizata de computerul de bord semnalizandu-se deschiderea acesteia şi blocarea plecării din staţie cu rampa desfăcuta. De asemenea, în zona dedicată persoanelor cu dizabilităţi va fi prevăzut un şezut rabatabil cu un spătar şi centură retractabilă pentru persoanele care se deplasează cu cadru.

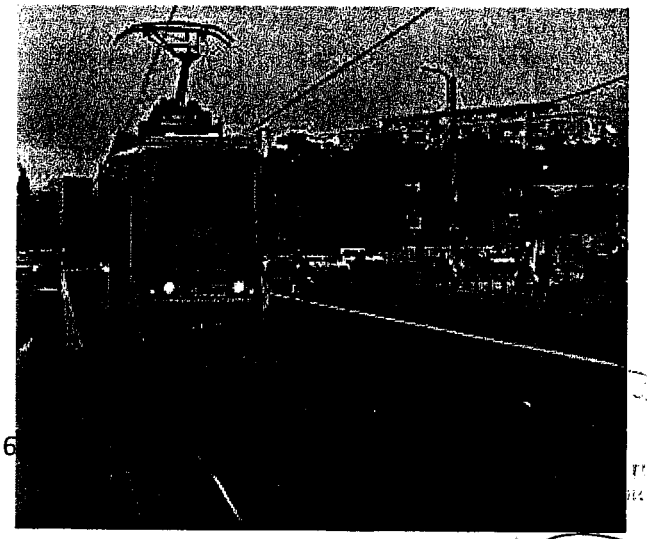
Masuri de conştientizare a populaţiei cu privire la utilizarea transportului public local

Suplimentar, alaturi de achizitia de tramvaie, pentru incurajarea utilizarii transportului public, se vor implementa masuri de promovare si constientizare a populatiei cu privire la transportul public local: anunturi in presa locala, pe site-urile PMB si RATB, in social media si retele de socializare, inclusiv o serie de dezbateri/intalniri cu cetatenii municipiului Bucuresti, materiale informative, afise, spoturi publicitare, organizare evenimente, etc. Masuri suplimentare pentru atractivitatea utilizarii tramvaiului ca mijloc de transport, integrarea peisajistica in mediul urban si reducerea emisiilor de CO_2

Urbanizarea, în continuă extindere, afectează din ce în ce mai mult mediul ecologic, iar aportul reţelelor de tramvai are contribuţia sa prin desfiinţarea zonelor verzi între linii. În acest sens, în ultimii ani, numeroase oraşe europene au început să planteze gazon atât între linii, cât şi pe marginea lor, plus alte vegetaţii de-a lungul traseelor.

Efectele nu privesc numai aspectul şi calitatea aerului. Iarba are proprietatea de a absorbi zgomotul, reducând astfel poluarea sonoră produsă de tramvai. Totodată, iarba constituie un filtru natural pentru praful oraşului care este aşezat pe suprafeţele asfaltate sau pietruite, fiind luat de vânt şi recirculat fără întrerupere. Iarba însă reţine praful, iar apa face ca particulele de praf reţinute să alunece spre sol. Nu în ultimul rând, această variantă contribuie la reducerea poluării din oraş prin absorbţia de către stratul de gazon montat de CO_2 şi emiterea de oxigen.





În afara tuturor acestor argumente tehnice, merită reţinut efectul estetic al covorului verde, care face ca suprafaţa utilizată de tramvaie cunoscută ca fiind foarte puţin atractivă, să capete dimensiuni estetice.

CONFORM CU ORIGINALUL

Această soluție care mai este cunoscută și sub denumirea de "liniile verzi de tramvai" a început să fie implementată și în România în ultimii ani.

Acestă soluție se dorește a fi implementată și pe liniile vizate în prezentul studiu, iar porțiunile unde acest proces este posibil sunt următoarele:

Linia 1/10

- Strada Progresului, tronsonul cuprins între Bulevardul Timișoara și strada Veseliei
- Piața Eroii Revoluției, tronsonul cuprins între Cimitirul Șerban Vodă și Șoseaua Giurgiului

Linia 25

- Bulevardul Preciziei, tronsonul cuprins între Depoul Militari și intersecția cu strada Valea Cascadelor;
- Strada Valea cascadelor, tronsonul cuprins între Bulevardul Preciziei și Bulevardul Timișoara;
- Bulevardul Timișoara, tronsonul cuprins între strada Valea Cascadelor și strada Vasile Milea;
- Strada Progresului, tronsonul cuprins între Bulevardul Timișoara și strada Veseliei
- Piața Eroii Revoluției, tronsonul cuprins între Cimitirul Șerban Vodă și Șoseaua Giurgiului

Linia 32

- Șoseaua Alexandriei, tronsonul cuprins între strada Antiaeriană până la Piața Rahovei
- Calea Rahovei, tronsonul cuprins între Piața Rahovei până la Șoseaua Viilor

Linia 40

- Bulevardul Theodor Pallady, tronsonul cuprins între Bulevardul 1 Decembrie 1918 și Depoul Titan

Linia 41

- Bulevardul Ghencea, tronsonul cuprins între Bucla Ghencea și intersecția cu strada Brașov
- Strada Brașov, tronsonul de la Bulevardul Ghencea până la Pasajul Lujerului
- Șoseaua Virtuții, tronsonul cuprins de la Pasajul Lujerului până la Podul Grant
- Bucla Piața Presei Libere și Bucla Ghencea



Totodata, vor fi incurajate sa utilizeze tramvaiul ca mijloc de transport si persoanele care sunt nevoite/doresc sa parcurga o parte din traseu cu bicicleta, prin dotarea noilor tramvaie cu sisteme de prindere ale acestora pe parcursul calatoriei.

CONFORM CU ORIGINALUL

Spațiul din interiorul unui tramvaie este foarte limitat și, prin urmare, posibilitățile de îmbarcare a bicicletelor și a persoanelor cu mobilitate redusă ar trebui studiate în detaliu în timpul proiectării interioare preliminare cu producătorii.

Pentru a evita întârzierile provocate de urcarea și coborârea cu bicicleta, este recomandat să existe un modul din tramvai dedicat pentru biciclete. Trebuie să se țină seama de faptul că acest modul va oferi o capacitate foarte scăzută a capacității pasagerilor (pe scaune și în picioare) și ar trebui adăugată la configurația minimă a tramvaiului.

7. Strategia de intretinere a noilor mijloace de transport; riscuri si solutii

Activitatea de întretinere si reparare a mijloacelor de transport si utilajelor este impusa de faptul ca, pe parcursul folosirii lor productive, acestea sunt supuse procesului de uzura fizica si morala. Ca urmare a procesului de uzura fizica are loc un proces de pierdere treptata a valorii de întrebuintare a acestora, si, în final, o pierdere a capacitatii de satisfacere a nevoii sociale pentru care au fost create.

In vederea unei bune asigurarii bunei intretineri a noilor mijloace de transport se are in vedere achizitionarea a doua pachete de garantie: garantie de functionare si garantie extinsa.

Garanția funcționarii („full warranty") fără defecțiuni a tramvaiului va acoperi minim 4 ani sau minim 240.000 km de la data încheierii procesului verbal de recepție pentru tramvai în ansamblu și toate componentele acestuia, inclusiv consumabilele necesare:

- minim 120.000 km pentru garniturile de frâna;
- minim 30.000 km pentru patinele pantografului;
- minim 500.000 km pentru contactul de împământare;
- elementele mecanice și cele cu rol de asigurare a elasticității și amortizării vor fi de tipul rezistente la uzura, fără întreținere sau cu întreținere redusa, cu termen de garanție minim 300.000 Km.

Garanție extinsa va acoperi 4 ani sau minim 240.000 km în intervalul de exploatare corespunzător de la anul 5 până la anul 8 inclusiv, sau rulajul până la minim 480.000 km pentru tramvai în ansamblu și toate componentele acestuia, cu excepția consumabilelor.Vor fi asigurate de către furnizor toate materialele, piesele, subansamblele, ansamblele, sistemele, agregatele tramvaiului necesare să fie înlocuite prin reparații de uzura normala, defecte tehnice, cu repere definite (kituri de reparație, subansambluri, materiale, piese, etc) conform manualului de reparații și întreținere a tramvaiului și catalogului de piese de schimb. Sunt exceptate următoarele consumabile: uleiuri, filtre, acumulatori, becuri tip auto; precum si piesele necesare pentru reparațiile în urma evenimentelor de circulație (tamponari) și cazuri de vandalism.

Manopera de întreținere planificată, revizii tehnice și reparații defecte tehnice conform manualului de întreținere al producătorului va fi efectuată de către personalul operatorului de transport, furnizorul asigurand avizarea operațiunilor și a calității execuției, cu asumarea întregii responsabilități asupra acestora, pentru perioada de garanție tip fuliwaranty, cât și pentru perioada de garanție extinsa.

Furnizorul va realiza pe costurile sale, la grupa de service a operatorului de transport un depozit cu materialele și piesele, inclusiv consumabilele (lubrifianti și filtrele aferente etc), precum și sculele, SDV-uriie și AMC-urile speciale necesare pentru asigurarea remedierii defecțiunilor pe toată perioada de garanție a tramvaiului, inclusiv pentru garanția subansamblelor. Service-ul se va realiza în unitățile de exploatare ale operatorului de transport.

CONFORM CU ORIGINALUL

Furnizorul va remedia toate defectele care apar în perioada de garanţie, integral, pe costurile sale, incusiv contravaloarea manoperei necesare. Activitatea de service în perioada de garanţie va fi asigurata de către furnizor 24 de ore pe zi, 365 zile pe an.

Pentru defecţiunile apărute în perioada de garanţie în urma cărora achizitorul nu realizează venituri se vor percepe daune directe şi indirecte. Remedierea defecţiunilor în termenul de garantie se va realiza în maxim 24 ore pentru intervenţiile care nu necesita demontări de agregate/echipamente şi în maxim 48 ore pentru intervenţiile care necesita demontări de agregate/echipamente, de la intocmirea notificării transmise.

Ulterior expirarii termenului de garantiei extinsa, pe durata de utilizare normala a tramvaiului de 14 ani, si ulterior pe durata de serviciu de 30 de ani, intretinerea va fi asigurata de catre operatorul de transport in unitatile de expoatare (depourile) aferente fiecarui traseu, pe cheltuiela cheltuila proprie.

Pentru o buna intretinere si exploatare a mijloacelor de transport este necesar ca personalul sa fie scolarizat in acest sens. Se va avea in vedere si şcolarizarea şi autorizarea personalului desemnat de operatorul de transport pentru activitatea de montaj, punere în funcţiune, probe, activitatea de exploatare, activitatea de întreţinere în unităţile achizitorului şi activitatea de service pentru principalele echipamente şi agregate şi pentru tramvaiul în ansamblu. De asemenea se va realiza şi instruirea pentru activitatea de depanare şi intervenţie în traseu şi activitatea de asigurare a calităţii.

Şcolarizarea se va realiza pe principiul "train the trainers". Autorizarea după încheierea şcolarizării va garanta insusirea nivelului de cunostiinte necesar, astfel încât activitatea realizată de acest personal va fi acceptata de reprezentanţii furnizorului.
Instruirea personalului operatorului de transport se va realiza pentru:

- tramvai ca ansamblu;
- instalaţia de tracţiune şi frânare electrică şi convertizorul static
- echipamentele electronice (sistemele de management vehicul (CGMV), sistem informare călători, sistem numărare călători, supraveghere video etc.)
- asigurarea calităţii la recepţie, încercări şi PIF
- activitatea de service boghiuri, frâne, uşi, pantograf
- instruirea personalului de întreţinere pentru revizii tehnice planificate, întreţinere şi reparaţii curente.
- şcolarizarea conducătorilor.

Operatorul de transport public functioneza in regim continuu iar defectarea tramvaielor pot crea mari probleme si riscuri in funcţionarea serviciului de transport public. O solutie de reducere a acestui risc este solicitarea catre furnizorul de tramvaie sa asigure desemnarea personalului propriu, astfel incat sa poată interveni in toate unităţii de exploatare care au in dotare tramvaie furnizate, in cel mai scurt timp.

Astfel, furnizorul va realiza pe costurile sale, un stoc de materiale şi piese, agregate, inclusiv consumabilele (lubrifianti, filtrele aferente, etc.) necesare pentru activitatea de remediere a defecţiunilor, întreţinere şi mentenanţă planificată pe toată perioada de garanţie tip full waranty.

Distribuirea acestora din stoc se va asigura în regim operativ astfel încât să se asigure în permanenta disponibilitatea asumata prin contract de minim 95%. Aceleaşi condiţii vor fi îndeplinite şi pe perioada de garanţie extinsa, cu excepţia consumabilelor definite (uleiuri, filtre, acumulatori, becuri tip auto).

CONFORM CU ORIGINALUL

Operatorul de transport va pune la dispoziție spațiul necesar pentru depozitare la tarifele aprobate de Autoritatea Locala si va suporta costul utilităților, după caz. In plus furnizorul va livra odată cu primul lot de tramvaie livrate, la sediul achizitorului, piesele şi materialele necesare pentru buna desfăşurare a activității de întreținere şi revizie pentru întreaga perioada de garanție.

Ca o concluzie, flota de tramvaie nou achizitionate in plus fata de cea existenta aduce un impact semnificativ pentru imbunatatirea conditiilor de viata si de transport in regiunea Bucuresti – Ilfov prin reducerea timpului de calatorie, reducerea congestiilor si a poluarii atit in termeni de emisii cit si financiar.

8. Caracterul integrat si complementar

Caracterul integrat

Studiul de oportunitate are un **caracter integrat** dat fiind faptul ca analizeaza oportunitatea achizitionarii de tramvaie pe 8 linii individuale, cat impactul general integrat al acestora asupra intregii retele de transport. Fiecare traseu este considerat o entitate individuala care face obiectul unei cereri de finantare prin POR axa 3.2, dar care, impreuna, au un impact considerabil in ceea ce priveste îmbunătățirea transportului public şi/sau a modurilor nemotorizate de transport, precum şi in reducerea emisiilor de echivalent CO2 din transport

Caracterul complementar

Activitatile proiectului, precum si cele complementare ce tin de infrastructura pe care vor circula tramvaiele, sunt justificate şi determină atingerea obiectivelor de îmbunătățire a transportului public şi/sau a modurilor nemotorizate de transport, precum și de reducere a emisiilor de echivalent CO2 din transport .

Cea mai mare parte a infrastructurii de tramvai de 170,3 km cale simpla este deja modernizata si in buna functiune pentru achizitionarea de tramvaie noi. Mai sunt necesare anumite lucrari de modernizare de cale de rulare, ce se vor face in perioada de achizitionare tramvaie.

Astfel, sunt in curs de pregatire proiectele pentru modernizarea depoului Titan, se vor adapta peroane din si se vor face activitati imbunatatire a semaforizarii pentru a se da unda verde pentru transportul in comun cit si lucrari de modernizare substatii aferente, investitii care vor duce la functionarea noilor tramvaie in cele mai bune conditii de siguranta si eficienta.

Sinteza privind activitatile complementare fiecarui proiect, ce se vor realiza din fonduri proprii ale PMB, este prezentata in tabelul urmator

Tabel 22. Activitatile complementare fiecarui proiect (centralizator)

Linie\ Traseu	Activitati complementare de modernizare cale de rulare, peroane si retea de contact aferenta	Activitati de modernizare peroane	Activitati de modernizare substatii	Banda de rulare dedicata	Integrare noi intersectii in BTMS
1	Modernizare linie de tramvai pe Bdul Vasile Milea de la pasajul Basarab pina la intersectia cu bdul Timisoara (linie de tramvai, retea de contact)	Adaptarea a trei peroane	Nu	Tronson 1- de la Piata Sudului pana la Pasajul Obor (pe arterele Calea Vacaresti si Soseaua Mihai Bravu) Tronson 2- de la Pasajul Obor pana la B-dul Timisoara (pe	6 intersectii noi (valabil si pentru linia 10)

CONFORM CU ORIGINALUL

	– 1,1 km cale dubla			artera Soseaua Stefan cel Mare, B-dul Iancu de Hunedoara, pe B-dul Vasile Milea pana la B-dul Timisoara) Tronson 3- de la Bucla de intoarcere Romprim SA pana la str. Sura Mare (pe artera Soseaua Oltenitei) -Tronsonul 4- pe B-dul Timisoara, de la intersectia cu B-dul Vasile Milea pana la intersectia cu strada Razoare, pe strada Constantin Istrati de la intersectia cu strada Progresului pana la intersectia cu Sos. Viilor si pe Soseaua Viilor de la intersectia cu strada Constantin Istrati pana la intersectia cu Calea Serban Voda	
10	Modernizarea comuna cu lina 1	Adaptarea a trei peroane	Nu	Tronson 1- de la Piata Sudului pana la Pasajul Obor (pe arterele Calea Vacaresti si Soseaua Mihai Bravu) Tronson 2- de la Pasajul Obor pana la B-dul Timisoara (pe artera Soseaua Stefan cel Mare, B-dul Iancu de Hunedoara, pe B-dul Vasile Milea pana la B-dul Timisoara) Tronson 3- de la Bucla de intoarcere Romprim SA pana la str. Sura Mare (pe artera Soseaua Oltenitei) -Tronsonul 4- pe B-dul Timisoara, de la intersectia cu B-dul Vasile Milea pana la intersectia cu strada Razoare, pe strada Constantin Istrati de la intersectia cu strada Progresului pana la intersectia cu Sos. Viilor si pe Soseaua Viilor de la intersectia cu strada Constantin Istrati pana la intersectia cu Calea Serban Voda	Idem Linia 1
21		Adaptarea unui peron	Nu	- Calea Mosilor : masuri privind interzicerea parcarii	14 intersectii noi
25	-	Adaptarea a 22peroane (4 peroane la comun cu linia 1/10)	Nu	-intre Bd-ul Vasile Milea si intersectia Razoare de pe Bdul Timisoara – delimitare cu stalpi flexibili omologati -Str. Dr. Istrati – delimitare prin garduri metalice - Pe Sos. Viilor intre str. Dr. Istrati si Calea Serban Voda - delimitare cu stalpi flexibili	18 intersectii noi

CONFORM CU ORIGINALUL

				omologati Sos Giurgiului – Masuri privind interzicerea parcarii	
32	-	Adaptarea a două peroane	Nu	- Str George Cosbuc si Str Regina Maria - Masuri privind interzicerea parcarii	Nu
40	Modernizarea liniei de tramvai 40 – 18,8 km cale simplă.. Traseul se suprapune partial cu Linia 27. Modernizare depou Titan. Modernizarea liniei de tramvai 27 cu peroane aferente si substatii	Adaptarea a două peroane	Titan,	-	3 intersectii noi
41	-	Adaptarea a 20 peroane	Nu	-Bd Marasti- Masuri privind interzicerea parcarii	3 intersectii noi
55	Modernizare linie de tramvai 6,4 km cale simplă (între bdul Pache Protopopescu şi str. Traian)	Nu		- Str Calarasi, Traian, Ferdinand- Masuri privind interzicerea parcarii	Nu

In ceea ce priveste sistemul de semaforizare, la nivelul Primariei Municipiului Bucuresti, alaturi de introducerea a 44 de noi intersectii semaforizate in BTMS (detaliate in anexe pe fiecare traseu in parte) se desfasoara un proces de includere suplimentara a tuturor intersectiilor in Sistemul de Management al Traficului, sistem denumit BTMS.

Tabelul de mai jos prezinta sinteza numarului de **peroane de modernizat** fata de numarul total de peroane. Astfel, din cele 320 de statii cu 313 peroane urmeaza a se moderniza 49 de peroane, cu mentiunea ca 4 peroane deservesc in comun liniile 1, 10 si 25 si au fost mentionate la liniile 1 si 10 (Hepites si Pta Eroii Revolutiei).

Tabel 23- Situatia peroanelor modernizate si de modernizat

Linia	Nr total statii	Nr total peroane	Nr peroane de modernizat
1 .	52	52	3
10	53	53	3
21	28	26	1
25	70	70	22
32	22	18	2
40	51	43	2
41	30	35	20
55	14	16	0
TOTAL	**320**	**313**	**53**

In ceea ce priveste capacitatea de garare a celor patru depouri modernizate , mai jos este detaliat potentialul de garare pentru tipul de vagoane de 36 m:

Tabel 24. Repartitia noilor tramvaie in depouri

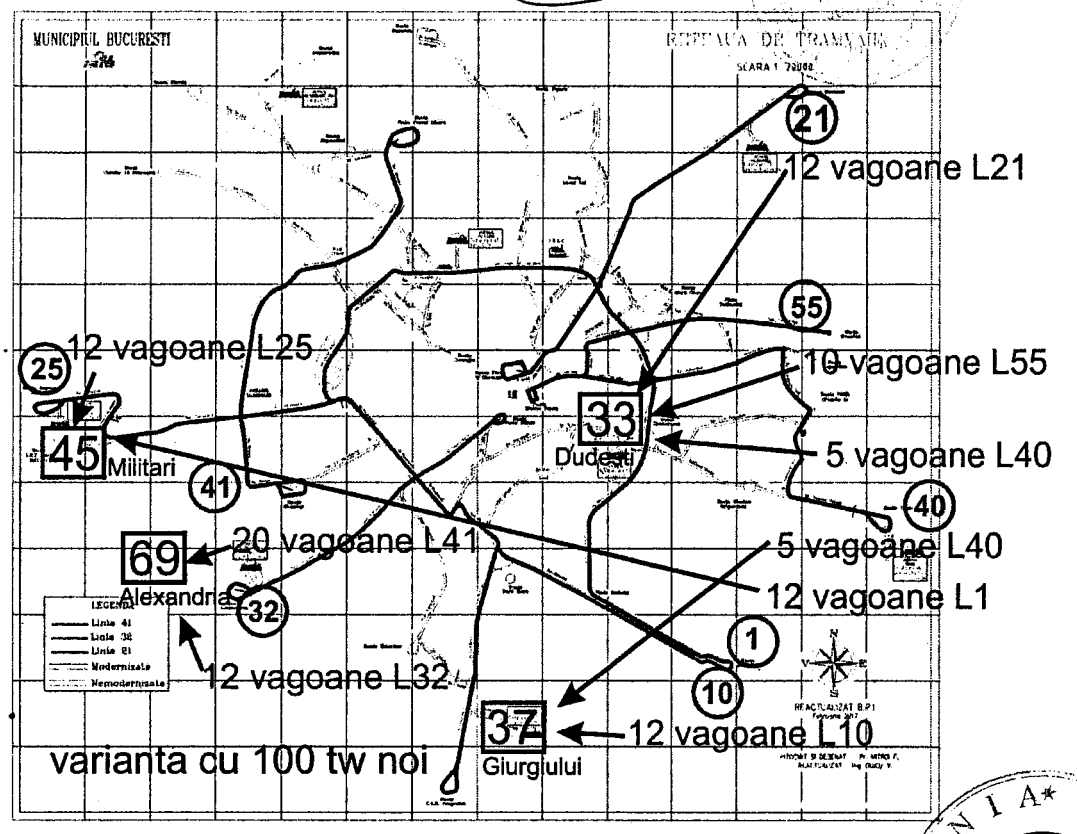
Depou	Capacitate de garare tramvaie 36 etri	Numar tramvaie de 36 metri alocate
Giurgiului	37	18
Militari	45	24
Dudesti	33	26
Alexandria	69	32
Total	184	100

Propunerea de alocare pe linii/ depouri a celor 100 tramvaie din gama 36 m care urmează a fi achiziționate este următoarea:

Linie /traseu	Numar vehicule	Depou aferent
1	12	Giurgiului
10	12	Militari
21	12	Dudesti
25	12	Militari
32	12	Alexandria
40	10	Giugiului, Dudesti
41	20	Alexandria
55	10	Dudesti
Total	100	

Schema cu repartiția acestor vagoane în depouri este evidentiata mai jos, si detliata in anexele 2-9 pentru fiecare traseu in parte. Mentenanța și reparațiile pot fi organizate în toate cele patru depouri fără investiții suplimentare.

CONFORM CU ORIGINALUL



In ceea ce priveste substatiile electrice de tractiune, sunt de modernizat doar 4 la numar care deservesc traseul 40 si 55 . Acestea sunt: Policolor, Nicolae Grigorescu, Titan, Traian

Aspecte privind politica de parcare

In anul 2008 Consiliul General al Capitalei a aprobat prin HCGMB 124/2008, Strategia de Parcare pe teritoriul municipiului Bucuresti, document care cuprinde *„continutul cadru si liniile directoare generale cu estimarea pe termen scurt si mediu a cererii numarului de locuri de parcare"*. Prin acest document se realizeaza o analiza parcajelor pe strada şi în afara strazii, se propun zone si locatii de parcare precum si masuri pentru stabilirea tarifului si solutii pentru implementarea şi folosirea terenurilor.

Regulamentul privind regimul spaţiilor de parcare de pe terenurile aparţinând domeniului public sau privat ale Municipiului Bucureşti, care este parte integranta a Strategiei, respectiv anexa 3 a acesteia, stabileşte condiţiile de organizare, utilizare şi exploatare a spaţiilor destinate parcării supraterana si subterane a vehiculelor, de pe terenurile aparţinând domeniului public sau privat al Municipiului Bucureşti.

Acest document reglementeaza si implementeaza intr-o maniera coerenta, politica de parcare la nivelul intregului municipiu Bucuresti si implicit la nivelul ariei de studiu a proiectelor de investitii propuse prin **impunerea de sanctiuni pentru eliminarea parcarilor neregulamentare** din parcajele publice de utilitate generala. Tipul si cuantumul sanctiunilor pentru incalcarea anumitor prevederi din Regulamentul de parcari a fost actualizata prin HCGMB 24/08.06.2017.

Prin HCGMB 84/2004 s-a instituit o **taxa pentru parcajele** de utilitate publica cu plata, al carui tarif stabilit pentru parcarile publice cu plata este de 1,50 lei/ora pentru parcajeele cu timp limitat de stationare si de 1

CONFORM CU ORIGINALUL

leu/ora pentru parcajele cu timp limitat de stationare, care se percep numai in zilele lucratoare, timp de 8 ore /zi.

Strategia de parcare integreaza prevederilile privind instituirea **taxelor de parcare** specificate in HCGMB 84/2004, avand astfel o abordare unitara si integrata.

Anexa 4 a Strategiei prezinta o lista cu 114 amplasamente de parcaje supraterane cu un total de 3245 locuri de parcare, care sunt in administarea Primariei municipiului Bucuresti incepand cu anul 2009. Toate aceste parcari sunt amplasate in interiorul inelului median, in proximitatea traseelor de tramvai 1/10, 21 si 32, in interiorul ariei de studiu (Municipiul Bucuresti)

Pe sectiunile de traseu de tramvai modernizat, fara banda dedicata, in care carosabilul este utilizat in comun atat de tramvai cat si de traficul auto si unde nu este posibila separarea fizica a celor doua moduri de transport, se vor institui masuri de interzicere a parcarii pe carosabil, de-a lungul traseului pentru a facilita circuatia fluenta a trmvaielor

Aspecte financiare privind complementaritatea

Valoarea estimata pentru separarea traseelor liniilor de tramvai 1/10 de traficul auto general este de 4.448.739 lei fara TVA (valoare estimata de constructii montaj).

Lucrarile de modernizare ale tronsonului Vasile Milea (1,1 km cale dubla) se ridica la o valoare estimata de 1.9018.628 lei fara TVA. (valoare estimata de constructii montaj).

Valoarea estimata pentru extindere tuturor peroanelor necorespunzatoare (33 bucati) de pe traseele liniilor 1, 10, 21, 32, 41 (linii modernizate anterior, la care o parte din peroane nu corespund noilor vagoane) este de 2.000.000 lei fara TVA . Extinderea de peroane reprezinta o lucrare de investitii prevazuta in lista obiectivelor de investitii a RATB pe anul 2018.

Valoarea estimata pentru extinderea tuturor peroanelor necorespunzatoare de pe traseul liniei 25 - 18 bucati, fara peroanele aferente statiilor Stefan Hepites si P-ta Eroii Revolutiei este de 1.090.909 lei fara TVA. Extinderea de peroane reprezinta o lucrare de investitii prevazuta in lista obiectivelor de investitii a RATB pe anul 2018.

Valoarea estimata pentru delimitarea amprizei liniei de tramvai 32 fata de traficul auto pe Sos. Alexandriei intre strada Garoafei si strada Glicinelor este de 135.000 lei fara TVA (valoare estimata de constructii montaj fara TVA).

In cadrul proiectului de modernizare a liniei 40 sunt incluse si lucrarile de modernizare a substatiei electricce Titan, inclusiv cablurile de curent continuu, la o valoare estimata de 9.900.000 lei fara TVA (C+M, procurare utilaje, montaj, cladire). Deasemenea, se vor inlocui cablurile de cc din substatia Traian, care alimenteaza aceasta linie, lucrare estimata la valoarea de 3.900.000 lei fara TVA (lucrari C+M).

Valoarea estimata pentru extinderea celor doua peroane necorespunzatoare de pe traseul modernizat al liniei 40 - este de 120.000 lei fara TVA.

Lucrarile de modernizare ale liniei 40 (linie, peroane, retea de contact) se ridica la o valoare estimata de 95.094.000 lei fara TVA (valoare estimata de constructii montaj).

CONFORM CU ORIGINALUL

La linia 55 sunt prevazute lucrari de inlocuire cabluri de curent continuu din substatia Obor, in valoare de 2.892.500 lei fara TVA, cele existente asigurand alimentarea cu energie electrica a noilor tramvaie.

Lucrarile de modernizare ale liniei 55 (linie, peroane, retea de contact) se ridica la o valoare estimata de 55.327.000 lei fara TVA (valoare estimata de constructii montaj).

Detalii privind complementaritatea traseelor, pe toate aceste aspecte (peroane de modernizat, substatii electrice, intersectii semaforizate propuse a fi integrate in BTMS, cale de rulare de modernizat, masuri privind interzicerea parcarii) - se regasesc in anexele si hartile aferente fiecarui traseu.

9. Surse de date pentru elaborarea studiului

- Raport activitate RATB pe anul 2016 - Sectiunea 2 : Activitatea de exploatare
- AMRSP – Studiu de oportunitate privind reorganiarea RATB – 2016
- AMRSP – Rapoarte de monitorizare
- Planul de Mobilitate Urbana Durabila Bucuresti - Ilfov 2016-2030
- Planul de Dezvoltare Regionala Bucuresti Ilfov pentru perioada 2014-2020
- Planul Integrat de Calitate a Aerului în Municipiul Bucureşti 2018-2022
- Strategia de parcare pe teritoriul Municipiului Bucureşti, Ianuarie 2008
- "Tramvaie Bucuresti 2018" – Studiu de evaluare transport, trafic si emisii, Februarie 2018
- Proiecte contract de delegare de gestiune intre RATB si ADTPBI
- Date de la Institutul National de Statistica
- Date de la Prefectura Bucuresti – Serviciul Inmatriculari
- Website RATB si corespondenta RATB-PMB-JASPERS-ADRBI

CONFORM CU ORIGINALUL

Anexa 1 – Echipa de experţi care a elaborat studiul de oportunitate
Harta 1: Trasee de tramvai ce fac obiectul studiului de oportunitate (harta generală)

Anexa 2 – Detalii privind linia de tramvai 1.
Harta 2: Linia de tramvai 1 – Asigurarea complementarităţii traseului

Anexa 3 – Detalii privind linia de tramvai 10.
Harta 3: Linia de tramvai 10 – Asigurarea complementarităţii traseului

Anexa 4 – Detalii privind linia de tramvai 21.
Harta 4: Linia de tramvai 21 – Asigurarea complementarităţii traseului

Anexa 5 – Detalii privind linia de tramvai 25.
Harta 5: Linia de tramvai 25 – Asigurarea complementarităţii traseului

Anexa 6 – Detalii privind linia de tramvai 32.
Harta 6: Linia de tramvai 32 – Asigurarea complementarităţii traseului

Anexa 7 – Detalii privind linia de tramvai 40.
Harta 7: Linia de tramvai 40 – Asigurarea complementarităţii traseului

Anexa 8 – Detalii privind linia de tramvai 41.
Harta 8: Linia de tramvai 41 – Asigurarea complementarităţii traseului

Anexa 9 – Detalii privind linia de tramvai 55.
Harta 9: Linia de tramvai 55 – Asigurarea complementarităţii traseului

Anexa 10 – Consiliul General al Municipiului Bucureşti – Hotărârea nr. 395/2016 privind privind achiziţionarea de către Municipiul Bucureşti a unui număr de 100 de tramvaie, raport de specialitate şi alocare bugetară

Anexa 11 – Consiliul General al Municipiului Bucureşti – Hotărârea 55/2018 privind reorganizarea Regiei Autonome de Transport Bucureşti RA prin schimbarea formei juridice din regie autonoma în societate pe acţiuni cu denumirea Societatea de Transport Bucureşti – STB SA

Anexa 12 - Anunţul de informare prealabilă privind un contract de servicii publice - publicat în Suplimentul S6 la Jurnalul Oficial al Uniunii Europene din 10.01.2018.

Anexa 13 – Statutul şi Actul Constitutiv al Asociaţiei de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public de Călători Bucureşti – Ilfov

Anexa 14 - "Tramvaie Bucureşti 2018" – Studiu de evaluare transport, trafic şi emisii, februarie 2018

CONFORM CU ORIGINALUL

Anexa 1 la Studiul de oportunitate

Nr. crt.	INSTITUȚIA	PRENUME	NUME	FUNCȚIE	CONTRIBUȚIE
1	ADTPBI	Aura	RADUCU	Director executiv	Elaborare studiu de oportunitate
2		Susana	GEORGIU	Sef serviciu management proiecte	Elaborare studiu de oportunitate
3		Eduard	TOMA	Inginer, Serviciul Monitorizare Transport Public	Contributii elaborare studiu de oportunitate
4		Alina	CIOLAN	Expert investitii, Serviciul Management Proiecte	Contributii elaborare studiu de oportunitate
5		Liviu	BARBULESCU	Referent transporturi	Contributii elaborare studiu de oportunitate
6		Mihai	REBEGEANU	Expert transporturi	Situatie infrastructura tramvaie, substatii
7	RATB	Ileana	SAVU	Ing. Sef -Divizia Tehnica	Coordonare Caiete sarcini, probleme de ordin tehnic si organizatoric
8		Gabriela	TITU	Sef Serviciu Proiectare Infrastructura si Avize Edilitare	Coordonare si elaborare documentatii legate de activitatea de proiectare
9		Florin	DRAGOMIR	Sef Serviciu Proiecte Internationale	Coordonarea si elaborarea unei parti a documentatiilor si informatiilor ce au fost solicitate
10		Razvan	NICULAE	Ing. Proiectant	Proiectare infrastructura tramvai
11		Madalin	RADUCANU	Ing. Proiectant	Proiectare infrastructura tramvai

78

CONFORM CU ORIGINALUL

12	RATB	Cosmin	NEAGU	Ing. Proiectant	Proiectare infrastructura tramvai
13		Laurentiu	MIREA	Sing. Proiectant	Proiectare infrastructura tramvai
14		Cristina	ROSU	Ing. Proiectant	Avize
15		Mariana	RUSE	Tehnician Proiectant	Devize
16		Victor	DUICU	Ing. Proiectant	Proiectare depouri
17		Ioan	STOIAN	Ing. Proiectant	Proiectare depouri
18		Cristian	CIUPITU	Arhitect	Proiectare depouri
19		Valentin	CULEA	Ing. Sef Divizia Trafic si Interventii	Furnizare date exploatare
20		Radu	MANDREANU	Sef Serviciu Programare	Furnizare date exploatare
21		Paula	IONESCU	Sef. Birou Programe Circulatie	Furnizare date exploatare

79

CONFORM CU ORIGINALUL

Anexa 2 – Detalii privind linia de tramvai 1

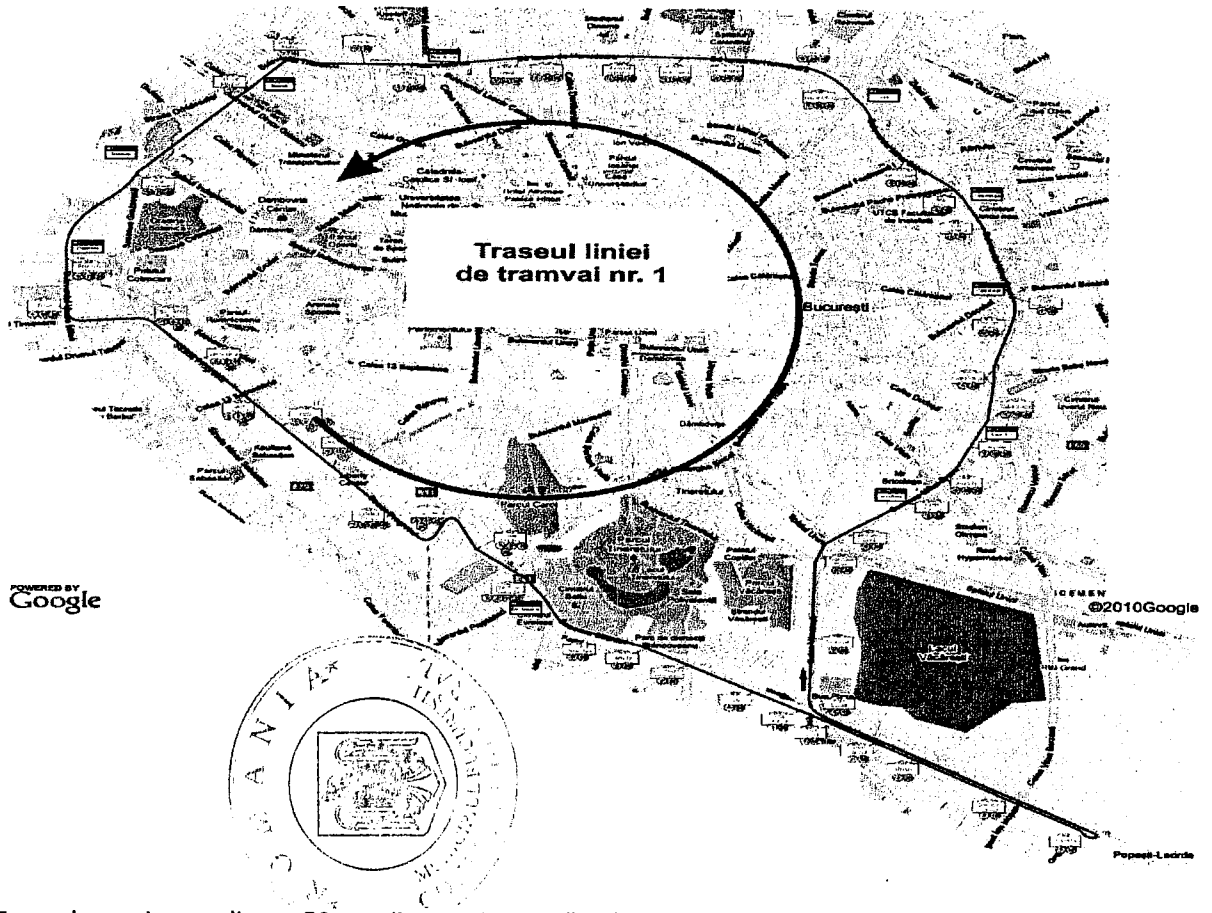
Descriere traseu linia 1

Infrastructura de tramvai aferentă liniei 1 străbate arterele Şos. Oltenitei, Calea Văcăreşti, Şos. Mihai Bravu, Şos. Stefan cel Mare, B-dul Iancu de Hunedoara, Şos. Nicolae Titulescu cu bucla Banu Manta, Pasaj suprateran Basarab, B-dul Gen Vasile Milea, B-dul Timişoara, Str. Progresul, Str. Constantin Istrati, Şos. Viilor, Calea Şerban Vodă, Şos. Oltenitei si Bucla Romprim.

Linia de tramvai 1 este una din liniile eficiente, având un număr mediu de 50813 îmbarcări pe zi. Ea leagă cartiere importante ale oraşului şi, totodată, se realizează legătura cu transportul subteran (metrou). Din traseul total de 26.6 km cale simplă, porţiunea de pe B-dul Vasile Milea de 1,1 km cale dublă este nemodernizată si va fi supusă lucrărilor de modernizare. Numărul de călători va creşte semnificativ prin achiziţionarea noilor tramvaie de transport. Se prevede o creştere de 9% a beneficiarilor acestei linii de transport rapid.

Depou: Tramvaiele liniei 1 vor fi garate in depoul Giurgiului (depou modernizat), şi funcţionează pe un traseu circular. Tramvaiul pereche este nr. 10, care circulă pe acelaşi traseu, dar în sens invers.

Descriere traseu:



Traseul are in totalitate 52 staţii. Lungimea căii de rulare circulare este de 26.5km cale simpla. Terminalul Romprim al liniei 1, împreuna cu traseul liniei curente, care străbate arterele Şos. Oltenitei, Calea Văcăreşti, Şos. Mihai Bravu, Şos. Stefan cel Mare, B-dul Iancu de Hunedoara, Şos. Nicolae Titulescu

CONFORM CU ORIGINALUL

cu bucla Banu Manta, Pasaj suprateran Basarab, B-dul Gen Vasile Milea, B-dul Timişoara, Str. Progresul, Str. Constantin Istrati, Şos. Viilor, Calea Şerban Vodă, Şos. Olteniţei si Bucla Romprim au fost modernizate în mare parte, adică cale de rulare (inclusiv peroane), reţea de contact.

Din traseul total de 26,5 km cale simpla, porţiunea de pe B-dul Vasile Milea de 1,1 km cale dubla este nemodernizata şi va fi supusă lucrărilor de modernizare.

Procesele verbale de recepţie finala a lucrărilor sunt:

- Şos. Olteniţei (inclusiv bucla Romprim) PV 14933/13.11.2013
- Calea Văcăreşti si Şos. Mihai Bravu de la BIG Berceni la Calea Vitan PV 38331/07.08.2008 (pentru linia de Tramvai)
- Şos. Mihai Bravu de la Calea Vitan la Bucur Obor PV 50929/26.11.2014
- Pasaj Bucur Obor PV 15706/17.11.2014
- Şos. Stefan cel Mare PV 1999/24.02.2014
- B-dul Iancu de Hunedoara PV 13453/31.10.2013
- B-dul Nicolae Titulescu PV 43469/17.09.2007
- Pasaj Basarab: 16.905/17.07.2015
- B-dul Timişoara – de la B-dul Vasile Milea la str. Răzoare PV 43968/14.12.2007 (PV este pe B-dul Timişoara intre Str. Braşov si Str. Răzoare, care include aceasta porţiune din linia 1
- Pe Şos. Progresul intre intersecţia Şos. Viilor - Str. Dr. C-tin. Istrati si Str. Răzoare – PV 21355/17.12.2010 (pentru calea de rulare) si PV 21356/17.12.2010 (pentru linia aeriană de contact)
- Pe Calea Şerban Vodă, Şos. Viilor, intre Şos. Giurgiului si Şos. Olteniţei – PV 43891/10.12.2007

Caracteristici si dotari:

Artera	nr. crt	STATIA	Dimensiuni	Lungime activa peron [m]	Borna	Indicatior	Copertina	Garduri
Şos. Olteniţei	1	ROMPRIM PLECARE 2	45m x 1,9m	38.7			2	20
	2	ROMPRIM PLECARE 1	43m x 2,48m	41.5			2	18
	3	ROMPRIM SOSIRE 2	72m x 2,88m	61.2				27
	4	ROMPRIM SOSIRE 1	112m x3,05m	61.2				56
	5	SOS VITAN BIRZESTI	81m x 2,04m	73	1	1	2	40
	6	SOS VITAN BIRZESTI	84m x 2m	73.2	1	1	2	40
	7	STADION	81m x 2,04m	71.8	1	1	2	27
	8	STADION	79m x 2m	72.5	1	1	2	27
	9	LUNCA BIRZESTI	84m x 2,04m	72.3	1	1	2	35
	10	LUNCA BIRZESTI	84m x 2,02m	73.4	1	1	2	27
	11	P-ŢA SUDULUI	80m x 2m	70				
	12	P-ŢA SUDULUI	80m x 2m	70				
	13	PRIDVORULUI	60m x 2m	59		1	2	30
Sos Mihai Bravu	14	PASAJ MIHAI BRAVU	60m x 2m	36				
	15	PENES CURCANUL	68m x 2,02m	57	1	1	2	36
	16	CALEA VITAN	65m x 2,54m	55	1		2	30
	17	LABORATOR	64m x 2,52m	57		1	2	30

CONFORM CU ORIGINALUL

Anexa 2 – Detalii privind linia de tramvai 1

	18	CALEA DUDEŞTI sens Bucur Obor	66m x 2m	57	1	1	2	32
	19	BABA NOVAC	67m x 2,52m	57	1	1	2	31
	10	GHE. PATRASCU sens Bucur Obor	66m x 2m	57	1	1	2	32
	21	P-ŢA HURMUZACHE sens Bucur Obor	38m x1,82m	29	1		1	18
	22	VATRA LUMINOASA sens Bucur Obor	65m x 2,51m	57	1	1	2	33
	23	PIATA IANCULUI sens Bucur Obor	66m x 2,48m	57	1	1	2	33
	24	BD.FERDINAND	67m x 2,53m	57	1	1	2	33
Ştefan cel Mare	25	BUCUR OBOR sens Victoria	67m x 2,8m	62			1	34
	26	LIZEANU sens Victoria	63m x 2m	49	1	1	2	33
	27	DR. GROZOVICI sens Victoria	67m x 2m	52	1	1	2	35
	28	VASILE LASCAR sens Victoria	68m x 2m	51	1	1	2	36
	29	STADION DINAMO sens Victoria	69m x 2m	52	1	1	2	46
	30	CALEA DOROBANTILOR sens Banu Manta	69m x 2m	51	1	1	2	32
	31	ROMA sens Banu Manta	70m x 2m	57	1		2	36
	32	PASAJ VICTORIA sens Banu Manta	70m x 2,0m	57	1	1	2	36
Titulescu	33	DR. FELIX sens Banu Manta	60m x 3,85m	51	1	1	2	36
	34	BANU MANTA	57m x 3,75m	48.5			2	27
Pod Basarab	35	PASAJ BASARAB sens Iuliu Maniu	66m x 6m	57.45			1	33
	36	POD GROZĂVEŞTI	64m x 2.9m	56.35			1	32
Vasile Milea	37	BD.TIMISOARA	68m x 1,8m	54.4	1	1		35
	38	BD.I.MANIU	64m x 1.5m	***58.4***		***1***		
Şos. Progresului	39	DANY HUWE sens Viilor	63m x 1.93m	***54.4***			2	30
	40	APRODEX sens Viilor	65m x 1.85m	***56.3***			2	33
	41	CALEA 13 SEPTEMBRIE sens Viilor	73m x 1.92m	***58.7***			2	32
	42	INOX sens Viilor	66m x 1.85m	***56.8***			2	33
	43	CALEA RAHOVEI sens Viilor	63m x 1.73m	***60.8***	***1***		2	32
	44	SPATARU PREDA sens Viilor	64m x 2.03m	***62.25***			2	32
	45	SOS.VIILOR	72m x 1,62m	***63***	***1***	***1***		36
Dr. Istrate	46	SOS.VIILOR	80mx1.63m	***54***	***1***	***1***	1	30
	47	STEFAN HEPITES sens S Mare	46m x 1,7m	***31.7***	***1***	***1***		23
	48	P-ŢA Eroii Revoluţiei	36m x1.5 m	***32.5***		***1***		18
Calea Şerban	49	CIMIT. SERBAN VODA	80m x 2m	*64.5*	1	1	2	40

82

85

CONFORM CU ORIGINALUL

Anexa 2 – Detalii privind linia de tramvai 1

Vodă								
	50	OPRIS ILIE	84m x 1,98m	71	1	1	1	40
	51	BD. CTIN BRANCOVEANU	81m x 2m	73.5	1	1	2	40
	52	HUSI	80m x 2m	73.2	1	1	2	18
	Total peroane de modificat pe linie modernizată: 3							

Peroanele care necesita lucrări de extindere sunt cele aferente stațiilor:

- **P-ȚA HURMUZACHE sens Bucur Obor**
- **STEFAN HEPITES sens Sura Mare**
- **P-ȚA Eroii Revoluției sens Sura Mare**

Aceste peroane au lungimi active insuficiente pentru noile vagoane și necesită extindere, astfel încât lungimea activă a peronului să fie cel puțin 36 m. În măsura în care există posibilitatea măririi lățimii peronului la cel puțin 1.80 m se va realiza și acest lucru.
Înălțimea peroanelor va fi conform infrastructurii existente la +25 cm față de nivelul superior al șinei (NSS).

Pe acest traseu circula:

- Tramvaie V3A-93 cu dimensiunea 27180 x 2390 mm
- Tramvaie BLF cu dimensiunea 25388 x 2450 mm

Din punct de vedere constructiv și al separării liniei de traficul general aceasta se prezintă astfel:

a) Pe Șos. Olteniței linia de tramvai este carosabilă, cu șină cu canal înglobată în beton, amortizoare de zgomote și vibrații la inima șinei și talpa șinei. De asemenea aceeași soluție este si la Piața Sudului, Calea Văcărești, Șos. Mihai Bravu, Șos. Stefan cel Mare, B-dul Iancu de Hunedoara (Pe Șos. Olteniței, Calea Văcărești, Șos. Mihai Bravu, b-dul. Ștefan Cel Mare, b-dul. Iancu de Hunedoara, Vasile Milea delimitarea amprizei liniei de tramvai se realizează prin garduri metalice) ;
b) În pasajul subteran Victoria, linia este în zona dedicata tramvaiului.
c) Pe Șos. Titulescu, linia este în zona proprie, delimitată de traficul general prin spații verzi laterale. Sina este în aceeași soluție ca pe arterele precedente.
d) Pe Pasajul denivelat superior Basarab linia este în zona proprie.
e) Pe B-dul Vasile Milea linia este carosabilă si nemodernizată.
f) Pe B-dul Timișoara între Vasile Milea și Str. Răzoare linia de tramvai este tot în axa drumului, dar pozată pe o platformă supraînălțata față de carosabil cu 10 cm și delimitată de acesta prin borduri stânga-dreapta (delimitarea liniei de tramvai față de carosabil se va realiza cu stâlpi flexibili omologați pentru trafic).
g) Pe Șos. Progresul linia de tramvai este pe partea stângă a drumului, în zonă proprie, cu șină tip CF, traverse de beton și prisma de piatră spartă sau în sistem carosabil pentru acces riverani și separată de drum printr-o zonă de spațiu verde.
h) Pe Str. Dr. Istrati linia de tramvai este carosabilă, cu stâlpii in ax, cu șină cu canal înglobată în beton și amortizoare de zgomote și vibrații la inima si la talpa șinei (delimitarea amprizei liniei de tramvai se realizează prin garduri metalice).
i) Pe Șos. Viilor linia de tramvai este montată pe o platformă supraînălțata față de drum cu 10 cm, șină tip calea ferata montat în dale de beton carosabile (delimitarea liniei de tramvai față de carosabil se

CONFORM CU ORIGINALUL

va realiza cu stâlpi flexibili omologaţi pentru trafic). Pe această zonă este posibilă circulaţia mijloacelor de intervenţie (salvare, pompieri, poliţie). Pe porţiunea de drum care leagă aceste două artere – Calea Şerban Vodă – linia de tramvai este în zona proprie, cu şină CF, piatră spartă, traverse din beton şi separată de trafic prin pastile rutiere cu zonă verde amenajată.

Soluţia constructivă a liniei de contact este catenară longitudinală simplă (firul de contact susţinut de suspensii elastice şi console sau traverse), compensată (preluarea variaţiei lungimii firului de contact cauzată de diferenţele de temperatură se face automat prin sistemul de compensare cu contragreutăţi). Pe B-dul Vasile Milea catenara nemodernizată este necompensată, dar la modernizare se va adopta aceeaşi soluţie ca în restul traseului.

Numărul total al stâlpilor de pe traseu este de aproximativ 890 stâlpi aflaţi în stare tehnică corespunzătoare. Stâlpii pe traseu sunt pozaţi pe trotuare sau în axa liniei de tramvai şi au fost schimbaţi în totalitate, odată cu modernizarea căii de rulare. Toate trecerile de pietoni sunt semaforizate, de asemenea sunt semaforizate toate intersecţiile carosabile.
Toate razele curbelor de la linia de tramvai sunt mai mari de 20 m.

Alimentarea cu energie electrică a reţelei de contact a Liniei de tramvai 1 se realizează din următoarele substaţii electrice de tracţiune:

- Substaţia Niţu Vasile prin patru centre de alimentare şi întoarcere. Aceasta a fost modernizată în anul 2008 cu echipamente electrice SIEMENS/SECHERON şi este amplasată pe Str. Niţu Vasile nr.5, sect.4;
- Substaţia Dristor prin patru centre de alimentare şi întoarcere. Aceasta a fost modernizată în anul 2008 cu echipamente electrice SIEMENS/SECHERON şi este amplasată pe B-dul Camil Ressu nr.7, sect.3;
- Substaţia Obor prin trei centre de alimentare şi întoarcere. Aceasta a fost modernizată în anul 1979 cu echipamente electrice ELECTROPUTERE şi este amplasată pe Bulevardul Ferdinand nr.153, sect.2;
- Substaţia Colentina prin două centre de alimentare şi întoarcere. Aceasta a fost pusă în funcţiune în anul 2007 cu echipamente electrice SIEMENS/SECHERON şi este amplasată pe Str. Electronicii nr. 1-3, sect.2;
- Substaţia Dorobanţi prin patru centre de alimentare şi întoarcere. Aceasta a fost pusă în funcţiune în anul 2007 cu echipamente electrice SIEMENS/SECHERON şi este amplasată pe Calea Dorobanţi nr.175,sect.1;
- Substaţia Gara de Nord printr-un centru de alimentare şi întoarcere. Aceasta a fost modernizată în anul 1976 cu echipamente electrice ELECTROPUTERE şi este amplasată pe Strada Atelierului nr.23, sect.1.
- Substaţia Griviţa prin două centre de alimentare şi întoarcere. Aceasta a fost modernizată în anul 2000 cu echipamente electrice ELECTROPUTERE/ICPE şi este amplasată pe Strada Barbu Lăutaru nr.5, sect.1;

CONFORM CU ORIGINALUL

Anexa 2 – Detalii privind linia de tramvai 1

- Substația Pasaj Basarab prin trei centre de alimentare și întoarcere. Aceasta a fost pusă în funcțiune in anul 2010 cu echipamente electrice SIEMENS/SECHERON și este amplasată Sub Pasaj Basarab - Orhideelor, sect.1;
- Substația Răzoare prin trei centre de alimentare și întoarcere. Aceasta a fost pusă în funcțiune în anul 2004 cu echipamente electrice SIEMENS/SECHERON și este amplasată pe Intrarea Lt. Aviator Caranda sector 6. Substația este de tip container;
- Substația 13 Septembrie prin două centre de alimentare și întoarcere. Aceasta a fost modernizată în 1991 cu echipamente electrice ELECTRO PUTERE și este amplasată pe Calea 13 Septembrie nr.229, sect.5;
- Substația Chirigiu prin două centre de alimentare și întoarcere. Aceasta a fost pusă în funcțiune în anul 2007 cu echipamente electrice SIEMENS/SECHERON și este amplasată pe B-dul Tudor Vladimirescu, sect.5. Substația electrica este de tip container;
- Substația Șerban Vodă prin patru centre de alimentare și întoarcere. Aceasta a fost modernizată în 2000 cu echipamente electrice ELECTRO PUTERE/I.C.P.E. și este amplasată pe Calea Șerban Vodă nr.226, sect.4;

Pe acest tronson nu sunt prevăzute lucrări de modernizare substații electrice și cabluri de curent continuu, cele existente asigurând alimentarea cu energie electrică a noilor tramvaie.

Lucrările de modernizare ale tronsonului Vasile Milea se ridică la o valoare estimată de 19018628 lei fără TVA. (valoare estimată de construcții montaj).

Valoarea estimata pentru extinderea tuturor peroanelor necorespunzătoare (33 bucăți) de pe traseele liniilor 1, 10, 21, 32, 41 (linii modernizate anterior, la care o parte din peroane nu corespund noilor vagoane) este de 2.000.000 lei fără TVA. Extinderea de peroane reprezintă o lucrare de investiții prevăzută în lista obiectivelor de investiții a RATB pe anul 2018.

Valoarea estimata pentru separarea traseelor liniilor de tramvai 1/10 de traficul auto general este de 4.448.739 lei fără TVA (valoare estimata de construcții montaj).
Linia de tramvai 1 are traseu comun cu liniile 10 și 25, pe următoarele tronsoane:
B-dul Timișoara între B-dul Vasile Milea și strada Răzoare (delimitarea amprizei liniei de tramvai este prinsă în lucrarea de separare a traseelor liniilor de tramvai 10 și 25 de traficul auto general).

Șos. Progresul
Strada Dr. Istrati între Șos. Progresul și Șos. Viilor (delimitarea amprizei liniei de tramvai este prinsă în lucrarea de separare a traseelor liniilor de tramvai 10 și 25 de traficul auto general);
Șos. Viilor între strada Dr. Istrati și Calea Șerban Vodă (delimitarea amprizei liniei de tramvai este prinsă în lucrarea de separare a traseelor liniilor de tramvai 10 și 25 de traficul auto general);
Calea Șerban Vodă între Șos. Viilor și strada Șura Mare este zona proprie.

Anexa 2 – Detalii privind linia de tramvai 1

Intersecţii existente incluse in BTMS

1. Nicolae Titulescu x Banu Manta
2. Nicolae Titulescu x Maltopol
3. Nicolae Titulescu x Iacob Felix
4. Iancu de Hunedoara x Roma- Căderea Bastiliei
5. Iancu de Hunedoara x Dorobanţi
6. Stefan cel Mare x Calea Floreasca x Polona
7. Stefan cel Mare x Barbu Văcărescu
8. Stefan ce Mare x Grozovici
9. Stefan cel Mare x Lizeanu x Viitorului
10. Stefan cel Mare x Colentina (Obor)
11. Mihai Bravu x Ferdinand
12. Mihai Bravu (Piaţa Iancului)
13. Mihai Bravu x Vatra Luminoasa
14. Mihai Bravu x Basarabia (Piaţa Muncii)
15. Mihai Bravu x Baba Novac
16. Mihai Bravu x Camil Ressu Calea Dudeşti (Dristor)
17. Mihai Bravu x Calea Vitan
18. Mihai Bravu x Splaiul Unirii
19. Mihai Bravu x Văcăreşti
20. Olteniţei x Văcăreşti (Piaţa Sudului)
21. Olteniţei x Brâncoveanu
22. Olteniţei x Giurgiului (Eroii Revoluţiei)
23. Viilor x Şerban Voda
24. Viilor x C. Istrati
25. Progresului x Năsăud
26. Progresului x Calea Rahovei
27. Progresului x 13 Septembrie
28. Piaţa Răzoare (Danny Huwé)
29. Vasile Milea x Timişoara
30. Vasile Milea x Iuliu Maniu

Intersecţii propuse pentru a fi integrate in BTMS

A. Mihai Bravu x RATB Mieilor
B. Mihai Bravu x Laborator
C. Calea Văcăreşti x Costache Stamate
D. Calea Văcăreşti x Pridvorului
E. Olteniţei Daracului x Păduroiu (Huşi)

CONFORM CU ORIGINALUL

86

89

CONFORM CU ORIGINALUL

Anexa 2 – Detalii privind linia de tramvai 1

ZONE ÎN CARE TRAMVAIELE AU VITEZA ÎNCETINITĂ DIN CAUZA TRAFICULUI GENERAL

LINIILE INELARE 1 RESPECTIV 10

Nr. crt.	Artera/Intersecția	Tronsonul	Lungime tronson [m]	Observații
1	Șos. Mihai Bravu/Calea Vitan	În intersecție	60	Linia ocupată pentru efectuarea virajului stânga dreapta de către autovehicule, plus stânga dreapta pentru tramvaie
2	Șos. Mihai Bravu	Bd. Camil Ressu - Baba Novac	440	Se formează ambuteiaje, în special datorită virajului la stânga
3	Șos. Mihai Bravu/Str. Vatra Luminoasa	În intersecție	36	Se formează ambuteiaje, trafic intens pe ambele artere
4	Șos. Mihai Bravu/Bd. Ferdinand	În intersecție	47	Se formează ambuteiaje datorită virajului la stânga/dreapta a tramvaiului
5	Șos. Stefan cel Mare/Calea Floreasca	În intersecție	35	Linia ocupata pentru efectuarea virajului stânga de către autovehicule
6	Șos. Nicolae Titulescu/Str. Dr. Felix	În intersecție	65	Se formează ambuteiaje
7	Bd. G-ral Vasile Milea/Bd. Iuliu Maniu	În intersecție	35	Înainte cu circa 250 m înainte de intersecția cu Bd. Iuliu Maniu sens Bd. Timișoara
8	Bd. G-ral Vasile Milea	Bd. Iuliu Maniu - Bd. Timișoara	640	Se formează ambuteiaje
9	Șos. Olteniței/Str. Aluniș/Bd. Constantin Brâncoveanu	În intersecție	68	Linia ocupata pentru efectuarea virajului stânga de către autovehicule
10	Șos. Olteniței	Str. Netea - Str. Ion Iriceanu	1400	Se formează ambuteiaje

Pentru eliminarea situațiilor în care viteza tramvaiului este încetinită din cauza traficului general, se vor lua următoarele masuri:

- În intersecțiile unde autovehiculele efectuează virajul stânga, tramvaiul să primească verde la semafor cu 5-10 secunde înaintea traficului rutier. În aceste condiții autovehiculele pot intra pe linia de tramvai după ce tramvaiul a traversat intersecția. În prezent, autovehiculele care efectuează virajul stânga pătrund pe linia de tramvai, acordă prioritate vehiculelor din sens opus, până se schimbă culoarea semaforului, iar tramvaiele mai așteaptă un ciclu semaforic pentru a traversa intersecția;

- Pe arterele unde lățimea carosabilului permite, se va delimita calea de rulare a tramvaielor cu garduri pentru creșterea vitezei comerciale, respectiv pentru a nu permite autovehiculelor circulația pe linia de tramvai, cu excepția ambulanțelor, pompierilor, poliției, etc;

- Semaforizare preferențială pentru vehiculele de transport public - montare de senzori. La apropierea de o intersecție semaforizata vehiculele de transport public să poată modifica automat culoarea semaforului primind undă verde.

- Interzicerea parcării pe carosabil a autovehiculelor proprietate personală pe secțiunile unde transportul public cu tramvaiul este la comun cu transportul auto

Calendarul activităților complementare

Activități complementare liniei 1	2018	2019	2020	2021	2022
1. Finalizarea modernizării linie de tramvai pe B-dul Vasile Milea de la pasajul Basarab până la intersecția cu B-dul Timișoara (linie de tramvai, rețea de contact) – 1,1 km cale dubla					
2. Adaptarea a 3 peroane					
3. Includerea intersecțiilor in BTMS si prioritizarea transportului public cu tramvaiul					
4. Urmărirea aplicării măsurilor de siguranța și securitate în trafic					
5. Informarea cetățenilor pe toată durata proiectului					
6. Bandă de rulare dedicată					

CONFORM CU ORIGINALUL

88

CONFORM CU ORIGINALUL

Anexa 3 – Detalii privind linia de tramvai 10

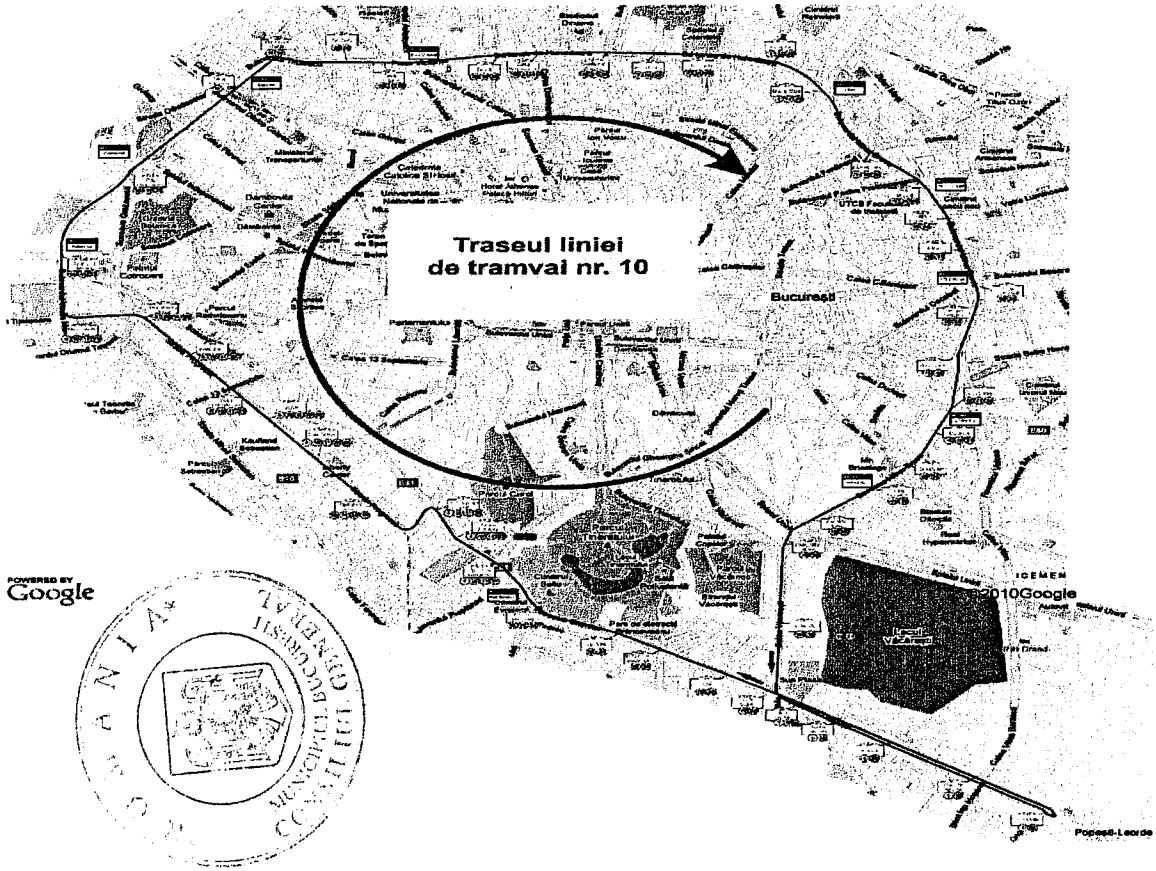
Descriere traseu linia 10

Infrastructura de tramvai aferenta liniei 10 străbate arterele Sos. Olteniței, Calea Văcărești, Sos. Mihai Bravu, Sos. Stefan cel Mare, B-dul Iancu de Hunedoara, Sos. Nicolae Titulescu cu bucla Banu Manta, Pasaj suprateran Basarab, B-dul Gen Vasile Milea, B-dul Timișoara, Str. Progresul, Str. Constantin Istrati, Sos. Viilor, Calea Șerban Voda, Sos. Olteniței și Bucla Romprim .

Linia de tramvai 10 este una din liniile eficiente, având un număr mediu de 50812 îmbarcări pe zi. Ea leagă cartiere importante ale orașului și, totodată, se realizează legătura cu transportul subteran (metrou). Din traseul total de 26,5 km cale simpla, porțiunea de pe B-dul Vasile Milea de 1,1 km cale dubla este nemodernizată și va fi supusă lucrărilor de modernizare. Numărul de calatori va creste semnificativ prin achiziționarea noilor tramvaie. Se prevede o creștere de 9 % a beneficiarilor acestei linii de transport rapid.

Depou: Tramvaiele liniei 10 vor fi garate în depoul Militari (depou modernizat) și funcționează pe un traseu circular. Tramvaiul pereche este nr. 1, care circula pe același traseu, dar în sens invers.

Descriere traseu:



Traseul are în totalitate 53 stații. Lungimea caii de rulare circulare este de 26.5km cale simpla.
Terminalul Romprim al liniei 10, împreuna cu traseul liniei curente, care străbate arterele Sos. Olteniței, Calea Șerban Voda, Sos. Viilor, Str. Constantin Istrati, Sos. Progresul, B-dul Timișoara, B-dul Gen Vasile Milea, Pasaj suprateran Basarab, Sos. Nicolae Titulescu cu bucla Banu Manta, B-dul Iancu de

89

CONFORM CU ORIGINALUL

Anexa 3 – Detalii privind linia de tramvai 10

Hunedoara, Sos. Stefan cel Mare, Sos. Mihai Bravu, Calea Văcărești, Sos. Olteniței și Bucla Romprim au fost modernizate în mare parte, adică cale de rulare (inclusiv peroane), rețea de contact.
Din traseul total de 26,5 km cale simpla, porțiunea de pe B-dul Vasile Milea de 1,1 km cale dubla este nemodernizată și va fi supusă lucrărilor de modernizare.

Procesele verbale de recepție finala a lucrărilor sunt:

- Sos. Olteniței (inclusiv bucla Romprim) PV 14933/13.11.2013
- Calea Văcărești și Sos. Mihai Bravu de la BIG Berceni la Calea Vitan PV 38331/07.08.2008 (pentru lina de Tramvai)
- Sos. Mihai Bravu de la Calea Vitan la Bucur Obor PV 50929/26.11.2014
- Pasaj Bucur Obor PV 15706/17.11.2014
- Sos. Stefan cel Mare PV 1999/24.02.2014
- B-dul Iancu de Hunedoara PV 13453/31.10.2013
- B-dul Nicolae Titulescu PV 43469/17.09.2007
- Pasaj Basarab: 16.905/17.07.2015
- B-dul Timișoara – de la B-dul Vasile Milea la str. Răzoare PV 43968/14.12.2007 (PV este pe B-dul Timișoara intre Str. Brașov și Str. Răzoare, care include aceasta porțiune de linia 1
- Pe Sos. Progresul intre intersecția sos. Viilor- Str. Dr. C-tin. Istrati și Str. Răzoare – PV 21355/17.12.2010 (pentru calea de rulare) și PV 21356/17.12.2010 (pentru linia aeriana de contact)
- Pe Calea Șerban Voda, Sos. Viilor, intre Sos. Giurgiului și Sos. Olteniței – PV 43891/10.12.2007

Caracteristici și dotări peroane:

Artera	nr. crt	STATIA	Dimensiuni	Lungime activa peron [m]	Borna	Indicator	Copertina	Garduri
	1	ROMPRIM PLECARE 2	45m x 1,9m	38.7			2	20
	2	ROMPRIM PLECARE 1	43m x 2,48m	41.5			2	18
	3	ROMPRIM SOSIRE 2	72m x 2,88m	61.2				27
	4	ROMPRIM SOSIRE 1	112m x3,05m	61.2				56
	5	SOS VITAN BIRZESTI	81m x 2,04m	73	1	1	2	40
	6	SOS VITAN BIRZESTI	84m x 2m	73.2	1	1	2	40
	7	STADION	81m x 2,04m	71.8	1	1	2	27
	8	STADION	79m x 2m	72.5	1	1	2	27
	9	LUNCA BIRZESTI	84m x 2,04m	72.3	1	1	2	35
	10	LUNCA BIRZESTI	84m x 2,02m	73.4	1	1	2	27
	11	P-ȚA SUDULUI	80m x 2m	70				
	12	P-ȚA SUDULUI	80m x 2m	70				
	13	HUSI	80m x 2m	72.7	1	1	2	18
	14	BD. CTIN BRANCOVEANU	81m x 2m	73.5	1	1	2	40
	15	OPRIS ILIE	84m x 1,98m	74.5	1	1	1	40

Sos. Olteniței

CONFORM CU ORIGINALUL

Anexa 3 – Detalii privind linia de tramvai 10

Calea Şerban Voda	16	CIMIT. ŞERBAN VODA	80m x 2m	78		1		
Sos. Viilor	17	P-Ţa Eroii Revolutiei	36m x1.5 m	***32.5***		***1***		18
	18	STEFAN HEPITES sens Viilor	47m x 1,7m	***32***	***1***	***1***		23
	19	DR. ISTRATE	73m x 1,7m	***57.7***	***1***	***1***		35
Dr. Istrate	20	SOS.VIILOR	56mx1.63m	***57.7***	***1***	***1***	**1**	30
Sos. Progresul	21	SPATARU PREDA sens Razoare	67m x 3.46m	***60.5***			2	
	22	CALEA RAHOVEI sens Razoare	64m x 3.2m	***58.8***			2	
	23	INOX sens Razoare	69m x 3.43m	***57.9***			2	4
	24	CALEA 13 SEPTEMBRIE sens Razoare	66m x 3,85m	***59.45***		***1***	2	
	25	APRODEX sens Razoare	61m x 3.6m	***54.8***			2	
	26	DANY HUWE sens Bd Timişoara	60m x 3,45m	***51***			2	
Vasile Milea	27	BD.I.MANIU -> V. Milea	64m x 2m	***58.4***		***1***		
Bd. Timişoara	28	BD.VASILE |MILEA	68m x 1,8m	59.25	1	1		35
Sos. Orhideelor	29	POD GROZĂVEŞTI	64m x 2.9m	56.35			**0**	32
Pod Basarab	30	Pasaj Basarab sens Titulescu	66m x 6m	57.45			**1**	33
Nicolae Titulescu	31	BANU MANTA	57m x 3,75m	49	1	1	2	30
	32	DR. FELIX sens Bucur Obor	56m x 3,3m	43	1	1	2	33
Iancu de Hunedoara	33	CALEA DOROBANTILOR sens Bucur Obor	68m x 2m	54	1	1	2	36
	34	PASAJ VICTORIA sens Bucur Obor	70m x 2m	57	1	1	2	36
	35	ROMA sens Bucur Obor	70m x 2m	57	1	1	2	36
Stefan cel Mare	36	STADION DINAMO sens Bucur Obor	87m x 2m	54	1	1	2	36
	37	VASILE LASCAR sens Bucur Obor	68m x 2m	51	1	1	2	36
	38	DR. GROZOVICI sens Bucur Obor	68m x 2m	50	1	1	2	36
	39	LIZEANU sens Bucur Obor	72m x 2m	51	1	1	2	37
	40	BUCUR OBOR sens P-Ţa Sudului	67m x 2,8m	62			**1**	34
Mihai Bravu	41	BD.FERDINAND	66m x 2,57m	56	1	1	2	33
	42	PIAŢA IANCULUI sens P-Ţa Sudului	66m x 2,53m	57	1	1	2	33
	43	VATRA LUMINOASA sens P-	67m x 2,52m	57	1	1	2	32

91

94

CONFORM CU ORIGINALUL

		Ța Sudului						
	44	MIEILOR	66m x 2,51m	57	1	1	2	32
	45	P-ȚA HURMUZACHE sens P-Ța Sudului	39m x 1,8m	30	1		1	18
	46	GHE. PATRASCU sens P-Ța Sudului	67m x 2,52m	57	1	1	2	32
	47	BABA NOVAC	67m x 2,52m	57	1	1	2	31
	48	CALEA DUDESTI sens P-Ța Sudului	68m x 2m	57.4	1	1	2	33
	49	LABORATOR	64m x 2,52m	57.35		1	2	30
	50	CALEA VITAN	65m x 2,54m	56.4	1		2	30
	51	POD MIHAI BRAVU	66m x 2,02m	36	1	1	2	33
	52	PENES CURCANUL sens P-Ța Sudului	68m x 2,02m	57	1	1	2	33
Calea Văcărești	53	PRIDVORULUI sens P-Ța Sudului	68m x 2m	59	1		2	30
	Total peroane de modificat pe linie modernizată: 3							

Peroanele care necesita lucrări de extindere sunt cele aferente stației lor:

- **P-ȚA HURMUZACHE sens Piața Sudului**
- **STEFAN HEPITES sens Sos. Progresu**
- **P-Ța Eroii Revoluției sens Sos. Progresu**

Aceste peroane au lungimi active insuficiente pentru noile vagoane și necesita extindere, astfel încât lungimea activa a peronului sa fie cel puțin 36 m. În măsura în care exista posibilitatea măririi lățimii peronului la cel puțin 1.80 m se va realiza și acest lucru.

Înălțimea peroanelor va fi conform infrastructurii existente la +25 cm fata de nivelul superior al șinei (NSS).

Pe acest traseu circula:

- Tramvaie V3A-93 cu dimensiunea 27180 x 2390 mm
- Tramvaie BLF cu dimensiunea 25388 x 2450 mm

Din punct de vedere constructiv și al separării liniei de traficul general aceasta se prezinta astfel:

a. Pe Sos. Olteniței linia de tramvai este carosabila, cu șina cu canal înglobata în beton, amortizoare de zgomote și vibrații la inima șinei și talpa șinei. De asemenea accesai soluție este și la Piața Sudului, Calea Văcărești, Sos. Mihai Bravu, Sos. Stefan cel Mare, B-dul Iancu de Hunedoara (Pe Sos. Olteniței, Calea Văcărești, Sos. Mihai Bravu, B-dul. Stefan Cel Mare, B-dul. Iancu de Hunedoara, Vasile Milea delimitarea amprizei liniei de tramvai se realizează prin garduri metalice);

b. În pasajul subteran Victoria, linia este în zona dedicata tramvaiului.

c. Pe Sos. Titulescu, linia este în zona prorei, delimitata de traficul general prin spatii verzi laterale. Sina este în aceeași soluție ca pe arterele precedente.

d. Pe Pasajul denivelat superior Basarab linia este în zona prorei.

CONFORM CU ORIGINALUL

e. Pe B-dul Vasile Milea linia este carosabila şi nemodernizată.

f. Pe B-dul Timişoara intre Vasile Milea şi Str. Răzoare linia de tramvai este tot în axa drumului, dar pozata pe o platforma supraînălţata fata de carosabil cu 10 cm şi delimitata de acesta prin borduri stânga-dreapta (delimitarea liniei de tramvai fata de carosabil se va realiza cu stâlpi flexibili omologaţi pentru trafic străzi).

g. Pe Sos. Progresul linia de tramvai este pe partea stânga a drumului, în zona proprie, cu şina tip CF, traverse de beton şi prisma de piatră sparta sau în sistem carosabil pentru acces riverani şi separata de drum printr-o zona de spaţiu verde.

h. Pe Str. Dr. Istrati linia de tramvai este carosabila, cu stâlpii în ax, cu şina cu canal înglobata în beton şi amortizoare de zgomote şi vibraţii la inima şi la talpa şinei (delimitarea amprizei liniei de tramvai se realizează prin garduri metalice).

i. Pe Sos. Viilor linia de tramvai este montata pe o platforma supraînălţata fata de drum cu 10 cm, şina tip calea ferata montat în dale de beton carosabile (delimitarea liniei de tramvai fata de carosabil se va realiza cu stâlpi flexibili omologaţi pentru trafic străzi). Pe aceasta zona este posibil circulaţia mijloacelor de intervenţie (salvare, pompieri, politie). Pe porţiunea de drum care leagă aceste doua artere – Calea Şerban Voda – linia de tramvai este în zona proprie, cu şină CF, piatră sparta, traverse din beton şi separata de trafic prin pastile rutiere cu zona verde amenajata.

Soluţia constructiva a liniei de contact este catenara longitudinala simpla (firul de contact susţinut de suspensii elastice şi console sau traverse) , compensat (preluarea variaţiei lungimii firului de contact cauzata de diferenţele de temperatura se face automat prin sistemul de compensare cu contragreutăţi). Pe B-dul Vasile Milea catenara nemodernizată este necompensata, dar la modernizare se va adopta aceeaşi soluţie ca în restul traseului.

Numărul total al stâlpilor de pe traseu este de aproximativ 890 stâlpi aflaţi în stare tehnică corespunzătoare. Stâlpii pe traseu sunt pozaţi pe trotuare sau în axa liniei de tramvai şi au fost schimbaţi în totalitate, odată cu modernizarea caii de rulare.

Toate trecerile de pietoni sunt semaforizate, de asemenea sunt semaforizate toate intersecţiile carosabile.

Toate razele curbelor de la linia de tramvai sunt cel puţin de 20 m.

Alimentarea cu energie electrică a reţelei de contact a Liniei de tramvai 1 se realizează din următoarele substaţii electrice de tracţiune :

- Substaţia Nitu Vasile prin patru centre de alimentare şi întoarcere. Aceasta a fost modernizată în anul 2008 cu echipamente electrice SIEMENS/SECHERON şi este amplasată Str. Nitu Vasile nr.5, sect.4;
- Substaţia Dristor prin patru centru de alimentare şi întoarcere. Aceasta a fost modernizată în anul 2008 cu echipamente electrice SIEMENS/SECHERON şi este amplasată pe B-dul Camil Ressu nr.7, sect.3;
- Substaţia Obor prin trei centre de alimentare şi întoarcere. Aceasta a fost modernizată în anul 1979 cu echipamente electrice ELECTROPUTERE şi este amplasată pe Bulevardul Ferdinand nr.153, sect.2;
- Substaţia Colentina prin doua centre de alimentare şi întoarcere. Aceasta a fost pusă în funcţiune în anul 2007 cu echipamente electrice SIEMENS/SECHERON şi este amplasată pe Str. Electronicii nr. 1-3, sect.2;

CONFORM CU ORIGINALUL

Anexa 3 – Detalii privind linia de tramvai 10

- Substaţia Dorobanţi prin patru centre de alimentare şi întoarcere. Aceasta a fost pusă în funcţiune în anul 2007 cu echipamente electrice SIEMENS/SECHERON şi este amplasată pe Calea Dorobanţi nr.175,sect.1;
- Substaţia Gara de Nord printr-un centru de alimentare şi întoarcere. Aceasta a fost modernizată în anul 1976 cu echipamente electrice ELECTROPUTERE şi este amplasată pe Strada Atelierului nr.23, sect.1.
- Substaţia Griviţa prin doua centre de alimentare şi întoarcere. Aceasta a fost modernizată în anul 2000 cu echipamente electrice ELECTROPUTERE/ICPE şi este amplasată pe Strada Barbu Lautaru nr.5, sect.1;
- Substaţia Pasaj Basarab prin trei centre de alimentare şi întoarcere. Aceasta a fost pusă în funcţiune în anul 2010 cu echipamente electrice SIEMENS/SECHERON şi este amplasată Sub Pasaj Basarab - Orhideelor,sect.1;
- Substaţia Răzoare prin trei centre de alimentare şi întoarcere. Aceasta a fost pusă în funcţiune în anul 2004 cu echipamente electrice SIEMENS/SECHERON şi este amplasată pe Intrarea Lt. Aviator Caranda sector 6. Substaţia este de tip container;
- Substaţia 13 Septembrie prin doua centre de alimentare şi întoarcere. Aceasta a fost modernizată în 1991 cu echipamente electrice ELECTRO PUTERE şi este amplasată pe Calea 13 Septembrie nr.229, sect.5;
- Substaţia Chirigiu prin doua centre de alimentare şi întoarcere. Aceasta a fost pusă în funcţiune în anul 2007 cu echipamente electrice SIEMENS/SECHERON şi este amplasată pe B-dul Tudor Vladimirescu, sect.5. Substaţia electrica este de tip container;
- Substaţia Şerban Voda prin patru centre de alimentare şi întoarcere. Aceasta a fost modernizată în 2000 cu echipamente electrice ELECTRO PUTERE/I.C.P.E. şi este amplasată pe Calea Şerban Voda nr.226, sect.4;
-

Pe acest tronson nu sunt prevăzute lucrări de modernizare substaţii electrice şi cabluri de curent continuu, cele existente asigurând alimentarea cu energie electrica a noilor tramvaie.
Lucrările de modernizare ale tronsonului Vasile Milea se ridica la o valoare estimata de 19018628 lei fără TVA (valoare estimata de construcţii montaj).
Valoarea estimata pentru extinderea tuturor peroanelor necorespunzătoare (33 bucăţi) de pe traseele liniilor 1, 10, 21, 32, 41 (linii modernizate anterior, la care o parte din peroane nu corespund noilor vagoane) este de 2.000.000 lei fără TVA . Extinderea de peroane reprezintă o lucrare de investiţii prevăzută în lista obiectivelor de investiţii a RATB pe anul 2018.
Valoarea estimata pentru separarea traseelor liniilor de tramvai 1/10 de traficul auto general este de 4.448.739 lei fără TVA (valoare estimata de construcţii montaj).

Linia de tramvai 10 are traseu comun cu liniile 1 şi 25, pe următoarele tronsoane:

- B-dul Timişoara intre B-dul Vasile Milea şi strada Răzoare (delimitarea amprizei liniei de tramvai este prinsa în lucrarea de separare a traseelor liniilor de tramvai 1 şi 25 de traficul auto general).
- Sos. Progresul
- Strada dr. Istrati intre Sos. Progresul şi Sos. Viilor (delimitarea amprizei liniei de tramvai este prinsa în lucrarea de separare a traseelor liniilor de tramvai 1 şi 25 de traficul auto general);

- Sos. Viilor intre strada Dr. Istrati şi Calea Şerban Voda (delimitarea amprizei liniei de tramvai este prinsa în lucrarea de separare a traseelor liniilor de tramvai 1 şi 25 de traficul auto general);
- Calea Şerban Voda intre Sos. Viilor şi strada Sura Mare este zona proprie.

Intersecţii existente incluse în BTMS

1. Nicolae Titulescu x Banu Manta
2. Nicolae Titulescu x Maltopol
3. Nicolae Titulescu x Iacob Felix
4. Iancu de Hunedoara x Roma- Căderea Bastiliei
5. Iancu de Hunedoara x Dorobanţi
6. Stefan cel Mare x Calea Floreasca x Polona
7. Stefan cel Mare x Barbu Văcărescu
8. Stefan ce Mare x Grozovici
9. Stefan cel Mare x Lizeanu x Viitorului
10. Stefan cel Mare x Colentina (Obor)
11. Mihai Bravu x Ferdinand
12. Mihai Bravu (Piaţa Iancului)
13. Mihai Bravu x Vatra Luminoasa
14. Mihai Bravu x Basarabia (Piaţa Muncii)
15. Mihai Bravu x Baba Novac
16. Mihai Bravu x Camil Ressu Calea Dudeşti (Dristor)
17. Mihai Bravu x Calea Vitan
18. Mihai Bravu x Splaiul Unirii
19. Mihai Bravu x Văcăreşti
20. Olteniţei x Văcăreşti (Piaţa Sudului)
21. Olteniţei x Brâncoveanu
22. Olteniţei x Giurgiului (Eroii Revoluţiei)
23. Viilor x Şerban Voda
24. Viilor x C. Istrati
25. Progresului x Năsăud
26. Progresului x Calea Rahovei
27. Progresului x 13 Septembrie
28. Piaţa Răzoare (Danny Huwé)
29. Vasile Milea x Timişoara
30. Vasile Milea x Iuliu Maniu

CONFORM CU ORIGINALUL

Intersecţii propuse pentru a fi integrate în BTMS

A. Mihai Bravu x RATB Mieilor
B. Mihai Bravu x Laborator
C. Calea Văcăreşti x Costache Stamate
D. Calea Văcăreşti x Pridvorului
E. Olteniţei Daracului x Păduroiu (Huşi)

95

CONFORM CU ORIGINALUL

Anexa 3 – Detalii privind linia de tramvai 10

ZONE IN CARE TRAMVAIELE AU VITEZA INCETINITA DIN CAUZA TRAFICULUI GENERAL

LINIILE INELARE 1 RESPECTIV 10

Nr. crt.	Artera/Intersecţia	Tronsonul	Lungime tronson [m]	Observaţii
1	Sos. Mihai Bravu/Calea Vitan	În intersecţie	60	Linia ocupata pentru efectuarea virajului stânga/dreapta de către autovehicule, plus stângă dreapta pentru tramvaie
2	Sos. Mihai Bravu	Bd. Camil Ressu - Baba Novac	440	Se formează ambuteiaje, în special datorita virajului la stângă
3	Sos. Mihai Bravu/Str. Vatra Luminoasa	În intersecţie	36	Se formează ambuteiaje, trafic intens pe ambele artere
4	Sos. Mihai Bravu/Bd. Ferdinand	În intersecţie	47	Se formează ambuteiaje datorita virajului la stânga dreapta a tramvaiului
5	Sos. Stefan cel Mare/Calea Floreasca	În intersecţie	35	Linia ocupata pentru efectuarea virajului stânga de către autovehicule
6	Sos. Nicolae Titulescu/Str. Dr. Felix	În intersecţie	65	Se formează ambuteiaje
7	Bd. G-ral Vasile Milea/Bd. Iuliu Maniu	În intersecţie	35	Înainte cu circa 250 m înainte de intersecţia cu Bd. Iuliu Maniu sens Bd. Timişoara
8	Bd. G-ral Vasile Milea	Bd. Iuliu Maniu - Bd. Timişoara	640	Se formează ambuteiaje
9	Sos. Olteniţei/Str. Aluniş/Bd. Constantin Brâncoveanu	În intersecţie	68	Linia ocupata pentru efectuarea virajului stânga de către autovehicule
10	Sos Olteniţei	Str. Netea - Str. Ion Iriceanu	1400	Se formează ambuteiaje

Pentru eliminarea situaţiilor în care viteza tramvaiului este încetinita din cauza traficului general, se vor lua următoarele masuri:

- În intersecţiile unde autovehiculele efectuează virajul stânga, tramvaiul sa primească verde la semafor cu 5-10 secunde înaintea traficului rutier. În aceste condiţii autovehiculele pot intra pe linia de tramvai după ce tramvaiul a traversat intersecţia. În prezent, autovehiculele care efectuează virajul stânga pătrund pe linia de tramvai, acorda prioritate vehiculelor din sens opus, pana se schimba culoarea semaforului, iar tramvaiele mai aşteaptă un ciclu semaforic pentru a traversa intersecţia;

- Pe arterele unde lăţimea carosabilului permite, se va delimita calea de rulare a tramvaielor cu garduri pentru creşterea vitezei comerciale, respectiv pentru a nu permite autovehiculelor circulaţia pe linia de tramvai, cu excepţia ambulanţelor, pompierilor, poliţiei, etc;

Anexa 3 – Detalii privind linia de tramvai 10

- Semaforizare preferențiala pentru vehiculele de transport public - montare de senzori. La apropierea de o intersecție semaforizata vehiculele de transport public să poată modifica automat culoarea semaforului primind unda verde.

- Interzicerea parcării pe carosabil a autovehiculelor proprietate personala pe secțiunile unde transportul public cu tramvaiul este la comun cu transportul auto

Calendarul activităților complementare

Activități complementare liniei 10	2018	2019	2020	2021	2022
1. Finalizarea modernizării linie de tramvai pe B-dul Vasile Milea de la pasajul Basarab până la intersecția cu B-dul Timișoara (linie de tramvai, rețea de contact) – 1,1 km cale dubla					
2. Adaptarea a 3 peroane					
3. Includerea intersecțiilor în BTMS și prioritizarea transportului public cu tramvaiul					
4. Urmărirea aplicării masurilor de siguranță și securitate în trafic					
5. Informarea cetățenilor pe toată durata proiectului					
6. Bandă de rulare dedicată					

CONFORM CU ORIGINALUL

Anexa 4 – Detalii privind linia de tramvai 21

Descriere traseu linia 21

Infrastructura de tramvai aferenta liniei 21 străbate traseul Bucla Sf. Gheorghe, Calea Moşilor, Sos. Colentina, Bucla Pasaj Colentina, în lungime de 15.1 km cale simpla inclusiv lungimile buclelor de întoarcere Sf. Gheorghe şi bucla Pod Colentina. Întregul traseu (inclusiv buclele) a fost modernizat (linie de tramvai, reţea de contact). Tramvaiele liniei 21 vor fi garate în depoul Dudeşti.

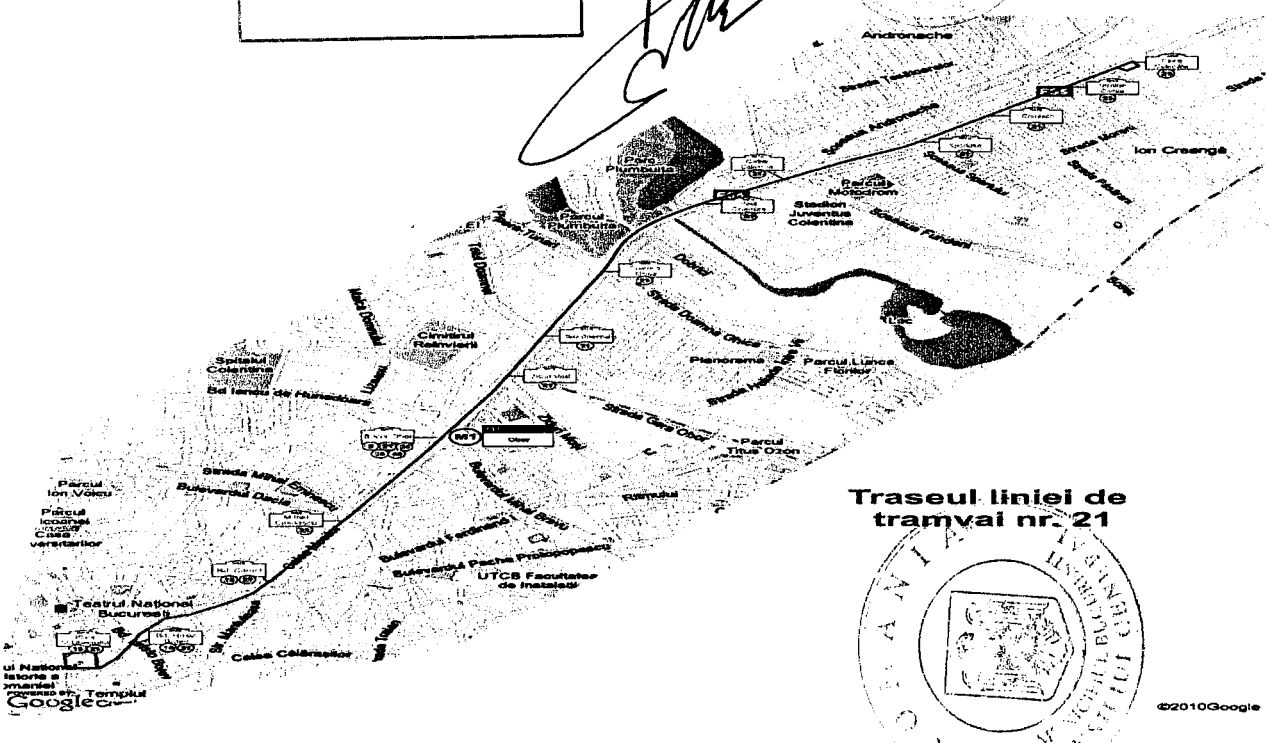
Linia de tramvai 21 este una din liniile eficiente, având un număr mediu de 54671 îmbarcări pe zi. Ea leagă cartiere importante din zona de vest a oraşului cu centrul Bucureştiului şi, totodată, se realizează legătura cu transportul subteran (metrou) în zona Obor. Numărul de calatori va creste semnificativ prin achiziţia noilor tramvaie. Se prevede o creştere de 40 % a beneficiarilor acestei linii de transport rapid.

Linia de tramvai este separată prin garduri de traficul auto general pe Calea Moşilor (tronsonul cuprins intre B-dul Carol I şi Bucur Obor) şi Sos. Colentina.

Depou: Tramvaiele liniei 21 vor fi garate în depoul Dudeşti (depou modernizat).

Descriere traseu:

CONFORM CU ORIGINALUL



Traseul are în totalitate 28 staţii şi circula pe traseul Bucla Sf. Gheorghe, Calea Moşilor, Sos. Colentina, Bucla Pasaj Colentina, în lungime de 7,03 km cale dubla la care se adaugă lungimile buclelor de întoarcere 471 m cale simpla plus o bretea de stocaj de 125 ml pentru bucla Sf. Gheorghe, iar pentru bucla Pod Colentina 221 m cale simpla şi o bretea de stocaj de 63 ml.

98

Anexa 4 – Detalii privind linia de tramvai 21

Întregul traseu, inclusiv buclele au fost modernizate (linie de tramvai, rețea de contact) astfel:

- Pe Calea Moșilor: PV de recepție finala nr. 10891/30.09.2016;
- Pe Sos. Colentina: PV de recepție finala nr. 11757/19.12.2013.

CONFORM CU ORIGINALUL

Caracteristici și dotări:

Artera	nr. crt	STATIA	Dimensiuni [m]	Lungime activa peron [m]	Borna	Indicator	Copertina	Garduri	Linii în plus deservite
Calea Moșilor	1	P-TA SF. GHE. Sosire	39m x 2.8m	36	-	-	-	14	
	2	P-TA SF. GHE. Plecare	54m x 8m	50	-	-	1	30	16
	3	HRISTO BOTEV sens Obor	0 m		-	-	-	-	16
	4	HRISTO BOTEV	0 m		-	-	-	-	16
	5	BD CAROL I sens Obor	80m x 2m	70	-	1	1	40	
	6	BD CAROL I	80m x 2m	70	-	1	1	40	
	7	M.EMINESCU sens Obor	51m x 2m	41	-	1	1	26	
	8	M.EMINESCU	51m x 2m	41	-	1	1	26	
Sos. Colentina	9	BUCUR OBOR->O	80m x 2m	70	-	1	2	38	
	10	BUCUR OBOR	80m x 2m	70	-	1	2	45	
	11	ZIDURI MOSI	69m x 2m	59	1	1	2	36	
	12	ZIDURI MOSI	69m x 2m	59	1	1	2	36	
	13	TEIUL DOAMNEI ->O	71m x 2m	61	1	1	2	37	
	14	TEIUL DOAMNEI	65m x 2m	55	1	1	2	31	
	15	D-NA GHICA ->O	62m x 2m	52	1	1	2	28	
	16	D-NA GHICA	60m x 2m	50	1	1	2	28	
	17	RAUL COLENTINA	66m x 2m	56	1	1	2	32	
	18	RAUL COLENTINA sens Obor	66m x 2m	56	1	1	2	35	
	19	CART.COLENTINA	66m x 2m	56	1	1	2	34	
	20	CART.COLENTINA sens Obor	66m x 2m	56	1	1	2	30	

CONFORM CU ORIGINALUL

Anexa 4 – Detalii privind linia de tramvai 21

21	SPORTULUI	53m x 2m	43	1	1	2	28	
22	SPORTULUI sens Obor	53m x 2m	43	1	1	2	26	
23	CORNISOR ->O	60m x 2m	50	1	1	2	32	
24	CORNISOR	65m x 2m	55	1	1	2	33	
25	N.CANEA	66m x 2m	56	1	1	2	35	
26	N.CANEA sens obor	66m x 2m	56	1	1	2	28	
27	PASAJ COLENTINA Sosire	42m x 3.7m	42	-	-	**2**	30	
28	PASAJ COLENTINA Plecare	28m x 2m	28	-	-	-	-	
	Total peroane de modificat pe linie modernizată: 1							

Peronul care necesita lucrări este cel aferent staţiei PASAJ Colentina Plecare.

Acest peron are o lungime activa insuficienta pentru noile vagoane şi necesita extindere, astfel încât lungimea activa a peronului sa fie cel puţin 36 m.

Înălţimea peroanelor va fi conform infrastructurii existente la +25 cm fata de nivelul superior al şinei (NSS).

Pe acest traseu circula: Tramvaie V3A-93 cu dimensiunea 27180 x 2390 mm.

Nota: Pe Calea Moşilor intre bucla Sf. Gheorghe şi B-dul Carol I, staţiile de tramvai nu sunt prevăzute cu refugii, deoarece strada este îngusta (fapt ce duce la circulaţia traficului rutier pe calea de rulare) si se afla într-o zona protejata din punct de vedere urbanistic.

Din punct de vedere constructiv şi al separării liniei de traficul general aceasta se prezinta astfel:

- Pe întregul traseu linia este la carosabila, soluţia constructiva fiind şina cu canal înglobata în beton, cu amortizoare de zgomote şi vibraţii la inima şinei şi la talpa şinei.

- Pe Calea Moşilor intre B-dul Carol I şi Bucur Obor linia este delimitata de traficul general prin gard metalic;

- Pe Sos. Colentina de la Bucur Obor la Pasaj Colentina , de asemenea linia de tramvai este delimitata de traficul general prin gard metalic.

- Pe Calea Moşilor intre B-dul Carol I şi Piaţa Sf. Gheorghe linia **nu** este delimitata de traficul general şi sunt necesare intervenţii.

Soluţia constructiva a liniei de contact este catenara longitudinala simpla (firul de contact susţinut de suspensii elastice şi traverse), compensat (preluarea variaţiei lungimii firului de contact cauzata de diferenţele de temperatura se face automat prin sistemul de compensare cu contragreutăţi).

100

CONFORM CU ORIGINALUL

Anexa 4 – Detalii privind linia de tramvai 21

Numărul total al stâlpilor de pe traseu este de aproximativ 495 stâlpi aflați în stare tehnica corespunzătoare. Stâlpii pe traseu sunt pozați pe trotuare sau în axa liniei de tramvai și au fost înlocuiți in totalitate, odată cu modernizarea căii de rulare.

Toate trecerile de pietoni sunt semaforizate, de asemenea sunt semaforizate toate intersecțiile cu trafic perpendicular pe linia de tramvai.

Toate razele curbelor de la linia de tramvai sunt mai mari de 20 m.

Alimentarea cu energie electrica a rețelei de contact a Liniei de tramvai 21 se realizează din următoarele substații electrice de tracțiune :

- Substația Cornișor prin trei centre de alimentare și întoarcere. Aceasta a fost modernizată în 20007cu echipamente electrice SIEMENS/SECHERON și este amplasata în incinta Depoului Colentina sect.2;
- Substația Colentina prin doua centre de alimentare și întoarcere. Aceasta a fost pusa în funcțiune în anul 2007 cu echipamente electrice SIEMENS/SECHERON și este amplasata pe Str. Electronicii nr. 1-3, sect.2;
- Substatia Republica print trei centre de alimentare și întoarcere. Aceasta a fost modernizată în anul 2010 cu echipamente electrice SIEMENS și este amplasata pe Bd. Carol 1 nr.29, sect.2.

Pe acest tronson nu sunt prevăzute lucrări de modernizare substații electrice și cabluri de curent continuu, cele existente asigurând alimentarea cu energie electrica a noilor tramvaie.

Valoarea estimata pentru extindere tuturor peroanelor necorespunzătoare (33 bucăți) de pe traseele liniilor 1, 10, 21, 32, 41 (linii modernizate anterior, la care o parte din peroane nu corespund noilor vagoane) este de 2.000.000 lei fără TVA . Extinderea de peroane reprezintă o lucrare de investiții prevăzută în lista obiectivelor de investiții a RATB pe anul 2018.

Intersecții existente incluse în BTMS

1. Calea Moșilor x Hristo Botev
2. Calea Moșilor x Paleologu
3. Calea Moșilor x Carol I
4. Calea Moșilor x Mihai Eminescu
5. Piața Obor

Intersecții propuse pentru a fi integrate în BTMS

A. Colentina x Stefan cel Mare (Obor)
B. Colentina x Câmpuri Moși
C. Colentina x Ziduri Moși
D. Colentina x Kaufland
E. Colentina x Teiul Doamnei
F. Colentina x Dna Ghica

Anexa 4 – Detalii privind linia de tramvai 21

G. Colentina x Maior Băcilă
H. Colentina x Fundeni
I. Colentina x Sportului
J. Colentina x Depou RATB
K. Colentina x N Canea
L. Colentina x Capăt 21

CONFORM CU ORIGINALUL

Zone în care tramvaiele au viteza încetinită din cauza traficului general

Artera/Intersecţia	Tronsonul	Lungime tronson [m]	Observaţii
Calea Moşilor	Str. Lipscani-Bd. Carol I	880	Se formează ambuteiaje
Calea Moşilor/Bd. Carol I	In intersecţie	80	Se formează ambuteiaje
Sos. Colentina	Sos. Fundeni-Pasaj Colentina	1800	Se formează ambuteiaje

Pentru eliminarea situaţiilor în care viteza tramvaiului este încetinită din cauza traficului general, se vor lua următoarele masuri:

- În intersecţiile unde autovehiculele efectuează virajul stânga, tramvaiul sa primească verde la semafor cu 5-10 secunde înaintea traficului rutier. În aceste condiţii autovehiculele pot intra pe linia de tramvai după ce tramvaiul a traversat intersecţia. În prezent, autovehiculele care efectuează virajul stânga pătrund pe linia de tramvai, acorda prioritate vehiculelor din sens opus, pana se schimba culoarea semaforului, iar tramvaiele mai aşteaptă un ciclu semaforic pentru a traversa intersecţia;

- Pe arterele unde lăţimea carosabilului permite, se va delimita calea de rulare a tramvaielor cu garduri pentru creşterea vitezei comerciale, respectiv pentru a nu permite autovehiculelor circulaţia pe linia de tramvai, cu excepţia ambulanţelor, pompierilor, poliţiei, etc;

- Semaforizare preferenţiala pentru vehiculele de transport public - montare de senzori. La apropierea de o intersecţie semaforizata vehiculele de transport public sa poată modifica automat culoarea semaforului primind unda verde.

- Interzicerea parcării pe carosabil a autovehiculelor proprietate personala pe sectiunile unde transportul public cu tramvaiul este la comun cu transportul auto

102

Anexa 4 – Detalii privind linia de tramvai 21

Calendarul activităţilor complementare

Activităţi complementare liniei 21	2018	2019	2020	2021	2022
1. Adaptarea unui peron					
2. Includerea intersecţiilor în BTMS şi prioritizarea transportului public cu tramvaiul					
3. Urmărirea aplicării masurilor de siguranţa şi securitate în trafic					
4. Informarea cetăţenilor pe toata durata proiectului					

CONFORM CU ORIGINALUL

Anexa 5 – Detalii privind linia de tramvai 25

CONFORM CU ORIGINALUL

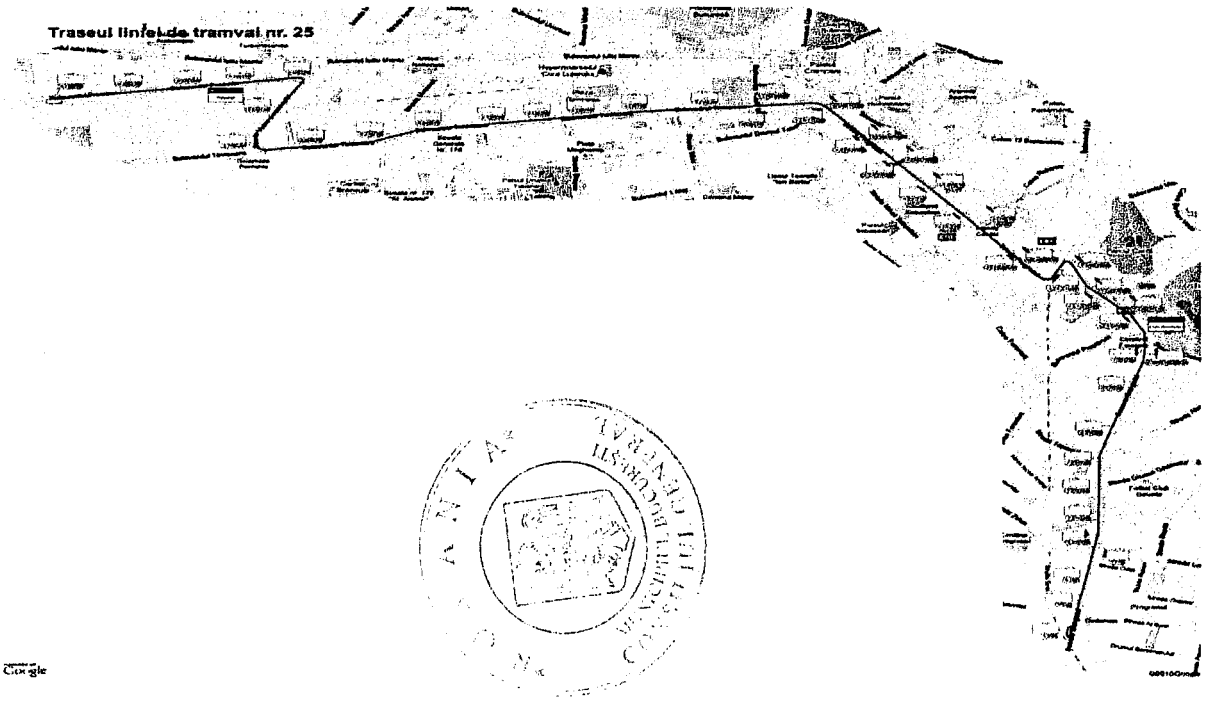
Descriere traseu linia 25

Infrastructura de tramvai aferenta liniei 25 străbate arterele B-dul Preciziei, Str. Valea Cascadelor, B-dul Timişoara, Str. Progresul, Str. Constantin Istrati, Sos. Viilor, Calea Şerban Vodă, Sos. Giurgiului. Lungimea caii de rulare linie curenta (traseu fără terminale) – 34 km cale simpla, inclusiv lungimile liniilor din terminalele Bucla Militari şi Bucla CFR Progresu.
Tramvaiele liniei 25 vor fi scoase în traseu din depoul Militari şi au ca bucle de întoarcere Bucla Militari (in fata depoului Militari) şi Bucla CFR Progresu.

Linia de tramvai 25 este una din liniile eficiente, având un număr mediu de 41021 îmbarcări pe zi. Ea leagă cartiere importante ale oraşului si, totodată, se realizează legătura cu transportul subteran (metrou). Numărul de calatori va creste semnificativ prin achiziţia noilor tramvaie. Se prevede o creştere de 24 % a beneficiarilor acestei linii de transport rapid.

Depou: Tramvaiele liniei 25 sunt scoase în traseu din depoul Militari (depou modernizat) şi au ca bucle de întoarcere Bucla Militari (in fata depoului Militari) şi Bucla CFR Progresu.

Descriere traseu:



Traseul are în totalitate 70 de staţii (35 staţii pe fiecare sens de circulaţie), fiecare staţie fiind dotata cu peroane pentru calatori,

104

CONFORM CU ORIGINALUL

Anexa 5 – Detalii privind linia de tramvai 25

Terminalul Militari al liniei 25, împreuna cu traseul liniei curente, care străbate arterele B-dul Preciziei, Str. Valea Cascadelor, B-dul Timişoara, Str. Progresul, Str. Constantin Istrati, Sos. Viilor, Calea Şerban Vodă, Sos. Giurgiului fost modernizate complet, adică cale de rulare (inclusiv peroane), reţea de contact. Bucla de întoarcere CFR Progresu a fost reparata în aceeaşi perioada.
Procesele verbale de recepţie finala a lucrărilor sunt:

- Tronson Bucla Militari – Bd. Preciziei - Str. Valea Cascadelor- Bd. Timişoara- pana la str. Răzoare PV 72399/08.09.2004
- Tronson: Bucla Militari – Bd. Preciziei - Str. Valea Cascadelor- Bd. Timişoara- pana la Str. Braşov PV 42275/09.03.2007
- Tronson Str. Braşov – Str. Răzoare PV 43968/14.12.2007
- pe Sos. Giurgiului de la CFR Progresu pana la intersecţia Sos. Olteniţei şi Calea Şerban Vodă – PV 43215/01.08.2007
- Pe Calea Serban Vodă, Sos. Viilor, intre Sos. Giurgiului şi Sos. Olteniţei – PV 43891/10.12.2007
- Pe Sos. Progresul intre intersecţia sos. Viilor- Str. Dr. C-tin. Istrati şi Str. Răzoare – PV 21355/17.12.2010 (pentru calea de rulare) şi PV 21356/17.12.2010 (pentru linia aeriana de contact)
- Depoul Giurgiului PV 38895/27.11.2008
- Depoul Militari PV 38001/10.0.2008

Caracteristici şi dotari peroane:

Artera	Numar	STATIA	Dimensiuni [m]	Lungime active peron [m]	Borna	Indicatior	Copertina	Garduri	Linii deservite
Sos. Giurgiului	1	CFR PROGRESUL Capat Sosiri	50 x 1,72	40				19	7
	2	RADUCANU CRISTEA O->	43 x 2	33	1	1	2	23	7
	3	RADUCANU CRISTEA	43 x 1,9	33	1	1	2	23	7
	4	ANGHEL NUTU	43 x 1,95	33	1		2	23	7
	5	ANGHEL NUTU O->	44 x 1,95	34	1	1	2	23	7
	6	LUICA	45 x 1,9	35	1	1	2	23	7
	7	LUICA O->	44 x 1,95	34	1		2	23	7
	8	CIMIT.EVREIESC	45 x 2,04	35	1		2	24	7,11
	9	CIMIT.EVREIESC O->	44 x 2	34	1		2	24	7,11
	10	DRUMUL GAZARULUI	44 x 2	34	1		2	23	7,11
	11	DRUMUL GAZARULUI O->	45 x 2	35	1		2	24	7,11
	12	TOPORASI O->	44 x 1,95	34	1		2	22	7,11

CONFORM CU ORIGINALUL

Anexa 5 – Detalii privind linia de tramvai 25

	13	TOPORASI	43 x 2	33	1		2	22	7,11
	14	P-TA PROGRESUL	44 x 2,04	34	1	1	2	23	7,11
	15	PTA PROGRESUL O->	44 x 1,95	34	1		2	23	7,11
	16	MUZEUL BACOVIA	44 x 1,95	34	1		2	24	7,11
	17	MUZEUL BACOVIA -> O	45 x 1,95	35	1		2	24	7,11
	18	SURA MARE -> O	36 x 1,5	30		1			7,11,19,34
	19	SURA MARE	36 x 1,5	30		1			7,11,19,34
Sos. Viilor	20	DR. ISTRATI	73 x 1,7	63	1	1		35	7,10,11
	21	STEFAN HEPITES sens Viilor	47 x 1,7	32	1	1		23	7,10,11
	22	STEFAN HEPITES sens S Mare	46 x 1,7	31.7	1	1		23	7,10,11
	23	P-ţa Eroiţ Revolutiei	36 x1.5	32.5		1		18	7,10,11
	24	P-ţa Eroii Revolutiei	36 x1.5	32.5		1		18	7,10,11
	25	SOS.VIILOR	56x1.63	46	1	1	1	30	10,11,47
Sos. Progresului	26	SOS.VIILOR	72 x 1,62	62	1	1		36	10,11,47
	27	SPATARU PREDA sens Razoare	67 x 3.46	57			2		10,11,47
	28	SPATARU PREDA sens Viilor	64 x 2.03	54			2	32	10,11,47
	29	CALEA RAHOVEI sens Razoare	64 x 3.2	54			2		8,10,11,47
	30	CALEA RAHOVEI sens Viilor	63 x 1.73	53	1		2	32	8,10,11,47
	31	INOX sens Razoare	69 x 3.43	59			2	4	8,10,11,47
	32	INOX sens Viilor	66 x 1.85	56			2	33	8,10,11,47
	33	C. 13 SEPTEMBRIE sens Viilor	73 x 1.92	63			2	32	8,10,11
	34	C. 13 SEPTEMBRIE ->Razoare	66 x 3,85	56		1	2		8,10,11
	35	APRODEX sens Viilor	65 x 1.85	55			2	33	8,10,11
	36	APRODEX sens Razoare	61 x 3.6	51			2		8,10,11
	37	DANY HUWE sens Bd Timisoara	60 x 3,45	50			2		8,10,11
	38	DANY HUWE sens Viilor	63 x 1.93	53			2	30	8,10,11
Bd. Timisoara	39	BD.V. MILEA sens Razoare	70 x 2.5	60	1	1	1	35	8,10,11
	40	BD. V. MILEA sens V. Cascadelor	70 x 2.5	60		1	1	33	8,10,11
	41	SIBIU sens Razoare	73 x 2.53	63	1	1	1	36	8,35
	42	SIBIU sens V. Cascadelor	70 x 1.8	60	1	1	1	36	8,35
	43	SERG. MOISE sens Razoare	70 x 2.5	60	1	1	1	36	8,35
	44	SERG. MOISE sens V. Cascadelor	71 x 1.6	61	1		1	36	8,35
	45	BRASOV sens Razoare	68 x 2	58	1	1		34	8,35
	46	BRASOV sens V. Cascadelor	69 x 2	59	1	1		34	8,35
	47	COMPASULUI sens Razoare	71 x 2,53	61	1	1	1	36	8,35
	48	COMPASULUI sens V. Cascadelor	71 x 2.05	61	1	1	1	36	8,35
	49	ROMANCIERILOR	71 x 2.53	61	1		1	36	8,35
	50	ROMANCIERILOR	71 x 2.53	61	1	1	1	36	8,35
	51	FRIGOCOM sens Razoare	73 x 2,52	63	1	1	1	36	8,35

106

CONFORM CU ORIGINALUL

	52	FRIGOCOM sens V. Cascadelor	73 x 2,55	63	1	1	1	36	8,35
	53	V. OLTULUI sens Razoare	72 x 2,53	62	1	1	1	36	8,35
	54	V. OLTULUI sens V. Cascadelor	72 x 2,02	62	1	1	1	36	8,35
	55	RADOX	47 x 1,66	37	1	1	1	24	8,35
	56	RADOX	47 x 1,66	37	1	1	1	24	8,35
	57	VALEA CASCADELOR sens Preciziei	70 x 1,85	60	1	1	1	35	8,35
	58	VALEA CASCADELOR sens Razoare	70 x 2.15	60	1	1	1	35	8,35
	59	CFR COTROCENI sens Preciziei	58x 1.8	48	1	1	1	30	8,35
	60	CFR COTROCENI sens V. Cascadelo	48 x 1.72	38	1	1	1	24	8,35
Bd. Preciziei	61	CESAROM SENS sens Dep Militari	46 x 1.8	36	2	1	1	23	8,35
	62	CESAROM SENS sens V. Cascadelor	48 x 2	38					8,35
	63	URBIS sens Dep Militari	46 x 1.8	36	2	1		23	8,35
	64	URBIS sens V. Cascadelor	46 x 2.04	36			1		8,35
	65	SC VEST SA sens Dep Militari	47 x 1.85	37	2	2		23	8,35
	66	SC VEST SA sens V. Cascadelor	47 x 2.04	37					8,35
	67	ISCUT sens Dep Militari	45 x 1.9	36	2	1		23	8,35
	68	ISCUT sens V. Cascadelor	45 x 2	36					8,35
	69	DEPOUL MILITARI Sosire	62 x2.03	52				31	8,35
	70	DEPOUL MILITARI Plecare	46 x1.97	36					8,35

Total peroane de modificat pe linie modernizată: 22

Peroanele care necesita lucrări de extindere sunt cele aferente stațiilor:

- **RADUCANU CRISTEA – ambele sensuri**
- **ANGHEL NUTU – ambele sensuri**
- **LUICA – ambele sensuri**
- **CIMIT. EVREIESC – ambele sensuri**
- **DRUMUL GAZARULUI – ambele sensuri**
- **TOPORASI – ambele sensuri**
- **P-TA PROGRESUL – ambele sensuri**
- **MUZEUL BACOVIA – ambele sensuri**
- **SURA MARE – ambele sensuri**
- **STEFAN HEPITES – ambele sensuri**
- **P-ța EROII REVOLUTIEI – ambele sensuri**

Peroanele aferente stațiilor Stefan Hepites (2 bucati) și P-ța Eroii Revoluției (2 bucăți) sunt prinse în lucrarile pentru extinderea peroanelor necorespunzătoare (33 bucăți) de pe traseele liniilor 1, 10, 21, 32, 41.

Aceste peroane au lungimi active insuficiente pentru noile vagoane și necesita extindere, astfel încât lungimea activa a peronului sa fie cel puțin 36 m. În măsura în care exista posibilitatea măririi lățimii peronului la cel puțin 1.80 m se va realiza și acest lucru. Înălțimea peroanelor va fi conform infrastructurii existente la +25 cm fata de nivelul superior al șinei (NSS).

CONFORM CU ORIGINALUL

Buclele de întoarcere sunt dedicate exclusiv mijloacelor de transport în comun.
Pe acest traseu circula:

- Tramvaie V3A-93 cu dimensiunea 27180 x 2390 mm

Din punct de vedere constructiv și al separării liniei de traficul general aceasta se prezinta astfel:

- Pe B-dul Preciziei linia de tramvai este în zona proprie poziționată pe partea dreapta a drumului și separata de trafic pe partea stânga cu bordura. Șina este de tip CF, pozata pe traverse din beton și prisma de piatra sparta.
- Pe Valea Cascadelor linia de tramvai este în aceeași soluție constructiva ca pe B-dul Preciziei, dar este poziționata în axa drumului și separata de carosabil cu borduri de ambele parți.
- Pe B-dul Timișoara de la Valea Cascadelor la B-dul Vasile Milea, linia de tramvai este în axa drumului, în zona proprie, separata de traficul general prin borduri. Șina de tramvai este de tip CF pozata pe longrine de beton. De la B-dul Timișoara la Str. Răzoare, linia de tramvai este tot în axa drumului, dar pozata pe o platforma supraînălțata fata de carosabil cu 10 cm și delimitata de acesta prin borduri stânga - dreapta.
- Pentru tronsonul cuprins intre B-dul Vasile Milea și intersecția Răzoare de pe B-dul Timișoara, delimitarea liniei de tramvăi fata de carosabil se va realiza cu stâlpi flexibili omologați pentru trafic străzi (aceasta delimitare fiind prinsa în lucrarea de separare a traseelor liniilor de tramvai 1/10 de traficul auto general).
- Pe Sos. Progresul linia de tramvai este pe partea stânga a drumului, în zona proprie, cu Șina tip CF, traverse de beton și prisma de piatra sparta sau în sistem carosabil pentru acces riverani și separata de drum printr-o zona de spațiu verde.
- Pe Str. Dr. Istrati linia de tramvai este carosabila, cu stâlpii în ax, cu Șina cu canal înglobata în beton și amortizoare de zgomote și vibrații la inima și la talpa șinei. Pe aceasta porțiune de traseu delimitarea amprizei liniei de tramvai se realizează prin garduri metalice (aceasta delimitare fiind prinsa în lucrarea de separare a traseelor liniilor de tramvai 1/10 de traficul auto general).
- Pe Sos. Viilor, Sos. Giurgiului linia de tramvai este montata pe o platforma supraînălțata fata de drum cu 10 cm, Șina tip calea ferata montat în dale de beton carosabile. Pe aceasta zona este posibil circulația mijloacelor de intervenție (salvare, pompieri, politie). Pe porțiunea de drum care leagă aceste doua artere – Calea Șerban Vodă – linia de tramvai este în zona proprie, cu șina CF, piatră sparta, traverse din beton și separată de trafic prin pastile rutiere cu zona verde amenajata.
- Pe Sos. Viilor intre str. Dr. Istrati și Calea Șerban Vodă delimitarea liniei de tramvai fata de carosabil se va realiza cu stâlpi flexibili omologați pentru trafic străzi (aceasta delimitare fiind prinsa în lucrarea de separare a traseelor liniilor de tramvai 1/10 de traficul auto general).
- Pe sos. Giurgiului delimitarea amprizei liniei de tramvai fata de carosabil s-a realizat prin borduri, fiind zona semicarosabilă pentru situații de urgenta.

Pe întregul traseu rețeaua de contact a fost modernizata odată cu linia de tramvai (stâlpi, suspensie fir de contact). Soluția constructiva a linei de contact este catenara longitudinala simpla (firul de contact susținut de suspensii elastice și console sau traverse), compensat (preluarea variației lungimii

firului de contact cauzata de diferențele de temperatura se face automat prin sistemul de compensare cu contragreutăți).

Numărul total al stâlpilor de pe traseu este de aproximativ 1150 stâlpi aflați în stare tehnica corespunzătoare. Stâlpii pe traseu sunt pozați pe trotuare sau în axa liniei de tramvai și au fost schimbați în totalitate, odată cu modernizarea caii de rulare.

Toate trecerile de pietoni sunt semaforizate, de asemenea sunt semaforizate toate intersecțiile carosabile.

Toate curbele în buclele de întoarcere au raza cel puțin 20 m.

CONFORM CU ORIGINALUL

Alimentarea cu energie electrica a rețelei de contact a Liniei de tramvai 25 se realizează din următoarele substații electrice de tracțiune :

- Substația Preciziei prin trei centre de alimentare și întoarcere. Aceasta a fost modernizata parțial (instalația de medie tensiune) în 2006 cu echipamente electrice ABB/ELECTRO PUTERE și este amplasata în incinta Depoului de tramvaie Militari, sector 6.
- Substația Valea Cascadelor prin trei centre de alimentare și întoarcere. Aceasta a fost modernizata parțial (instalația de medie tensiune și întrerupătorii din celulele de cc) in anul 2004 cu echipamente electrice ABB/SECHERON și este amplasata pe B-dul Preciziei nr.2-4,sect.6;
- Substația Bujoreni prin patru centru de alimentare și întoarcere. Aceasta a fost pusa în funcțiune în anul 1997 cu echipamente electrice BAILESTI/ EAW și este amplasata în incinta Depoului de troleibuze Bujoreni, sect.6;
- Substația Militari prin trei centre de alimentare și întoarcere. Aceasta a fost modernizata parțial (instalația de medie tensiune și o parte din instalația de 825 Vcc) în anul 2004 cu echipamente electrice ABB/ELECTROPUTERE și este amplasata pe Str. Vagonetului nr.1, sect.6;
- Substația Răzoare prin trei centre de alimentare și întoarcere. Aceasta a fost pusa în funcțiune în anul 2004 cu echipamente electrice SIEMENS/SECHERON și este amplasata pe Intrarea Lt. Aviator Caranda sector 6. Substația este de tip container;
- Substația 13 Septembrie printr-un centru de alimentare și întoarcere. Aceasta a fost modernizata în 1991 cu echipamente electrice ELECTRO PUTERE și este amplasata pe Calea 13Septembrie nr.229, sect.5;
- Substația Chirigiu prin doua centre de alimentare și întoarcere. Aceasta a fost pusa în funcțiune în anul 2007 cu echipamente electrice SIEMENS/SECHERON și este amplasata pe B-dul Tudor Vladimirescu, sect.5. Substația electrica este de tip container;
- Substația Șerban Vodă prin patru centre de alimentare și întoarcere. Aceasta a fost modernizata în 2000 cu echipamente electrice ELECTRO PUTERE/I.C.P.E. și este amplasata pe Calea Șerban Vodă nr.226, sect.4;

- Substaţia Progresu prin trei centre de alimentare şi întoarcere. Aceasta a fost modernizata în 2003 cu echipamente electrice SIEMENS/SECHERON şi este amplasata pe Sos. Giurgiului nr.115, sect.4;

- Substaţia Giurgiu printr-un centru de alimentare şi întoarcere. Aceasta a fost modernizata în 2003 cu echipamente electrice SIEMENS/SECHERON şi este amplasata pe Str. Acţiunii nr.42, sect.4.

Pentru aceasta linie nu sunt prevăzuţi lucrări de modernizare substaţii electrice şi cabluri de curent continuu, cele existente asigurând alimentarea cu energie electrica a noilor tramvaie.

Valoarea estimata pentru extinderea tuturor peroanelor necorespunzătoare de pe traseul liniei 25 - 18 bucăţi, fără peroanele aferente staţiilor Stefan Hepites şi P-ţa Eroii Revoluţiei este de 1.090.909 lei fără TVA. Extinderea de peroane reprezintă o lucrare de investiţii prevăzută în lista obiectivelor de investiţii a RATB pe anul 2018.

Linia de tramvai 25 are traseu comun cu liniile 1/10, pe următoarele tronsoane:

- **B-dul Timişoara intre B-dul Vasile Milea şi strada Răzoare** (delimitarea amprizei liniei de tramvai este prinsa în lucrarea de separare a traseelor liniilor de tramvai 1/10 de traficul auto general).
- **Sos. Progresul**
- **Strada dr. Istrati intre Sos. Progresul şi Sos. Viilor** (delimitarea amprizei liniei de tramvai este prinsa în lucrarea de separare a traseelor liniilor de tramvai 1/10 de traficul auto general);
- **Sos. Viilor intre strada Dr. Istrati şi Calea Şerban Vodă** (delimitarea amprizei liniei de tramvai este prinsa în lucrarea de separare a traseelor liniilor de tramvai 1/10 de traficul auto general);
- **Cale Şerban Vodă intre Sos. Viilor şi strada Sura Mare.**

Intersecţii existente incluse în BTMS

1. Olteniţei x Giurgiului (Eroii Revoluţiei)
2. Viilor x Şerban Vodă
3.. Viilor x C. Istrati
4.. Progresului x Năsăud
5.. Progresului x Calea Rahovei
6.. Progresului x 13 Septembrie
7. Piaţa Răzoare (Danny Huwé)
8. Vasile Milea x Timişoara
9. Timişoara x Braşov

CONFORM CU ORIGINALUL

Intersecţii propuse pentru a fi integrate în BTMS

A. Giurgiului x Intarea Acţiunii (TP CFR Progresul)
B. Giurgiului x Anghel Moldoveanu
C. Giurgiului x Anghel Nuţu
D. Giurgiului x Luica
E. Giurgiului x Cimitirul Evreiesc

110

F. Giurgiului x Drumul Găzarului
G. Giurgiului x Toporaşi
H. Giurgiului x Verigei (Piata Progresul)
I. Giurgiului x Brădetului (RATB Bacovia)
J. Giurgiului x Stefan Dumitrescu
K. Giurgiului x Sura Mare
L. Giurgiului x Olteniţei
M. Timisoara 33 x Liceul Grigore Moisil
N. Timisoara x Intrarea Silistru
O. Timisoara x Costin Nenitescu
P. Timisoara x Romanicierilor
Q. Timisoara x Aleea Câmpul cu Flori
R. Timisoara x Lunca Siretului
S. Preciziei x Metrou Preciziei

CONFORM CU ORIGINALUL

Zone în care tramvaiele au viteza incetinita din cauza traficului general

Artera/Intersecţia	Tronsonul	Lungime tronson [m]	Observaţii
Sos. Giurgiului	Str. Pictor Stefan Dumitrescu-Sos. Olteniţei	330	Trafic foarte intens intrarea în Bucureşti – DN 5 - Pana în peronul de tramvaie sens -Piaţa Eroii Revoluţiei

Pentru eliminarea situaţiilor în care viteza tramvaiului este încetinita din cauza traficului general, se vor lua următoarele masuri:

- În intersecţiile unde autovehiculele efectuează virajul stânga, tramvaiul sa primească verde la semafor cu 5-10 secunde înaintea traficului rutier. În aceste condiţii autovehiculele pot intra pe linia de tramvai după ce tramvaiul a traversat intersecţia. În prezent, autovehiculele care efectuează virajul stânga pătrund pe linia de tramvai, acorda prioritate vehiculelor din sens opus, pana se schimba culoarea semaforului, iar tramvaiele mai aşteaptă un ciclu semaforic pentru a traversa intersecţia;

- Pe arterele unde lăţimea carosabilului permite, se va delimita calea de rulare a tramvaielor cu garduri pentru creşterea vitezei comerciale, respectiv pentru a nu permite autovehiculelor circulaţia pe linia de tramvai, cu excepţia ambulanţelor, pompierilor, poliţiei, etc;

- Semaforizare preferenţiala pentru vehiculele de transport public - montare de senzori. La apropierea de o intersecţie semaforizata vehiculele de transport public sa poată modifica automat culoarea semaforului primind unda verde.

- Interzicerea parcării pe carosabil a autovehiculelor proprietate personala pe secţiunile unde transportul public cu tramvaiul este la comun cu transportul auto

Anexa 5 – Detalii privind linia de tramvai 25

Calendarul activităţilor complementare

Activităţi complementare liniei 25	2018	2019	2020	2021	2022
1. Adaptarea a 22 peroane					
2. Includerea intersecţiilor în BTMS şi prioritizarea transportului public cu tramvaiul					
3. Urmărirea aplicării măsurilor de siguranţă şi securitate în trafic					
4. Informarea cetăţenilor pe toată durata proiectului					
5. Banda de rulare dedicată					

CONFORM CU ORIGINALUL

Anexa 6 – Detalii privind linia de tramvai 32

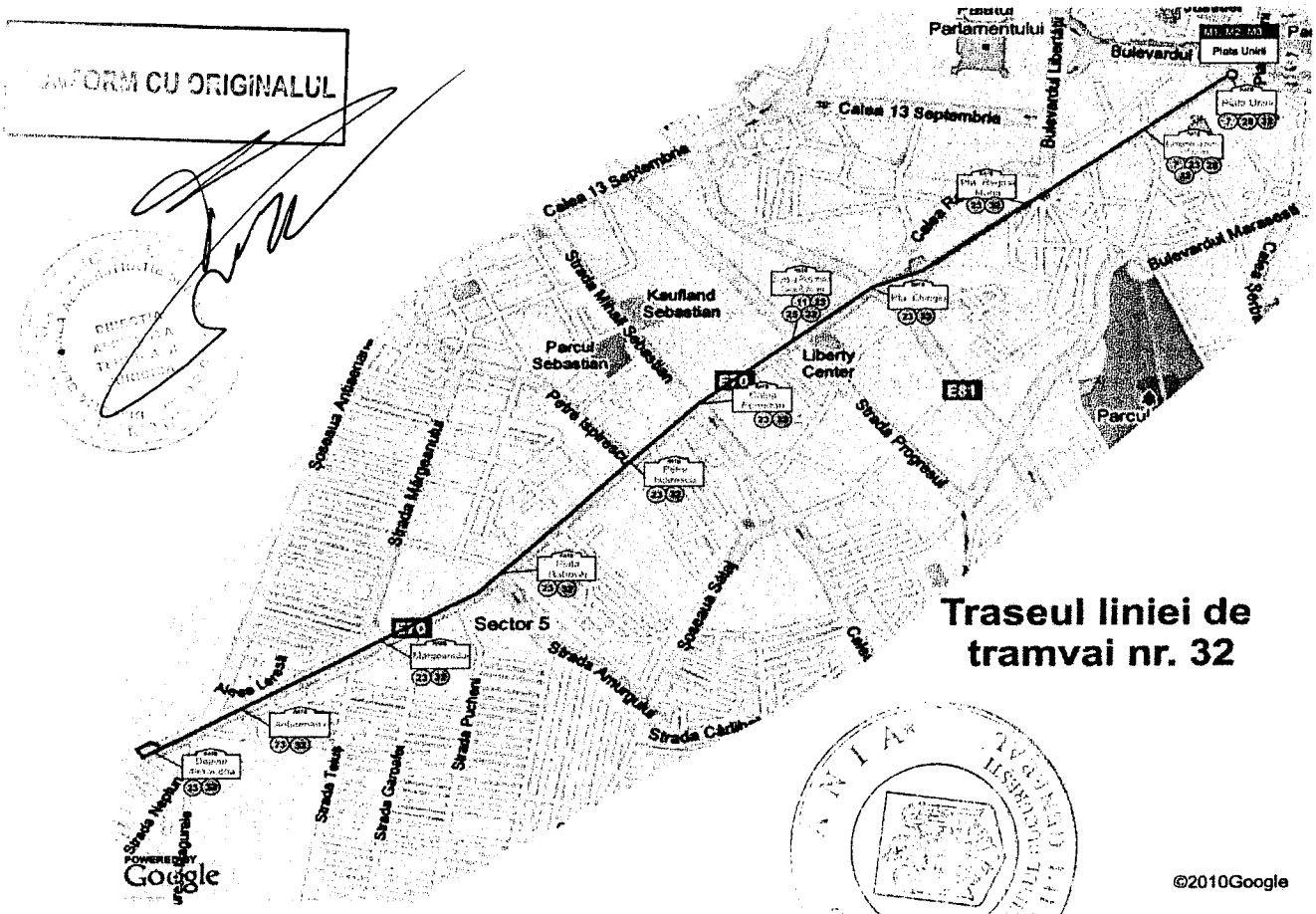
Descriere traseu linia 32

Infrastructura de tramvai aferenta liniei 32 circula pe arterele Şoseaua Alexandriei, strada Antiaeriana, Calea Rahovei, Bulevardul George Coşbuc şi Bulevardul Regina Maria şi ajunge pana în Piaţa Unirii. Lungimea traseului este de 11,3 km cale simpla cu cele doua terminale Alexandriei si Piaţa Unirii.

Linia de tramvai 32 este una din liniile eficiente, având un număr mediu de 67612 îmbarcări pe zi. Ea leagă cartiere importante ale oraşului şi, totodată, se realizează legătura cu transportul subteran (metrou) în zona Unirii. Numărul de calatori va creste semnificativ prin achiziţia noilor tramvaie. Se prevede o creştere de 23 % a beneficiarilor acestei linii de transport rapid.

Depou: Tramvaiele liniei 32 sunt garate în depoul Alexandria (situat în Sos. Alexandriei nr. 152) şi pornesc în traseu din terminalul multimodal Alexandria (aflat în fata depoului).

Descriere traseu:



Traseul liniei de tramvai nr. 32

CONFORM CU ORIGINALUL

113

116

CONFORM CU ORIGINALUL

Anexa 6 – Detalii privind linia de tramvai 32

Întregul traseu are 22 staţii (11 staţii pe sens), cu bucla de întoarcere depou Alexandria, iar lungimea traseului este de 11,3 km cale simpla cu cele doua terminale Alexandriei şi Piaţa Unirii.

Descrierea traseului liniei 32 începe cu Km 0 (peroanele de îmbarcare/ debarcare calatori terminal depou Alexandria) pana la km 5+100 m înainte de intrarea în terminalul Piaţa Unirii, astfel:

Secţiune Şoseaua Alexandriei

a. Intre Terminal Depou şi Str. Antiaeriana – linie construita în sistem carosabil, cu şina cu canal, înglobată în dale de beton şi prevăzută cu amortizoare de zgomote şi vibraţii; pe acesta porţiune, deşi carosabila, linia este totuşi separata prin gard sau pastile rutiere de traficul general;

b. De la intersecţia cu str. Antiaeriana – Sos. Bucureşti Măgurele soluţia constructiva a liniei de tramvai se schimba în soluţie tip calea ferata (şina CF S49, montata pe traverse şi prisma de piatra sparta) şi separata de traficul general prin borduri, pe o lungime de aproximativ 0.7 kmcd. Urmează o porţiune de 20 m carosabila la intersecţia cu Str. Mărgeanului (strada adiacenta Sos. Alexandria, în dreptul staţiilor de tramvai "Mărgeanului");

c. După intersecţia cu Str. Mărgeanului linia de tramvai este tot în zona proprie încă 146 mcd;

d. Secţiunea de la intersecţiile cu Str. Garoafei la str. Sld. Croitoru Vasile urmează o zona carosabila în lungime de 454 mcd. Aceasta zona carosabila corespunde punctului de interes Piaţa Rahovei. Se va realiza micşorarea acestei zone cu aproximativ 270 mcd, printr-un proiect de montare garduri la limita amprizei (lăţimii zonei) RATB.

Secţiune Calea Rahovei

e. De la str. Sld. Croitoru Vasile, în general se menţine linia de tramvai separate în soluţie cale ferata, pana la Piaţa Chirigiu (intersecţia Bd. Tudor Vladimirescu cu str. Odoarei) – un tronson de 1.87 kmcd. Pe acesta porţiune a Caii Rahovei, totuşi segregarea liniei de tramvai este întrerupta în intersecţii majore (Calea Ferentari şi Sos. Progresul). La intersecţia cu Calea Ferentari linia 32 se întâlneşte cu liniile 8 şi 23, iar din Calea Ferentari exista relaţii duble la liniile de tramvai (ambele sensuri) la dreapta şi la stânga în Calea Rahovei . Cea mai mica raza de curbura a şinelor în aceasta intersecţie este de 25 m. Intersecţia cu Calea Progresul este tot o intersecţie cu piese de cale (încrucişări Tramvai – tramvai şi relaţie dubla la stânga din Calea Rahovei în Calea Ferentari). În afara de aceste intersecţii majore, carosabile şi semaforizate, de la str. Sld. Croitoru la Calea Ferentari mai exista traversări pietonale sau carosabile, după cum urmează:

- Trecere de pietoni semaforizat la str. Barca, cu pastile (posibilitate de acumulare pietoni)
- Trecere carosabila auto (20 m lăţime) la intersecţia cu str. Petre Ispirescu
- Trecere de pietoni semaforizata la str. Olaru Zamfir cu pastila.

Secţiune B-dul. George Coşbuc şi B-dul. Regina Maria linia de tramvai este în soluţie carosabila

f. De la intersecţia cu Bd. Tudor Vladimirescu (piaţa Chirigiu) linia de tramvai este în soluţie carosabila, care consta în şina cu canal înglobata în dale de beton şi prevăzută cu amortizoare de zgomote şi vibraţii montate la inima şinei şi sub talpa acesteia, pe o lungime de 1.75 kmcd (pana la intrarea în bucla Piaţa Unirii), care bucla este în zona proprie.

CONFORM CU ORIGINALUL

g. Pe Bd. Regina Maria la intersecția cu Str. 11 Iunie sunt relații duble la linia de tramvai stânga – dreapta din str. 11 Iunie. Relația stânga are cea mai mica raza din intersecție de 21.5 m.

Caracteristici și dotări peroane:

nr.	Artera	Stația	Dimensiuni peron [m]	Lungime active peroane [m]	Linii în plus deservite
1	Sos. Alexandriei	Depoul Alexandria	76 x 2,3	66	
2		Antiaeriana	59 x 2,3	49	
3		Mărgeanului	57 x 2,3	47	
4		Piața Rahova	57,2 x 2,25	47.2	
5	Calea Rahovei	Petre Ispirescu	60 x 2,3	50	
6		Calea Ferentari	58,4 x 2,3	48,4	8, 23
7		Șoseaua Progresului	58,2 x 2,3	48,2	23
8		Piața Chirigiu	62 x 1,8	52	23
9	Bd Regina Maria	Piața Regina Maria	0	0	23
10		11 Iunie	0	0	23
11		Piața Unirii	28,7 x 1,75	28,7	7, 27, 47
12		11 Iunie	0	0	23
13		Piața Regina Maria	0	0	23
14	Calea Rahovei	Piața Chirigiu	62 x 1,8	52	23
15		Șoseaua Progresului	57,5 x 1,8	47,5	23
16		Calea Ferentari	48,4 x 2,3	38,4	8, 23
17		Petre Ispirescu	60 x 2,3	50	
18		Piața Rahova	57,5 x 2,3	47,5	
19	Sos. Alexandriei	Mărgeanului	57 x 2,25	47	
20		Antiaeriana	58 x 1,6	48	
21		Depoul Alexandria (1)	32,6 x 1,85	32,6	
22		Depoul Alexandria (2)	66 x 2,2	56	
	Total peroane de modificat pe linie modernizată: 2				

Peroanele care necesita lucrări de extindere sunt cele aferente stațiilor:

- **Piața Unirii debarcare**
- **Depou Alexandria – debarcare**

115

CONFORM CU ORIGINALUL

Aceste peroane au lungimi active insuficiente pentru noile vagoane şi necesita extindere, astfel încât lungimea activa a peronului sa fie cel puţin 36 m. În măsura în care exista posibilitatea măririi lăţimii peronului la cel puţin 1.80 m se va realiza şi acest lucru.

Înălţimea peroanelor va fi conform infrastructurii existente la +25 cm fata de nivelul superior al şinei (NSS).

Pe acest traseu circula: tramvaie V3A-93 cu dimensiunea 27180 x 2390 mm

Toate peroanele de pe traseu sunt dotate cu gard de protecţie, indicatoare de staţie, dar fără copertine de calatori.

Din cele 11 staţii de tramvai, staţiile 9 şi 10 (Piaţa Regina Maria şi 11 Iunie) nu beneficiază de peroane de îmbarcare/ debarcare calatori, din cauza tramei stradale şi a trotuarelor înguste, zona aceasta fiind una protejata din punct de vedere urbanistic.

Din punct de vedere tehnic, linia de tramvai a fost supusa unor lucrări de modernizare a căror recepţie finala a fost în anul 2005. În cadrul lucrărilor s-au modernizat Depoul Alexandria (hale, linii de tramvai din depou, aparate de cale şi reţeaua de contact tramvaie), substaţia electrica de tracţiune care alimentează linia 32 (amplasata în incinta depoului), cablurile de curent continuu aferente substaţiei, liniile de tramvai de pe Sos. Alexandria, Calea Rahovei, B-dul George Coşbuc şi B-dul Regina Maria (adică întregul traseu al liniei 32, inclusiv buclele de întoarcere), reţeaua de contact tramvaie.

Odată cu modernizarea traseului liniei 32 s-a avut în vedere şi separarea acesteia de traficul general astfel încât, din 5.1 kmcd (cale dubla) traseu, aproximativ 53% din traseu este în zona proprie (exceptând buclele de întoarcere).
Toate macazele la linia de tramvai din linia curenta şi bucla Depou Alexandria sunt prevăzute cu automatizare (comanda macazului este automata, dar exista şi posibilitatea ca acesta sa fie comandat manual).

Reţeaua de contact tramvai este în soluţie moderna, elastic cu suspensie tip "delta", susţinuta de traverse cuplate la stâlpi de beton. Compensarea dilatării firului de contact din cupru cu secţiunea de 120 mm^2, ca urmare a variaţiilor de temperatura, se face cu dispozitive de compensare cu contragreutăţi care introduce în firul de contact o tensiune mecanica de 10kN. Pe zonele de curba (la relaţiile liniilor de tramvai cu străzile adiacente) compensarea firului de contact se face cu întinzător cu arcuri, asigurând în fir o tensiune mecanica de 0.6 kN.

Terminalul Alexandria are o bucla efectiva de întoarcere a tramvaielor în lungime de 190 mcs având cea mai mica raza de curbura de 23 m (măsurata în axa liniilor de tramvai), la care se adaugă o bretea de stocaj pe sensul de intrare în terminal în lungime de 95 mcs. Racordare bretelei de stocaj în linia curenta se face printr-o zona alcătuită din curba (raza 30 m)- aliniament (7.9 m)- contracurba (raza 20 m), iar în bucla de întoarcere printr-o curba cu raza de 22 m.

CONFORM CU ORIGINALUL

Anexa 6 – Detalii privind linia de tramvai 32

Alimentarea cu energie electrica a rețelei de contact a Liniei de tramvai 32 se realizează din următoarele substații electrice de tracțiune :

- Substația Șerban Voda printr-un centru de alimentare și întoarcere. Aceasta a fost modernizata în 2000 cu echipamente electrice ELECTRO PUTERE/I.C.P.E. și este amplasata pe Calea Șerban Voda nr.226, sect.4;
- Substația Chirigiu prin patru centre de alimentare și întoarcere. Aceasta a fost pusa în funcțiune în anul 2007 cu echipamente electrice SIEMENS și este amplasata pe B-dul Tudor Vladimirescu, sect.5. Substația electrica este de tip container;
- Substația 13 Septembrie printr-un centru de alimentare și întoarcere. Aceasta a fost modernizata în 1991 cu echipamente electrice ELECTRO PUTERE și este amplasata pe Calea 13Septembrie nr.229, sect.5;
- Substația Alexandria prin trei centre de alimentare și întoarcere. Aceasta a fost modernizata în anul 2002 cu echipamente electrice SIEMENS/BALFOUR și este amplasata în incinta Depoului Alexandria, sect.5. Substația electrica este de tip container.

Pe aceasta linie nu sunt prevăzute lucrări de modernizare substații electrice și cabluri de curent continuu, cele existente asigurând alimentarea cu energie electrica a noilor tramvaie.

Valoarea estimata pentru extindere tuturor peroanelor necorespunzătoare (33 bucăți) de pe traseele liniilor 1, 10, 21, 32, 41 (linii modernizate anterior, la care o parte din peroane nu corespund noilor vagoane) este de 2.000.000 lei fără TVA. Extinderea de peroane reprezintă o lucrare de investiții prevăzută în lista obiectivelor de investiții a RATB pe anul 2018.

Valoarea estimata pentru delimitarea amprizei liniei de tramvai fata de traficul auto pe Sos. Alexandriei intre strada Garoafei și strada Glicinelor este de 135.000 lei fără TVA (valoare estimata de construcții montaj fără TVA).

Intersecții existente incluse în BTMS

1. Progresu x Rahova
2. Tudor Vladimirescu x Viilor

Zone în care tramvaiele au viteza încetinita din cauza traficului general

Nr. crt.	Artera/Intersecția	Tronsonul	Lungime tronson [m]	Observații
1	Sos. Alexandriei	Str. Teiuș-Str. Buzoieni	600	In zona pieței Rahova
2	Bd. George Coșbuc	Sos. Viilor-Piața Regina Maria	550	Se formează ambuteiaje
3	Bd. Regina Maria	Piața Regina Maria-Piața Unirii	900	Se formează ambuteiaje

117

120

CONFORM CU ORIGINALUL

Anexa 6 – Detalii privind linia de tramvai 32

Pentru eliminarea situațiilor în care viteza tramvaiului este încetinita din cauza traficului general, se vor lua următoarele masuri:

- În intersecțiile unde autovehiculele efectuează virajul stânga, tramvaiul sa primească verde la semafor cu 5-10 secunde înaintea traficului rutier. În aceste condiții autovehiculele pot intra pe linia de tramvai după ce tramvaiul a traversat intersecția. În prezent, autovehiculele care efectuează virajul stânga pătrund pe linia de tramvai, acorda prioritate vehiculelor din sens opus, pana se schimba culoarea semaforului, iar tramvaiele mai așteaptă un ciclu semaforic pentru a traversa intersecția;

- Pe arterele unde lățimea carosabilului permite, se va delimita calea de rulare a tramvaielor cu garduri pentru creșterea vitezei comerciale, respectiv pentru a nu permite autovehiculelor circulația pe linia de tramvai, cu excepția ambulanțelor, pompierilor, poliției, etc;

- Semaforizare preferențiala pentru vehiculele de transport public - montare de senzori. La apropierea de o intersecție semaforizata vehiculele de transport public sa poată modifica automat culoarea semaforului primind unda verde.

- Interzicerea parcării pe carosabil a autovehiculelor proprietate personala pe secțiunile unde transportul public cu tramvaiul este la comun cu transportul auto

Calendarul activităților complementare

Activități complementare liniei 32	2018	2019	2020	2021	2022
1. Adaptarea a 2 peroane					
2. Includerea intersecțiilor în BTMS și prioritizarea transportului public cu tramvaiul					
3. Urmărirea aplicării masurilor de siguranța și securitate în trafic					
4. Informarea cetățenilor pe toata durata proiectului					

CONFORM CU ORIGINALUL

Anexa 7 – Detalii privind linia de tramvai 40

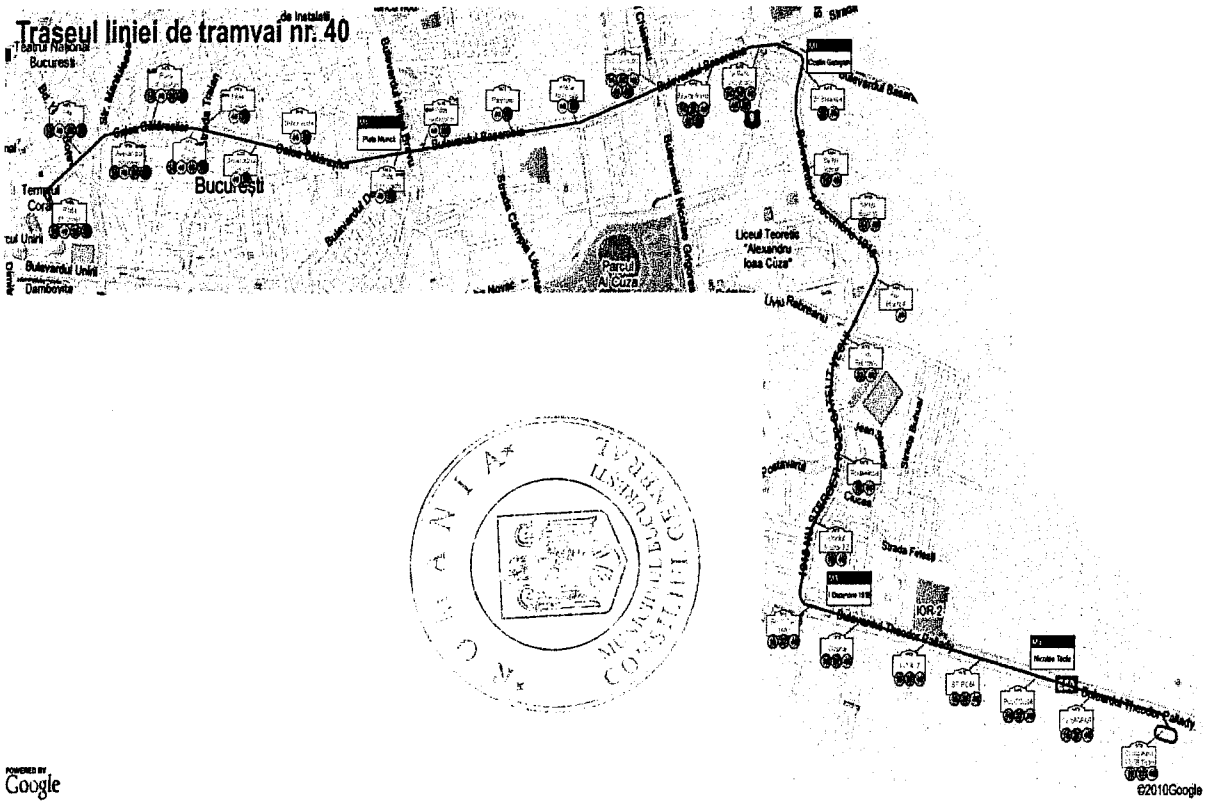
Descriere traseu linia 40

Infrastructura de tramvai aferenta liniei 40 are doua terminale (Piața Sfântă Vineri și Complex RATB Titan) și străbate următoarele artere: Bd. Corneliu Coposu, Calea Călărașilor, Piața Eudoxiu Hurmuzachi, Bd. Basarabia, Bd. 1 Decembrie 1918, Bd. Theodor Pallady.

Întregul traseu are 22,8 km cale simpla din care porțiunile modernizate sunt terminalul Sf. Vineri și Bd. 1 Decembrie intre Poarta 4 Faur și B-dul Th. Pallady, adică 4 km cale simpla.
Linia de tramvai 40 este una din liniile eficiente, având un număr mediu de 16335 îmbarcări pe zi. Ea leagă cartiere importante ale orașului si, totodată, se realizează legătura cu transportul subteran (metrou). Numărul de calatori va creste semnificativ prin achiziția noilor tramvaie. Se prevede o creștere de 11 % a beneficiarilor acestei linii de transport rapid.

Depou: Tramvaiele liniei 40 sunt garate în depourile Giurgiului și Dudești (depouri modernizate).

Descriere traseu:



CONFORM CU ORIGINALUL

Anexa 7 – Detalii privind linia de tramvai 40

Traseul are în totalitate 51 staţii, iar lungimea parcursa este de 11.4 km cale dubla.
Traseul liniei 40 are doua terminale (Piaţa Sfântă Vineri şi Complex RATB Titan) şi străbate următoarele artere: Bd. Corneliu Coposu, Calea Călăraşilor, Piaţa Eudoxiu Hurmuzachi, Bd. Basarabia, Bd. 1 Decembrie 1918, Bd. Theodor Pallady.
Din întregul traseu porţiunile modernizate sunt terminalul Sf. Vineri şi Bd. 1 Decembrie 1918intre Poarta 4 Faur şi B-dul Th. Pallady, adică 2 kmcd.

Din întregul traseu porţiunile nemodernizate sunt b-dul. Th. Pallady între capătul de linie complexul RATB Titan şi b-dul. 1 Decembrie 1918, b-dul 1 Decembrie 1918 tronsonul cuprins între poarta 4 Faur şi b-dul. Basarabia, b-dul Basarabia tronsonul cuprins între b-dul. 1 Decembrie 1918 şi Piaţa Eudoxiu Hurmuzachi, calea Călăraşilor între Piaţa Eudoxiu Hurmuzachi şi b-dul. Corneliu Coposu şi b-dul. Corneliu Coposu tronsonul cuprins între Calea Călăraşilor şi Sf. Vineri.

Procesele verbale de recepţie finala a lucrărilor sunt:

- Bd. 1 Decembrie 1918 PV nr. 3803/03.04.2014
- Terminal Sf. Vineri: PV 12235/26.09.2013

Caracteristici şi dotări peroane:

Artera	Nr. crt	STATIA	Dimensiuni	Lungime active peroane [m]	Borna	Indicator	Copertina	Garduri
Theodor Pallady	1	COMPLEX RATB TITAN	76m x 2,5m				2	39
	2	COMPLEX RATB TITAN	100m x 2,47m				2	44
	3	CHIMOPAR S.A.	61m x 2,42m				2	32
	4	CHIMOPAR S.A.	61m x 2,42m				2	32
	5	POLICOLOR S.A.	56m x 2,55m				2	26
	6	POLICOLOR S.A.	50m x 2,3m				2	30
	7	STIROM	54m x 2,52m				2	29
	8	STIROM	54m x 2,48m				2	28
	9	I.O.R. 2	53m x 2,48m				2	28
	10	I.O.R. 2	53m x 2,48m				2	28
	11	OZANA	53m x 2,5m				2	27
	12	OZANA	53m x 2,46m				2	27
	13	BDUL. 1 DEC. 1918	63m x 2,4m				2	32
	14	BDUL. 1 DEC. 1918	63m x 2,4m			1	2	32
1 Decembrie 1918	15	OFICIUL POSTAL 72	64m x 2.06m	54	1	1	2	32
	16	OFICIUL POSTAL 72	64m x 2m	54	1	1		32

CONFORM CU ORIGINALUL

Anexa 7 – Detalii privind linia de tramvai 40

	17	POSTAVARULUI	37m x 2m	30	1	1	2	18
	18	POSTAVARULUI	37m x 2m	30	1	1	2	18
	19	LIVIU REBREANU	68m x 2.03m	58	1		2	34
	20	LIVIU REBREANU	68m x 2.03m	58	1	1	2	34
	21	FAUR SA-POARTA 4	49m x 2.03m	39			2	24
	22	FAUR SA-POARTA 4	49m x 2.03m	39			2	24
Basarabiei	23	P-TA HURMUZACHE sens Oraș	65m x 1,7m		1		1	30
	24	PATINOAR O->	40m x 0.95m		1	1		
	25	PATINOAR	40m x 0.95m			1		
	26	ARENA NATIONALA O->	45m x 1,5m		1	1		
	27	ARENA NATIONALA	38m x 1m		1	1		
	28	N. GRIGORESCU	74m x 1,35m		1			
	29	BAIA DE ARAMA	66m x 1,5m		1	1		
	30	BAIA DE ARAMA O->	78m x 1,5m		1	1		
	31	LUCRETIU PATRASCANU	65m x 1,4m		1			
	32	SOS. MORARILOR O->	34m x 1m		1	1		
	33	BD. 1 DEC.1918	30m x 1,5m		1	1		
Calea Călărași	34	P-TA HURMUZACHE sens Republica	65m x 1,7m		1		1	32
	35	DELEA VECHE	31m x 1,47m		1			0
	36	DELEA VECHE	30m x 1,5m		1			0
	37	UNIV.HYPERION	39m x 1,46m		1	1		0
	38	UNIV.HYPERION O ->	38m x 1,48m		1	1		0
	39	ALEX.SIHLEANU	36m x 1,47m		1	1		18
	40	Piața. C.COPOS	68m x 1,47 m			1		0
	41	SF.VINERI - Plecare	114m x 3.5m	100			1	7
	42	SF.VINERI - Sosire 2	62m x 2.26m	52				27
	43	SF.VINERI - Sosire 1	110m x 4.45m	100			1	12
	Total peroane de modificat pe linie modernizată: 2							

Nota: Peroanele de pe B-dul Th Pallady (nr. crt. 1-14) sunt prinse în cadrul modernizării liniei 27.

Peroanele de pe B-dul Basarabiei și Calea Călărașilor (nr. crt. 23-40) sunt prinse în cadrul modernizării liniei 40.

Peronul de la stația Alexandru Sihleanu este prins la modernizare pe linia 40. Liniile 40 și 55 au traseu comun pe Calea Călărașilor de la intersecția cu Str. Traian la Bucla Sf. Vineri.

Anexa 7 – Detalii privind linia de tramvai 40

Peroanele care necesita lucrări de extindere pe zona deja modernizata (Bd. 1 Decembrie 1918 de la Bd. Pallady la Poarta 4 Faur) sunt cele aferente stațiilor Postăvarului, ambele sensuri.
Aceste peroane au lungimi active insuficiente pentru noile vagoane și necesita extindere, astfel încât lungimea activa a peronului sa fie cel puțin 36 m. În măsura în care exista posibilitatea măririi lățimii peronului la cel puțin 1.80 m se va realiza și acest lucru.
Înălțimea peroanelor va fi conform infrastructurii existente la +25 cm fata de nivelul superior al șinei (NSS).

CONFORM CU ORIGINALUL

Pe acest traseu circula:

- Tramvaie V3A-93 cu dimensiunea 27180 x 2390 mm

Din punct de vedere constructiv și al separării liniei de traficul general aceasta se prezinta astfel:

a. Terminalul sf. Vineri în lungime de 370mcs, la care se adaugă o bretea de stocaj de 77 m cale simpla. Acest terminal este comun cu terminal de autobuze, care au fluxul separat de al tramvaielor.

b. Pe Bd. Corneliu Coposu, Calea Călărașilor, Bd. Basarabiei linia de tramvai este carosabila, cu șina tip otelul roșu înglobata în dale de beton cu canal înglobata în beton fără amortizoare de zgomote și vibrații la inima șinei și talpa șinei.

c. Pe Bd. 1 Decembrie intre Bd. Basarabia și Poarta 4 Faur linia de tramvai este în soluție carosabila, șina CF înglobate în dale de beton incastrate în rama.

d. Pe Bd. 1 Decembrie de la Poarta 4 Faur la bd. Th. Pallady linia de tramvai este modernizata în soluție carosabila, șina cu canal îngloba în beton, cu zona verde sau gard în axa amprizei RATB, întrerupte în dreptul principalelor intersecții. La intersecția cu str. Liviu Rebreanu exista relații duble din Liviu Rebreanu în Bd. 1 Decembrie. Raza minima curba 20 m. Terminalul Faur. care nu deservește linia 40 decât în caz de nevoie, este și el modernizat în cadrul lucrării de modernizare a liniei de tramvai pe acest tronson.

e. Pe Th. Pallady linia este separata de traficul general prin spațiu verde adiacent zonei RATB. Soluția constructiva a liniei este șina CF montata pe traverse de beton și prisma de piatra sparta, cu stâlpii montați în axa liniei de tramvai. Intersecții carosabile sunt la str. Mizil și unitățile economice din zona.

f. Bucla Complex Titan bretele de stocaj de 118 m, 226 m cale simpla plus lungime liniei de întoarcere de 32 m cale simpla. În terminal nu exista peroane de debarcare/ îmbarcare calatori, acestea fiind în linia curenta.

122

175

CONFORM CU ORIGINALUL

Anexa 7 – Detalii privind linia de tramvai 40

Soluția constructiva a liniei de contact este:

- Pe Bd. Corneliu Coposu, Calea Călărașilor, Bd. Basarabiei, Bd. 1 Decembrie până la Poarta 4 Faur catenara simpla, necompensata, susținuta de traverse montate pe stâlpi amplasați pe trotuare.
- Pe 1 Decembrie zona modernizata catenara este simplu compensata cu contragreutăți, în soluție elastica (cu suspensie delta) și traverse montate pe stâlpi metalici amplasați pe trotuare, schimbați în cadrul proiectului de modernizare a liniei de tramvai.
- Pe Bd. Th. Pallady catenara cu cablu portant (care susține firul de contact), firul de contact compensat (preluarea variației lungimii firului de contact cauzata de diferențele de temperatura se face automat prin sistemul de compensare cu contragreutăți) ansamblul fiind montat pe console oblice din țeava de otel. Stâlpii pe traseu sunt pozați în axa liniei de tramvai.

Numărul total al stâlpilor de pe traseu este de aproximativ 670 stâlpi vechi a căror durata de viată este depășita și 140 de noi aflați în stare tehnica corespunzătoare.

Linia 40 și linia 27 au traseu comun pe Bd. Theodor Pallady de la Str. Teclu la Bd. 1 Decembrie 1918.

Alimentarea rețelei de contact pe aceste zone se face din substațiile Policolor și Nicolae Grigorescu.

Alimentarea cu energie electrica a rețelei de contact a Liniei de tramvai 40 se realizează din următoarele substații electrice de tracțiune :

- Substația Policolor prin trei centre de alimentare și întoarcere. Aceasta a fost pusa în funcțiune în anul 1978 cu echipamente electrice CKD și este amplasata pe Bd. Pallady nr.250, sect.3. Substația electrica este propusa pentru modernizare în cadrul modernizarii Liniei de tramvai 27;
- Substația Nicolae Grigorescu prin doua centre de alimentare și întoarcere. Aceasta a fost pusa în funcțiune în anul 1967 cu echipamente electrice AEG și este amplasata pe strada Lotrioara nr.5, sect.3. Substația electrica este propusa pentru modernizare în cadrul modernizării Liniei de tramvai 27;
- Substația Titan prin patru centre de alimentare și întoarcere. Aceasta a fost pusa în funcțiune în anul 1970 cu echipamente electrice CKD și este amplasata pe Intrarea Muncii nr.3, sect.2. Substația electrica este propusa pentru modernizare în cadrul modernizării acestei linii de tramvai;
- Substația Dristor printr–un centru de alimentare și întoarcere. Aceasta a fost modernizata în anul 2008 cu echipamente electrice SIEMENS/SECHERON și este amplasata pe B-dul Camil Ressu nr.7, sect.3;
- Substația Traian prin patru centre de alimentare și întoarcere. Aceasta a fost pusa în funcțiune în anul 1979 cu echipamente electrice EAW și este amplasata pe Str. Maximilian Popper nr.6, sect.3. Substația electrica este propusa pentru modernizare în cadrul modernizării Liniei de tramvai 27; Din substația Traian se alimentează atât rețeaua de contact de pe linia 40 cat și cea de pe linia 27.

123

126

- Substația Republica printr-un centru de alimentare și întoarcere. Aceasta a fost modernizata în anul 2010 cu echipamente electrice SIEMENS și este amplasata pe Bd. Carol 1 nr.29, sect.2.

În cadrul proiectului de modernizare a liniei 40 sunt incluse și lucrările de modernizare a substației electrice Titan, inclusiv cablurile de curent continuu, la o valoare estimata de 9.900.000 lei fără TVA (C+M, procurare utilaje, montaj, clădire). De asemenea, se vor înlocui cablurile de cc din substația Traian, care alimentează aceasta linie, lucrare estimata la valoarea de 3900000 lei fără TVA (lucrări C+M). Valoarea estimata pentru extinderea celor doua peroane necorespunzătoare de pe traseul modernizat al liniei 40 - este de 120.000 lei fără TVA.

Lucrările de modernizare ale liniei 40 (linie, peroane, rețea de contact) se ridica la o valoare estimata de 95.094.000 lei fără TVA (valoare estimata de construcții montaj).

CONFORM CU ORIGINALUL

Intersecții existente incluse în BTMS

1. Sfântă Vineri - Corneliu Coposu
2. Corneliu Coposu - Mircea Voda
3. Călărași - Mântuleasa
4. Mihai Bravu (Piața Muncii)
5. Liviu Rebreanu 1 Decembrie 1918

Intersecții propuse a fi introduce în BTMS

A. Theodor Pallady 1 Decembrie 1918
B. Theodor Pallady Jean Steriade
C. Theodor Pallady Nicolae Teclu (Rond tramvai)

Zone în care tramvaiele au viteza încetinita din cauza traficului general

Artera/Intersecția	Tronsonul	Lungime tronson [m]	Observații
Bd. Basarabia	Sos. Morarilor - Sos. Mihai Bravu	2400	Calea de rulare a tramvaiului nu este modernizata.
Piața Hurmuzachi (Bd. Basarabia/Sos. Mihai Bravu)			Se formează ambuteiaje datorita autoturismelor staționate pe calea de rulare a tramvaiului pentru efectuarea virajului la stânga
Calea Călărași	Str. Delea Veche - Str. Popa Nan	300	Restricție de viteza a circulației tramvaielor la 10 km/h. Calea de rulare a tramvaielor este deteriorata
Calea Călărași	Intrarea Platon -Str. Mântuleasa	900	Traficul rutier se desfășoară pe linia de tramvai. Calea de rulare a tramvaielor este deteriorata. Menționând ca pe tronsonul Str. Romulus-Popa Soare exista restricție de viteza a circulație tramvaielor la 10 km/h

CONFORM CU ORIGINALUL

Anexa 7 – Detalii privind linia de tramvai 40

Pentru eliminarea situațiilor în care viteza tramvaiului este încetinita din cauza traficului general, se vor lua următoarele masuri:

- În intersecțiile unde autovehiculele efectuează virajul stânga, tramvaiul sa primească verde la semafor cu 5-10 secunde înaintea traficului rutier. În aceste condiții autovehiculele pot intra pe linia de tramvai după ce tramvaiul a traversat intersecția. În prezent, autovehiculele care efectuează virajul stânga pătrund pe linia de tramvai, acorda prioritate vehiculelor din sens opus, pana se schimba culoarea semaforului, iar tramvaiele mai așteaptă un ciclu semaforic pentru a traversa intersecția;

- Pe arterele unde lățimea carosabilului permite, se va delimita calea de rulare a tramvaielor cu garduri pentru creșterea vitezei comerciale, respectiv pentru a nu permite autovehiculelor circulația pe linia de tramvai, cu excepția ambulanțelor, pompierilor, poliției, etc;

- Semaforizare preferențiala pentru vehiculele de transport public - montare de senzori. La apropierea de o intersecție semaforizata vehiculele de transport public sa poată modifica automat culoarea semaforului primind undă verde.

- Interzicerea parcării pe carosabil a autovehiculelor proprietate personala pe secțiunile unde transportul public cu tramvaiul este la comun cu transportul auto

ROMANIA MUNICIPIUL BUCUREȘTI CONSILIUL GENERAL

Calendarul activităților complementare

Activități complementare liniei 40	2018	2019	2020	2021	2022
1. Adaptarea a 2 peroane ,					
2. Modernizarea liniei de tramvai 40 - 18,8 km cale simpla					
3. Modernizarea liniei de tramvai 27					
4. Modernizare substație Titan					
5. Modernizare depou Titan					
6. Includerea intersecțiilor în BTMS și prioritizarea transportului public cu tramvaiul					
5 Urmărirea aplicării masurilor de siguranța și securitate în trafic					
6. Informarea cetățenilor pe toata durata proiectului					

125

CONFORM CU ORIGINALUL

Anexa 8 – Detalii privind linia de tramvai 41

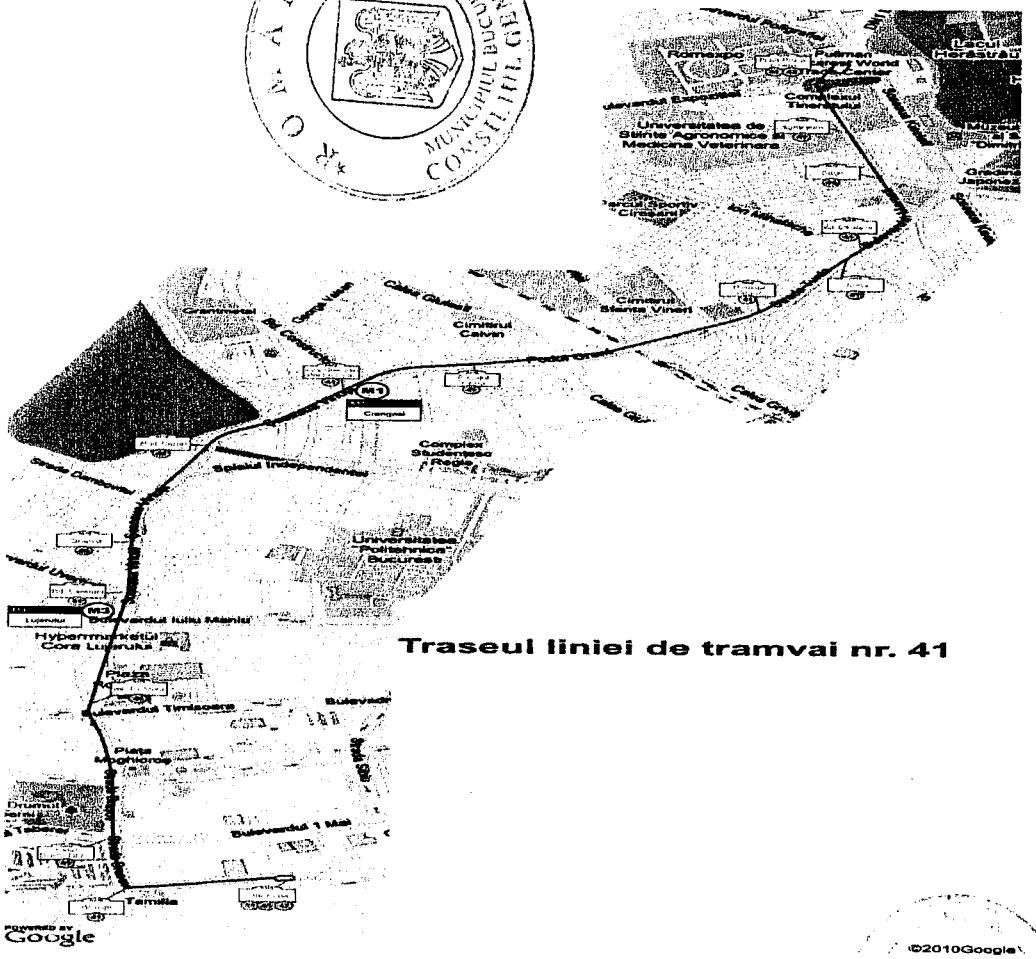
Descriere traseu linia 41

Infrastructura de tramvai aferenta liniei 41 străbate arterele B-dul Mărăşti, B-dul Mareşal Alexandru Averescu, Str. Turda, Podul Grant, Calea Crângaşi, Şoseaua Virtuţii, Pasaj subteran Lujerului, Str. Braşov, B-dul Ghencea. Linia 40 are o lungime a caii de rulare linie curenta (traseu fără terminale) de 9.425 km cale dubla, la care se adaugă lungimea liniilor din terminale 0.95 km cale simpla Terminal Piaţa Presei Libere şi 1.32 km cale simpla Terminal Ghencea.

Linia de tramvai 41, denumita şi metroul uşor, este cea mai eficienta linie până în prezent şi are un număr mediu de îmbarcări pe zi de 123,928 calatori. Ea leagă cartiere importante ale Bucureştiului de zona de nord care cunoaşte o mare dezvoltare economica. Numărul de calatori va creste semnificativ achiziţia noilor tramvaie. Se prevede o creştere de 7 % a beneficiarilor acestei linii de transport rapid.

Depou: Tramvaiele liniei 41 vor fi garate în **depoul Alexandria** (depou **modernizat** situat în Sos. Alexandriei nr. 150B).

Descriere traseu:



Traseul liniei de tramvai nr. 41

125

129

CONFORM CU ORIGINALUL

Anexa 8 – Detalii privind linia de tramvai 41

Linia de tramvai 41 are un număr total de 30 de staţii, iar lungimea caii de rulare este de 19.7 km cale simpla inclusive Terminal Piaţa Presei Libere şi Terminal Ghencea.
Cele doua terminale ale liniei 41, împreuna cu traseul liniei curente, care străbate arterele B-dul Mărăşti, B-dul Mareşal Alexandru Averescu, Str. Turda, Podul Grant, Calea Crângaşi, Şoseaua Virtuţii, Pasaj subteran Lujerului, Str. Braşov, B-dul Ghencea au fost modernizate complet, adică cale de rulare (inclusiv peroane), reţea de contact, substaţii electrice şi cabluri de curent continuu.
Procesele verbale de recepţie finala a lucrărilor sunt:

Calea de rulare :

-Tronson 1 de la bucla Piaţa Presei Libere la Pasaj Gran - PV 72243/25.08.2004
-Tronson 2 de la Podul Grant la Bd. Timişoara - PV 72243/25.08.2004
-Tronson 3 de la B-dul Timişoara la Bucla Ghencea - PV nr. 76939/28.11.2003
-Bucla Ghencea – PV 71629/26.09.2002 – 21.010.2002

Reţeaua de contact : PV 73532/14.12.2003 (se refera la întregul traseu al liniei)

Substaţii şi cabluri de curent continuu:

- Lucrări pentru traseele de cabluri intre substaţiile de tracţiune şi linie PV 73408/22.12.2005
- Substaţia Averescu PV 71306/04.06.2004
- Substaţia Ciurel PV 73284/22.11.2004
- Substaţia Presei Libere PV 7357/20.12.2004
- Substaţia Braşov (Timişoara) PV 73038/03.11.2004

Depoul Alexandria : PV 37662/25.03.2008

Caracteristici şi dotări:

Artera	Nr. crt.	Staţia	Dimensiuni [m]	Lungime activa peron [m]	Borna	Indicator	Copertina	Garduri [m]	Linii în plus deservite
PPTA PRESEI	1.	P-TA PRESEI LIBERE Plecare 2	92 x 2,52	82			1	41	42
	2.	P-TA PRESEI LIBERE Plecare 1	92 x 2,52	82			1	43	
	3.	P-TA PRESEI LIBERE Sosire 2	95 x 2,52	85				43	
	4.	P-TA PRESEI LIBERE Sosire 1	95 x 1,47	85					
BD MARASTI	5.	AGRONOMIE	39 x 1,57	28		1		2	
	6.	AGRONOMIE	39 x 1,57	28		1			
	7.	MANASTIREA CASIN sens PPL	35 x 1,55	27		1			
	8.	MANASTIREA CASIN sens Ghencea	33 x 1,52	27		1			
STR TURDA	9.	BD. I. MIHALACHE sens PPL	44 x 2,8	34		1	1	26	
	10	BD. I . MIHALACHE sens Ghencea	45 x 2,53	35		1	1	26	
	11	TURDA sens Ghencea	95 x 2,4	85		1		54	

CONFORM CU ORIGINALUL

Anexa 8 – Detalii privind linia de tramvai 41

	12	TURDA sens PPL	56 x 2,88	46		1		35	
	13	PASAJ GRAND sens PPL	84 x 2,5	74		1	1	49	
	14	PASAJ GRAND sens Ghencea	84 x 2,54	74		1	1	48	
SOS VIRTUTII	15	P-TA CRINGASI sens PPL	32 x 2,56	30		1	1	27	
	16	P-TA CRINGASI sens Ghencea	32 x 2,5	30		1	1	18	
	17	POD CIUREL	38 x 1,98	30		1	1	22	
	18	POD CIUREL	38 x 1,98	30		1	1	21	
	19	ORSOVA sens PPL	39 x 2	31		1	1	22	
	20	ORSOVA sens Ghencea	41 x 2	32		1	1	22	
	21	UVERTURII sens PPL	43 x 2,47	34		1	1	30	
	22	UVERTURII sens Ghencea	53 x 2,47	35		1	1	36	
SR BRASOV	23	TIMISOARA	45 x 2,5	35		1	1	25	
	24	TIMISOARA	45 x 2,5	35		1	1	24	
	25	P-TA DRUMUL TABEREI	44 x2,45	34		1	1	23	
	26	P-TA DRUMUL TABEREI	44 x2,45	34		1	1	23	
	27	PARCUL DR. TABEREI	42 x 2,4	32		1	1	17	
	28	PARCUL DR. TABEREI	42 x 2,4	32		1	1	19	
	29	BRASOV	44 x 2,4	34		1	1	23	
	30	BRASOV sens Ghencea	44 x 2,43	34		1	1	23	
BD GHENCEA	31	GHENCEA Plecare 2	106 x 2				1	46	
	32	GHENCEA Sosire 3	108 x 2,4					44	
	33	GHENCEA Plecare 1	102 x 2,45					39	
	34	GHENCEA Sosire 2	110 x 2,46					47	
	35	GHENCEA Sosire 1	112 x 2,5					53	
	Total peroane de modificat pe linie modernizată: 20								

Nota: Peroanele parc Dr. Taberei se refac în cadrul lucrărilor Magistralei 5 de Metrou, întrucât fac obiectul unor relocări în cadrul lucrărilor de metrou.

Peroanele care necesita lucrări de extindere sunt cele aferente stațiilor:

- AGRONOMIE ambele sensuri
- MANASTIREA CASIN ambele sensuri
- BD. I. MIHALACHE ambele sensuri
- P-TA CRINGASI ambele sensuri
- POD CIUREL ambele sensuri
- ORSOVA ambele sensuri
- UVERTURII ambele sensuri
- TIMISOARA ambele sensuri
- P-TA DRUMUL TABEREI ambele sensuri
- BRASOV ambele sensuri.

127

131

CONFORM CU ORIGINALUL

Aceste peroane au lungimi active insuficiente pentru noile vagoane și necesita extindere, astfel încât lungimea activa a peronului sa fie cel puțin 36 m. În măsura în care exista posibilitatea măririi lățimii peronului la cel puțin 1.80 m se va realiza și acest lucru.
Înălțimea peroanelor va fi conform infrastructurii existente la +25 cm fata de nivelul superior al șinei (NSS).

Pe acest traseu circula:

- Tramvaie V3A-93 cu dimensiunea 27180 x 2390 mm

Din punct de vedere constructiv și al separării liniei de traficul general aceasta se prezinta astfel:
Linie curenta:

- Pe B-dul Mărăști și B-dul Alexandru Averescu linia de tramvai este construita pe o platforma proprie înălțata fata de carosabilul adiacent cu 10 cm, iar pe aceasta porțiune pot circula pe ampriza liniei de tramvai și mijloacele de intervenții (salvare, pompieri, politie, etc.) acest tronson.
- Pe str. Turda linia de tramvai este înglobata în beton și separata de traficul general prin bordura și gard montat pe bordura.
- Pe Podul Grant linia este în zona proprie, șina de cale ferata montata pe blochezi, separata de traficul general de bordura.
- Pe Calea Crângași, Sos. Virtuții linia este în zona proprie separata prin bordura și gard de carosabil, iar șina este de tip CF montata pe traverse din beton și pe prisma de piatra sparta.
- In pasajul Lujerului linia este CF montata pe blochezi și separata prin bordura de partea carosabila.
- Pe str. Brașov și B-dul Ghencea linia este în zona proprie separata prin bordura și gard de carosabil, iar șina este de tip CF montata pe traverse din beton și pe prisma de piatra sparta.

Pe întregul traseu rețeaua de contact a fost modernizata odată cu linia de tramvai (stâlpi, suspensie fir de contact). Soluția constructiva a linei de contact este catenara longitudinala dublu compensata (firul de contact este susținut de un cablu portant prin intermediul unor pendule, iar atât firul de contact cat și cablul portant sunt compensate, adică preluarea variației lungimii lor cauzata de diferențele de temperatura se face automat prin sistemul de compensare cu contragreutăți).

Numărul total al stâlpilor de pe traseu este de aproximativ 510 stâlpi aflați în stare tehnică corespunzătoare. Stâlpii pe tronsonul Mărăști Averescu sunt plantați pe trotuare, iar în restul traseului sunt în axa zonei RATB. De asemenea, în intersecțiile majore stâlpii sunt plantați pe trotuare (aceste intersecții sunt cu: B-dul Ion Mihalache, B-dul Timișoara, Drumul Taberei – ramura de Nord, Drumul Taberei – ramura de Sud, Prelungirea Ghencea).

Toate trecerile de pietoni sunt prevăzute cu pastile de acumulare și sunt semaforizate, de asemenea sunt semaforizate toate intersecțiile carosabile.

CONFORM CU ORIGINALUL

Anexa 8 – Detalii privind linia de tramvai 41

In buclele de întoarcere rețeaua de contact are doar fir de contact susținut de traverse. Buclele de întoarcere sunt dedicate exclusiv mijloacelor de transport în comun (tramvaie și autobuze, având fluxuri separate în bucla). Toate curbele în buclele de întoarcere au raza cel puțin 20 m.

Alimentarea cu energie electrica a rețelei de contact a Liniei de tramvai 41 se realizează din următoarele substații electrice de tracțiune :

- Substația Expoziției prin doua centre de alimentare și întoarcere. Aceasta a fost pusa în funcțiune în anul 2005 cu echipamente electrice SIEMENS/BALFOUR și este amplasata în bucla întoarcere a Liniei de tramvai 41, sect.1. Substația este de tip container;

- Substația Averescu prin doua centre de alimentare și întoarcere. Aceasta a fost pusa în funcțiune în anul 2005 cu echipamente electrice SIEMENS/BALFOUR și este amplasata pe Strada Aviator Stalpeanu nr.3, sect.1. Substația este de tip container;

- Substația Grivița prin doua centre de alimentare și întoarcere. Aceasta a fost modernizata în anul 2000 cu echipamente electrice ELECTROPUTERE/ICPE și este amplasata pe Strada Barbu Lăutarul nr.5, sect.1;

- Substația Ciurel prin doua centre de alimentare și întoarcere. Aceasta a fost pusa în funcțiune în anul 2007 cu echipamente electrice SIEMENS/BALFOUR și este amplasata pe Strada Virtuții, sect.1, sect.1. Substația este de tip container;

- Substația Militari prin trei centre de alimentare și întoarcere. Aceasta a fost modernizata parțial (instalația de medie tensiune și o parte din instalația de 825 Vcc) în anul 2004 cu echipamente electrice ABB/ELECTROPUTERE și este amplasata pe Str. Vagonetului nr.1, sect.6;
- Substația Timișoara prin doua centre de alimentare și întoarcere. Aceasta a fost pusa în funcțiune în anul 2005 cu echipamente electrice SIEMENS/BALFOUR și este amplasata pe Strada Brașov nr.16, sect.6. Substația este de tip container;

- Substația Ghencea prin doua centre de alimentare și întoarcere. Aceasta a fost pusa în funcțiune în anul 2005 cu echipamente electrice SIEMENS/BALFOUR și este amplasata în bucla întoarcere a Liniei de tramvai 41, sect.1. Substația este de tip container.

Pe acest tronson nu sunt prevăzute lucrări de modernizare substații electrice și cabluri de curent continuu, cele existente asigurând alimentarea cu energie electrica a noilor tramvaie.

Valoarea estimata pentru extindere tuturor peroanelor necorespunzătoare (33 bucăți) de pe traseele liniilor 1, 10, 21, 32, 41 (linii modernizate anterior, la care o parte din peroane nu corespund noilor vagoane) este de 2.000.000 lei fără TVA . Extinderea de peroane reprezintă o lucrare de investiții prevăzută în lista obiectivelor de investiții a RATB pe anul 2018.

129

Anexa 8 – Detalii privind linia de tramvai 41

CONFORM CU ORIGINALUL

Intersecţii existente incluse în BTMS

1. Timişoara x Braşov

Intersecţii propuse pentru a fi integrate în BTMS

A. Ciurel x G-ral Petre Popovăţ x Virtuţii (zona Piaţa Crângaşi)

B. Bd Ghencea x Str. Gârleni x Str. Vlădeasa,

C. Bd Ghencea x Str. Braşov

Zone în care tramvaiele au viteza încetinita din cauza traficului general

Nr. crt.	Artera/Intersecţia	Tronsonul	Lungime tronson [m]	Observaţii
1	Sos. Virtuţii/Bd. Uverturii	In intersecţie	25	La ieşirea din Pasajul Lujerului
2	Bd. M-sal Alexandru Averescu	Bd. Mărăşti-Bd. Ion Mihalache	400	Se formează ambuteiaje

Pentru eliminarea situaţiilor în care viteza tramvaiului este încetinita din cauza traficului general, se vor lua următoarele masuri:

- In intersecţiile unde autovehiculele efectuează virajul stânga, tramvaiul sa primească verde la semafor cu 5-10 secunde înaintea traficului rutier. In aceste condiţii autovehiculele pot intra pe linia de tramvai după ce tramvaiul a traversat intersecţia. In prezent, autovehiculele care efectuează virajul stânga pătrund pe linia de tramvai, acorda prioritate vehiculelor din sens opus, pana se schimba culoarea semaforului, iar tramvaiele mai aşteaptă un ciclu semaforic pentru a traversa intersecţia;

- Pe arterele unde lăţimea carosabilului permite, se va delimita calea de rulare a tramvaielor cu garduri pentru creşterea vitezei comerciale, respectiv pentru a nu permite autovehiculelor circulaţia pe linia de tramvai, cu excepţia ambulanţelor, pompierilor, poliţiei, etc;

- Semaforizare preferenţiala pentru vehiculele de transport public - montare de senzori. La apropierea de o intersecţie semaforizata vehiculele de transport public sa poată modifica automat culoarea semaforului primind unda verde.

- Interzicerea parcării pe carosabil a autovehiculelor proprietate personala pe secţiunile unde transportul public cu tramvaiul este la comun cu transportul auto

Calendarul activităţilor complementare

Activităţi complementare liniei 41	2018	2019	2020	2021	2022
1. Adaptarea a 20 peroane					
2. Includerea intersecţiilor în BTMS şi prioritizarea transportului public cu tramvaiul					
3. Urmărirea aplicării masurilor de siguranţa şi securitate în trafic					
4. Informarea cetăţenilor pe toata durata proiectului					

CONFORM CU ORIGINALUL

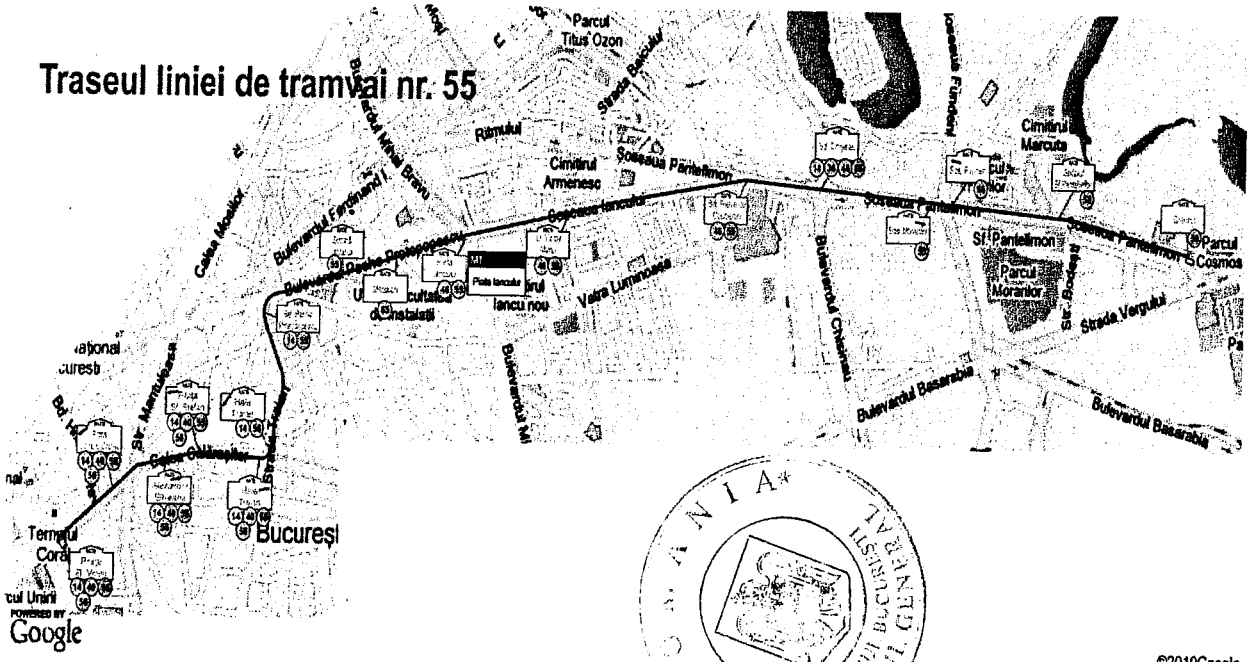
Descriere traseu linia 55

Infrastructura de tramvai aferenta liniei 55 străbate arterele Bd. Corneliu Coposu, Calea Călărașilor, Str. Traian, Bd. Pache Protopopescu, Sos. Iancului, Sos. Pantelimon. Zona modernizata a liniei de tramvai este pe Sos. Pantelimon, de la intersecția cu Sos. Iancului la terminalul Granitul (exclusiv) și terminalul Sf. Vineri.

Linia de tramvai 55 este una din liniile eficiente, având un număr mediu de 11268 îmbarcări pe zi. Ea leagă cartiere importante ale orașului si, totodată, se realizează legătura cu transportul subteran (metrou). Numărul de calatori va creste semnificativ prin achiziția noilor tramvaie. Se prevede o creștere de 45 % a beneficiarilor acestei linii de transport rapid.

Depou: Tramvaiele liniei 55 vor fi garate în depoul Dudești (modernizat) .

Descriere traseu:



Traseul are în totalitate 14 stații, iar lungimea parcursa este de 14.2 km cale simpla, din care 7.8 km cale simpla modernizați.

Zona Modernizata: Sos. Pantelimon (intre Terminalul Granitul și intersecția cu Sos. Iancului) și Sos. Iancului toata artera (adică de la intersecția cu Sos. Pantelimon la intersecția cu Sos. Mihai Bravu). Total zona modernizată 7.8 km cale simpla. Bucla Granitul este în curs de modernizare.

131

Anexa 9 – Detalii privind linia de tramvai 55

Pe aceasta zona modernizata sunt 7 staţii pe tur şi 7 staţii pe retur. În total 14 staţii pe zona modernizata. Fiecare staţie pe zona modernizata are peroane.
Terminalul Sf. Vineri este modernizat în totalitate (staţii, peroane, linii, reţea contact, etc.) În terminal sunt 2 peroane sosire şi 1 peron plecare.
Zona nemodernizata are o lungime de 6.4 km cale simpla şi un număr total de 12 staţii. Din cele 12 staţii sunt peroane la staţiile Bd. C. Coposu şi Alex. Sihleanu (care se găsesc pe Calea Călăraşilor). În restul traseului nemodernizat staţiile nu mai au peroane (pe Str. Traian, Bd. Pache Protopopescu).

Arterele străbătute sunt: Bd. Corneliu Coposu, Calea Călăraşilor, Str. Traian, Bd. Pache Protopopescu, Sos. Iancului, Sos. Pantelimon. Zona modernizata a liniei de tramvai este pe Sos. Pantelimon, de la intersecţia cu Sos. Iancului la terminalul Granitul (exclusiv) şi terminalul Sf. Vineri.

Procesele verbale de recepţie finala a lucrărilor sunt:

- Sos. Pantelimon -
- Terminal Sf. Vineri: PV 12235/26.09.2013

CONFORM CU ORIGINALUL

Caracteristici şi dotări peroane:

Artera	nr. crt	STATIA	Dimensiuni	Lungime active peroane [m]	Borna	Indicator	Copertina	Garduri
Calea Călăraşi	1	SF.VINERI - Sosire 1	110m x 4.45m	100			1	12
	2	SF.VINERI - Sosire 2	62m x 2.26m	52				27
	3	SF.VINERI - Plecare	114m x 3.5m	104			1	7
	4	BD.C.COPOSU	68m x 1,47 m	58		1		0
	5	ALEX.SIHLEANU	36m x 1,47m	34	1	1		18
Iancului	1	P-TA IANCULUI	67m x 1.8m	57	1	1	2	29
	2	P-TA IANCULUI	67m x 2.05m	57	1	1	2	29
	3	LT. VICTOR MANU	69m x 1,98m	59	1	1	2	32
	4	LT. VICTOR MANU	69 m x 1.98 m	59	1	1	2	32
	5	PIERRE DE COUBERTAIN	69m x 2 m	59			2	32
	6	PIERRE DE COUBERTAIN	69m x 2 m	59		1	2	32
Pantelimon	7	BD. CHISINAU	77m x 2m	67	1	1	2	38
	8	BD. CHISINAU O->	77m x 2m	67			2	38
	9	MORARILOR	74x2	64	1	1	2	33
	10	FUNDENI	74x2	64	1	1	2	33
	11	SPITALUL SF.PANTELIMON	74x2	64	1	1	2	34
	12	SPITALUL SF.PANTELIMON	74x2	64	1	1	2	34
	13	GRANITUL - coborâre	30x2	In curs de				15

CONFORM CU ORIGINALUL

				modernizare				
	14	GRANITUL - urcare	70x1,4	In curs de modernizare				35
	Total peroane de modificat pe linie modernizată: 0							

Nota: Peronul de la staţia Alexandru Sihleanu este prins la modernizare pe linia 40. Liniile 40 şi 55 au traseu comun pe Calea Călăraşilor de la intersecţia cu Str. Traian la Bucla Sf. Vineri.

Staţiile pe zona Traian, Pache Protopopescu nu dispun şi de peroane. Pe Calea Călăraşilor, staţia Hala Traian nu are peroane.

Pe acest traseu circula:

- Tramvaie V3A-93 cu doua capete, cu dimensiunea 27180 x 2390 mm

Din punct de vedere constructiv şi al separării liniei de traficul general aceasta se prezinta astfel:

a. Terminalul sf. Vineri în lungime de 370 mcs, la care se adaugă o bretea de stocaj de 77 m cale simpla. Acest terminal este comun cu terminal de autobuze, care au fluxul separat de al tramvaielor.
b. Pe Bd. Corneliu Coposu, Calea Călăraşilor, Bd. Pache Protopopescu şi Sos. Iancului linia de tramvai este carosabila, cu şina tip otelul roşu înglobata în dale de beton cu canal înglobata în beton fără amortizoare de zgomote şi vibraţii la inima şinei şi talpa şinei.
c. Pe Str. Traian linia de tramvai este în soluţie carosabila, şina CF înglobate în dale de beton incastrate în rama.
d. Pe Sos. Iancului Linia de tramvai este modernizata în soluţie carosabila, dar zona de tramvai reprezintă o platforma ridicata de carosabil cu aproximativ 15 cm.
e. Pe Sos. Pantelimon linia de tramvai este în zona proprie, ampriza liniei de tramvai fiind înierbata. Intersecţiile pe acest tronson sunt carosabile.

Soluţia constructiva a liniei de contact este:

- Pe Bd. Corneliu Coposu, Calea Călăraşilor, Bd. Pache Protopopescu şi Sos. Iancului catenara simpla, necompensata, susţinuta de traverse montate pe stâlpi amplasaţi pe trotuare.
- Pe Sos. Iancului şi pe Sos. Pantelimon zona modernizata catenara este simplu compensata cu contragreutăţi, în soluţie elastica (cu suspensie delta) şi traverse montate pe stâlpi metalici amplasaţi pe trotuare, schimbaţi în cadrul proiectului de modernizare a liniei de tramvai.

Numărul total al stâlpilor de pe traseu este de aproximativ 460 stâlpi din cca 290 vechi cu durata de viată depăşita şi cca 170 de noi aflaţi în stare tehnica corespunzătoare (aceştia fiind pe porţiunea modernizata) .

Alimentarea cu energie electrica a reţelei de contact a Liniei de tramvai 55 se realizează din următoarele substaţii electrice de tracţiune :

- Substaţia Titan prin patru centre de alimentare şi întoarcere. Aceasta a fost pusa în funcţiune în anul 1970 cu echipamente electrice CKD şi este amplasata pe Intrarea Muncii nr.3, sect.2.

133

137

Substaţia electrica este propusa pentru modernizare în cadrul modernizării acestei liniei de tramvai 40;

- Substaţia Obor printr–un centru de alimentare şi întoarcere. Aceasta a fost modernizata în anul 1979 cu echipamente electrice ELECTROPUTERE si este amplasata pe Bulevardul Ferdinand nr.153, sect.2;
- Substaţia Traian prin patru centre de alimentare şi întoarcere. Aceasta a fost pusa în funcţiune în anul 1979 cu echipamente electrice EAW şi este amplasata pe Str. Maximilian Popper nr.6, sect.3. Substaţia electrica este propusa pentru modernizare în cadrul modernizării Liniei de tramvai 27;
- Substaţia Republica printr–un centru de alimentare şi întoarcere. Aceasta a fost modernizata în anul 2010 cu echipamente electrice SIEMENS şi este amplasata pe Bd. Carol 1 nr.29, sect.2.

Pe acest tronson sunt prevăzute lucrări de înlocuire cabluri de curent continuu din substaţia Obor, în valoare de 2.892.500 lei fără TVA, cele 0existente asigurând alimentarea cu energie electrica a noilor tramvaie.

Lucrările de modernizare ale liniei 55 (linie, peroane, reţea de contact) se ridica la o valoare estimata de 55.327.000 lei fără TVA (valoare estimata de construcţii montaj).

Intersecţii existente incluse în BTMS

1. Sfântă Vineri C. Coposu
2. C. Coposu Mircea Voda
3. C. Călăraşi Mântuleasa
4. Pache Protopopescu - Traian
5. Pache Protopopescu - Cavaler de Flondor
6. Pache Protopopescu - Popa Nan
7. Pache Protopopescu - Mătăsari
8. Piaţa Iancului
9. Iancului Măgura Vulturului
10. Iancului - Victor Manu
11. Iancului Stănescu Gheorghe
12. Iancului - Sarafineşti
13. Iancului - Pierre de Coubertin
14. Pantelimon Herta
15. Pantelimon Chişinău
16. Pantelimon Soldat Marin Savu
17. Pantelimon Morarilor
18. Pantelimon Scoală 77
19. Pantelimon Biserica Mărcuţa
20. Pantelimon Armaşul Marcu
21. Pantelimon Logofătul Dan
22. Pantelimon Aleea Pantelimon

CONFORM CU ORIGINALUL

Zone în care tramvaiele au viteza încetinita din cauza traficului general

Artera/Intersecţia	Tronsonul	Lungime tronson [m]	Observaţii
Cal. Călăraşi	Str. Mântuleasa-Str. Traian	750	Se formează ambuteiaje

Pentru eliminarea situaţiilor în care viteza tramvaiului este încetinita din cauza traficului general, se vor lua următoarele masuri:

- În intersecţiile unde autovehiculele efectuează virajul stânga, tramvaiul sa primească verde la semafor cu 5-10 secunde înaintea traficului rutier. În aceste condiţii autovehiculele pot intra pe linia de tramvai după ce tramvaiul a traversat intersecţia. În prezent, autovehiculele care efectuează virajul stânga pătrund pe linia de tramvai, acorda prioritate vehiculelor din sens opus, pana se schimba culoarea semaforului, iar tramvaiele mai aşteaptă un ciclu semaforic pentru a traversa intersecţia;

- Pe arterele unde lăţimea carosabilului permite, se va delimita calea de rulare a tramvaielor cu garduri pentru creşterea vitezei comerciale, respectiv pentru a nu permite autovehiculelor circulaţia pe linia de tramvai, cu excepţia ambulanţelor, pompierilor, poliţiei, etc;

- Semaforizare preferenţiala pentru vehiculele de transport public - montare de senzori. La apropierea de o intersecţie semaforizata vehiculele de transport public sa poată modifica automat culoarea semaforului primind unda verde.

- Interzicerea parcării pe carosabil a autovehiculelor proprietate personala pe secţiunile unde transportul public cu tramvaiul este la comun cu transportul auto

Calendarul activităţilor complementare

Activităţi complementare liniei 55	2018	2019	2020	2021	2022
1. Modernizare linie de tramvai – 6,4 km cale simpla, intre b-dul Pache Protopopescu şi strada Traian)					
2. Includerea intersecţiilor în BTMS şi prioritizarea transportului public cu tramvaiul					
3. Urmărirea aplicării masurilor de siguranţa şi securitate în trafic					
4. Informarea cetăţenilor pe toata durata proiectului					

Anexa 10 la Studiul de oportunitate

CONFORM CU ORIGINALUL

CONFORM CU ORIGINALUL

Consiliul General al Municipiului Bucureşti

HOTĂRÂRE

privind achiziţionarea de către Municipiul Bucureşti a unui număr de 100 de tramvaie (90 de tramvaie mărime medie din gama de 36 m şi 10 tramvaie bisens cu două cabine din gama de 27 m)

Având în vedere expunerea de motive a Primarului General al Municipiului Bucureşti şi raportul de specialitate comun al Direcţiei Generale Infrastructură şi Servicii Publice – Direcţia Transporturi, Drumuri şi Sistematizarea Circulaţiei şi al Direcţiei Generale Economice;

Văzând raportul Comisiei transporturi şi infrastructură urbană, raportul Comisiei economice, buget, finanţe şi avizul Comisiei juridice şi de disciplină din cadrul Consiliului General al Municipiului Bucureşti;

Ţinând cont de prevederile Hotărârii Consiliului General al Municipiului Bucureşti nr. 140/2008 privind aprobarea Master Plan-ului General pentru Transport Urban – Bucureşti;

În conformitate cu prevederile Legii nr. 273/2006 privind finanţele publice locale, cu modificările şi completările ulterioare;

În temeiul prevederilor art. 36 alin. (2) lit. d), alin. (6) lit. a) pct. 14 şi art. 45 alin. (3) din Legea nr. 215/2001 privind administraţia publică locală, republicată, cu modificările şi completările ulterioare,

CONSILIUL GENERAL AL MUNICIPIULUI BUCUREŞTI
HOTĂRĂŞTE:

Art.1 Se aprobă achiziţionarea de către Municipiul Bucureşti a unui număr de 100 de tramvaie (90 de tramvaie mărime medie din gama de 36 m şi 10 tramvaie bisens cu două cabine din gama de 27 m), în cadrul unui program multianual pe o durată de 4 ani, începând cu anul 2017.

Art.2 Finanţarea achiziţiei se va asigura din bugetul Municipiului Bucureşti, iar procedura de achiziţie publică va fi supusă prevederilor legislaţiei în vigoare.

Art.3 Sumele necesare achiziției se vor cuprinde corespunzător în bugetele anuale ale Municipiului București.

Art.4 Direcțiile din cadrul aparatului de specialitate al Primarului General vor aduce la îndeplinire prevederile prezentei hotărâri.

Această hotărâre a fost adoptată în ședința ordinară a Consiliului General al Municipiului București din data de 21.12.2016.

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,

Marian Orlando Culea

SECRETAR GENERAL
AL MUNICIPIULUI BUCUREȘTI,
Georgiana Zamfir

București, 21.12.2016
Nr. 395

CONFORM CU ORIGINALUL

CONFORM CU ORIGINALUL

141

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREŞTI
Direcţia Generală Infrastructură şi Servicii Publice
Direcţia Generală Economică

Nr. ...../.....

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREŞTI
DIRECŢIA ASISTENŢĂ TEHNICĂ ŞI JURIDICĂ
Nr. 5792
2016 LUNA 12 ZIUA 15

MUNICIPIUL BUCUREŞTI
CABINET SECRETAR GENERAL
Nr. 5870/6
2016 LUNA 12 ZIUA 15

RAPORT DE SPECIALITATE

privind achiziţionarea de către Municipiul Bucureşti a unui număr de 100 de tramvaie (90 de tramvaie mărime medie din gama de 36 m şi 10 tramvaie bisens cu două cabine din gama de 27 m)

CONFORM CU ORIGINALUL

Prin adresa nr. 231018/09.11.2016 (în anexă) Regia Autonomă de Transport Bucureşti prezintă Nota privind necesitatea şi oportunitatea achiziţiei de vehicule noi pentru transportul public şi pentru respectarea principiului continuităţii serviciilor de transport R.A.T.B. propune achiziţionarea de către Municipiul Bucureşti a unui număr de 100 de tramvaie (90 de tramvaie mărime medie din gama de 36 şi 10 tramvaie bisens cu două cabine din gama de 27 m).

În conformitate cu prevederile art.36 alin. (2) lit.d), alin. (6) lit. a) pct. 14 si art. 45 alin. (3) din Legea administraţiei publice locale nr.215/2001, cu modificările şi completările ulterioare, "*(2) Consiliul local exercită următoarele categorii de atribuţii:.... d) atribuţii privind gestionarea serviciilor furnizate către cetăţeni; ....(6) În exercitarea atribuţiilor prevăzute la alin. (2) lit. d), consiliul local: a) asigură, potrivit competenţelor sale şi în condiţiile legii, cadrul necesar pentru urnizarea serviciilor publice de interes local privind:..... 14. serviciile comunitare de utilitate publică: alimentare cu apă, gaz natural, canalizare, salubrizare, energie termică, iluminat public şi transport public local, după caz;*

....art. 45 (3) Hotărârile privind patrimoniul se adoptă cu votul a două treimi din numărul total al consilierilor locali în funcţie."

Municipiul Bucureşti intenţionează achiziţionarea a unui număr de 100 de tramvaie (90 de tramvaie mărime medie din gama de 36 m şi 10 tramvaie bisens cu două cabine din gama de 27 m), în cadrul unui program multianual pe o durată de 4 ani, începând cu anul 2017.

MUNICIPIUL BUCUREŞTI CONSILIUL GENERAL

Splaiul Independenţei nr. 291-293, cod poştal 060042, sector 6, Bucureşti, România
Tel: 021.305.55.00, int 1251,1252
http://www.pmb.ro

138

142

În acest sens s-a emis Specificaţia Tehnică pentru "Tramvai cu podea complet coborâtă pe toată lungimea vehiculului".

Sumele necesare achiziţiei se vor cuprinde corespunzător în bugetele anuale ale Municipiului Bucureşti.

Faţă de cele menţionate mai sus, supunem spre dezbatere si aprobare proiectul de Hotărâre privind achiziţionarea de către Municipiul Bucureşti a unui număr de 100 de tramvaie (90 de tramvaie mărime medie din gama de 36 m şi 10 tramvaie bisens cu două cabine din gama de 27 m).

DIRECTIA GENERALA
INFRASTRUCTURA SERVICII PUBLICE
DIRECTOR GENERAL
Cosmin GHEORGHIU

DIRECTIA GENERALA
ECONOMICA
DIRECTOR GENERAL
Alexandru DRAGHICI

Directia Transporturi, Drumuri
Sistematizarea Circulatiei
DIRECTOR EXECUTIV
Florin LEGEA

CONFORM CU ORIGINALUL

ROMANIA
MUNICIPIUL BUCUREŞTI
CONSILIUL GENERAL

139

143

MUNICIPIUL BUCUREŞTI

HCGMB NR.....

Anexa nr. 2.4/1

PROIECT DE BUGET 2

CONFORM CU ORIGINALUL

LISTA

obiectivelor de investiţii

cu finantare integrală sau partială de la buget pe anul 2018

I.Credite de angajament

II.Credite bugetare

INSTITUTIA (UNITATEA) : Primăria Municipiului Bucureşti (Bugetul propriu al ordonatorului principal de credite)

mu lei

Comp. specializate PMB	Cod indicator	Denumirea obiectivului/ Nr.si data actului de aprobare		Valoare totala	Valoare totala actualizată	din care:		Prevederi 2018				
									din care:			
						Realizat cumulat la 31.12.2017	Ramas de executat	Total	Credite int/ext	FEN	Buget local	Transfer Buget de Stat
0	A	1		2	3	4	5	6	7	8	9	10
		TOTAL, *din care:*	**I.**	**14.398.390,82**	**17.480.976,65**	**5.919.149,47**	**13.120.761,74**	**6.706.722,87**	**42.273,00**	**1.411,00**	**6.663.038,87**	**0,00**
			II.	**14.376.016,11**	**17.440.934,38**	**1.269.706,87**	**14.172.106,91**	**1.299.642,87**	**42.273,00**	**1.228,00**	**1.251.890,87**	**4.251,00**
	51.02	**Autoritati publice si actiuni externe**	I.	322.005,00	312.778,00	265.003,00	47.775,00	16.581,00	0,00	0,00	16.581,00	0,00
			II.	**322.005,00**	**312.778,00**	**215.556,00**	**97.222,00**	**22.245,00**	**0,00**	**0,00**	**22.245,00**	**0,00**
	60.02	**Aparare**	I.	5.439,00	5.439,00	0,00	5.439,00	5.495,00	0,00	0,00	5.495,00	0,00
			II.	**5.439,00**	**5.439,00**	**0,00**	**5.439,00**	**565,00**	**0,00**	**0,00**	**565,00**	**0,00**
	61.02	**Ordine publica si siguranta nationala**	I.	0,00	0,00	0,00	0,00	107.052,00	0,00	0,00	107.052,00	0,00
			II.	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**66.933,00**	**0,00**	**0,00**	**66.933,00**	**0,00**
	65.02	**Invatamant**	I.	436.373,00	509.114,00	337.790,00	171.324,00	193.036,00	0,00	683,00	192.353,00	0,00
			II.	**436.373,00**	**509.114,00**	**337.790,00**	**171.324,00**	**92.229,00**	**0,00**	**683,00**	**91.546,00**	**0,00**
	66.02	**Sanatate**	I.	0,00	0,00	0,00	0,00	76.456,00	0,00	0,00	76.456,00	0,00
			II.	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**7.268,00**	**0,00**	**0,00**	**7.268,00**	**0,00**
	67.02	**Cultura, recreere si religie**	I.	1.535.350,47	1.749.567,47	1.070.333,92	679.233,55	585.230,00	40.673,00	0,00	544.557,00	0,00
			II.	**1.510.624,76**	**1.724.840,76**	**944.058,00**	**780.782,76**	**139.606,00**	**40.673,00**	**0,00**	**98.933,00**	**0,00**
	68.02	**Asigurari si asistenta sociala**	I.	0,00	0,00	0,00	0,00	1.200,00	0,00	0,00	1.200,00	0,00
			II.	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**600,00**	**0,00**	**0,00**	**600,00**	**0,00**
	70.02/08	**Locuinte, servicii si dezvoltare publica**	I	1.683.140,98	2.198.745,24	513.448,80	1.679.167,44	262.651,00	0,00	0,00	262.651,00	0,00
			II	**1.685.491,98**	**2.211.608,24**	**515.210,00**	**1.696.398,24**	**231.108,00**	**0,00**	**0,00**	**226.857,00**	**4.251,00**
	71.02	**'Protectia mediului**	I.	505.008,90	505.008,90	102.247,77	1.967.724,69	288.646,87	0,00	272,00	288.374,87	0,00
			II.	**505.008,90**	**505.008,90**	**102.247,77**	**1.967.724,69**	**279.142,87**	**0,00**	**272,00**	**278.870,87**	**0,00**

mii lei

Comp. specialitate PMB	Cod indicator		Nr.d/o	Denumirea obiectivului		UM	Cant.	P.U.	Prevederi 2018				
									Total	din care:			
										Credite ext	FEN	Buget local	Transf. Buget de S
0	A		B	1		2	3	4	5	6	7	8	9
				C. Alte cheltuieli de investitii,	**I**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**2.638.156,00**	**0,00**	**0,00**	**2.638.156,00**	**0,00**
				din care:	**II**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**167.064,00**	**0,00**	**0,00**	**167.064,00**	**0,00**
		71.01.02		b. Dotari independente	I	0,00	0,00	0,00	0,00	2.604.902,00	0,00	0,00	2.604.902,00	0,00
					II	0,00	0,00	0,00	0,00	146.435,00	0,00	0,00	146.435,00	0,00
D.T.D.S.C.	84.02.03.02	71.01.02	46	Achizitionare tramvaie HCGMB 395/2016	I.		buc	100	dif.	1.660.667,00			1.660.667,00	
					II.			1	dif.	16.607,00			16.607,00	
D.T.D.S.C.	84.02.03.02	71.01.02	47	Achizitionare troleibuze HCGMB 394/2016	I.		buc	100	dif.	236.289,00			236.289,00	
					II.			6	dif.	14.177,00			14.177,00	
D.T.D.S.C.	84.02.03.02	71.01.02	48	Achizitionare autobuze HCGMB 394/2016	I.		buc	400	dif.	607.482,00			607.482,00	
					II.			10	dif.	15.187,00			15.187,00	
D.T.D.S.C.	84.02.03.02	71.01.02	49	Achizitionare autobuze electrice HCGMB 630,256/2017	I.		buc	42	dif.	100.464,00			100.464,00	
					II.			42	dif.	100.464,00			100.464,00	
		71.01.01		**c.Cheltuieli pentru elaborarea studiilor de prefezabilitate, fezabilitate si altor studii aferente obiectivelor de investitii**	**I**					**33.254,00**			**33.254,00**	
					II					**20.629,00**			**20.629,00**	
DI	84.02.03.03	71.01.01	50	Parcaje supraterane/supraetajate pe structura usoară 4 locatii-SF+PT+Executie	I					25.000,00			25.000,00	
					II					9.375,00			9.375,00	
DI	84.02.03.03	71.01.01	51	Parcare zona FLOREASCA, str. Donatelli, nr. 8-10, sector 2 SF+PT+Executie	I					1.500,00			1.500,00	
					II					1.500,00			1.500,00	
DI	84.02.03.03	71.01.01	52	Parcaje subterane si supraterane - consultanta HCGMB nr. 213/2006, 273/2006, 234/2005	I					0,00			0,00	
					II					3.000,00			3.000,00	
DI	84.02.03.03	71.01.01	53	Managementul locurilor de parcare de suprafata (on-street) situate in Bucuresti - Studii si consultanta - Concesiune lucrari/PPP	I					500,00			500,00	
					II					500,00			500,00	

Anexa 11 la Studiul de oportunitate

CONFORM CU ORIGINALUL

CONFORM CU ORIGINALUL

Consiliul General al Municipiului București

HOTĂRÂRE

privind aprobarea reorganizării Regiei Autonome de Transport București – R.A. prin schimbarea formei juridice din regie autonomă în societate pe acțiuni cu denumirea Societatea de Transport București S.T.B. S.A.

Având în vedere expunerea de motive a Primarului General al Municipiului București și raportul de specialitate comun al Direcției Generale Economice nr. 1754/14.02.2018, Direcției Juridic și al Direcției Generale Infrastructură și Servicii Publice – Direcția Transporturi, Drumuri, Sistematizarea Circulației nr. 3137/15.02.2017 ;

Văzând raportul Comisiei transporturi și infrastructură urbană nr. 7/21.02.2018, raportul Comisiei Patrimoniu nr. 24/21.02.2018 și raportul Comisiei juridice și de disciplină nr. 43/21.02.2018 din cadrul Consiliului General al Municipiului București;

Ținând seama de prevederile Regulamentului CE 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului European;

În conformitate cu prevederile:

- Hotărârii Consiliului General al Municipiului București nr. 107/2016 privind aprobarea Studiului de oportunitate privind reorganizarea Regiei Autonome de Transport București (R.A.T.B.) prin transformare în societate comercială, elaborat de către Autoritatea Municipală de Reglementare a Serviciilor Publice
- Legii nr. 31/1990 privind societățile comerciale, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordonanței de Urgenta a Guvernului nr.30/1997 privind reorganizarea regiilor autonome, cu modificările și completările ulterioare;
- Legii nr.51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, cu modificările și completările ulterioare;
- Legii nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local;
- Ordonanței de Urgenta a Guvernului nr. 109/2011 privind guvernanța corporativă a întreprinderilor publice;
- Ordinului Ministerului Internelor și Reformei în Administrative nr.353/2007 pentru aprobarea normelor de aplicare a Legii nr. 92/2007;
- Ordinului Ministrului Transporturilor nr.972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local;

Ținând cont de prevederile art. 10 alin.2 din Legea nr. 213/1998 privind bunurile proprietate publica, cu modificările și completările ulterioare;

152

146

CONFORM CU ORIGINALUL

CONFORM CU ORIGINALUL

În temeiul prevederilor art. 36 alin. (2) lit. a), alin. (3) lit. b), art. 45 alin. (3) și alin. (5) din Legea nr.215/2001 privind administrația publică locală, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

CONSILIUL GENERAL AL MUNICIPIULUI BUCUREȘTI
HOTĂRĂȘTE:

Art.1 Se aprobă reorganizarea Regiei Autonome de Transport București – R.A. prin schimbarea formei juridice din regie autonomă în societate pe acțiuni, în următoarele condiții:

- Acționari:
  - Municipiul București prin Consiliul General al Municipiului București, cu sediul în București, Bd. Regina Elisabeta nr. 47, sector 5, având Cod de Identificare Fiscală 4267117 și
  - Județul Ilfov prin Consiliul Județean Ilfov, cu sediul în București, str. Gh. Manu nr. 18, sector 1, având Cod de Identificare Fiscală 4192545
- Denumirea societății pe acțiuni rezultată prin reorganizarea regiei autonome va fi "SOCIETATEA DE TRANSPORT BUCUREȘTI S.T.B. S.A."
- Sediul Societății de Transport București S.T.B. S.A. este în România, Municipiul București, sector 1, Bd. Dinicu Golescu nr. 1.

Art.2 Se aprobă Actul constitutiv al Societății de Transport București S.T.B. S.A. conform anexei nr.1 care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art.3 Societatea de Transport București S.T.B. S.A. are ca domeniu principal de activitate COD CAEN 493 – alte transporturi terestre de călători, și obiect principal de activitate COD CAEN 4931- transporturi urbane, suburbane și metropolitane de călători. Obiectele secundare de activitate sunt cele prevăzute în actul constitutiv.

Art.4 Se aprobă preluarea de către Societatea de Transport București S.T.B. S.A. a activului și pasivului Regiei Autonome de Transport București R.A., existent la data înregistrării Societății de Transport București S.T.B. S.A. la Oficiul National al Registrului Comerțului.

Art.5 Se aprobă trecerea din domeniul public al municipiului București în domeniul privat al municipiului București a imobilului situat în București, Bd. Dinicu Golescu nr. 1, sector 1, compus din teren în suprafață de 1.518 mp. și construcție având regim de înălțime S+P+8 cu o suprafața totala de 6.865,22 mp., identificat conform planului de amplasament anexa nr.2, care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Imobilul teren și construcție situat în București Bd. Dinicu Golescu nr. 1, sector 1 va fi adus ca aport în natură la capitalul social al Societății de Transport București S.T.B. S.A. de către acționarul majoritar Consiliul General al Municipiului București.

Art.6 (1) Capitalul social inițial al Societății de Transport București S.T.B. S.A. este de 129.200.000 lei, din care: 29.079.351,55 lei aport în natură și 100.120.648,45 lei aport în numerar, împărțit in 1.292.000 acțiuni nominative, în valoare nominală de 100 lei.

(2) Capitalul social este deținut de acționari, după cum urmează:

1. Municipiul București prin Consiliul General al Municipiului București - 129.070.800 lei, din care:

CONFORM CU ORIGINALUL

- aport în numerar 99.991.448,45 lei
- aport în natura 29.079.351,55 lei, compus din:
  - teren în suprafață de 1518 mp cu o valoare de 8.063.300 lei stabilită conform raportului de evaluare active corporale bunuri mobile și imobile ale R.A.T.B. întocmit la data de 16.11.2017 de către expert evaluator A.N.E.V.A.R., Anexa nr.3 care face parte integrantă din prezenta hotărâre ;
  - construcție având regim de înălțime S+P+8 cu o suprafață totală de 6865,22 mp. cu o valoare de 21.016.051,55 lei stabilita conform raportului de evaluare active corporale bunuri mobile si imobile ale R.A.T.B. întocmit la data de 16.11.2017 de către expert evaluator A.N.E.V.A.R.

Aportul în numerar si natură adus de către Municipiul București prin Consiliul General al Municipiului București în valoare de 129.070.800 lei este împărțit în 1.290.708 acțiuni nominative, în valoare nominală de 100 lei, reprezentând 99,90 % din capitalul social și participarea la profit și pierderi;

2. Județul Ilfov prin Consiliul Județean Ilfov – 129.200 lei, aport în numerar, împărțit în 1292 acțiuni nominative, în valoare nominală de 100 lei, reprezentând 0,10 % din capitalul social și participarea la profit și pierderi.

Art.7 (1) Personalul din cadrul Regiei Autonome de Transport București R.A. se preia și va fi reîncadrat pe aceleași funcții de către Societatea de Transport București S.T.B. S.A., cu menținerea tuturor drepturilor și obligațiilor avute la data intrării în vigoare a prezentei hotărâri.

(2) Contractul colectiv de muncă înregistrat la I.T.M. București, sub nr. 129/31.03.2016, cu modificările ulterioare, aplicabil la nivelul Regiei Autonome de Transport București R.A. rămâne în vigoare și va fi aplicabil la nivelul Societății de Transport București S.T.B. S.A., până la încheierea noului contract colectiv de muncă, potrivit prevederilor legale.

Art.8 Se aprobă reprezentanții Municipiul București prin Consiliul General al Municipiului București în Adunarea Generală a Societății de Transport București S.T.B. SA:

- Catana Claudiu Daniel
- Ardelean Mircea
- Artimon Marian
- Circa Honorius Eward Adrian

Membri supleanți:

- Pavel Marius
- Sebeșan Mircea Radu
- Neacșu Lazăr
- Chirică Petre

CONFORM CU ORIGINALUL

Art.9 Se aprobă componența comisiei de cenzori ai societății, numiți pe o perioadă de 3 ani, după cum urmează:

- Dobre Elena
- Vîjiac Costin Claudio
- Dumitrescu Georgeta

Cenzor supleant:

154

1482

- Eremia Cristian

Art.10 Societatea de Transport București S.T.B. S.A. este administrată de către Consiliul de Administrație, format din 7 persoane, respectiv:

- Cliseru Speranța
- Mihail Adrian Sorin
- Cleocoiu Ionuț Nicolae
- Trifan Bogdan Alexandru
- Petcu Mihai
- Boiță Petrina
- reprezentant al Ministerului Finanțelor Publice

Art.11 Se aprobă mandatarea domnului Adrian Sorin Mihail, în calitate de director general al Regiei Autonome Transport București R.A., pentru:

- îndeplinirea tuturor formalităților privitoare la reorganizarea Regiei Autonome de Transport București – R.A. în Societatea de Transport București S.T.B. S.A. și efectuarea mențiunilor la Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul București.

Art.12 Hotărârea C.G.M.B. nr. 250/1997 privind aprobarea Programului de reorganizare și restructurare al Regiei Autonome Transport București R.A. își încetează aplicabilitatea.

Hotărârea C.G.M.B. nr.186/2008 privind însușirea inventarului bunurilor care alcătuiesc domeniul public al municipiului București, se modifică în mod corespunzător.

Art.13 Direcțiile din cadrul aparatului de specialitate al Primarului General al Municipiului București și Regia Autonomă de Transport București vor duce la îndeplinire prevederile prezentei hotărâri.

Aceasta hotărâre a fost adoptată în ședința ordinară a Consiliului General al Municipiului București din data de 22.02.2018

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,

Marian Orlando Culea

SECRETAR GENERAL AL MUNICIPIULUI BUCUREȘTI,

Georgiana Zamfir

București, 22.02.2018
Nr. 55

ANEXA 11 la oferta de oferta H.C.G.M.B nr. 55/2018

ACT CONSTITUTIV

SOCIETATEA DE TRANSPORT BUCUREŞTI STB S.A.

SOCIETATE PE ACŢIUNI

CONFORM CU ORIGINALUL

încheiat între:

MUNICIPIUL BUCUREŞTI prin CONSILIUL GENERAL AL MUNICIPIULUI BUCUREŞTI, persoană juridică română de drept public, cu sediul în Bucureşti, Bd. Regina Elisabeta nr. 47, sector 5, având Cod de Identificare Fiscală 4267117, reprezentat prin consilier:.....

şi

JUDEŢUL ILFOV prin CONSILIUL JUDEŢEAN ILFOV, persoană juridică română de drept public, cu sediul în Bucureşti, str. Gh. Manu nr. 18, sector 1, având Cod de Identificare Fiscală 4267117, reprezentat prin consilier:.....

care se angajeaza ca prin repreprentantii sai legali sa constituie Societatea pe actiuni ce va purta numele de „SOCIETATEA DE TRANSPORT BUCURESTI STB S.A.", rezultata din reorganizarea Regiei Autonome de Transport Bucuresti – R.A. cu rol de operator pentru serviciile locale de transport public.

Art. 1 DENUMIREA SOCIETĂŢII

1.1. Denumirea societăţii este **SOCIETATEA DE TRANSPORT BUCUREŞTI STB S.A.,** denumire înregistrată la Registrul Comerţului Bucureşti, conform dovezii privind disponibilitatea firmei nr. _____ din data de _____.

1.2. În toate actele şi scrisorile emanând de la societate, denumirea societăţii va fi urmată de cuvintele "societate pe acţiuni" sau de iniţialele "S.A.", sediul social, capitalul social, precum şi de numărul de înmatriculare la Registrul Comerţului şi codul unic de înregistrare.

1.3. Societatea poate stabili ca emblemă o reprezentare grafică care să fie utilizată în relaţiile comerciale.

CONFORM CU ORIGINALUL

Art. 2 FORMA JURIDICĂ A SOCIETĂŢII

2.1. Societatea **SOCIETATEA DE TRANSPORT BUCUREŞTI STB S.A.** este o societate pe acţiuni.

2.2. Societatea este persoană juridică de drept român constituită cu participare română şi îşi desfăşoară activitatea conform prevederilor prezentului Act Constitutiv şi în conformitate cu prevederile legale referitoare la societăţile comerciale, în vederea realizării obiectului său de activitate şi a îndeplinirii obiectivelor societăţii astfel cum sunt acestea stabilite prin prezentul Act Constitutiv.

2.3. Obligaţiile sociale ale societăţii sunt garantate cu patrimoniul social.

196

CONFORM CU ORIGINALUL

Art. 3 SEDIUL SOCIETĂŢII

3.1. Sediul societăţii este în România, Municipiul Bucureşti, sector 1, Bd. Dinicu Golescu, nr.1.

3.2. Societatea va putea înfiinţa sau desfiinţa sedii secundare - sucursale, agenţii, reprezentanţe sau alte asemenea unităţi fără personalitate juridică, prin horărâre a Adunării generale extraordinare a acţionarilor.

3.3. Sediul societăţii poate fi mutat, în condiţiile legii, în baza hotărârii Adunării generale extraordinare a acţionarilor.

Art.4 DURATA SOCIETĂŢII

4.1. Societatea se constituie pe durată nelimitată, începând cu data înmatriculării în Registrul Comerţului.

4.2. Societatea are personalitate juridică de la data înmatriculării ei în Registrul Comerţului.

Art. 5 OBIECTUL DE ACTIVITATE AL SOCIETĂŢII

5.1. Domeniul principal de activitate al societăţii este:

Alte transporturi terestre de călători - cod CAEN 493.

Activitatea principală a societăţii:

"Transporturi urbane, suburbane şi metropolitane de călători" - cod CAEN 4931.

5.2. Activităţi secundare ale societăţii - cod CAEN:

2529 - Producţia de rezervoare, cisterne şi containere metalice
2660 - Fabricarea de echipamente pentru radiologie, electrodiagnostic şi electroterapie
2811 - Fabricarea de motoare şi turbine (cu excepţia celor pentru avioane, autovehicule şi motociclete)
2822 - Fabricarea echipamentelor de ridicat şi manipulat
2892 - Fabricarea utilajelor pentru extracţie şi construcţii
2910 - Fabricarea autovehiculelor de transport rutier
2920 - Producţia de caroserii pentru autovehicule; fabricarea de remorci şi semiremorci
2932 - Fabricarea altor piese şi accesorii pentru autovehicule şi pentru motoare de autovehicule
3020 - Fabricarea materialului rulant
3091 - Fabricarea de motociclete
3099 - Fabricarea altor mijloace de transport n.c.a.
3101 - Fabricarea de mobilă pentru birouri şi magazine
3250 - Fabricarea de dispozitive, aparate şi instrumente medicale şi stomatologice
3299 - Fabricarea altor produse manufacturiere n.c.a.
3311 - Repararea articolelor fabricate din metal
3312 - Repararea maşinilor
3313 - Repararea echipamentelor electronice şi optice
3314 - Repararea echipamentelor electrice
3317 - Repararea şi întreţinerea altor echipamente de transport n.c.a.
3319 - Repararea altor echipamente
3320 - Instalarea maşinilor şi echipamentelor industriale

CONFORM CU ORIGINALUL

101

3512 - Transportul energiei electrice
3513 - Distribuţia energiei electrice
3514 - Comercializarea energiei electrice
3700 - Colectarea şi epurarea apelor uzate
3811 - Colectarea deşeurilor nepericuloase
3812 - Colectarea deşeurilor periculoase
3821 - Tratarea şi eliminarea deşeurilor nepericuloase
3822 - Tratarea şi eliminarea deşeurilor periculoase
3831 - Demontarea (dezasamblarea) maşinilor şi echipamentelor scoase din uz pentru recuperarea materialelor
3832 - Recuperarea materialelor reciclabile sortate
3900 - Activităţi şi servicii de decontaminare
4120 - Lucrări de construcţii a clădirilor rezidenţiale şi nerezidenţiale
4211 - Lucrări de construcţii a drumurilor şi autostrăzilor
4212 - Lucrări de construcţii a căilor ferate de suprafaţă şi subterane
4213 - Construcţia de poduri şi tuneluri
4221 - Lucrări de construcţii a proiectelor utilitare pentru fluide
4222 - Lucrări de construcţii a proiectelor utilitare pentru electricitate şi telecomunicaţii
4299 - Lucrări de construcţii a altor proiecte inginereşti n.c.a
4321 - Lucrări de instalaţii electrice
4322 - Lucrări de instalaţii sanitare, de încălzire şi de aer condiţionat
4329 - Alte lucrări de instalaţii pentru construcţii
4399 - Alte lucrări speciale de construcţii n.c.a.
4511 - Comerţ cu autoturisme şi autovehicule uşoare (sub 3,5 tone)
4519 - Comerţ cu alte autovehicule
4520 - Întreţinerea şi repararea autovehiculelor
4531 - Comerţ cu ridicata de piese şi accesorii pentru autovehicule
4532 - Comerţ cu amănuntul de piese şi accesorii pentru autovehicule
4643 - Comerţ cu ridicata al aparatelor electrice de uz gospodăresc, al aparatelor de radio şi televizoarelor
4646 - Comerţ cu ridicata al produselor farmaceutice
4647 - Comerţ cu ridicata al mobilei, covoarelor şi a articolelor de iluminat
4652 - Comerţ cu ridicata de componente şi echipamente electronice şi de telecomunicaţii
4671 - Comerţ cu ridicata al combustibililor solizi, lichizi şi gazoşi şi al produselor derivate
4677 - Comerţ cu ridicata al deşeurilor şi resturilor
4711 - Comerţ cu amănuntul în magazine nespecializate, cu vânzare predominantă de produse alimentare, băuturi şi tutun
4719 - Comerţ cu amănuntul în magazine nespecializate, cu vânzare predominantă de produse nealimentare
4741 - Comerţ cu amănuntul al calculatoarelor, unităţilor periferice şi software-ului in magazine specializate
4742 - Comerţ cu amănuntul al echipamentului pentru telecomunicaţii în magazine specializate
4752 - Comerţ cu amănuntul al articolelor de fierărie, al articolelor din sticlă şi a celor pentru vopsit, în magazine specializate
4753 - Comerţ cu amănuntul al covoarelor, carpetelor, tapetelor şi a altor acoperitoare de podea, în magazine specializate
4759 - Comerţ cu amănuntul al mobilei, al articolelor de iluminat şi al articolelor de uz casnic n.c.a., în magazine specializate
4761 - Comerţ cu amănuntul al cărţilor, în magazine specializate
4762 - Comerţ cu amănuntul al ziarelor şi articolelor de papetărie, în magazine specializate
4764 - Comerţ cu amănuntul al echipamentelor sportive, în magazine specializate

CONFORM CU ORIGINALUL

CONFORM CU ORIGINALUL

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREŞTI DIRECŢIA ASISTENŢĂ TEHNICĂ ŞI JURIDICĂ ROMÂNIA

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREŞTI D.G.I.S.P. DIRECŢIA TRANSPORTURI DRUMURI ŞI SISTEMATIZAREA CIRCULAŢIEI ROMÂNIA

CONFORM CU ORIGINALUL

4765 - Comerţ cu amănuntul al jocurilor şi jucăriilor, în magazine specializate
4776 - Comerţ cu amănuntul al florilor, plantelor şi seminţelor, comerţ cu amănuntul al animalelor de companie şi a hranei pentru acestea, în magazine specializate
4777 - Comerţ cu amănuntul al ceasurilor şi bijuteriilor, în magazine specializate
4778 - Comerţ cu amănuntul al altor bunuri noi, în magazine specializate
4779 - Comerţ cu amănuntul al bunurilor de ocazie vândute prin magazine
4781 - Comerţ cu amănuntul al produselor alimentare, băuturilor şi produselor din tutun efectuat prin standuri, chioşcuri şi pieţe
4782 - Comerţ cu amănuntul al textilelor, îmbrăcămintei şi încălţămintei efectuat prin standuri, chioşcuri şi pieţe
4789 - Comerţ cu amănuntul prin standuri, chioşcuri şi pieţe al altor produse
4791 - Comerţ cu amănuntul prin intermediul caselor de comenzi sau prin Internet
4799 - Comerţ cu amănuntul efectuat în afara magazinelor, standurilor, chioşcurilor şi pieţelor
4939 - Alte transporturi terestre de călători n.c.a
4941 - Transporturi rutiere de mărfuri
4942 - Servicii de mutare
5210 - Depozitări
5221 - Activităţi de servicii anexe pentru transporturi terestre
5224 - Manipulări
5520 - Facilităţi de cazare pentru vacanţe şi perioade de scurtă durată
5590 - Alte servicii de cazare
5610 - Restaurante
5621 - Activităţi de alimentaţie (catering) pentru evenimente
5629 - Alte servicii de alimentaţie n.c.a.
5811 - Activităţi de editare a cărţilor
5812 - Activităţi de editare de ghiduri, compendii, liste de adrese şi similare
5813 - Activităţi de editare a ziarelor
5814 - Activităţi de editare a revistelor şi periodicelor
5819 - Alte activităţi de editare
5821 - Activităţi de editare a jocurilor de calculator
5829 - Activităţi de editare a altor produse software
5911 - Activităţi de producţie cinematografică, video şi de programe de televiziune
5912 - Activităţi de post-producţie cinematografică, video şi de programe de televiziune
5920 - Activităţi de realizare a înregistrărilor audio şi activităţi de editare muzicală
6010 - Activităţi de difuzare a programelor de radio
6020 - Activităţi de difuzare a programelor de televiziune
6110 - Activităţi de telecomunicaţii prin reţele cu cablu
6120 - Activităţi de telecomunicaţii prin reţele fără cablu (exclusiv prin satelit)
6130 - Activităţi de telecomunicaţii prin satelit
6190 - Alte activităţi de telecomunicaţii
6201 - Activităţi de realizare a soft-ului la comandă (software orientat client)
6203 - Activităţi de management (gestiune şi exploatare) a mijloacelor de calcul
6311 - Prelucrarea datelor, administrarea paginilor web şi activităţi conexe
6312 - Activităţi ale portalurilor web
6820 - Închirierea şi subînchirierea bunurilor imobiliare proprii sau închiriate
6832 - Administrarea imobilelor pe bază de comision sau contract
7111 - Activităţi de arhitectură
7112 - Activităţi de inginerie şi consultanţă tehnică legate de acestea
7120 - Activităţi de testări şi analize tehnice
7211 - Cercetare- dezvoltare în biotehnologie
7219 - Cercetare- dezvoltare în alte ştiinţe naturale şi inginerie

CONFORM CU ORIGINALUL

7220 - Cercetare- dezvoltare în ştiinţe sociale şi umaniste
7311 - Activităţi ale agenţiilor de publicitate
7312 - Servicii de reprezentare media
7490 - Alte activităţi profesionale, ştiinţifice şi tehnice n.c.a.
7711 - Activităţi de închiriere şi leasing cu autoturisme şi autovehicule rutiere uşoare
7732 - Activităţi de închiriere şi leasing cu maşini şi echipamente pentru construcţii
7739 - Activităţi de închiriere şi leasing cu alte maşini, echipamente şi bunuri tangibile n.c.a.
7990 - Alte servicii de rezervare şi asistenţă turistică
8010 - Activităţi de protecţie şi gardă
8020 - Activităţi de servicii privind sistemele de securizare
8030 - Activităţi de investigaţii
8110 - Activităţi de servicii suport combinate
8129 - Alte activităţi de curăţenie
8532 - Învăţământ secundar, tehnic sau profesional
8551 - Învăţământ în domeniul sportiv şi recreaţional
8552 - Învăţământ în domeniul cultural (limbi străine, muzică, teatru, dans, arte plastice, etc.)
8553 - Şcoli de conducere (pilotaj)
8559 - Alte forme de învăţământ n.c.a.
8610 - Activităţi de asistenţă spitalicească
8621 - Activităţi de asistenţă medicală generală
8622 - Activităţi de asistenţă medicală specializată
8623 - Activităţi de asistenţă stomatologică
8690 - Alte activităţi referitoare la sănătatea umană
8710 - Activităţi ale centrelor de îngrijire medicală
8720 - Activităţi ale centrelor de recuperare psihică şi de dezintoxicare, exclusiv spitale
8730 - Activităţi ale căminelor de bătrâni şi ale căminelor pentru persoane aflate în incapacitate de a se îngriji singure
9101 - Activităţi ale bibliotecilor şi arhivelor
9311 - Activităţi ale bazelor sportive
9312 - Activităţi ale cluburilor sportive
9319 - Alte activităţi sportive
9329 - Alte activităţi recreative şi distractive n.c.a.
9511 - Repararea calculatoarelor şi a echipamentelor periferice

5.3. Societatea poate desfăşura, inclusiv, activităţi de reclamă, publicitate a produselor proprii, obţinerea de finanţări pentru desfăşurarca activităţilor menţionate etc.

5.4. Desfăşurarea tuturor categoriilor de activităţi se va face pe baza autorizaţiilor, avizelor, aprobărilor prevăzute de lege cu încadrarea în standardele de calitate, respectarea normelor igienico-sanitare, de protecţie a muncii, pază contra incendiilor, păstrarea mediului înconjurător, a normelor privind dreptul de proprietate intelectuală etc.

Art. 6 CAPITALUL SOCIAL

6.1. Capitalul social subscris şi vărsat al Societăţii de Transport Bucureşti STB S.A. este de **129.200.000 lei**, din care **29.079.351,55 lei aport în natură şi 100.120.648,45 lei aport în numerar**, împărţit în 1.292.000 acţiuni nominative, în valoare nominală de 100 lei.

Capitalul social este deţinut de acţionari, după cum urmează:

CONFORM CU ORIGINALUL

1. Municipiul Bucureşti prin Consiliul General al Municipiului Bucureşti - 129.070.800 lei, din care 29.079.351,55 lei aport în natură şi 99.991.448,45 lei aport în numerar, împărţit în 1.290.708 acţiuni nominative, în valoare nominală de 100 lei, reprezentând 99,90 % din capitalul social şi participarea la profit şi pierderi;

2. Judeţul Ilfov prin Consiliul Judeţean Ilfov - 129.200 lei, aport în numerar, împărţit în 1292 acţiuni nominative, în valoare nominală de 100 lei, reprezentând 0,10 % din capitalul social şi participarea la profit şi pierderi;

CONFORM CU ORIGINALUL

Art. 7 MAJORAREA CAPITALULUI SOCIAL

7.1. Capitalul social al societăţii poate fi majorat, în conformitate cu prevederile legale în vigoare şi dispoziţiile prezentului Act Constitutiv, mai ales cu respectarea obligaţiei de a avea capital social integral public, în baza hotărârii Adunării Generale Extraordinare a Acţionarilor. Hotărârile sunt luate cu o majoritate de cel puţin două treimi din drepturile de vot deţinute de acţionarii prezenţi sau reprezentaţi.

7.2. Majorarea capitalului social poate avea loc prin oricare dintre următoarele procedee:

a) emisiunea de acţiuni noi sau majorarea valorii nominale a acţiunilor existente în schimbul unor noi aporturi în bani şi/sau în natură;
b) încorporarea rezervelor, cu excepţia rezervelor legale ale societăţii;
c) încorporarea beneficiilor sau a primelor de emisiune;
d) prin compensarea unor creanţe lichide şi exigibile asupra Societăţii cu acţiuni ale acesteia.

7.3. Capitalul social nu va putea fi majorat şi nu se vor putea emite noi acţiuni decât după vărsarea integrală a capitalului social iniţial subscris sau, după caz, după plata integrală a acţiunilor din emisiunea precedentă.

7.4. În situaţia unei majorări a capitalului social prin aporturi în bani, noile acţiuni vor fi oferite pentru subscriere mai întâi tuturor acţionarilor, proporţional cu cota lor de participare la capitalul social al societăţii.

7.5. În situaţia în care un acţionar hotărăşte să nu subscrie sau întârzie să subscrie ori să plătească acţiunile suplimentare în termenul şi condiţiile stabilite de Adunarea Generală a Acţionarilor, ceilalţi acţionari vor fi automat îndreptăţiţi să subscrie acţiunile nesubscrise proporţional cu acţiunile deţinute din capitalul subscris.

7.6. Acţiunile nesubscrise în termenul şi în condiţiile stabilite de Adunarea Generală a Acţionarilor care a aprobat majorarea de capital social vor fi anulate.

7.7. Adunarea Generală a Acţionarilor va emite un Act Constitutiv actualizat prin care va confirma majorarea capitalului social pentru toate acţiunile subscrise.

7.8. Majorarea capitalului social prin aporturi în natură va fi efectuată conform legislaţiei în vigoare.

155

7.9. Capitalul social poate fi majorat pe baza hotărârii Adunării generale a acţionarilor, în condiţiile şi cu respectarea procedurii prevăzute de lege.

Art. 8 REDUCEREA CAPITALULUI SOCIAL

8.1. Capitalul social poate fi redus prin:

a) micşorarea numărului de acţiuni;

b) reducerea valorii nominale a acţiunilor;

c) dobândirea propriilor acţiuni, urmată de anularea lor.

8.2. Capitalul social mai poate fi redus, atunci când reducerea nu este motivată de pierderi, prin:

a) scutirea totală sau parţială a acţionarilor de vărsămintele datorate;

b) restituirea către acţionari a unei cote-părţi din aporturi, proporţională cu reducerea capitalului social şi calculată egal pentru fiecare acţiune;

c) alte procedee prevăzute de lege.

8.3. Reducerea capitalului social va putea fi făcută numai după trecerea a două luni din ziua în care hotărârea a fost publicată în Monitorul Oficial al României, Partea a IV-a.

8.4. Hotărârea va trebui să respecte minimul de capital social, atunci când legea îl fixează, să arate motivele pentru care se face reducerea şi procedeul ce va fi utilizat pentru efectuarea ei.

8.5. Capitalul social al societăţii nu poate fi redus dacă această măsură afectează stabilitatea economică şi financiară a societătii.

8.6. Capitalul social poate fi redus potrivit prevederilor legale în vigoare, printr-o hotărâre a Adunării Generale Extraordinare a Acţionarilor, care să stabilească motivele reducerii şi procedura utilizată pentru implementarea măsurii, cu respectarea capitalului social minim impus de lege.

8.7. Dacă se constată o pierdere a activului net, capitalul social subscris va trebui reîntregit sau redus înainte de a se putea face vreo repartizare sau distribuire de profit.

Art. 9 ACŢIUNILE

9.1. Acţiunile societăţii sunt nominative, transmisibile şi indivizibile, emise în formă dematerializată şi înregistrate în Registrul Acţionarilor Societăţii.

9.2. Societatea va ţine evidenţa acţiunilor într-un registru numerotat, sigilat şi parafat de preşedintele Consiliului de Administraţie care se păstrează la sediul societăţii.

9.3. Fiecare acţiune subscrisă, şi plătită de acţionari conferă acestora dreptul la un vot în Adunările Generale ale Acţionarilor, precum şi celelalte drepturi stipulate în prezentul Act Constitutiv.

Art. 10 DREPTURI ŞI OBLIGAŢII DECURGÂND DIN ACŢIUNI

10.1. Fiecare acţiune subscrisă şi vărsată de acţionari conferă acestora dreptul la un vot în Adunarea Generală a Acţionarilor, dreptul de a alege în organele de conducere ale societăţii, dreptul de a participa la distribuirea profitului conform prevederilor prezentului Act Constitutiv şi dispoziţiilor legale, precum şi alte drepturi prevăzute în Actul Constitutiv.

152

156

10.2. Exercițiul dreptului de vot va fi suspendat pentru acționarii care nu sunt la curent cu vărsămintele ajunse la scadență.

CONFORM CU ORIGINALUL

10.3. Deținerea de acțiuni implică adeziunea de drept la Actul Constitutiv al societății.

10.4. Drepturile și obligațiile legate de acțiuni le urmează pe acestea în cazul trecerii lor în proprietatea altor persoane.

10.5. Obligațiile societății sunt garantate cu capitalul social al acesteia, iar acționarii răspund numai în limita acțiunilor pe care le dețin în societate.

10.6. Patrimoniul societății nu poate fi grevat de datorii sau alte obligații personale ale acționarilor.

Art. 11 TRANSFERUL DREPTULUI DE PROPRIETATE ASUPRA ACȚIUNILOR

11.1. Dreptul de proprietate asupra acțiunilor se transmite conform dispozițiilor legale în vigoare.
11.2. Dacă legislația în vigoare la data transferului acțiunilor societății permite autorităților publice locale să cumpere aceste acțiuni, acționarul care intenționează să le transfere integral sau parțial („Acționarul Vânzător") este obligat să ofere aceste acțiuni mai întâi celorlalți acționari („Acționarii Ne-Vânzători"), proporțional cu cota-parte de capital social deținută în societate.

11.3. În termen de cel mult 5 zile de la primirea de către actionarul vânzător a înștiințării de acceptare, acționarul vânzător și acționarul cumpărător vor finaliza transferul acțiunilor vândute, iar acționarul cumpărător va plăti prețul prescris pentru acțiuni în acest termen, în caz contrar acționarul cumpărător are dreptul de a cere instanței judecătorești competente constatarea transferului acțiunilor ofertate spre vânzare prin consemnarea prețului solicitat la dispoziția acționarului vânzător.

11.4. În termen de cel mult 5 zile de la primirea înștiințării de acceptare, acționarii cărora li s-a făcut oferta de vânzare, vor putea opta pentru cumpărarea acțiunilor oferite prin comunicare în scris către acționarul ofertant.

11.5. În situația în care rămân acțiuni nevândute, acționarul vânzător va fi liber să ofere aceste acțiuni oricăror alte persoane, la același pret și în aceleași condiții, fără ca prețul pe o acțiune să fie mai mic decât cel în oferta către ceilalți acționari.

11.6. Orice transfer al acțiunilor societății va fi aprobat de Adunarea Generală Extraordinară a Acționarilor în prezența și cu votul favorabil al Acționarilor ce dețin 100% din capitalul social.

11.7. Dreptul de proprietate asupra acțiunilor este transmis prin declarația înregistrată în Registrul Acționarilor Societății, semnată de Vânzător și de Cumpărător sau de către Mandatarii lor.

Art. 12 ADUNAREA GENERALĂ A ACȚIONARILOR

12.1. Adunarea Generală a Acționarilor este organul de conducere al societății care decide asupra activității acesteia și asigură politica economică și comercială, fiind compusă din acționari sau reprezentanții acestora.

CONFORM CU ORIGINALUL

MUNICIPIUL BUCUREȘTI D.G.I.T.S.P. DIRECȚIA TRANSPORTURI ȘI SISTEMATIZAREA CIRCULAȚIEI

MUNICIPIUL BUCUREȘTI DIRECȚIA ASISTENȚĂ TEHNICĂ ȘI JURIDICĂ

12.2. Adunările Generale sunt ordinare sau extraordinare şi se ţin, în general, la sediul societăţii, dacă situaţia de fapt nu impune stabilirea unui alt loc.

12.3. Adunările Generale vor fi convocate potrivit prezentului Act Constitutiv. Avizul de convocare va fi expediat prin scrisoare recomandată cu confirmare de primire, prin telefax, prin scrisoare electronică sau personal, prin luare la cunoştinţă, fiecăruia dintre acţionari. Convocarea trebuie să cuprindă în mod obligatoriu data şi locul stabilit pentru Adunarea Generală şi ordinea de zi.

12.4. Termenul de întrunire nu poate fi mai mic de 30 de zile de la publicarea convocării în Monitorul Oficial al României, Partea a IV-a.

CONFORM CU ORIGINALUL

12.5. Prin excepţie de la art. 12.4., dacă toate acţiunile societăţii sunt nominative, convocarea poate fi făcută prin scrisoare recomandată sau, prin scrisoare transmisă pe cale electronică, având încorporată, ataşată sau logic asociată semnătura electronică extinsă, expediată cu cel puţin 30 de zile înainte de data ţinerii adunării, la adresa acţionarului, înscrisă în registrul acţionarilor. Schimbarea adresei nu poate fi opusă societăţii, dacă nu i-a fost comunicată în scris de acţionar.

12.6. Adunarea generală a acţionarilor este organul de conducere al societăţii care decide asupra activităţii acesteia şi asigură politica economică şi comercială, fiind compusă din **MUNICIPIUL BUCURESTI PRIN CONSILIUL GENERAL AL MUNICIPIULUI BUCUREŞTI** cu un procent de 99,9 % şi respectiv **JUDEŢUL ILFOV PRIN CONSILIUL JUDETEAN ILFOV** cu un procent de reprezentare de 0,1 %, aceştia fiind reprezentaţi în Adunarea Generală a Acţionarilor prin mandatari.

12.7. Adunarea Generală a Acţionarilor va fi convocată de Consiliul de Administraţie. Acţionarii care deţin împreună cel puţin 5% din capitalul social au dreptul, dacă consideră că anumite probleme sunt importante pentru societate, să ceară preşedintelui Consiliului de Administraţie convocarea unei Adunări Generale.

12.8. Dacă ordinea de zi conţine propuneri de modificare a Actului Constitutiv, convocarea trebuie să cuprindă în întregime textul acestor propuneri.

12.9. În convocarea pentru prima Adunare generală va fi stabilită ziua şi ora pentru cea de a doua adunare, în cazul în care cea dintâi nu s-ar putea desfăşura. A doua adunare nu se va putea întruni chiar în ziua fixată pentru prima adunare.

12.10. Acţionarii reprezentând totalitatea capitalului social pot, dacă nici unul dintre aceştia nu se opune, să ţină o Adunare generală a acţionarilor şi să adopte orice hotărâre care ţine de competenţa acesteia, fără a mai fi necesară îndeplinirea formalităţilor pentru convocarea unei astfel de adunări.

A) Adunarea Generală Ordinară

CONFORM CU ORIGINALUL

12.11. Adunarea generală ordinară se întruneşte cel puţin o dată pe an, în cel mult 4 luni de la închiderea exerciţiului financiar, şi are următoarele atribuţii:

a) discută, aprobă sau modifică situaţiile financiare anuale, pe baza raportului Consiliului de Administraţie şi a raportului Auditorului Financiar şi fixeaza dividendele;

154

158

CONFORM CU ORIGINALUL

b) solicită revizuirea şi aprobă planul de administrare al administratorilor societăţii;
c) numeşte şi revocă membrii Consiliului de Administraţie; alegerea membrilor Consiliului de Administraţie va fi făcută din lista de persoane propusă de acţionari, în baza legislaţiei în vigoare;
d) aprobă şi încheie contractele de administrare ale administratorilor societăţii şi stabileşte, respectiv modifică remuneraţia cuvenită membrilor Consiliului de Administraţie, în baza legislaţiei în vigoare;
e) aprobă termenii şi condiţiile contractului încheiat cu Auditorul Financiar;
f) aprobă bugetul de venituri şi cheltuieli şi hotărăşte asupra programului de activitate şi a strategiei propuse de Consiliul de Administraţie pentru exerciţiul financiar următor;
g) se pronunţă asupra gestiunii Consiliului de Administraţie;
h) deliberează asupra hotărârilor care îi sunt supuse spre aprobare de Consiliul de Administraţie, cu excepţia situaţiei în care aceste hotărâri sunt de competenţa Adunării Generale Extraordinare;
i) stabileşte remuneraţiile suplimentare cuvenite administratorilor numiţi în comitetele consultative, în conformitate cu prevederile legii;
j) stabileşte valoarea asigurării pentru răspundere profesională pentru administratori;
k) hotărăşte cu privire la contractarea de împrumuturi bancare pe termen lung, inclusiv a celor externe; stabileşte competenţele şi nivelul de contractare a împrumuturilor bancare curente, a creditelor comerciale şi a garanţiilor;
l) analizează rapoartele Consiliului de Administraţie privind stadiul şi perspectivele societăţii cu referire la profit şi dividende, poziţia pe piaţa internă şi internaţională, nivelul tehnic, calitatea, forţa de muncă, protecţia mediului, relaţii cu clienţii;
m) hotărăşte cu privire la acţionarea în justiţie a membrilor Consiliului de Administraţie, a directorului general şi a directorilor societăţii, a auditorilor pentru daune cauzate societăţii de către aceştia prin încalcarea îndatoririlor ce le revin faţă de societate;
n) hotărăşte gajarea, închirierea sau desfiinţarea uneia sau a mai multor unităţi ale societăţii;
o) în cazul vacantării unuia sau mai multor posturi de administrator, numeşte administratori provizorii, până la desemnarea unor noi administratori în conformitate cu prevederile legale în vigoare;
p) hotărăşte asupra oricăror altor probleme care ţin de competenţa sa.

12.12. Pentru validitatea deliberărilor Adunării Generale ordinare este necesară prezenţa acţionarilor care să deţină cel puţin o pătrime din numărul total de drepturi de vot. Hotărârile Adunării Generale ordinare se iau cu majoritatea voturilor exprimate.

12.13. Dacă adunarea nu poate lucra din cauza neîndeplinirii condiţiilor de validitate a cvorumului necesar adoptării hotărârii, adunarea ce se va întruni la o a doua convocare, poate să delibereze asupra problemelor puse pe ordinea de zi a celei dintâi adunări, oricare ar fi partea de capital social reprezentată de acţionarii prezenţi, cu majoritatea voturilor exprimate.

12.14. Pentru adunările generale ordinare, următoarele documente sunt trimise împreună cu convocarea: bilanţul şi contul de profit şi pierderi, raportul Consiliului de Administraţie, raportul cenzorilor, proiectul programului de activitate pe anul următor.

B) Adunarea Generală Extraordinară

12.15. Adunarea generală extraordinară a acţionarilor are următoarele atribuţii principale:

159

a) aprobă schimbarea formei juridice a societăţii, cu respectarea prevederilor legale în vigoare;
b) aprobă mutarea sediului societăţii;
c) aprobă schimbarea/ modificarea/ completarea obiectului de activitate al societăţii, cu respectarea prevederilor legale în vigoare;
d) aprobă majorarea capitalului social şi condiţiile efectuării acestuia, reducerea sau întregirea lui;
e) înfiinţarea sau desfiinţarea unor sedii secundare: sucursale, agenţii, birouri, reprezentanţe sau alte asemenea unităţi fără personalitate juridică;
f) aprobă majorarea, reducerea sau reîntregirea capitalului social prin emisiune de noi acţiuni;
g) aprobă participarea la constituirea de noi societăţi sau de asocieri;
h) aprobă reevaluarea patrimoniului potrivit legii;
i) aprobă dizolvarea anticipată a societăţii;
j) aprobă conversia acţiunilor dintr-o categorie în cealaltă;
k) aprobă emisiunea de obligaţiuni;
l) aprobă încheierea de acte juridice prin care societatea dobândeşte, înstrăinează, închiriază imobile,
m) schimbă sau constituie în garanţie bunuri aflate în patrimoniul său;
n) oricare altă modificare a Actului Constitutiv, sau oricare altă hotărâre pentru care este cerută aprobarea Adunării Generale Extraordinare;

12.16 Pentru validitatea deliberărilor adunării generale extraordinare este necesară la prima convocare prezenţa acţionarilor deţinând cel puţin o pătrime din numărul total de drepturi de vot, iar la convocările următoare, prezenţa acţionarilor reprezentând cel puţin o cincime din numărul total de drepturi de vot. Hotărârile sunt luate cu majoritatea voturilor deţinute de acţionarii prezenţi sau reprezentaţi.

C) Adunarea Generală Ordinară sau Extraordinară este convocală de către Preşedintele Consiliului de Administraţie al societăţii, sau de către o persoană anume delegată de către acesta şi se va putea desfăşura la sediul societăţii sau în alt loc din ţară sau străinătate, după cum va fi stabilit prin avizul de convocare

12.17. Exerciţiul atribuţiilor prevăzule la art. 12.15. lit. b) c) şi f) poate fi delegat Consiliului de Administraţie, conform prevederilor art. 114 din Legea 31/1990 privind societăţile.

12.18. În cadrul Adunării Generale Extraordinare, acţionarii vor hotărâ asupra proiectelor de investiţii aduse la cunoştinţă acestora de către Consiliul de Administraţie şi vor decide asupra alocării fondurilor necesare realizării acestora, fie prin majorarca capitalului social, fie prin utilizarea veniturilor societăţii.

12.19. Adunarea generală se va convoca ori de câte ori Consiliul de Administraţie consideră necesar, precum şi la cererea acţionarilor reprezentând cel puţin 5% din capitalul social, dacă cererea indică ordinea de zi şi problemele sunt de competenţa adunării.

12.20. Adunarea Generală va fi convocată în termen de 30 de zile şi se va întruni în termen de cel mult 60 zile de la data primirii cererii. Avizul de convocare va cuprinde locul, data şi ora ţinerii adunării, precum şi ordinea de zi, cu descrierea explicită a tuturor problemelor care vor face obiectul dezbaterilor Adunării Generale.

CONFORM CU ORIGINALUL

12.21. În cazul în care Consiliul de Administraţie nu convoacă Adunarea Generală, instanţa de la sediul societăţii, cu citarea Consiliului de Administraţie, va putea autoriza convocarea Adunării Generale de către acţionarii care au formulat cererea. Prin aceeaşi încheiere, instanţa aprobă ordinea de zi, stabileşte data ţinerii adunării generale şi, dintre acţionari, persoana care o va prezida.

12.22. Înştiinţarea pentru prima adunare generală poate conţine şi data şi ora pentru cea de-a doua adunare pentru cazul în care cea dintâi nu s-ar putea ţine din lipsa cvorumului necesar. A doua adunare nu se poate întruni în chiar ziua fixată pentru prima adunare.

12.23. Au dreptul de a cere introducerea unor noi puncte pe ordinea de zi unul sau mai mulţi acţionari reprezentând, individual sau împreună, cel puţin 5% din capitalul social.

12.24. Acţionarii reprezentând întreg capitalul social vor putea ţine o Adunare Generală fără a mai fi necesară îndeplinirea formalităţilor pentru convocarea unei astfel de adunări şi să decidă asupra oricăror probleme care sunt de competenţa Adunării Generale.

12.25. Reprezentanţii acţionarilor în Adunările Generale sunt în număr de....., din care:

..... pentru MUNICIPIUL BUCUREŞTI prin Consiliul General al Municiplului Bucureşti:

.....pentru JUDEŢUL ILFOV prin CONSILIUL JUDETEAN ILFOV

Art. 13 ORGANIZAREA ADUNĂRII GENERALE

13.1. Adunarea Generală a Acţionarilor, ordinară sau extraordinară, va fi deschisă şi prezidată de Preşedintele Consiliului de Administraţie sau, în absenţa Preşedintelui, acţionarii pot, în orice moment pe parcursul adunării, să numească o altă persoană dintre ceilalţi Administratori sau Acţionari care să prezideze adunarea.

13.2. Preşedintele Adunării Generale a Acţionarilor va numi, o persoană în calitate de secretar al adunării. Secretarul Adunării Generale a Acţionarilor va fi desemnat din cadrul personalului angajat al societăţii. Secretarul va nota şi înregistra acţionarii care sunt prezenţi sau reprezentaţi şi acţionarii care sunt absenţi, redactând o listă de prezenţă. Secretarul va întocmi procesul verbal al şedinţei.

13.3. Procesul verbal al Adunării Generale a Acţionarilor se semnează de către preşedintele şi secretarul adunării şi va cuprinde deliberările participanţilor (în rezumat) şi hotărârile adoptate.

13.4. Procesul verbal al Adunării Generale a Acţionarilor trebuie sa conţină menţiuni privind formalităţile de convocare, locul, ora, data sedinţei, reprezentanţii actionarilor, rezumatul problemelor puse în discuţiă şi deciziile luate. Documentele referitoare la acestea, precum şi procura specială, dacă este cazul, vor constitui anexe la procesul verbal de şedinţă.

13.5. Hotărârile Adunărilor Generale ale Acţionarilor sunt înregistrate la Registrul Comerţului şi se publică în Monitorul Oficial conform legii. Hotărârile Adunării Generale a Acţionarilor nu vor putea fi executate înainte de aducerea la îndeplinire a acestor formalităţi şi, după caz, a oricăror alte cerinţe prevăzute de lege.

13.6. Conform Legii nr. 31/1990 şi Actului Constitutiv, hotărârile Adunărilor Generale ale Acţionarilor sunt obligatorii pentru toţi acţionarii, inclusiv pentru aceia care nu au participat la adunare sau care au votat împotriva respectivei hotărâri.

CONFORM CU ORIGINALUL

Art. 14 EXERCITAREA DREPTULUI LA VOT ÎN ADUNAREA GENERALĂ

14.1. Pentru validitatea deliberărilor Adunării Generale Ordinare sunt necesare:

a) la prima convocare, prezenţa acţionarilor reprezentând o pătrime din numărul total de drepturi de vot, iar hotărârile să fie luate cu majoritatea voturilor exprimate;

b) la a doua convocare, adunarea ce se va întruni poate să delibereze asupra problemelor înscrise pe ordinea de zi a primei adunări, oricare ar fi partea de capital social reprezentată de acţionarii prezenţi, cu majoritatea voturilor exprimate.

14.2. Pentru validitatea deliberărilor Adunării Generale Extraordinare sunt necesare, cu excepţia situaţiilor în care legea sau prezentul Act Constitutiv prevede altfel :

a) la prima convocare, prezenţa acţionarilor reprezentând cel puţin o pătrime din numărul total de drepturi de vot, iar hotărârile să fie luate cu majoritatea voturilor deţinute de acţionarii prezenţi sau reprezentaţi;

b) la a doua convocare, prezenţa acţionarilor reprezentând cel puţin 1/5 (o cincime) din numărul total de drepturi de vot, iar hotărârile să fie luate cu majoritatea voturilor deţinute de acţionarii prezenţi sau reprezentaţi.

14.3. Hotărârile se adoptă prin vot deschis. Votul secret este obligatoriu pentru alegerea membrilor Consiliului de Administraţie, pentru revocarea lor şi pentru luarea hotărârilor referitoare la răspunderea administratorilor.

CONFORM CU ORIGINALUL

14.4. Fiecare acţionar este îndreptăţit să ia parte la Adunările Generale ale Acţionarilor prin reprezentant autorizat.

14.5. Acţionarii exercită dreptul lor de vot în Adunarea Generală, proporţional cu numărul acţiunilor pe care le posedă.

14.6. Membrii Consiliului de Administraţie şi/sau angajaţii societăţii nu pot reprezenta acţionarii în cadrul Adunărilor Generale ale Acţionarilor, sub sancţiunea anulării oricăror astfel de hotărari adoptate dacă, fără votul acestora, majoritatca necesară pentru adoptarea hotărârii nu ar fi fost întrunită. Acţionarul care, într-o anumită operaţiune, are, fie personal, fie ca mandatar al unei alte persoane, un interes contrar aceluia al societăţii, este obligat să se abţină de la deliberările privind acea operaţiune. În caz contrar, acţionarul este răspunzător de daunele produse societăţii, dacă, fără votul său, nu s-ar fi obţinut majoritatea cerută.

14.7. Hotărârile Adunării Generale contrare legii sau Actului Constitutiv pot fi atacate în justiţie, în termen de 15 (cincisprezece) zile de la data publicării în Monitorul Oficial al României, de către oricare dintre acţionarii care nu au luat parte la Adunarea Generală sau care au votat contra şi au cerut să se insereze aceasta în procesul-verbal al şedinţei.

ADMINISTRAREA SOCIETĂŢII

Art. 15 NUMIREA

15.1. Societatea va fi administrată în sistem unitar de un Consiliu de Administraţie.

15.2. Consiliul de Administraţie este format din 7 persoane, ce îşi desfăşoară puterile împreună, respectiv:

-PREŞEDINTE - cetăţean român, născut la data de..... în .....
domiciliat în..... str..... , identificat cu CI seria ..... nr.....
eliberată la data de .....de.....,CNP.....

-MEMBRU - cetăţean român, născut la data de..... în .....
domiciliat în..... str....., identificat cu CI seria.....nr.....
eliberată la data de.....de....., CNP .....

-MEMBRU - cetăţean român, născut la data de.....în.....
domiciliat în..... str....., identificat cu CI seria.....nr.....
eliberată la data de.....de....., CNP .....

-MEMBRU - cetăţean român, născut la data de..... în .....
domiciliat în..... str....., identificat cu CI seria.....nr.....
eliberată la data de.....de....., CNP .....

-MEMBRU - cetăţean român, născut la data de.....în.....
domiciliat în..... str....., identificat cu CI seria.....nr.....
eliberată la data de.....de....., CNP .....

-MEMBRU - cetăţean român, născut la data de.....în.....
domiciliat în..... str....., identificat cu CI seria.....nr.....
eliberată la data de.....de....., CNP .....

15.3. La înfiinţare, Consiliul de Administraţie este mandatat pentru o perioadă de 2 (doi) ani. Ulterior, mandatul administratorilor este de 4 ani.

15.4. Membrii Consiliului de Administraţie pot fi revocaţi sau înlocuiti oricând de Adunarea Generală Ordinară a Acţionarilor societăţii.

15.5. Când un post din Consiliul de Administraţie devine vacant, Adunarea Generală Ordinară a acţionarilor alege un nou administrator pentru ocuparea postului vacant. Durata pentru care este ales noul administrator, pentru a ocupa postul vacant, va fi egală cu perioada care a rămas până la expirarea mandatului predecesorului său.

15.6. Majoritatea membrilor Consiliului de Administraţie va fi formată din administratori neexecutivi, respectiv din persoane care nu au fost numiţi directori.

15.7. Cel puţin unul dintre administratori trebuie să fie independent, în sensul dispoziţiilor Legii nr. 31/1990 a societăţilor comerciale.

163

15.8. Consiliul de Administraţie are obligatia de a crea comitete consultative formate din cel puţin 2 membri ai consiliului şi însărcinate cu desfăşurarea de investigaţii şi cu elaborarea de recomandări pentru consiliu, în domenii precum auditul, remunerarea administratorilor, directorilor, cenzorilor şi personalului, sau cu nominalizarea de candidaţi pentru diferitele posturi de conducere. Comitetele vor înainta consiliului în mod regulat rapoarte asupra activităţii lor.

15.9. Cel puţin un membru al fiecărui comitet trebuie să fie administrator neexecutiv independent. Comitetul de audit şi cel de remunerare sunt formate numai din administratori neexecutivi. Cel puţin un membru al comitetului de audit trebuie să deţină experienţă în aplicarea principiilor contabile sau în audit financiar.

15.10. Administratorii pot fi reprezentaţi la şedintele Consiliului de Administraţie numai de către alţi administratori cu condiţia ca un administrator să reprezinte doar un singur membru al Consiliului de Administraţie, iar o astfel de reprezentare să aibă loc în baza unei procuri special emisă în acest scop.

15.11. Sunt incompatibile cu calitatea de membru al Consiliului de Administraţie şi Director, persoanele care, potrivit legii, sunt incapabile sau au fost condamnate pentru gestiune frauduloasă, abuz de încredere, fals, înşelăciune, delapidare, mărturie mincinoasă, dare sau luare de mită, precum şi alte infracţiuni sau incompatibilităţi prevăzute de lege cu privire la societăţile comerciale.

15.12. Remuneraţia membrilor Consiliului de Administraţie este stabilită de Adunarea Generală a Acţionarilor.

CONFORM CU ORIGINALUL

15.13. Consiliul de Administraţie va fi condus de un preşedinte.

15.14. În relaţiile cu terţii, societatea este reprezentată de Preşedintele Consiliului de Administraţie, acesta fiind singurul abilitat să semneze actele ce angajează societatea faţă de terţi.

15.15 Preşedintele Consiliului de Administraţie şi ceilalţi administratori sunt obligaţi să pună la dispoziţia acţionarilor şi comisiei de cenzori, la cererea acestora, toate documentele societăţii.

CONFORM CU ORIGINALUL

Art. 16 EXERCITAREA DREPTULUI DE VOT ÎN CONSILIUL DE ADMINISTRAŢIE

16.1. Consiliul de Administraţie se întruneşte lunar, la convocarea Preşedintelui.

16.2. Consiliul de Administraţie se reuneşte în ziua, la ora şi locul indicat în avizul de convocare, la sediul societăţii sau în alt loc din ţară sau străinătate.

16.3. Consiliul de Administraţie poate fi convocat şi la cererea motivată a cel puţin 2 (doi) dintre membrii săi ori a directorului general.

16.4. Preşedintele stabileşte ordinea de zi şi veghează asupra informării adecvate, a membrilor Consiliului de Administraţie cu privire la punctele aflate pe ordinea de zi.

16.5. Avizul de convocare va fi expediat prin scrisoare recomandată cu confirmare de primire, prin telefax, prin scrisoare electronică sau personal, prin luare la cunoştinţă, fiecăruia dintre membrii consiliului şi fiecăruia dintre cenzori cu cel puţin 10 zile înainte de data fixată pentru reuniune. În caz de urgenţă, termenul de convocare poate fi scurtat la minim 5 zile. Avizul de convocare va conţine ordinea de zi a reuniunii.

CONFORM CU ORIGINALUL

16.6. Consiliul de Administraţie poate decide în prezenţa tuturor membrilor săi fără respectarea formalităţilor de convocare. Şedinţa Consiliului de Administraţie se poate desfăşura fără trimiterea unei notificări prealabile, dacă toţi Administratorii sunt prezenţi şi nu au obiecţii cu privire la ordinea de zi sau la şedinţa propriu-zisă.

16.7. Fiecare administrator va avea un vot în Consiliul de Administraţie. Consiliul lucrează valabil în prezenţa majorităţii membrilor săi prezenţi personal sau prin împuterniciţi şi decide cu votul favorabil al majorităţii celor prezenţi. În cazul unui număr egal de voturi sau de balotaj în Consiliul de Administraţie, votul Preşedintelui va fi decisiv.

16.8. Consiliul de Administraţie poate lua decizii valabile şi prin corespondenţă dacă se respectă condiţiile de majoritate prevăzute în primul aliniat, respectiv pentru ca deciziile Consiliului de Administraţie să fie valabile, este necesară participarea (prezenţa fizică sau prin telefon, etc.) a cel puţin jumătate plus unu din numărul Administratorilor, iar decizia va fi adoptată cu votul majorităţii membrilor prezenţi.

16.9. Dezbaterile Consiliului de Administraţie se desfăşoară oricând este necesar, conform ordinii de zi şi sunt consemnate în procesul verbal al adunării, inclus într-un registru sigilat şi parafat de Preşedinte.

16.10. La fiecare şedinţă se va întocmi un proces-verbal, care va cuprinde numele participanţilor, ordinea deliberărilor, deciziile luate, numărul de voturi întrunite şi opiniile separate. Procesul-verbal este semnat de persoana care a prezidat întrunirea Consiliului de Administraţie şi de administratorii prezenţi sau de catre cel puţin un alt administrator.

16.11. Consiliul de Administraţie este prezidat de preşedinte sau de persoana desemnată de acesta. Preşedintele numeşte un secretar fie dintre membrii consiliului fie din afara acestuia.

16.12. Consiliul de Administraţie poate delega unuia sau mai multor membrii ai săi unele împuterniciri pe probleme limitate şi poate, de asemenea, recurge la specialişti pentru expertizarea anumitor probleme.

Art. 17 ATRIBUŢIILE CONSILIULUI DE ADMINISTRAŢIE

17.1. Consiliul de Administraţie are puteri depline cu privire la conducerea şi administrarea Societăţii, cu respectarea limitelor stabilite prin Actul Constitutiv şi atribuţiilor expres prevăzute de lege ca fiind de competenţa sa.

17.2. Consiliul de Administraţie are următoarele atribuţii:

a) stabileşte ordinea de zi pentru Adunarea Generală;
b) aprobă Regulamentul Intern, Regulamentul de Organizare şi Funcţionare şi Codul de Etică;

c) stabileşte liniile generale de conducere ale societăţii, pe termen lung şi mediu;

d) stabileşte şi menţine politicile de asigurare în ceea ce priveşte personalul şi bunurile societăţii;

e) aprobă actele de achiziţie şi de dispoziţie privitoare la brevete, mărci, dreptari de autor şi know-how;

CONFORM CU ORIGINALUL

f) aprobă organigrama societăţii;

g) numeşte şi revocă Directorul General şi Directorii, în conformitate cu prevederile legale în vigoare;

i) aprobă operaţiunile de creditare necesare îndeplinirii scopului societăţii;

j) conferă procuri de reprezentare a societăţii;

k) decide chemarea în justiţie, în numele societăţii şi se constituie ca parte atât în faţa instanţelor judecătoreşti cât şi în faţa curţilor de arbitraj, în caz de litigii;

l) prezintă anual Adunării Generale a Acţionarilor, în termen de maxim 5 (cinci) luni de la încheierea exerciţiului financiar, raportul cu privire la activitatea societăţii, bilanţul şi contul de profit şi pierderi, precum şi proiectul programului de activitate, al strategiei şi al bugetului pc anul următor; pentru a supune aprobării Adunării Generale proiectul programului de activitate, al strategiei şi al bugetului pe anul următor;

m) avizează proiectul bugetului anual de venituri şi cheltuieli pe carc îl supune aprobării Adunării Generale a Acţionarilor;

n) analizează şi aprobă rapoartele periodice privind realizarea indicatorilor aprobaţi prin bugetul anual de venituri şi cheltuieli pe baza balanţei de verificare şi aprobă măsurile pentru desfăşurarea activităţii în condiţii care să asigure echilibrul bugetului anual de venituri şi cheltuieli;

o) convoacă Adunările Generale ale acţionarilor în condiţiile Actului Constitutiv ori de câte ori este nevoie;

p) propune înfiinţarea şi desfiinţarea de sucursale, birouri sau agenţii ale societăţii, în România sau în străinătate;

r) avizează vânzarea sau achiziţionarea de imobile, sau aprobă închirierea acestora, în condiţiile legii;

s) reprezintă societatea în raporturile cu terţii şi cu directorul general al societăţii prin preşedintele Consiliului de Administraţie;

ş) rezolvă problemele stabilite de Adunarea Generală a Actionarilor şi execută hotărârile luate de aceasta în conformitate cu prezentul Act Constitutiv;

t) avizează situaţiile financiare anuale pe care le înaintează spre aprobare Adunării Generale Ordinare a Acţionarilor;

ţ) aprobă sau propune spre aprobare investiţiile care urmează să se realizeze de către societate în condiţiile legilor în vigoare;

u) supraveghează activitatea directorilor executivi prin solicitarea de informări pe probleme punctuale specifice, propune introducerea cererii pentru deschiderea procedurii insolvenţei societăţii potrivit legii;

v) decide asupra oricăror alte probleme care prin importanţa lor pot influenţa poziţia financiară şi comercială sau politica societăţii, sau care sunt date în competenţa sa de către Adunarea Generală a acţionarilor, dar fără depăşirea prevederilor legale în materie.

17.3. Preşedintele şi ceilalţi membri ai Consiliului de Administraţie răspund individual şi solidar după caz faţă de societate, pentru prejudiciile rezultate din infracţiuni sau abateri şi pentru greşeli în administrarea societăţii. În astfel de situaţii ei vor putea fi revocaţi prin hotărârea Adunării Generale a Acţionarilor.

17

162

196

17.4. Administratorii vor răspunde solidar cu predecesorii lor imediați dacă, având cunoștință de neregulile comise de aceștia, nu le-au adus la cunoștinta Auditorului Financiar.

17.5. Răspunderea pentru actele sau omisiunile administratorilor nu se va extinde asupra celor care au solicitat înscrierea opoziției lor în registrul deciziilor Consiliului de Administrație și au informat în scris Auditorul Financiar cu privire la astfel de acte sau omisiuni.

17.6. Administratorul, care are beneficii sau avantaje directe sau indirecte care sunt contrare intereselor Societătii, va trebui să îi informeze pe ceilalți administratori și pe Auditorul Financiar cu privire la aceasta și nu trebuie să participe la nici o deliberare cu privire la problema respectivă. Aceeași obligatie le incumbă administratorilor și în cazul în care știu că soțul/soția lor ori rude sau afini ai lor până la gradul patru au interese într-o anumită operațiune. În cazul nerespectării prevederilor prezentului articol, administratorul va fi ținut răspunzător de daunele produse societătii.

17.7. Administratorii pierd aceasta calitate și prin:

a) demisie notificată în scris și luată la cunoștință de Adunarea Generală a Acționarilor;
b) declararea ca incapabili;
c) lipsa nemotivată de la ședintele Consiliului de Administrație timp de 6 luni succesiv.

Art. 18 Directorii

18.1. Director al societății pe acțiuni este numai acea persoană căreia i-au fost delegate atribuții de conducere a societății. Orice altă persoană, indiferent de denumirea tehnică a postului ocupat în cadrul societății, este exclusă de la aplicarea normelor prezentei legi cu privire la directorii societății pe acțiuni.

18.2. Directorii sunt responsabili cu luarea tuturor măsurilor aferente conducerii societătii, în limitele obiectului de activitate al societății și cu respectarea competențelor exclusive rezervate de lege sau de Actul Constitutiv Consiliului de Administrație și Adunării Generale a Acționarilor.

18.3. Consiliul de Administrație este însărcinat cu supravegherea activității directorilor. Orice administrator poate solicita directorilor informații cu privire la conducerea operativă a societății. Directorii vor informa Consiliul de Administrație asupra operațiunilor întreprinse și asupra celor avute în vedere.

18.4. Consiliul de Administrație poate delega conducerea societății unuia sau mai multor directori, numind pe unul dintre ei director general, în condițiile legii.

18.5. Directorii pot fi numiți dintre membrii Consiliului de Administrație sau din afara Consiliului de Administrație, în condițiile legii.

18.6. În cazul societăților pe acțiuni ale căror situații financiare anuale fac obiectul unei obligații legale dc auditare financiară, delegarea conducerii societății în conformitate cu art. 18.1 este obligatorie.

18.7. În înțelesul prezentului Act Constitutiv, director al societății pe acțiuni este numai acea persoană căreia i-au fost delegate atribuții de conducere a societății în conformitate cu art. 18.1.

18.8. Modul de organizare a activităţii directorilor poate fi stabilit prin Actul Constitutiv sau prin decizie a Consiliului de Administraţie.

CONFORM CU ORIGINALUL

18.9 Consiliul de Administraţie este însărcinat cu supravegherea activităţii directorilor. Orice administrator poate solicita directorilor informaţii cu privire la conducerea operativă a societăţii. Directorii vor informa Consiliul de Administraţie în mod regulat şi cuprinzător asupra operaţiunilor întreprinse şi asupra celor avute în vedere.

18.10. Directorii pot fi revocaţi oricând de către Consiliul de Administraţie, în condiţiile legii.

18.11. Directorul general va avea în principiu următoarele atribuţii, dar fără a se limita la acestea:

a. reprezintă societatea în relaţiile cu terţii şi are puteri de decizie în ceea ce priveşte operaţiunile curente ale societăţii;

b. propune Consiliului de Administraţie strategia şi politica comercială şi de dezvoltare a societăţii;

c. propune Consiliului de Administraţie structura organizatorică a societăţii, numărul de posturi, precum şi normativele de constituire a compartimentelor funcţionale şi de producţie;

d. negociază şi semnează Contractul Colectiv de Muncă la nivel de societate în baza mandatului specific acordat de Consiliul de Administraţie ;

e. rezolvă orice problemă încredinţată de Consiliul de Administraţie al societăţii.

CONTROLUL SOCIETĂŢII

Art. 19 Verificarea evidenţei contabile şi a bilanţului contabil

19.1 Societatea va organiza anual o revizie contabilă a registrelor şi a planurilor de conturi şi va înainta fiecărei parţi un raport al reviziei la încheierea acesteia. Societatea va înregistra toate operaţiunile financiare în registre ce vor fi întocmite în acest scop, conform legii.

19.2 Asemenea registre şi documente contabile vor fi puse la dispoziţia acţionarilor sau a reprezentanţilor lor autorizaţi, ori de câte ori aceştia le cer pentru verificare.

Art. 20 Cenzorii

20.1. Gestiunea societăţii este controlată de trei cenzori.

CONFORM CU ORIGINALUL

20.2. Prima comisie de cenzori a societăţii este formată din:

-.....cetăţean român, născut la data de .....cu domiciliul în.....,
str.....identificat cu CI seria .....nr.....eliberată la data de.....de către .....,CNP.....

-.....cetăţean român, născut la data de.....cu domiciliul în....., str..... identificat cu CI seria .....nr. .....eliberată la data de.....de catre .....CNP.....

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREŞTI DIRECŢIA ASISTENŢĂ TEHNICĂ ŞI JURIDICĂ ROMÂNIA

MUNICIPIUL BUCUREŞTI CONSILIUL GENERAL

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREŞTI D.G.I.S.P. DIRECŢIA TRANSPORTUL DRUMURI SISTEMATIZAREA CIRCULAŢIEI ROMÂNIA

19 165

168

-.....cetăţean român, născut la data de.....cu domiciliul în....., str..... identificat cu CI seria .....nr. .....eliberată la data de.....de catre ....., CNP.....

Cenzor supleant:

.....cetăţean român, născut la data de ..... cu domiciliul în....., str.....identificat cu CI seria .....nr.....eliberată la data de..... de către....., CNP.....

CONFORM CU ORIGINALUL

20.3. Primii cenzori sunt numiţi pe o perioadă de 3 (trei) ani. Cenzorii pot fi revocaţi sau suspendaţi prin hotărârea Adunării Generale.

20.4. Comisia de cenzori are următoarele îndatoriri:

a) să supravegheze gestiunea societăţii;
b) să verifice dacă bilanţul contabil şi contul de profit şi pierderi sunt legal întocmite şi în concordanţă cu registrele;
c) să verifice dacă registrele societăţii sunt corect ţinute;
d) să verifice dacă evaluarea patrimoniului s-a făcut conform regulilor stabilite pentru întocmirea bilanţului contabil;
e) să informeze Adunarea Generală asupra rezultatelor examinărilor;
f) face propuneri Adunării Generale cu privire la reducerea capitalului social înregistrat sau la schimbarea Actului Constitutiv, al obiectului de activitate al societăţii, repartizarea beneficiilor, printr-un raport amănunţit. Adunarea Generală nu va putea aproba bilanţul contabil şi contul de profit şi pierderi dacă acestea nu sunt însoţite de raportul cenzorilor;
g) să facă, în fiecare lună şi pe neaşteptate, inspecţii casei şi să verifice existenţa titlurilor sau valorilor ce sunt proprietatea societăţii sau au fost primite în gaj, cauţiune sau depozit;
h) prin decizia a cel puţin doi cenzori să convoace Adunarea ordinară sau extraordinară ori de câte ori constată situaţii deosebite care necesită soluţionarea urgentă şi când aceasta nu a fost convocată de către administrator;
i) să ia parte la Adunările ordinare şi extraordinare, putând face să se insereze în ordinea de zi propunerile pe care le vor crede necesare;
j) să constate regulat depunerea garanţiei din partea administratorilor;
k) să vegheze ca dispoziţiile legii şi ale Actului Constitutiv să fie îndeplinite de administrator şi lichidatori.

20.5. Cenzorii vor aduce la cunoştinţa administratorilor neregulile în administraţie şi încălcările dispoziţiilor legale şi ale prevederilor Actului Constitutiv pe care le constate, iar în cazurile cele mai importante le vor aduce la cunoştinţă Adunării Generale.

20.6. Cenzorii au dreptul să obţină în fiecare lună de la administrator o situaţie despre mersul operaţiunilor.

CONFORM CU ORIGINALUL

20.7. Cenzorii iau parte la adunările administratorilor, fără drept de vot.

CONFORM CU ORIGINALUL

20.8. Este interzis cenzorilor să comunice acţionarilor în particular sau terţilor, date referitoare la operaţiunile societăţii, constatate cu ocazia exercitării mandatului lor.

20.9. Pentru îndeplinirea atribuţiilor lor cenzorii vor delibera împreună, dar în caz de neînţelegere vor putea face rapoarte separate care vor trebui prezentate adunarii generale. Cenzorii vor trece intr-un registru special deliberarile lor, precum si constatarile facute in exercitiul mandatului lor.

20.10. Cenzorii sunt remuneraţi cu o îndemnizaţie fixă determinată de Adunarea Generală.

20.11. Nu pot fi cenzori, iar dacă au fost aleşi, decad din mandatul lor:

a) rudele sau afinii până la gradul al patrulea inclusiv sau soţii administratorilor;

b) persoanele care primesc, sub orice formă, pentru alte funcţii decât cea de censor, un salariu sau o remuneraţie de la administratori sau de la societate;

c) persoanele cărora le este interzisă funcţia de administrator.

20.12. Revocarea cenzorilor se va putea face numai de Adunarea Generală, cu votul cerut la Adunările extraordinare.

ACTIVITATEA SOCIETĂŢII

Art. 21 EXERCIŢIUL ECONOMIC FINANCIAR

21.1. Exerciţiul economic financiar începe la 1 ianuarie şi se încheie la 31 decembrie al fiecărui an, cu excepţia primului exerciţiu care începe la data constituirii societăţii şi se termină la sfârşitul aceluiaşi an.

21.2. În fiecare an societatea trebuie să-şi elaboreze bilanţul contabil, contul de profit şi pierderi şi să ţină un registru al activităţilor sale economico-financiare, potrivit legilor române în vigoare în această materie.

21.3. Bilanţul anual şi contul de profit şi pierderi vor fi publicate în Monitorul Oficial imediat după aprobarea lor de către Adunarea Generală a Acţionarilor.

21.4. Contabilitatea şi evidenţele contabile se ţin în moneda naţională. Contabilitatea operaţiunilor efectuate în valută se ţine în moneda naţională cât şi în valută.

21.5. În vederea desfăşurării activităţii, societatea trebuie să ţină următoarele registre:

- Registrele contabile prevăzute de lege;
- Registrul acţionarilor;
- Registrul şedinţelor şi deliberărilor Consiliului de Administraţie;
- Registrul şedinţelor şi deliberărilor Adunărilor Generale;
- Registrul deliberărilor şi constatărilor efectuate de către Auditorul Financiar;
- Registrul obligaţiunilor, în caz de emisiune de obligaţiuni;
- Orice alte registre prevăzute de acte normative speciale.

CONFORM CU ORIGINALUL

CONFORM CU ORIGINALUL

21.6. Situaţiile financiare ale Societăţii vor fi auditate de un Auditor Financiar, numit de Adunarea Generală Ordinară a Acţionarilor, la propunerea Consiliului de Administraţie. Auditorul Financiar îşi va desfăşura activitatea potrivit Standardelor Internaţionale de Audit şi cu respectarea prevederilor contractului încheiat în acest scop cu Societatea.

21.7. Societatea va organiza activitatea de audit intern în concordanţă cu prevederile legale aplicabile. Auditorul Financiar are obligaţia să informeze Consiliul de Administraţie şi, în cazuri grave, Adunarea Generală Extraordinară, despre orice neregularitate constatată în administrarea Societăţii.

Art. 22 CALCULUL ŞI REPARTIZAREA BENEFICIILOR

22.1. Beneficiile societăţii se stabilesc în baza bilanţului aprobat de Adunarea Generală a Acţionarilor. Din beneficii se pot constitui fonduri destinate investiţiilor, modernizării, cercetării şi dezvoltării, precum şi pentru alte destinaţii stabilite de către Adunarea Generală după constituirea fondurilor obligatorii conform legii.

22.2. Condiţiile participării la beneficii sunt stabilite de Adunarea Generală pentru fiecare exerciţiu financiar.

22.3. Repartizarea beneficiilor şi suportarea pierderilor de către acţionari se va face proporţional cu aportul la capital şi în limita capitalului subscris.

22.4. Plata dividendelor cuvenite acţionarilor se face de societate, în cel mult 6 luni de la aprobarea bilanţului de către Adunarea Generală a acţionarilor, dacă Adunarea Generală nu a stabilit altfel.

Art. 23 FINANŢAREA

23.1. Fondurile necesare finanţării societăţii, în plus faţă de capitalul iniţial, vor fi, în principal, procurate pe răspunderea deplină a societătii. Totuşi, în cazul în care societatea nu are asigurate astfel de fonduri şi acţionarii au căzut în prealabil de acord în scris, ei vor coopera solidar pentru obţinerea fondurilor deficitare respective, în proporţie cu acţiunile pe care le deţine fiecare în societate.

CONFORM CU ORIGINALUL

Art. 24 PERSONALUL SOCIETĂŢII

24.1. Membrii Consiliului de Administraţie şi membrii Comisiei de Cenzori sunt numiţi de către Adunarea Generală a Acţionarilor.

24.2. Personalul de execuţie este numit de către Directorul General al societăţii.

24.3. Personalul este angajat în funcţie de organigrama de organizare, pe baza de contracte individuale de muncă înregistrate la organele competente ale statului.

24.4. Nivelul salariilor se va stabili în conformitate cu legislaţia în vigoare.

171

CONFORM CU ORIGINALUL

Art. 25 AMORTIZAREA FONDURILOR FIXE

25.1. Consiliul de Administraţie stabileşte modul de amortizare a fondurilor fixe.

SCHIMBAREA FORMEI JURIDICE, DIZOLVAREA ŞI LICHIDAREA SOCIETĂŢII

Art. 26 SCHIMBAREA FORMEI JURIDICE A SOCIETĂŢII

26.1 Societatea va putea fi transformată în altă formă de societate sau va putea fuziona cu alte societăţi prin hotărârea Adunării Generale Extraordinare a acţionarilor, cazuri în care se vor îndeplini formalităţile de publicitate şi înregistrare prevăzute de lege.

Art. 27 DIZOLVAREA ŞI LICHIDAREA SOCIETĂŢII

27.1 Următoarele situaţii duc la dizolvarea societăţii:

a) imposibilitatea realizării obiectului de activitate al societăţii;
b) declararea nulităţii societăţii;
c) hotărârea Adunării Generale a Acţionarilor;
d) falimentul societăţii;
e) hotărârea Tribunalului, la cererea oricărui acţionar, pentru motive temeinice, precum neînţelegerile grave între acţionari, care împiedică funcţionarea societăţii.

27.2 Dizolvarea societăţii va fi înregistrată la Registrul Comerţului şi publicată în Monitorul Oficial.

27.3 Lichidarea societăţii se face de către unul sau mai mulţi lichidatori numiţi de Adunarea Generală a Acţionarilor.

27.4 Lichidatorii vor putea fi persoane fizice sau persoane juridice.

27.5 Lichidatorii au aceeaşi răspundere ca şi administratorii.

27.6 După preluarea funcţiei, lichidatorii sunt obligaţi ca împreună cu administratorul societăţii să facă un inventar şi să încheie un bilanţ care să constate situaţia exactă a activului şi pasivului societăţii.

27.7 Lichidatorii obligaţi să primească şi să păstreze bunurile şi înscrisurile societăţii încredinţate de Directorul General şi să ţină un registru cu toate operaţiunile lichidării în ordine cronologică.

27.8 Lichidatorii pot apărea în faţa instanţelor judecătoreşti şi pot face tranzacţii sau înţelegeri cu creditorii societăţii.

27.9 Lichidatorii îşi îndeplinesc mandatul sub controlul cenzorilor.

27.10 Lichidatorii vor anunţa creditorii societăţii printr-un anunţ public cerându-le să-şi precizeze pretenţiile într-o perioadă de timp determinată, creditorii cunoscuţi de societate vor primi un anunţ special solicitându-se precizarea pretenţiilor.

168
172

27.11 Lichidatorii îndeplinind operaţiile care nu sunt necesare pentru lichidare sunt responsabili personal şi împreună pentru îndeplinirea acestor obligaţiuni.

27.12 După terminarea lichidării, lichidatorii vor întocmi bilanţul contabil, arătând partea ce se cuvin fiecărei acţiuni din repartizarea activului societăţii şi le vor înainta spre aprobare Adunării Generale a Acţionarilor. Când bilanţul contabil a fost aprobat, lichidatorii sunt consideraţi a fi eliberaţi de obligaţiile lor de către societate. De asemenea, ei vor cere radierea societăţii din Registrul Comerţului.

CONFORM CU ORIGINALUL

LITIGII, ÎNŞTIINŢĂRI, FORŢĂ MAJORĂ

Art. 28 LITIGII

28.1. Litigiile dintre acţionari în legătură cu interpretarea şi îndeplinirea prezentului Act Constitutiv precum şi cu privire la relaţiile lor cu terţe părţi vor fi soluţionate potrivit dreptului comun, legea aplicabilă fiind legea română.

Art. 29 DISPOZIŢII FINALE

29.1. Orice litigiu rezultând din sau referitor la prezentul Act Constitutiv, ori la încălcarea prezentului Act Constitutiv va fi soluţionat de instanţele judecătoreşti competente.

29.2. Prevederile prezentului Act Constitutiv se completează cu dispoziţiile legale referitoare la societăţile comerciale şi alte prevederi legale în vigoare.

29.3. Bunurile mobile şi imobile dobândite după constituirea societăţii devin proprietatea acesteia.

29.4. Prezentul Act Constitutiv intră în vigoare la data încheierii tuturor formalităţilor şi a efectuării tuturor actelor prevăzute de lege pentru constituirea societăţii comerciale.

29.5. Prezentul Act Constitutiv a fost semnat astazi la sediul societăţii, în 5(cinci) exemplare.

ACŢIONARII:

1. MUNICIPIUL BUCUREŞTI prin CONSILIUL GENERAL AL MUNICIPIULUI BUCUREŞTI

2. JUDEŢUL ILFOV prin CONSILIUL JUDEŢEAN ILFOV

CONFORM CU ORIGINALUL

173

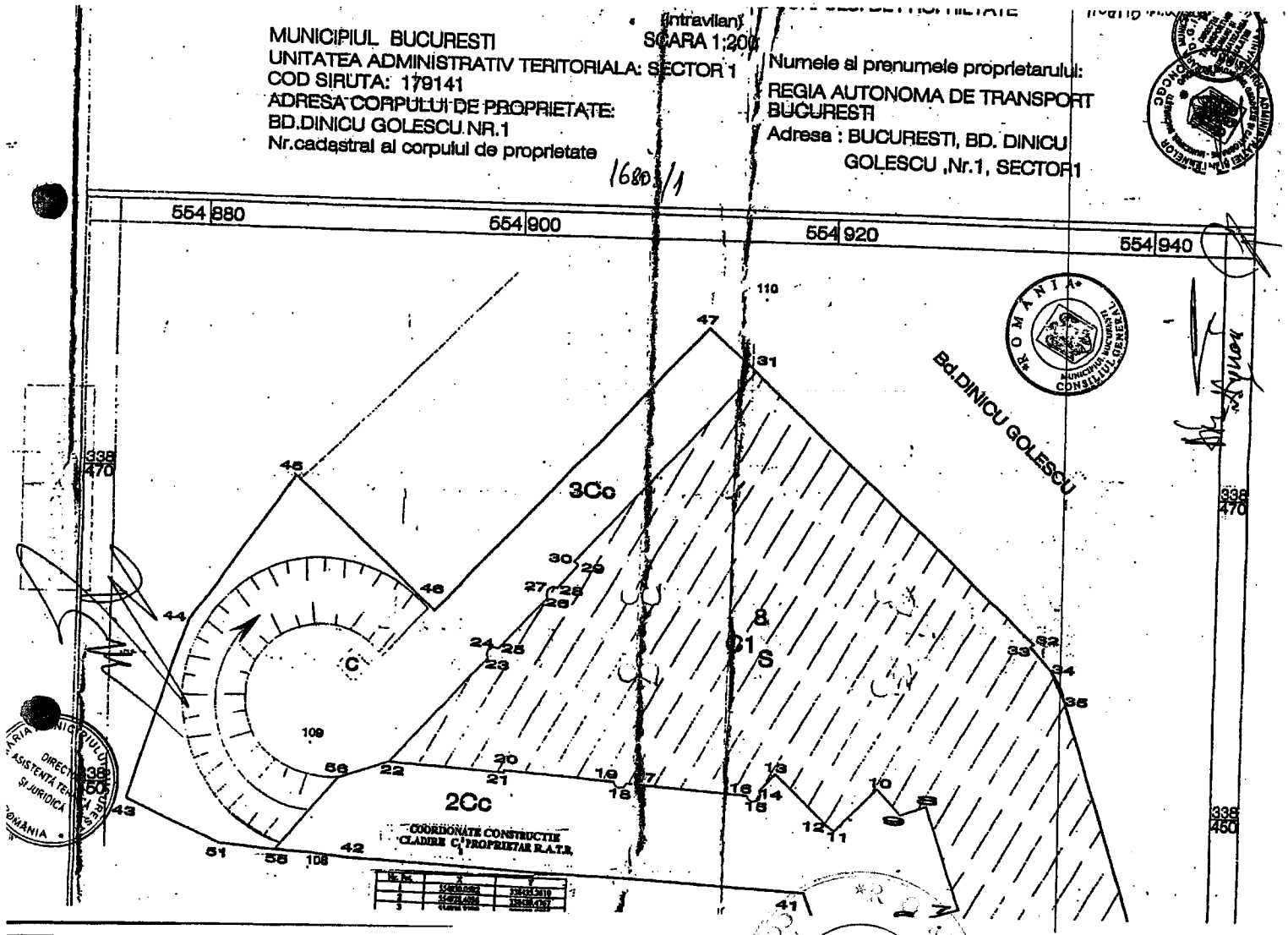
CONFORM CU ORIGINALUL.

(intravilan)

MUNICIPIUL BUCURESTI
UNITATEA ADMINISTRATIV TERITORIALA: SECTOR 1
COD SIRUTA: 179141
ADRESA CORPULUI DE PROPRIETATE:
BD.DINICU GOLESCU NR.1
Nr.cadastral al corpului de proprietate 1680/1

SCARA 1:200

Numele si prenumele proprietarului:
REGIA AUTONOMA DE TRANSPORT BUCURESTI
Adresa : BUCURESTI, BD. DINICU GOLESCU ,Nr.1, SECTOR1



170

174

ANEXA 3
HCGMB nr. 55/2018

REZUMATUL LUCRĂRII

Prezentul raport estimează valoarea justă a activelor corporale de natura terenurilor, construcţiilor şi bunuri mobile că aflate în patrimoniul şi administrarea REGIEI AUTONOME DE TRANSPORT BUCURESTI.

Destinatarul lucrării: REGIA AUTONOME DE TRANSPORT BUCURESTI

Data evaluării: 16.11.2017

Curs valutar de referinţă BNR la data evaluării: 4,6306 LEI/ EURO.

VALORILE ESTIMATE NU INCLUD TVA.

Valorile juste estimate sunt:

CONFORM CU ORIGINALUL

Active corporale	
Teren domeniu public	950.022.700 lei
Teren domeniu privat	5.332.100 lei
Constructii civile si industriale	141.022.514 lei
Constructii speciale infrastructura (fara teren)	313.288.283 lei
TOTAL BUNURI IMOBILE	**1.409.665.597 lei**
TOTAL BUNURI MOBILE	**825.384.978 lei**
TOTAL GENERAL	**2.235.050.575 lei**

Valorile pe fiecare activ sunt prezentate în anexele nr. 4.1., 4.2., 4.3 cu alocarea valorilor. Anexa 4.4. cuprinde - INVENTARUL BUNURILOR CE ALCĂTUIESC DOMENIUL PUBLIC AL MUNICIPIULUI BUCURESTI AFLATE IN ADMINISTRAREA REGIEI AUTONOME DE TRANSPORT BUCURESTI

CONFORM CU ORIGINALUL

Expert Evaluator
Membru Titular A.N.E.V.A.R.
ec. Androniu Iulian-Cosmin

ROMANIA MUNICIPIUL BUCUREŞTI CONSILIUL GENERAL

UNIUNEA NAŢIONALĂ A EVALUATORILOR AUTORIZAŢI DIN ROMÂNIA - Evaluator autorizat - ANDRONIU IULIAN COSMIN Legitimaţia Nr. 10186 Valabil 2017 Specializarea EI, EP, EBM ANEVAR

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREŞTI DIRECŢIA ASISTENŢĂ TEHNICĂ ŞI JURIDICĂ ROMÂNIA

CONFORM CU ORIGINALUL

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREŞTI D.G.I.T.S. DIRECŢIA TRANSPORTURI DRUMURI ŞI SISTEMATIZARE CIRCULAŢIE

Anexa 4.1. - Aloacare - Teren

ID	Denumire	Adresa	Suprafata	UM	Valoare justa propusa de evaluator
	DOMENIUL PUBLIC				
T1	Sediu Centru Retele	Bd. Dinicu Golescu nr. 38, sector 1	21.800,00	mp	8.063.300 RON
T2	Serviciul Dispecerizare Circulatie	Str. Pitar Mos nr. 2-4, sector 1	1.219,00	mp	6.475.000 RON
T3	Substatie Electrica Dorobanti	Cal. Dorobanti nr. 175, sector 1	2.369,00	mp	8.704.100 RON
T4	SEA +Substatie Electrica Atelierului	Str. Atelierului nr. 23-25, sector 1	1.619,00	mp	8.600.000 RON
T5	Depou Victoria + Sectia Linii - Baza 1	Str. Mexic nr. 19, sector 1	35.450,00	mp	188.306.100 RON
T6	Depou Bucuresti Noi, Substatie electrica + Sectia Linii - Baza 4	Bd. Bucureşti Noi nr. 42, sector 1	30.373,00	mp	25.930.900 RON
T7	S.I.R. - I.T.P. Service Titulescu	Bd. Nicolae Titulescu nr. 177, sector 1	498,00	mp	802.000 RON
T8	Substatie Electrica Grivita	Str. Barbu Lăutaru nr. 5, sector 1	875,00	mp	1.409.600 RON
T9	Substatie Electrica Mobila Averescu	Str. Aviator Stăpeanu nr. 6, sector 1	292,45	mp	470.900 RON
T10	Terminal Multimodal P-ta Presei Libere si Substatie Electrica	Bd. Mărăşti nr. 50, sector 1	9.344,40	mp	15.052.200 RON
T11	Cabina Cap Linie	Şos. Bucureşti-Ploieşti nr. 41, sector 1	381,00	mp	325.100 RON
T12	Autobaza Nordului SI Substatie Electrica	Str. Căprioriar nr. 2-4, sector 1	10.775,00	mp	9.199.100 RON
T13	Substatie Electrica Colentina	Bd. Electronicii nr. 1-3, sector 2	602,00	mp	969.600 RON
T14	Substatie Electrica Pipera	Bd. Dimitrie Pompei nr. 3, sector 2	942,00	mp	804.300 RON
T15	Substatie Electrica Republicii	Bd. Carol nr. 29, sector 2	308,00	mp	1.636.000 RON
T16	Autobaza Pipera	Şos. Pipera nr. 55, sector 2	53.470,00	mp	45.650.300 RON
T17	Depou Colentina SI Substatie Electrica	Şos. Colentina nr. 378, sector 2	33.122,00	mp	24.036.500 RON
T18	Depou Vatra Luminoasa si Substatie Electrica	Str. Tony Bulandra nr. 2, sector 2	13.177,00	mp	21.225.700 RON
T20	Sediu Capete Linii	Bd. Lacul Tei nr. 123, sector 2	686,00	mp	1.104.900 RON
T21	Centrul De Calcul	Str. Ramuri Tei nr. 22, sector 2	1.850,00	mp	2.980.300 RON
T22	Autobaza Floreasca	Str. Donizetti nr. 8-10, sector 2	19.580,00	mp	20.622.400 RON
T23	Uzina De Reparatii,Serviciul Managementul Calitatii , Serviciul Aprovizionare Depozite	Str. Dr. Grozovici nr. 2-8, sector 2	93.585,00	mp	98.567.000 RON
T24	Centrul de Sanatate	Str. Dr. Grozovici nr. 2-8, sector 2	4.015,00	mp	4.228.700 RON
T25	Substatie Electrica Titan	Intr. Muncii nr. 15, sector 3	658,00	mp	815.400 RON
T26	Substatie Electrica Traian	Str. Maximilian Popper nr. 2-4, sector 3	1.823,00	mp	6.698.200 RON
T27	Substatie Electrica N. Grigorescu	Str. Camil Ressu nr. 57E, sector 3	1.738,00	mp	1.483.600 RON
T28	Substatie Electrica Dristor	Bd. Camil Ressu nr. 7, sector 3	1.837,40	mp	2.276.900 RON
T29	Asociatia Sportiva	Str. Trapezului nr. 4, sector 3	11.036,00	mp	9.421.900 RON
T30	Depou Ducleşti	Cal. Dudeşti nr. 184, sector 3	18.934,04	mp	23.460.900 RON
T31	Complex Titan (Auto baza, Depou, Formare Profesionala, Poligon Auto, Aprovizionare Depozite, Revizie Tehnica, Substatie Electrica, Sectia Linii - Baza 2)	Bd. Theodor Pallady nr. 64, sector 3	165.348,00	mp	119.991.300 RON
T32	Substatie Electrica Şerban Vodă	Cal. Şerban Vodă nr. 226, sector 4	985,40	mp	1.221.100 RON
T33	Substatie Electrica Progresul	Şos. Giurgiului nr. 113-115, sector 4	812,00	mp	797.400 RON
T34	Sectia Linii + Serviciu I Control	Şos. Giurgiului nr. 164, sector 4	1.745,00	mp	1.713.300 RON
T35	Serviciul Vanzare	Cal. Şerban Vodă nr. 164-168, sector 4	1.788,00	mp	2.116.200 RON
T37	Teren Serban Voda	Cal. Serban Voda nr. 176, sector 4	1.690,00	mp	854.800 RON
T38	Platforma Giurgiului, Depou, Substatie Electrica, Sectia RES (Atelier Intretinere Retele de Contact)	Str. Actiunii nr. 52-54, sector 4	64.343,66	mp	46.695.900 RON
T39	Autobaza Obregia	Bd. Alexandru Obregia nr. 2-10, sector 4	13.276,00	mp	14.734.600 RON
T40	Depou Berceni	Str. Emil Racoviţă nr. 7, sector 4	34.374,00	mp	29.346.900 RON
T41	Substatie Electrica 13 Septembrie	Cale 13 Septembrie nr. 229, sector 5	2.988,00	mp	2.584.800 RON
T42	Autobaza Ferentari	Str. Iacob Andrei nr. 30, sector 5	44.152,00	mp	26.386.500 RON
T43	Complex Alexandria I (autobaza, depou+ Sectia Linii - Baza 3)	Şos. Alexandriei nr. 150B, sector 5	114.164,00	mp	62.251.500 RON
T44	Terminal Multimodal SI Substatie Electrica Alexandria	Şos. Alexandriei nr. 150 A, sector 5	6.783,23	mp	4.053.600 RON
T45	Substatie Electrica C Mirigiu	Bd. Tudor Vladimirescu nr. 8 C, sector 5	193,03	mp	239.400 RON
T46	Substatie Electrica Drumul Taberei	Aleea Compozitorilor nr. 8, sector 6	638,00	mp	544.600 RON
T47	Substatie Electrica Cotroceni	Şos. Cotroceni nr. 28, sector 6	306,00	mp	1.124.300 RON
T48	Substatie Electrica Giuleşti	Şos. Giuleşti nr. 147, sector 6	510,00	mp	632.100 RON
T49	Substatie Electrica Militari	Str. Vagonetului nr. 1, sector 6	1.748,00	mp	2.164.900 RON
T50	Platforma Valea Oltului	Str. Valea Oltului nr. 15 B, sector 6	5.020,00	mp	4.285.500 RON
T51	Autobaza Militari SI Substatie Electrica	Bd. Preciziei nr. 2, sector 6	28.973,66	mp	24.735.700 RON
T52	Depou Troleibuze Bucureşti	Bd. Timişoara nr. 62, sector 6	29.993,00	mp	29.500.800 RON

CONFORM CU ORIGINALUL

T53	Depoul Militari	Bd. Preciziei nr. 19-21, sector 6	32.878,00	mp	28.069.800 RON
T54	Substație Electrica Grozăvești	Bd. Vasile Milea nr. 2 M, sector 6	231,30	mp	286.600 RON
T55	Terminal Multimodal Ghencea si Substație Electrica	Bd. Ghencea nr. 43, sector 6	11.305,08	mp	9.651.600 RON
T56	Substație Electrica Răzoare	Str. Gheorghe Caranda nr. 3A, sector 6	219,55	mp	313.000 RON
T57	Substație Electrica Ciurel	Șos. Virtuții nr. 80, sector 6	144,00	mp	141.200 RON
T58	Substație Electrica Brașov	Str. Brasov nr. 16 A, sector 6	160,00	mp	157.000 RON
	TOTAL DOMENIUL PUBLIC		**904.867,54**		**950.022.700 RON**

DOMENIUL PRIVAT

T58	Sediul Central RATB	str Virgiliu nr. , sector 1	848,15	mp	4.505.100 RON
T59	Arhiva Alexandria	sos Alexandriei nr. 152 F, sector 5	477,50	mp	468.600 RON
T60	Teren	sos Alexandriei nr. 152, sector 5	336,05	mp	358.400 RON
	TOTAL DOMENIUL PRIVAT		**1.661,70**		**5.332.100 RON**
	Total Teren		**906.529,24**		**955.354.800 RON**

ROMANIA MUNICIPIUL BUCUREȘTI CONSILIUL GENERAL

CONFORM CU ORIGINALUL

ROMANIA MUNICIPIUL BUCUREȘTI CONSILIUL GENERAL

CONFORM CU ORIGINALUL

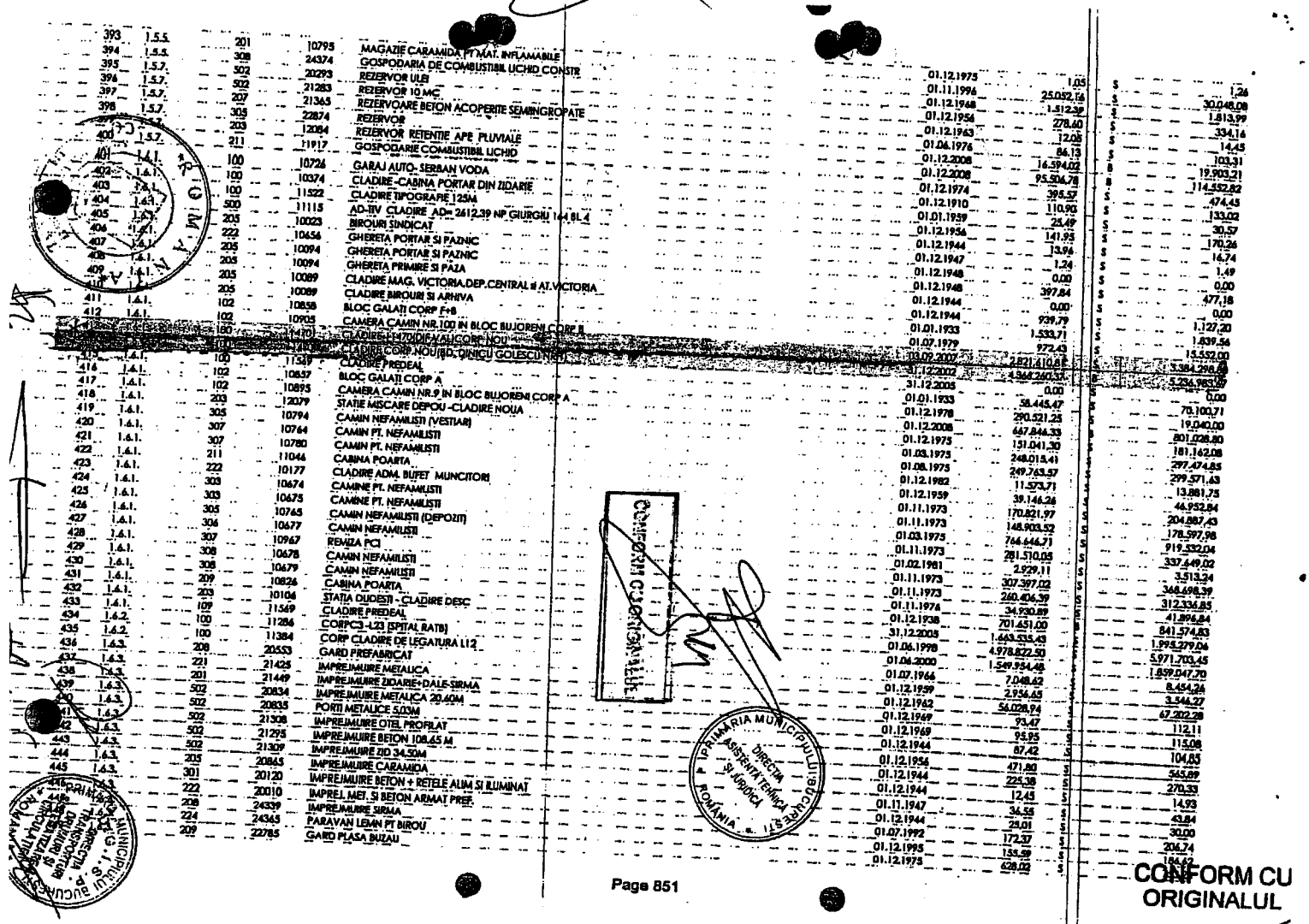
PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI DIRECȚIA ASISTENȚĂ TEHNICĂ ȘI JURIDICĂ ROMÂNIA

MUNICIPIUL BUCUREȘTI D.G.I.S.P. DIRECȚIA TRANSPORTURI ȘI DRUMURI SISTEMATIZAREA CIRCULAȚIEI ROMÂNIA

177

35

CONFORM CU ORIGINALUL



393	1.5.5.	201	10795	MAGAZIE CARAMIDA PT MAT. INFLAMABILE	01.12.1975	1,05	$		1,26
394	1.5.5.	308	24374	GOSPODARIA DE COMBUSTIBIL LICHID CONSTR	01.11.1996	25.052,16	$		30.048,08
395	1.5.7.	502	20293	REZERVOR ULEI	01.12.1968	1.512,39	$		1.813,99
396	1.5.7.	502	21283	REZERVOR 10 MC	01.12.1956	278,60	$		334,14
397	1.5.7.	207	21365	REZERVOARE BETON ACOPERITE SEMINGROPATE	01.12.1963	12,08	$		14,45
398	1.5.7.	305	22874	REZERVOR	01.04.1976	86,13	$		103,31
399	1.5.7.	203	12084	REZERVOR RETENTIE APE PLUVIALE	01.12.2008	16.594,02	$		19.903,21
400	1.5.7.	211	11917	GOSPODARIE COMBUSTIBIL LICHID	01.12.2008	95.504,78	$		114.552,82
401	1.6.1.	100	10726	GARAJ AUTO- SERBAN VODA	01.12.1974	395,57	$		474,45
402	1.6.1.	100	10374	CLADIRE-CABINA PORTAR DIN ZIDARIE	01.12.1910	110,93	$		133,02
403	1.6.1.	100	11522	CLADIRE TIPOGRAFIE 125M	01.01.1959	25,49	$		30,57
404	1.6.1.	500	11115	AD-ITV CLADIRE AD= 2612,39 NP GIURGIU 144 BL 4	01.12.1956	141,95	$		170,26
405	1.6.1.	205	10023	BIROURI SINDICAT	01.12.1944	13,96	$		16,74
406	1.6.1.	222	10656	GHERETA PORTAR SI PAZNIC	01.12.1947	1,24	$		1,49
407	1.6.1.	205	10094	GHERETA PORTAR SI PAZNIC	01.12.1948	0,00	$		0,00
408	1.6.1.	205	10094	GHERETA PRIMIRE SI PAZA	01.12.1948	397,84	$		477,18
409	1.6.1.	205	10089	CLADIRE MAG. VICTORIA,DEP.CENTRAL si AT.VICTORIA	01.12.1944	0,00	$		0,00
410	1.6.1.	205	10089	CLADIRE BIROURI SI ARHIVA	01.12.1944	939,79	$		1.127,20
411	1.6.1.	102	10858	BLOC GALATI CORP F+8	01.01.1933	1.533,71	$		1.839,56
412	1.6.1.	102	10905	CAMERA CAMIN NR.100 IN BLOC BUJORENI CORP II	01.07.1979	972,43	$		15.552,00
413	1.6.1.	180	11470	CLADIRE-LABORATOR CORP NOU	03.09.2007	2.821.410,81	$		3.384.296,80
414	1.6.1.	100	10858	CLADIRE CORP NOU BD. UNIRII GOLESTI NR.1	31.12.2002	4.366.260,57	$		5.294.985,07
415	1.6.1.	100	11549	CLADIRE PREDEAL	31.12.2005	0,00	$		0,00
416	1.6.1.	102	10857	BLOC GALATI CORP A	01.01.1933	58.445,47	$		70.100,71
417	1.6.1.	102	10895	CAMERA CAMIN NR.9 IN BLOC BUJORENI CORP A	01.12.1978	290.521,25	$		19.040,00
418	1.6.1.	203	12079	STATIE MISCARE DEPOU -CLADIRE NOUA	01.12.2008	667.844,33	$		801.028,80
419	1.6.1.	305	10794	CAMIN NEFAMILISTI (VESTIAR)	01.12.1975	151.041,30	$		181.162,08
420	1.6.1.	307	10764	CAMIN PT. NEFAMILISTI	01.03.1975	248.015,41	$		297.474,85
421	1.6.1.	307	10780	CAMIN PT. NEFAMILISTI	01.08.1975	249.763,57	$		299.571,43
422	1.6.1.	211	11044	CABINA POARTA	01.12.1982	11.573,71	$		13.881,75
423	1.6.1.	222	10177	CLADIRE ADM. BUFET MUNCITORI	01.12.1959	39.146,26	$		46.952,84
424	1.6.1.	303	10674	CAMINE PT. NEFAMILISTI	01.11.1973	170.821,97	$		204.887,43
425	1.6.1.	303	10675	CAMINE PT. NEFAMILISTI	01.11.1973	148.903,52	$		178.597,98
426	1.6.1.	305	10765	CAMIN NEFAMILISTI (DEPOZIT)	01.03.1975	766.646,71	$		919.532,04
427	1.6.1.	306	10677	CAMIN NEFAMILISTI	01.11.1973	281.510,05	$		337.649,02
428	1.6.1.	307	10967	REMIZA PCI	01.02.1981	2.929,11	$		3.513,24
429	1.6.1.	308	10678	CAMIN NEFAMILISTI	01.11.1973	307.397,02	$		368.698,39
430	1.6.1.	308	10679	CAMIN NEFAMILISTI	01.11.1973	260.406,39	$		312.336,85
431	1.6.1.	209	10826	CABINA POARTA	01.11.1974	34.930,89	$		41.896,84
432	1.6.1.	203	10104	STATIA OUDESTI - CLADIRE DESC	01.12.1938	701.451,00	$		841.574,83
433	1.6.1.	109	11569	CLADIRE PREDEAL	31.12.2005	1.663.535,43	$		1.995.279,04
434	1.6.2.	100	11286	CORPC3-L23 (SPITAL RATB)	01.06.1998	4.978.822,50	$		5.971.703,45
435	1.6.2.	100	11384	CORP CLADIRE DE LEGATURA L12	01.04.2000	1.549.954,48	$		1.859.047,70
436	1.6.3.	208	20553	GARD PREFABRICAT	01.07.1966	7.048,62	$		8.454,26
437	1.6.3.	221	21425	IMPREJMUIRE METALICA	01.12.1959	2.956,65	$		3.546,27
438	1.6.3.	201	21449	IMPREJMUIRE ZIDARIE+DALE-SIRMA	01.12.1962	56.028,94	$		67.202,28
439	1.6.3.	502	20834	IMPREJMUIRE METALICA 20.40M	01.12.1949	93,47	$		112,11
440	1.6.3.	502	20835	PORTI METALICE 5.03M	01.12.1968	95,95	$		115,08
441	1.6.3.	502	21308	IMPREJMUIRE OTEL PROFILAT	01.12.1944	87,42	$		104,85
442	1.6.3.	502	21295	IMPREJMUIRE BETON 108,45 M	01.12.1956	471,80	$		565,89
443	1.6.3.	502	21309	IMPREJMUIRE ZID 34.50M	01.12.1944	224,38	$		270,39
444	1.6.3.	205	20845	IMPREJMUIRE CARAMIDA	01.12.1944	12,45	$		14,93
445	1.6.3.	301	20120	IMPREJMUIRE BETON + RETELE ALIM SI ILUMINAT	01.11.1947	36,55	$		43,84
446	1.6.3.	222	20010	IMPREJ. MET. SI BETON ARMAT PREF.	01.12.1944	25,01	$		30,00
447	1.6.3.	208	24339	IMPREJMUIRE SIRMA	01.07.1992	172,37	$		206,74
448	1.6.3.	224	24345	PARAVAN LEMN PT BIROU	01.12.1995	155,98	$		184,62
449	1.6.3.	209	22785	GARD PLASA BUZAU	01.12.1975	628,02	$		753,62

CONFORM CU ORIGINALUL

175 178

507	1.6.4.	998	10031	STATIE PILOT SI INSTALATORI					
508	1.6.4.	100	10002	CLADIRE					
509	1.6.4.	100	1100011	CLADIRE ADMINISTRATIVA					
510	1.6.4.	100	1008506	CLAD.TIPOGRAFIE S.CONST = 943MP					
511	1.6.4.	100	10855	CLADIRE					
512	1.6.4.	100	11673	CLADIRE P+1 ARHIVA DEP.ALEX.					
513	1.6.4.	100	101792	CLADIRE-10179(DIF.VAL.)CORP VECHI					
514	1.6.4.	100	101792	CLADIRE-SEDIU CENTRAL RATB (MODERNIZARE)					
515	1.6.4.	100	101791	CLADIRE-CLADIRE ADM					
516	1.6.4.	100	11005	MODERNIZARE CLADIRE					
517	1.6.4.	100	1014608	CLADIRE SERV CIRCULATIE					
518	1.6.4.	998	10021	CLADIRE CENTRALA TELEFONICA					
519	1.6.4.	998	10017	RECEPTIE ETE					
520	1.6.4.	998	1004010	CLADIRE CONDUCERE					
521	1.6.4.	998	10415	POARTA 1					
522	1.6.5.	500	11527	CENTRALA TERMICA					
523	1.6.5.	224	101091	REGULATOR PROCES TERMIC					
524	1.6.5.	305	12077	CLADIRE CENTRALA TERMICA -HALA					
525	1.6.5.	304	11396	CENTRALA TERMICA					
526	1.6.5.	209	11817	CLADIRE CENTRALA TERMICA SI POST TRAFO					
527	1.6.5.	223	10921	CENTRALA TERMICA					
528	1.6.6.	998	24356	MODULE PREFABRICATE-BARACI ASIMILATE					
529	1.6.8.	998	20043	ADAPOST ALA					
530	1.6.8.	100	11570	AMENAJARE EXTERIOARA(ZID,PARCARE,GARD,ALEI)					
531	1.6.8.	203	20044	ADAPOST APARARE CIVILA					
532	1.6.8.	109	11570	AMENAJARE EXTERIOARA(ZID,PARCARE,GARD,ALEI)					
533	1.7.2.	100	21171	INSTALATIE ELECTRICA DE FORTA					
534	1.7.2.	502	21959	INSTALATIE ELECTRICA FORTA GIULESTI					
535	1.7.2.	502	30756	S I SULEA DULAP SERV AUX					
536	1.7.2.	306	20890	INST.ELECTRICA DE FORTA LA STATIA DE LUBREFIANTI					
537	1.7.2.	306	20949	REZERVOR INGROPAT					
538	1.7.2.	502	21279	IMPREJMUIRE BETON 186112 M					
539	1.7.2.	502	30760	S I SULEA DULAP TELEMECANICA					
540	1.7.2.	205	21395	INSTALATIE ELECTRICA DE FORTA					
541	1.7.2.	308	21437	INSTALATIE ELECTRICA DE FORTA					
542	1.7.2.	202	21440	INSTALATIE ELECTRICA DE FORTA					
543	1.7.2.	301	21416	INSTALATIE ELECTRICA DE FORTA					
544	1.7.2.	305	22755	INSTALATIE ELECTRICA DE FORTA					
545	1.7.2.	306	20947	REZERVOR PT INCENDIU SI CASA VANELOR DIN BETON					
546	1.7.2.	502	20906	INSTALATIE ELECTRICA FORTA					
547	1.7.2.	502	20907	INSTALATIE ELECTRICA FORTA S.PIPERA					
548	1.7.2.	502	20908	INSTALATIE ELECTRICA FORTA SUB COLENTINA					
549	1.7.2.	502	20909	INSTALATIE ELECTRICA FORTA					
550	1.7.2.	502	20910	INSTALATIE ELECTRICA FORTA					
551	1.7.2.	502	20911	INSTALATIE ELECTRICA FORTA					
552	1.7.2.	502	30750	S I SULEA INSTALATIE DISTRIB 10KV					
553	1.7.2.	502	20908	INSTALATIE ELECTRICA FORTA SUB COLENTINA					
554	1.7.2.	502	20910	INSTALATIE ELECTRICA FORTA					
555	1.7.2.	103	21170	INSTALATIE ELECTRICA DE FORTA					
556	1.7.2.	502	21952	INSTALATIE ELECTRICA FORTA PT.CELULE 10KV					
557	1.7.2.	502	22907	INSTALATIE ELECTRICA FORTA SUB DR TABEREI					
558	1.7.2.	502	23150	INSTALATIE ELECTRICA FORTA S.POLICOLOR					
559	1.7.2.	502	30753	S I SULEA INSTALATIE DISTRIB 0.8KV					
560	1.7.2.	301	2394203	INST.ELECTRICA DE FORTA					
561	1.7.2.	998	20863	INSTALATIE DE FORTA 389ML					
562	1.7.2.	998	21025	INSTALATIE ELECTICA DE FORTA A CENTRALEI TERMICE					
563	1.7.2.	998	21026	INSTALATIE ELECTRICA DE FORTA HALA MI					

01.06.1915	24.40	S	29.27
01.12.1952	112.642,17	S	135.105,37
01.11.1921	263.306,68	S	315.815,52
01.06.1959	61.023,03	S	73.192,29
01.12.1938	73.791,73	S	88.507,34
30.11.2006	722.020,18	B	866.006,05
03.09.2007	5.566.994,30	S	6.676.018,00
01.12.2001	4.742.743,67	B	5.688.545,00
01.12.1927	25.183,40	S	30.205,48
01.12.1981	41.913,65	S	50.272,11
01.12.1955	1.394.065,67	S	1.672.071,41
01.07.1957	4.979,58	S	5.972,53
01.06.1942	924,79	S	1.109,21
01.07.1960	616.860,62	S	739.875,48
01.07.1927	2.279,17	S	2.733,68
01.11.2004	12,90	D	15,47
01.02.1984	195,17	S	234,09
01.06.2010	402.545,44	B	482.821,39
01.12.2001	124.369,68	S	149.171,59
01.12.2008	259.435,32	B	311.412,01
01.12.1979	54.315,47	S	65.147,11
01.02.1995	2.930,20	S	3.514,54
01.12.1963	2.851,73	S	3.420,42
30.12.2005	0,00	S	0,00
01.12.1942	19.971,99	B	23.954,82
30.12.2005	278.664,13	S	334.235,56
01.01.1952	333,24	S	399,70
01.04.1973	1.738,29	S	2.084,94
01.08.1968	53,56	S	64,24
01.11.1970	2,80	S	3,36
01.08.1971	5,40	S	6,48
01.12.1952	410,78	S	492,70
01.08.1968	216,67	S	259,88
01.12.1944	13,11	S	15,72
01.07.1966	2,75	S	3,30
01.12.1963	55,54	S	66,62
01.12.1960	21,36	S	25,62
01.10.1975	428,69	S	514,18
01.08.1971	177,48	S	212,87
01.12.1970	0,00	S	0,00
01.12.1970	0,00	S	0,00
01.12.1970	0,00	S	0,00
01.12.1970	0,00	S	0,00
01.12.1970	0,00	S	0,00
01.12.1970	0,00	S	0,00
01.12.1970	879,26	S	1.054,60
01.08.1968	897,36	S	1.076,31
01.12.1970	951,46	S	1.141,20
01.12.1970	1.057,48	S	1.268,36
01.12.1956	1.043,30	S	1.251,34
01.12.1972	512,31	S	614,48
01.10.1976	646,34	S	775,23
01.12.1978	734,60	S	881,09
01.08.1968	771,44	S	925,28
01.12.1963	4,46	S	5,35
01.06.1970	18.910,69	S	22.681,88
01.12.1993	0,57	S	0,68
01.12.1958	165,04	S	197,95

CONFORM CU ORIGINALUL

CONFORM CU ORIGINALUL

450	1.6.3.		502	20268	IMPREJMUIRE PLASA SIRMA 121M S.NITU VASILE	01.09.1967	0,00	S			0,00
451	1.6.3.		502	20295	IMPREJMUIRE STILPI FIER 174,40M	01.12.1968	1.019,42	S			1.222,71
452	1.6.3.		208	20554	IMPREJMUIRE PLASA SIRMA	01.07.1966	793,91	S			952,23
453	1.6.3.		502	24331	IMPREJMUIRE	01.12.1989	0,00	S			0,00
454	1.6.3.		502	24331	IMPREJMUIRE	01.12.1989	1.447,15	S			1.735,74
455	1.6.3.		502	20920	IMPREJMUIRE METALICA POARTA METALICA	01.12.1970	754,74	S			905,25
456	1.6.3.		502	20979	IMPREJMUIRE PLASA 14 M SUB COTROCENI	01.12.1971	542,78	S			651,02
457	1.6.3.		502	21321	IMPREJMUIRE ZID 87,47M	01.12.1952	661,29	S			793,15
458	1.6.3.		502	21963	IMPREJMUIRE PANOURI PLASA	01.04.1973	642,02	S			794,04
459	1.6.3.		998	20014	IMPREJ.BETON ARMAT ITR.GROZ.-ITR.VAG.(INTR.P)	01.12.1954	900,13	S			1.079,63
460	1.6.3.		998	20015	IMPREJ.DIN ZIDARIE CARAMIDA 171M	01.12.1954	976,57	S			1.171,32
461	1.6.3.		998	21084	IMPREJMUIRE DE BETON ARMAT PREFABRICAT 403M	01.12.1984	1.150,21	S			1.379,59
462	1.6.3.		101	11936	IMPREJMUIRE METAL (STALPI)	01.06.2009	4.560,00	S			5.469,36
463	1.6.3.		100	21332	IMPREJMUIRE ZID CARAMIDA 40,17 M	01.12.1954	152,00	S			182,31
464	1.6.3.		208	20553	GARD PREFABRICAT	01.07.1966	0,00	S			0,00
465	1.6.3.		208	20091	IMPREJMUIRE PREFABRICATE	01.06.1968	882,92	S			1.058,99
466	1.6.3.		504	21138	IMPREJMUIRE	01.12.1959	950,47	S			1.140,25
467	1.6.3.		502	20268	IMPREJMUIRE PLASA SIRMA 121M S.NITU VASILE	01.09.1967	145,53	S			174,55
468	1.6.3.		502	24402	IMPREJMUIRE	01.11.1981	510,22	S			611,97
469	1.6.3.		100	20141	IMPREJMUIRE LACUL TEI	01.12.2010	8.384,88	S			10.057,00
470	1.6.3.		100	23299	IMPREJMUIRE PLASA SIRMA	01.12.1979	3.298,05	S			3.955,75
471	1.6.3.		100	22172	IMPREJMUIRE DIN PLASA SIRMA	01.08.1973	223,40	S			268,19
472	1.6.3.		102	23339	IMPREJMUIRE PLASA CAMIN TRAPEZULUI	01.11.1980	810,54	S			972,18
473	1.6.3.		203	12083	GARDURI	01.12.2008	225.460,12	B			270.421,57
474	1.6.3.		211	23425	IMPREJMUIRE PLASA SIRMA	01.12.1982	950,29	S			1.139,80
475	1.6.3.		211	24372	GARD TITAN DALE	01.12.1979	1.024,82	S			1.229,19
476	1.6.3.		224	23626	IMPREJMUIRE DALE BETON	01.12.1982	4.543,36	S			5.449,40
477	1.6.3.		209	22783	IMPREJMUIRE PLASA SIRMA	01.12.1975	167,70	S			201,14
478	1.6.3.		209	22965	IMPREJMUIRE DALE BETON	01.11.1976	11.785,42	S			14.135,68
479	1.6.3.		224	23624	IMPREJMUIRE PLACI	01.12.1982	649,05	S			778,48
480	1.6.3.		307	20974	IMPREJMUIRE DIN PREFABRICATE	01.12.1971	1.571,39	S			1.884,76
481	1.6.3.		307	23301	IMPREJMUIRE	01.12.1979	1.503,07	S			1.802,81
482	1.6.3.		308	21980	IMPREJMUIRE METALICA PLASA SIRMA	01.11.1973	391,29	S			469,32
483	1.6.3.		308	21992	IMPREJMUIRE	01.12.1973	1.074,06	S			1.290,65
484	1.6.3.		502	20957	IMPREJMUIRE SUB.PROGRESUL	01.09.1971	83,86	S			100,57
485	1.6.3.		502	20980	IMPREJMUIRE PREFABRICATE POARTA 180M MILITARI	01.12.1971	614,89	S			737,51
486	1.6.3.		502	24276	IMPREJMUIRE PORTI METALICE 40 M	01.12.1987	6.782,44	S			8.135,00
487	1.6.3.		211	23853	IMPREJMUIRE AT. PIESE CALE-G.P.L.	01.09.1983	1.093,14	S			1.311,13
488	1.6.3.		207	11595	GARD PLASA DE SARMA	01.11.2006	31.834,60	B			38.183,08
489	1.6.3.		207	11596	GARD METALIC FATADA	01.11.2006	69.911,27	B			83.853,03
490	1.6.3.		207	22966	GARD DALE BETON	01.11.2006	201.411,04	S			241.576,40
491	1.6.3.		224	24361	IMPREJMUIRE ELECTROCOMPRESOARE	01.11.1994	67,08	S			80,46
492	1.6.3.		502	22911	IMPREJMUIRE STILPI BETON PLASA SIRMA 99 M 2 PORTI	01.10.1976	276,70	S			331,88
493	1.6.3.		222	24383	PANOU DESPARTITOR HALE TV.TBL	01.05.1998	579,49	S			695,05
494	1.6.3.		502	11390	IMPREJMUIRE S.GIRVITA	01.03.2001	8.249,79	B			9.894,97
495	1.6.3.		302	11435	IMPREJMUIRE INCINTA	01.11.2002	77.476,30	B			92.926,69
496	1.6.3.		201	24384	CLADIRE POST LUCRU STRUNG BANDAJE	01.05.1998	102.437,77	S			122.866,00
497	1.6.3.		502	20918	IMPREJMUIRE METALICA PLASA SIRMA	01.12.1970	55,90	S			67,05
498	1.6.3.		502	20919	IMPREJMUIRE METALICA 102M	01.12.1970	285,09	S			341,94
499	1.6.3.		210	11759	GARDURI (SEF DEPOU)	01.12.2008	81.985,50	B			98.335,12
500	1.6.3.		305	23382	IMPREJMUIRE EXTINDERE	01.04.1981	1.912,99	S			2.294,48
501	1.6.3.		210	23419	IMPREJMUIRE DALE (SEF DEPOU)	01.12.1981	2.459,54	S			2.950,05
502	1.6.3.		100	23381	IMPREJMUIRE	01.03.1981	2.459,54	S			2.950,05
503	1.6.3.		308	24375	IMPREJMUIRE GOSPODARIA COMBUSTIBIL LICHID	01.11.1996	2.012,37	S			2.413,68
504	1.6.3.		221	21425	IMPREJMUIRE METALICA	01.12.1959	0,00	S			0,00
505	1.6.3.		221	21425	IMPREJMUIRE METALICA	01.12.1959	0,00	S			0,00
506	1.6.4.		100	11470	CLADIRE CORP NOU(ID. DINICU GOLESCU)	01.12.2002	0,00	S			0,00

180

176

Acest anunţ pe site-ul TED: http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:10279-2018:TEXT:RO:HTML

România-Bucureşti: Servicii de transport (cu excepţia transportului de deşeuri)
2018/S 006-010279

Anunţ de informare prealabilă privind un contract de servicii publice

Formularul standard de notificare în temeiul articolului 7 alineatul (2) din Regulamentul 1370/2007 ce trebuie publicat în Suplimentul la Jurnalul Oficial al Uniunii Europene cu un an înainte de lansarea invitaţiei de participare la procedura competitivă de atribuire sau de atribuirea directă.

<regulation_20071370> (ro)

Secţiunea I: Autoritatea competentă

I.1) **Denumire, adrese şi punct(e) de contact**

Asociaţia de Dezvoltare Intercomunitară Pentru Transport Public Bucureşti — Ilfov
Str. Aristide Demetriade nr. 2, et. 6, sector 1
Punct(e) de contact: Asociaţia de Dezvoltare Intercomunitară Pentru Transport Public Bucureşti — Ilfov
În atenţia: Aura RADUCU - Director
Bucureşti
România
Telefon: +40 722638567
E-mail: aurardc@yahoo.com

CONFORM CU ORIGINALUL

Adresă (adrese) Internet:
Adresa generală a autorităţii contractante: www.tpbi.ro
Acces electronic la informaţii: www.pmb.ro
Alte informaţii pot fi obţinute de la: Punctul (punctele) de contact menţionat(e) anterior

I.2) **Tipul autorităţii competente**
Organism de drept public

I.3) **Activitate principală**
Servicii de transport pe căi ferate urbane/cu metroul uşor, cu metroul, cu troleibuzul sau cu autobuzul

I.4) **Atribuirea contractului în numele altor autorităţi competente**
Autoritatea contractantă acţionează în numele altor autorităţi contractante: nu

Secţiunea II: Obiectul contractului

II.1) **Descriere**

II.1.1) **Denumirea atribuită contractului:**
Contract de servicii publice pentru transportul public de călători în regiunea Bucureşti — Ilfov

II.1.2) **Tipul contractului, domeniul (domeniile) acoperit(e) de serviciul public de transport**
Categoria de servicii nr T-04: Servicii de transport cu tramvaiul
Categoria de servicii nr T-05: Servicii de transport cu autobuzul (urban/regional)
Categoria de servicii nr T-07: Servicii de transport cu troleibuzul
Domenii acoperite de serviciile publice de transport
Locul principal de executare a lucrărilor, de livrare sau de prestare: Regiunea Bucuresti — Ilfov.
Cod NUTS RO

II.1.3) **Descrierea succintă a contractului**

Furnizarea de servicii publice de transport calatori cu tramvaie, troleibuze si autobuze in Municipiul Bucuresti si in zona metropolitana reprezentata de judetul Ilfov.

II.1.4) **Clasificare CPV (Vocabularul comun privind achiziţiile publice)**
60000000

II.1.5) **Informaţii privind subcontractarea**
Este prevăzută subcontractarea: nu

II.2) **Cantitatea şi/sau valoarea serviciilor:**
95 milioane km/an.

II.3) **Data de începere şi durata prevăzute ale contractului sau termenul de finalizare**
Începere: 15.1.2019
Durata în luni: 120 (de la data atribuirii contractului)

II.4) **Descrierea succintă a naturii şi limitelor lucrărilor**

Secţiunea IV: Procedură

IV.1) **Tipul procedurii**
unui operator intern [articolul 5 alineatul (2) din 1370/2007]

IV.2) **Criterii de atribuire**

IV.2.1) **Criterii de atribuire**

IV.2.2) **Informaţii despre licitaţia electronică**

IV.3) **Informaţii administrative**

IV.3.1) **Număr de referinţă al dosarului:**

IV.3.2) **Condiţii de obţinere a caietului de sarcini şi a documentelor suplimentare**

IV.3.3) **Termen limită pentru primirea ofertelor sau a cererilor de participare**

IV.3.4) **Limba sau limbile în care poate fi redactată oferta sau cererea de participare**

IV.3.5) **Perioada minimă pe parcursul căreia ofertantul trebuie să îşi menţină oferta**

IV.3.6) **Condiţii de deschidere a ofertelor**

Secţiunea V: Atribuirea contractului

Numele şi adresa operatorului selectat
Regia Autonomă de Transport Bucureşti/Compania Municipală de Transport Bucureşti
Bucureşti
România

Secţiunea VI: Informaţii complementare

VI.1) **Informaţii suplimentare:**

VI.2) **Căi de atac**

VI.2.1) **Organismul competent pentru căile de atac**

VI.2.2) **Utilizarea căilor de atac**

VI.2.3) **Serviciul de la care se pot obţine informaţii privind utilizarea căilor de atac**

VI.3) **Notificarea atribuirii:**

VI.4) **Data expedierii prezentului anunţ:**
8.1.2018

CONFORM CU ORIGINALUL

182
178

DUPLICAT

Studiul de apartenență

S-a cerut autentificarea prezentului inscris:

ACT CONSTITUTIV

AL ASOCIAŢIEI DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ PENTRU TRANS PUBLIC BUCUREŞTI ILFOV

CONFORM CU ORIGINALUL

I. ASOCIATII

1. MUNICIPIUL BUCURESTI, prin Consiliul General al Municipiului Bucuresti, cu sediul in Bucuresti, B-dul Regina Elisabeta nr.47 sector 5, cod postal 050013, reprezentat de **GABRIELA FIREA,** in calitate de Primar General, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului General al Municipiului Bucuresti nr. 140 din 11.04.2017;

2.JUDETUL ILFOV, prin Consiliul Judetean Ilfov, reprezentat de **PETRACHE MARIAN,** CNP [redacted], in calitate de presedinte al Consiliului Judetean Ilfov, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Judetean Ilfov nr. 30 din 26.04.2017;

3. ORAŞUL BRAGADIRU, prin Consiliul Local al Oraşul Bragadiru, cu sediul in Oraşul Bragadiru, Şos Alexandriei nr. 249, Judeţ Ilfov, reprezentată de **GRIGORE MARIAN DUMITRU,** CNP [redacted], in calitate de viceprimar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local **Bragadiru,** Judeţ Ilfov nr. 124 din 17.10.2017

4. ORAŞUL BUFTEA, prin consiliul local al Oraşului Buftea, cu sediul in Oraşul Buftea, Piaţa Mihai Eminescu nr. 1, Judeţ Ilfov, reprezentată de **PISTOL GHEORGHE,** CNP [redacted], in calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local Buftea, Judeţ Ilfov nr. 52 din 23.05.2017

5. ORAŞUL CHITILA, prin consiliul local al Oraşului Chitila, cu sediul in Oraş Chitila, Str. Ion Olteanu nr. 6, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **OPREA EMILIAN,** CNP [redacted], în calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Oraşului Chitila nr. 36 din 18.05.2017;

6. ORASUL MĂGURELE, prin consiliul local al Oraşului Măgurele, cu sediul in Oraş Măgurele, str. Fizicienilor, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **CONSTANTIN NARCIS-CĂTĂLIN,** CNP [redacted], în calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Oraşului Măgurele nr. 42 din 31.05.2017;

7. ORASUL PANTELIMON, prin consiliul local al Oraşului Pantelimon, cu sediul in Oraş Pantelimon, str. Sf. Gheorghe nr.32, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **IVAN MARIAN,** CNP [redacted], în calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Oraşului Pantelimon nr. 88 din 26.06.2017;

8. ORASUL POPEŞTI-LEODENI, prin consiliul local al oraşului Popeşti-Leordeni, cu sediul in Oraş Popeşti-Leodeni, Piaţa Sf. Maria nr.1, judetul Ilfov, reprezentat de domnul

179 183

CONFORM CU ORIGINALUL

IACOB PETRE, CNP [redacted], în calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Orașului Popești-Leordeni nr. 48 din 18.05.2017;

9. ORASUL VOLUNTARI, prin Consiliul Local al Orașului Voluntari, cu sediul in Oraș Voluntari, Bld. Voluntari nr. 74, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **PANDELE FLORENTIN-COSTEL**, CNP [redacted], în calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Orașului Voluntari nr. 103 din 07.06.2017;

10. COMUNA 1 DECEMBRIE, prin Consiliul Local al Comunei 1 Decembrie, cu sediul in comuna 1 Decembrie, Strada Crisana nr. 1, Județ Ilfov, reprezentată de **PETRE GHEORGHE**, CNP [redacted], in calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local 1 Decembrie, Județ Ilfov nr. 21 din 31.05.2017

11. COMUNA AFUMATI, prin Consiliul Local al Comunei Afumati, cu sediul in Comuna Afumati, soseaua Bucuresti-Urziceni nr. 151, judetul Ilfov, reprezentata de domnul **DUMANICA GABRIEL**, CNP [redacted], în calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Comunei Afumati nr. 18 din 31.05.2017;

12. COMUNA BERCENI, prin Consiliul Local al Comunei Berceni, cu sediul in Comuna Berceni, Bld. 1 Mai nr. 233, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **COVRIGEA GHEORGHE**, CNP [redacted], în calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Comunei Berceni nr. 33 din 31.05.2017;

13. COMUNA BRĂNEȘTI, prin Consiliul Local Brănești, cu sediul in Comuna Brănești, DN 3, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **CISMARU NICULAE**, CNP [redacted], în calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local Brănești nr. 57 din 31.05.2017;

14. COMUNA CERNICA, prin Consiliul Local al Comunei Cernica, cu sediul in Comuna Cernica, Str. Traian nr. 10, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **STOICA TĂNASE**, CNP [redacted], în calitate de reprezentant, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Comunei Cernica nr. 54 din 26.05.2017;

15.COMUNA CHIAJNA, prin Consiliul Local al Comunei Chiajna, cu sediul in Comuna Chiajna, Str. Păcii nr. 75, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **MINEA MIRCEA**, CNP [redacted], în calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Comunei Clinceni nr. 36 din 29.05.2017;

16.COMUNA CIOLPANI, prin Consiliul Local al Comunei Ciolpani, cu sediul in Comuna Ciolpani, Str. Mănăstirea Țigănești nr. 132, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **CĂLIN BOGDAN-CRISTIAN**, CNP [redacted], în calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Comunei Ciolpani nr. 15 din 23.05.2017;

189

17. **COMUNA CIOROGÎRLA, prin Consiliul Local al Comunei Ciorogîrla**, cu sediul in Comuna Ciorogîrla, Calea Bucuresti nr. 112, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **NICULAE VICTOR**, CNP [redacted], în calitate de primar, legal imputernicit în acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Comunei Ciorogîrla nr. 18 din 22.06.2017;

18. **COMUNA CLINCENI, prin Consiliul Local al Comunei Clinceni**, cu sediul in Comuna Clinceni, Str. Principală nr. 107A, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **BUDEANU ADRIAN**, CNP [redacted], în calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Comunei Clinceni nr. 40 din 31.05.2017;

19. **COMUNA COPĂCENI, prin Consiliul Local al Comunei Copăceni**, cu sediul in Comuna Copăceni, Str. Principală nr. 190, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **PODARU PETRE**, CNP [redacted], în calitate de viceprimar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Comunei Copăceni nr. 35 din 14.07.2017;

20. **COMUNA CORBEANCA, prin Consiliul Local al Comunei Corbeanca**, cu sediul in Corbeanca str. Independenţei nr. 14, Judeţ Ilfov, cod 077065, reprezentată de **HOJDA ADRIAN TEODOR**, CNP [redacted], in calitate de viceprimar , legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local Corbeanca, Judeţ Ilfov nr. 38 din 15.09.2017;

21. **COMUNA CORNETU, prin Consiliul Local al Comunei Cornetu**, cu sediul in Comuna Cornetu, DN6 140, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **STOICA ADRIAN EDUARD**, în calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Comunei Cornetu nr. 26 din 31.05.2017;

22. **COMUNA DASCĂLU, prin Consiliul Local al Comunei Dascălu**, cu sediul în Comuna Dascalu, strada Victoriei nr. 87, Judeţ Ilfov, reprezentat de doamna **MĂNĂILĂ DOINA**, în calitate de primar, legal imputernicită in acest scop prin Hotararea Consiliului Local nr. 26 din 20.06.2017;

23. **COMUNA DĂRĂŞTI, prin Consiliul Local al Comunei Dărăsti**, cu sediul in Comuna Dărăsti, Str. Mihai Eminescu nr. 6, Judet Ilfov, reprezentat de primar **ŢICU SORIN**, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local nr. 18 din 09.06.2017;

24. **COMUNA DOBROEŞTI, prin Consiliul Local al Comunei Dobroesti**, cu sediul in Comuna Dobroeşti, Str. Cuza Vodă nr. 23, Judet Ilfov, reprezentat de primar **CONDU ŞTEFAN**, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local nr. 94 din 22.06.2017;

25. **COMUNA DOMNESTI, prin Consiliul Local al Comunei Domnesti**, cu sediul in Comuna Domnesti, Şos. Al. I. Cuza nr. 25-27, Judet Ilfov, reprezentat de domnul **GHIŢĂ IOAN-ADRIAN**, in calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local nr. 45 din 31.05.2017;

185

181

26. **COMUNA DRAGOMIREŞTI VALE, prin Consiliul Local al Comunei Dragomireşti Vale**, cu sediul in Dragomireşti Vale str. Micşunelelor nr. 155 Judeţ Ilfov, reprezentată de **SOCOL GHEORGHE**, CNP [redacted] in calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local Dragomireşti Vale, Judeţ Ilfov nr. 18 din 25.05.2017;

27. **COMUNA GĂNEASA, prin Consiliul Local al Comunei Găneasa**, cu sediul in Găneasa str. Stefan cel Mare nr. 34, Judeţ Ilfov, reprezentată de **MARIN TUDOR**, in calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local Ganeasa, Judeţ Ilfov nr. 09 din 27.06.2017

28. **COMUNA GLINA, prin Consiliul Local al Comunei Glina**, cu sediul in Glina, str. Libertăţii nr. 292, Judeţ Ilfov, reprezentată de **TUDOR MARIN**, CNP [redacted] in calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local Glina, Judeţ Ilfov nr. 23 din 26.05.2017

29. **COMUNA GRĂDIŞTEA, prin Consiliul Local al Comunei Grădiştea**, cu sediul in Grădiştea, str. Primăriei nr. 29, Judeţ Ilfov, reprezentată de **TOMA MIHAIL**, CNP [redacted], in calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local Grădiştea, Judeţ Ilfov nr. 25 din 24.05.2017

CONFORM CU ORIGINALUL

30. **COMUNA GRUIU, prin Consiliul Local al Comunei Gruiu**, cu sediul in Comuna Gruiu, Şos. Gruiu-Snagov nr. 152, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **GHIULEA GHEORGHE-FLORIAN**, CNP [redacted], în calitate de viceprimar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Comunei Gruiu nr. 25 din 23.05.2017;

31. **COMUNA JILAVA, prin Consiliul Local al Comunei Jilava**, cu sediul in Comuna Jilava, Şos. Giurgiului nr. 279, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **PETRE ELEFTERIE-ILIE**, CNP [redacted], în calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Comunei Jilava nr. 21 din 14.07.2017;

32. **COMUNA MOARA VLĂSIEI, prin Consiliul Local al Comunei Moara Vlăsiei**, cu sediul in Moara Vlasiei, str. Eroilor nr. 199, Judeţ Ilfov, reprezentată de **CUCU FLORIN**, CNP [redacted], in calitate de viceprimar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local Moara Vlasiei, Judeţ Ilfov nr. 25 din 26.05.2017

33. **COMUNA MOGOŞOAIA, prin Consiliul Local al Comunei Mogoşoaia**, cu sediul in Comuna Mogoşoaia, Şos. Bucuresti-Tîrgovişte nr. 138, Judet Ilfov, reprezentat de primar **PRECUP PAUL-MIHAI-NICU**, in calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local nr. 47 din 25.05.2017;

186

34. **COMUNA NUCI, prin Consiliul Local al Comunei Nuci,** cu sediul in Comuna Nuci, Judet Ilfov, reprezentat de primar **VASILE GEORGEL,** in calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local nr. 9 din 22.05.2017;

35. **COMUNA PERIS, prin Consiliul Local al Comunei Periş,** cu sediul in Comuna Peris, Judet Ilfov, reprezentat de primar **ALBU ANGHEL,** in calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local nr. 26 din 24.05.2017;

36. **COMUNA PETRĂCHIOAIA, prin Consiliul Local al Comunei Petrăchioaia,** cu sediul in Comuna Petrăchioaia, Strada Vânători nr. 300, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **DOBRE MIHAI,** CNP [redacted], în calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Comunei Petrăchioaia nr. 27 din 30.05.2017;

37. **COMUNA SNAGOV, prin Consiliul Local al Comunei Snagov,** cu sediul in comuna Snagov Satul Ghermăneşti, Şoseaua Ghermăneşti nr. 49, Judeţ Ilfov, reprezentată de **OANCEA MARIAN,** CNP [redacted], in calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local Snagov, Judeţ Ilfov nr. 21 din 19.05.2017

38. **COMUNA ŞTEFĂNEŞTII DE JOS, prin Consiliul Local al Comunei Ştefăneştii de Jos,** cu sediul in Comuna Ştefăneştii de Jos, Şos. Ştefăneşti nr. 116, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **ŞTEFAN IONEL-ROBERT,** CNP [redacted], în calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Comunei Ştefăneştii de Jos nr. 27 din 29.05.2017;

39. **COMUNA TUNARI, prin Consiliul Local al Comunei Tunari,** cu sediul in Comuna Tunari, Strada Mihai Eminescu nr. 1, Judet Ilfov, reprezentat de primar **NEACŞU ALEXANDRU,** in calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local nr. 94 din 16.05.2017;

40. **COMUNA VIDRA, prin Consiliul Local al Comunei Vidra,** cu sediul in Comuna Vidra, Strada Principală nr. 80, Judet Ilfov, reprezentat de primar **TUDOR MARIAN,** in calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local nr. 30 din 30.05.2017;

denumiţi colectiv asociaţii şi individual asociatul s-au asociat şi au înfiinţat **ASOCIAŢIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ PENTRU TRANSPORT PUBLIC BUCUREŞTI ILFOV** în baza art.11-13 din Legea nr.215/2001 privind administraţia publică locală, cu modificările şi completările ulterioare, art. 8 al. (3) lit.c) şi art. 10 din Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilităţi publice cu modificările şi completările ulterioare, art. 16 al.(5), art. 17 al. (1) lit. g) din Legea nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local cu modificările şi

CONFORM CU ORIGINALUL

183 187

completările ulterioare, precum şi ale Ordonanţei Guvernului Nr. 26/2000 cu privire la asociaţii şi fundaţii, aprobată cu modificări şi completări prin Legea nr. 246/2005.

CAPITOLUL I. DENUMIRE, REGIM JURIDIC, SEDIU ŞI DURATĂ

Art. 1. Denumirea

Denumirea asociatiei, rezervata la Ministerul Justitiei- Serviciul Comunicare si Relaţii Publice, potrivit dovezii privind disponibilitatea denumirii nr.163734/06.10.2017 valabila până la data de 06.04.2018, este " **ASOCIATIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARA PENTRU TRANSPORT PUBLIC BUCURESTI ILFOV** " (denumita in continuare Asociatia).

CONFORM CU ORIGINALUL

Art. 2. Regimul juridic

(1) Asociaţia se constituie sub forma unei structuri de cooperare cu personalitate juridică de drept privat şi statut de utilitate publică recunoscut prin efectul legii destinate exercitării şi realizării în comun a competenţelor autorităţilor administraţiei publice locale referitoare la furnizarea/ prestarea serviciilor de transport public, stabilite în sarcina acestora potrivit dispoziţiilor Legii nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilităţi publice, ale Legii nr. 215/2001, republicată, cu modificările şi completările ulterioare, şi ale Legii-cadru a descentralizării nr. 195/2006, împreună cu celelalte prevederi ale legislaţiei române, precum şi cu prevederile prezentului Act Constitutiv şi ale Statutului.

(2) Toate documentele şi orice alte înscrisuri care emană de la Asociaţie vor indica denumirea acesteia, sediul, numărul de înregistrare în Registrul Naţional al Asociaţiilor şi Fundaţiilor, numărul de telefon şi de fax.

(3) Asociatia nu are calitatea de operator şi nu va desfăşura activităţi economice

Art. 3. Sediul

(1) Sediul Asociaţiei va fi situat în sediul în Bucureşti, str. Aristide Demetriade nr. 2, Et. 3, cam.6 sector 1, cod poştal 010147.

Art. 4. Durata

Asociaţia se constituie pe o durată nedeterminata, începând cu data înscrierii sale în Registrul Asociaţiilor şi Fundaţiilor aflat la grefa Judecătoriei sectorului 1 Bucuresti.

188

CAPITOLUL II. SCOPUL ASOCIAȚIEI ȘI PATRIMONIUL INIȚIAL

Voința de asociere

Prin semnarea prezentului act constitutiv, asociații își exprimă voința de a se asocia în cadrul „ASOCIAȚIEI DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ PENTRU TRANSPORT PUBLIC BUCUREȘTI ILFOV – A.D.T.P.B.I." constituită în scopul înființării, organizării, reglementării, finanțării, exploatării, monitorizării și gestionării în comun a serviciilor de transport public (denumit în continuare Serviciul) pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre, precum și realizarea în comun a unor proiecte de investiții publice de interes zonal sau regional, destinate înființării, modernizării și/sau dezvoltării, după caz, a sistemelor de utilități publice aferente Serviciului pe baza strategiei de dezvoltare a acestuia.

CONFORM CU ORIGINALUL

Art. 5. Scopul

1) Asociația este o persoană juridică de drept privat, fără scop lucrativ, având ca scop:

- ***înființarea, organizarea, reglementarea, exploatarea, monitorizarea și gestionarea în comun a serviciului public de transport local din cadrul asociației, pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre.***
- ***îmbunătățirea mobilității integrate prin administrarea coordonată și finanțarea corespunzătoare a serviciilor public de transport în zona de influență în transport a Municipiului București prin:***

a) diminuarea dezechilibrelor economice și sociale existente, stimularea dezvoltării echilibrate și recuperarea accelerată a întârzierilor înregistrate în aducerea la standarde europene a transportului public din zona în cauză;

b) corelarea politicilor sectoriale guvernamentale la nivelul zonei de influență prin stimularea inițiativelor și prin valorificarea resurselor locale, în scopul creșterii calității transportului public local și a atractivității acestuia și orientarea în mai mare măsură a întregii activități spre satisfacerea necesităților de mobilitate a populației, lucru care va contribui la descurajarea deplasărilor cu autoturismele personale, cu influențe majore în ceea ce privește reducerea traficului auto și a poluării și creșterea eficienței energetice în transporturi, cu efecte benefice asupra condițiilor de mediu și calității vieții cetățenilor;

c) stimularea cooperării intracomunitare în scopul realizării unor proiecte de interes comun, în conformitate cu acordurile internaționale la care România este parte;

185 189

• ***stabilirea politicilor vizând planificarea strategică, monitorizarea şi avizarea activităţilor privind autorizarea, organizarea, gestionarea şi controlul funcţionării serviciilor [illegible] de transport de călători în zona metropolitană Bucureşti-Ilfov şi zona de influenţă în transport a Municipiului Bucureşti, pentru transportul cu autobuze, troleibuze, tramvaie, metrou, trenuri regionale, transport naval şi alte mijloace de transport terestre, pe apă şi suspendate, inclusiv alte sisteme de transport alternativ.***

(2) Forma de atribuire a Serviciului public de transport local va fi conform prevederilor Regulamentului (CE) NR. 1370/2007 al Parlamentului European şi al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar şi rutier de călători şi de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 şi nr. 1107/70 ale Consiliului. În funcţie de specificul fiecărui serviciu se vor prevedea categoriile de contracte determinate pe baza activităţilor componente ale Serviciului şi, eventual, numărul de contracte din fiecare categorie.

(3) Asociaţii declară că interesul comun ce stă la baza constituirii Asociaţiei este interesul general al locuitorilor de pe raza unităţilor administrativ-teritoriale membre pentru îmbunătăţirea calităţii Serviciului, în condiţiile unor tarife şi/sau taxe care să respecte limitele de suportabilitate ale populaţiei şi principiul "poluatorul plăteşte", atingerea şi respectarea standardelor europene privind protecţia mediului, precum şi creşterea capacităţii de atragere a fondurilor pentru finanţarea investiţiilor necesare în infrastructura tehnico-edilitară aferentă Serviciului.

(4) Schimbarea scopului Asociaţiei se va putea face numai de către membri şi numai dacă acesta a fost realizat în totalitate sau în parte, ori acesta nu mai poate fi realizat.

CONFORM CU ORIGINALUL

Art.6 Obiectivele Asociaţiei sunt următoarele:

a) să reabiliteze şi să modernizeze infrastructura de transport conform cu Planul de Mobilitate Urbană Durabilă 2016-2030;

b) să înfiinţeze/dezvolte/modernizeze serviciul de transport local de persoane în interiorul localităţilor şi între localităţile membre ale Asociaţiei pe raza de competenţă a unităţilor administrativ-teritoriale membre, precum şi să realizeze în comun proiecte de investiţii publice de interes zonal sau regional destinate înfiinţării, modernizării şi/sau dezvoltării, după caz, a sistemelor de utilităţi publice aferente serviciului public de transport local, pe baza Planului de Mobilitate Urbană Durabilă 2016-2030;

c) să elaboreze şi să aprobe Strategia de Dezvoltare a Serviciului Public de Transport Local din cadrul asociaţiei;

d) să monitorizeze derularea proiectelor de investiţii în infrastructura tehnico-edilitară aferentă Serviciului;

c) să constituie interfaţa pentru discuţii şi să fie un partener activ pentru autorităţile administraţiei publice locale în ceea ce priveşte aspectele de dezvoltare şi de gestiune a serviciului public de transport local, în scopul de a coordona politicile şi acţiunile de interes general;

f) să elaboreze şi să aprobe Caietul / Caietele de sarcini şi a Regulamentul / Regulamentele Serviciului Public de Transport Local din cadrul Asociaţiei;

g) să elaboreze şi să aprobe documentaţiile de atribuire a contractului/contractelor de servicii publice şi să stabilească condiţiile de participare, criteriile de selecţie a operatorilor, cu excepţia situaţiei atribuirii Serviciului public de transport local conform prevederilor legale;

h) să încheie contractul/contractele de servicii publice cu operatorii, în numele şi pentru unităţile administrativ-teritoriale membre implicate, în conformitate cu normele legale în vigoare;

i) să monitorizeze executarea contractului/contractelor de servicii publice şi să informeze regulat membrii săi despre aceasta, să urmărească îndeplinirea obligaţiilor asumate de operatori (îndeosebi în ceea ce priveşte realizarea indicatorilor de performanţă, executarea lucrărilor încredinţate operatorilor şi calitatea serviciului public de transport local furnizat utilizatorilor) şi, în conformitate cu mandatul primit şi cu prevederile contractuale, să aplice penalităţile contractuale;

j) să identifice şi să propună oportunităţi de finanţare a proiectelor de investiţii în infrastructura tehnico-edilitară aferentă serviciului public de transport local;

k) să îmbunătăţească planificarea investiţiilor în infrastructura tehnico-edilitară aferentă Serviciului;

l) dezvoltarea şi implementarea de activităţi şi proiecte ce au ca scop protecţia mediului înconjurător, reducerea efectelor negative produse de schimbările climatice şi a impactului sectorului energetic asupra mediului;

m) să reducă impactul negativ social şi de mediu în ceea ce priveşte proiectele de infrastructură de transport;

n) alte activităţi desfăşurate conform legislaţiei in vigoare.

CONFORM CU ORIGINALUL

Art. 7. Patrimoniul iniţial

(1) Patrimoniul iniţial al Asociaţiei este de 80.000 RON constituit din contribuţia în numerar/virament bancar a Asociaţilor.

(2) Patrimoniul Asociaţiei poate fi majorat de către membrii prin sponsorizări sau donaţii de la diverse persoane fizice sau juridice, romane sau străine, conform legii.

(3) Sursele de venit ale Asociaţiei sunt următoarele:

187

191

a) contribuţiile asociaţilor la formarea patrimoniului iniţial, cotizaţiile asociaţilor şi alte contribuţii de la bugetele locale ale unităţilor administrativ-teritoriale membre;

b) dobânzile rezultate din plasarea sumelor disponibile, în condiţiile legii;

c) donaţii, sponsorizări sau legate;

d) orice alte surse de venituri prevăzute de lege sau de statutul Asociaţiei.

(4) Asociaţia nu are calitatea de operator şi nu va desfăşura activităţi economice.

CAPITOLUL III. CONDUCEREA SI ADMINISTRAREA ASOCIAŢIEI

CONFORM CU ORIGINALUL

Art. 8. Adunarea Generală a Asociaţilor

Adunarea Generală este organul de conducere al Asociaţiei şi se compune din toţi membrii asociaţiei A.D.T.P.B.I., desemnaţi prin hotărâre a autorităţilor deliberative ale acestora..

Sunt numiţi în calitate de membri ai primei adunări generale:

1) Membru, reprezentant UAT **Municipiul Bucuresti** Dna Gabriela Firea, cetăţean roman,

2) Membru, reprezentant UAT **Judet Ilfov** Dl Marian Petrache , cetăţean roman

3. Membru, reprezentant UAT **Oraş Bragadiru**, dl Grecu Constantin, cetatean roman

4. Membru, reprezentant UAT **Oraş Buftea**, dl Vaida Gheorghe-Alexandru, cetatean roman

5. Membru, reprezentant UAT **Oraş Chitila**, dl. Oprea Emilian, cetatean roman

6. Membru, reprezentant UAT **Oras Măgurele**, dl. Constantin Narcis-Cătălin, cetatean roman

7. Membru, reprezentant UAT **Oras Pantelimon**, dl. Voicu Vincentiu, cetatean roman

8. Membru, reprezentant UAT **Oras Popeşti-Leodeni**, dl. Sutru Pavel, cetatean roman

9. Membru, reprezentant UAT **Oras Voluntari**, dna. Constantinescu Andreea Mariana, cetatean roman

10. Membru, reprezentant UAT **Comuna 1 Decembrie**, dl. Petre Gheorghe, cetatean roman

11. Membru, reprezentant UAT **Comuna Afumati**, dl.Dumanica Gabriel, cetatean roman

12. Membru, reprezentant UAT **Comuna Berceni**, dl. Daniel Alexandru, cetatean roman

13. Membru, reprezentant UAT **Comuna Brăneşti**, dl Cismaru Niculae, cetatean roman

14. Membru, reprezentant UAT **Comuna Cernica**, dl. Stoica Tănase, cetatean roman

15. Membru, reprezentant UAT **Comuna Chiajna**, dl. Minea Mircea, cetatean roman

16. Membru, reprezentant UAT **Comuna Ciolpani**, dl. Călin Bogdan-Cristian, cetatean roman

17. Membru, reprezentant UAT **Comuna Ciorogîrla**, dl. Constantin Constantin, cetatean roman

18. Membru, reprezentant UAT **Comuna Clinceni**, dna. Lupu Mariana, cetatean roman

19. Membru, reprezentant UAT **Comuna Copăceni**, dl. Podaru Petre, cetatean roman

20. Membru, reprezentant UAT **Comuna Corbeanca**, dl. Hojda Adrian Teodor, cetatean roman

21. Membru, reprezentant UAT **Comuna Cornetu**, dl. Stoica Adrian Eduard, cetatean roman

22. Membru, reprezentant UAT **Comuna DASCĂLU**, dl. Sandu Daniel, cetatean roman

23. Membru, reprezentant UAT **Comuna DĂRĂŞTI**, dl. Ţicu Sorin, cetatean roman

24. Membru, reprezentant UAT **Comuna DOBROEŞTI**, dl. Brebenel Mihai Stefan, cetatean roman

25. Membru, reprezentant UAT **Comuna DOMNESTI**, dl. Stefan Costel, cetatean roman

26. Membru, reprezentant UAT **Comuna Dragomireşti Vale**, dl. Socol Gheorghe, cetatean roman

27. Membru, reprezentant UAT **Comuna Găneasa**, dl. Marin Tudor, cetatean roman

28. Membru, reprezentant UAT **Comuna Glina**, dl. Tudor Marin, cetatean roman

29. Membru, reprezentant UAT **Comuna Grădiştea**, dl. Toma Mihail, cetatean roman

30. Membru, reprezentant UAT **Comuna Gruiu**, dl. Ghiulea Gheorghe-Florian,

31. Membru, reprezentant UAT **Comuna Jilava**, dl. Petre Elefterie-Ilie, cetatean roman

32. Membru, reprezentant UAT **Comuna Moara Vlăsiei**, dl. Cucu Florin, cetatean roman

33. Membru, reprezentant UAT **Comuna Mogoşoaia**, dl Precup Paul-Mihai-Nicu, cetatean roman

34. Membru, reprezentant UAT **Comuna Nuci**, dl. Ionita Aurelian, cetatean roman

35. Membru, reprezentant UAT **Comuna Peris**, dl. Albu Anghel, cetatean roman

36. Membru, reprezentant UAT **Comuna Petrăchioaia**, dl Craciun Alexandru Alin, cetatean roman

37. Membru, reprezentant UAT **Comuna Snagov**, dl. Oancea Marian, cetatean roman

38. Membru, reprezentant UAT **Comuna Ştefăneştii de Jos**, dl. Ştefan Ionel-Robert, cetatean roman

39. Membru, reprezentant UAT **Comuna Tunari**, dl. Ion Marin, cetatean roman

40. Membru, reprezentant UAT **Comuna Vidra**, dl. Biliboc Florea Liviu, cetatean roman

Preşedintele Asociaţiei, care are atribuţiile prevăzute în statutul Asociaţiei şi care reprezintă Asociaţia în raporturile cu terţii, este Primarul municipiului Bucureşti sau un reprezentant al acestuia.

CONFORM CU ORIGINALUL

Art. 9. Consiliul Director

Consiliul Director este organul executiv al Asociaţiei şi este condus de Preşedintele Asociaţiei şi de Vicepreşedintele Asociaţiei. Durata mandatului Consiliului Director este de 4 ani

Sunt numiţi în calitate de membri ai primului consiliu director:

189

193

1) Preşedinte: **FIREA GABRIELA** , cetăţean roman, domiciliată în [redacted] strada [redacted] numar [redacted], identificată cu C.I. seria [redacted] nr. [redacted], eliberată de [redacted], la data de [redacted], CNP [redacted];

2) Vicepreşedinte –**PETRACHE MARIAN** , cetăţean român, domiciliat în [redacted] Strada [redacted] nr. [redacted], identificat cu C.I. seria [redacted] nr. [redacted], eliberată de [redacted], la data de [redacted], CNP [redacted];

3) membru : **CHIRITA SORIN**, cetatean roman, domiciliat in [redacted], strada [redacted] numar [redacted], identificat cu CI seria [redacted] numar [redacted], emisă de [redacted] la data de [redacted], CNP [redacted]

4) membru : **PANDELE FLORENTIN COSTEL** , CNP [redacted], cetatean roman, domiciliat in [redacted], strada [redacted] numar [redacted], identificat cu CI seria [redacted] numar [redacted], emis de [redacted], la data de [redacted]

5) Membru: **PISTOL GHEORGHE**, CNP [redacted], domiciliat în [redacted], [redacted], Strada [redacted] nr. [redacted], identificat cu CI seria [redacted] numărul [redacted] emis de [redacted]

6) Membru: **CISMARU NICULAE**, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], Str. [redacted] nr. [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted]

7) Membru: **SCRIOSTEANU IONEL**, cetăţean roman, domiciliat în [redacted], strada [redacted] numar [redacted], identificat cu C.I. seria [redacted] nr. [redacted], eliberată de [redacted], la data de [redacted], CNP [redacted]

8. membru **IACOB PETRE**, cetatean roman, domiciliat in [redacted] strada [redacted] numar [redacted], identificat cu CI seria [redacted] numar [redacted], eliberat de [redacted], la data de [redacted] CNP [redacted]

9. membru **IVAN MARIAN** cetatean roman, domiciliat in [redacted] strada [redacted] numar [redacted], identificat cu CI seria [redacted] numar [redacted], eliberat de [redacted], la data de [redacted], CNP [redacted]

CONFORM CU ORIGINALUL

Art. 10.Controlul financiar al Asociaţiei

Controlul financiar intern al Asociaţiei este asigurat de o comisie de cenzori formată din 3 (trei) membri numiţi de prima adunare generală pentru o perioadă de 3 (trei) ani, cu posibilitatea prelungirii.

194

Art. 11. Procedura de constituire

(1) Pentru desfășurarea procedurilor de dobândire a personalității juridice se împuternicește Murita Sorin, din cadrul Aparatului Permanent al C.G.M.B.

Redactat intr-un singur exemplar original, la sediul biroului notarial, care ramane in arhiva biroului notarial.

Semnăturile Membrilor

1.MUNICIPIUL BUCURESTI, PRIN CONSILIUL GENERAL AL MUNICIPIULUI BUCURESTI,

reprezentat de **GABRIELA FIREA**, in calitate de **PRIMAR GENERAL,**

S.S.

2.JUDETUL ILFOV, PRIN CONSILIUL JUDETEAN ILFOV,

reprezentat de **PETRACHE MARIAN,**

PRESEDINTE AL CONSILIULUI JUDETEAN ILFOV,

S.S.

3. ORAȘUL BRAGADIRU,

reprezentată de **Grigore Marian-Dumitru,**

in calitate de viceprimar,

S.S.

4. ORAȘUL BUFTEA,

reprezentată de **Pistol Gheorghe,**

in calitate de primar,

S.S.

5. ORAȘUL CHITILA,

reprezentat de domnul **Oprea Emilian,**

în calitate de primar,

S.S.

6. ORASUL MĂGURELE,

reprezentat de domnul **Constantin Narcis-Cătălin,**

în calitate de primar,

S.S.

7. ORASUL PANTELIMON,

reprezentat de domnul **Ivan Marian,**

în calitate de primar,

S.S.

CONFORM CU ORIGINALUL

191

195

8. ORASUL POPEȘTI-LEODENI,

reprezentat de domnul **Iacob Petre,**

în calitate de primar,

S.S.

9. ORASUL VOLUNTARI,

reprezentat de domnul **Pandele Florentin-Costel,**

în calitate de primar,

S.S.

10. COMUNA 1 DECEMBRIE,

reprezentată de **Petre Gheorghe,**

in calitate de primar,

S.S.

11. COMUNA AFUMAȚI,

reprezentat de domnul **Dumănică Gabriel,**

în calitate de primar,

S.S.

CONFORM CU ORIGINALUL

12. COMUNA BERCENI,

reprezentat de domnul **Covrigea Gheorghe,**

în calitate de primar,

S.S.

13. COMUNA BRĂNEȘTI,

reprezentat de domnul **Cismaru Niculae,**

în calitate de primar,

S.S.

14. COMUNA CERNICA,

reprezentat de domnul **Stoica Tănase,**

în calitate de reprezentant,

S.S.

15.COMUNA CHIAJNA,

reprezentat de domnul **Minea Mircea,**

în calitate de primar, S.S.

16.COMUNA CIOLPANI,

reprezentat de domnul **Călin Bogdan-Cristian,**

în calitate de primar, S.S.

196

17. COMUNA CIOROGÎRLA,
reprezentat de domnul Niculae Victor,
în calitate de primar
S.S.

18.COMUNA CLINCENI,
reprezentat de domnul **Budeanu Adrian,**
în calitate de primar,
S.S.

19. COMUNA COPĂCENI,
reprezentat de domnul **Podaru Petre,**
în calitate de primar,
S.S.

20.COMUNA VIDRA,
reprezentat de domnul **Tudor Marian,**
in calitate de primar
S.S.

CONFORM CU ORIGINALUL

21. COMUNA CORNETU,
reprezentat de domnul **Stoica Adrian Eduard,**
în calitate de primar,
S.S.

22.COMUNA DASCĂLU,
reprezentată de doamna **MĂNĂILĂ DOINA,**
in calitate de primar
S.S.

23.COMUNA DĂRĂȘTI,
Reprezentată de domnul **Țicu Sorin,**
in calitate de primar
S.S.

24.COMUNA DOBROEȘTI,
reprezentată de domnul **Condu Ștefan,**
în calitate de primar S.S.

25.COMUNA DOMNESTI,
reprezentată de domnul **Ghiță Ioan-Adrian,**
în calitate de primar S.S.

193

197

26. COMUNA DRAGOMIREȘTI VALE,
reprezentată de domnul **Socol Gheorghe,**
in calitate de primar,
S.S.

27. COMUNA GĂNEASA,
reprezentată de domnul **Marin Tudor,**
in calitate de primar,
S.S.

28. COMUNA GLINA,
reprezentată de domnul **Tudor Marin,**
in calitate de primar,
S.S.

29. COMUNA GRĂDIȘTEA,
reprezentată de domnul **Toma Mihail,**
in calitate de primar,
S.S.

30. COMUNA GRUIU,
reprezentată de domnul **Ghiulea Gheorghe-Florian,**
în calitate de viceprimar,
S.S.

31. COMUNA JILAVA,
reprezentată de domnul **Petre Elefterie-Ilie,**
în calitate de primar,
S.S.

32. COMUNA MOARA VLĂSIEI,
reprezentată de domnul **Cucu Florin,**
in calitate de viceprimar,
S.S.

33.COMUNA MOGOȘOAIA,
reprezentată de domnul **Precup Paul-Mihai-Nicu,**
in calitate de primar
S.S.

CONFORM CU ORIGINALUL

198

34.COMUNA NUCI,
reprezentată de domnul **Vasile Georgel,**
în calitate de primar
S.S.

35.COMUNA PERIS,
reprezentată de domnul **Albu Anghel,**
in calitate de primar
S.S.

36. COMUNA PETRĂCHIOAIA,
reprezentată de domnul **Dobre Mihai,**
în calitate de primar,
S.S.

37. COMUNA SNAGOV,
reprezentată de domnul **Oancea Marian,**
in calitate de primar,
S.S.

CONFORM CU ORIGINALUL

38. COMUNA ŞTEFĂNEŞTII DE JOS,
reprezentat de domnul **Ştefan Ionel-Robert,**
în calitate de primar
S.S.

39.COMUNA TUNARI,
reprezentat de domnul **Neacşu Alexandru,**
in calitate de primar
S.S.

40. COMUNA CORBEANCA,
reprezentată de **Hojda Adrian Teodor,**
in calitate de viceprimar,
S.S.

ROMÂNIA
UNIUNEA NAȚIONALĂ A NOTARILOR PUBLICI
SOCIETATE PROFESIONALĂ NOTARIALĂ
"BUCUR ȘI ASOCIAȚII"
LICENȚA DE FUNCȚIONARE 3300/2894/20.12.2013
Sediul în București, Bd.Chișinău nr.15, bl.A4,Sc.2, parter, ap. 46, sector 2
Tel.021/255.53.96, fax.021/255.20.57
bnpcorespondenta@yahoo.com

ÎNCHEIERE DE AUTENTIFICARE Nr. **4643**

CONFORM CU ORIGINALUL

Anul 2017 luna 10 ziua 17

Eu, **Bucur Nicoleta**, notar public, m-am deplasat la adresa din Municipiul București, Bld. Regina Elisabeta numărul 47, sector 5 unde am găsit pe:

GABRIELA FIREA, cetățean român, CNP [redacted], domiciliată în [redacted], identificată cu CI seria [redacted] numărul [redacted] emisă de [redacted], pentru **Municipiul Bucuresti,**

PETRACHE MARIAN, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] numărul [redacted] emis de [redacted] pentru **Judetul Ilfov**

GRIGORE MARIAN DUMITRU, CNP [redacted], domiciliat în [redacted], identificat cu CI seria [redacted] numărul [redacted] emis de [redacted] pentru Orasul Bragadiru

PISTOL GHEORGHE, CNP [redacted], domiciliat în [redacted], identificat cu CI seria [redacted] numărul [redacted] emis de [redacted] pentru Orasul Buftea

OPREA EMILIAN, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted], pentru Orasul Chitila

CONSTANTIN NARCIS-CĂTĂLIN, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted] pentru Orasul Măgurele

IVAN MARIAN, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted], pentru Orasul Pantelimon

18

IACOB PETRE, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted] pentru Orasul Popești-Leordeni

PANDELE FLORENTIN-COSTEL, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted], pentru Orasul Voluntari

PETRE GHEORGHE, CNP [redacted], domiciliat în [redacted], identificat cu CI seria [redacted] numărul [redacted] emis de [redacted], pentru Comuna 1 Decembrie

DUMĂNICĂ GABRIEL, CNP [redacted], domiciliat în [redacted], Identificat cu CI seria [redacted] numărul [redacted] emisa de [redacted], pentru Comuna Afumati

COVRIGEA GHEORGHE, CNP [redacted], domiciliat in [redacted] identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted] pentru Comuna Berceni

CISMARU NICULAE, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted], pentru Comuna Branesti

STOICA TĂNASE, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted], pentru Comuna Cernica

MINEA MIRCEA, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu [redacted] seria [redacted] emisă de [redacted], pentru Comuna Chiajna

CĂLIN BOGDAN-CRISTIAN, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted], pentru Comuna Ciolpani

NICULAE VICTOR, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted], pentru Comuna Ciorogîrla

BUDEANU ADRIAN, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted], pentru Comuna Clinceni

19

197

201

PODARU PETRE, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted], pentru Comuna Copăceni

HOJDA ADRIAN TEODOR, CNP [redacted], domiciliat în [redacted], identificat cu CI seria [redacted] numărul [redacted] emisă de [redacted], pentru comuna Corbeanca

STOICA ADRIAN EDUARD, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted], pentru Comuna Cornetu

MĂNĂILĂ DOINA, CNP [redacted], domiciliată in [redacted], posesoare a CI seria [redacted] nr. [redacted] emis de [redacted], pentru Comuna DASCĂLU

ȚICU SORIN, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], posesor al CI seria [redacted] nr. [redacted] emis de [redacted] pentru Comuna DĂRĂȘTI

CONDU ȘTEFAN, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], posesor al CI seria [redacted] nr. [redacted] emis de [redacted], pentru Comuna DOBROEȘTI

GHIȚĂ IOAN-ADRIAN, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], posesor al CI seria [redacted] nr. [redacted] emis de [redacted], pentru Comuna Domnesti

SOCOL GHEORGHE, CNP [redacted], domiciliat în [redacted], identificat cu CI seria [redacted] numărul [redacted] emis de [redacted], pentru Comuna Dragomirești Vale

MARIN TUDOR, CNP [redacted], domiciliat în [redacted], identificat cu CI seria [redacted] numărul [redacted] emis de [redacted], pentru Comuna Găneasa

TUDOR MARIN, CNP [redacted], domiciliat în [redacted], identificat cu CI seria [redacted] numărul [redacted] emis de [redacted], pentru Comuna Glina

TOMA MIHAIL, CNP [redacted], domiciliat în [redacted], identificat cu CI seria [redacted] numărul [redacted] emis de [redacted], pentru Comuna Grădiștea

DIRECȚIA TRANSPORTURI ROMÂNIA

190

20

CONFORM CU ORIGINALUL

202

CHIULEA GHEORGHE-FLORIAN, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted], pentru Comuna Gruiu

PETRE ELEFTERIE-ILIE, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted], pentru Comuna Jilava

CUCU FLORIN, CNP [redacted], domiciliat în [redacted], identificat cu CI seria [redacted] numărul [redacted] emisă de [redacted], pentru Comuna Moara Vlasiei

PRECUP PAUL-MIHAI-NICU, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], posesor al CI seria [redacted] nr. [redacted] emis de [redacted], pentru Comuna Mogosoaia

VASILE GEORGEL, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], posesor al CI seria [redacted] nr. [redacted] emis de [redacted], pentru Comuna Nuci

ALBU ANGHEL, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], posesor al CI seria [redacted] nr. [redacted] emis de [redacted], pentru Comuna Peris

DOBRE MIHAI, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted], pentru Comuna Petrăchioaia

OANCEA MARIAN, CNP [redacted], domiciliat în [redacted], identificat cu CI seria [redacted] numărul [redacted] emis de [redacted], pentru Comuna Snagov

ŞTEFAN IONEL-ROBERT, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted], pentru Comuna Ştefăneştii de Jos

NEACŞU ALEXANDRU, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], posesor al CI seria [redacted] nr. [redacted] emis de [redacted], pentru Comuna Tunari

TUDOR MARIAN, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], posesor al CI seria [redacted] nr. [redacted] emis de [redacted], pentru Comuna Vidra

CONFORM CU ORIGINALUL

21

199

203

care, după ce au citit actul, au declarat că i-au înţeles conţinutul, că cele cuprinse în act reprezintă voinţa lor, au consimţit la autentificarea prezentului înscris şi a semnat unicul exemplar.----------

În temeiul art. 12 lit.b din Legea notarilor publici şi a activităţii notariale numărul 36/1995, republicată, cu modificările ulterioare **SE DECLARĂ AUTENTIC PREZENTUL ÎNSCRIS.**---

Scutit de onorariu.

Notar Public,
L.S./S.S. Bucur Nicoleta

Prezentul duplicat s-a întocmit în 45/patruzecisicinci/ exemplare, de către Bucur Nicoleta, notar public, astăzi, data autentificării actului, şi are aceeaşi forţă probantă ca originalul.

NOTAR PUBLIC,
BUCUR NICOLETA

[redacted]

CONFORM CU ORIGINALUL

DUPLICAT

Anexa 1 la Studiul de oportunitate

S-a cerut autentificarea prezentului inscris :

STATUTUL ASOCIAŢIEI DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ

- "ASOCIAŢIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ PENTRU TRANSPOR[redacted]

PUBLIC BUCUREŞTI ILFOV"

CONFORM CU ORIGINALUL

Asociaţii:

1. **MUNICIPIUL BUCURESTI, prin Consiliul General al Municipiului Bucuresti**, cu sediul in Bucuresti, B-dul Regina Elisabeta nr.47 sector 5, cod postal 050013, reprezentat de **GABRIELA FIREA**, in calitate de Primar General, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului General al Municipiului Bucuresti nr. 140 din 11.04.2017;

2.**JUDETUL ILFOV, prin Consiliul Judetean Ilfov**, reprezentat de **PETRACHE MARIAN**, CNP [redacted], in calitate de presedinte al Consiliului Judetean Ilfov, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Judetean Ilfov nr. 30 din 26.04.2017;

3. **ORAŞUL BRAGADIRU, prin Consiliul Local al Oraşul Bragadiru**, cu sediul in Oraşul Bragadiru, Şos Alexandriei nr. 249, Judeţ Ilfov, reprezentată de **GRIGORE MARIAN DUMITRU**, CNP [redacted], in calitate de viceprimar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local **Bragadiru**, Judeţ Ilfov nr. 124 din 17.10.2017

4. **ORAŞUL BUFTEA, prin consiliul local al Oraşului Buftea**, cu sediul in Oraşul Buftea, Piaţa Mihai Eminescu nr. 1, Judeţ Ilfov, reprezentată de **PISTOL GHEORGHE**, CNP [redacted], in calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local Buftea, Judeţ Ilfov nr. 52 din 23.05.2017

5. **ORAŞUL CHITILA, prin consiliul local al Oraşului Chitila**, cu sediul in Oraş Chitila, Str. Ion Olteanu nr. 6, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **OPREA EMILIAN**, CNP [redacted], în calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Oraşului Chitila nr. 36 din 18.05.2017;

6. **ORASUL MĂGURELE, prin consiliul local al Oraşului Măgurele**, cu sediul in Oraş Măgurele, str. Fizicienilor, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **CONSTANTIN NARCIS-CĂTĂLIN**, CNP [redacted], în calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Oraşului Măgurele nr. 42 din 31.05.2017;

7. **ORASUL PANTELIMON, prin consiliul local al Oraşului Pantelimon**, cu sediul in Oraş Pantelimon, str. Sf. Gheorghe nr.32, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **IVAN MARIAN**, CNP [redacted], în calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Oraşului Pantelimon nr. 88 din 26.06.2017;

201

205

CONFORM CU ORIGINALUL

8. **ORASUL POPEŞTI-LEODENI, prin consiliul local al oraşului Popeşti-Leordeni**, cu sediul in Oraş Popeşti-Leodeni, Piaţa Sf. Maria nr.1, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **IACOB PETRE**, CNP [redacted], în calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Oraşului Popeşti-Leordeni nr. 48 din 18.05.2017;

9. **ORASUL VOLUNTARI, prin Consiliul Local al Oraşului Voluntari**, cu sediul in Oraş Voluntari, Bld. Voluntari nr. 74, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **PANDELE FLORENTIN-COSTEL**, CNP [redacted], în calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Oraşului Voluntari nr. 103 din 07.06.2017;

10. **COMUNA 1 DECEMBRIE, prin Consiliul Local al Comunei 1 Decembrie**, cu sediul in comuna 1 Decembrie, Strada Crisana nr. 1, Judeţ Ilfov, reprezentată de **PETRE GHEORGHE**, CNP [redacted], in calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local 1 Decembrie, Judeţ Ilfov nr. 21 din 31.05.2017

11. **COMUNA AFUMATI, prin Consiliul Local al Comunei Afumati**, cu sediul in Comuna Afumati, soseaua Bucuresti-Urziceni nr. 151, judetul Ilfov, reprezentata de domnul **DUMANICA GABRIEL**, CNP [redacted], în calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Comunei Afumati nr. 18 din 31.05.2017;

12. **COMUNA BERCENI, prin Consiliul Local al Comunei Berceni**, cu sediul in Comuna Berceni, Bld. 1 Mai nr. 233, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **COVRIGEA GHEORGHE**, CNP [redacted], în calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Comunei Berceni nr. 33 din 31.05.2017;

13. **COMUNA BRĂNEŞTI, prin Consiliul Local Brăneşti, cu sediul in Comuna Brăneşti**, DN 3, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **CISMARU NICULAE**, CNP [redacted], în calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local Brăneşti nr. 57 din 31.05.2017;

14. **COMUNA CERNICA, prin Consiliul Local al Comunei Cernica**, cu sediul in Comuna Cernica, Str. Traian nr. 10, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **STOICA TĂNASE**, CNP [redacted], în calitate de reprezentant, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Comunei Cernica nr. 54 din 26.05.2017;

15.**COMUNA CHIAJNA, prin Consiliul Local al Comunei Chiajna**, cu sediul in Comuna Chiajna, Str. Păcii nr. 75, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **MINEA MIRCEA**, CNP [redacted], în calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Comunei Clinceni nr. 36 din 29.05.2017;

16.**COMUNA CIOLPANI, prin Consiliul Local al Comunei Ciolpani**, cu sediul in Comuna Ciolpani, Str. Mănăstirea Ţigăneşti nr. 132, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **CĂLIN**

BOGDAN-CRISTIAN, CNP [redacted], în calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Comunei Ciolpani nr. 15 din 23.05.2017;

17. **COMUNA CIOROGÎRLA, prin Consiliul Local al Comunei Ciorogîrla**, cu sediul in Comuna Ciorogîrla, Calea Bucuresti nr. 112, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **NICULAE VICTOR**, CNP [redacted], în calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Comunei Ciorogîrla nr. 18 din 22.06.2017;

18.**COMUNA CLINCENI, prin Consiliul Local al Comunei Clinceni**, cu sediul in Comuna Clinceni, Str. Principală nr. 107A, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **BUDEANU ADRIAN**, CNP [redacted], în calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Comunei Clinceni nr. 40 din 31.05.2017;

19. **COMUNA COPĂCENI, prin Consiliul Local al Comunei Copăceni**, cu sediul in Comuna Copăceni, Str. Principală nr. 190, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **PODARU PETRE**, CNP [redacted], în calitate de viceprimar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Comunei Copăceni nr. 35 din 14.07.2017;

20. **COMUNA CORBEANCA, prin Consiliul Local al Comunei Corbeanca**, cu sediul in Corbeanca str. Independenței nr. 14, Județ Ilfov, cod 077065, reprezentată de **HOJDA ADRIAN TEODOR**, CNP [redacted], in calitate de viceprimar , legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local Corbeanca, Județ Ilfov nr. 38 din 15.09.2017;

21. **COMUNA CORNETU, prin Consiliul Local al Comunei Cornetu**, cu sediul in Comuna Cornetu, DN6 140, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **STOICA ADRIAN EDUARD**, în calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Comunei Cornetu nr. 26 din 31.05.2017;

CONFORM CU ORIGINALUL

22.**COMUNA DASCĂLU, prin Consiliul Local al Comunei Dascălu**, cu sediul în Comuna Dascalu, strada Victoriei nr. 87, Județ Ilfov, reprezentat de doamna **MĂNĂILĂ DOINA**, în calitate de primar, legal imputernicită in acest scop prin Hotararea Consiliului Local nr. 26 din 20.06.2017;

23.**COMUNA DĂRĂȘTI, prin Consiliul Local al Comunei Dărăsti**, cu sediul in Comuna Dărăsti, Str. Mihai Eminescu nr. 6, Judet Ilfov, reprezentat de primar **ȚICU SORIN**, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local nr. 18 din 09.06.2017;

24.**COMUNA DOBROEȘTI, prin Consiliul Local al Comunei Dobroesti**, cu sediul in Comuna Dobroești, Str. Cuza Vodă nr. 23, Judet Ilfov, reprezentat de primar **CONDU ȘTEFAN**, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local nr. 94 din 22.06.2017;

25.**COMUNA DOMNESTI, prin Consiliul Local al Comunei Domnesti**, cu sediul in Comuna Domnesti, Șos. Al. I. Cuza nr. 25-27, Judet Ilfov, reprezentat de domnul **GHIȚĂ IOAN-**

203

207

CONFORM CU ORIGINALUL

ADRIAN, in calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local nr. 45 din 31.05.2017;

26. COMUNA DRAGOMIREŞTI VALE, prin Consiliul Local al Comunei Dragomireşti Vale, cu sediul in Dragomireşti Vale str. Micşunelelor nr. 155 Judeţ Ilfov, reprezentată de **SOCOL GHEORGHE,** CNP [redacted] in calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local Dragomireşti Vale, Judeţ Ilfov nr. 18 din 25.05.2017;

27. COMUNA GĂNEASA, prin Consiliul Local al Comunei Găneasa, cu sediul in Găneasa str. Stefan cel Mare nr. 34, Judeţ Ilfov, reprezentată de **MARIN TUDOR,** in calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local Ganeasa, Judeţ Ilfov nr. 09 din 27.06.2017

28. COMUNA GLINA, prin Consiliul Local al Comunei Glina, cu sediul in Glina, str. Libertăţii nr. 292, Judeţ Ilfov, reprezentată de **TUDOR MARIN,** CNP [redacted], in calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local Glina, Judeţ Ilfov nr. 23 din 26.05.2017

29. COMUNA GRĂDIŞTEA, prin Consiliul Local al Comunei Grădiştea, cu sediul in Grădiştea, str. Primăriei nr. 29, Judeţ Ilfov, reprezentată de **TOMA MIHAIL,** CNP [redacted], in calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local Grădiştea, Judeţ Ilfov nr. 25 din 24.05.2017

30. COMUNA GRUIU, prin Consiliul Local al Comunei Gruiu, cu sediul in Comuna Gruiu, Şos. Gruiu-Snagov nr. 152, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **GHIULEA GHEORGHE-FLORIAN,** CNP [redacted] în calitate de viceprimar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Comunei Gruiu nr. 25 din 23.05.2017;

31. COMUNA JILAVA, prin Consiliul Local al Comunei Jilava, cu sediul in Comuna Jilava, Şos. Giurgiului nr. 279, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **PETRE ELEFTERIE-ILIE,** CNP [redacted] în calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Comunei Jilava nr. 21 din 14.07.2017;

32. COMUNA MOARA VLĂSIEI, prin Consiliul Local al Comunei Moara Vlăsiei, cu sediul in Moara Vlasiei, str. Eroilor nr. 199, Judeţ Ilfov, reprezentată de **CUCU FLORIN,** CNP [redacted], in calitate de viceprimar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local Moara Vlasiei, Judeţ Ilfov nr. 25 din 26.05.2017

33.COMUNA MOGOŞOAIA, prin Consiliul Local al Comunei Mogoşoaia, cu sediul in Comuna Mogoşoaia, Şos. Bucuresti-Tîrgovişte nr. 138, Judet Ilfov, reprezentat de primar **PRECUP**

208

PAUL-MIHAI-NICU, in calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local nr. 47 din 25.05.2017;

34.COMUNA NUCI, prin Consiliul Local al Comunei Nuci, cu sediul in Comuna Nuci, Judet Ilfov, reprezentat de primar VASILE GEORGEL, in calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local nr. 9 din 22.05.2017;

35.COMUNA PERIS, prin Consiliul Local al Comunei Periş, cu sediul in Comuna Peris, Judet Ilfov, reprezentat de primar ALBU ANGHEL, in calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local nr. 26 din 24.05.2017;

CONFORM CU ORIGINALUL

36. COMUNA PETRĂCHIOAIA, prin Consiliul Local al Comunei Petrăchioaia, cu sediul in Comuna Petrăchioaia, Strada Vânători nr. 300, judetul Ilfov, reprezentat de domnul DOBRE MIHAI, CNP [redacted], în calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Comunei Petrăchioaia nr. 27 din 30.05.2017;

37. COMUNA SNAGOV, prin Consiliul Local al Comunei Snagov, cu sediul in comuna Snagov Satul Ghermăneşti, Şoseaua Ghermăneşti nr. 49, Judeţ Ilfov, reprezentată de OANCEA MARIAN, CNP [redacted], in calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local Snagov, Judeţ Ilfov nr. 21 din 19.05.2017

38. COMUNA ŞTEFĂNEŞTII DE JOS, prin Consiliul Local al Comunei Ştefăneştii de Jos, cu sediul in Comuna Ştefăneştii de Jos, Şos. Ştefăneşti nr. 116, judetul Ilfov, reprezentat de domnul ŞTEFAN IONEL-ROBERT, CNP [redacted], în calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Comunei Ştefăneştii de Jos nr. 27 din 29.05.2017;

39.COMUNA TUNARI, prin Consiliul Local al Comunei Tunari, cu sediul in Comuna Tunari, Strada Mihai Eminescu nr. 1, Judet Ilfov, reprezentat de primar NEACŞU ALEXANDRU, in calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local nr. 94 din 16.05.2017;

40.COMUNA VIDRA, prin Consiliul Local al Comunei Vidra, cu sediul in Comuna Vidra, Strada Principală nr. 80, Judet Ilfov, reprezentat de primar TUDOR MARIAN, in calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local nr. 30 din 30.05.2017; denumiţi colectiv asociaţii şi individual asociatul, ne exprimăm voinţa de a coopera şi de a ne asocia în conformitate cu prevederile Legii administraţiei publice locale nr. 215/2001, republicată, cu modificările şi completările ulterioare, ale Legii serviciilor comunitare de utilităţi publice nr. 51/2006, cu modificările şi completările ulterioare, precum şi ale Ordonanţei Guvernului nr. 26/2000 cu privire la asociaţii şi fundaţii, aprobată cu modificări şi completări prin Legea nr.

205

209

246/2005, în cadrul Asociației de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București Ilfov, persoană juridică de drept privat, cu statut de utilitate publică, recunoscut prin efectul legii destinate exercitării și realizării în comun a competențelor autorităților administrației publice locale referitoare la furnizarea / prestarea serviciilor de transport public, stabilite în sarcina acestora potrivit dispozițiilor Legii nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, ale Legii nr. 215/2001, republicată, cu modificările și completările ulterioare, și ale Legii-cadru a descentralizării nr. 195/2006 și în scopurile prevăzute la art. 5 din prezentul statut.

CAP 1. DISPOZIȚII GENERALE

Art. 1. Denumirea asociației

(1) Asociația **„ASOCIAȚIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ PENTRU TRANSPORT PUBLIC BUCUREȘTI ILFOV"** denumită în continuare A.D.T.P.B.I., este o persoană juridică de drept privat, înființată în temeiul prevederilor art.11-13 din Legea nr.215/2001 privind administrația publică locală, cu modificările și completările ulterioare și Ordonanța Guvernului nr. 26/2000, împreună cu celelalte prevederi ale legislației române, precum și cu prevederile prezentului Act Constitutiv și ale Statutului.

CONFORM CU ORIGINALUL

(2) Membrii fondatori ai Asociației sunt:

1) Membru, reprezentant UAT **Municipiul Bucuresti** Dna Gabriela Firea, cetățean roman,
2) Membru, reprezentant UAT **Judet Ilfov** Dl Marian Petrache , cetățean roman
3. Membru, reprezentant UAT **Oraș Bragadiru**, dl Cimpoeru Vasile, cetatean roman
4. Membru, reprezentant UAT **Oraș Buftea**, dl Pistol Gheorghe, cetatean roman
5. Membru, reprezentant UAT **Oraș Chitila**, dl. Oprea Emilian, cetatean roman
6. Membru, reprezentant UAT **Oras Măgurele**, dl. Constantin Narcis-Cătălin, cetatean roman
7. Membru, reprezentant UAT **Oras Pantelimon**, dl. Ivan Marian, cetatean roman
8. Membru, reprezentant UAT **Oras Popești-Leodeni**, dl. Iacob Petre, cetatean roman
9. Membru, reprezentant UAT **Oras Voluntari**, dl. Pandele Florentin-Costel, cetatean roman
10. Membru, reprezentant UAT **Comuna 1 Decembrie**, dl. Petre Gheorghe, cetatean roman
11. Membru, reprezentant UAT **Comuna Afumati**, dl.Dumanica Gabriel, cetatean roman
12. Membru, reprezentant UAT **Comuna Berceni**, dl. Covrigea Gheorghe, cetatean roman
13. Membru, reprezentant UAT **Comuna Brănești**, dl Cismaru Niculae, cetatean roman
14. Membru, reprezentant UAT **Comuna Cernica**, dl. Stoica Tănase, cetatean roman
15. Membru, reprezentant UAT **Comuna Chiajna**, dl. Minea Mircea, cetatean roman
16. Membru, reprezentant UAT **Comuna Ciolpani**, dl. Călin Bogdan-Cristian, cetatean roman

17. Membru, reprezentant UAT **Comuna Ciorogîrla**, dl. Niculae Victor, cetatean roman

18. Membru, reprezentant UAT **Comuna Clinceni**, dl. Budeanu Adrian, cetatean roman

19. Membru, reprezentant UAT **Comuna Copăceni**, dl. Podaru Petre, cetatean roman

20. Membru, reprezentant UAT **Comuna Corbeanca**, dl. Ştefan Valentin, cetatean roman

21. Membru, reprezentant UAT **Comuna Cornetu**, dl. Stoica Adrian Eduard, cetatean roman

22. Membru, reprezentant UAT **Comuna DASCĂLU**, dna MĂNĂILĂ DOINA, cetatean roman

23. Membru, reprezentant UAT **Comuna DĂRĂŞTI**, dl. Ţicu Sorin, cetatean roman

24. Membru, reprezentant UAT **Comuna DOBROEŞTI**, dl. Condu Ştefan, cetatean roman

25. Membru, reprezentant UAT **Comuna DOMNESTI**, dl. Ghiţă Ioan-Adrian, cetatean roman

26. Membru, reprezentant UAT **Comuna Dragomireşti Vale**, dl. Socol Gheorghe, cetatean roman

27. Membru, reprezentant UAT **Comuna Găneasa**, dl. Marin Tudor, cetatean roman

28. Membru, reprezentant UAT **Comuna Glina**, dl. Tudor Marin, cetatean roman

29. Membru, reprezentant UAT **Comuna Grădiştea**, dl. Toma Mihail, cetatean roman

30. Membru, reprezentant UAT **Comuna Gruiu**, dl. Ghiulea Gheorghe-Florian,

31. Membru, reprezentant UAT **Comuna Jilava**, dl. Petre Elefterie-Ilie, cetatean roman

32. Membru, reprezentant UAT **Comuna Moara Vlăsiei**, dl. Cucu Florin, cetatean roman

33. Membru, reprezentant UAT **Comuna Mogoşoaia**, dl Precup Paul-Mihai-Nicu, cetatean roman

34. Membru, reprezentant UAT **Comuna Nuci**, prin Consiliul Local al Comunei **Nuci**, dl. Vasile Georgel, cetatean roman

35. Membru, reprezentant UAT **Comuna Peris**, dl. Albu Anghel, cetatean roman

CONFORM CU ORIGINALUL

36. Membru, reprezentant UAT **Comuna Petrăchioaia**, dl Dobre Mihai, cetatean roman

37. Membru, reprezentant UAT **Comuna Snagov**, dl. Oancea Marian, cetatean roman

38. Membru, reprezentant UAT **Comuna Ştefăneştii de Jos**, dl. Ştefan Ionel-Robert, cetatean roman

39. Membru, reprezentant UAT **Comuna Tunari**, dl. Neacşu Alexandru, cetatean roman

40. Membru, reprezentant UAT **Comuna Vidra**, dl. Tudor Marian, cetatean roman

Art. 2. Asociaţia A.D.T.P.B.I. este persoană juridică română de drept privat şi va avea denumirea de **ASOCIAŢIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ PENTRU TRANSPORT PUBLIC BUCUREŞTI ILFOV**, conform dovezii de disponibilitate a denumirii cu numărul 163734 din data de 06.10.2017, eliberată de către Ministerul Justiţiei valabila pana la data de 06.04.2018.

207

211

Art.3. Asociaţia A.D.T.P.B.I. este constituită pe durată nedeterminată şi are sediul în Romania, Bucureşti, str. Aristide Demetriade nr. 2, Et. 3, cam.6 sector 1, cod poştal 010147. Asociaţia va avea ştampilă şi însemne proprii.

Art. 4. Asociaţia A.D.T.P.B.I. poate stabili legături de colaborare cu organizaţii similare sau poate intra în uniuni sau federaţii, cu alte instituţii şi persoane juridice sau fizice din ţară si străinătate, pentru îndeplinirea scopului propus.

Decizia de deschidere a birourilor de legătură va fi luată de Consiliul Director şi Adunarea Generală, organe de conducere ale ASOCIAŢIEI de DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ PENTRU TRANSPORT PUBLIC BUCUREŞTI ILFOV, cu respectarea reglementărilor legale în vigoare.

Sediile asociaţiei ASOCIAŢIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ PENTRU TRANSPORT PUBLIC BUCUREŞTI ILFOV – A.D.T.P.B.I. se pot schimba numai cu acordul Consiliului Director şi al Adunării Generale.

CONFORM CU ORIGINALUL

CAP. 2. SCOPUL SI OBIECTIVELE ASOCIAŢIEI A.D.T.P.B.I.

Art. 5. Scopul şi obiectivele

1) Asociaţia A.D.T.P.B.I. se constituie în scopul:

- ***înfiinţării, organizării, reglementării, exploatării, monitorizării şi gestionării în comun a Serviciului public de transport local (S.P.T.L.) din cadrul asociaţiei, pe raza de competenţă a unităţilor administrativ-teritoriale membre,***
- ***îmbunătăţirea mobilităţii integrate prin administrarea coordonată şi finanţarea corespunzătoare a serviciilor publice de transport în zona de influenţă în transport a Municipiului Bucureşti prin:***

  a) diminuarea dezechilibrelor economice şi sociale existente, stimularea dezvoltării echilibrate şi recuperarea accelerată a întârzierilor înregistrate în aducerea la standarde europene a transportului public din zona în cauză;

  b) corelarea politicilor sectoriale guvernamentale la nivelul zonei de influenţă prin stimularea iniţiativelor şi prin valorificarea resurselor locale, în scopul creşterii calităţii transportului public local şi a atractivităţii acestuia şi orientarea în mai mare măsură a întregii activităţi spre satisfacerea necesităţilor de mobilitate a populaţiei, lucru care va contribui la descurajarea deplasărilor cu autoturismele personale, cu influenţe majore în ceea ce priveşte reducerea traficului auto şi a poluării şi creşterea eficienţei energetice în transporturi, cu efecte benefice asupra condiţiilor de mediu şi calităţii vieţii cetăţenilor;

212

c) stimularea cooperării intercomunitare în scopul realizării unor proiecte de interes comun, în conformitate cu acordurile internaţionale la care România este parte;

- ***stabilirea politicilor vizând planificarea strategică, monitorizarea şi avizarea activităţilor privind autorizarea, organizarea, gestionarea şi controlul funcţionării serviciilor publice de transport de călători în zona metropolitană Bucureşti-Ilfov şi zona de influenţă în transport a Municipiului Bucureşti, pentru transportul cu autobuze,troleibuze, tramvaie, metrou, trenuri regionale, transport naval şi alte mijloace de transport terestre, pe apă şi suspendate, inclusiv alte sisteme de transport alternativ.***

(2) Forma de atribuire a Serviciului public de transport local va fi conform prevederilor Regulamentului (CE) NR. 1370/2007 al Parlamentului European şi al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar şi rutier de călători şi de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 şi nr. 1107/70 ale Consiliului. În funcţie de specificul fiecărui serviciu se vor prevedea categoriile de contracte determinate pe baza activităţilor componente ale Serviciului şi, eventual, numărul de contracte din fiecare categorie.

(3) Schimbarea scopului asociaţiei A.D.T.P.B.I. se va putea face numai de către Fondatori şi numai dacă acesta a fost realizat în totalitate sau în parte, ori acesta nu mai poate fi realizat.

(4) Asociaţii declară că interesul comun ce stă la baza constituirii asociaţiei A.D.T.P.B.I. este interesul general al locuitorilor de pe raza unităţilor administrativ-teritoriale membre pentru îmbunătăţirea calităţii serviciului public de transport local, în condiţiile unor tarife şi/sau taxe care să respecte limitele de suportabilitate ale populaţiei şi principiul "poluatorul plăteşte", atingerea şi respectarea standardelor europene privind protecţia mediului, precum şi creşterea capacităţii de atragere a fondurilor pentru finanţarea investiţiilor necesare în infrastructura tehnico-edilitară aferentă serviciului public de transport local.

CONFORM CU ORIGINALUL

Art.6 (1) Obiectivele Asociaţiei sunt următoarele:

a) să reabiliteze şi să modernizeze infrastructura de transport conform Planului de Mobilitate Urbană Durabilă 2016-2030;

b) să înfiinţeze/dezvolte/modernizeze serviciul de transport local de persoane în interiorul localităţilor şi între localităţile membre ale Asociaţiei pe raza de competenţă a unităţilor administrativ-teritoriale membre, precum şi să realizeze în comun proiecte de investiţii publice de interes zonal sau regional destinate înfiinţării, modernizării şi/sau dezvoltării, după caz, a sistemelor de utilităţi publice aferente serviciului public de transport local, pe baza Planului de Mobilitate Urbană Durabilă 2016-2030;

9

209

213

c) să elaboreze şi aprobe Strategici de Dezvoltare a Serviciului Public de Transport Local din cadrul asociaţiei;

d) să monitorizeze derularea proiectelor de investiţii în infrastructura tehnico-edilitară aferentă Serviciului;

e) să constituie interfaţa pentru discuţii şi să fie un partener activ pentru autorităţile administraţiei publice locale în ceea ce priveşte aspectele de dezvoltare şi de gestiune a serviciului public de transport local, în scopul de a coordona politicile şi acţiunile de interes general;

f) să elaboreze şi să aprobe Caietul / Caietele de sarcini şi a Regulamentul / Regulamentele Serviciului Public de Transport Local din cadrul Asociaţiei;

g) să elaboreze şi să aprobe documentaţiile de atribuire a contractului/contractelor de servicii publice şi să stabilească condiţiile de participare, criteriile de selecţie a operatorilor, cu excepţia situaţiei atribuirii Serviciului public de transport local conform prevederilor legale;

h) să încheie contractul/contractele de servicii publice cu operatorii, în numele şi pentru unităţile administrativ-teritoriale membre implicate, în conformitate cu normele legale în vigoare;

i) să monitorizeze executarea contractului/contractelor de servicii publice şi să informeze regulat membrii săi despre aceasta, să urmărească îndeplinirea obligaţiilor asumate de operatori (îndeosebi în ceea ce priveşte realizarea indicatorilor de performanţă, executarea lucrărilor încredinţate operatorilor şi calitatea serviciului public de transport local furnizat utilizatorilor) şi, în conformitate cu mandatul primit şi cu prevederile contractuale, să aplice penalităţile contractuale;

j) să identifice şi să propună oportunităţi de finanţare a proiectelor de investiţii în infrastructura tehnico-edilitară aferentă serviciului public de transport local;

k) să îmbunătăţească planificarea investiţiilor în infrastructura tehnico-edilitară aferentă Serviciului;

l) dezvoltarea şi implementarea de activităţi şi proiecte ce au ca scop protecţia mediului înconjurător, reducerea efectelor negative produse de schimbările climatice şi a impactului sectorului energetic asupra mediului;

m) să reducă impactul negativ social şi de mediu în ceea ce priveşte proiectele de infrastructură de transport;

CONFORM CU ORIGINALUL

n) alte activităţi desfăşurate conform legislaţiei in vigoare.

(2) Pentru realizarea obiectivelor A.D.T.P.B.I. în ceea ce priveşte transportul public local, prin prezentul statut asociaţii, mandatează Asociaţia A.D.T.P.B.I. să exercite în numele şi pentru unităţile administrativ-teritoriale membre următoarele atribuţii legate de serviciul de transport :

a) să pună în aplicare şi să monitorizeze prevederile Planului de Mobilitate Urbană Durabilă 2016-2030 privind dezvoltarea serviciului, a programelor de reabilitare, extindere şi modernizare a

214

sistemelor de utilităţi publice existente şi legate de furnizarea serviciului public de transport local precum şi a programelor de înfiinţare a unor noi sisteme, inclusiv cu consultarea operatorilor;

b) să elaboreze şi să aprobe regulamentele serviciilor, a caietelor de sarcini, a contractelor de furnizare/prestare a serviciilor şi a altor acte normative locale referitoare la serviciul public de transport local, pe baza regulamentelor-cadru, a caietelor de sarcini-cadru şi a contractelor-cadru de furnizare/prestare, ori a altor reglementări-cadru elaborate şi aprobate de autorităţile de reglementare competente

c) să stabilească, ajusteze, modifice şi să aprobe preţurile, tarifele şi taxele speciale, cu respectarea normelor metodologice elaborate şi aprobate de autorităţile de reglementare competente ;

d) să stabilească şi să aprobe ajustarea sau modificarea preţurilor şi tarifelor pentru serviciile de utilităţi publice, după caz, pe baza avizului de specialitate emis de autorităţile de reglementare competente;

e) să asigure protecţia şi conservarea mediului natural şi construit,

f) să gestioneze şi să administreze serviciul public de transport local pe criterii de competitivitate şi eficienţă economică şi managerială, având ca obiectiv atingerea şi respectarea indicatorilor de performanţă a serviciului, stabiliţi prin contractul de servicii publice, respectiv prin hotărârea de dare în administrare;

g) să elaboreze şi să aprobe strategia proprie în vederea îmbunătăţirii şi dezvoltării serviciului de public transport local, utilizând principiul planificării strategice multianuale;

h) să promoveze dezvoltarea şi/sau reabilitarea infrastructurii tehnico-edilitare aferente sectorului de public transport local şi programe de protecţie a mediului pentru activităţile şi serviciile poluante;

i) să consulte asociaţiile utilizatorilor serviciilor publice de transport în vederea stabilirii politicilor şi strategiilor locale şi a modalităţilor de organizare şi funcţionare a serviciului de public transport local;

j) să informeze periodic utilizatorii asupra stării serviciului de transport local şi asupra politicilor de dezvoltare a acestuia;

k) să medieze şi să soluţioneze conflictele dintre utilizatori şi operatori, la cererea uneia dintre părţi;

l) să monitorizeze şi să controleze modul de respectare a obligaţiilor şi responsabilităţilor asumate de operatori prin contractele de servicii publice cu privire la: respectarea indicatorilor de performanţă şi a nivelurilor serviciilor, ajustarea periodică a tarifelor conform formulelor de ajustare negociate la încheierea contractelor de servicii publice, respectarea Legii concurenţei nr. 21/1996, republicată, exploatarea eficientă şi în condiţii de siguranţă a sistemelor de utilităţi publice sau a altor bunuri aparţinând patrimoniului public şi/sau privat al unităţilor administrativ-teritoriale,

21

215

calitatea serviciilor, asigurarea protecţiei mediului şi a domeniului public, asigurarea protecţiei utilizatorilor;

m) să stabilească cerinţele şi criteriile de participare şi selecţie a operatorilor la procedurile organizate pentru atribuirea contractelor de servicii publice;

n) să solicite informaţii de la operator cu privire la nivelul şi calitatea serviciului prestat şi cu privire la modul de întreţinere, exploatare şi administrare a bunurilor din proprietatea publică sau privată a unităţilor administrativ-teritoriale, încredinţate pentru realizarea serviciului public de transport local;

o) să invite operatorului pentru audieri, în vederea concilierii diferendelor apărute în relaţia cu utilizatorii serviciilor;

p) să sancţioneze operatorul în cazul în care acesta nu operează la nivelul indicatorilor de performanţă şi eficienţă la care s-a obligat şi nu asigură continuitatea serviciilor;

q) să refuze, în condiţii justificate, aprobarea stabilirii, ajustării sau modificării preţurilor şi tarifelor propuse de operator, iar pentru serviciile care funcţionează în condiţii de monopol, să solicite avizul autorităţilor de reglementare competente;

r) autorităţile administraţiei publice locale au dreptul să rezilieze unilateral contractele de servicii publice şi să organizeze o nouă procedură pentru încredinţarea acestora, dacă constată şi dovedesc nerespectarea repetată de către operatori a obligaţiilor contractuale şi dacă operatorii nu adoptă programe de măsuri care să respecte condiţiile contractuale şi să asigure atingerea, într-un interval de timp prestabilit, a parametrilor asumaţi.

(3) Asociaţia A.D.T.P.B.I. poate organiza sistemul public de transport în gestiune proprie sau delegată, prin hotărârea autorităţilor deliberative asociate, conform legii.

CONFORM CU ORIGINALUL

CAP. 3. PATRIMONIUL

Art. 7. Patrimoniul iniţial

Patrimoniul iniţial al Asociaţiei este de 80.000 RON constituit din contribuţia în numerar/virament bancar a Asociaţilor.

Art. 8 Resurse patrimoniale

(1) Patrimoniul asociaţiei A.D.T.P.B.I. este compus din bunuri mobile şi imobile, mijloace băneşti, titluri de valoare provenite din cotizaţii, donaţii, legate, subvenţii, sponsorizări şi alte fonduri primite de la persoane fizice sau juridice din ţară sau străinătate, precum şi din venituri realizate din

216

activităţi economice, conform legii, necesare acoperirii cheltuielilor de organizare şi funcţionare şi desfăşurării activităţilor proprii, pe de o parte şi din veniturile obţinute din dreptul de folosinţă gratuită asupra unor bunuri din domeniul public sau privat al asociaţilor, ce va fi acordat Asociaţiei de către asociaţi, pe de altă parte.

Bunurile menţionate mai sus ce sunt obţinute de asociaţia A.D.T.P.B.I., vor fi administrate de aceasta pe întreaga perioadă a existenţei lor. Consiliul Director este responsabil de buna administrare a întregului patrimoniu al asociaţiei A.D.T.P.B.I.

(2) Valoarea cotizaţiei este reactualizată anual la propunerea Consiliului Director şi ulterior va fi supusă spre dezbatere şi aprobare Adunării Generale.

(3) Donaţiile şi legatele pot fi sume de bani, bunuri, drepturi de autor, acţiuni, titluri de valoare sau alte drepturi, dacă acestea sunt libere de orice sarcină. Donaţiile şi legatele vor fi înscrise în registrul de donaţii al asociaţiei A.D.T.P.B.I.

(4) Donaţiile pot fi necondiţionate sau condiţionate de realizarea unui scop, dacă acesta este în concordanţă cu obiectivele asociaţiei A.D.T.P.B.I. Asociaţia A.D.T.P.B.I., prin organele sale de conducere, refuză orice donaţie sau legat oferit(ă) în termeni inacceptabili sau care contravin prevederilor prezentului statut. Pentru donaţiile condiţionate, sau acceptate în aceste condiţii de asociaţie, sau pentru cele cu destinaţie specificată în actul de donaţie, donatorul va putea lua la cunoştinţă modul cum a fost utilizată donaţia sa, asociaţia A.D.T.P.B.I. punându-i la dispoziţie un raport.

(5) alte venituri prevăzute de lege sau de prezentul statut.

Art. 9 (1) Patrimoniul iniţial al Asociaţiei este de 80.000 lei, constituit din contribuţia în numerar a asociaţilor, după cum urmează:

1) Membru, reprezentant UAT **Municipiul Bucuresti** – 2000 lei,
2) Membru, reprezentant UAT **Judet Ilfov** 2000 lei
3. Membru, reprezentant UAT **Oraş Bragadiru**, 2000 lei
4. Membru, reprezentant UAT **Oraş Buftea**, 2000 lei
5. Membru, reprezentant UAT **Oraş Chitila**, 2000 lei
6. Membru, reprezentant UAT **Oras Măgurele**, 2000 lei
7. Membru, reprezentant UAT **Oras Pantelimon**, 2000 lei
8. Membru, reprezentant UAT **Oras Popeşti-Leodeni**, 2000 lei
9. Membru, reprezentant UAT **Oras Voluntari**, 2000 lei
10. Membru, reprezentant UAT **Comuna 1 Decembrie**, 2000 lei
11. Membru, reprezentant UAT **Comuna Afumati**, 2000 lei

CONFORM CU ORIGINALUL

213

217

12. Membru, reprezentant UAT **Comuna Berceni**, 2000 lei
13. Membru, reprezentant UAT **Comuna Brăneşti**, 2000 lei
14. Membru, reprezentant UAT **Comuna Cernica**, 2000 lei
15. Membru, reprezentant UAT **Comuna Chiajna**, 2000 lei
16. Membru, reprezentant UAT **Comuna Ciolpani**, 2000 lei
17. Membru, reprezentant UAT **Comuna Ciorogîrla**, 2000 lei
18. Membru, reprezentant UAT **Comuna Clinceni**, 2000 lei
19. Membru, reprezentant UAT **Comuna Copăceni**, 2000 lei
20. Membru, reprezentant UAT **Comuna Corbeanca**, 2000 lei
21. Membru, reprezentant UAT **Comuna Cornetu**, 2000 lei
22. Membru, reprezentant UAT **Comuna DASCĂLU**, 2000 lei
23. Membru, reprezentant UAT **Comuna DĂRĂŞTI**, 2000 lei
24. Membru, reprezentant UAT **Comuna DOBROEŞTI**, 2000 lei
25. Membru, reprezentant UAT **Comuna DOMNESTI**, 2000 lei
26. Membru, reprezentant UAT **Comuna Dragomireşti Vale**, 2000 lei
27. Membru, reprezentant UAT **Comuna Găneasa**, 2000 lei
28. Membru, reprezentant UAT **Comuna Glina**, 2000 lei
29. Membru, reprezentant UAT **Comuna Grădiştea**, 2000 lei
30. Membru, reprezentant UAT **Comuna Gruiu**, 2000 lei
31. Membru, reprezentant UAT **Comuna Jilava**, 2000 lei
32. Membru, reprezentant UAT **Comuna Moara Vlăsiei**, 2000 lei
33. Membru, reprezentant UAT **Comuna Mogoşoaia**, 2000 lei
34. Membru, reprezentant UAT **Comuna Nuci**, 2000 lei
35. Membru, reprezentant UAT **Comuna Peris**, 2000 lei
36. Membru, reprezentant UAT **Comuna Petrăchioaia**, 2000 lei
37. Membru, reprezentant UAT **Comuna Snagov**, 2000 lei
38. Membru, reprezentant UAT **Comuna Ştefăneştii de Jos**, 2000 lei
39. Membru, reprezentant UAT **Comuna Tunari**, 2000 lei
40. Membru, reprezentant UAT **Comuna Vidra**, 2000 lei

Pentru fiecare membru al Asociaţiei se specifică în ce constă contribuţia, cu indicarea valorii contribuţiei.

(2) Sursele de venit ale Asociaţiei sunt următoarele:

a) contribuţiile asociaţilor la formarea patrimoniului iniţial, cotizaţiile asociaţilor şi alte contribuţii de la bugetele locale ale unităţilor administrativ-teritoriale membre;

CONFORM CU ORIGINALUL

218

b) dobânzile rezultate din plasarea sumelor disponibile, în condiţiile legii;

c) donaţii, sponsorizări sau legate;

d) orice alte surse de venituri prevăzute de lege sau de prezentul statut.

(3) Asociaţia are un buget propriu de venituri şi cheltuieli. Situaţiile financiare se întocmesc şi se publică în conformitate cu legislaţia în vigoare.

(4) Asociaţia nu are calitatea de operator şi nu va desfăşura activităţi economice.

CAP. 4. MEMBRII ASOCIAŢIEI A.D.T.P.B.I.

Art. 10 (1) Poate deveni membru al asociaţiei A.D.T.P.B.I. orice unitate administrativ-teritorială care îşi manifestă intenţia de a adera la Asociaţie numai după ce şi-a manifestat opţiunea în scris, înscriere ce va fi supusă votului Adunării Generale a Asociaţiei A.D.T.P.B.I. Primirea de noi membrii se va putea face numai cu unanimitatea de voturi a membrilor asociaţiei A.D.T.P.B.I. Numărul de membri ai ASOCIAŢIEI DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ PENTRU TRANSPORT PUBLIC BUCUREŞTI ILFOV nu este limitat.

CONFORM CU ORIGINALUL

Componenţa membrilor este următoarea:

- membrii fondatori şi
- membrii aderenţi.

(2) **A. Membrii fondatori** – poate fi membru al asociaţiei A.D.T.P.B.I. orice unitate administrativ-teritorială care, cunoscând statutul asociaţiei A.D.T.P.B.I. este de acord cu prevederile sale şi înţelege ca prin propria activitate să sprijine realizarea scopurilor şi obiectivelor asociaţiei A.D.T.P.B.I. Membrii fondatori sunt membrii de drept ai Asociaţiei A.D.T.P.B.I.

(3) Membrii fondatori ai asociaţiei A.D.T.P.B.I. au următoarele drepturi:

a) să iniţieze şi să participe la acţiunile asociaţiei A.D.T.P.B.I.;

b) să participe la Adunarea Generală, să facă propuneri şi să ia parte la luarea prin vot a deciziilor în cadrul acesteia;

c) să aleagă şi să fie aleşi în organele de conducere ale asociaţiei A.D.T.P.B.I.;

(4) Membrii fondatori ai Asociaţiei A.D.T.P.B.I. au următoarele obligaţii:

a) să respecte Statutul şi hotărârile organelor de conducere ale asociaţiei A.D.T.P.B.I.;

b) să activeze pentru realizarea scopului şi obiectivelor asociaţiei A.D.T.P.B.I.

c) să nu întreprindă acţiuni care, prin natural lor, pot leza, direct sau indirect, scopurile sau interesele asociaţiei A.D.T.P.B.I.

d) să-şi plătească obligaţiile materiale şi financiare potrivit angajamentelor pe care şi le-au asumat;

e) să respecte, obligaţiile financiare şi de orice altă natură ce le revin în urma exercitării unei funcţii în cadrul asociaţiei A.D.T.P.B.I.

215

219

(5) **B. Membrii aderenţi** – cei care se asociază ulterior fondării şi contribuie moral şi material la completarea patrimoniului asociaţiei A.D.T.P.B.I.

Membrii aderenţi sunt aleşi cu respectarea următoarelor proceduri:

1) îşi exprimă acordul;

2) întrunesc unanimitatea Consiliului Director;

3) sunt confirmaţi de unanimitate din membrii Adunării Generale.

CONFORM CU ORIGINALUL

Membrii aderenţi la şedinţa de dezbatere şi aprobare a aderării nu participă la procesul de decizie în cadrul asociaţiei A.D.T.P.B.I.

(6) Asociaţia poate accepta, cu acordul asociaţilor, noi membri. Aceştia au dreptul şi obligaţia să atribuie Serviciul operatorului cu care Asociaţia a încheiat sau va încheia contractul de servicii publice în numele şi pentru asociaţi, în condiţiile legii. Pentru a vota o astfel de hotărâre, reprezentanţii asociaţilor în adunarea generală a Asociaţiei au nevoie de un mandat special, prealabil, din partea unităţilor administrativ-teritoriale, pe care le reprezintă, acordat prin hotărâre a consiliului local sau judeţean, după caz.

(7) În urma adoptării hotărârii Adunării Generale a Asociaţiei de a accepta un nou membru, se va încheia un act adiţional la prezentul statut, prin care noul membru va fi menţionat în preambulul statutului.

(8) Se consideră că orice nou membru al Asociaţiei acceptă în totalitate prevederile statutului şi ale actului constitutiv ale Asociaţiei la data aderării sale.

(9) În situaţia în care noul membru are dreptul, conform prevederilor legale, să atribuie Serviciul său către operatorul cu care Asociaţia a încheiat contractul de servicii publice în numele şi pentru asociaţi, acesta va atribui Serviciul său respectivului operator şi se va încheia un act adiţional la contractul de servicii publice, care va fi semnat de Asociaţie în numele şi pentru asociatul respectiv.

Art. 11. Asociaţii au următoarele drepturi:

a) să aleagă şi să fie aleşi în organele de conducere ale Asociaţiei, prin reprezentanţii lor în aceste organe;

b) să participe la luarea hotărârilor care privesc activitatea Asociaţiei, conform prevederilor prezentului statut;

c) să primească, la cerere, toate informaţiile disponibile care privesc activitatea Asociaţiei.

d) să iniţieze şi să participe la acţiunile asociaţiei A.D.T.P.B.I.;

Art. 12. Asociaţii au următoarele obligaţii:

a) să respecte statutul, actul constitutiv şi hotărârile organelor de conducere ale Asociaţiei;

220

b) să promoveze şi să participe activ la acţiunile desfăşurate de Asociaţie;

c) să participe, prin reprezentanţii lor, la şedinţele adunării generale a Asociaţiei.

d) să activeze pentru realizarea scopului şi obiectivelor asociaţiei A.D.T.P.B.I.

e) să nu întreprindă acţiuni care, prin natura lor, pot leza, direct sau indirect, scopurile sau interesele asociaţiei A.D.T.P.B.I.

f) să-şi plătească obligaţiile materiale şi financiare potrivit angajamentelor pe care şi le-au asumat;

g) să respecte, obligaţiile financiare şi de orice altă natură ce le revin în urma exercitării unei funcţii în cadrul asociaţiei A.D.T.P.B.I.

Art. 13. Calitatea de membru al asociaţiei A.D.T.P.B.I. se pierde:

a) în cazul retragerii – numai la finalizarea unui ciclu de transport, respectiv la finalizarea contractelor de servicii publice care operează pe teritoriul unităţilor administrativ-teritoriale în cauză;

b) la dizolvarea asociaţiei A.D.T.P.B.I.;

c) prin excludere, dacă autoritatea respectivă:

1) produce prejudicii morale şi materiale asociaţiei A.D.T.P.B.I. prin activitatea proprie;

2) se angajează în acţiuni care contravin statutului şi hotărârilor organelor de conducere ale Asociaţiei A.D.T.P.B.I.;

3) se angajează în acţiuni contrare legii şi ordinii de drept care lezează prin gravitatea lor imaginea Asociaţiei A.D.T.P.B.I.

Art. 14. (1) Primirea sau excluderea de membri se hotărăşte de către Adunarea Generală la cerere şi / sau la propunerea unui membru al Consiliului Director;

(2) Membrii care se retrag sau sunt excluşi nu au nici un drept asupra patrimoniului social, ei rămânând obligaţi să-şi plătească contribuţiile la care s-au obligat faţă de Asociaţie.

(3) Calitatea de asociat încetează în cazul retragerii sau excluderii din Asociaţie, conform prevederilor prezentului articol.

(4) Retragerea din Asociaţie nu poate avea loc decât în situaţia în care asociatul respectiv se retrage unilateral din contractul de servicii publice. Dacă oricare dintre asociaţi doreşte să se retragă din contractul de servicii publice şi, respectiv, din Asociaţie, acest asociat va notifica preşedintelui Asociaţiei şi celorlalţi asociaţi intenţia sa. Preşedintele Asociaţiei va convoca Adunarea Generală a Asociaţiei în cel mult 30 de zile de la data primirii unei astfel de notificări.

(5) Adunarea Generală a Asociaţiei va analiza consecinţele retragerii şi modificările care se impun la actul constitutiv al operatorului căruia i s-a atribuit contractul de servicii publice (în special în

217

221

ceea ce priveşte investiţiile), conform prevederilor fiecărui contract de servicii publice şi va hotărî modificarea corespunzătoare a prezentului statut şi a actului constitutiv al Asociaţiei.

(6) În cazul în care un asociat nu aprobă contractul de servicii publice ce urmează să fie încheiat cu operatorul desemnat sau se retrage unilateral din contractul de servicii publice după semnarea acestuia, acest asociat va fi exclus din Asociaţie.

Preşedintele Asociaţiei va convoca adunarea generală în cel mult 30 de zile de la data la care s-a luat cunoştinţă despre respectiva situaţie. Adunarea Generală va hotărî excluderea din Asociaţie, va analiza consecinţele excluderii şi modificările ce se impun la contractul de servicii publice (în special cu privire la investiţii), conform prevederilor acestuia, şi va hotărî modificarea corespunzătoare a prezentului statut şi a actului constitutiv al Asociaţiei. Este asimilat refuzului de a atribui Serviciul şi neadoptarea, în două şedinţe consecutive ale autorităţii deliberative a respectivului asociat, a hotărârii de aprobare a atribuirii Serviciului către operatorul de servicii publice desemnat din alte motive decât un vot negativ.

(7) Orice membru care se retrage sau este exclus din Asociaţie este obligat să plătească:

a) sumele corespunzătoare investiţiilor Asociaţiei (modernizare, reabilitare, bunuri noi, indiferent dacă sunt extinderi sau înlocuiri) neamortizate, în infrastructura aferentă Serviciului, pe raza unităţii administrativ-teritoriale în cauză, de care a beneficiat pe durata cât a fost membru al Asociaţiei;

b) sumele prevăzute ca despăgubiri în contractul de servicii publice.

Art. 15. (1) Reprezentanţii asociaţilor în Adunarea Generală a Asociaţiei sunt responsabili pentru activitatea lor, în conformitate cu prevederile legale în vigoare. Membrii asociaţiei A.D.T.P.B.I. nu răspund personal pentru actele sau faptele acesteia. Asociaţia A.D.T.P.B.I. singură răspunde cu patrimoniul propriu pentru prejudiciile produse terţilor prin actele sau faptele sale.

(2) În materie de gestiune, răspunderea incumbă membrilor Consiliului Director.

CONFORM CU ORIGINALUL

Art. 16. Asociaţia poate accepta noi membri, cu acordul tuturor asociaţilor şi cu încheierea unui act adiţional la prezentul statut, prin care noii membri sunt menţionaţi în preambulul statutului. Orice unitate administrativ-teritorială care devine membru al Asociaţiei acceptă în totalitate prevederile prezentului statut şi atribuie Serviciul operatorului, prin act adiţional la contractul de servicii publice ce va fi semnat de Asociaţie în numele şi pentru unitatea administrativ-teritorială respectivă.

CAP. 5. ORGANIZARE, CONDUCERE, CONTROL

Art. 17. Organele de conducere, administrare şi control ale asociaţiei A.D.T.P.B.I. sunt:

1) Adunarea Generală,

222

2) Consiliul Director,
3) Comisia de Cenzori.

ADUNAREA GENERALĂ

Art. 18. ADUNAREA GENERALĂ este organul de conducere a asociaţiei A.D.T.P.B.I. şi se compune din toţi reprezentanţii asociaţilor, desemnaţi prin hotarâre a autorităţilor deliberative ale acestora.

Sunt numiţi în calitate de membri ai primei adunări generale:

1) Membru, reprezentant UAT **Municipiul Bucuresti** Dna Gabriela Firea, cetăţean roman,

2) Membru, reprezentant UAT **Judet Ilfov** Dl Marian Petrache , cetăţean roman

3. Membru, reprezentant UAT **Oraş Bragadiru**, dl Grecu Constantin, cetatean roman

4. Membru, reprezentant UAT **Oraş Buftea**, dl Vaida Gheorghe-Alexandru, cetatean roman

5. Membru, reprezentant UAT **Oraş Chitila**, dl. Oprea Emilian, cetatean roman

6. Membru, reprezentant UAT **Oras Măgurele**, dl. Constantin Narcis-Cătălin, cetatean roman

7. Membru, reprezentant UAT **Oras Pantelimon**, dl. Voicu Vincentiu, cetatean roman

8. Membru, reprezentant UAT **Oras Popeşti-Leodeni**, dl. Sutru Pavel, cetatean roman

9. Membru, reprezentant UAT **Oras Voluntari**, dna. Constantinescu Andreea Mariana, cetatean roman

10. Membru, reprezentant UAT **Comuna 1 Decembrie**, dl. Petre Gheorghe, cetatean roman

11. Membru, reprezentant UAT **Comuna Afumati**, dl.Dumanica Gabriel, cetatean roman

12. Membru, reprezentant UAT **Comuna Berceni**, dl. Daniel Alexandru, cetatean roman

13. Membru, reprezentant UAT **Comuna Brăneşti**, dl Cismaru Niculae, cetatean roman

14. Membru, reprezentant UAT **Comuna Cernica**, dl. Stoica Tănase, cetatean roman

15. Membru, reprezentant UAT **Comuna Chiajna**, dl. Minea Mircea, cetatean roman

16. Membru, reprezentant UAT **Comuna Ciolpani**, dl. Călin Bogdan-Cristian, cetatean roman

17. Membru, reprezentant UAT **Comuna Ciorogîrla**, dl. Constantin Constantin, cetatean roman

18. Membru, reprezentant UAT **Comuna Clinceni**, dna. Lupu Mariana, cetatean roman

19. Membru, reprezentant UAT **Comuna Copăceni**, dl. Podaru Petre, cetatean roman

20. Membru, reprezentant UAT **Comuna Corbeanca**, dl. Hojda Adrian Teodor, cetatean roman

21. Membru, reprezentant UAT **Comuna Cornetu**, dl. Stoica Adrian Eduard, cetatean roman

22. Membru, reprezentant UAT **Comuna DASCĂLU**, dl. Sandu Daniel, cetatean roman

23. Membru, reprezentant UAT **Comuna DĂRĂŞTI**, dl. Ţicu Sorin, cetatean roman

CONFORM CU ORIGINALUL

24. Membru, reprezentant UAT **Comuna DOBROEŞTI**, dl. Brebenel Mihai Stefan, cetatean roman

25. Membru, reprezentant UAT **Comuna DOMNESTI**, dl. Stefan Costel, cetatean roman

26. Membru, reprezentant UAT **Comuna Dragomireşti Vale**, dl. Socol Gheorghe, cetatean roman

27. Membru, reprezentant UAT **Comuna Găneasa**, dl. Marin Tudor, cetatean roman

28. Membru, reprezentant UAT **Comuna Glina**, dl. Tudor Marin, cetatean roman

29. Membru, reprezentant UAT **Comuna Grădiştea**, dl. Toma Mihail, cetatean roman

30. Membru, reprezentant UAT **Comuna Gruiu**, dl. Ghiulea Gheorghe-Florian,

31. Membru, reprezentant UAT **Comuna Jilava**, dl. Petre Elefterie-Ilie, cetatean roman

32. Membru, reprezentant UAT **Comuna Moara Vlăsiei**, dl. Cucu Florin, cetatean roman

33. Membru, reprezentant UAT **Comuna Mogoşoaia**, dl Precup Paul-Mihai-Nicu, cetatean roman

34. Membru, reprezentant UAT **Comuna Nuci**, dl. Ionita Aurelian, cetatean roman

35. Membru, reprezentant UAT **Comuna Peris**, dl. Albu Anghel, cetatean roman

36. Membru, reprezentant UAT **Comuna Petrăchioaia**, dl Craciun Alexandru Alin, cetatean roman

37. Membru, reprezentant UAT **Comuna Snagov**, dl. Oancea Marian, cetatean roman

38. Membru, reprezentant UAT **Comuna Ştefăneştii de Jos**, dl. Ştefan Ionel-Robert, cetatean roman

39. Membru, reprezentant UAT **Comuna Tunari**, dl. Ion Marin, cetatean roman

40. Membru, reprezentant UAT **Comuna Vidra**, dl. Biliboc Florea Liviu, cetatean roman

Art. 19. Adunarea Generală se întruneşte în sesiune ordinară şi extraordinară, după cum urmează:

a. în sesiune ordinară, anual;

b. în sesiune extraordinară, ori de câte ori este necesar.

Art. 20. (1) Convocarea Adunării Generale în sesiune ordinară se face la iniţiativa Consiliului Director, în scris, prin mijloace clasice (scrisoare recomandată) şi fax sau electronice (e-mail), cu cel puţin 5 (cinci) zile înainte de data desfăşurării Adunării.

(2) În convocare se vor preciza ziua, ora şi locul unde se desfăşoară şedinţa Adunării Generale, precum şi Ordinea de zi.

Art. 21. Convocarea Adunării Generale extraordinare se face la iniţiativa Preşedintelui Consiliului Director, sau la propunerea unei treimi din membrii Asociaţiei A.D.T.P.B.I., ori de câte ori este necesar.

224

Art. 22 (1) Adunarea Generală este valabil constituită daca sunt prezenţi cel puţin jumătate plus unu din totalul membrilor asociaţiei A.D.T.P.B.I.

(2) Pentru a fi valabile, hotărârile Adunării Generale a Asociaţiei adoptate în exercitarea atribuţiilor prevăzute la art. 6 alin. (2) se iau în prezenţa tuturor asociaţilor/asociaţilor implicaţi şi cu votul favorabil a cel puţin jumătate din numărul asociaţilor/asociaţilor implicaţi care însumează cel puţin două treimi din numărul total al populaţiei tuturor asociaţilor/asociaţilor implicaţi. Dacă la prima convocare cvorumul nu este îndeplinit, Adunarea Generală se convoacă pentru o dată ulterioară care nu poate fi mai târziu de 15 zile calendaristice de la data stabilită pentru prima convocare, iar la a doua convocare adunarea generală este valabil întrunită indiferent de numărul de asociaţi implicaţi prezenţi şi va hotărî cu majoritatea asociaţilor/asociaţilor implicaţi prezenţi.

(3) Fiecare membru are dreptul la un singur vot. În caz de egalitate, Preşedintele decide.

(4) Dezbaterile şi hotărârile adoptate se consemnează într-un Proces-verbal de către un secretar desemnat de Consiliul Director şi se transmite tuturor membrilor Adunării Generale în termen de 10 (zece) zile.

(5) Preşedinţia Adunării Generale aparţine preşedintelui asociaţiei A.D.T.P.B.I. sau, în lipsa acestuia, vicepreşedintelui.

(6) Persoanele care nu sunt membri ai asociaţiei A.D.T.P.B.I. pot fi invitate la şedinţele Adunării Generale.

(7) Hotărârile luate de Adunarea Generală sunt obligatorii şi pentru membrii care nu au luat parte la Adunarea Generală sau au votat împotrivă.

CONFORM CU ORIGINALUL

Art. 23. (1) Preşedintele asociaţiei A.D.T.P.B.I. este Primarul Municipiului Bucureşti sau un reprezentant desemnat de către acesta. Mandatul poate fi reînnoit. În caz de vacanţă a preşedintelui, atribuţiile acestuia sunt exercitate de către vicepreşedinte.

(2) Primul preşedinte este numit prin actul constitutiv al Asociaţiei A.D.T.P.B.I. şi prin hotărârile de asociere ale unităţilor administrativ-teritoriale care sunt membrii fondatori.

Art. 24. (1) Atribuţiile Adunării Generale sunt:

a. alege şi revocă membrii Consiliului Director şi Preşedintele Asociaţiei;

b. aprobă primirea şi excluderea membrilor;

c. aprobă modificarea statutului şi actului constitutiv ale asociaţiei A.D.T.P.B.I.;

d. alege şi revocă membrii Comisiei de cenzori;

e. aprobă raportul de activitate al Consiliului Director;

f. aprobă bugetul de venituri şi cheltuieli al asociaţiei A.D.T.P.B.I. şi a situaţiei financiare anuale;

g. aprobă dizolvarea şi lichidarea asociaţiei A.D.T.P.B.I., precum şi stabilirea destinaţiei bunurilor rămase după lichidare

h. decide asupra veniturilor asociaţiei A.D.T.P.B.I.;

i. decide în ceea ce priveşte resursele obţinute de la bugetul de stat şi/sau bugetele locale;

j. aprobă programul de activitate;

k. aprobă propunerea de membri;

l. aprobă stabilirea cotizaţiei;

m. orice alte atribuţii prevăzute de lege.

(2) Adunarea generală a Asociaţiei adoptă, de asemenea, orice hotărâri în exercitarea drepturilor speciale de informare şi de control asupra operatorului, acordate Asociaţiei conform prevederilor Regulamentului (CE) NR. 1370/2007 al Parlamentului European şi al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar şi rutier de călători şi de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 şi nr. 1107/70 ale Consiliului.

CONFORM CU ORIGINALUL

CONSILIUL DIRECTOR

Art. 25. (1) **CONSILIUL DIRECTOR** este organul executiv care conduce activitatea Asociaţiei A.D.T.P.B.I. Durata mandatului este de 4 ani.

(2) Consiliul Director este format din 9 (nouă) membri, aleşi prin vot secret de către Adunarea Generală după cum urmează:

- 5 (cinci) membri la propunerea Municipiului Bucureşti, dintre care unul va fi Primarul General al Municipiului Bucureşti sau împuternicitul acestuia;

- 4 (patru) membri la propunerea Judeţului Ilfov şi a unităţilor administrativ - teritoriale membre din Judeţul Ilfov, din care unul va fi Preşedintele Consiliului Judeţean Ilfov sau împuternicitul acestuia;

(3) Consiliul Director este condus de Preşedintele Asociaţiei şi de Vicepreşedintele Asociaţiei, numiţi de Adunarea Generală, cu excepţia primului mandat de 4 (patru) ani, când preşedinte va fi Primarul General al Capitalei, iar vicepreşedinte va fi Preşedintele Consiliului Judeţean Ilfov;

(4) Preşedintele Asociaţiei este şi Preşedintele Consiliului Director.

(5) În caz de vacanţă, Consiliul Director procedează imediat la înlocuirea cu membri interimari. Înlocuirea definitivă este decisă în proxima Adunare Generală ordinară.

226

Sunt numiţi în calitate de membri ai primului Consiliu Director:

1) Președinte: **FIREA GABRIELA** , cetăţean roman, domiciliată în [redacted], identificată cu C.I. seria [redacted] nr. [redacted], eliberată de [redacted], la data de [redacted], CNP [redacted];

2) Vicepreşedinte –**PETRACHE MARIAN** , cetăţean român, domiciliat în [redacted], identificat cu C.I. seria [redacted] nr. [redacted], eliberată de [redacted], la data de [redacted], CNP [redacted];

3) membru : **CHIRITA SORIN** , cetatean roman, domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] numar [redacted], emisă de [redacted], la data de [redacted], CNP [redacted]

4) membru : **PANDELE FLORENTIN COSTEL** , CNP [redacted], cetatean roman, domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] numar [redacted], emis de [redacted], la data de [redacted],

5) Membru: **PISTOL GHEORGHE**, CNP [redacted], domiciliat în [redacted], identificat cu CI seria [redacted] numărul [redacted] emis de [redacted].

6) Membru: **CISMARU NICULAE**, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted].

7) Membru: **SCRIOSTEANU IONEL**, cetăţean roman, domiciliat în [redacted], identificat cu C.I. seria [redacted] nr. [redacted], eliberată de [redacted], la data de [redacted], CNP [redacted].

8. membru: **IACOB PETRE**, cetatean roman, domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] numar [redacted], eliberat de [redacted], la data de [redacted], CNP [redacted]

9. membru : **IVAN MARIAN**, cetatean roman, domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] numar [redacted], eliberat de [redacted], la data de [redacted], CNP [redacted]

Art. 26. Organizarea şi Funcţionarea Consiliului Director

1) Consiliul Director exercită următoarele atribuţii privind activitatea proprie a Asociaţiei:

a) prezintă Adunării Generale raportul de activitate pe perioada anterioară, executarea bugetului de venituri şi cheltuieli, bilanţul contabil, proiectul bugetului de venituri şi cheltuieli şi proiectul programelor asociaţiei A.D.T.P.B.I.

b) urmăreşte punerea în aplicare de către personal a hotărârilor adoptate;

223

227

c) aprobă programele asociaţiei A.D.T.P.B.I.;

d) propune spre aprobare acceptarea donaţiilor negrevate de sarcini stabilind de asemenea limitele în care se poate face această acceptare;

e) propune spre aprobare încheierea de acte juridice, în numele şi pentru asociaţia A.D.T.P.B.I.;

f) hotărăşte în orice alt domeniu de interes pentru Asociaţie.

g) propune cuantumul cotizaţiei pentru anul următor, care se va include în proiectul de buget al Asociaţiei, supus spre aprobare adunării generale;

h) angajează personalul Asociaţiei, inclusiv membrii aparatului tehnic, cu respectarea politicii de personal aprobate de adunarea generală a Asociaţiei şi ţinând cont de bugetul aprobat de aceasta;

i) în relaţia cu asociaţii, monitorizează plata cotizaţiei anuale de către aceştia la bugetul Asociaţiei şi decide măsurile care urmează să fie luate împotriva asociaţilor care nu şi-au achitat cotizaţia datorată în termenul prevăzut de prezentul statut;

j) orice alte atribuţii prevăzute de lege, în statut sau stabilite de adunarea generală.

(2) Consiliul Director este răspunzător pentru întreaga activitate în faţa Adunării.

(3) Fiecare membru al Consiliului Director este individual responsabil pentru actele şi faptele sale în cazul încălcării legislaţiei sau dispoziţiilor primite.

(4) Consiliul Director se întruneşte în şedinţe, cel puţin o dată pe lună sau ori de câte ori este nevoie, la convocarea preşedintelui, precum şi la cererea scrisă a cel puţin 1/3 din membrii Consiliului Director.

(5) Preşedintele convoacă membrii Consiliului Director la întruniri, precizând ordinea de zi, data ziua,ora şi locul.

(6) Hotărârile sunt luate cu majoritatea absolută a voturilor membrilor prezenţi, în condiţiile prezenţei a cel puţin jumătate din numărul membrilor Consiliului Director.

(7) Toate hotărârile Consiliului Director sunt consemnate într-un registru şi sunt semnate de preşedinte şi de secretarul de şedinţă.

Art. 27. a) Membrii Consiliului Director nu pot fi membri în Comisia de Cenzori, respectiv Consiliul Director sau Consiliul Consultativ. Pentru membrii Consiliului Director mandatul este de 4 (patru) ani.

b) În vederea punerii în aplicare a obiectivelor A.D.T.P.B.I. va fi creat un aparat tehnic în cadrul Asociaţiei sau va fi creată o societate comercială deţinută de către A.D.T.P.B.I.

Conducerea aparatului tehnic se realizează de către un director executiv numit de consiliul director.

Membrii aparatului tehnic au statut de salariaţi ai asociaţiei.

Aparatul tehnic include:

a) un secretar;

b) un contabil;

c) unul sau mai mulţi consilieri juridici;

d) un număr suficient de specialişti pentru monitorizarea executării contractului de delegare, conform mandatului acordat asociaţiei prin statut.

Art. 28. Preşedintele asociaţiei A.D.T.P.B.I. este ales de către Comitetul Director prin vot direct şi secret pentru un mandat de 4 (patru) ani, cu excepţia alegerii primului preşedinte, care este prevăzută de art. 23 (2) şi art. 25 (3) precum şi cu excepţia situaţiei în care Primarul Municipiului Bucureşti este desemnat membru al Consiliului Director prin HCGMB, moment în care acesta devine automat preşedinte al Asociaţiei.

Art. 29. Atribuţiile Preşedintelui asociaţiei A.D.T.P.B.I. sunt cele ce decurg din calitatea de membru al Consiliul Director şi al Adunării Generale.

Revocarea mandatului său poate fi propusă de către oricare membru al Consiliului Director, în următoarele situaţii:

- încălcarea scopului şi obiectivelor asociaţiei A.D.T.P.B.I.;
- neprezentarea sa sau a unui reprezentant desemnat de acesta, la şedinţele ordinare ale Consiliului Director de 3 (trei) ori consecutiv;
- încetarea mandatului de Primar General .

CONFORM CU ORIGINALUL

Art. 30. Asociaţia A.D.T.P.B.I. are un vicepreşedinte.

Art. 31. Vicepreşedintele este numit de către Adunarea Generală pentru un mandat de 4 (patru) ani. Atribuţiile Vicepreşedintelui asociaţiei A.D.T.P.B.I. sunt cele ce decurg din calitatea de membru al Consiliul Director.

COMISIA DE CENZORI

Art. 32.

1)Controlul financiar intern al asociaţiei este asigurat de o **comisie de cenzori,** formată din minim 3 (trei) membri numiţi de Adunarea Generală, pe o perioada de 3 (trei) ani, cu posibilitatea prelungirii.

Primii membri ai comisiei de cenzori urmează să fie numiti in prima Adunare Generală.

225

229

2)Membrii consiliului director nu pot fi cenzori. Cel putin unul dintre cenzori trebuie sa fie contabil autorizat sau expert contabil in conditiile legii.

Art. 33. Comisia de Cenzori are următoarele atribuţii:

a) verifică activitatea financiar-contabilă şi gestionarea patrimoniului asociaţiei A.D.T.P.B.I.;

b) verifică concordanţa cheltuielilor efectuate cu bugetul de venituri şi cheltuieli şi programele aprobate;

c) prezintă trimestrial rapoarte Consiliului Director. Va prezenta un raport anual referitor la bilanţul şi bugetul de venituri şi cheltuieli ale asociaţiei A.D.T.P.B.I. şi rapoarte periodice la solicitarea Preşedintelui sau a Consiliului Director;

d) are dreptul să participe la şedinţele Consiliului Director, fără drept de vot.

Art. 34. În funcţie de activitatea sa, asociaţia A.D.T.P.B.I. poate avea personal remunerat.

Art. 35. Contabilitatea este organizată conform dispoziţiilor legale.

Art. 36. (1) În cadru Asociaţiei se poate înfiinţa un Consiliu Consultativ format dintr-un corp de specialişti de marcă în domeniul transportului public, numiţi prin Decizie a Preşedintelui A.D.T.P.B.I.

(2) Secretariatul Consiliului Consultativ este asigurat de către o persoană desemnată prin Decizie a preşedintelui A.D.T.P.B.I.

CAP. 6. DIZOLVAREA ASOCIAŢIEI A.D.T.P.B.I.

Art. 37. Asociaţia A.D.T.P.B.I. se dizolvă:

- de drept;
- prin hotărârea Adunării Generale;
- prin hotărârea instanţei judecătoreşti competente.

Art. 38. Asociaţia A.D.T.P.B.I. se dizolvă de drept prin:

a. imposibilitatea realizării scopului pentru care a fost constituită, dacă în timp de 3 (trei) luni de la constatarea acestui fapt nu se produce schimbarea scopului;

b. imposibilitatea constituirii Adunării Generale sau Consiliului Director în conformitate cu Statutul asociaţiei A.D.T.P.B.I., dacă această situaţie durează mai mult de 1 (un) an de la data la care, potrivit statutului, Adunarea Generală sau, după caz, Consiliul Director trebuiau constituite;

230

Art. 39. Asociaţia A.D.T.P.B.I. se poate dizolva si prin hotărârea Adunării Generale. În termen de 15 (cincisprezece) zile de la data şedinţei de dizolvare, procesul-verbal, în formă autentică, se depune la judecătoria în a cărei circumscripţie teritorială îşi are sediul, pentru a fi înscris în Registrul Asociaţiilor şi Fundaţiilor.

Art. 40. Dizolvarea şi lichidarea asociaţiei A.D.T.P.B.I. se pot face în situaţiile prevăzute de lege, cu atribuirea activului net, rezultat după lichidare, către o organizaţie juridică non-profit, având scop şi obiective apropiate de cele ale asociaţiei A.D.T.P.B.I., conform deciziei Adunării Generale sau a instanţei judecătoreşti competente.

Art. 41. (1) Prezentul Statut poate fi modificat doar prin acte adiţionale semnate de reprezentanţii tuturor asociaţilor, special împuterniciţi în acest scop.
(2) Prezentul Statut este guvernat de legea română. În situaţia în care intervin modificări ale legislaţiei în domeniu, prezentul Statut va fi modificat în conformitate cu noile prevederi.
(3) Toate litigiile născute din sau în legătură cu acest Statut, inclusiv orice problemă privind interpretarea, validitatea sau încetarea acestuia, care nu pot fi rezolvate pe cale amiabilă, vor fi deduse spre soluţionare instanţelor judecătoreşti competente.

Redactat intr-un singur exemplar original, la sediul biroului notarial, care ramane in arhiva biroului notarial.

ASOCIAŢII

Semnăturile Membrilor

CONFORM CU ORIGINALUL

1.MUNICIPIUL BUCURESTI, PRIN CONSILIUL GENERAL AL MUNICIPIULUI BUCURESTI,

reprezentat de **GABRIELA FIREA**, in calitate de **PRIMAR GENERAL,**

S.S.

2.JUDETUL ILFOV, PRIN CONSILIUL JUDETEAN ILFOV,

reprezentat de **PETRACHE MARIAN,**

PRESEDINTE AL CONSILIULUI JUDETEAN ILFOV,

S.S.

3. ORAŞUL BRAGADIRU,
reprezentată de **Grigore Marian-Dumitru,**

in calitate de viceprimar,S.S.

227

231

4. ORAŞUL BUFTEA,

reprezentată de **Pistol Gheorghe,**

in calitate de primar,

S.S.

5. ORAŞUL CHITILA,

reprezentat de domnul **Oprea Emilian,**

în calitate de primar,

S.S.

6. ORASUL MĂGURELE,

reprezentat de domnul **Constantin Narcis-Cătălin,**

în calitate de primar,

S.S.

7. ORASUL PANTELIMON,

reprezentat de domnul **Ivan Marian,**

în calitate de primar,

S.S.

8. ORASUL POPEŞTI-LEODENI,

reprezentat de domnul **Iacob Petre,**

în calitate de primar,

S.S.

9. ORASUL VOLUNTARI,

reprezentat de domnul **Pandele Florentin-Costel,**

în calitate de primar,

S.S.

10. COMUNA 1 DECEMBRIE,

reprezentată de **Petre Gheorghe,**

in calitate de primar,

S.S.

11. COMUNA AFUMAŢI,

reprezentat de domnul **Dumănică Gabriel,**

în calitate de primar,

S.S.

CONFORM CU ORIGINALUL

232

12. COMUNA BERCENI,

reprezentat de domnul **Covrigea Gheorghe,**

în calitate de primar,

S.S.

13. COMUNA BRĂNEȘTI,

reprezentat de domnul **Cismaru Niculae,**

în calitate de primar,

S.S.

14. COMUNA CERNICA,

reprezentat de domnul **Stoica Tănase,**

în calitate de reprezentant,

S.S.

15.COMUNA CHIAJNA,

reprezentat de domnul **Minea Mircea,**

în calitate de primar,

S.S.

16.COMUNA CIOLPANI,

reprezentat de domnul **Călin Bogdan-Cristian,**

în calitate de primar,

S.S.

CONFORM CU ORIGINALUL

17. COMUNA CIOROGÎRLA,

reprezentat de domnul **Niculae Victor,**

în calitate de primar

S.S.

18.COMUNA CLINCENI,

reprezentat de domnul **Budeanu Adrian,**

în calitate de primar,

S.S.

19. COMUNA COPĂCENI,

reprezentat de domnul **Podaru Petre,**

în calitate de viceprimar,

S.S.

20.COMUNA VIDRA,

reprezentat de domnul **Tudor Marian,**

229

233

in calitate dc primar

S.S.

21. COMUNA CORNETU,

reprezentat de domnul **Stoica Adrian Eduard,**

în calitate de primar,

S.S.

22.COMUNA DASCĂLU,

reprezentată de doamna **MĂNĂILĂ DOINA,**

in calitate de primar

S.S.

23.COMUNA DĂRĂȘTI,

Reprezentată de domnul **Țicu Sorin,**

in calitate de primar

S.S.

24.COMUNA DOBROEȘTI,

reprezentată de domnul **Condu Ștefan,**

în calitate de primar

S.S.

25.COMUNA DOMNESTI,

reprezentată de domnul **Ghiță Ioan-Adrian,**

în calitate de primar

S.S.

26. COMUNA DRAGOMIREȘTI VALE,

reprezentată de domnul **Socol Gheorghe,**

in calitate de primar,

S.S.

27. COMUNA GĂNEASA,

reprezentată de domnul **Marin Tudor,**

in calitate de primar,

S.S.

28. COMUNA GLINA,

reprezentată de domnul **Tudor Marin,**

in calitate de primar,

S.S.

234

29. COMUNA GRĂDIȘTEA,

reprezentată de domnul **Toma Mihail,**

în calitate de primar,

S.S.

30. COMUNA GRUIU,

reprezentată de domnul **Ghiulea Gheorghe-Florian,**

în calitate de viceprimar,

S.S.

31. COMUNA JILAVA,

reprezentată de domnul **Petre Elefterie-Ilie,**

în calitate de primar,

S.S.

32. COMUNA MOARA VLĂSIEI,

reprezentată de domnul **Cucu Florin,**

în calitate de viceprimar,

S.S.

33.COMUNA MOGOȘOAIA,

reprezentată de domnul **Precup Paul-Mihai-Nicu,**

în calitate de primar

S.S.

CONFORM CU ORIGINALUL

34.COMUNA NUCI,

reprezentată de domnul **Vasile Georgel,**

în calitate de primar

S.S.

35.COMUNA PERIS,

reprezentată de domnul **Albu Anghel,**

în calitate de primar

S.S.

36. COMUNA PETRĂCHIOAIA,

reprezentată de domnul **Dobre Mihai,**

în calitate de primar,

S.S.

37. COMUNA SNAGOV,

reprezentată de domnul **Oancea Marian,**

231

35

in calitate de primar,

S.S.

38. COMUNA ŞTEFĂNEŞTII DE JOS,

reprezentat de domnul **Ştefan Ionel-Robert,**

în calitate de primar

S.S.

39.COMUNA TUNARI,

reprezentat de domnul **Neacşu Alexandru,**

in calitate de primar

S.S.

40. COMUNA CORBEANCA,

reprezentată de **Hojda Adrian Teodor,**

in calitate de viceprimar,

S.S.

CONFORM CU ORIGINALUL

ROMÂNIA
UNIUNEA NAŢIONALĂ A NOTARILOR PUBLICI
SOCIETATE PROFESIONALĂ NOTARIALĂ
"BUCUR ŞI ASOCIATII"
LICENŢA DE FUNCŢIONARE 3300/2894/20.12.2013
Sediul în Bucureşti, Bd.Chişinău nr.15, bl.A4,Sc.2, parter, ap. 46, sector 2
Tel.021/255.53.96, fax.021/255.20.57
bnpcorespondenta@yahoo.com

ÎNCHEIERE DE AUTENTIFICARE Nr. **4644**
Anul 2017 luna 10 ziua 17

Eu, **Bucur Nicoleta**, notar public, m-am deplasat la adresa din Municipiul Bucureşti, Bld. Regina Elisabeta numărul 47, sector 5 unde am găsit pe:

GABRIELA FIREA, cetăţean român, CNP [redacted], domiciliată în [redacted], identificată cu CI seria [redacted] numărul [redacted] emisă de [redacted], pentru **Municipiul Bucuresti,**

PETRACHE MARIAN, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] numărul [redacted] emis de [redacted] pentru **Judetul Ilfov**

232

236

GRIGORE MARIAN DUMITRU, CNP [redacted], domiciliat în [redacted], identificat cu CI seria [redacted] numărul [redacted] emis de [redacted] pentru Orasul Bragadiru

PISTOL GHEORGHE, CNP [redacted], domiciliat în [redacted], identificat cu CI seria [redacted] numărul [redacted] emis de [redacted] pentru Orasul Buftea

OPREA EMILIAN, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted], pentru Orasul Chitila

CONSTANTIN NARCIS-CĂTĂLIN, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted], pentru Orasul Măgurele

IVAN MARIAN, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted], pentru Orasul Pantelimon

IACOB PETRE, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted], pentru Orasul Popești-Leordeni

PANDELE FLORENTIN-COSTEL, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted], pentru Orasul Voluntari

PETRE GHEORGHE, CNP [redacted], domiciliat în [redacted], identificat cu CI seria [redacted] numărul [redacted] emis de [redacted], pentru **Comuna 1 Decembrie**

DUMĂNICĂ GABRIEL, CNP [redacted], domiciliat în [redacted], Identificat cu CI seria [redacted] numărul [redacted] emisa de [redacted], pentru Comuna Afumati

COVRIGEA GHEORGHE, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted], pentru Comuna Berceni

CISMARU NICULAE, CNP [redacted], domiciliat în [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted], pentru Comuna Branesti

233

237

STOICA TĂNASE, CNP [redacted], domiciliat în [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted], pentru Comuna Cernica

MINEA MIRCEA, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted], pentru Comuna Chiajna

CĂLIN BOGDAN-CRISTIAN, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted], pentru Comuna Ciolpani

NICULAE VICTOR, CNP [redacted], domiciliat in [redacted] identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted], pentru Comuna Ciorogîrla

BUDEANU ADRIAN, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted], pentru Comuna Clinceni

PODARU PETRE, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted], pentru Comuna Copăceni

HOJDA ADRIAN TEODOR, CNP [redacted], domiciliat în [redacted], identificat cu CI seria [redacted] numărul [redacted] emisă de [redacted], pentru comuna Corbeanca

STOICA ADRIAN EDUARD, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted], pentru Comuna Cornetu

MĂNĂILĂ DOINA, CNP [redacted], domiciliată in [redacted], posesoare a CI seria [redacted] nr. [redacted] emis de [redacted], pentru Comuna DASCĂLU

ŢICU SORIN, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], posesor al CI seria [redacted] nr. [redacted] emis de [redacted], pentru Comuna DĂRĂŞTI

CONDU ŞTEFAN, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], posesor al CI seria [redacted] nr. [redacted] emis de [redacted], pentru Comuna DOBROEŞTI

238

GHIȚĂ IOAN-ADRIAN, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], posesor al CI seria [redacted] nr. [redacted] emis de [redacted], pentru Comuna Domnesti

SOCOL GHEORGHE, CNP [redacted], domiciliat în [redacted], identificat cu CI seria [redacted] numărul [redacted] emis de [redacted], pentru Comuna Dragomirești Vale

MARIN TUDOR, CNP [redacted], domiciliat în [redacted], identificat cu CI seria [redacted] numărul [redacted] emis de [redacted], pentru Comuna Găneasa

TUDOR MARIN, CNP [redacted], domiciliat în [redacted], identificat cu CI seria [redacted] numărul [redacted] emis de [redacted], pentru Comuna Glina

TOMA MIHAIL, CNP [redacted], domiciliat în [redacted], identificat cu CI seria [redacted] numărul [redacted] emis de [redacted], pentru Comuna Grădiștea

GHIULEA GHEORGHE-FLORIAN, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted], pentru Comuna Gruiu

PETRE ELEFTERIE-ILIE, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted], pentru Comuna Jilava

CUCU FLORIN, CNP [redacted], domiciliat în [redacted], identificat cu CI seria [redacted] numărul [redacted] emisă de [redacted], pentru Comuna Moara Vlasiei

PRECUP PAUL-MIHAI-NICU, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], posesor al CI seria [redacted] nr. [redacted] emis de [redacted], pentru Comuna Mogosoaia

VASILE GEORGEL, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], posesor al CI seria [redacted] nr. [redacted] emis de [redacted], pentru Comuna Nuci

ALBU ANGHEL, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], posesor al CI seria [redacted] nr. [redacted] emis de [redacted] pentru Comuna Peris

CONFORM CU ORIGINALUL

235

239

DOBRE MIHAI, CNP [redacted], domiciliat in [redacted] identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted], pentru Comuna Petrăchioaia

OANCEA MARIAN, CNP [redacted], domiciliat în [redacted] identificat cu CI seria [redacted] numărul [redacted] emis de [redacted], pentru Comuna Snagov

ŞTEFAN IONEL-ROBERT, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted], pentru Comuna Ştefăneştii de Jos

NEACŞU ALEXANDRU, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], posesor al CI seria [redacted] nr. [redacted] emis de [redacted], pentru Comuna Tunari

TUDOR MARIAN, CNP [redacted], domiciliat in [redacted] posesor al CI seria [redacted] nr. [redacted] emis de [redacted], pentru Comuna Vidra

care, după ce au citit actul, au declarat că i-au înţeles conţinutul, că cele cuprinse în act reprezintă voinţa lor, au consimţit la autentificarea prezentului înscris şi a semnat unicul exemplar.-

În temeiul art. 12 lit.b din Legea notarilor publici şi a activităţii notariale numărul 36/1995, republicată, cu modificările ulterioare **SE DECLARĂ AUTENTIC PREZENTUL ÎNSCRIS.---**

Scutit de onorariu.

CONFORM CU ORIGINALUL

Notar Public,
L.S./S.S. Bucur Nicoleta

Prezentul duplicat s-a întocmit în 45/patruzecisicinci/ exemplare, de către Bucur Nicoleta, notar public, astăzi, data autentificării actului, şi are aceeaşi forţă probantă ca originalul.

NOTAR PUBLIC,
BUCUR NICOLETA

[redacted]

ROMÂNIA BUCUR NICOLETA BUCUREŞTI NOTAR PUBLIC

36

240

Client: PMB, AMRSP

Finantare: Uniunea Europeana (UE)

CONFORM CU ORIGINALUL

Tramvaie Bucuresti 2018
Studiu de evaluare transport, trafic si emisii

ROM Transportation Engineering Ltd.

Asociatia de Dezvoltare Intercomunitara pentru Transport Public Bucuresti – Ilfov – ADTPBI

Misiune: Studiu privind achizitia Tramvaielor 2018

Data: 24 februarie 2018

Cuprins

1. Prezentare generala a Proiectului si Obiective 3
1.1. Context si localizare proiect 3
Planului Integrat de Calitatea Aerului (PICA) -Inventarul de emisii pentru traficul rutier. 7
Concluzii privind emisiile de poluanţi generate de activităţile din arealul municipiului Bucureşti identificate in PICA 10
1.2. Obiectivele misiunii 12
1.3. Prezentare generala a Proiectului 12
2. Colectare date 14
3. Actualizarea Modelului 17
3.1. Furnizare Servicii Transport Public 17
3.2. Scenariu utilizare terenuri 2020 20
3.2.1. Metoda extrapolarii privind scenariul de utilizare a terenurilor pentru 2020 20
3.3. Calibrarea modelului 21
4. Rezultatele Modelului 23
4.1. Rezultate la nivelul transportului 23
4.1.1. Eliminare congestii 24
4.1.2. Cresterea numarului de calatori cu mijloace de Transport Public 25
4.2. Imbunatatiri la nivelul functionarii tramvaielor 29
5. Evaluare Model Emisii 30
5.1. Reducerea GES 31
6. Impact financiar 35
6.1. Economiile de cost datorita reducerii timpului de calatorie 35
6.2. Reducerea costurilor datorita reducerii GES 37
7. Sumar si concluzii 38

CONFORM CU ORIGINALUL

238

242

1. Prezentare generala a Proiectului si Obiective

Acest raport a fost elaborat de ROM Transportation Engineering ca parte a misiunii de dezvoltare a infrastructurii si serviciilor prevazute in Planul de Mobilitate Urbana Durabila (PMUD) 2016-2030 pentru regiunea Bucuresti – Ilfov, Romania. Scopul misiunii este acela de a face o evaluare a traficului si a impactului emisiilor rezultate in urma achizitionarii a 100 de tramvaie noi ca parte a obiectivului de innoire a flotei de transport a Municipiului Bucuresti.

Pentru finalizarea studiului a colaborat si echipa Asociatiei de Dezvoltare Intercomunitara pentru Transport Public Bucuresti – Ilfov (ADTPBI), asociatie avind ca scop: ***înființarea, organizarea, reglementarea, exploatarea, monitorizarea și gestionarea in comun a serviciului public de transport local in Bucuresti si localitatile din Judetul Ilfov.***

Pe parcursul elaborarii studiului au fost purtate discutii cu institutii locale implicate in coordonarea, gestionarea si operarea transportului cit si cu institutii internationale.

CONFORM CU ORIGINALUL

1.1. Context si localizare proiect

Transportul in zona metropolitana Bucuresti Ilfov a aratat in ultimii ani o reducere semnificativa a numarului de calatori cu tramvaiul. Acest lucru se explica prin serviciile nesegregate, ineficiente si neatractive oferite de reteaua de tramvai. Cu toate ca in ultima vreme numarul calatoriilor cu tramvaiul in Bucuresti a scazut, Tramvaiul este un mod de transport durabil, avantajos si accesibil care poate contribui in mod semnificativ la parametrii de accesibilitate si mobilitate ai orasului. In plus, infrastructura extinsa a retelei si flota existente in Bucuresti pot fi utilizate pentru imbunatatirea cererii de transport public a orasului.

Primaria Municipiului Bucuresti s-a angajat sa achizitioneze si sa imbunatateasca flota si infrastructura de tramvai, precum si sa modernizeze si alte mijloace de transport electric de calatori. Aceste imbunatatiri includ adaugarea a 100 de tramvaie noi la flota existenta, inlocuirea si modernizarea altor 100 de tramvaie, achizitionarea a 100 troleibuze cit si 100 autobuze electrice, reabilitarea depourilor de tramvai, adaptare si modernizarea statiilor, modernizarea sistemelor de informare si control in diverse locatii.

Obiectivul specific al proiectelor de modernizare a liniilor de tramvai si de dotare cu echipamente noi, nepolunate este de a readuce calatorii spre Tramvai, cu scopul cresterii cu 20% a numarului de calatori cu tramvaiul pe liniile modernizate, datorita cresterii vitezei si atractivitatii flotei nou achizitionate.

In plus, implementarea proiectului vizeaza reducerea emisiilor de CO2 si a congestiilor din trafic, cresterea cotei modale a utilizarii transportului public si scurtarea timpului de calatorie pentru transportul public, toate acestea fara a inrautati conditiile de trafic in aria de studiu si in afara ei.

De asemenea proiectele de achizitionare travaie noi si modernizate au ca obiectiv specific reducerea congestiei din traficul rutier, a accidentelor si a impactului negative asupra mediului prin scaderea transportului privat cu autoturismele.

Impactul transferului de la transportul cu autoturismele catre transportul public de calatori, in special cel electric, va duce la la reducerea emisiilor de echivalent CO2 din transport.

239

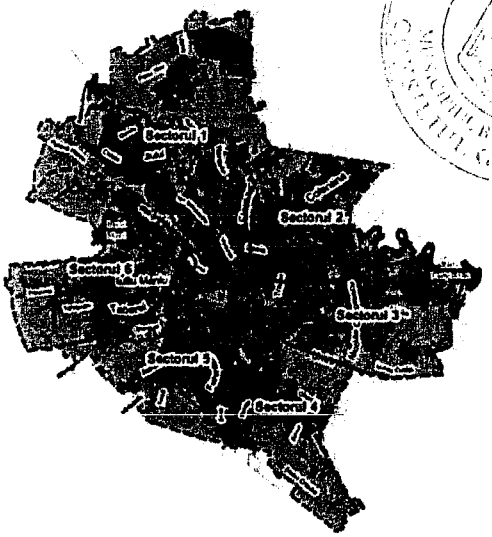
243

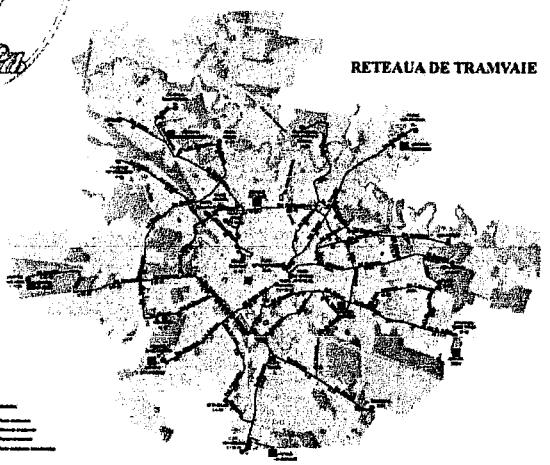
Proiectele de investitii sunt cuprinse in **Planul de Mobilitate Urbana Durabila 2016-2030**, document strategic aprobat in martie 2017 care prevede:

Crearea unui **sistem de transport eficient, integrat, durabil și sigur, proiectat să promoveze dezvoltarea economică și teritorială incluzivă din punct de vedere social și să asigure o calitate ridicată a vieții, cu urmatorele obiective:**

I. **ACCESIBILITATE** – Asigură că tuturor cetățenilor le sunt oferite opțiuni de transport ce le facilitează accesul la destinații și servicii esențiale;
II. **SIGURANȚĂ ȘI SECURITATE** – Îmbunătățirea siguranței și securității în circulație;
III. **MEDIU** – Reducerea poluării aerului și a zgomotului, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie;
IV. **EFICIENȚĂ ECONOMICĂ** – Îmbunătățirea eficienței și a eficacității economice a transportului de persoane și mărfuri;
V. **CALITATEA MEDIULUI URBAN** – Contribuie la creșterea atractivității și calității mediului urban și a designului urban în beneficiul cetățenilor, al economiei și al societății, în ansamblu.

Aria de studiu aleasa pentru evaluarea transportului, traficului si emisiilor poluante este **municipiul Bucuresti**, (cu populatie de 1.826.830 locuitori la nivelul anului 2017 , cf. INS) avand in vedere reteaua de tramvaie extinsa pe toata suprafata orasului cat si influenta pe care o are imbunatatirea si modernizarea retelei de tramvai asupra intregului trafic din capitala si din zonele inconjuratoare.

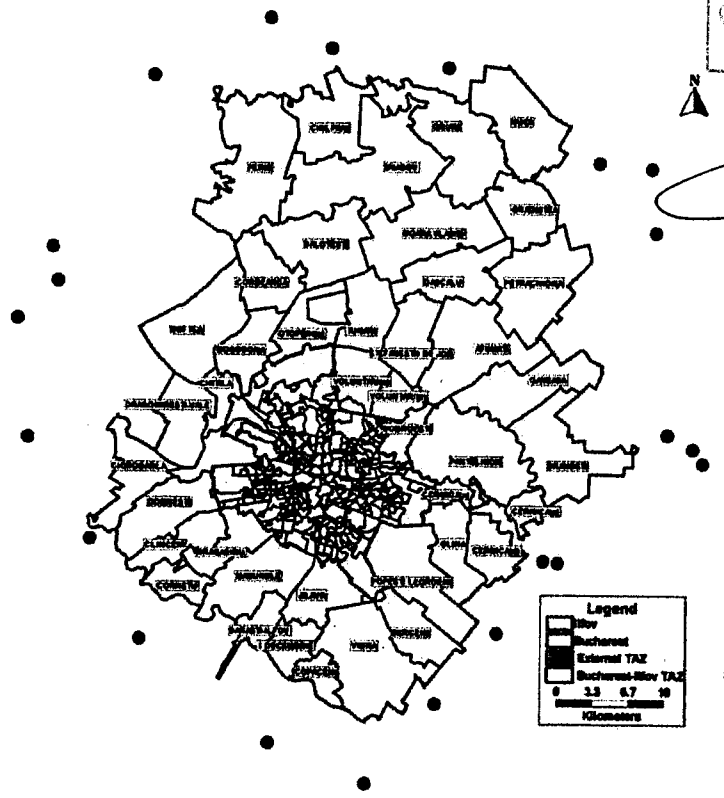




244

Investitia propusa (achizitia de tramvaie noi) va avea impact pozitiv **nu numai asupra ariei de studiu ci si in afara ei,** si anume, asupra intregii regiuni Bucuresti Ilfov, asa cum este definita in PMUD (2015) si pentru care s-au stabilit zone de evaluarea traficului (TAZ) prezentate in harta de mai jos

Map 1 Bucharest-Ilfov Traffic Assessment Zones



Problemele identificate in aria de studiu sunt:

- numarul de autovehicule proprietate personala aflate in circulatie este in continua crestere in Bucuresti iar numarul de pasageri transportati in transportul public local cu tramvaiul este in continua descrestere (conform INS – Baza de date TEMPO – GOS 114B)
- traficul rutier este principalul responsabil de emisiile de NO_x şi benzen, şi contribuie în jur de 50 % şi la emisiile de PM_{10} şi $PM_{2,5}$ inregistrandu-se depasiri ale valorilor medii zilnice si/sau anuale (cf PICA 2018-2022)
- parcul auto de mijloace de transport in comun este invechit si are durata normala de functionare depasita (vechime medie de 19,4 ani la tramvaie)
- numarul de defecte tehnice al tramvaielor este in crestere,
- numarul de deraieri ale tramvaielor este in crestere
- numarul de blocari ale circulatiei datorita defectarii vehiculelor R.A.T.B. este in usoara crestere,
- aparitia de avariii în reteaua de alimentare cu energie electrica.
- existenta unui dezechilibru între potentialul operatorului de transport si fluxul de calatori in ceea ce priveste cererea si oferta de capacitate de transport la nivelul Municipiului Bucuresti

241

245

- aparitia de deficit de capacitate de transport care determina în cele mai multe cazuri aglomeratia în vehicule pe perioade lungi din zi, îndeosebi în zonele unde fluxul de calatori din transportul subteran se intersecteaza cu cel de suprafata, în special la orele de vârf.
- cresterea intervalelor de timp în statii (timpi de asteptare din ce în ce mai mari);
- capacitatea de circulatie redusa prin cresterea numarului de mijloace de transport imobilizate;

Analize extrem de detaliate privind impactul negativ al cresterii numarului de autovehicule au fost au fost facute atit in PMUD cit si in ***Planul Integrat de Calitate a Aerului în Municipiul Bucureşti- 2018-2022,*** documentul recent elaborate si aflat in consultare publica.

Municipiul Bucureşti este capitala României, cel mai populat oraş şi cel mai mare centru economic al ţării. Prima atestare documentară a oraşului datează din anul 1459, fiind menţionat ca reşedinţă de scaun a Ţării Româneşti începând cu anul 1659.

Suprafaţa capitalei, actualizată în decembrie 2016 de către Agenţia Naţională de Cadastru şi Publicitate Imobiliară, pe baza Planului Topografic de Referinţă al României în format digital (TopRo5) este de 240 km^2, reprezentând aproximativ 0.8% din suprafaţa României din care, suprafaţa construită este de peste 70%.

Capitala ţării este un oraş cu rang de municipiu cu statut special, cu nivel administrativ similar judeţelor, administrat de Primarul General şi de Consiliul General al Municiului Bucureşti. Municipiul Bucureşti este împărţit în 6 sectoare, fiecare administrat de un Primar şi un Consiliu local. Sectoarele sunt dispuse radial, astfel încât fiecare dintre acestea să administreze o parte a zonei centrale.

În scopul evaluării şi gestionării calităţii aerului, Legea nr. 104/2011 privind calitatea aerului înconjurător prevede delimitarea pe teritoriul ţării de zone şi aglomerări, iar Municipiul Bucureşti, prin numărul şi densitatea populaţiei întruneşte condiţiile de a fi una dintre cele 13 aglomerări stabilite în România.

Implementarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă 2016-2030 pentru Regiunea Bucureşti – Ilfov (PMUD) în scopul rezolvării nevoilor de mobilitate atât ale populaţiei cât şi ale mediului economic, instituţional, cultural, pentru a îmbunătăţi calitatea vieţii reprezintă şi o premiză a atingerii obiectivelor Directivei 2008/50/EC privind protecţia mediului, respectiv asigurarea calităţii aerului - obiectiv prioritar al Planului Integrat de Calitatea Aerului (PICA).

Proiectele şi măsurile PMUD au o contribuţie esenţială în reducerea poluării, a emisiilor de gaze cu efect de seră şi a consumului de energie, componenta de protecţie a mediului fiind astfel un obiectiv strategic al PMUD alături de asigurarea accesibilităţii, îmbunătăţirea siguranţei şi securităţii în timpul deplasărilor, eficienţa economică şi calitatea mediului urban.

Planul de Mobilitate Urbana Durabila – Bucuresti – Ilfov 2016-2030 a obtinut in 9.01.2017 avizul de mediu, aratindu-se ca masurile prevazute conduc la reducerea poluarii fonice si a aerului, a emisiilor de gaze cu efect de sera si a consumului de energie.

Planul prevede aceasta reducere a riscurilor de eliberare de materiale poluante prin atragerea populatiei catre transportul public. Dintre modurile de transport public de suprafata, transportul pe reteaua de tramvaie, de mare capacitate si cu linii prioritare sunt cea mai potrivita solutie pentru protectia mediului.

246

Planului Integrat de Calitatea Aerului (PICA) -Inventarul de emisii pentru traficul rutier.

Estimarea emisiilor aferente traficului rutier în municipiul Bucureşti a fost realizată utilizând nivelul 3 de abordare (cel mai înalt) recomandat în capitolul aferent traficului rutier din cadrul Ghidului EMEP/EEA. Acesta transpune metodologia şi parametrii de calcul utilizaţi de modelul COPERT IV.

Estimarea emisiilor a fost realizată separat pentru emisii din gazele de eşapament, separate la rândul lor în emisii generate de funcţionarea motorului la temperatura optimă (emisii la cald) şi emisii generate de pornirea motorului la temperatura ambiantă (pornire la rece şi efecte de încălzire) şi emisii care nu provin din gazele de eşapament (emisiile de compuşi organici volatili nemetanici (inclusiv benzen) datorate evaporării combustibilului, emisiile de pulberi în suspensie provenite de la frânare, uzura anvelopelor şi uzura suprafeţei drumurilor).

Informaţiile privind parcul auto au fost furnizate de Regia Autonomă "Registrul Auto Român"- RAR şi de Regia Autonomă de Transport Bucureşti - RATB.

Distribuţia tipurilor de autovehicule este prezentată în Figura 1

Din punct de vedere al combustibilului utilizat predomină autovehiculele care funcţionează cu benzină sau motorină, cele cu normă de poluare EURO 4 fiind predominante (peste 45 %).

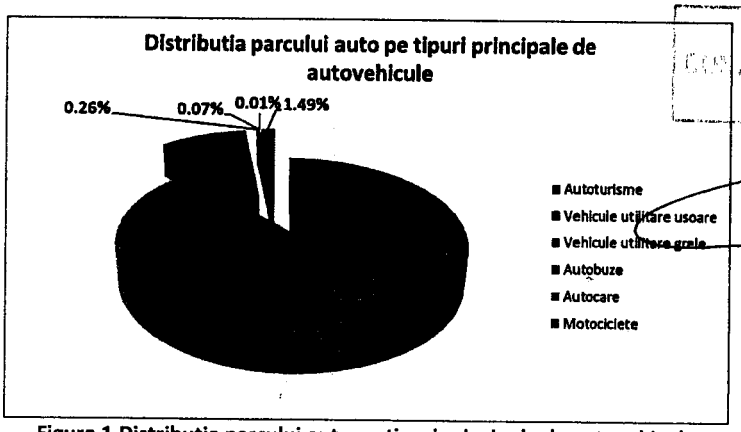
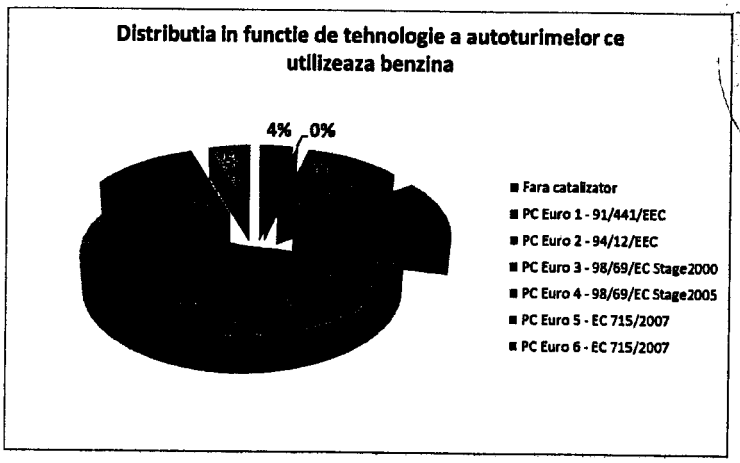
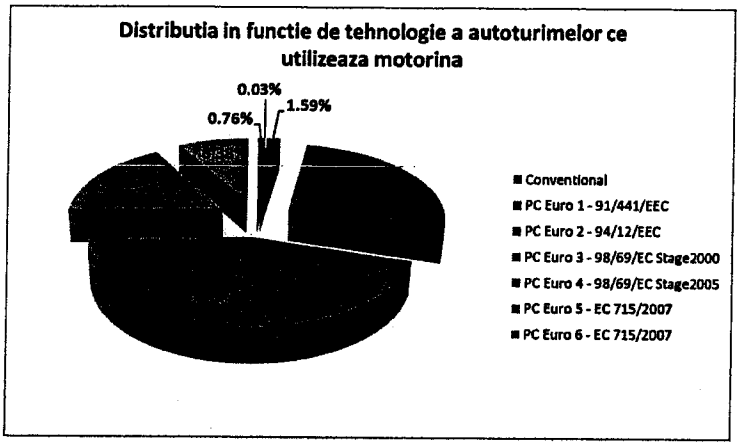
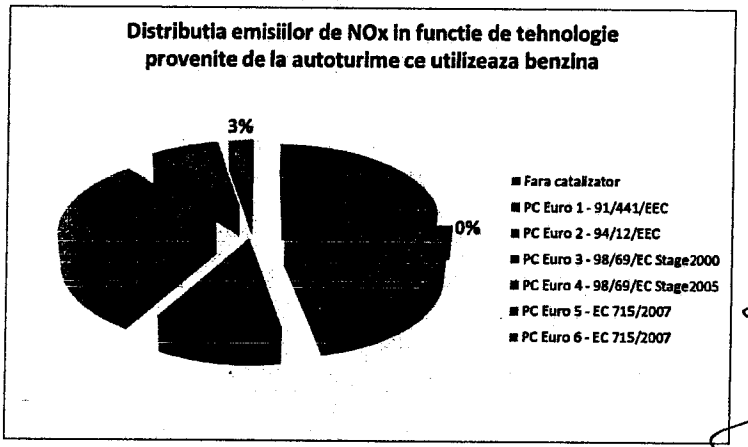


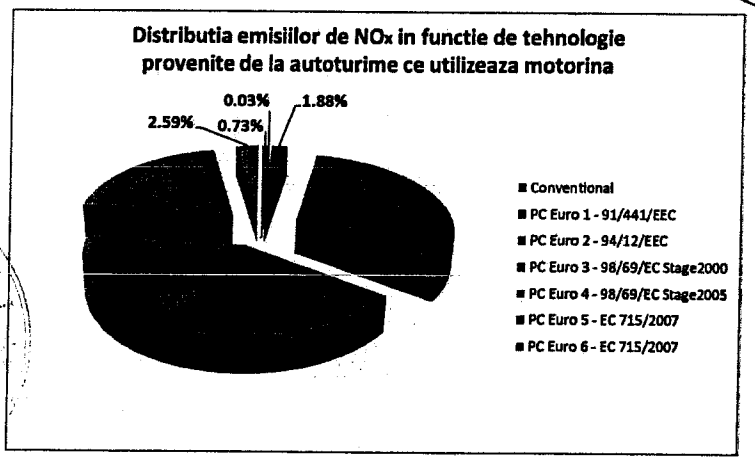
Figura 1 Distribuţia parcului auto pe tipuri principale de autovehicule





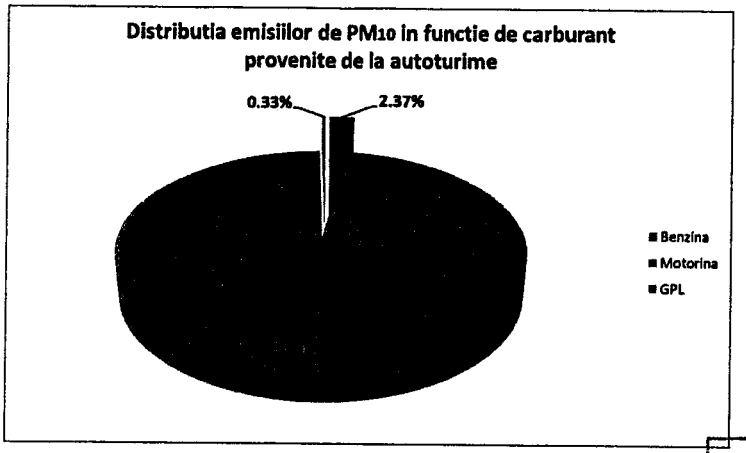
Cele mai mari emisii de NOx asociate autoturismelor ce utilizează benzina aparţin autoturismelor cu motoare EURO 4 şi autoturismelor EURO 1 sau fără normă de poluare, în timp ce pentru autoturismele echipate cu motoare diesel emisiile cele mai mari sunt asociate cu clasele EURO 3 şi EURO 4.

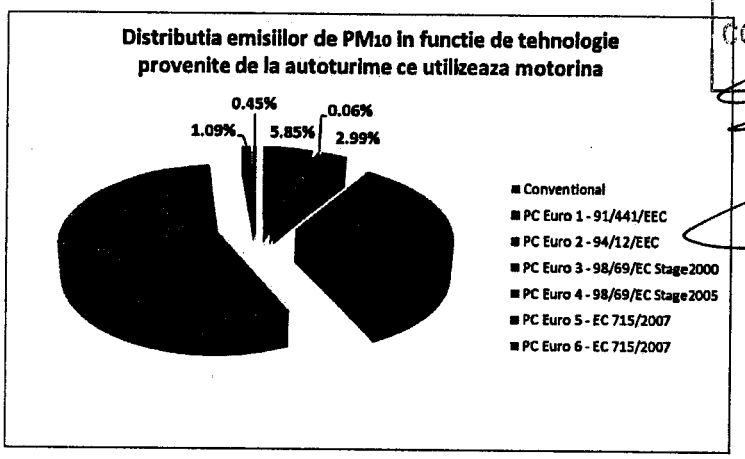




Emisiile de PM_{10} sunt atribuite în special autoturismelor echipate cu motoare Diesel (peste 95 %), iar la nivelul acestui segment ponderea cea mai mare a emisiilor de PM_{10} provin de la motoare cu norme EURO 3 şi EURO 4.

248

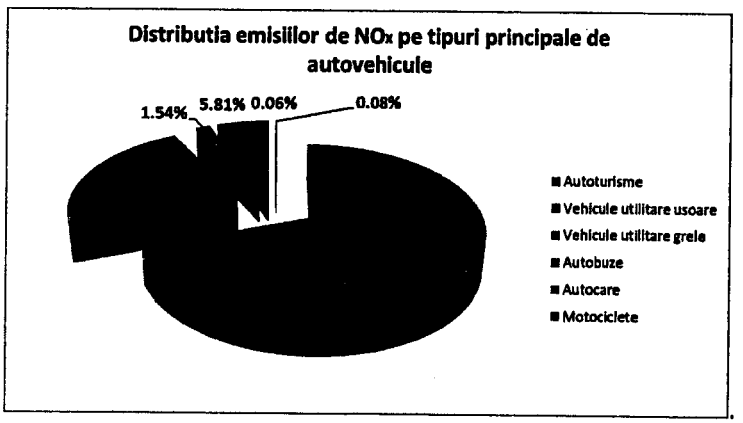




CONFORM CU ORIGINALUL

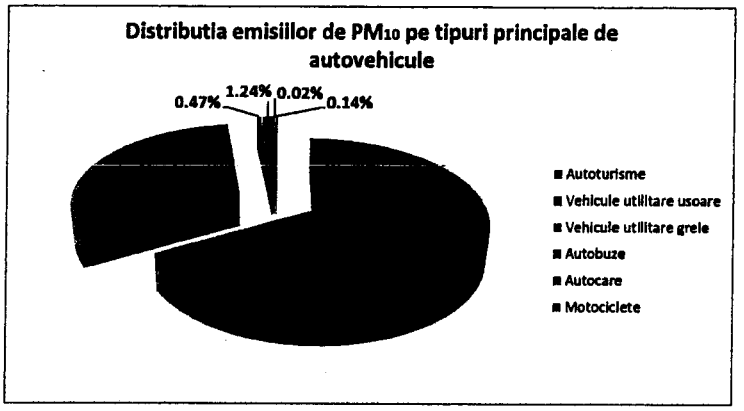
Per ansamblu, se constată că aportul cel mai ridicat la emisiile totale de NOx asociate traficului rutier este adus de autoturisme (69,23%) și vehicule utilitare ușoare (23,27%), urmate de autobuze (5,81%) și de vehicule utilitare grele (1,54%).

Pentru emisiile totale de PM_{10} aportul cel mai ridicat este adus de autoturisme (66,73%) și vehicule utilitare ușoare (31,40%), autobuze (1,24%) și vehicule utilitare grele (0,47%).

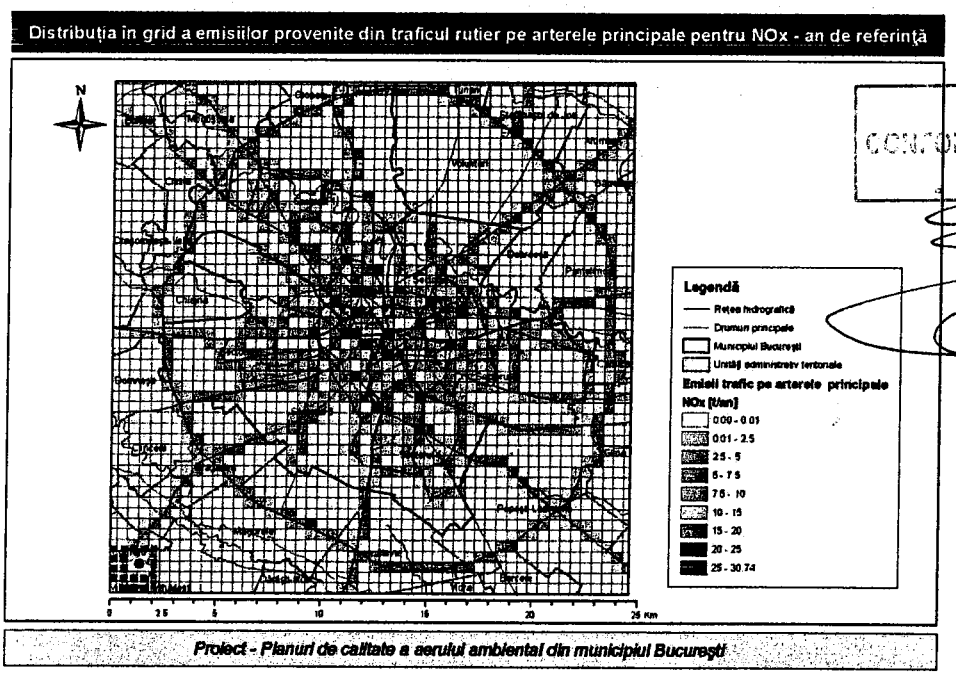


245

249



Pentru distribuţia spaţială a emisiilor a fost utilizat un model GIS al reţelei de străzi a municipiului Bucureşti pentru care au fost atribuite densităţi de trafic pe 4 categorii de drumuri (principale, secundare, terţiare şi rezidenţiale).

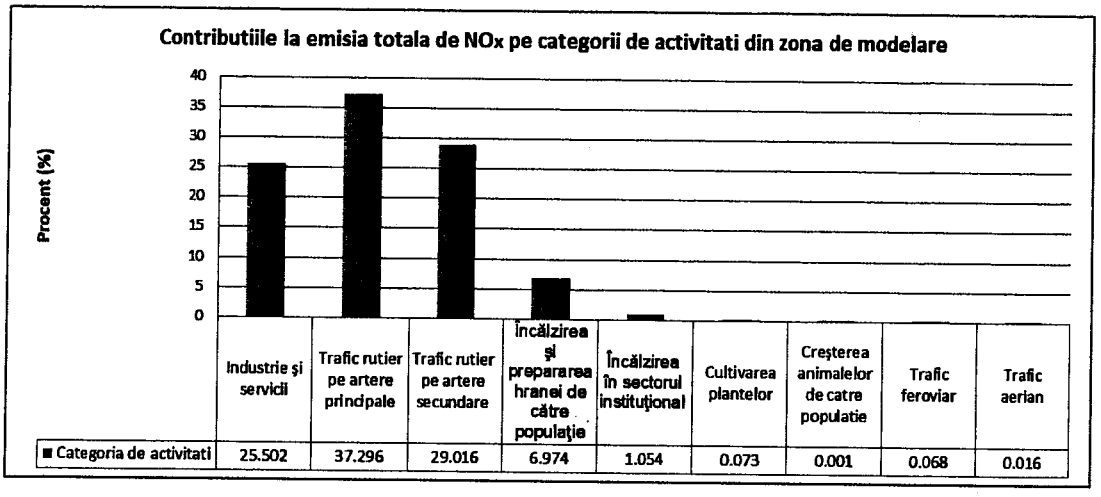


CONFORM CU ORIGINALUL

Concluzii privind emisiile de poluanţi generate de activităţile din arealul municipiului Bucureşti identificate in PICA

Inventarul de emisii prezentat s-a realizat la nivelul unui areal cu dimensiunea de 25 km x 25 km, centrat pe municipiul Bucureşti, care a inclus sursele de poluare asociate activităţilor din Bucureşti şi din localităţile învecinate ce pot influenţa calitatea aerului în aglomerare prin transport la distanţă medie.

250



	Industrie şi servicii	Trafic rutier pe artere prindpale	Trafic rutier pe artere secundare	Încălzirea şi prepararea hranei de către populaţie	Încălzirea în sectorul instituţional	Cultivarea plantelor	Creşterea animalelor de catre populatie	Trafic feroviar	Trafic aerian
Categoria de activitati	25.502	37.296	29.016	6.974	1.054	0.073	0.001	0.068	0.016

Principalele contribuţii la emisia totală de NO_x din areal revin următoarelor activităţi:

- **traficul rutier: 66,31 %;**
- industrie şi servicii: 25,5 %;
- încălzirea rezidenţială: 6,97 %.

Principalele contribuţii la emisia totală de $PM_{2,5}$ din areal revin în mod aproape egal încălzirii rezidenţiale (40,34 %) şi traficului rutier (47,3 %), aportul surselor inventariate din sectorul industrial şi al serviciilor fiind de 12,13 %.

La emisia totală de PM_{10} din areal, principala contribuţie îi revine traficului rutier (58,6 %), urmată de încălzirea rezidenţială (27,4 %); sursele inventariate din sectorul industrial şi al serviciilor aduc un aport de 13,29 %.

Principalele contribuţii la emisia totală de benzen din areal revin următoarelor activităţi:

- **traficul rutier: 64,46 %;**
- încălzirea rezidenţială: 32,36 %.

În sinteză se constată că, în Municipiul Bucureşti, traficul rutier este principalul responsabil de emisiile de NO_x şi benzen, şi contribuie în jur de 50 % şi la emisiile de PM_{10} şi $PM_{2,5}$. Încălzirii rezidenţiale i se datorează peste 40 % din emisiile de particule, această activitate având contribuţii semnificative şi la emisiile celorlalţi poluanţi.

Operatorii industriali aduc o contribuţie importantă şi la emisiile de NO_x - 25,5 % din total, trei sferturi din acest procent datorându-se arderii combustibililor în instalaţiile mari de ardere ale CET-urilor (gaze naturale).

Unele dintre principalele măsuri propuse vizează reducerea emisiilor din traficul rutier:

- limitarea şi gestionarea mai eficientă a traficului în zona centrală a municipiului;
- salubrizarea mai eficientă a străzilor;
- promovarea, îmbunătăţirea şi extinderea transportului public;
- eliminarea autovehiculelor vechi din circulaţie;
- continuarea implementării proiectelor majore de infrastructură;

257

251

Planul de mobilitate prevede urmatoarele proiecte, legate de investia propusa in studiul de oportunitate:

9	C-4	Achiziționarea de material rulant tramvaie	Obținerea unei funcționări robuste și fiabile, cu nivele mai bune de confort, accesibilitate și eficiență pentru rețeaua existentă de tramvai.
10	C-5	Reabilitare depouri tramvaie/mixte	Asigurarea unei funcționări eficiente a flotei de tramvaie și lucrări de întreținere, facilitarea introducerii de tramvaie moderne
11	C-6	Reabilitarea stațiilor de tramvai pe baza standardelor propuse	Linii directoare și standarde, proiectarea de trafic pentru fiecare amplasament de stație, îmbunătățiri urbanistice suplimentare, etapizarea și pregătirea proiectului pentru licitație și acordarea managementului de proiect. Implementare pe etape pe loturi de 35 stații pe an – pregătirea și acordarea licitațiilor pentru proiectare, construcție și implementare.
12	C-7	Îmbunătățirea sistemelor de automatizare pentru serviciile de transport cu tramvaiul	Asigurarea unei funcționări eficiente și fiabile la viteze comerciale optime pe întreaga rețea.

CONFORM CU ORIGINALUL

1.2. Obiectivele misiunii

Analizale efectuate pentru elaborarea studiului de transport, trafic si emisii au fost realizate pe modelul de transport - Modelul de Cerere de Transport (MCT) -elaborat in cadrul Planului de Mobilitate Urbana Durabila 2016-2030, instrument IT creat pe baza de date TRANSCAD.

Acest raport serveste urmatoarelor obiective prin actualizarea modificarilor propuse pentru infrastructura de tramvai a orasului in Modelul de Cerere de Transport (MCT):

Masurarea utilitatii rezultatelor dupa punerea in functiune a noii flote

1. Evaluarea impactului asupra sistemului de transport al orasului
2. Evaluarea impactului asupra emisiilor GES.
3. Calcularea castigului financiar rezultat din implementarea proiectului.

1.3. Prezentare generala a Proiectului

Aceasta misiune urmareste sa continue concluziile operationale determinate in Proiectul de Mobilitate Urbana Durabila din 2015 pentru a reinnoi mijlocul de transport – tramvai ca element principal in ierarhia mobilitatii durabile a orasului. Dupa cum s-a mentionat in capitolul Contextul proiectului, acest lucru este promovat prin cresterea atractivitatii acestui mijloc de transport prin imbunatatirea vitezei precum si prin segregare si confortul calatoriei, cu scopul nu numai de a imbunatati timpul de calatorie dar si de a atrage calatori care folosesc mijloace de transport private.

Ca parte a sistemului de transport al orasului, Tramvaiul nu numai ca functioneaza ca o coloana vertebrala pentru zona metropolitana, dar si ca un mod de alimentare a sistemului de metrou de capacitate mare.

Astfel, orice imbunatatire la reteua de tramvai nu influenteaza doar mijlocul in sine, ci si eficienta generala a sistemului de transport prin impactul pe care-l are asupra sistemelor de metrou, troleibuz, autobuz precum si prin reducerea congestiilor din trafic care se datoreaza modului ineficient de transport cu vehicule private.

Dupa cum se arata in planul de lucru prezentat in tabelul 1 de mai jos, in prima parte a misiunii, exista 5 etape principale ale proiectului:

In **etapa de colectare a datelor**, consultantul a activat modelul cererii de transport din 2014-2015, a colectat date din 2017 de la partile interesate, a actualizat codarea liniei conform situatiei din 2017, a calibrat modelul pentru anul 2017 in mod adecvat si a extrapolat datele pentru modelul 2020. Acest proces este prezentat in capitolele 2 si 3 din acest raport.

Etapa a doua consta in definirea scenariului urmata de evaluarea impactului rezultatelor. Acest lucru este discutat in capitolul 4.

Capitolele 5 si 6 trateaza cea de-a treia etapa in care consultantul a stabilit ca vor fi abordate in mod specific doua aspecte: primul, modelul de emisii si evaluarea emisiilor GES si al doilea, impactul financiar al reducerii atat a emisiilor cat si a congestiilor din trafic.

Ultima etapa a proiectului include o misiune de formare solicitata special de partile interesate pentru asistenta in legatura cu analiza si evaluarea MCT (model de cerere de transport).

Tabel 1 – Planul de Lucru al Proiectului

Saptamana	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Data inceperii	4.12.17	11.12.17	18.12.17	25.12.17	1.1.18	8.1.18	15.1.18	22.1.18	29.1.18	5.2.18
Activare MCT 2014										
Colectare date 2017 privind numarul de calatori/ viteza										
Confirmare / corectare codare linie, revizuire daca e necesar										
Calibrare rapida model 2017 pentru tramvaie										
Extrapolare model pentru 2020 (folosind si previziunile privind cererea pentru 2025 si 2030)										
[illegible]										
Introducere MCT pentru optimizarea transportului cu tramvaiul (viteza/imagine-fiabilitate)										
Optimizare cod pe liniile relevante										
Realizare MCT cu noua flota de tramvaie si evaluarea impactului										
Realizare model emisii pentru a evalua reducerile de poluanti										
Calcularea beneficiilor (decongestionare trafic, timp de calatorie in general, calatorii cu tramvaiul, modalitate, etc.)										
Misiunea de Pregatire										
Inaintarea modelului final si prezentarea lui daca este necesar										

CONFORM CU ORIGINALUL

259

253

2. Colectare date

In timpul etapelor initiale ale studiului, consultantul a contactat diverse parti interesate pentru a actualiza modelul conform situatiei existente. In primul rand, au fost diseminate cifrele actualizate pentru 2017 referitor la numarul de calatori, precum si datele actualizate privind viteza medie.

Tabelul de mai jos ilustreaza numarul de imbarcari pe zi pentru fiecare linie:

Figura 1 - Numar mediu de imbarcari pe zi pentru fiecare linie de tramvai

Perioada de functionare	Mijloc de transport	Linie nr.	Numar mediu de imbarcari pe zi
			621,108
zi	tramvai	1	50600
zi	tramvai	4	142
zi	tramvai	5	11,731
zi	tramvai	7	11,447
zi	tramvai	8	10,158
zi	tramvai	10	51026
zi	tramvai	11	25,849
zi	tramvai	14	8467
zi	tramvai	16	13,280
zi	tramvai	19	21,797
zi	tramvai	21	54,671
zi	tramvai	23	13,044
zi	tramvai	24	5,733
zi	tramvai	25	41,021
zi	tramvai	27	15,919
zi	tramvai	32	67,612
zi	tramvai	34	25,440
zi	tramvai	35	4,950
zi	tramvai	36	14,323
zi	tramvai	40	16,335
zi	tramvai	41	123,928
zi	tramvai	42	337
zi	tramvai	44	3,061
zi	tramvai	45	5,672
zi	tramvai	46	5,602
zi	tramvai	47	1,943
zi	tramvai	55	11,268
zi	tramvai	56	5,751

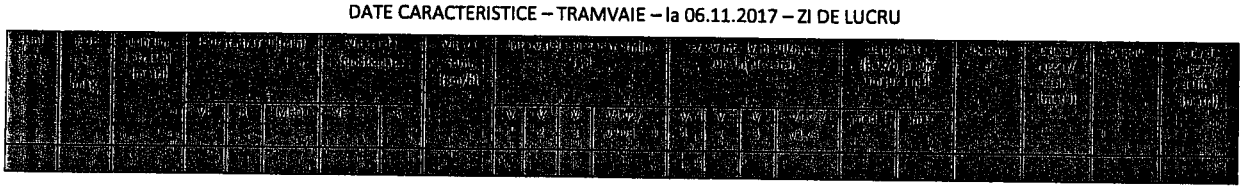
CONFORM CU ORIGINALUL

254

Figura de mai jos prezinta un extras din datele furnizate consultantului pentru actualizarea datelor referitoare la viteza, frecventa si capacitate:

Figura 2 – 2017 Viteza, Capacitate si Frecventa Tramvai

DATE CARACTERISTICE – TRAMVAIE – la 06.11.2017 – ZI DE LUCRU



CHARACTERISTICAL DATA - TRAMS - on 06.11.2017 - WORKDAY -

Line	Max fleet	Route lenght (meters)	1/2Route duration (min) VF R MED	Op.Speed (km/h) VF R	Com. Speed. (km/h)	Headway (min.sec) v1	v2	v3	v1-v2/v2-v3	Frequency (veh/h.one-way) v1	v2 v3 v1-v2/v2-v3	Capacity (pax/h.one-way) Min. Max	Depot1	Access/Egress way (meters)	Depot 2	Access/Egress way (meters)
1	18	26600	121 123 55	13.19 12.98	14.51	6.43	7.41	12.53	6.50/ 7.18	8.93	7.80 4.66 8.76/ 8.23 T1:ROMPRIM T2:BD. BANU MANTA	1776 2222	DUDESTI	6300/ 6300		
7	6	14400	68 71 32	12.71 12.17	13.50	11.20	11.50	22.40	14.12/ 11.30	5.29	5.07 2.65 4.23/ 5.22 T1:C.F.R. PROGRESUL T2:PIATA UNIRII	1054 1318	DUDESTI GIURGIULUI	8300 1800/ 1800		
8	9	28400	112 112 52	15.21 15.21	16.38	12.27	14.45	17.10	12.27/ 12.13	4.82	4.07 3.50 4.82/ 4.91 T1:DEPOUL MILITARI T2:ZETARILOR	635 789	ALEXANDRIA ALEXANDRIA	13600/13600 5650 / 5650	MILITARI	100 / 100
10	18	26600	119 122 55	13.41 13.08	14.51	6.37	7.18	11.24	8.43/ 6.43	9.08	8.23 5.26 6.89/ 8.93 T1:ROMPRIM T2:BD. BANU MANTA	1806 2260	DUDESTI	6300/ 6300	VICTORIA VICTORIA	12400 /12400 / 1500
11	13	32000	134 136 63	14.33 14.12	15.24	10.18	11.20	14.53	10.28/ 10.28	5.82	5.29 4.03 5.74/ 5.74 T1:ZETARILOR T2:CARTIER 16 FEBRUARIE	932 1163	ALEXANDRIA ALEXANDRIA	5650/ 5650 12500 /12500	MILITARI	14100 /14100
14	9	17600	91 104 42	11.60 10.15	12.57	10. 7	11.47	15.10	13. 0/ 11. 7	5.93	5.09 3.96 4.62/ 5.40 T1:PIATA SF. VINERI T2:FAUR POARTA 4	1181 1478	COLENTINA COLENTINA	7800/ 7800 9500 /9500	TITAN TITAN	12100 5100 / 5100
16	8	15600	82 98 38	11.41 9.55	12.32	10.15	14. 0	20.30	12.15/ 13.51	5.85	4.29 2.93 4.90/ 4.33 T1:PIATA SF. GHEORGHE T2:PLATFORMA INDUSTRIAL	1165 1458	COLENTINA COLENTINA	6550/ 6550 8400 / 8400		
19	11	26900	130 130 60	12.42 12.42	13.45	11.49	12.48	11.16	11.49/ 11.38	5.08	4.69 5.32 5.08/ 5.16 T1:COMPLEX RATB TITAN T2:SURA MARE	1010 1264			TITAN	1100 / 1100
21	17	15100	70 78 32	12.94 11.62	14.16	4. 7	4.49	6.36	4.35/ 4.45	14.57	12.47 9.09 13.08/12.63 T1:PIATA SF. GHEORGHE T2:PASAJ COLENTINA	2900 3628	GIURGIULUI	4600 / 4100		
23	10	27800	109 133 51	15.30 12.54	16.35	10.54	23.40	15.53	13.18/ 14.12	5.50	2.54 3.78 4.51/ 4.23 T1:ZETARILOR T2:FAUR POARTA 4	1095 1371	COLENTINA GIURGIULUI	950 / 950 3100/ 3100	TITAN	5100 / 5100

Figura 3 prezinta in detaliu planificarea achizitiei de tramvaie si a infrastructurii aferente deservite. In prezent, cele opt linii de tramvai opereaza pe o retea totala de 170,3 km cale simpla cu o flota de 146 de tramvaie V3A de 27 metri. Proiectul urmareste modernizarea serviciului de transport cu tramvaiul pentru a se adapta la cresterea numarului zilnic de calatori, pe liniile prezentate mai jos, prin achizitia a 100 de tramvaie noi de 36 metri lungime cu podea total coborata. In urma modernizarii sistemului de transport, noile tramvaie vor avea un interval de succedare de 5-7 minute intre tramvaie iar viteza comerciala medie a retelei va creste de la 14-17km/h la 19-20km/h.

CONFORM CU ORIGINALUL

251

255

Figura 3 - Planificare achizitie tramvaie si infrastructura aferenta

Situatie actuala								Situatia propusa					
Linie de tramvai	Lungime totala traseu cale simpla (kilometri)	Nr. Max. tramvaie in functiune (V3A, BLF)	Nr. statii	Viteza comerciala medie actuala (Km/h)	Km parcursi zi de lucru / Km parcursi zi weekend	Numar mediu de imbarcari / zi	Depou aferent ce deserveste traseul actual	Nr. necesar de tramvaie	Nr tramvaie noi 36 metri – de achizitionat	Nr. peroane de modernizat pe linie modernizata	Lungime cale simpla de modernizat (metri)	Depou aferent modernizat ce deserveste traseu cu tramvaie noi	Interval de succedare la ora de varf / min.
1	26.6	18	52	14	3879	50600	Dudesti	14	12	3	1.1	Giurgiului	5
10	26.6	18	53	14	3862	51026	Dudesti	14	12	3	1.1	Militari	5
21	15.1	17	28	14.16	3615	54671	Colentina	14	12	1	0	Dudesti	4
25	34	19	70	17	4893	41021	Militari Giurgiu	16	12	18 ***	0	Militari	7
32	11.3	20	22	15,4	3779	67612	Alexandria	16	12	2	0	Alexandria	3
40*	22.8	8	51	14	1684	16335	Titan	10	10	2	18.4	Dudesti Giurgiului	6
41	19.7	36	30	17,9	8603	123928	Alexandria	28	20	20	0	Alexandria	3
55**	14.2	10	14	12	1540	11268	Titan	10	10	0	6.4	Dudesti	4
Total	**170.3**	**146**	**320**		**31855**	**416460**		**122 *** **	**100**	**49**	**27**		**5-7**

Nota

*Linia urmeaza sa fie modernizata, in prezent tramvaiul merge cu dificultate

**Linia nu a functionat in uitima perioada datorita lucrarilor de modernizare

*** Pentru satisfacerea integrala a valorii cererii de transport, pe traseele in care vor functiona cele 100 de tramvaie noi cu podea total coborata, vor fi introduse si o parte din tramvaiele modernizate care se afla deja in parcul RATB, respectiv cele de tipul BUCUR Low Floor (16 unitati) si V3A CH-PPC cu podea partial coborata (6 unitati).

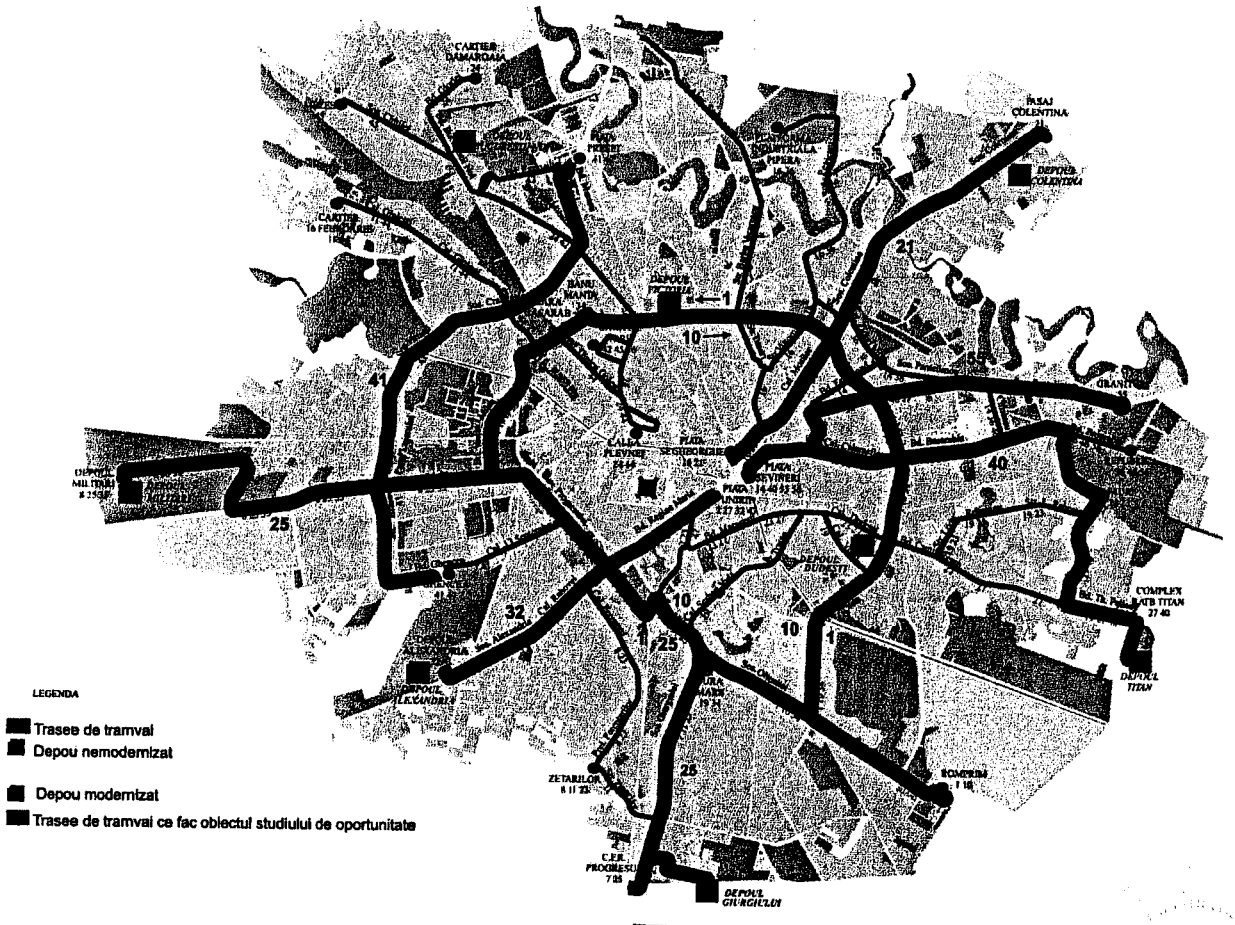
Prin functionarea combinata a vagoanelor deja existente cu cele noi de capacitate crescuta, oferta de transport poate fi organizata cu un anumit grad de flexibilitate, atat la orele de varf, cat mai ales intre varfuri, pentru o utilizare cat mai eficienta a materialului rulant.

**** Peroanele din Statiile Hepites si Eroii Revolutiei (4 la numar) deservesc la comun traseele Liniilor 1, 10 si 25

CONFORM CU ORIGINALUL

256

Harta retelei de tramvaie cu evidentierea traseeleor ce fac obiectul achizitiei de tramvaie



CONFORM CU ORIGINALUL

3. Actualizarea Modelului

Modelul de cerere de transport din 2014 a fost stocat in urma finalizarii Masterplanului de Transport Durabil Urban (PMUD). Ca parte a primului pas al acestei misiuni, consultantul a activat modelul stocat si a generat rezultate atat prezente cat si viitoare, pentru a vedea ca nu au aparut probleme pe perioada de stocare.

3.1. Furnizare Servicii Transport Public

Potrivit informatiilor primite de client, codarea liniei de tramvai in TransCAD a fost sistematic corectata si actualizata. Ca prim pas, traseele numarul 4 si 5 care au fost eliminate, au fost dezactivate din software. Apoi, fiecare traseu de tramvai nou adaugat a fost codificat.

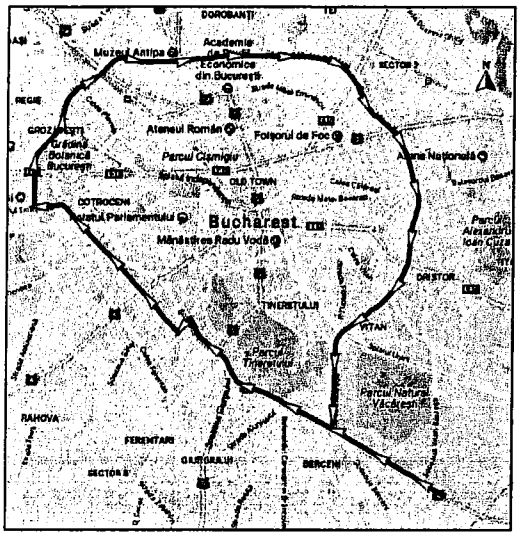
Actualizarea a inclus, de asemenea, o calibrare a intervalului de succedare actualizat pentru fiecare linie, conform datelor colectate.

In continuare, sunt prezentate hartile traseelor de tramvai actualizate:

253

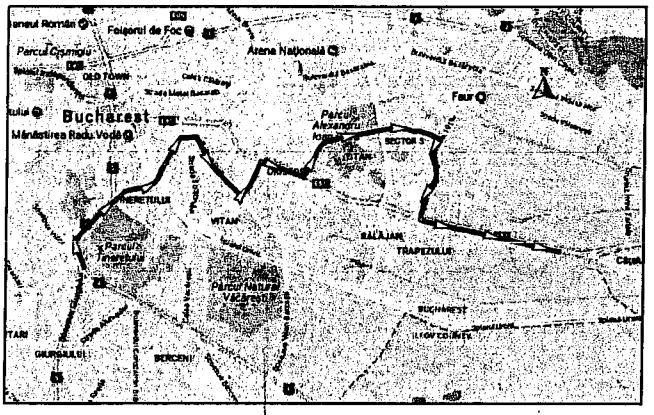
257

Traseu 1/10:



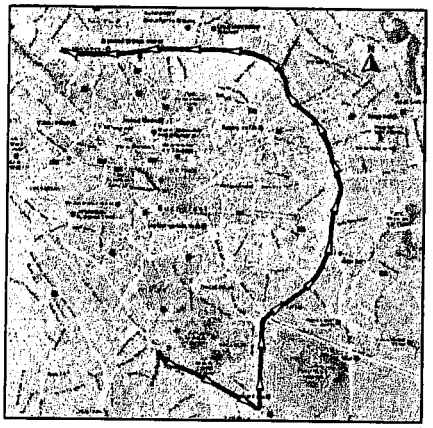
CONFORM CU ORIGINALUL

Traseu 19:



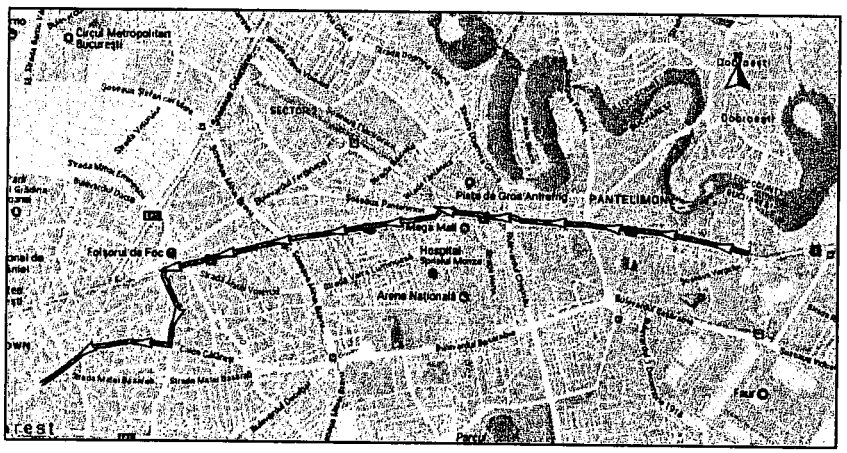
Traseu 34:

258

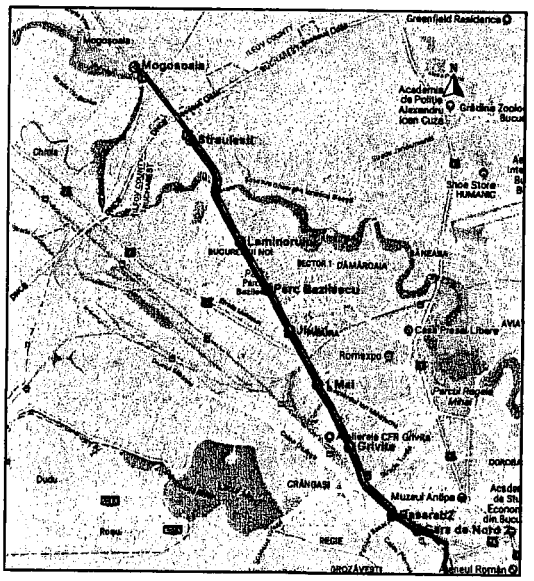


CONFORM CU ORIGINALUL

Traseu 55:



In plus, modificarile recente la linia de metrou 4 au fost de asemenea actualizate si calibrate:



255

259

3.2. Scenariu utilizare terenuri 2020

Crearea unui scenariu de mijloc prin extrapolare privind utilizarea terenurilor ajuta la validarea prognozei anticipate pentru anul tinta. Pentru a produce scenariul, datele despre populatie si ocuparea fortei de munca servesc ca baza de calcul pentru obtinerea tuturor celorlalte valori.

3.2.1. Metoda extrapolarii privind scenariul de utilizare a terenurilor pentru 2020

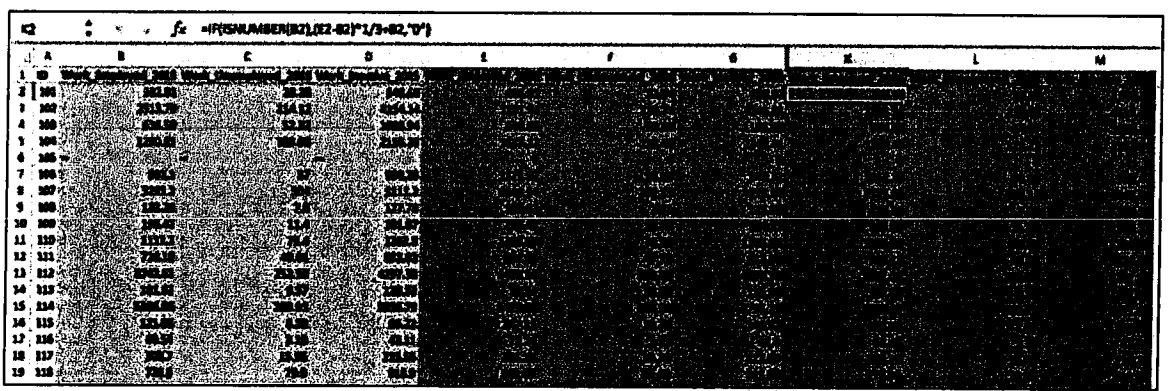
In cazul unui scenariu prin extrapolare pentru anul 2020, calculele privind numarul populatiei si al ocuparii fortei de munca ar servi ca baza pentru obtinerea densitatii populatiei in ZAT (zona de analiza a traficului) si distributiei populatiei pe categorii de varsta. Primul pas a fost validarea cifrelor privind populatia si ocuparea fortei de munca pentru anul de baza si anul tinta, unde amandoua ar arata o crestere pana in 2030.

O formula de regresie de baza a servit drept instrument precis de calculare a modificarilor care ar aparea pana in 2020. Aceasta formula a fost aplicata tuturor ZAT-urilor, impiedicand orice abatere. Modificarea in ceea ce priveste ocuparea fortei de munca a fost calculata ca diferenta dintre 2020 si 2015 iar densitatea in ZAT a fost obtinuta inmultind populatia cu suprafata ZAT.

Aceeasi formula de regresie a fost folosita pentru a calcula distributia atat in functie de varsta cat si de ocuparea fortei de munca pentru fiecare ZAT. Dupa care s-a aplicat o validare in doi pasi. Scenariile pentru 2020 – 2030 sunt cu 5 si respectiv 15 ani peste anul de baza, un raport de 1:3. In primul rand, inmultind diferenta dintre anul de baza si anul tinta cu o treime si adaugand valoarea din anul de baza s-ar obtine o aproximare buna.

Al doilea pas a fost aplicarea formulei de regresie doar pe totalurile date din anul de baza si anul tinta. Rezultatele au aratat ca distributia in functie de varsta este valida. Totusi, calculul privind distributia in functie de ocuparea fortei de munca nu a produs rezultatul asteptat si, in schimb, a fost aplicat raportul 1:3 pe toate zonele ZAT.

Figura 4 - Calcul distributie forta de munca



Work employed = angajati
Work unemployed = someri
Work inactive = inactivi

260

Rezultatele arata o usoara scadere de aproximativ 5,500 la nivelul populatiei pana in anul 2020. Ocuparea fortei de munca va creste cu 75,500. Grupurile de varsta 5-19 ani vor inregistra o scadere minora, in timp ce grupurile de varsta 20-29 vor inregistra o usoara crestere.

Figura 5 - Rezultate obtinute prin extrapolare pentru 2020

	Pop	Emp	Emp Change	Work_Employed	Work_Unemployed	Work_Inactive	Age_5-9	Age_10-14	Age_15-19	Age_20-24	Age_25-29
2015	2'272'180	1'031'568		1'060'928	78'748	1'134'254	96'602	84'322	92'804	177'876	190'769
2030	2'289'291	1'291'898	240'575	1'299'154	79'748	1'146'239	93'398	101'090	90'041	119'325	96'755
2020	2'266'446	1'107'324	75'657	1'140'337	79'081	1'138'249	95'493	89'311	90'786	151'794	150'488

Pop. = populatie
Emp.= ocupare forta de munca
Emp Change = modificari la niv ocuparii fortei de munca
Work employed = angajati
Work unemployed = someri
Work inactive = inactive

3.3. Calibrarea modelului

In urma actualizarii modelului, timpii de calatorie ajustati pot fi recalculati. Caracteristicile traseului sunt calculate pe baza legaturilor rutiere si a vitezei mediii. Cifrele de mai jos arata noii timpi de calatorie si vitezele medii pentru toate traseele.

Figura 6 - Sistem trasee actualizate

Dataview1 - Route System

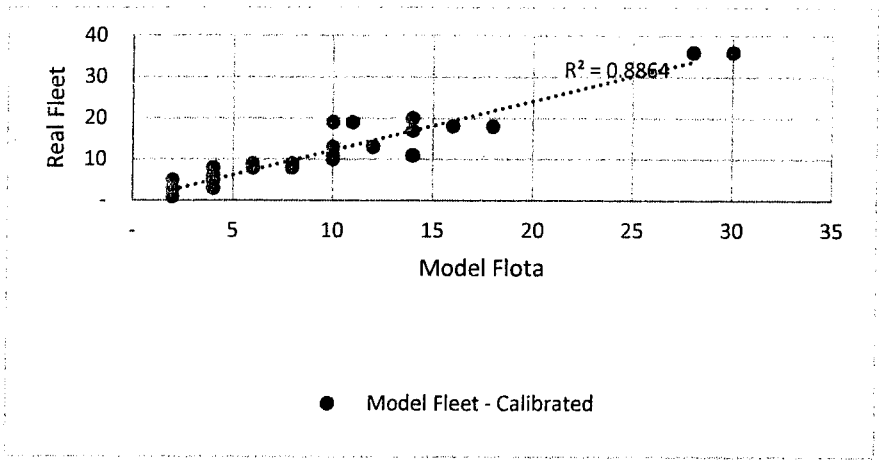
Route_ID	Route_Name	Mode	Interval	Is_Active	ABTR	Length	PCE	Travel_Time	Speed
292	Tram_32_BA	2	2.64	1	18.55	5.41	6.00	18.82	17.24
295	Tram_42_BA	2	82.85	1	22.65	6.68	6.00	24.17	16.59
303	Tram_1A_BA	2	5.00	1	27.37	6.51	6.00	28.41	13.75
308	Tram_21_BA	2	5.48	1	48.82	7.26	6.00	45.55	9.57
309	Tram_21_AB	2	5.48	1	30.85	7.26	6.00	30.80	14.14
313	Tram_42_AB	2	82.85	1	21.68	6.51	6.00	22.52	17.34
316	Tram_41_AB	2	2.33	1	37.47	9.87	6.00	39.20	15.10
319	Tram_4_AB	2	36.17	1	12.28	2.60	6.00	14.26	10.95
322	Tram_4_BA	2	36.17	1	7.30	2.58	6.00	8.61	17.98
325	Tram_32_AB	2	2.64	1	50.28	5.41	6.00	48.16	6.74
572	Tram_5_AB	2	12.02	1	31.63	8.72	6.00	35.28	14.82
996	Tram_35_AB	2	24.50	1	39.35	10.53	6.00	42.77	14.77
1005	Tram_45_BA	2	17.64	1	22.25	7.75	6.00	23.47	19.80
1006	Tram_45_AB	2	17.64	1	25.96	7.43	6.00	28.67	15.56
1012	Tram_24_AB	2	13.43	1	30.23	8.16	6.00	33.22	14.74
1019	Tram_44_AB	2	18.67	1	21.15	6.78	6.00	21.94	18.54
1053	Tram_11_BA	2	10.90	1	50.31	16.08	6.00	55.32	17.45
1058	Tram_1B_AB	2	5.00	1	64.08	13.95	6.00	72.22	11.59
1063	Tram_47_AB	2	35.36	1	24.40	6.41	6.00	27.01	14.24
1064	Tram_47_BA	2	35.36	1	31.05	6.41	6.00	38.04	10.12
1080	Tram_14_BA	2	12.49	1	50.53	8.84	6.00	56.16	9.44
1081	Tram_40_AB	2	12.05	1	50.02	11.48	6.00	50.86	13.55
1082	Tram_14_AB	2	12.49	1	37.36	8.71	6.00	40.89	12.77
1085	Tram_27_BA	2	15.17	1	34.80	10.24	6.00	37.34	16.46

Datele privind flota si timpul de calatorie aferente anului 2017 au fost apoi comparate cu cifrele reale furnizate in etapele de colectare a datelor pentru a asigura fiabilitatea si compatibilitatea modelului cu modul de operare actual al sistemului de transport in Bucuresti-Ilfov. Cele doua grafice de mai jos arata pe scurt modificarile facute precum si corespondenta cu datele furnizate.

257

261

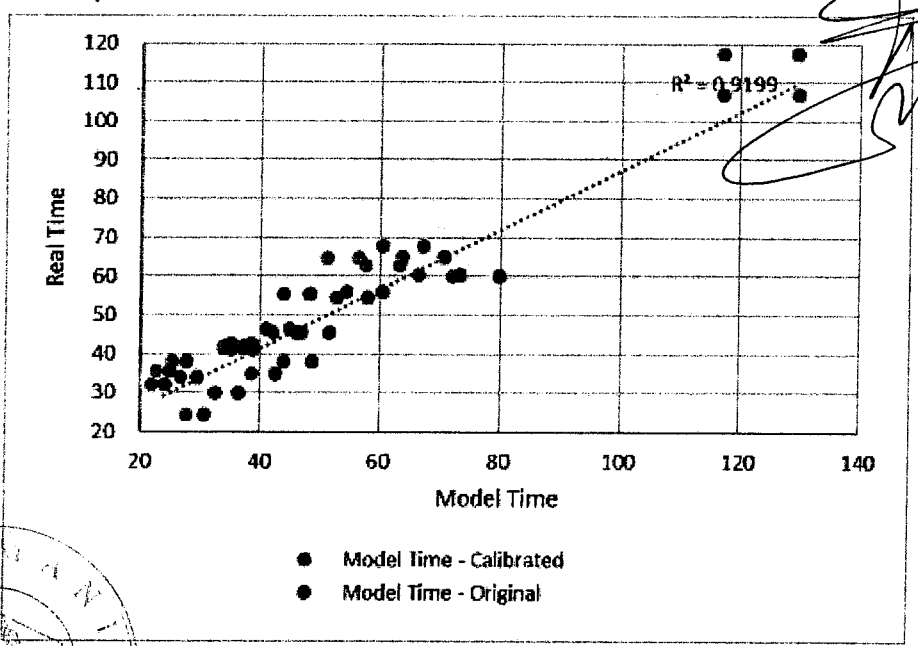
Figura 7 –Calibrarea Flotei



- Model Flota – calibrat
- (Linear (Model Flota – calibrat
- Model Flota - Original

CONFORM CU ORIGINALUL

Figura 8 – Calibrare Timp



- Model Timp – calibrat
- Model Timp – original

Pentru a reprezenta modernizarea produsa de achizitia noii flote, vitezele medii de deplasare au fost ajustate printr-o serie de pasi detaliati in tabelul de mai jos. Viteza medie initiala a tramvaiului a fost imbunatatita printr-o relatie intre timpul mediu per traseu inainte si dupa punerea in functiune a tramvaielor nou achizitionate si a crescut in consecinta in parametrii modelului.

262

Tabel 2 Actualizare generala a vitezei flotei

Parametru	Valoare	Unitate de masura
Viteza medie tramvai	13.12	Km/h
Lungime medie traseu	11.37	km
Numar de statii tramvai pe traseu	17.77	unitati
Avantaj flota noua (sec per statie)	10	secunde
Economie timp pe traseu	3.0	minute
Timp consumat pe traseu inainte	52.0	minute
Timp consumat pe traseu dupa	49.1	minute
Viteza medie dupa	**13.9**	**Km/h**

CONFORM CU ORIGINALUL

Conform specificatiilor furnizate de client, a fost alocata o crestere suplimentara a vitezei pe traseele unde flota a fost innoita (1, 10, 21, 25, 32, 40, 41 si 55). Acest lucru are ca rezultat o constanta specifica mijlocului de transport actualizat care arata o crestere suplimentara a vitezei de functionare.

Tabel 3 Cresteri ale constantei specifice Mijlocului de transport (CSM)

CSM initiala	1.09
CSM adaugata	0.94
CSM adaugata pentru traseele cu flota noua	0.95
CSM nou	1.03
CSM nou Flota noua	**0.98**

4. Rezultatele Modelului

4.1. Rezultate la nivelul transportului

Prognozele de trafic pentru scenariile "fără proiect" şi "cu proiect"

In intelelesul prezentului studiu de trafic, scenariul fara proiect este **" Scenariul de referinta"** iar scenariul cu proiect este **"Scenariul Imbuntatatire tramvaie"**. Scenariul de referinţă (fara proiect) presupune continuarea situaţiei existente in anul 2017 (anul de baza), datele din 2020 fiind extrapolate la datele din anul 2017 (a se vedea scetiunea 1.3).

Anii de prognoza

Anul **2020** este considerat "primul an de dupa finalizarea implementarii proiectului (primul an in care proiectul va fi operational)" iar anul **2025** "ultimul an al perioadei de durabilitate a contractului de finantare. Scenariul include si anul 2030 cu titlu informativ.

259

263

4.1.1. Eliminare congestii

Incorporarea noii flote de tramvaie are ca rezultat o imbunatatire semnificativa in ceea ce priveste congestiile in zona metropolitana. Rezultatele reflecta o reducere a congestiilor, avand in vedere ca timpul de deplasare al vehiculelor scade semnificativ, precum si kilometrii parcursi per vehicul. Reducerea congestiei este explicata prin faptul ca oamenii vor inlocui mijloacele private de transport cu transportul public in timpul orelor de varf AM.

Tabel 4 Comparatie Scenarii

Nume scenariu	2020 Scenariu Referinta	2020 Scenariu imbunatatire tramvaie	2025 Scenariu Referinta	2025 Scenariu imbunatatire tramvaie	2030 Scenariu Referinta	2030 Scenariu imbunatatire tramvaie
VKMT	1,788,241	1,781,217	2,099,488	2,090,375	2,893,931	2,878,985
VHT	72,224	71,530	96,076	94,875	170,008	166,911
Number of Drivers	188,367	187,106	220,290	218,340	301,284	297,321
Number of Passengers	70,246	69,810	69,141	68,633	66,984	66,338
Number of Transit Passengers	159,602	161,466	158,988	161,751	157,768	162,322
Number of Non-Motorized Transport	12,569	12,420	13,876	13,616	16,912	16,362
Freight Light	774	774	988	988	1,610	1,610
Freight Heavy	315	315	402	402	655	655
External Auto	19,879	19,879	23,007	23,007	30,816	30,816
TOTAL	451,751	451,771	489,870	489,912	576,028	576,128
Share of Drivers	41.7%	41.4%	45.0%	44.6%	52.3%	51.6%
Share of Passengers	15.5%	15.5%	14.1%	14.0%	11.6%	11.5%
Share of Transit Passengers	35.3%	35.7%	32.5%	33.0%	27.4%	28.2%
Share of Non-Motorized Transport	2.8%	2.7%	2.8%	2.8%	2.9%	2.8%
Share Freight Light	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.3%	0.3%
Share Freight Heavy	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%
Share of External Auto	4.4%	4.4%	4.7%	4.7%	5.3%	5.3%
Car Trip Time (mins)	23.01	22.94	26.17	26.07	33.86	33.68
Car Speed (Km/H)	24.76	24.90	21.85	22.03	17.02	17.25
PT Transfer Rate	1.631	1.617	1.717	1.712	1.90	1.92

264

Dupa cum se vede in tabelul 4 de mai sus, prin achizitia de tramvaie se constata atat pentru anul 2020 cat si pentru anul 2025 o scaderea timpului de calatorie , crestere a vitezei medii a autovehiculelor in perioada orelor de varf AM, precum si imbunatatirea unor parametri specfici mobilitatii persoanelor (scaderea cotei modale a transportului auto, etc).

Primul an de dupa finalizarea implementarii proiectului (2020)
Din tabelul 4, din compararea celor doua scenarii, pentru aria de studiu și pentru primul an de după finalizarea implementării proiectului (**2020**) rezultă o **reducere a utilizării transportului privat** cu autoturismele (numar soferi) cu 1261 de persoane (in timpul orelor de varf AM), **scaderea a cotei modale a transportului cu autovehicul personal cu 0.3 % si cresterea cotei modale a transportului public cu 0,4%**

Ultimul an al perioadei de durabilitate a contractului de finantare (2025)
Din compararea celor doua scenarii (tabel 5) pentru aria de studiu și pentru ultimul an al perioadei de durabilitate a contractului de finanțare (**anul 2025**), rezulta prin implementarea scenariului cu proiect, **o reducere a utilizării transportului privat cu autoturismele** (numar soferi) cu 1950 de persoane in timpul orelor de varf AM, **scaderea a cotei modale a transportului cu autovehicul personal (cota modala soferi auto) cu 0.4% si cresterea cotei modale a transportului public cu 0,5%**

4.1.2. Cresterea numarului de calatori cu mijloace de Transport Public

Avand in vedere modificarile la nivelul vitezei si al intregii flote, numarul de **calatori care utilizeaza tramvaiul va creste in timpul orelor de varf AM in cazul scenariului cu proiect fata de scenariul fara proiect, progresiv de la 5% in anul 2020 la 13 % in anul 2025.** Ceea ce inseamna ca vor fi atrasi catre transportul public, progresiv, de la cca 800.000 de calatori noi pe an (anul 2020) la cca 2,000,000 de calatori noi pe an (anul 2025) rezultand peste 7,000,000 calatori catre transportul public cu tramvaiul in perioada de durabilitate a contractului.

Aceste modificari sunt prezentate in harta de mai jos, care arata, de asemenea, cresterea fluxurilor de calatori in apropiere de traseele cu tramvaie nou achizitionate, si traseul general de tramvai, inclusiv marirea capacitatii pentru a reprezenta tramvaiele modernizate.

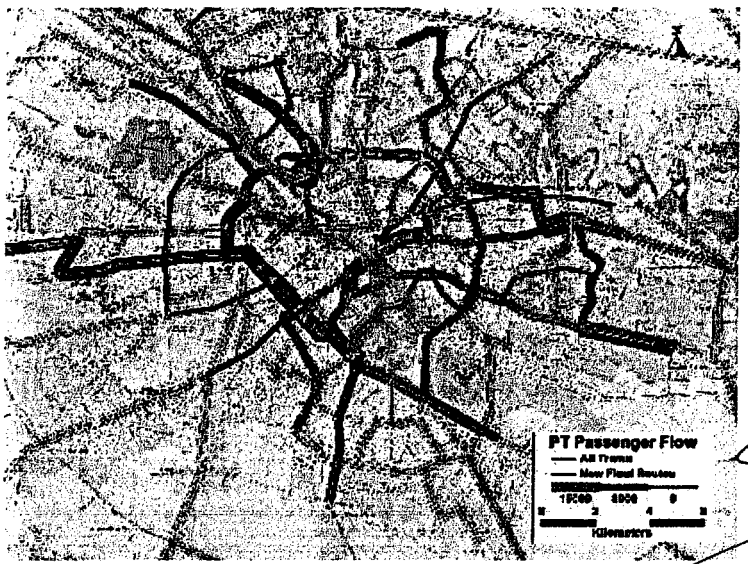
Primul an de dupa finalizarea implementarii proiectului (2020)
Din tabelul 5, din compararea celor doua scenarii, pentru aria de studiu și pentru primul an de după finalizarea implementării proiectului (**2020**), rezulta creșterea numarului de pasageri care utilizeaza transportul public cu tramvaiul in timpul orelor de varf AM (cca 2400 persoane – crestere de cca 5% de la 45.792 la 48.210)

Ultimul an al perioadei de durabilitate a contractului de finantare (2025)
Din tabelul 5, din compararea celor doua scenarii pentru aria de studiu și pentru ultimul an al perioadei de durabilitate a contractului de finanțare (**anul 2025**), rezulta prin implementarea scenariului cu proiect rezulta creșterea numarului de pasageri care utilizeaza transportul public cu tramvaiul in timpul orelor de varf AM (cca 5583 persoane – crestere de cca 13%, de la 43.243 la 48.826 persoane)

261

265

Harta 2 Flux Calatori Transport Public



Flux calatori in TP
_____ toate tramvaiele
_____ Trasee cu flota noua

CONFORM CU ORIGINALUL

Tabel 5 Imbunatatiri la nivelul numarului de calatori

Nume Scenariu	2020 Scenariu Referinta	2020 Scenariu imbunatatire tramvaie	2025 Scenariu Referinta	2025 Scenariu imbunatatire tramvaie	2030 Scenariu Referinta	2030 Scenariu imbunatatire tramvaie
Number of Boarding	260,360	261,045	273,021	271,393	300,221	293,337
Metro Ridership	81,969	79,147	97,790	93,600	139,181	130,906
Tram Ridership	**45,792**	**48,210**	**43,243**	**48,826**	**38,562**	**50,082**
Trolley Ridership	21,982	21,437	21,615	20,591	20,900	18,997
Bus Ridership	90,865	92,683	85,185	83,297	74,869	67,281
Maxi Taxi Ridership	8,388	8,205	9,856	9,570	13,608	13,018
Rail Ridership	4,643	4,641	5,162	5,147	6,381	6,332
Ext Bus Ridership	6,721	6,721	6,721	6,721	6,721	6,721

266

Fluxurile de calatori la orele de varf AM pentru traseele cu flota adaugata sunt prezentate in hartile de mai jos. In timp ce tiparele generale de calatorie sunt similare atat pentru perioada de dinainte cat si dupa adaugarea noii flote, noile trasee de tramvai arata un flux de calatori mai mare, datorita cresterii frecventei de succedare a tramvaielor si a numarului de calatori.

Aceste diferente sunt prezentate in harta 2 care urmareste si arata nivelul schimbarilor pe linie de tramvai. Numarul de calatori pe traseele selectate (linii de tramvai) a crescut cu 25% in primul an de dupa implementarea proiectului.

Traseu	2020 - Scenariul de referinta	2020 - Scenariul Imbunatatire tramvai	Procent schimbare (%)
Total	45792	48210	5
Medie	1761.24	1854.23	5
Medie trasee flota noua	4184	4954	25

La nivelul **fiecarui traseu** , cresterea numarului de calatori pe fiecare linie de tramvai la nivelul primului an de dupa implementare a proiectului (2020) este mentionata in tabelul 6. Din tabel rezulta ca numarul de calatori care utilizeaza tramvaiul creste toate traseele/liniile vizate de investitia propusa, in primul an de dupa implementarea proiectului si ca fiecare din acesta contribuie la cresterea codei modale a transportului public in detrimentul cotei modale a transportului cu autovehiculele personale, care este in scadere. (vezi sectiune 4.1.1.)

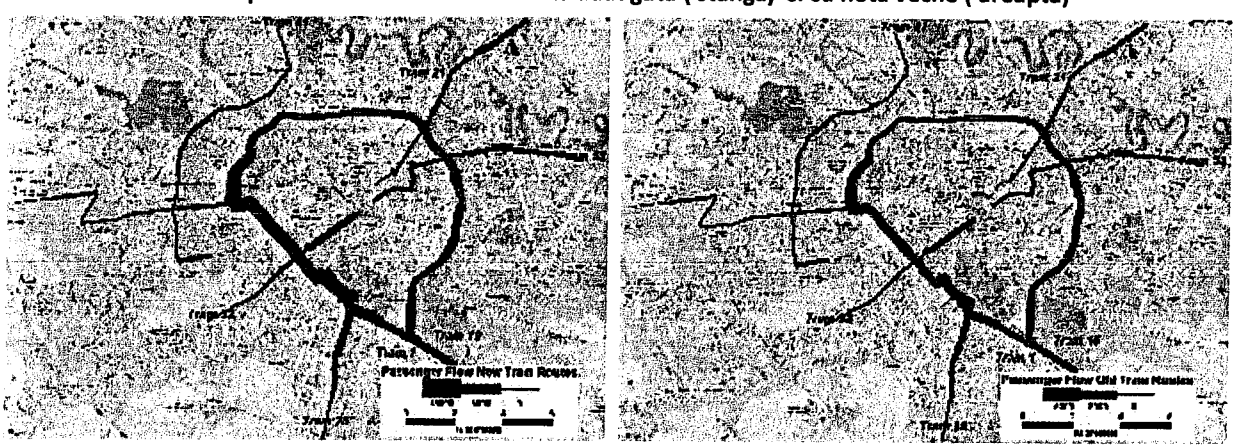
Situatia este similara si in cazul ultimului an de durabilitate a contractului de finantare **(2025)** la nivelul fiecarui traseu in parte, cota modala a transportului cu autovehicolul fiind in scadere.

Tabel 6 Cresterea numarului de calatori pe fiecare linie de tramvai (flux calatori ora de varf AM)

Traseu	2020 - Scenariul de referinta	2020 - Scenariul Imbunatatire tramvai	Pondere schimbare 2020 (%)	2025 - Scenariul de referinta	2025 - Scenariul Imbunatatire tramvai	Pondere schimbare 2025 (%)
Total	45792	48210	5,28	43243	48826	12,91
1	4583	5013	9,38	4328	5077	17,31
10	3055	3342	9,39	2885	3385	17,32
11	3875	2628	-32,18	3659	2662	-27,27
14	679	892	31,37	641	903	40,89
16	479	562	17,33	452	569	25,83
21	2667	3729	39,82	2519	3777	49,95
23	1610	1969	22,30	1520	1994	31,16
24	130	186	43,08	123	188	53,45
25	7087	8764	23,66	6693	8876	32,63
27	1196	1321	10,45	1129	1338	18,46
32	2953	3625	22,76	2789	3671	31,65

35	326	169	-48,16	308	171	-44,40
36	1144	1366	19,41	1080	1383	28,06
40	1510	1675	10,93	1426	1696	18,97
41	4385	4707	7,34	4141	4767	15,12
42	5	10	100,00	5	10	114,50
44	122	128	4,92	115	130	12,52
45	277	366	32,13	262	371	41,71
46	374	412	10,16	353	417	18,14
47	93	102	9,68	88	103	17,63
56	189	206	8,99	178	209	16,89
7	981	117	-88,07	926	118	-87,21
8	1182	836	-29,27	1116	847	-24,15
19	4840	5080	4,96	4571	5145	12,57
34	1676	463	-72,37	1583	469	-70,37
55	374	542	44,92	353	549	55,42

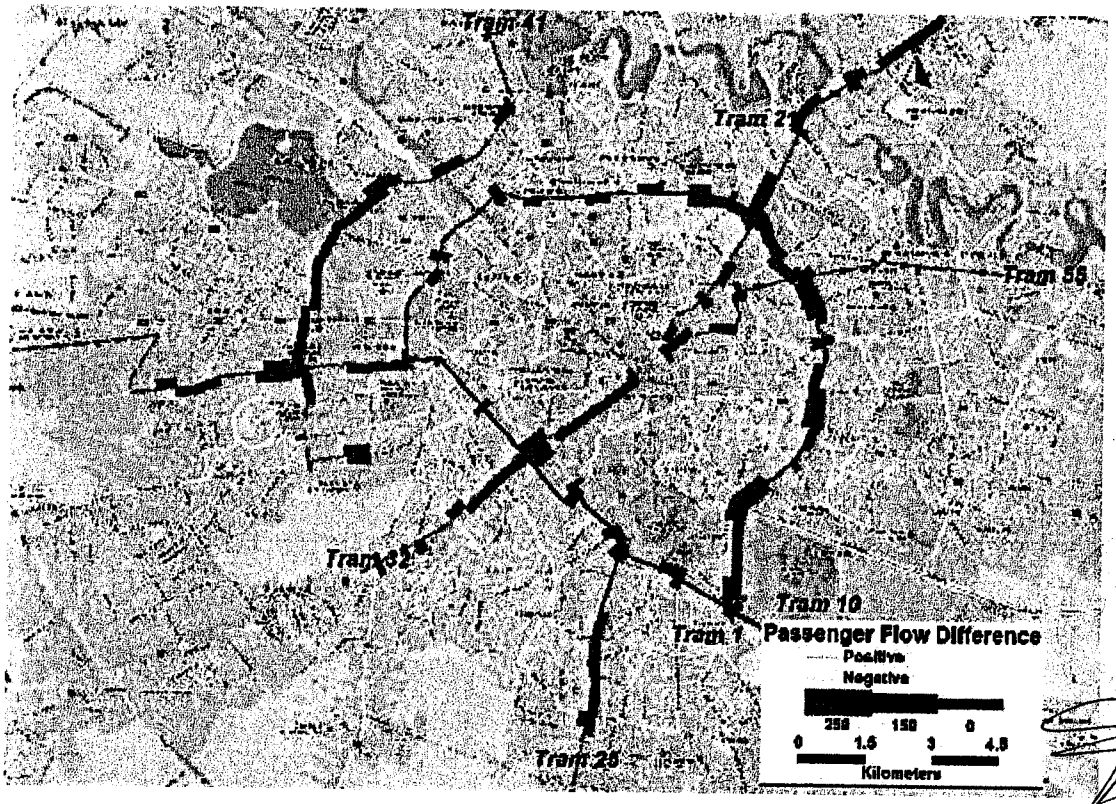
Harta 3 Flux de calatori pe traseele de tramvai cu flota adaugata (stanga) si cu flota veche (dreapta)



CONFORM CU ORIGINALUL

2e8

Harta 4 Diferente de flux de calatori pe traseele de tramvai



4.2. Imbunatatiri la nivelul functionarii tramvaielor

Scenariul destinat masurarii impactului achizitiei de tramvaie se bazeaza pe imbunatatirea atat a vitezei cat si a frecventei de succedare pe traseele relevante. Flota suplimentara care urmeaza sa fie achizitionata a fost definita de client si folosita ca input pentru scenariul actualizat din tabelul de mai jos.

Avand in vedere ca inputurile privind vitezele si timpul de calatorie au fost imbunatatite, la care se adauga extinderea flotei, se asteapta si o crestere a numarului de plecari. Au fost generate cifre actualizate pentru intervalele de succedare si numarul de plecari per traseu. Cresterea numarului de plecari de la 226 la 317 in timpul orelor de varf AM este mai mare decat rata cresterii numarului de vehicule, demonstrand astfel impactul pozitiv pe care il are reinnoirea flotei.

Acest lucru se vede si din numarul de kilometri parcursi de tramvai (VKMT), deoarece acesta creste intr-un procent mai mare decat numarul vehiculelor suplimentare. Timpul mediu pe traseu arata o reducere semnificativa de aproximativ 3 minute timp de calatorie.

Tabelul urmator prezinta pe scurt schimbarile in plan operational pentru fiecare linie cu o imbunatatire a serviciului datorita extinderii flotei si imbunatatirii vitezelor de calatorie pe liniile selectate:

265

269

Tabel 7 Noul plan al Serviciului per Linie

Traseu ID	Lungime cale simpla (km)	Interval Modelul Initial	Numar initial de plecari	Timp initial	VKMT initial	Interval nou	Numar nou de plecari	Timp nou	VKMT nou
1	26.6	12.53	5	129.30	129.10	7	8	122	207
10	26.6	11.24	5	129.62	119.63	6	9	122	215
21	15.1	6.36	18	42.47	135.90	4	32	40	242
25	34.00	8.51	14	70.66	238.00	5	24	67	408
32	11.3	4.54	26	30.72	146.90	3	44	29	249
40	22.8	16.20	8	57.98	105.60	6	20	55	264
41	19.7	3.13	38	48.79	374.30	2	64	46	630
55	14.2	17.24	6	38.55	41.91	8	16	36	112

Tabel 8 Cresterea valorilor operationale

	Referinta	Cu imbunatatiri la niv tramvaielor	Raport
Vehicule	274	374	36%
VKMT Tramvai	2,469	3,568	44%
Numar de plecari	226	329	46%
Timp mediu	53.65	50.59	-6%

5. Evaluare Model Emisii

Comisia Europeana a definit reducerea emisiilor de carbon generate de sectorul transport ca pe un obiectiv fundamental atat pe termen scurt cat si pe termen lung. Acest obiectiv se bazeaza pe realizarea faptului ca Europa este puternic dependenta de combustibilii fosili importati pentru mobilitate si transport. Astfel, au fost publicate numeroase politici si carti albe pe tema dezvoltarii combustibililor alternativi si a investirii in infrastructura lor ca metoda de realizare a decarbonizarii treptate a sectorului transport in viitor (SWD (2013) EU COM, Energie Curata pentru Transport)

Electrificarea transportului, cu accent pe furnizarea serviciilor de transport public urban indeplineste obiectivul definit de decarbonizare graduala a sectorului transport, in urmatoarele moduri:

- Producerea energiei in mod eficient in centrale de mare capacitate reduce amprenta neta de carbon a operatiunilor din sectorul Transport Public deoarece vehiculele nu mai produc energie la fata locului.
- Producerea centralizata a energiei are loc in afara oraselor, reducand astfel numarul populatiei expuse la emisiile GES.
- Vehiculele electrice nu elibereaza pulberi la nivel scazut asa cum fac vehiculele private si autobuzele, acest lucru nu doar ca imbunatateste sanatatea publica dar reduce si obstacolele din calea transportului nemotorizat.

270

- In general, vehiculele electrice din TP sunt percepute intr-o lumina mai atragatoare decat echivalentul lor care functioneaza pe baza de combustibili fosili, trecerea la vehiculele electrice adesea da masura inlocuirii unui mijloc de transport cu mijloace mai durabile
- Vehiculele electrice sunt mai noi, utilizeaza tehnologii avansate atat pentru functionare cat si pentru imbunatatirea experientei calatorilor, furnizand un serviciu superior in ansamblu.

Misiunea actuala se axeaza pe achizitia si operarea noii flote de tramvaie pentru orasul Bucuresti. Pe baza constatarilor din Proiectul de Mobilitate Urbana Durabila 2015, este recomandat ca noile vehicule sa inlocuiasca o flota invechita pentru a reinnoi mijlocul de transport ca element principal in ierarhia mobilitatii durabile a orasului. In plus, aceasta investitie va aduce Bucurestiul mai aproape de obiectivul decarbonizarii sectorului transport in oras, asa cum prevad politicile UE.

Indicatorii pentru evaluarea impactului asupra mediului pentru acest proiect se bazeaza pe rezultatele si indicatorii creati in Modelul de Cerere de Transport pentru Bucuresti-Ilfov care a fost finalizat in perioada elaborarii PMUD 2015 si a fost actualizat pentru acest proiect. Modelul a fost recalibrat pentru anul 2017 si ia acum in calcul tipare actualizate privind numarul de calatori precum si evolutiile din sistemul de Transport Public al orasului. Urmatoarele sectiuni vor prezenta o evaluare de mediu a acestui proiect cu privire la emisiile GES, poluantii de nivel scazut si costurile financiare ale eventualelor efecte asupra mediului.

5.1. Reducerea GES

Descrierea datelor de intrare

Reducerea emisiilor de gaze cu efect de sera este un indicator foarte important pentru masurarea impactului sectorului transport asupra mediului. In timp ce sectorul transport genereaza numerosi poluanti GES sub forma de emisii de CO2 reprezinta poluantul de referinta utilizat in acest proiect si alte evaluari similare. In aceasta evaluare, emisiile totale de GES se bazeaza pe kilometrii parcursi per vehicul, conform MCT.

Numarul total de kilometri parcursi per vehicul este defalcat mai intai in functie de mijlocul de transport, apoi de combinarea flotelor si calculat in final in functie de emisiile medii de GES pe km parcurs. Aceasta metoda este folosita pentru a arata diferenta dintre scenariul de baza (2017) si un scenariu viitor in care flota de tramvaie reinnoita este pusa in functiune.

Inputuri de baza in evaluare:

Inputuri	Descriere	Sursa Date
Kilometri parcursi per vehicul	Kilometri parcursi per vehicul in perioada de varf AM	Bucharest – Ilfov MCT
Combinarea flotelor	Caracteristici vehiculului si caracteristici flota in general	Bucharest – Ilfov PMUD 2015
Emisii GES	Cantitate medie de emisii GES per km parcurs de vehicul in functie de clasa vehiculului	Eurostat 2018

In acest proiect se fac urmatoarele ipoteze cu privire la impactul empiric al noii flote de tramvaie:

- Noile tramvaie se deplaseaza mai rapid si mai eficient decat modelele vechi si astfel timpii de deplasare scad iar fiabilitatea creste
- Noile tramvaie vor rula pe trasee imbunatatite / noi care vor mari aria de acoperire a serviciului prin acest mijloc de transport
- Noile tramvaie sunt mai atractive in ochii utilizatorilor si creeaza astfel reperul pentru schimbarea mijlocului de transport

Tabele referitoare la Flota de vehicule

- Proportiile vehiculelor care alcatuiesc flota au la baza datele analizate in PMUD Bucuresti 2015
- Emisiile de **CO2e** eliberate per 1 km se bazeaza pe bazele de date Eurostat 2018 si EPA 2017

Flota autovehicule	**Emisii CO_2e Grame per 1 KM**	**Procent in flota vehicule**
Masina compacta noua	127	20%
Masina compacta veche	132	13%
Masina mica noua	133	20%
Masina mica veche	142	15%
Sedan Nou	153	12%
Sedan Vechi	175	8%
Camion Nou	207	4%
Camion Vechi	278	3%
SUV	245	5%
Medie ponderata	**151.68**	

CONFORM CU ORIGINALUL

Flota tramvaie	**Emisii CO_2e Grame per 1 km**	**Proportie vehicule flota Scenariu de Referinta**	**Proportie vehicule flota Scenariu imbunatatire Tramvaie**
Tramvaie existente	97	100%	48%
Tramvaie noi	42	0%	52%
Medie ponderata, Emisii CO_2e Grame per 1 km		**97**	**68.4**

Pe baza flotelor de vehicule, se prezinta impactul scenariului pentru imbunatatirea tramvaielor (AM varf)

272

Clasa vehicul	Cantitate medie de emisii CO_2e*	Impactul Proiectului privind Tramvaiele	
		Modificare VKMT	Modificare emisii GES
Masini private	159.66**	99.61%	**- 0.39 %**
Tramvaie	***	138%	**-3 %**
*CO_2e: Echivalent dioxid de carbon, unitate standard pentru exprimarea diverselor GES in 1 indicator ** A se vedea tabel "Flota de autovehicule" pentru mixarea flotei de vehicule private *** A se vedea tabel "Flota Tramvaie" pentru mixarea flotei de tramvaie per scenariu			

- Imbunatatirea flotei de tramvaie a schimbat in general modul de calatorie de la masina privata la tramvai
- Noile tramvaie au o performanta mai buna in ceea ce priveste emisiile GES in perioada de varf AM, remarcandu-se o reducere de 3% intre scenarii chiar daca tramvaiul parcurge cu 38 % mai multi kilometri in perioada de varf AM
- Noua flota de tramvaie in scenariul privind imbunatatirea tramvaielor asigura o reducere de 28.6 grame de emisii de CO2e pe kilometru, adica o reducere de aprox 30%

CONFORM CU ORIGINALUL

Tabel rezumativ privind reducerea in termeni absoluti a emisiilor:

Scenariu	Tone de Emisii GES in perioada de varf AM (emisii CO_2e)		GES anual (emisii CO_2e Tone)
	Masini private	Tramvaie	
Scenariu de referinta 2020	271.2	0.240	841,582
Scenariu privind imbunatatirea Tramvaielor 2020	270	0.233	838,260
Scenariu privind imbunatatirea Tramvaielor 2025	270	0.233	838,260
Economii (valoare absoluta)	-1.07	- 0.01	**-3,322**
Economii anuale (procente)			**0,4 %**

La nivelul ariei de studiu reducerea de emisii anuale CO2 este de -0,4 % in scenariul cu proiect fata de scenariul fara proiect. Reducerea emsiilor de CO2 si valorile emisiilor anuale economisite de CO2 (reducere anuala) din primul an de dupa finalizarea implementarii proiectului (2020) se pastreaza pe intreaga durabilitate a contractului de finantare, valoriile fiind valabile si pentru anul 2025 pentru intreaga arie de studiu.

Scenariul privind imbunatatirea tramvaielor reduce emisiile totale GES in Bucuresti cu aproximativ 1.1 tone in orele de varf AM

Economiile anuale ajung la o reducere emisii GES de aprox – 3,322 tone

Reducerea folosirii masinilor personale reprezinta sursa principala de modificare a emisiilor GES, in timp ce imbunatatirea tramvaielor are doar un impact marginal.

269

273

Tabel 9 Reducerea emisiilor GES pe fiecare traseu in aria de studiu

Traseu/ Linie	Economii anuale de emisii CO2 (echivalent tone CO2/an)	Contributia traseului individual la reducerea anuala de CO2 (%)	Scenariul de referinta 2020 (emisii echivalent tone CO2)	Scenariul imbunatatirea tramvaielor 2020 (emisii echivalent tone CO2)	Scenariul imbunatatirea tramvaielor 2025 (emisii echivalent tone CO2)	Reducere emisii GES (%)
Total	**3322**	**3322**	**841582**	**838260**	**838260**	**0,40%**
Linia 1	298	8,97%	75494,11	75196,11	75196,11	0,40%
Linia 10	315	9,48%	79800,82	79485,82	79485,82	0,40%
Linia 21	906	27,27%	229522,36	228616,36	228616,36	0,40%
Linia 25	192	5,78%	48640,50	48448,50	48448,50	0,40%
Linia 32	574	17,28%	145414,83	144840,83	144840,83	0,40%
Linia 41	275	8,28%	69667,38	69392,38	69392,38	0,40%
Linia 55	143	4,30%	36227,04	36084,04	36084,04	0,40%
Linia 40	141	4,24%	35720,37	35579,37	35579,37	0,40%
Linia 27	148	4,46%	37493,72	37345,72	12112,13	0,40%
Alte linii	330	9,93%	83600,86	83270,86	108504,46	0,40%

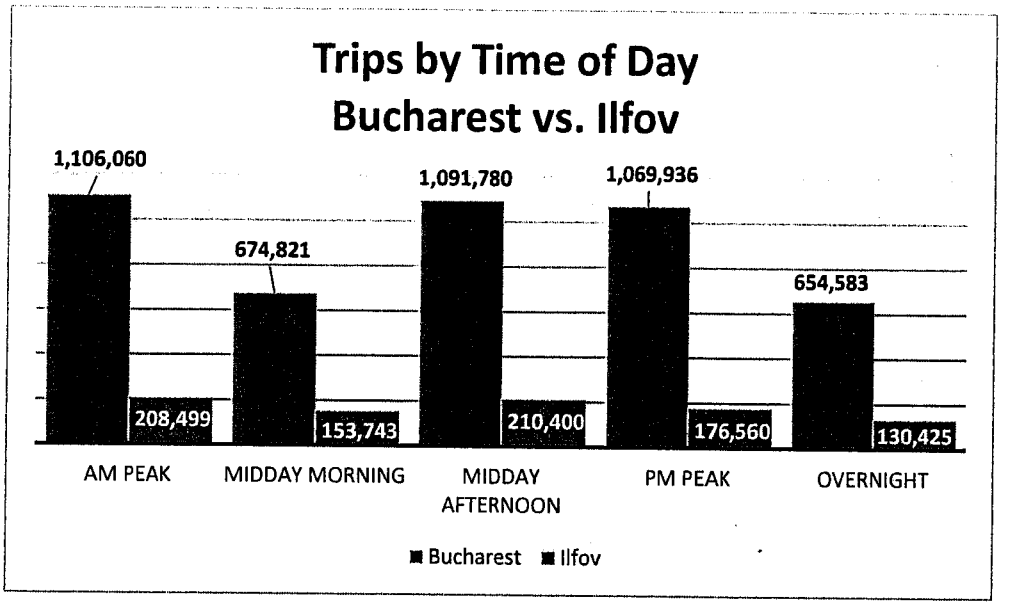
In tabelul 9 se observa contributia fiecarui traseu ce va avea tramvaie modernizate la reducerea anuala a emisiilor GES. Reducerea emsiilor de CO2 si valorile emisiilor anuale economisite de CO2 pe **fiecare traseu in parte** in primul an de dupa finalizarea implementarii proiectului (2020) se pastreaza pe intreaga durabilitate a contractului de finantare, valoriile fiind valabile si pentru anul 2025 pentru intreaga arie de studiu.

Avantajul inlocuirii mijlocului de transport este ilustrat prin aceasta evaluare care arata efectele pozitive ale inlocuirii mijlocului de transport ca rezultat al investitiei in serviciile de Transport Public, in acest caz, in reinnoirea flotei de tramvaie invechite cu vehicule noi.

Conform PMUD, numarul de calatorii pe zi (la ora de varf AM) in aria de studiu Bucuresti este de peste 5 ori mai mare decat in afaria ariei de studiu - judetul Ilfov la acelasi interval de timp. Avand in vedere ca prin achizitia de tramvaie noi, asa cum s-a mentionat anterior, va creste numarul de calatori transportati la ora de varf dimineata in aria de studiu (si implicit numarul de calatorii pe zi), numarul de calatorii in afara ariei de studiu va scadea, impactul asupra judetului Ilfov fiind pozitiv atat in ceea ce priveste traficul auto cat si ceea ce priveste emisiile de GES.

CONFORM CU ORIGINALUL

274



Sursa: PMUDBI

Astfel, masurile propuse a fi realizate prin proiect (achizitia de tramvaie) nu vor determina o creştere a emisiilor de echivalent CO_2 din transport , a deplasărilor aferente transportului privat cu autoturismele şi, implicit, nici o înrăutăţire a condiţiilor de trafic în afara ariei de studiu, pe toată perioada de durabilitate a contractului de finanţare.

CONFORM CU ORIGINALUL

6. Impact financiar

Economiile financiare sunt masurate pe baza atat a timpului economisit cat si a reducerii emisiilor GES. In timp ce economiile sunt calculate pe baza acestor aspecte, impactul global include o crestere inerenta a costului de operare datorita cresteriii flotei de tramvaie si a cresterii concomitente a kilometrilor parcursi per tramvai. Se prevede un plus de aprox 1,100 de km parcursi per tramvai ca parte a impactului financiar care trebuie luat in considerare.

6.1. Economiile de cost datorita reducerii timpului de calatorie

Monetizarea timpului reprezinta un indicator utilizat in mod constant pentru performanta unui scenariu de transport. Ipoteza de baza este aceea ca diminuarea timpilor de calatorie echivaleaza cu diminuarea timpului pierdut deoarece calatorii pot ajunge la destinatie mai rapid si pot fi mai productivi. Aceasta economie de timp este adesea inmultita cu venitul mediu pe ora in zona de interes a proiectului pentru a ajunge la o valoare in dolari care indica beneficiul financiar pozitiv al scenariului.

271

275

- Economia de timp ca urmare a imbunatatirii tramvaielor

Indicatori de timp in scenariul de imbunatatire a tramvaielor perioada de varf AM	**2020**	**2025**	**2030**
Ore economisite de vehiculele private	1,145	1,648	3,415
Timpul economisit de utilizatorii actuali ai TP	652	555	401
Noi utilizatori ai TP Timp suplimentar	1,123	2,040	6,733
Diferenta ore TP *	(471)	(867)	(2,934)
Total timp economisit	**673**	**817**	**1,202**
* Impactul scenariului referitor la imbunatatirea tramvaielor include inlocuirea mijlocului de transport ceea ce a crescut timpul general de calatorie in TP in perioada de varf AM. Indicatorul final privind timpul economisit ia in considerare acest lucru pentru a prezenta economiile nete.			

- Principalele avantaje ale tramvaielor in ceea ce priveste economia de timp constau in reduceri ale timpului de calatorie pentru vehiculele private
- In total sunt economiste 287 de ore in perioada orelor de varf AM sau aprox 850,000 de ore anual

Pe baza datelor existente privind PIB-ul si veniturile in Bucuresti, in conformitate cu PMUD din 2015, este prezentata Valoarea Timpului Economisit si alti indicatori financiari esentiali.

Achizitia si introducerea noilor tramvaie in flota existenta si indepartarea modelelor vechi are ca rezultat economii de aproximativ 16 M euro pe an.

Desi costurile legate de aceasta achizitie sunt semnificative, aceasta contribuie la planul de eliminare a congestiilor prevazut in PMUD si determina o inlocuire considerabila a mijloacele private cu mijloace publice de transport.

Acest lucru, la randul sau, creste nu numai valoarea financiara ci si valoarea adaugata a sustenabilitatii prezentata in capitolul urmator.

276

Table 9 Time Saving per Route

Route Number	Annual Time Savings (Hours)
Total	**2,019,000**
1	**180,861**
10	**191,236**
21	**550,779**
25	**28,931**
32	**348,725**
40	**85,987**
41	**166,890**
55	**87,181**
27	**81,324**
Alte rute	**297,080**

Financial Savings Indicators	Value (Currency values are in Euros)
Total Hours Saved (2020)	673
Value of Single Hour Time Savings	6.4 Euros
Value of Time Saved including all Benefits	**16.2 million per annum**

6.2. Reducerea costurilor datorita reducerii GES

Monetizarea emisiilor GES este o metoda larg acceptata de a arata costul social al poluarii pentru societate. Este dificil sa se defineasca cu fermitate pretul pentru 1 tona de emisii de **CO2e**, cu toate acestea se convine adesea ca acesta variaza intre 10-35 USD. In 2015, FMI a stabilit pretul la 25 de dolari, in timp ce Guvernul SUA in 2017 a stabilit pretul la 20 dolari. Pentru aceasta cercetare, valoarea va fi stabilita la 21 de euro, asa cum este prezentata in raportul Synapse-Energyy MIT din 2015 (Synapse Energy, Prognoza Pretului Dioxidului de Carbon 2015).

Evaluarile privind impactul financiar ofera o alta perspectiva pentru intelegerea impactului diverselor scenarii de dezvoltare a transportului. Ipoteza de baza a acestor scenarii este aceea ca reducerea emisiilor GES echivaleaza pentru economie cu reducerea costurilor sociale.

Acest cost poate fi exprimat in termeni ca reducerea accidentelor, problemelor de sanatate si multe altele.

273 277 276

Calcularea Impactului Financiar a Proiectului privind tramvaiele:

Clasa vehicul	Scenariu de referinta	Scenariu privind imbunatatirea tramvaielor
	Cost Tona Carbon (Euro) pentru perioada de varf AM	
Masini private	5,696.01	5,673.63
Tramvaie	5.03	4.90
Total	**5,702.56**	**5,680.06**
Economii (varf AM)		-22.5

- In general, imbunatatirea tramvaielor produce economii de 22.5 euro in emisii de carbon monetizate in perioada de varf AM.
- **Anual, reducerea GES genereaza economii monetare de aprox 70,000 de euro**
- Dupa cum s-a aratat anterior, beneficiile majore provin din reducerea calatoriilor cu masina privata si mai putin din imbunatatirea eficientei tramvaielor

CONFORM CU ORIGINALUL

7. Sumar si concluzii

Flota de tramvaie nou achizitionate in plus fata de cea existenta aduce un impact semnificativ pentru imbunatatirea conditiilor de viata si de transport in regiunea Bucuresti – Ilfov prin reducerea timpului de calatorie, reducerea congestiilor si a poluarii atit in termeni de emisii cit si financiar.

In timp ce capitolele anterioare au prezentat separat impactul financiar si de reducere a poluarii, tabelul de mai jos prezinta cum acest impact este legat de masurile de investitii noi si de cresterea numarului de calatori pentru fiecare linie care face subiectul proiectelor de investitii.

Investitia in tramvaie noi si modern duce la cresterea numarului de calatori in medie cu 25%, reducerea anuala a emisiilor in tone CO2 cu 3.322 si o economie anuala in timp de 2.019.000 ore.

278

Tabelul 10 – Sumar privind evolutia numarului de calatori, a reducerii de emisii de CO2 si timpul de calatorie pe fiecare traseu in scenariul cu proiect fata de scenariul fara proiect

Numarul liniei	Cresterea numarului de calatori in 2020	Cresterea numarului de calatori in 2025	Reducerea anuala a emisiilor – (tone CO2/an)	Ponderea reducerii de emisii GES (%)	Economia anuala de timp (ore)
1	9,38 %	17,31 %	298	0,40%	180,861
10	9,39 %	17,32 %	315	0,40%	191,236
21	39,82%	49,95 %	906	0,40%	550,779
32	22,76 %	31,65 %	574	0,40%	348,725
40	10,93 %	18,97 %	141	0,40%	85,987
41	7,34 %	15,12 %	275	0,40%	166,890
55	44,92 %	55,42 %	143	0,40%	87,181
25	23,66 %	32,63 %	192	0,40%	28,931
27	10,45 %	18,46 %	148	0,40%	81,324

Tabelul 11 – Sumar privind evolutia cotei modale a transportului public / transport auto in scenariul cu proiect fata de scenariul fara proiect

Nume scenariu	2020 Scenariu Referinta	2020 Scenariu imbunatatire tramvaie	2025 Scenariu Referinta	2025 Scenariu imbunatatire tramvaie
VKMT	1,788,241	1,781,217	2,099,488	2,090,375
VHT	72,224	71,530	96,076	94,875
Number of Drivers	188,367	187,106	220,290	218,340
Number of Transit Passengers	159,602	161,466	158,988	161,751
Share of Drivers	41.7%	41.4%	45.0%	44.6%
Share of Transit Passengers	35.3%	35.7%	32.5%	33.0%
Car Trip Time (mins)	23.01	22.94	26.17	26.07
Car Speed (Km/H)	24.76	24.90	21.85	22.03

Surse de date pentru elaborarea studiului

Planul de Mobilitate Urbana Durabila 2016-2030 –Bucuresti – Ilfov

Planului Integrat de Calitatea Aerului 2018-2020

275

279

CONFORM CU ORIGINALUL

Anexa nr. 2 la HCGMB
nr. 225 / 19.04.2018

DESCRIEREA INVESTIȚIEI

„Achiziționare tramvaie și echipamente necesare îmbunătățirii transportului public de călători pe liniile 1, 10, 21, 25, 32, 40, 41 și 55"

Obiectivul Studiului de Oportunitate este de a analiza şi justifica cea mai bună soluţie pentru îmbunătăţirea sistemului de transport cu tramvaiul. Deşi necesarul de tramvaie noi şi linii modernizate la nivelul capitalei este cel putin dublu, aşa cum s-a observat în PMUD, prin acest studiu se propune achiziţionarea unui numar de **100 tramvaie cu podea complet coborâtă din gama de 36 m**, adaptate persoanelor cu dizabilităţi, ce vor fi utilizate pe **8 linii principale modernizate 1, 10, 21, 25, 32, 40, 41 şi 55**. Pe traseele menţionate, tramvaiele noi vor circula cu o viteză sporită, asigurându-se totodată o semaforizare cu prioritate pentru transportul public de călători. Tramvaiele vor fi echipate cu sisteme IT – de informare călători (audio şi video), supraveghere video, sistem de numărare călători, WI-Fi şi sistem de comunicare on-line.

Complementar achiziţiei de tramvaie, pe secţiunile de traseu unde este cazul, se vor efectua lucrări de infrastructură de tipul: **modernizare cale de rulare, infrastructură si suprastructură corespunzătoare, modernizare peroane pentru a corespunde lungimii noilor tramvaie, modernizare substaţii electrice de tracţiune, integrare de noi intersecţii semaforizate în BTMS pe anumite secţiuni de traseu**. În plus, pe anumite secţiuni de traseu se vor institui măsuri privind pr prioritizare tramvaie (bandă dedicată, politica de parcări şi semaforizare intersecţii noi), modernizare depouri Colentina şi Titan, fluidizarea circulaţiei tramvaiului (ex: prin interzicerea parcării auto pe carosabil, de-a lungul căii de rulare, etc).

Din analiza combinată a fluxurilor de călători la ora de vârf dimineaţa, a numărului mediu de îmbarcări pe zi de lucru, a numărului mediu de îmbarcări pe oră estimat (un tramvai circulă în medie cca 16 ore/zi), a rezultat un necesar de tramvaie pe fiecare linie / traseu în parte.

Acest necesar de tramvaie a fost adaptat situaţiei reale şi corectat pe anumite trasee dat fiind particularităţile ce ţin de raportul dintre cererea şi oferta de transport, de fluxurile maxime şi minime de călători, de complementaritatea investiţiei, de prognozele de creştere a numărului de călători, rezultând o listă actualizată şi corectă a necesarului de tramvaie.

Tramvaiele cu podea total coborata, ce vor fi achizitionate, vor fi prevaute cu rampe de urcare pentru persoane cu dizabilitati care folosesc scaune cu rotile. Pentru acestea, tramvaiele vor prevedea o platforma rabatabila sau culisanta cu acţionare manuala şi se vor amenaja locuri speciale la cea mai apropiata uşa dubla de acces fata de postul de conducere. In apropierea acestor spaţii speciale, vor fi prevăzute bare de susţinere, inclusiv bara cu rulou tapitat pentru persoanele cu orteze, dispozitive de asigurare cărucior (centuri retractabile pentru cărucioare simple şi dispozitive de fixare în podea pentru cărucioare electrice), scaune rabatabile, etc.

Sursa de finanţare: Programul Operaţional Regional 2014 – 2020, Axa Prioritară 3, Prioritate de investiţii 4e, Obiectivul specific 3.2 - Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe planurile de mobilitate urbană durabilă.

28

Anexa nr. 3 la HCGMB

nr. 225 / 19.04.2018

INDICATORII TEHNICO-ECONOMICI

aferenți studiului de oportunitate

„Achiziționare tramvaie și echipamente necesare îmbunătățirii transportului public de călători pe liniile 1, 10, 21, 25, 32, 40, 41 și 55"

1. **Valoarea totală estimată a investiției**	**220.000.000 Euro**
2. **Numărul total de tramvaie cu podea complet coborâtă din gama de 36 m**	**100 buc.**
3. **Durata maximă de realizare a investiției**	**31.12.2023**

CONFORM CU ORIGINALUL

281

CONFORM CU ORIGINALUL

Anexa nr. 4 la HCGMB
nr. 225 / 19.04.2018

MĂSURILE COMPLEMENTARE

necesare a fi realizate pentru eligibilitatea proiectelor finanţate din fonduri nerambursabile

Având în vedere menţiunea din Ghidul Solicitantului - Condiţii specifice de accesare a fondurilor - Obiectivul Specific POR 3.2 – Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe planurile de mobilitate urbană durabilă, aprobat prin Ordinul ministrului delegat pentru fonduri europene nr. 3715/20.07.2017 prin care "*Toate activităţile/măsurile/proiectele complementare, conform precizărilor din cererea de finanţare analizată, de care depinde atingerea rezultatelor acesteia, se vor realiza până la data de 31.12.2023*", precum şi necesitatea realizării unor măsuri complementare pentru eligibilitatea proiectelor finanţate din fonduri nerambursabile, Municipiul Bucureşti se angajează să finanţeze şi să execute până la data de 31.12.2023 următoarele măsuri complementare necesare îmbunătăţirii transportului public de călători pe liniile 1, 10, 21, 25, 32, 40, 41 şi 55:

- modernizarea tuturor peroanelor incluse in studiul de oportunitate;
- crearea de căi de acces la tramvaie pentru persoanele cu dizabilităţi;
- modernizarea / reabilitarea căii de rulare a tramvaielor (cu toate elementele componente necesare funcţionării acesteia: infrastructură, suprastructură, aparate de cale, linii de depouri, reţea fir, substaţii de redresare etc.) pentru liniile nemodernizate la data depunerii proiectului (acolo unde este necesar);
- modernizarea depourilor Colentina şi Titan, inclusiv infrastructura tehnică aferentă.

282

	17	POSTAVARULUI	37m x 2m	30	1	1	2	18
	18	POSTAVARULUI	37m x 2m	30	1	1	2	18
	19	LIVIU REBREANU	68m x 2.03m	58	1		2	34
	20	LIVIU REBREANU	68m x 2.03m	58	1	1	2	34
	21	FAUR SA-POARTA 4	49m x 2.03m	39			2	24
	22	FAUR SA-POARTA 4	49m x 2.03m	39			2	24
Basarabiei	23	P-TA HURMUZACHE sens Oraş	65m x 1,7m		1		1	30
	24	PATINOAR O->	40m x 0.95m		1	1		
	25	PATINOAR	40m x 0.95m			1		
	26	ARENA NATIONALA O->	45m x 1,5m		1	1		
	27	ARENA NATIONALA	38m x 1m		1	1		
	28	N. GRIGORESCU	74m x 1,35m		1			
	29	BAIA DE ARAMA	66m x 1,5m		1	1		
	30	BAIA DE ARAMA O->	78m x 1,5m		1	1		
	31	LUCRETIU PATRASCANU	65m x 1,4m		1			
	32	SOS. MORARILOR O->	34m x 1m		1	1		
	33	BD. 1 DEC.1918	30m x 1,5m		1	1		
Calea Călăraşi	34	P-TA HURMUZACHE sens Republica	65m x 1,7m				1	32
	35	DELEA VECHE	31m x 1,47m		1			0
	36	DELEA VECHE	30m x 1,5m		1			0
	37	UNIV.HYPERION	39m x 1,46m		1	1		0
	38	UNIV.HYPERION O ->	38m x 1,48m		1	1		0
	39	ALEX.SIHLEANU	36m x 1,47m		1	1		18
	40	Piaţa. C.COPOS	68m x 1,47 m			1		0
	41	SF.VINERI - Plecare	114m x 3.5m	100			1	7
	42	SF.VINERI - Sosire 2	62m x 2.26m	52				27
	43	SF.VINERI - Sosire 1	110m x 4.45m	100			1	12
	Total peroane de modificat pe linie modernizată: 2							

Nota: Peroanele de pe B-dul Th Pallady (nr. crt. 1-14) sunt prinse în cadrul modernizării liniei 27.

Peroanele de pe B-dul Basarabiei şi Calea Călăraşilor (nr. crt. 23-40) sunt prinse în cadrul modernizării liniei 40.

Peronul de la staţia Alexandru Sihleanu este prins la modernizare pe linia 40. Liniile 40 şi 55 au traseu comun pe Calea Călăraşilor de la intersecţia cu Str. Traian la Bucla Sf. Vineri.

121

Anexa 7 – Detalii privind linia de tramvai 40

Peroanele care necesita lucrări de extindere pe zona deja modernizata (Bd. 1 Decembrie 1918 de la Bd. Pallady la Poarta 4 Faur) sunt cele aferente stațiilor Postăvarului, ambele sensuri.
Aceste peroane au lungimi active insuficiente pentru noile vagoane și necesita extindere, astfel încât lungimea activa a peronului sa fie cel puțin 36 m. În măsura în care exista posibilitatea măririi lățimii peronului la cel puțin 1.80 m se va realiza și acest lucru.
Înălțimea peroanelor va fi conform infrastructurii existente la +25 cm fata de nivelul superior al șinei (NSS).

CONFORM CU ORIGINALUL

Pe acest traseu circula:

- Tramvaie V3A-93 cu dimensiunea 27180 x 2390 mm

Din punct de vedere constructiv și al separării liniei de traficul general aceasta se prezinta astfel:

a. Terminalul sf. Vineri în lungime de 370mcs, la care se adaugă o bretea de stocaj de 77 m cale simpla. Acest terminal este comun cu terminal de autobuze, care au fluxul separat de al tramvaielor.

b. Pe Bd. Corneliu Coposu, Calea Călărașilor, Bd. Basarabiei linia de tramvai este carosabila, cu șina tip otelul roșu înglobata în dale de beton cu canal înglobata în beton fără amortizoare de zgomote și vibrații la inima șinei și talpa șinei.

c. Pe Bd. 1 Decembrie intre Bd. Basarabia și Poarta 4 Faur linia de tramvai este în soluție carosabila, șina CF înglobate în dale de beton incastrate în rama.

d. Pe Bd. 1 Decembrie de la Poarta 4 Faur la bd. Th. Pallady linia de tramvai este modernizata în soluție carosabila, șina cu canal îngloba în beton, cu zona verde sau gard în axa amprizei RATB, întrerupte în dreptul principalelor intersecții. La intersecția cu str. Liviu Rebreanu exista relații duble din Liviu Rebreanu în Bd. 1 Decembrie. Raza minima curba 20 m. Terminalul Faur. care nu deservește linia 40 decât în caz de nevoie, este și el modernizat în cadrul lucrării de modernizare a liniei de tramvai pe acest tronson.

e. Pe Th. Pallady linia este separata de traficul general prin spațiu verde adiacent zonei RATB. Soluția constructiva a liniei este șina CF montata pe traverse de beton și prisma de piatra sparta, cu stâlpii montați în axa liniei de tramvai. Intersecții carosabile sunt la str. Mizil și unitățile economice din zona.

f. Bucla Complex Titan bretele de stocaj de 118 m, 226 m cale simpla plus lungime liniei de întoarcere de 32 m cale simpla. În terminal nu exista peroane de debarcare/ îmbarcare calatori, acestea fiind în linia curenta.

122

284
~~283~~

CONFORM CU ORIGINALUL

Anexa 7 – Detalii privind linia de tramvai 40

Soluția constructiva a liniei de contact este:

- Pe Bd. Corneliu Coposu, Calea Călărașilor, Bd. Basarabiei, Bd. 1 Decembrie până la Poarta 4 Faur catenara simpla, necompensata, susținuta de traverse montate pe stâlpi amplasați pe trotuare.
- Pe 1 Decembrie zona modernizata catenara este simplu compensata cu contragreutăți, în soluție elastica (cu suspensie delta) și traverse montate pe stâlpi metalici amplasați pe trotuare, schimbați în cadrul proiectului de modernizare a liniei de tramvai.
- Pe Bd. Th. Pallady catenara cu cablu portant (care susține firul de contact), firul de contact compensat (preluarea variației lungimii firului de contact cauzata de diferențele de temperatura se face automat prin sistemul de compensare cu contragreutăți) ansamblul fiind montat pe console oblice din țeava de otel. Stâlpii pe traseu sunt pozați în axa liniei de tramvai.

Numărul total al stâlpilor de pe traseu este de aproximativ 670 stâlpi vechi a căror durata de viată este depășita și 140 de noi aflați în stare tehnica corespunzătoare.

Linia 40 și linia 27 au traseu comun pe Bd. Theodor Pallady de la Str. Teclu la Bd. 1 Decembrie 1918.

Alimentarea rețelei de contact pe aceste zone se face din substațiile Policolor și Nicolae Grigorescu.

Alimentarea cu energie electrica a rețelei de contact a Liniei de tramvai 40 se realizează din următoarele substații electrice de tracțiune :

- Substația Policolor prin trei centre de alimentare și întoarcere. Aceasta a fost pusa în funcțiune în anul 1978 cu echipamente electrice CKD și este amplasata pe Bd. Pallady nr.250, sect.3. Substația electrica este propusa pentru modernizare în cadrul modernizarii Liniei de tramvai 27;
- Substația Nicolae Grigorescu prin doua centre de alimentare și întoarcere. Aceasta a fost pusa în funcțiune în anul 1967 cu echipamente electrice AEG și este amplasata pe strada Lotrioara nr.5, sect.3. Substația electrica este propusa pentru modernizare în cadrul modernizării Liniei de tramvai 27;
- Substația Titan prin patru centre de alimentare și întoarcere. Aceasta a fost pusa în funcțiune în anul 1970 cu echipamente electrice CKD și este amplasata pe Intrarea Muncii nr.3, sect.2. Substația electrica este propusa pentru modernizare în cadrul modernizării acestei linii de tramvai;
- Substația Dristor printr–un centru de alimentare și întoarcere. Aceasta a fost modernizata în anul 2008 cu echipamente electrice SIEMENS/SECHERON și este amplasata pe B-dul Camil Ressu nr.7, sect.3;
- Substația Traian prin patru centre de alimentare și întoarcere. Aceasta a fost pusa în funcțiune în anul 1979 cu echipamente electrice EAW și este amplasata pe Str. Maximilian Popper nr.6, sect.3. Substația electrica este propusa pentru modernizare în cadrul modernizării Liniei de tramvai 27; Din substația Traian se alimentează atât rețeaua de contact de pe linia 40 cat și cea de pe linia 27.

- Substația Republica printr-un centru de alimentare și întoarcere. Aceasta a fost modernizata în anul 2010 cu echipamente electrice SIEMENS și este amplasata pe Bd. Carol 1 nr.29, sect.2.

În cadrul proiectului de modernizare a liniei 40 sunt incluse și lucrările de modernizare a substației electrice Titan, inclusiv cablurile de curent continuu, la o valoare estimata de 9.900.000 lei fără TVA (C+M, procurare utilaje, montaj, clădire). De asemenea, se vor înlocui cablurile de cc din substația Traian, care alimentează aceasta linie, lucrare estimata la valoarea de 3900000 lei fără TVA (lucrări C+M). Valoarea estimata pentru extinderea celor doua peroane necorespunzătoare de pe traseul modernizat al liniei 40 - este de 120.000 lei fără TVA.

Lucrările de modernizare ale liniei 40 (linie, peroane, rețea de contact) se ridica la o valoare estimata de 95.094.000 lei fără TVA (valoare estimata de construcții montaj).

CONFORM CU ORIGINALUL

Intersecții existente incluse în BTMS

1. Sfântă Vineri - Corneliu Coposu
2. Corneliu Coposu - Mircea Voda
3. Călărași - Mântuleasa
4. Mihai Bravu (Piața Muncii)
5. Liviu Rebreanu 1 Decembrie 1918

Intersecții propuse a fi introduce în BTMS

A. Theodor Pallady 1 Decembrie 1918
B. Theodor Pallady Jean Steriade
C. Theodor Pallady Nicolae Teclu (Rond tramvai)

Zone în care tramvaiele au viteza încetinita din cauza traficului general

Artera/Intersecția	Tronsonul	Lungime tronson [m]	Observații
Bd. Basarabia	Sos. Morarilor - Sos. Mihai Bravu	2400	Calea de rulare a tramvaiului nu este modernizata.
Piața Hurmuzachi (Bd. Basarabia/Sos. Mihai Bravu)			Se formează ambuteiaje datorita autoturismelor staționate pe calea de rulare a tramvaiului pentru efectuarea virajului la stânga
Calea Călărași	Str. Delea Veche - Str. Popa Nan	300	Restricție de viteza a circulației tramvaielor la 10 km/h. Calea de rulare a tramvaielor este deteriorata
Calea Călărași	Intrarea Platon -Str. Mântuleasa	900	Traficul rutier se desfășoară pe linia de tramvai. Calea de rulare a tramvaielor este deteriorata. Menționând ca pe tronsonul Str. Romulus-Popa Soare exista restricție de viteza a circulație tramvaielor la 10 km/h

Anexa 7 – Detalii privind linia de tramvai 40

Pentru eliminarea situațiilor în care viteza tramvaiului este încetinita din cauza traficului general, se vor lua următoarele masuri:

- În intersecțiile unde autovehiculele efectuează virajul stânga, tramvaiul sa primească verde la semafor cu 5-10 secunde înaintea traficului rutier. În aceste condiții autovehiculele pot intra pe linia de tramvai după ce tramvaiul a traversat intersecția. În prezent, autovehiculele care efectuează virajul stânga pătrund pe linia de tramvai, acorda prioritate vehiculelor din sens opus, pana se schimba culoarea semaforului, iar tramvaiele mai așteaptă un ciclu semaforic pentru a traversa intersecția;

- Pe arterele unde lățimea carosabilului permite, se va delimita calea de rulare a tramvaielor cu garduri pentru creșterea vitezei comerciale, respectiv pentru a nu permite autovehiculelor circulația pe linia de tramvai, cu excepția ambulanțelor, pompierilor, poliției, etc;

- Semaforizare preferențiala pentru vehiculele de transport public - montare de senzori. La apropierea de o intersecție semaforizata vehiculele de transport public sa poată modifica automat culoarea semaforului primind undă verde.

- Interzicerea parcării pe carosabil a autovehiculelor proprietate personala pe secțiunile unde transportul public cu tramvaiul este în comun cu transportul auto

CONFORM CU ORIGINALUL

ROMANIA MUNICIPIUL BUCUREȘTI CONSILIUL GENERAL

Calendarul activităților complementare

Activități complementare liniei 40	2018	2019	2020	2021	2022
1. Adaptarea a 2 peroane ,					
2. Modernizarea liniei de tramvai 40 - 18,8 km cale simpla					
3. Modernizarea liniei de tramvai 27					
4. Modernizare substație Titan					
5. Modernizare depou Titan					
6. Includerea intersecțiilor în BTMS și prioritizarea transportului public cu tramvaiul					
5 Urmărirea aplicării masurilor de siguranța și securitate în trafic					
6. Informarea cetățenilor pe toata durata proiectului					

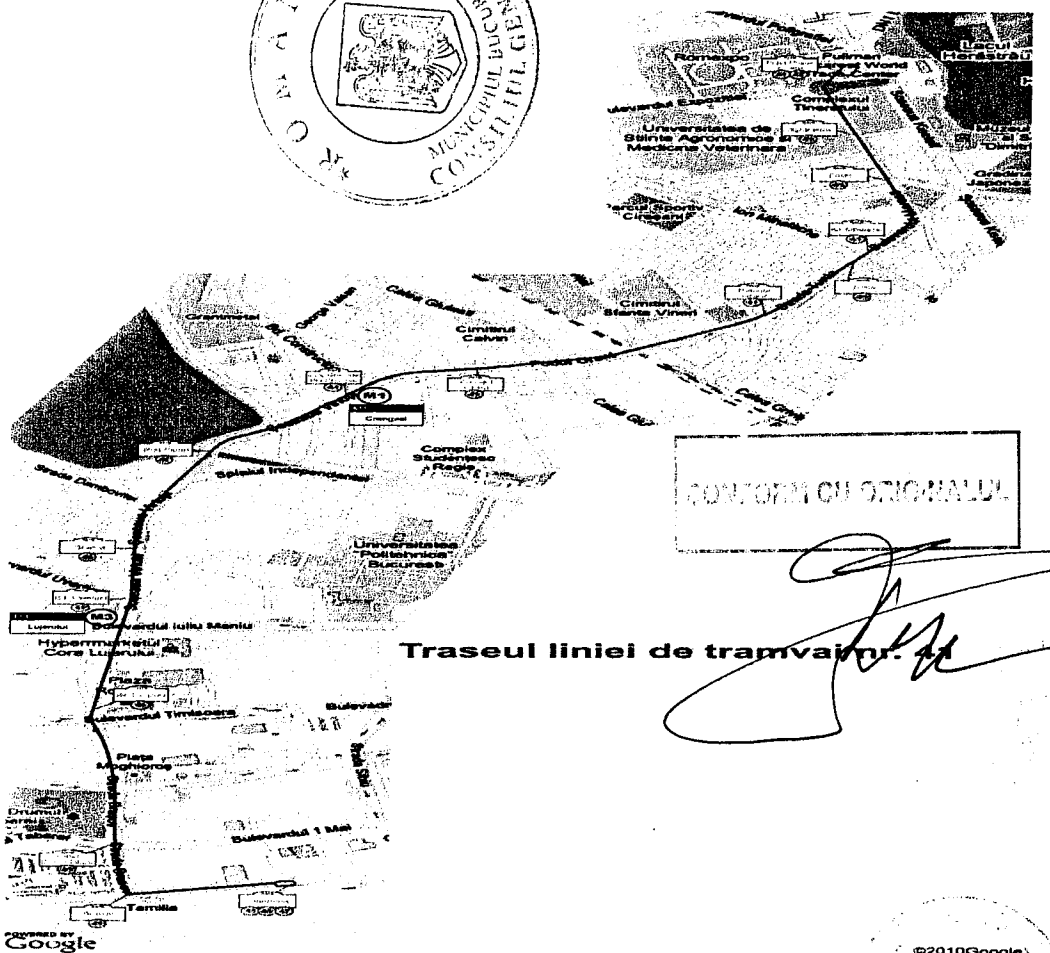
Descriere traseu linia 41

Infrastructura de tramvai aferenta liniei 41 străbate arterele B-dul Mărăşti, B-dul Mareşal Alexandru Averescu, Str. Turda, Podul Grant, Calea Crângaşi, Şoseaua Virtuţii, Pasaj subteran Lujerului, Str. Braşov, B-dul Ghencea. Linia 40 are o lungime a caii de rulare linie curenta (traseu fără terminale) de 9.425 km cale dubla, la care se adaugă lungimea liniilor din terminale 0.95 km cale simpla Terminal Piaţa Presei Libere şi 1.32 km cale simpla Terminal Ghencea.

Linia de tramvai 41, denumita şi metroul uşor, este cea mai eficienta linie până în prezent şi are un număr mediu de îmbarcări pe zi de 123,928 calatori. Ea leagă cartiere importante ale Bucureştiului de zona de nord care cunoaşte o mare dezvoltare economica. Numărul de calatori va creste semnificativ achiziţia noilor tramvaie. Se prevede o creştere de 7 % a beneficiarilor acestei linii de transport rapid.

Depou: Tramvaiele liniei 41 vor fi garate în **depoul Alexandria** (depou **modernizat** situat în Sos. Alexandriei nr. 150B).

Descriere traseu:



Traseul liniei de tramvai nr. 41

CONFORM CU ORIGINALUL

Anexa 8 – Detalii privind linia de tramvai 41

Linia de tramvai 41 are un număr total de 30 de staţii, iar lungimea caii de rulare este de 19.7 km cale simpla inclusive Terminal Piaţa Presei Libere şi Terminal Ghencea.
Cele doua terminale ale liniei 41, împreuna cu traseul liniei curente, care străbate arterele B-dul Mărăşti, B-dul Mareşal Alexandru Averescu, Str. Turda, Podul Grant, Calea Crângaşi, Şoseaua Virtuţii, Pasaj subteran Lujerului, Str. Braşov, B-dul Ghencea au fost modernizate complet, adică cale de rulare (inclusiv peroane), reţea de contact, substaţii electrice şi cabluri de curent continuu.
Procesele verbale de recepţie finala a lucrărilor sunt:

CONFORM CU ORIGINALUL

Calea de rulare :

-Tronson 1 de la bucla Piaţa Presei Libere la Pasaj Gran - PV 72243/25.08.2004
-Tronson 2 de la Podul Grant la Bd. Timişoara - PV 72243/25.08.2004
-Tronson 3 de la B-dul Timişoara la Bucla Ghencea - PV nr. 76939/28.11.2006
-Bucla Ghencea – PV 71629/26.09.2002 – 21.010.2002

Reţeaua de contact : PV 73532/14.12.2003 (se refera la întregul traseu al liniei)

Substaţii şi cabluri de curent continuu:

- Lucrări pentru traseele de cabluri intre substaţiile de tracţiune şi linie PV 73408/22.12.2005
- Substaţia Averescu PV 71306/04.06.2004
- Substaţia Ciurel PV 73284/22.11.2004
- Substaţia Presei Libere PV 7357/20.12.2004
- Substaţia Braşov (Timişoara) PV 73038/03.11.2004

Depoul Alexandria : PV 37662/25.03.2008

Caracteristici şi dotări:

Artera	Nr. crt.	Staţia	Dimensiuni [m]	Lungime activa peron [m]	Borna	Indicator	Copertina	Garduri [m]	Linii în plus deservite
PPTA PRESEI	1.	P-TA PRESEI LIBERE Plecare 2	92 x 2,52	82			1	41	42
	2.	P-TA PRESEI LIBERE Plecare 1	92 x 2,52	82			1	43	
	3.	P-TA PRESEI LIBERE Sosire 2	95 x 2,52	85				43	
	4.	P-TA PRESEI LIBERE Sosire 1	95 x 1,47	85					
BD MARASTI	5.	AGRONOMIE	39 x 1,57	28		1		2	
	6.	AGRONOMIE	39 x 1,57	28		1			
	7.	MANASTIREA CASIN sens PPL	35 x 1,55	27		1			
	8.	MANASTIREA CASIN sens Ghencea	33 x 1,52	27		1			
STR TURDA	9.	BD. I. MIHALACHE sens PPL	44 x 2,8	34		1	1	26	
	10	BD. I . MIHALACHE sens Ghencea	45 x 2,53	35		1	1	26	
	11	TURDA sens Ghencea	95 x 2,4	85		1		54	

	12	TURDA sens PPL	56 x 2,88	46		1		35	
	13	PASAJ GRAND sens PPL	84 x 2,5	74		1	1	49	
	14	PASAJ GRAND sens Ghencea	84 x 2,54	74		1	1	48	
SOS VIRTUTII	15	P-TA CRINGASI sens PPL	32 x 2,56	30		1	1	27	
	16	P-TA CRINGASI sens Ghencea	32 x 2,5	30		1	1	18	
	17	POD CIUREL	38 x 1,98	30		1	1	22	
	18	POD CIUREL	38 x 1,98	30		1	1	21	
	19	ORSOVA sens PPL	39 x 2	31		1	1	22	
	20	ORSOVA sens Ghencea	41 x 2	32		1	1	22	
	21	UVERTURII sens PPL	43 x 2,47	34		1	1	30	
	22	UVERTURII sens Ghencea	53 x 2,47	35		1	1	36	
SR BRASOV	23	TIMISOARA	45 x 2,5	35		1	1	25	
	24	TIMISOARA	45 x 2,5	35		1	1	24	
	25	P-TA DRUMUL TABEREI	44 x2,45	34		1	1	23	
	26	P-TA DRUMUL TABEREI	44 x2,45	34		1	1	23	
	27	PARCUL DR. TABEREI	42 x 2,4	32		1	1	17	
	28	PARCUL DR. TABEREI	42 x 2,4	32		1	1	19	
	29	BRASOV	44 x 2,4	34		1	1	23	
	30	BRASOV sens Ghencea	44 x 2,43	34		1	1	23	
BD GHENCEA	31	GHENCEA Plecare 2	106 x 2				1	46	
	32	GHENCEA Sosire 3	108 x 2,4					44	
	33	GHENCEA Plecare 1	102 x 2,45					39	
	34	GHENCEA Sosire 2	110 x 2,46					47	
	35	GHENCEA Sosire 1	112 x 2,5					53	
	Total peroane de modificat pe linie modernizată: 20								

Nota: Peroanele parc Dr. Taberei se refac în cadrul lucrărilor Magistralei 5 de Metrou, întrucât fac obiectul unor relocări în cadrul lucrărilor de metrou.

Peroanele care necesita lucrări de extindere sunt cele aferente stațiilor:

- AGRONOMIE ambele sensuri
- MANASTIREA CASIN ambele sensuri
- BD. I. MIHALACHE ambele sensuri
- P-TA CRINGASI ambele sensuri
- POD CIUREL ambele sensuri
- ORSOVA ambele sensuri
- UVERTURII ambele sensuri
- TIMISOARA ambele sensuri
- P-TA DRUMUL TABEREI ambele sensuri
- BRASOV ambele sensuri.

127

CONFORM CU ORIGINALUL

Anexa 8 – Detalii privind linia de tramvai 41

Aceste peroane au lungimi active insuficiente pentru noile vagoane şi necesita extindere, astfel încât lungimea activa a peronului sa fie cel puţin 36 m. În măsura în care exista posibilitatea măririi lăţimii peronului la cel puţin 1.80 m se va realiza şi acest lucru.
Înălţimea peroanelor va fi conform infrastructurii existente la +25 cm fată de nivelul superior al şinei (NSS).

Pe acest traseu circula:

- Tramvaie V3A-93 cu dimensiunea 27180 x 2390 mm

Din punct de vedere constructiv şi al separării liniei de traficul general aceasta se prezinta astfel:
Linie curenta:

- Pe B-dul Mărăşti şi B-dul Alexandru Averescu linia de tramvai este construita pe o platforma proprie înălţata fata de carosabilul adiacent cu 10 cm, iar pe aceasta porţiune pot circula pe ampriza liniei de tramvai şi mijloacele de intervenţii (salvare, pompieri, politie, etc.) acest tronson.
- Pe str. Turda linia de tramvai este înglobata în beton şi separata de traficul general prin bordura şi gard montat pe bordura.
- Pe Podul Grant linia este în zona proprie, şina de cale ferata montata pe blochezi, separata de traficul general de bordura.
- Pe Calea Crângaşi, Sos. Virtuţii linia este în zona proprie separata prin bordura şi gard de carosabil, iar şina este de tip CF montata pe traverse din beton şi pe prisma de piatra sparta.
- In pasajul Lujerului linia este CF montata pe blochezi şi separata prin bordura de partea carosabila.
- Pe str. Braşov şi B-dul Ghencea linia este în zona proprie separata prin bordura şi gard de carosabil, iar şina este de tip CF montata pe traverse din beton şi pe prisma de piatra sparta.

Pe întregul traseu reţeaua de contact a fost modernizata odată cu linia de tramvai (stâlpi, suspensie fir de contact). Soluţia constructiva a linei de contact este catenara longitudinala dublu compensata (firul de contact este susţinut de un cablu portant prin intermediul unor pendule, iar atât firul de contact cat şi cablul portant sunt compensate, adică preluarea variaţiei lungimii lor cauzata de diferenţele de temperatura se face automat prin sistemul de compensare cu contragreutăţi).

Numărul total al stâlpilor de pe traseu este de aproximativ 510 stâlpi aflaţi în stare tehnică corespunzătoare. Stâlpii pe tronsonul Mărăşti Averescu sunt plantaţi pe trotuare, iar în restul traseului sunt în axa zonei RATB. De asemenea, în intersecţiile majore stâlpii sunt plantaţi pe trotuare (aceste intersecţii sunt cu: B-dul Ion Mihalache, B-dul Timişoara, Drumul Taberei – ramura de Nord, Drumul Taberei – ramura de Sud, Prelungirea Ghencea).

Toate trecerile de pietoni sunt prevăzute cu pastile de acumulare şi sunt semaforizate, de asemenea sunt semaforizate toate intersecţiile carosabile.

Anexa 8 – Detalii privind linia de tramvai 41

In buclele de întoarcere rețeaua de contact are doar fir de contact susținut de traverse. Buclele de întoarcere sunt dedicate exclusiv mijloacelor de transport în comun (tramvaie și autobuze, având fluxuri separate în bucla). Toate curbele în buclele de întoarcere au raza cel puțin 20 m.

Alimentarea cu energie electrica a rețelei de contact a Liniei de tramvai 41 se realizează din următoarele substații electrice de tracțiune :

- Substația Expoziției prin doua centre de alimentare și întoarcere. Aceasta a fost pusa în funcțiune în anul 2005 cu echipamente electrice SIEMENS/BALFOUR și este amplasata în bucla întoarcere a Liniei de tramvai 41, sect.1. Substația este de tip container;

- Substația Averescu prin doua centre de alimentare și întoarcere. Aceasta a fost pusa în funcțiune în anul 2005 cu echipamente electrice SIEMENS/BALFOUR și este amplasata pe Strada Aviator Stalpeanu nr.3, sect.1. Substația este de tip container;

- Substația Griviţa prin doua centre de alimentare și întoarcere. Aceasta a fost modernizata în anul 2000 cu echipamente electrice ELECTROPUTERE/ICPE și este amplasata pe Strada Barbu Lăutarul nr.5, sect.1;

- Substația Ciurel prin doua centre de alimentare și întoarcere. Aceasta a fost pusa în funcțiune în anul 2007 cu echipamente electrice SIEMENS/BALFOUR și este amplasata pe Strada Virtuții, sect.1, sect.1. Substația este de tip container;

- Substația Militari prin trei centre de alimentare și întoarcere. Aceasta a fost modernizata parțial (instalația de medie tensiune și o parte din instalația de 825 Vcc) în anul 2004 cu echipamente electrice ABB/ELECTROPUTERE și este amplasata pe Str. Vagonetului nr.1, sect.6;
- Substația Timișoara prin doua centre de alimentare și întoarcere. Aceasta a fost pusa în funcțiune în anul 2005 cu echipamente electrice SIEMENS/BALFOUR și este amplasata pe Strada Brașov nr.16, sect.6. Substația este de tip container;

- Substația Ghencea prin doua centre de alimentare și întoarcere. Aceasta a fost pusa în funcțiune în anul 2005 cu echipamente electrice SIEMENS/BALFOUR și este amplasata în bucla întoarcere a Liniei de tramvai 41, sect.1. Substația este de tip container.

Pe acest tronson nu sunt prevăzute lucrări de modernizare substații electrice și cabluri de curent continuu, cele existente asigurând alimentarea cu energie electrica a noilor tramvaie.

Valoarea estimata pentru extindere tuturor peroanelor necorespunzătoare (33 bucăți) de pe traseele liniilor 1, 10, 21, 32, 41 (linii modernizate anterior, la care o parte din peroane nu corespund noilor vagoane) este de 2.000.000 lei fără TVA . Extinderea de peroane reprezintă o lucrare de investiții prevăzută în lista obiectivelor de investiții a RATB pe anul 2018.

129

Anexa 8 – Detalii privind linia de tramvai 41

Intersecții existente incluse în BTMS

1. Timișoara x Brașov

Intersecții propuse pentru a fi integrate în BTMS

A. Ciurel x G-ral Petre Popovăț x Virtuții (zona Piața Crângași)

B. Bd Ghencea x Str. Gârleni x Str. Vlădeasa,

C. Bd Ghencea x Str. Brașov

Zone în care tramvaiele au viteza încetinita din cauza traficului general

Nr. crt.	Artera/Intersecția	Tronsonul	Lungime tronson [m]	Observații
1	Sos. Virtuții/Bd. Uverturii	In intersecție	25	La ieșirea din Pasajul Lujerului
2	Bd. M-sal Alexandru Averescu	Bd. Mărăști-Bd. Ion Mihalache	400	Se formează ambuteiaje

Pentru eliminarea situațiilor în care viteza tramvaiului este încetinita din cauza traficului general, se vor lua următoarele masuri:

- In intersecțiile unde autovehiculele efectuează virajul stânga, tramvaiul sa primească verde la semafor cu 5-10 secunde înaintea traficului rutier. In aceste condiții autovehiculele pot intra pe linia de tramvai după ce tramvaiul a traversat intersecția. In prezent, autovehiculele care efectuează virajul stânga pătrund pe linia de tramvai, acorda prioritate vehiculelor din sens opus, pana se schimba culoarea semaforului, iar tramvaiele mai așteaptă un ciclu semaforic pentru a traversa intersecția;

- Pe arterele unde lățimea carosabilului permite, se va delimita calea de rulare a tramvaielor cu garduri pentru creșterea vitezei comerciale, respectiv pentru a nu permite autovehiculelor circulația pe linia de tramvai, cu excepția ambulanțelor, pompierilor, poliției, etc;

- Semaforizare preferențiala pentru vehiculele de transport public - montare de senzori. La apropierea de o intersecție semaforizata vehiculele de transport public sa poată modifica automat culoarea semaforului primind unda verde.

- Interzicerea parcării pe carosabil a autovehiculelor proprietate personala pe secțiunile unde transportul public cu tramvaiul este la comun cu transportul auto

Calendarul activităților complementare

Activități complementare liniei 41	2018	2019	2020	2021	2022
1. Adaptarea a 20 peroane					
2. Includerea intersecțiilor în BTMS și prioritizarea transportului public cu tramvaiul					
3. Urmărirea aplicării masurilor de siguranța și securitate în trafic					
4. Informarea cetățenilor pe toata durata proiectului					

Anexa 9 – Detalii privind linia de tramvai 55

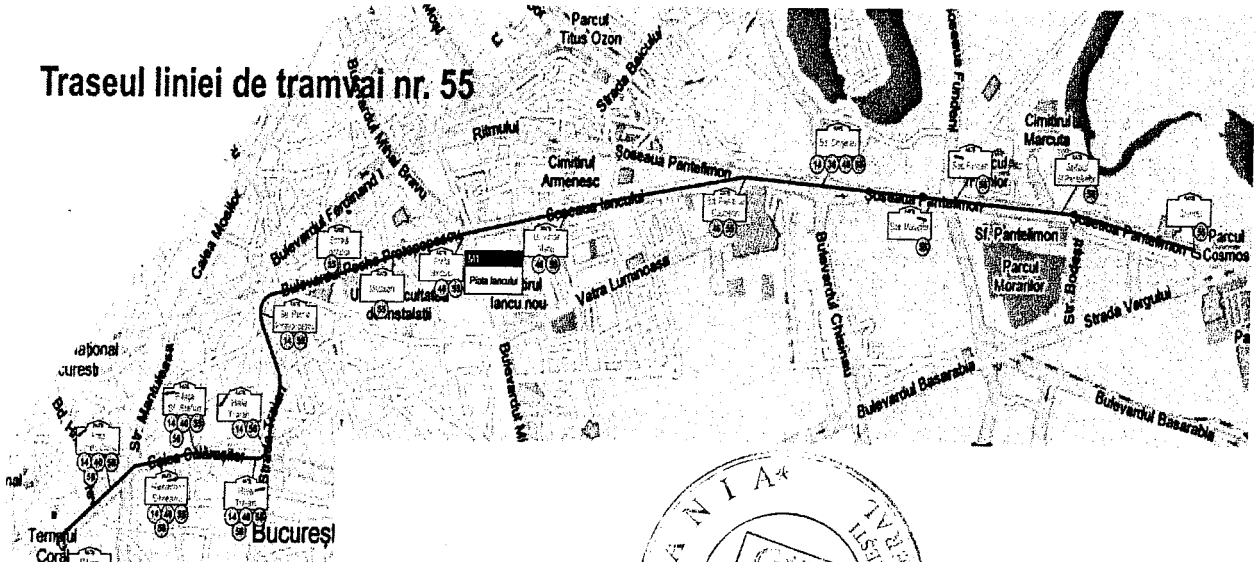
Descriere traseu linia 55

Infrastructura de tramvai aferenta liniei 55 străbate arterele Bd. Corneliu Coposu, Calea Călărașilor, Str. Traian, Bd. Pache Protopopescu, Sos. Iancului, Sos. Pantelimon. Zona modernizata a liniei de tramvai este pe Sos. Pantelimon, de la intersecția cu Sos. Iancului la terminalul Granitul (exclusiv) și terminalul Sf. Vineri.

Linia de tramvai 55 este una din liniile eficiente, având un număr mediu de 11268 îmbarcări pe zi. Ea leagă cartiere importante ale orașului si, totodată, se realizează legătura cu transportul subteran (metrou). Numărul de calatori va creste semnificativ prin achiziția noilor tramvaie. Se prevede o creștere de 45 % a beneficiarilor acestei linii de transport rapid.

Depou: Tramvaiele liniei 55 vor fi garate în depoul Dudești (modernizat) .

Descriere traseu:



Traseul are în totalitate 14 stații, iar lungimea parcursa este de 14.2 km cale simpla, din care 7.8 km cale simpla modernizați.

Zona Modernizata: Sos. Pantelimon (intre Terminalul Granitul și intersecția cu Sos. Iancului) și Sos. Iancului toata artera (adică de la intersecția cu Sos. Pantelimon la intersecția cu Sos. Mihai Bravu). Total zona modernizată 7.8 km cale simpla. Bucla Granitul este în curs de modernizare.

131

294

Anexa 9 – Detalii privind linia de tramvai 55

Pe aceasta zona modernizata sunt 7 stații pe tur și 7 stații pe retur. În total 14 stații pe zona modernizata. Fiecare stație pe zona modernizata are peroane.
Terminalul Sf. Vineri este modernizat în totalitate (stații, peroane, linii, rețea contact, etc.) În terminal sunt 2 peroane sosire și 1 peron plecare.
Zona nemodernizata are o lungime de 6.4 km cale simpla și un număr total de 12 stații. Din cele 12 stații sunt peroane la stațiile Bd. C. Coposu și Alex. Sihleanu (care se găsesc pe Calea Călărașilor). În restul traseului nemodernizat stațiile nu mai au peroane (pe Str. Traian, Bd. Pache Protopopescu).

Arterele străbătute sunt: Bd. Corneliu Coposu, Calea Călărașilor, Str. Traian, Bd. Pache Protopopescu, Sos. Iancului, Sos. Pantelimon. Zona modernizata a liniei de tramvai este pe Sos. Pantelimon, de la intersecția cu Sos. Iancului la terminalul Granitul (exclusiv) și terminalul Sf. Vineri.

Procesele verbale de recepție finala a lucrărilor sunt:

- Sos. Pantelimon -
- Terminal Sf. Vineri: PV 12235/26.09.2013

CONFORM CU ORIGINALUL

Caracteristici și dotări peroane:

Artera	nr. crt	STATIA	Dimensiuni	Lungime active peroane [m]	Borna	Indicator	Copertina	Garduri
Calea Călărași	1	SF.VINERI - Sosire 1	110m x 4.45m	100			1	12
	2	SF.VINERI - Sosire 2	62m x 2.26m	52				27
	3	SF.VINERI - Plecare	114m x 3.5m	104			1	7
	4	BD.C.COPOSU	68m x 1,47 m	58		1		0
	5	ALEX.SIHLEANU	36m x 1,47m	34	1	1		18
Iancului	1	P-TA IANCULUI	67m x 1.8m	57	1	1	2	29
	2	P-TA IANCULUI	67m x 2.05m	57	1	1	2	29
	3	LT. VICTOR MANU	69m x 1,98m	59	1	1	2	32
	4	LT. VICTOR MANU	69 m x 1.98 m	59	1	1	2	32
	5	PIERRE DE COUBERTAIN	69m x 2 m	59			2	32
	6	PIERRE DE COUBERTAIN	69m x 2 m	59		1	2	32
Pantelimon	7	BD. CHISINAU	77m x 2m	67	1	1	2	38
	8	BD. CHISINAU O->	77m x 2m	67			2	38
	9	MORARILOR	74x2	64	1	1	2	33
	10	FUNDENI	74x2	64	1	1	2	33
	11	SPITALUL SF.PANTELIMON	74x2	64	1	1	2	34
	12	SPITALUL SF.PANTELIMON	74x2	64	1	1	2	34
	13	GRANITUL - coborâre	30x2	In curs de				15

				modernizare				
	14	GRANITUL - urcare	70x1,4	In curs de modernizare				35
	Total peroane de modificat pe linie modernizată: 0							

Nota: Peronul de la staţia Alexandru Sihleanu este prins la modernizare pe linia 40. Liniile 40 şi 55 au traseu comun pe Calea Călăraşilor de la intersecţia cu Str. Traian la Bucla Sf. Vineri.

Staţiile pe zona Traian, Pache Protopopescu nu dispun şi de peroane. Pe Calea Călăraşilor, staţia Hala Traian nu are peroane.

Pe acest traseu circula:

- Tramvaie V3A-93 cu doua capete, cu dimensiunea 27180 x 2390 mm

Din punct de vedere constructiv şi al separării liniei de traficul general aceasta se prezinta astfel:

a. Terminalul sf. Vineri în lungime de 370 mcs, la care se adaugă o bretea de stocaj de 77 m cale simpla. Acest terminal este comun cu terminal de autobuze, care au fluxul separat de al tramvaielor.
b. Pe Bd. Corneliu Coposu, Calea Călăraşilor, Bd. Pache Protopopescu şi Sos. Iancului linia de tramvai este carosabila, cu şina tip otelul roşu înglobata în dale de beton cu canal înglobata în beton fără amortizoare de zgomote şi vibraţii la inima şinei şi talpa şinei.
c. Pe Str. Traian linia de tramvai este în soluţie carosabila, şina CF înglobate în dale de beton incastrate în rama.
d. Pe Sos. Iancului Linia de tramvai este modernizata în soluţie carosabila, dar zona de tramvai reprezintă o platforma ridicata de carosabil cu aproximativ 15 cm.
e. Pe Sos. Pantelimon linia de tramvai este în zona proprie, ampriza liniei de tramvai fiind înierbata. Intersecţiile pe acest tronson sunt carosabile.

Soluţia constructiva a liniei de contact este:

- Pe Bd. Corneliu Coposu, Calea Călăraşilor, Bd. Pache Protopopescu şi Sos. Iancului catenara simpla, necompensata, susţinuta de traverse montate pe stâlpi amplasaţi pe trotuare.
- Pe Sos. Iancului şi pe Sos. Pantelimon zona modernizata catenara este simplu compensata cu contragreutăţi, în soluţie elastica (cu suspensie delta) şi traverse montate pe stâlpi metalici amplasaţi pe trotuare, schimbaţi în cadrul proiectului de modernizare a liniei de tramvai.

Numărul total al stâlpilor de pe traseu este de aproximativ 460 stâlpi din cca 290 vechi cu durata de viată depăşita şi cca 170 de noi aflaţi în stare tehnica corespunzătoare (aceştia fiind pe porţiunea modernizata) .

Alimentarea cu energie electrica a reţelei de contact a Liniei de tramvai 55 se realizează din următoarele substaţii electrice de tracţiune :

- Substaţia Titan prin patru centre de alimentare şi întoarcere. Aceasta a fost pusa în funcţiune în anul 1970 cu echipamente electrice CKD şi este amplasata pe Intrarea Muncii nr.3, sect.2.

Substația electrica este propusa pentru modernizare în cadrul modernizării acestei liniei de tramvai 40;

- Substația Obor printr–un centru de alimentare și întoarcere. Aceasta a fost modernizata în anul 1979 cu echipamente electrice ELECTROPUTERE si este amplasata pe Bulevardul Ferdinand nr.153, sect.2;
- Substația Traian prin patru centre de alimentare și întoarcere. Aceasta a fost pusa în funcțiune în anul 1979 cu echipamente electrice EAW și este amplasata pe Str. Maximilian Popper nr.6, sect.3. Substația electrica este propusa pentru modernizare în cadrul modernizării Liniei de tramvai 27;
- Substația Republica printr–un centru de alimentare și întoarcere. Aceasta a fost modernizata în anul 2010 cu echipamente electrice SIEMENS și este amplasata pe Bd. Carol 1 nr.29, sect.2.

Pe acest tronson sunt prevăzute lucrări de înlocuire cabluri de curent continuu din substația Obor, în valoare de 2.892.500 lei fără TVA, cele 0existente asigurând alimentarea cu energie electrica a noilor tramvaie.

Lucrările de modernizare ale liniei 55 (linie, peroane, rețea de contact) se ridica la o valoare estimata de 55.327.000 lei fără TVA (valoare estimata de construcții montaj).

Intersecții existente incluse în BTMS

1. Sfântă Vineri C. Coposu
2. C. Coposu Mircea Voda
3. C. Călărași Mântuleasa
4. Pache Protopopescu - Traian
5. Pache Protopopescu - Cavaler de Flondor
6. Pache Protopopescu - Popa Nan
7. Pache Protopopescu - Mătăsari
8. Piața Iancului
9. Iancului Măgura Vulturului
10. Iancului - Victor Manu
11. Iancului Stănescu Gheorghe
12. Iancului - Sarafinești
13. Iancului - Pierre de Coubertin
14. Pantelimon Herta
15. Pantelimon Chișinău
16. Pantelimon Soldat Marin Savu
17. Pantelimon Morarilor
18. Pantelimon Scoală 77
19. Pantelimon Biserica Mărcuța
20. Pantelimon Armașul Marcu
21. Pantelimon Logofătul Dan
22. Pantelimon Aleea Pantelimon

Anexa 9 – Detalii privind linia de tramvai 55

Zone în care tramvaiele au viteza încetinita din cauza traficului general

Artera/Intersecția	Tronsonul	Lungime tronson [m]	Observații
Cal. Călărași	Str. Mântuleasa-Str. Traian	750	Se formează ambuteiaje

Pentru eliminarea situațiilor în care viteza tramvaiului este încetinita din cauza traficului general, se vor lua următoarele masuri:

- În intersecțiile unde autovehiculele efectuează virajul stânga, tramvaiul sa primească verde la semafor cu 5-10 secunde înaintea traficului rutier. În aceste condiții autovehiculele pot intra pe linia de tramvai după ce tramvaiul a traversat intersecția. În prezent, autovehiculele care efectuează virajul stânga pătrund pe linia de tramvai, acorda prioritate vehiculelor din sens opus, pana se schimba culoarea semaforului, iar tramvaiele mai așteaptă un ciclu semaforic pentru a traversa intersecția;

- Pe arterele unde lățimea carosabilului permite, se va delimita calea de rulare a tramvaielor cu garduri pentru creșterea vitezei comerciale, respectiv pentru a nu permite autovehiculelor circulația pe linia de tramvai, cu excepția ambulanțelor, pompierilor, poliției, etc;

- Semaforizare preferențiala pentru vehiculele de transport public - montare de senzori. La apropierea de o intersecție semaforizata vehiculele de transport public sa poată modifica automat culoarea semaforului primind unda verde.

- Interzicerea parcării pe carosabil a autovehiculelor proprietate personala pe secțiunile unde transportul public cu tramvaiul este la comun cu transportul auto

Calendarul activităților complementare

Activități complementare liniei 55	2018	2019	2020	2021	2022
1. Modernizare linie de tramvai – 6,4 km cale simpla, intre b-dul Pache Protopopescu și strada Traian)					
2. Includerea intersecțiilor în BTMS și prioritizarea transportului public cu tramvaiul					
3. Urmărirea aplicării masurilor de siguranța și securitate în trafic					
4. Informarea cetățenilor pe toata durata proiectului					

135

Anexa 10 la Studiul de oportunitate

CONFORM CU ORIGINALUL

CONFORM CU ORIGINALUL

Consiliul General al Municipiului Bucureşti

HOTĂRÂRE

privind achiziţionarea de către Municipiul Bucureşti a unui număr de 100 de tramvaie (90 de tramvaie mărime medie din gama de 36 m şi 10 tramvaie bisens cu două cabine din gama de 27 m)

Având în vedere expunerea de motive a Primarului General al Municipiului Bucureşti şi raportul de specialitate comun al Direcţiei Generale Infrastructură şi Servicii Publice – Direcţia Transporturi, Drumuri şi Sistematizarea Circulaţiei şi al Direcţiei Generale Economice;

Văzând raportul Comisiei transporturi şi infrastructură urbană, raportul Comisiei economice, buget, finanţe şi avizul Comisiei juridice şi de disciplină din cadrul Consiliului General al Municipiului Bucureşti;

Ţinând cont de prevederile Hotărârii Consiliului General al Municipiului Bucureşti nr. 140/2008 privind aprobarea Master Plan-ului General pentru Transport Urban – Bucureşti;

În conformitate cu prevederile Legii nr. 273/2006 privind finanţele publice locale, cu modificările şi completările ulterioare;

În temeiul prevederilor art. 36 alin. (2) lit. d), alin. (6) lit. a) pct. 14 şi art. 45 alin. (3) din Legea nr. 215/2001 privind administraţia publică locală, republicată, cu modificările şi completările ulterioare,

CONSILIUL GENERAL AL MUNICIPIULUI BUCUREŞTI
HOTĂRĂŞTE:

Art.1 Se aprobă achiziţionarea de către Municipiul Bucureşti a unui număr de 100 de tramvaie (90 de tramvaie mărime medie din gama de 36 m şi 10 tramvaie bisens cu două cabine din gama de 27 m), în cadrul unui program multianual pe o durată de 4 ani, începând cu anul 2017.

Art.2 Finanţarea achiziţiei se va asigura din bugetul Municipiului Bucureşti, iar procedura de achiziţie publică va fi supusă prevederilor legislaţiei în vigoare.

Art.3 Sumele necesare achiziției se vor cuprinde corespunzător în bugetele anuale ale Municipiului București.

Art.4 Direcțiile din cadrul aparatului de specialitate al Primarului General vor aduce la îndeplinire prevederile prezentei hotărâri.

Această hotărâre a fost adoptată în ședința ordinară a Consiliului General al Municipiului București din data de 21.12.2016.

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,

Marian Orlando Culea

SECRETAR GENERAL
AL MUNICIPIULUI BUCUREȘTI,
Georgiana Zamfir

București, 21.12.2016
Nr. 395

CONFORM CU ORIGINALUL

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREŞTI
Direcţia Generală Infrastructură şi Servicii Publice
Direcţia Generală Economică

Nr. ...../.....

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREŞTI
DIRECŢIA ASISTENŢĂ TEHNICĂ ŞI JURIDICĂ
Nr. 5792
2016 LUNA 12 ZIUA 15

MUNICIPIUL BUCUREŞTI
CABINET SECRETAR GENERAL
Nr. 58706
2016 LUNA 12 ZIUA 15

RAPORT DE SPECIALITATE

privind achiziţionarea de către Municipiul Bucureşti
a unui număr de 100 de tramvaie (90 de tramvaie mărime medie din gama de 36 m
şi 10 tramvaie bisens cu două cabine din gama de 27 m)

CONFORM CU ORIGINALUL

Prin adresa nr. 231018/09.11.2016 (în anexă) Regia Autonomă de Transport Bucureşti prezintă Nota privind necesitatea şi oportunitatea achiziţiei de vehicule noi pentru transportul public şi pentru respectarea principiului continuităţii serviciilor de transport R.A.T.B. propune achiziţionarea de către Municipiul Bucureşti a unui număr de 100 de tramvaie (90 de tramvaie mărime medie din gama de 36 şi 10 tramvaie bisens cu două cabine din gama de 27 m).

În conformitate cu prevederile art.36 alin. (2) lit.d), alin. (6) lit. a) pct. 14 si art. 45 alin. (3) din Legea administraţiei publice locale nr.215/2001, cu modificările şi completările ulterioare, *"(2) Consiliul local exercită următoarele categorii de atribuţii:.... d) atribuţii privind gestionarea serviciilor furnizate către cetăţeni; ....(6) În exercitarea atribuţiilor prevăzute la alin. (2) lit. d), consiliul local: a) asigură, potrivit competenţelor sale şi în condiţiile legii, cadrul necesar pentru urnizarea serviciilor publice de interes local privind:..... 14. serviciile comunitare de utilitate publică: alimentare cu apă, gaz natural, canalizare, salubrizare, energie termică, iluminat public şi transport public local, după caz;*

....art. 45 (3) Hotărârile privind patrimoniul se adoptă cu votul a două treimi din numărul total al consilierilor locali în funcţie."

Municipiul Bucureşti intenţionează achiziţionarea a unui număr de 100 de tramvaie (90 de tramvaie mărime medie din gama de 36 m şi 10 tramvaie bisens cu două cabine din gama de 27 m), în cadrul unui program multianual pe o durată de 4 ani, începând cu anul 2017.

MUNICIPIUL BUCUREŞTI CONSILIUL GENERAL

Splaiul Independenţei nr. 291-293, cod poştal 060042, sector 6, Bucureşti, România
Tel: 021.305.55.00, int 1251,1252
http://www.pmb.ro

138

301

În acest sens s-a emis Specificaţia Tehnică pentru "Tramvai cu podea complet coborâtă pe toată lungimea vehiculului".

Sumele necesare achiziţiei se vor cuprinde corespunzător în bugetele anuale ale Municipiului Bucureşti.

Faţă de cele menţionate mai sus, supunem spre dezbatere si aprobare proiectul de Hotărâre privind achiziţionarea de către Municipiul Bucureşti a unui număr de 100 de tramvaie (90 de tramvaie mărime medie din gama de 36 m şi 10 tramvaie bisens cu două cabine din gama de 27 m).

DIRECTIA GENERALA
INFRASTRUCTURA SERVICII PUBLICE
DIRECTOR GENERAL
Cosmin GHEORGHIU

DIRECTIA GENERALA
ECONOMICA
DIRECTOR GENERAL
Alexandru DRAGHICI

Directia Transporturi, Drumuri
Sistematizarea Circulatiei
DIRECTOR EXECUTIV
Florin LEGEA

CONFORM CU ORIGINALUL

ROMÂNIA
MUNICIPIUL BUCUREŞTI
CONSILIUL GENERAL

139

302

MUNICIPIUL BUCUREŞTI

HCGMB NR.....

Anexa nr. 2.4/...

PROIECT DE BUGET

CONFORM CU ORIGINALUL

LISTA

obiectivelor de investiţii

cu finantare integrală sau parţială de la buget pe anul 2018

I.Credite de angajament

II.Credite bugetare

INSTITUTIA (UNITATEA) : Primăria Municipiului Bucureşti (Bugetul propriu al ordonatorului principal de credite)

mii lei

Comp. specialitate PMB	Cod indicator	Denumirea obiectivului/ Nr.si data actului de aprobare		Valoare totala	Valoare totala actualizată	din care: Realizat cumulat la 31.12.2017	din care: Ramas de executat	Prevederi 2018 Total	din care: Credite int/ext	FEN	Buget local	Transfer Buget de Stat
0	A	1		2	3	4	5	6	7	8	9	10
		TOTAL, *din care:*	**I.**	**14.398.390,82**	**17.480.976,65**	**5.919.149,47**	**13.120.761,74**	**6.706.722,87**	**42.273,00**	**1.411,00**	**6.663.038,87**	**0,00**
			II.	**14.376.016,11**	**17.440.934,38**	**1.269.706,87**	**14.172.106,91**	**1.299.642,87**	**42.273,00**	**1.228,00**	**1.251.890,87**	**4.251,00**
	51.02	**Autoritati publice si actiuni externe**	I.	322.005,00	312.778,00	265.003,00	47.775,00	16.581,00	0,00	0,00	16.581,00	0,00
			II.	**322.005,00**	**312.778,00**	**215.556,00**	**97.222,00**	**22.245,00**	**0,00**	**0,00**	**22.245,00**	**0,00**
	60.02	**Aparare**	I.	5.439,00	5.439,00	0,00	5.439,00	5.495,00	0,00	0,00	5.495,00	0,00
			II.	**5.439,00**	**5.439,00**	**0,00**	**5.439,00**	**565,00**	**0,00**	**0,00**	**565,00**	**0,00**
	61.02	**Ordine publica si siguranta nationala**	I.	0,00	0,00	0,00	0,00	107.052,00	0,00	0,00	107.052,00	0,00
			II.	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**66.933,00**	**0,00**	**0,00**	**66.933,00**	**0,00**
	65.02	**Invatamant**	I.	436.373,00	509.114,00	337.790,00	171.324,00	193.036,00	0,00	683,00	192.353,00	0,00
			II.	**436.373,00**	**509.114,00**	**337.790,00**	**171.324,00**	**92.229,00**	**0,00**	**683,00**	**91.546,00**	**0,00**
	66.02	**Sanatate**	I.	0,00	0,00	0,00	0,00	76.456,00	0,00	0,00	76.456,00	0,00
			II.	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**7.268,00**	**0,00**	**0,00**	**7.268,00**	**0,00**
	67.02	**Cultura, recreere si religie**	I.	1.535.350,47	1.749.567,47	1.070.333,92	679.233,55	585.230,00	40.673,00	0,00	544.557,00	0,00
			II.	**1.510.624,76**	**1.724.840,76**	**944.058,00**	**780.782,76**	**139.606,00**	**40.673,00**	**0,00**	**98.933,00**	**0,00**
	68.02	**Asigurari si asistenta sociala**	I.	0,00	0,00	0,00	0,00	1.200,00	0,00	0,00	1.200,00	0,00
			II.	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**600,00**	**0,00**	**0,00**	**600,00**	**0,00**
	70.02/08	**Locuinte, servicii si dezvoltare publica**	I	1.683.140,98	2.198.745,24	513.448,80	1.679.167,44	262.651,00	0,00	0,00	262.651,00	0,00
			II	**1.685.491,98**	**2.211.608,24**	**515.210,00**	**1.696.398,24**	**231.108,00**	**0,00**	**0,00**	**226.857,00**	**4.251,00**
	74.02	**'Protectia mediului**	I.	505.008,90	505.008,90	102.247,77	1.967.724,69	288.646,87	0,00	272,00	288.374,87	0,00
			II.	**505.008,90**	**505.008,90**	**102.247,77**	**1.967.724,69**	**279.142,87**	**0,00**	**272,00**	**278.870,87**	**0,00**

140

303

mii lei

Comp. specialitate PMB	Cod indicator		Nr.d/o	Denumirea obiectivului		U/M	Cant.	P.U.	Prevederi 2018 - Total	din care: Credite ext.	FEN	Buget local	Transf. Buget de S.
0	A		B	1		2	3	4	5	6	7	8	9
				C. Alte cheltuieli de investitii,	**I**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**2.638.156,00**	**0,00**	**0,00**	**2.638.156,00**	**0,00**
				din care:	**II**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**167.064,00**	**0,00**	**0,00**	**167.064,00**	**0,00**
		71.01.02		b. Dotari independente	I	0,00	0,00	0,00	0,00	2.604.902,00	0,00	0,00	2.604.902,00	0,00
					II	0,00	0,00	0,00	0,00	146.435,00	0,00	0,00	146.435,00	0,00
D.T.D.S.C.	84.02.03.02	71.01.02	46	Achizitionare tramvaie HCGMB 395/2016	I.		buc	100	dif.	1.660.667,00			1.660.667,00	
					II.			1	dif.	16.607,00			16.607,00	
D.T.D.S.C.	84.02.03.02	71.01.02	47	Achizitionare troleibuze HCGMB 394/2016	I.		buc	100	dif.	236.289,00			236.289,00	
					II.			6	dif.	14.177,00			14.177,00	
D.T.D.S.C.	84.02.03.02	71.01.02	48	Achizitionare autobuze HCGMB 394/2016	I.		buc	400	dif.	607.482,00			607.482,00	
					II.			10	dif.	15.187,00			15.187,00	
D.T.D.S.C.	84.02.03.02	71.01.02	49	Achizitionare autobuze electrice HCGMB 630,256/2017	I.		buc	42	dif.	100.464,00			100.464,00	
					II.			42	dif.	100.464,00			100.464,00	
		71.01.01		**c.Cheltuieli pentru elaborarea studiilor de prefezabilitate, fezabilitate si altor studii aferente obiectivelor de investitii**	I					**33.254,00**			**33.254,00**	
					II					**20.629,00**			**20.629,00**	
DI	84.02.03.03	71.01.01	50	Parcaje supraterane/supraetajate pe structura usoară 4 locatii-SF+PT+Executie	I					25.000,00			25.000,00	
					II					9.375,00			9.375,00	
DI	84.02.03.03	71.01.01	51	Parcare zona FLOREASCA, str. Donatetti, nr. 8-10, sector 2 SF+PT+Executie	I					1.500,00			1.500,00	
					II					1.500,00			1.500,00	
DI	84.02.03.03	71.01.01	52	Parcaje subterane si supraterane - consultanta HCGMB nr. 213/2006, 273/2006, 234/2005	I					0,00			0,00	
					II					3.000,00			3.000,00	
DI	84.02.03.03	71.01.01	53	Managementul locurilor de parcare de suprafata (on-street) situate in Bucuresti - Studii si consultanta - Concesiune lucrari/PPP	I					500,00			500,00	
					II					500,00			500,00	

Anexa 11 la Studiul de oportunitate

CONFORM CU ORIGINALUL

CONFORM CU ORIGINALUL

ROMÂNIA * PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI * DIRECȚIA ASISTENȚĂ TEHNICĂ ȘI JURIDICĂ

Consiliul General al Municipiului București

HOTĂRÂRE

privind aprobarea reorganizării Regiei Autonome de Transport București – R.A. prin schimbarea formei juridice din regie autonomă în societate pe acțiuni cu denumirea Societatea de Transport București S.T.B. S.A.

Având în vedere expunerea de motive a Primarului General al Municipiului București și raportul de specialitate comun al Direcției Generale Economice nr. 1754/14.02.2018, Direcției Juridic și al Direcției Generale Infrastructură și Servicii Publice – Direcția Transporturi, Drumuri, Sistematizarea Circulației nr. 3137/15.02.2017 ;

Văzând raportul Comisiei transporturi și infrastructură urbană nr. 7/21.02.2018, raportul Comisiei Patrimoniu nr. 24/21.02.2018 și raportul Comisiei juridice și de disciplină nr. 43/21.02.2018 din cadrul Consiliului General al Municipiului București;

Ținând seama de prevederile Regulamentului CE 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului European;

În conformitate cu prevederile:

- Hotărârii Consiliului General al Municipiului București nr. 107/2016 privind aprobarea Studiului de oportunitate privind reorganizarea Regiei Autonome de Transport București (R.A.T.B.) prin transformare în societate comercială, elaborat de către Autoritatea Municipală de Reglementare a Serviciilor Publice
- Legii nr. 31/1990 privind societățile comerciale, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordonanței de Urgenta a Guvernului nr.30/1997 privind reorganizarea regiilor autonome, cu modificările și completările ulterioare;
- Legii nr.51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, cu modificările și completările ulterioare;
- Legii nr. 92/2007 privind serviciile de transport public local;
- Ordonanței de Urgenta a Guvernului nr. 109/2011 privind guvernanța corporativă a întreprinderilor publice;
- Ordinului Ministerului Internelor și Reformei în Administrative nr.353/2007 pentru aprobarea normelor de aplicare a Legii nr. 92/2007;
- Ordinului Ministrului Transporturilor nr.972/2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local;

Ținând cont de prevederile art. 10 alin.2 din Legea nr. 213/1998 privind bunurile proprietate publica, cu modificările și completările ulterioare;

ROMÂNIA MUNICIPIUL BUCUREȘTI CONSILIUL GENERAL

152

305

CONFORM CU ORIGINALUL

În temeiul prevederilor art. 36 alin. (2) lit. a), alin. (3) lit. b), art. 45 alin. (3) și alin. (5) din Legea nr.215/2001 privind administrația publică locală, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

CONSILIUL GENERAL AL MUNICIPIULUI BUCUREȘTI
HOTĂRĂȘTE:

Art.1 Se aprobă reorganizarea Regiei Autonome de Transport București – R.A. prin schimbarea formei juridice din regie autonomă în societate pe acțiuni, în următoarele condiții:

- Acționari:
  - Municipiul București prin Consiliul General al Municipiului București, cu sediul în București, Bd. Regina Elisabeta nr. 47, sector 5, având Cod de Identificare Fiscală 4267117 și
  - Județul Ilfov prin Consiliul Județean Ilfov, cu sediul în București, str. Gh. Manu nr. 18, sector 1, având Cod de Identificare Fiscală 4192545
- Denumirea societății pe acțiuni rezultată prin reorganizarea regiei autonome va fi "SOCIETATEA DE TRANSPORT BUCUREȘTI S.T.B. S.A."
- Sediul Societății de Transport București S.T.B. S.A. este în România, Municipiul București, sector 1, Bd. Dinicu Golescu nr. 1.

Art.2 Se aprobă Actul constitutiv al Societății de Transport București S.T.B. S.A. conform anexei nr.1 care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art.3 Societatea de Transport București S.T.B. S.A. are ca domeniu principal de activitate COD CAEN 493 – alte transporturi terestre de călători, și obiect principal de activitate COD CAEN 4931- transporturi urbane, suburbane și metropolitane de călători. Obiectele secundare de activitate sunt cele prevăzute în actul constitutiv.

Art.4 Se aprobă preluarea de către Societatea de Transport București S.T.B. S.A. a activului și pasivului Regiei Autonome de Transport București R.A., existent la data înregistrării Societății de Transport București S.T.B. S.A. la Oficiul National al Registrului Comerțului.

Art.5 Se aprobă trecerea din domeniul public al municipiului București în domeniul privat al municipiului București a imobilului situat în București, Bd. Dinicu Golescu nr. 1, sector 1, compus din teren în suprafață de 1.518 mp. și construcție având regim de înălțime S+P+8 cu o suprafața totala de 6.865,22 mp., identificat conform planului de amplasament anexa nr.2, care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Imobilul teren și construcție situat în București Bd. Dinicu Golescu nr. 1, sector 1 va fi adus ca aport în natură la capitalul social al Societății de Transport București S.T.B. S.A. de către acționarul majoritar Consiliul General al Municipiului București.

Art.6 (1) Capitalul social inițial al Societății de Transport București S.T.B. S.A. este de 129.200.000 lei, din care: 29.079.351,55 lei aport în natură și 100.120.648,45 lei aport în numerar, împărțit in 1.292.000 acțiuni nominative, în valoare nominală de 100 lei.

(2) Capitalul social este deținut de acționari, după cum urmează:

1. Municipiul București prin Consiliul General al Municipiului București - 129.070.800 lei, din care:

- aport în numerar 99.991.448,45 lei
- aport în natura 29.079.351,55 lei, compus din:
  - teren în suprafață de 1518 mp cu o valoare de 8.063.300 lei stabilită conform raportului de evaluare active corporale bunuri mobile și imobile ale R.A.T.B. întocmit la data de 16.11.2017 de către expert evaluator A.N.E.V.A.R., Anexa nr.3 care face parte integrantă din prezenta hotărâre ;
  - construcție având regim de înălțime S+P+8 cu o suprafață totală de 6865,22 mp. cu o valoare de 21.016.051,55 lei stabilita conform raportului de evaluare active corporale bunuri mobile si imobile ale R.A.T.B. întocmit la data de 16.11.2017 de către expert evaluator A.N.E.V.A.R.

Aportul în numerar si natură adus de către Municipiul București prin Consiliul General al Municipiului București în valoare de 129.070.800 lei este împărțit în 1.290.708 acțiuni nominative, în valoare nominală de 100 lei, reprezentând 99,90 % din capitalul social și participarea la profit și pierderi;

2. Județul Ilfov prin Consiliul Județean Ilfov – 129.200 lei, aport în numerar, împărțit în 1292 acțiuni nominative, în valoare nominală de 100 lei, reprezentând 0,10 % din capitalul social și participarea la profit și pierderi.

Art.7 (1) Personalul din cadrul Regiei Autonome de Transport București R.A. se preia și va fi reîncadrat pe aceleași funcții de către Societatea de Transport București S.T.B. S.A., cu menținerea tuturor drepturilor și obligațiilor avute la data intrării în vigoare a prezentei hotărâri.

(2) Contractul colectiv de muncă înregistrat la I.T.M. București, sub nr. 129/31.03.2016, cu modificările ulterioare, aplicabil la nivelul Regiei Autonome de Transport București R.A. rămâne în vigoare și va fi aplicabil la nivelul Societății de Transport București S.T.B. S.A., până la încheierea noului contract colectiv de muncă, potrivit prevederilor legale.

Art.8 Se aprobă reprezentanții Municipiul București prin Consiliul General al Municipiului București în Adunarea Generală a Societății de Transport București S.T.B. SA:

- Catana Claudiu Daniel
- Ardelean Mircea
- Artimon Marian
- Circa Honorius Eward Adrian

Membri supleanți:

- Pavel Marius
- Sebeșan Mircea Radu
- Neacșu Lazăr
- Chirică Petre

Art.9 Se aprobă componența comisiei de cenzori ai societății, numiți pe o perioadă de 3 ani, după cum urmează:

- Dobre Elena
- Vijiac Costin Claudio
- Dumitrescu Georgeta

Cenzor supleant:

B-dul Regina Elisabeta nr. 47, cod poștal 50013, sector 5, București, România
Tel. 021.205.55.00
http:www.pmb.ro

194

307

2

- Eremia Cristian

Art.10 Societatea de Transport București S.T.B. S.A. este administrată de către Consiliul de Administrație, format din 7 persoane, respectiv:

- Cliseru Speranța
- Mihail Adrian Sorin
- Cleocolu Ionuț Nicolae
- Trifan Bogdan Alexandru
- Petcu Mihai
- Boiță Petrina
- reprezentant al Ministerului Finanțelor Publice

Art.11 Se aprobă mandatarea domnului Adrian Sorin Mihail, în calitate de director general al Regiei Autonome Transport București R.A., pentru:

- îndeplinirea tuturor formalităților privitoare la reorganizarea Regiei Autonome de Transport București – R.A. în Societatea de Transport București S.T.B. S.A. și efectuarea mențiunilor la Oficiul Registrului Comerțului de pe lângă Tribunalul București.

Art.12 Hotărârea C.G.M.B. nr. 250/1997 privind aprobarea Programului de reorganizare și restructurare al Regiei Autonome Transport București R.A. își încetează aplicabilitatea.

Hotărârea C.G.M.B. nr.186/2008 privind însușirea inventarului bunurilor care alcătuiesc domeniul public al municipiului București, se modifică în mod corespunzător.

Art.13 Direcțiile din cadrul aparatului de specialitate al Primarului General al Municipiului București și Regia Autonomă de Transport București vor duce la îndeplinire prevederile prezentei hotărâri.

Aceasta hotărâre a fost adoptată în ședința ordinară a Consiliului General al Municipiului București din data de 22.02.2018

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,

Marian Orlando Culea

SECRETAR GENERAL AL MUNICIPIULUI BUCUREȘTI,

Georgiana Zamfir

București, 22.02.2018
Nr. 55

ANEXA nr. 1 la anunțul de oportunitate H.C.G.M.B. nr. 55/2018

ACT CONSTITUTIV

SOCIETATEA DE TRANSPORT BUCUREŞTI STB S.A.

SOCIETATE PE ACŢIUNI

CONFORM CU ORIGINALUL

încheiat între:

MUNICIPIUL BUCUREŞTI prin CONSILIUL GENERAL AL MUNICIPIULUI BUCUREŞTI, persoană juridică română de drept public, cu sediul în Bucureşti, Bd. Regina Elisabeta nr. 47, sector 5, având Cod de Identificare Fiscală 4267117, reprezentat prin consilier:.....

şi

JUDEŢUL ILFOV prin CONSILIUL JUDEŢEAN ILFOV, persoană juridică română de drept public, cu sediul în Bucureşti, str. Gh. Manu nr. 18, sector 1, având Cod de Identificare Fiscală 4267117, reprezentat prin consilier:.....

care se angajeaza ca prin repreprentantii sai legali sa constituie Societatea pe actiuni ce va purta numele de „SOCIETATEA DE TRANSPORT BUCURESTI STB S.A.", rezultata din reorganizarea Regiei Autonome de Transport Bucuresti – R.A. cu rol de operator pentru serviciile locale de transport public.

Art. 1 DENUMIREA SOCIETĂŢII

1.1. Denumirea societăţii este **SOCIETATEA DE TRANSPORT BUCUREŞTI STB S.A.,** denumire înregistrată la Registrul Comerţului Bucureşti, conform dovezii privind disponibilitatea firmei nr. _____ din data de _____.

1.2. În toate actele şi scrisorile emanând de la societate, denumirea societăţii va fi urmată de cuvintele "societate pe acţiuni" sau de iniţialele "S.A.", sediul social, capitalul social, precum şi de numărul de înmatriculare la Registrul Comerţului şi codul unic de înregistrare.

1.3. Societatea poate stabili ca emblemă o reprezentare grafică care să fie utilizată în relaţiile comerciale.

Art. 2 FORMA JURIDICĂ A SOCIETĂŢII

CONFORM CU ORIGINALUL

2.1. Societatea **SOCIETATEA DE TRANSPORT BUCUREŞTI STB S.A.** este o societate pe acţiuni.

2.2. Societatea este persoană juridică de drept român constituită cu participare română şi îşi desfăşoară activitatea conform prevederilor prezentului Act Constitutiv şi în conformitate cu prevederile legale referitoare la societăţile comerciale, în vederea realizării obiectului său de activitate şi a îndeplinirii obiectivelor societăţii astfel cum sunt acestea stabilite prin prezentul Act Constitutiv.

2.3. Obligaţiile sociale ale societăţii sunt garantate cu patrimoniul social.

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREŞTI DIRECŢIA ASISTENŢĂ TEHNICĂ ŞI JURIDICĂ ROMÂNIA

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREŞTI D.G.I.S.P. DIRECŢIA TRANSPORTURI DRUMURI ŞI SISTEMATIZAREA CIRCULAŢIEI ROMÂNIA

196

309

Art. 3 SEDIUL SOCIETĂŢII

3.1. Sediul societăţii este în România, Municipiul Bucureşti, sector 1, Bd. Dinicu Golescu, nr.1.

3.2. Societatea va putea înfiinţa sau desfiinţa sedii secundare - sucursale, agenţii, reprezentanţe sau alte asemenea unităţi fără personalitate juridică, prin horărâre a Adunării generale extraordinare a acţionarilor.

3.3. Sediul societăţii poate fi mutat, în condiţiile legii, în baza hotărârii Adunării generale extraordinare a acţionarilor.

CONFORM CU ORIGINALUL

Art. 4 DURATA SOCIETĂŢII

4.1. Societatea se constituie pe durată nelimitată, începând cu data înmatriculării în Registrul Comerţului.

4.2. Societatea are personalitate juridică de la data înmatriculării ei în Registrul Comerţului.

Art. 5 OBIECTUL DE ACTIVITATE AL SOCIETĂŢII

5.1. Domeniul principal de activitate al societăţii este:

Alte transporturi terestre de călători - cod CAEN 493.

Activitatea principală a societăţii:

"Transporturi urbane, suburbane şi metropolitane de călători" - cod CAEN 4931.

5.2. Activităţi secundare ale societăţii - cod CAEN:

2529 - Producţia de rezervoare, cisterne şi containere metalice
2660 - Fabricarea de echipamente pentru radiologie, electrodiagnostic şi electroterapie
2811 - Fabricarea de motoare şi turbine (cu excepţia celor pentru avioane, autovehicule şi motociclete)
2822 - Fabricarea echipamentelor de ridicat şi manipulat
2892 - Fabricarea utilajelor pentru extracţie şi construcţii
2910 - Fabricarea autovehiculelor de transport rutier
2920 - Producţia de caroserii pentru autovehicule; fabricarea de remorci şi semiremorci
2932 - Fabricarea altor piese şi accesorii pentru autovehicule şi pentru motoare de autovehicule
3020 - Fabricarea materialului rulant
3091 - Fabricarea de motociclete
3099 - Fabricarea altor mijloace de transport n.c.a.
3101 - Fabricarea de mobilă pentru birouri şi magazine
3250 - Fabricarea de dispozitive, aparate şi instrumente medicale şi stomatologice
3299 - Fabricarea altor produse manufacturiere n.c.a.
3311 - Repararea articolelor fabricate din metal
3312 - Repararea maşinilor
3313 - Repararea echipamentelor electronice şi optice
3314 - Repararea echipamentelor electrice
3317 - Repararea şi întreţinerea altor echipamente de transport n.c.a.
3319 - Repararea altor echipamente
3320 - Instalarea maşinilor şi echipamentelor industriale

CONFORM CU ORIGINALUL

310

3512 - Transportul energiei electrice
3513 - Distribuţia energiei electrice
3514 - Comercializarea energiei electrice
3700 - Colectarea şi epurarea apelor uzate
3811 - Colectarea deşeurilor nepericuloase
3812 - Colectarea deşeurilor periculoase
3821 - Tratarea şi eliminarea deşeurilor nepericuloase
3822 - Tratarea şi eliminarea deşeurilor periculoase
3831 - Demontarea (dezasamblarea) maşinilor şi echipamentelor scoase din uz pentru recuperarea materialelor
3832 - Recuperarea materialelor reciclabile sortate
3900 - Activităţi şi servicii de decontaminare
4120 - Lucrări de construcţii a clădirilor rezidenţiale şi nerezidenţiale
4211 - Lucrări de construcţii a drumurilor şi autostrăzilor
4212 - Lucrări de construcţii a căilor ferate de suprafaţă şi subterane
4213 - Construcţia de poduri şi tuneluri
4221 - Lucrări de construcţii a proiectelor utilitare pentru fluide
4222 - Lucrări de construcţii a proiectelor utilitare pentru electricitate şi telecomunicaţii
4299 - Lucrări de construcţii a altor proiecte inginereşti n.c.a
4321 - Lucrări de instalaţii electrice
4322 - Lucrări de instalaţii sanitare, de încălzire şi de aer condiţionat
4329 - Alte lucrări de instalaţii pentru construcţii
4399 - Alte lucrări speciale de construcţii n.c.a.
4511 - Comerţ cu autoturisme şi autovehicule uşoare (sub 3,5 tone)
4519 - Comerţ cu alte autovehicule
4520 - Întreţinerea şi repararea autovehiculelor
4531 - Comerţ cu ridicata de piese şi accesorii pentru autovehicule
4532 - Comerţ cu amănuntul de piese şi accesorii pentru autovehicule
4643 - Comerţ cu ridicata al aparatelor electrice de uz gospodăresc, al aparatelor de radio şi televizoarelor
4646 - Comerţ cu ridicata al produselor farmaceutice
4647 - Comerţ cu ridicata al mobilei, covoarelor şi a articolelor de iluminat
4652 - Comerţ cu ridicata de componente şi echipamente electronice şi de telecomunicaţii
4671 - Comerţ cu ridicata al combustibililor solizi, lichizi şi gazoşi şi al produselor derivate
4677 - Comerţ cu ridicata al deşeurilor şi resturilor
4711 - Comerţ cu amănuntul în magazine nespecializate, cu vânzare predominantă de produse alimentare, băuturi şi tutun
4719 - Comerţ cu amănuntul în magazine nespecializate, cu vânzare predominantă de produse nealimentare
4741 - Comerţ cu amănuntul al calculatoarelor, unităţilor periferice şi software-ului in magazine specializate
4742 - Comerţ cu amănuntul al echipamentului pentru telecomunicaţii în magazine specializate
4752 - Comerţ cu amănuntul al articolelor de fierărie, al articolelor din sticlă şi a celor pentru vopsit, în magazine specializate
4753 - Comerţ cu amănuntul al covoarelor, carpetelor, tapetelor şi a altor acoperitoare de podea, în magazine specializate
4759 - Comerţ cu amănuntul al mobilei, al articolelor de iluminat şi al articolelor de uz casnic n.c.a., în magazine specializate
4761 - Comerţ cu amănuntul al cărţilor, în magazine specializate
4762 - Comerţ cu amănuntul al ziarelor şi articolelor de papetărie, în magazine specializate
4764 - Comerţ cu amănuntul al echipamentelor sportive, în magazine specializate

CONFORM CU ORIGINALUL

CONFORM CU ORIGINALUL

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREŞTI DIRECŢIA ASISTENŢĂ TEHNICĂ ŞI JURIDICĂ ROMÂNIA

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREŞTI D.G.I.S.P. DIRECŢIA TRANSPORTURI DRUMURI ŞI SISTEMATIZAREA CIRCULAŢIEI ROMÂNIA

198

311

4765 - Comerţ cu amănuntul al jocurilor şi jucăriilor, în magazine specializate
4776 - Comerţ cu amănuntul al florilor, plantelor şi seminţelor, comerţ cu amănuntul al animalelor de companie şi a hranei pentru acestea, în magazine specializate
4777 - Comerţ cu amănuntul al ceasurilor şi bijuteriilor, în magazine specializate
4778 - Comerţ cu amănuntul al altor bunuri noi, în magazine specializate
4779 - Comerţ cu amănuntul al bunurilor de ocazie vândute prin magazine
4781 - Comerţ cu amănuntul al produselor alimentare, băuturilor şi produselor din tutun efectuat prin standuri, chioşcuri şi pieţe
4782 - Comerţ cu amănuntul al textilelor, îmbrăcămintei şi încălţămintei efectuat prin standuri, chioşcuri şi pieţe
4789 - Comerţ cu amănuntul prin standuri, chioşcuri şi pieţe al altor produse
4791 - Comerţ cu amănuntul prin intermediul caselor de comenzi sau prin Internet
4799 - Comerţ cu amănuntul efectuat în afara magazinelor, standurilor, chioşcurilor şi pieţelor
4939 - Alte transporturi terestre de călători n.c.a
4941 - Transporturi rutiere de mărfuri
4942 - Servicii de mutare
5210 - Depozitări
5221 - Activităţi de servicii anexe pentru transporturi terestre
5224 - Manipulări
5520 - Facilităţi de cazare pentru vacanţe şi perioade de scurtă durată
5590 - Alte servicii de cazare
5610 - Restaurante
5621 - Activităţi de alimentaţie (catering) pentru evenimente
5629 - Alte servicii de alimentaţie n.c.a.
5811 - Activităţi de editare a cărţilor
5812 - Activităţi de editare de ghiduri, compendii, liste de adrese şi similare
5813 - Activităţi de editare a ziarelor
5814 - Activităţi de editare a revistelor şi periodicelor
5819 - Alte activităţi de editare
5821 - Activităţi de editare a jocurilor de calculator
5829 - Activităţi de editare a altor produse software
5911 - Activităţi de producţie cinematografică, video şi de programe de televiziune
5912 - Activităţi de post-producţie cinematografică, video şi de programe de televiziune
5920 - Activităţi de realizare a înregistrărilor audio şi activităţi de editare muzicală
6010 - Activităţi de difuzare a programelor de radio
6020 - Activităţi de difuzare a programelor de televiziune
6110 - Activităţi de telecomunicaţii prin reţele cu cablu
6120 - Activităţi de telecomunicaţii prin reţele fără cablu (exclusiv prin satelit)
6130 - Activităţi de telecomunicaţii prin satelit
6190 - Alte activităţi de telecomunicaţii
6201 - Activităţi de realizare a soft-ului la comandă (software orientat client)
6203 - Activităţi de management (gestiune şi exploatare) a mijloacelor de calcul
6311 - Prelucrarea datelor, administrarea paginilor web şi activităţi conexe
6312 - Activităţi ale portalurilor web
6820 - Închirierea şi subînchirierea bunurilor imobiliare proprii sau închiriate
6832 - Administrarea imobilelor pe bază de comision sau contract
7111 - Activităţi de arhitectură
7112 - Activităţi de inginerie şi consultanţă tehnică legate de acestea
7120 - Activităţi de testări şi analize tehnice
7211 - Cercetare- dezvoltare în biotehnologie
7219 - Cercetare- dezvoltare în alte ştiinţe naturale şi inginerie

CONFORM CU ORIGINALUL

CONFORM CU ORIGINALUL

ROMÂNIA MUNICIPIUL BUCUREŞTI CONSILIUL GENERAL

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREŞTI DIRECŢIA ASISTENŢĂ TEHNICĂ ŞI JURIDICĂ ROMÂNIA

MUNICIPIUL BUCUREŞTI G.I.S.P. DIRECŢIA TRANSPORTURI DRUMURI ŞI CIRCULAŢIE ROMÂNIA

159

3/2

7220 - Cercetare- dezvoltare în ştiinţe sociale şi umaniste
7311 - Activităţi ale agenţiilor de publicitate
7312 - Servicii de reprezentare media
7490 - Alte activităţi profesionale, ştiinţifice şi tehnice n.c.a.
7711 - Activităţi de închiriere şi leasing cu autoturisme şi autovehicule rutiere uşoare
7732 - Activităţi de închiriere şi leasing cu maşini şi echipamente pentru construcţii
7739 - Activităţi de închiriere şi leasing cu alte maşini, echipamente şi bunuri tangibile n.c.a.
7990 - Alte servicii de rezervare şi asistenţă turistică
8010 - Activităţi de protecţie şi gardă
8020 - Activităţi de servicii privind sistemele de securizare
8030 - Activităţi de investigaţii
8110 - Activităţi de servicii suport combinate
8129 - Alte activităţi de curăţenie
8532 - Învăţământ secundar, tehnic sau profesional
8551 - Învăţământ în domeniul sportiv şi recreaţional
8552 - Învăţământ în domeniul cultural (limbi străine, muzică, teatru, dans, arte plastice, etc.)
8553 - Şcoli de conducere (pilotaj)
8559 - Alte forme de învăţământ n.c.a.
8610 - Activităţi de asistenţă spitalicească
8621 - Activităţi de asistenţă medicală generală
8622 - Activităţi de asistenţă medicală specializată
8623 - Activităţi de asistenţă stomatologică
8690 - Alte activităţi referitoare la sănătatea umană
8710 - Activităţi ale centrelor de îngrijire medicală
8720 - Activităţi ale centrelor de recuperare psihică şi de dezintoxicare, exclusiv spitale
8730 - Activităţi ale căminelor de bătrâni şi ale căminelor pentru persoane aflate în incapacitate de a se îngriji singure
9101 - Activităţi ale bibliotecilor şi arhivelor
9311 - Activităţi ale bazelor sportive
9312 - Activităţi ale cluburilor sportive
9319 - Alte activităţi sportive
9329 - Alte activităţi recreative şi distractive n.c.a.
9511 - Repararea calculatoarelor şi a echipamentelor periferice

CONFORM CU ORIGINALUL

5.3. Societatea poate desfăşura, inclusiv, activităţi de reclamă, publicitate a produselor proprii, obţinerea de finanţări pentru desfăşurarca activităţilor menţionate etc.

5.4. Desfăşurarea tuturor categoriilor de activităţi se va face pe baza autorizaţiilor, avizelor, aprobărilor prevăzute de lege cu încadrarea în standardele de calitate, respectarea normelor igienico-sanitare, de protecţie a muncii, pază contra incendiilor, păstrarea mediului înconjurător, a normelor privind dreptul de proprietate intelectuală etc.

Art. 6 CAPITALUL SOCIAL

6.1. Capitalul social subscris şi vărsat al Societăţii de Transport Bucureşti STB S.A. este de **129.200.000 lei,** din care **29.079.351,55 lei aport în natură şi 100.120.648,45 lei aport în numerar,** împărţit în 1.292.000 acţiuni nominative, în valoare nominală de 100 lei.

Capitalul social este deţinut de acţionari, după cum urmează:

150
313

1. **Municipiul Bucureşti** prin **Consiliul General al Municipiului Bucureşti - 129.070.800 lei,** din care **29.079.351,55 lei** aport în natură şi **99.991.448,45 lei** aport în numerar, împărţit în 1.290.708 acţiuni nominative, în valoare nominală de 100 lei, reprezentând **99,90 %** din capitalul social şi participarea la profit şi pierderi;

2. **Judeţul Ilfov** prin **Consiliul Judeţean Ilfov - 129.200 lei,** aport în numerar, împărţit în **1292** acţiuni nominative, în valoare nominală de 100 lei, reprezentând **0,10 %** din capitalul social şi participarea la profit şi pierderi;

CONFORM CU ORIGINALUL

Art. 7 MAJORAREA CAPITALULUI SOCIAL

7.1. Capitalul social al societăţii poate fi majorat, în conformitate cu prevederile legale în vigoare şi dispoziţiile prezentului Act Constitutiv, mai ales cu respectarea obligaţiei de a avea capital social integral public, în baza hotărârii Adunării Generale Extraordinare a Acţionarilor. Hotărârile sunt luate cu o majoritate de cel puţin două treimi din drepturile de vot deţinute de acţionarii prezenţi sau reprezentaţi.

7.2. Majorarea capitalului social poate avea loc prin oricare dintre următoarele procedee:

a) emisiunea de acţiuni noi sau majorarea valorii nominale a acţiunilor existente în schimbul unor noi aporturi în bani şi/sau în natură;
b) încorporarea rezervelor, cu excepţia rezervelor legale ale societăţii;
c) încorporarea beneficiilor sau a primelor de emisiune;
d) prin compensarea unor creanţe lichide şi exigibile asupra Societăţii cu acţiuni ale acesteia.

7.3. Capitalul social nu va putea fi majorat şi nu se vor putea emite noi acţiuni decât după vărsarea integrală a capitalului social iniţial subscris sau, după caz, după plata integrală a acţiunilor din emisiunea precedentă.

7.4. În situaţia unei majorări a capitalului social prin aporturi în bani, noile acţiuni vor fi oferite pentru subscriere mai întâi tuturor acţionarilor, proporţional cu cota lor de participare la capitalul social al societăţii.

7.5. În situaţia în care un acţionar hotărăşte să nu subscrie sau întârzie să subscrie ori să plătească acţiunile suplimentare în termenul şi condiţiile stabilite de Adunarea Generală a Acţionarilor, ceilalţi acţionari vor fi automat îndreptăţiţi să subscrie acţiunile nesubscrise proporţional cu acţiunile deţinute din capitalul subscris.

7.6. Acţiunile nesubscrise în termenul şi în condiţiile stabilite de Adunarea Generală a Acţionarilor care a aprobat majorarea de capital social vor fi anulate.

7.7. Adunarea Generală a Acţionarilor va emite un Act Constitutiv actualizat prin care va confirma majorarea capitalului social pentru toate acţiunile subscrise.

7.8. Majorarea capitalului social prin aporturi în natură va fi efectuată conform legislaţiei în vigoare.

7.9. Capitalul social poate fi majorat pe baza hotărârii Adunării generale a acţionarilor, în condiţiile şi cu respectarea procedurii prevăzute de lege.

Art. 8 REDUCEREA CAPITALULUI SOCIAL

8.1. Capitalul social poate fi redus prin:
a) micşorarea numărului de acţiuni;
b) reducerea valorii nominale a acţiunilor;
c) dobândirea propriilor acţiuni, urmată de anularea lor.

8.2. Capitalul social mai poate fi redus, atunci când reducerea nu este motivată de pierderi, prin:

a) scutirea totală sau parţială a acţionarilor de vărsămintele datorate;
b) restituirea către acţionari a unei cote-părţi din aporturi, proporţională cu reducerea capitalului social şi calculată egal pentru fiecare acţiune;
c) alte procedee prevăzute de lege.

8.3. Reducerea capitalului social va putea fi făcută numai după trecerea a două luni din ziua în care hotărârea a fost publicată în Monitorul Oficial al României, Partea a IV-a.

8.4. Hotărârea va trebui să respecte minimul de capital social, atunci când legea îl fixează, să arate motivele pentru care se face reducerea şi procedeul ce va fi utilizat pentru efectuarea ei.

8.5. Capitalul social al societăţii nu poate fi redus dacă această măsură afectează stabilitatea economică şi financiară a societătii.

8.6. Capitalul social poate fi redus potrivit prevederilor legale în vigoare, printr-o hotărâre a Adunării Generale Extraordinarc a Acţionarilor, care să stabilească motivele reducerii şi procedura utilizată pentru implementarea măsurii, cu respectarea capitalului social minim impus de lege.

8.7. Dacă se constată o pierdere a activului net, capitalul social subscris va trebui reîntregit sau redus înainte de a se putea face vreo repartizare sau distribuire de profit.

Art. 9 ACŢIUNILE

9.1. Acţiunile societăţii sunt nominative, transmisibile şi indivizibile, emise în formă dematerializată şi înregistrate în Registrul Acţionarilor Societăţii.

9.2. Societatea va ţine evidenţa acţiunilor într-un registru numerotat, sigilat şi parafat de preşedintele Consiliului de Administraţie care se păstrează la sediul societăţii.

9.3. Fiecare acţiune subscrisă, şi plătită de acţionari conferă acestora dreptul la un vot în Adunările Generale ale Acţionarilor, precum şi celelalte drepturi stipulate în prezentul Act Constitutiv.

Art. 10 DREPTURI ŞI OBLIGAŢII DECURGÂND DIN ACŢIUNI

10.1. Fiecare acţiune subscrisă şi vărsată de acţionari conferă acestora dreptul la un vot în Adunarea Generală a Acţionarilor, dreptul de a alege în organele de conducere ale societăţii, dreptul de a participa la distribuirea profitului conform prevederilor prezentului Act Constitutiv şi dispoziţiilor legale, precum şi alte drepturi prevăzute în Actul Constitutiv.

10.2. Exercițiul dreptului de vot va fi suspendat pentru acționarii care nu sunt la curent cu vărsămintele ajunse la scadență.

10.3. Deținerea de acțiuni implică adeziunea de drept la Actul Constitutiv al societății.

10.4. Drepturile și obligațiile legate de acțiuni le urmează pe acestea în cazul trecerii lor în proprietatea altor persoane.

10.5. Obligațiile societății sunt garantate cu capitalul social al acesteia, iar acționarii răspund numai în limita acțiunilor pe care le dețin în societate.

10.6. Patrimoniul societății nu poate fi grevat de datorii sau alte obligații personale ale acționarilor.

Art. 11 TRANSFERUL DREPTULUI DE PROPRIETATE ASUPRA ACȚIUNILOR

11.1. Dreptul de proprietate asupra acțiunilor se transmite conform dispozițiilor legale în vigoare.
11.2. Dacă legislația în vigoare la data transferului acțiunilor societății permite autorităților publice locale să cumpere aceste acțiuni, acționarul care intenționează să le transfere integral sau parțial („Acționarul Vânzător") este obligat să ofere aceste acțiuni mai întâi celorlalți acționari („Acționarii Ne-Vânzători"), proporțional cu cota-parte de capital social deținută în societate.

11.3. În termen de cel mult 5 zile de la primirea de către actionarul vânzător a înștiințării de acceptare, acționarul vânzător și acționarul cumpărător vor finaliza transferul acțiunilor vândute, iar acționarul cumpărător va plăti prețul prescris pentru acțiuni în acest termen, în caz contrar acționarul cumpărător are dreptul de a cere instanței judecătorești competente constatarea transferului acțiunilor ofertate spre vânzare prin consemnarea prețului solicitat la dispoziția acționarului vânzător.

11.4. În termen de cel mult 5 zile de la primirea înștiințării de acceptare, acționarii cărora li s-a făcut oferta de vânzare, vor putea opta pentru cumpărarea acțiunilor oferite prin comunicare în scris către acționarul ofertant.

11.5. În situația în care rămân acțiuni nevândute, acționarul vânzător va fi liber să ofere aceste acțiuni oricăror alte persoane, la același pret și în aceleași condiții, fără ca prețul pe o acțiune să fie mai mic decât cel în oferta către ceilalți acționari.

11.6. Orice transfer al acțiunilor societății va fi aprobat de Adunarea Generală Extraordinară a Acționarilor în prezența și cu votul favorabil al Acționarilor ce dețin 100% din capitalul social.

11.7. Dreptul de proprietate asupra acțiunilor este transmis prin declarația înregistrată în Registrul Acționarilor Societății, semnată de Vânzător și de Cumpărător sau de către Mandatarii lor.

Art. 12 ADUNAREA GENERALĂ A ACȚIONARILOR

12.1. Adunarea Generală a Acționarilor este organul de conducere al societății care decide asupra activității acesteia și asigură politica economică și comercială, fiind compusă din acționari sau reprezentanții acestora.

12.2. Adunările Generale sunt ordinare sau extraordinare şi se ţin, în general, la sediul societăţii, dacă situaţia de fapt nu impune stabilirea unui alt loc.

12.3. Adunările Generale vor fi convocate potrivit prezentului Act Constitutiv. Avizul de convocare va fi expediat prin scrisoare recomandată cu confirmare de primire, prin telefax, prin scrisoare electronică sau personal, prin luare la cunoştinţă, fiecăruia dintre acţionari. Convocarea trebuie să cuprindă în mod obligatoriu data şi locul stabilit pentru Adunarea Generală şi ordinea de zi.

12.4. Termenul de întrunire nu poate fi mai mic de 30 de zile de la publicarea convocării în Monitorul Oficial al României, Partea a IV-a.

12.5. Prin excepţie de la art. 12.4., dacă toate acţiunile societăţii sunt nominative, convocarea poate fi făcută prin scrisoare recomandată sau, prin scrisoare transmisă pe cale electronică, având încorporată, ataşată sau logic asociată semnătura electronică extinsă, expediată cu cel puţin 30 de zile înainte de data ţinerii adunării, la adresa acţionarului, înscrisă în registrul acţionarilor. Schimbarea adresei nu poate fi opusă societăţii, dacă nu i-a fost comunicată în scris de acţionar.

12.6. Adunarea generală a acţionarilor este organul de conducere al societăţii care decide asupra activităţii acesteia şi asigură politica economică şi comercială, fiind compusă din **MUNICIPIUL BUCURESTI PRIN CONSILIUL GENERAL AL MUNICIPIULUI BUCUREŞTI** cu un procent de 99,9 % şi respectiv **JUDEŢUL ILFOV PRIN CONSILIUL JUDETEAN ILFOV** cu un procent de reprezentare de 0,1 %, aceştia fiind reprezentaţi în Adunarea Generală a Acţionarilor prin mandatari.

12.7. Adunarea Generală a Acţionarilor va fi convocată de Consiliul de Administraţie. Acţionarii care deţin împreună cel puţin 5% din capitalul social au dreptul, dacă consideră că anumite probleme sunt importante pentru societate, să ceară preşedintelui Consiliului de Administraţie convocarea unei Adunări Generale.

12.8. Dacă ordinea de zi conţine propuneri de modificare a Actului Constitutiv, convocarea trebuie să cuprindă în întregime textul acestor propuneri.

12.9. În convocarea pentru prima Adunare generală va fi stabilită ziua şi ora pentru cea de a doua adunare, în cazul în care cea dintâi nu s-ar putea desfăşura. A doua adunare nu se va putea întruni chiar în ziua fixată pentru prima adunare.

12.10. Acţionarii reprezentând totalitatea capitalului social pot, dacă nici unul dintre aceştia nu se opune, să ţină o Adunare generală a acţionarilor şi să adopte orice hotărâre care ţine de competenţa acesteia, fără a mai fi necesară îndeplinirea formalităţilor pentru convocarea unei astfel de adunări.

A) Adunarea Generală Ordinară

12.11. Adunarea generală ordinară se întruneşte cel puţin o dată pe an, în cel mult 4 luni de la închiderea exerciţiului financiar, şi are următoarele atribuţii:

a) discută, aprobă sau modifică situaţiile financiare anuale, pe baza raportului Consiliului de Administraţie şi a raportului Auditorului Financiar şi fixeaza dividendele;

154
317

b) solicită revizuirea şi aprobă planul de administrare al administratorilor societăţii;
c) numeşte şi revocă membrii Consiliului de Administraţie; alegerea membrilor Consiliului de Administraţie va fi făcută din lista de persoane propusă de acţionari, în baza legislaţiei în vigoare;
d) aprobă şi încheie contractele de administrare ale administratorilor societăţii şi stabileşte, respectiv modifică remuneraţia cuvenită membrilor Consiliului de Administraţie, în baza legislaţiei în vigoare;
e) aprobă termenii şi condiţiile contractului încheiat cu Auditorul Financiar;
f) aprobă bugetul de venituri şi cheltuieli şi hotărăşte asupra programului de activitate şi a strategiei propuse de Consiliul de Administraţie pentru exerciţiul financiar următor;
g) se pronunţă asupra gestiunii Consiliului de Administraţie;
h) deliberează asupra hotărârilor care îi sunt supuse spre aprobare de Consiliul de Administraţie, cu excepţia situaţiei în care aceste hotărâri sunt de competenţa Adunării Generale Extraordinare;
i) stabileşte remuneraţiile suplimentare cuvenite administratorilor numiţi în comitetele consultative, în conformitate cu prevederile legii;
j) stabileşte valoarea asigurării pentru răspundere profesională pentru administratori;
k) hotărăşte cu privire la contractarea de împrumuturi bancare pe termen lung, inclusiv a celor externe; stabileşte competenţele şi nivelul de contractare a împrumuturilor bancare curente, a creditelor comerciale şi a garanţiilor;
l) analizează rapoartele Consiliului de Administraţie privind stadiul şi perspectivele societăţii cu referire la profit şi dividende, poziţia pe piaţa internă şi internaţională, nivelul tehnic, calitatea, forţa de muncă, protecţia mediului, relaţii cu clienţii;
m) hotărăşte cu privire la acţionarea în justiţie a membrilor Consiliului de Administraţie, a directorului general şi a directorilor societăţii, a auditorilor pentru daune cauzate societăţii de către aceştia prin încalcarea îndatoririlor ce le revin faţă de societate;
n) hotărăşte gajarea, închirierea sau desfiinţarea uneia sau a mai multor unităţi ale societăţii;
o) în cazul vacantării unuia sau mai multor posturi de administrator, numeşte administratori provizorii, până la desemnarea unor noi administratori în conformitate cu prevederile legale în vigoare;
p) hotărăşte asupra oricăror altor probleme care ţin de competenţa sa.

12.12. Pentru validitatea deliberărilor Adunării Generale ordinare este necesară prezenţa acţionarilor care să deţină cel puţin o pătrime din numărul total de drepturi de vot. Hotărârile Adunării Generale ordinare se iau cu majoritatea voturilor exprimate.

12.13. Dacă adunarea nu poate lucra din cauza neîndeplinirii condiţiilor de validitate a cvorumului necesar adoptării hotărârii, adunarea ce se va întruni la o a doua convocare, poate să delibereze asupra problemelor puse pe ordinea de zi a celei dintâi adunări, oricare ar fi partea de capital social reprezentată de acţionarii prezenţi, cu majoritatea voturilor exprimate.

12.14. Pentru adunările generale ordinare, următoarele documente sunt trimise împreună cu înştiinţarea: bilanţul şi contul de profit şi pierderi, raportul Consiliului de Administraţie, raportul cenzorilor, proiectul programului de activitate pe anul următor.

B) Adunarea Generală Extraordinară

12.15. Adunarea generală extraordinară a acţionarilor are următoarele atribuţii principale:

a) aprobă schimbarea formei juridice a societăţii, cu respectarea prevederilor legale în vigoare;
b) aprobă mutarea sediului societăţii;
c) aprobă schimbarea/ modificarea/ completarea obiectului de activitate al societăţii, cu respectarea prevederilor legale în vigoare;
d) aprobă majorarea capitalului social şi condiţiile efectuării acestuia, reducerea sau întregirea lui;
e) înfiinţarea sau desfiinţarea unor sedii secundare: sucursale, agenţii, birouri, reprezentanţe sau alte asemenea unităţi fără personalitate juridică;
f) aprobă majorarea, reducerea sau reîntregirea capitalului social prin emisiune de noi acţiuni;
g) aprobă participarea la constituirea de noi societăţi sau de asocieri;
h) aprobă reevaluarea patrimoniului potrivit legii;
i) aprobă dizolvarea anticipată a societăţii;
j) aprobă conversia acţiunilor dintr-o categorie în cealaltă;
k) aprobă emisiunea de obligaţiuni;
l) aprobă încheierea de acte juridice prin care societatea dobândeşte, înstrăinează, închiriază imobile,
m) schimbă sau constituie în garanţie bunuri aflate în patrimoniul său;
n) oricare altă modificare a Actului Constitutiv, sau oricare altă hotărâre pentru care este cerută aprobarea Adunării Generale Extraordinare;

12.16 Pentru validitatea deliberărilor adunării generale extraordinare este necesară la prima convocare prezenţa acţionarilor deţinând cel puţin o pătrime din numărul total de drepturi de vot, iar la convocările următoare, prezenţa acţionarilor reprezentând cel puţin o cincime din numărul total de drepturi de vot. Hotărârile sunt luate cu majoritatea voturilor deţinute de acţionarii prezenţi sau reprezentaţi.

C) Adunarea Generală Ordinară sau Extraordinară este convocală de către Preşedintele Consiliului de Administraţie al societăţii, sau de către o persoană anume delegată de către acesta şi se va putea desfăşura la sediul societăţii sau în alt loc din ţară sau străinătate, după cum va fi stabilit prin avizul de convocare

12.17. Exerciţiul atribuţiilor prevăzule la art. 12.15. lit. b) c) şi f) poate fi delegat Consiliului de Administraţie, conform prevederilor art. 114 din Legea 31/1990 privind societăţile.

12.18. În cadrul Adunării Generale Extraordinare, acţionarii vor hotărâ asupra proiectelor de investiţii aduse la cunoştinţă acestora de către Consiliul de Administraţie şi vor decide asupra alocării fondurilor necesare realizării acestora, fie prin majorarca capitalului social, fie prin utilizarea veniturilor societăţii.

12.19. Adunarea generală se va convoca ori de câte ori Consiliul de Administraţie consideră necesar, precum şi la cererea acţionarilor reprezentând cel puţin 5% din capitalul social, dacă cererea indică ordinea de zi şi problemele sunt de competenţa adunării.

12.20. Adunarea Generală va fi convocată în termen de 30 de zile şi se va întruni în termen de cel mult 60 zile de la data primirii cererii. Avizul de convocare va cuprinde locul, data şi ora ţinerii adunării, precum şi ordinea de zi, cu descrierea explicită a tuturor problemelor care vor face obiectul dezbaterilor Adunării Generale.

12.21. În cazul în care Consiliul de Administraţie nu convoacă Adunarea Generală, instanţa de la sediul societăţii, cu citarea Consiliului de Administraţie, va putea autoriza convocarea Adunării Generale de către acţionarii care au formulat cererea. Prin aceeaşi încheiere, instanţa aprobă ordinea de zi, stabileşte data ţinerii adunării generale şi, dintre acţionari, persoana care o va prezida.

CONFORM CU ORIGINALUL

12.22. Înştiinţarea pentru prima adunare generală poate conţine şi dată şi ora pentru cea de-a doua adunare pentru cazul în care cea dintâi nu s-ar putea ţine din lipsa cvorumului necesar. A doua adunare nu se poate întruni în chiar ziua fixată pentru prima adunare.

12.23. Au dreptul de a cere introducerea unor noi puncte pe ordinea de zi unul sau mai mulţi acţionari reprezentând, individual sau împreună, cel puţin 5% din capitalul social.

12.24. Acţionarii reprezentând întreg capitalul social vor putea ţine o Adunare Generală fără a mai fi necesară îndeplinirea formalităţilor pentru convocarea unei astfel de adunări şi să decidă asupra oricăror probleme care sunt de competenţa Adunării Generale.

12.25. Reprezentanţii acţionarilor în Adunările Generale sunt în număr de....., din care:

..... pentru MUNICIPIUL BUCUREŞTI prin Consiliul General al Municiplului Bucureşti:

.....pentru JUDEŢUL ILFOV prin CONSILIUL JUDETEAN ILFOV.

Art. 13 ORGANIZAREA ADUNĂRII GENERALE

13.1. Adunarea Generală a Acţionarilor, ordinară sau extraordinară, va fi deschisă şi prezidată de Preşedintele Consiliului de Administraţie sau, în absenţa Preşedintelui, acţionarii pot, în orice moment pe parcursul adunării, să numească o altă persoană dintre ceilalţi Administratori sau Acţionari care să prezideze adunarea.

13.2. Preşedintele Adunării Generale a Acţionarilor va numi, o persoană în calitate de secretar al adunării. Secretarul Adunării Generale a Acţionarilor va fi desemnat din cadrul personalului angajat al societăţii. Secretarul va nota şi înregistra acţionarii care sunt prezenţi sau reprezentaţi şi acţionarii care sunt absenţi, redactând o listă de prezenţă. Secretarul va întocmi procesul verbal al şedinţei.

13.3. Procesul verbal al Adunării Generale a Acţionarilor se semnează de către preşedintele şi secretarul adunării şi va cuprinde deliberările participanţilor (în rezumat) şi hotărârile adoptate.

13.4. Procesul verbal al Adunării Generale a Acţionarilor trebuie sa conţină menţiuni privind formalităţile de convocare, locul, ora, data sedinţei, reprezentanţii actionarilor, rezumatul problemelor puse în discuţiă şi deciziile luate. Documentele referitoare la acestea, precum şi procura specială, dacă este cazul, vor constitui anexe la procesul verbal de şedinţă.

13.5. Hotărârile Adunărilor Generale ale Acţionarilor sunt înregistrate la Registrul Comerţului şi se publică în Monitorul Oficial conform legii. Hotărârile Adunării Generale a Acţionarilor nu vor putea fi executate înainte de aducerea la îndeplinire a acestor formalităţi şi, după caz, a oricăror alte cerinţe prevăzute de lege.

13.6. Conform Legii nr. 31/1990 şi Actului Constitutiv, hotărârile Adunărilor Generale ale Acţionarilor sunt obligatorii pentru toţi acţionarii, inclusiv pentru aceia care nu au participat la adunare sau care au votat împotriva respectivei hotărâri.

Art. 14 EXERCITAREA DREPTULUI LA VOT ÎN ADUNAREA GENERALĂ

14.1. Pentru validitatea deliberărilor Adunării Generale Ordinare sunt necesare:

a) la prima convocare, prezenţa acţionarilor reprezentând o pătrime din numărul total de drepturi de vot, iar hotărârile să fie luate cu majoritatea voturilor exprimate;

b) la a doua convocare, adunarea ce se va întruni poate să delibereze asupra problemelor înscrise pe ordinea de zi a primei adunări, oricare ar fi partea de capital social reprezentată de acţionarii prezenţi, cu majoritatea voturilor exprimate.

14.2. Pentru validitatea deliberărilor Adunării Generale Extraordinare sunt necesare, cu excepţia situaţiilor în care legea sau prezentul Act Constitutiv prevede altfel :

a) la prima convocare, prezenţa acţionarilor reprezentând cel puţin o pătrime din numărul total de drepturi de vot, iar hotărârile să fie luate cu majoritatea voturilor deţinute de acţionarii prezenţi sau reprezentaţi;

b) la a doua convocare, prezenţa acţionarilor reprezentând cel puţin 1/5 (o cincime) din numărul total de drepturi de vot, iar hotărârile să fie luate cu majoritatea voturilor deţinute de acţionarii prezenţi sau reprezentaţi.

14.3. Hotărârile se adoptă prin vot deschis. Votul secret este obligatoriu pentru alegerea membrilor Consiliului de Administraţie, pentru revocarea lor şi pentru luarea hotărârilor referitoare la răspunderea administratorilor.

14.4. Fiecare acţionar este îndreptăţit să ia parte la Adunările Generale ale Acţionarilor prin reprezentant autorizat.

14.5. Acţionarii exercită dreptul lor de vot în Adunarea Generală, proporţional cu numărul acţiunilor pe care le posedă.

14.6. Membrii Consiliului de Administraţie şi/sau angajaţii societăţii nu pot reprezenta acţionarii în cadrul Adunărilor Generale ale Acţionarilor, sub sancţiunea anulării oricăror astfel de hotărari adoptate dacă, fără votul acestora, majoritatca necesară pentru adoptarea hotărârii nu ar fi fost întrunită. Acţionarul care, într-o anumită operaţiune, are, fie personal, fie ca mandatar al unei alte persoane, un interes contrar aceluia al societăţii, este obligat să se abţină de la deliberările privind acea operaţiune. În caz contrar, acţionarul este răspunzător de daunele produse societăţii, dacă, fără votul său, nu s-ar fi obţinut majoritatea cerută.

14.7. Hotărârile Adunării Generale contrare legii sau Actului Constitutiv pot fi atacate în justiţie, în termen de 15 (cincisprezece) zile de la data publicării în Monitorul Oficial al României, de către oricare dintre acţionarii care nu au luat parte la Adunarea Generală sau care au votat contra şi au cerut să se insereze aceasta în procesul verbal al şedinţei.

ADMINISTRAREA SOCIETĂŢII

Art. 15 NUMIREA

15.1. Societatea va fi administrată în sistem unitar de un Consiliu de Administrație.

15.2. Consiliul de Administrație este format din 7 persoane, ce își desfășoară puterile împreună, respectiv:

-PREȘEDINTE - cetățean român, născut la data de..... în .....
domiciliat în..... str..... , identificat cu CI seria ..... nr.....
eliberată la data de .....de.....,CNP.....

-MEMBRU - cetățean român, născut la data de..... în .....
domiciliat în..... str....., identificat cu CI seria.....nr.....
eliberată la data de.....de....., CNP .....

-MEMBRU - cetățean român, născut la data de.....în.....
domiciliat în..... str....., identificat cu CI seria.....nr.....
eliberată la data de.....de....., CNP .....

-MEMBRU - cetățean român, născut la data de..... în .....
domiciliat în..... str....., identificat cu CI seria.....nr.....
eliberată la data de.....de....., CNP .....

-MEMBRU - cetățean român, născut la data de.....în.....
domiciliat în..... str....., identificat cu CI seria.....nr.....
eliberată la data de.....de....., CNP .....

-MEMBRU - cetățean român, născut la data de.....în.....
domiciliat în..... str....., identificat cu CI seria.....nr.....
eliberată la data de.....de....., CNP .....

15.3. La înființare, Consiliul de Administrație este mandatat pentru o perioadă de 2 (doi) ani. Ulterior, mandatul administratorilor este de 4 ani.

15.4. Membrii Consiliului de Administrație pot fi revocați sau înlocuiti oricând de Adunarea Generală Ordinară a Acționarilor societății.

15.5. Când un post din Consiliul de Administrație devine vacant, Adunarea Generală Ordinară a acționarilor alege un nou administrator pentru ocuparea postului vacant. Durata pentru care este ales noul administrator, pentru a ocupa postul vacant, va fi egală cu perioada care a rămas până la expirarea mandatului predecesorului său.

15.6 Majoritatea membrilor Consiliului de Administrație va fi formată din administratori neexecutivi, respectiv din persoane care nu au fost numiți directori.

15.7. Cel puțin unul dintre administratori trebuie să fie independent, în sensul dispozițiilor Legii nr. 31/1990 a societăților comerciale.

15.8. Consiliul de Administrație are obligatia de a crea comitete consultative formate din cel puțin 2 membri ai consiliului și însărcinate cu desfășurarea de investigații și cu elaborarea de recomandări pentru consiliu, în domenii precum auditul, remunerarea administratorilor, directorilor, cenzorilor și personalului, sau cu nominalizarea de candidați pentru diferitele posturi de conducere. Comitetele vor înainta consiliului în mod regulat rapoarte asupra activității lor.

15.9. Cel puțin un membru al fiecărui comitet trebuie să fie administrator neexecutiv independent. Comitetul de audit și cel de remunerare sunt formate numai din administratori neexecutivi. Cel puțin un membru al comitetului de audit trebuie să dețină experiență în aplicarea principiilor contabile sau în audit financiar.

15.10. Administratorii pot fi reprezentați la ședintele Consiliului de Administrație numai de către alți administratori cu condiția ca un administrator să reprezinte doar un singur membru al Consiliului de Administrație, iar o astfel de reprezentare să aibă loc în baza unei procuri special emisă în acest scop.

15.11. Sunt incompatibile cu calitatea de membru al Consiliului de Administrație și Director, persoanele care, potrivit legii, sunt incapabile sau au fost condamnate pentru gestiune frauduloasă, abuz de încredere, fals, înșelăciune, delapidare, mărturie mincinoasă, dare sau luare de mită, precum și alte infracțiuni sau incompatibilități prevăzute de lege cu privire la societățile comerciale.

15.12. Remunerația membrilor Consiliului de Administrație este stabilită de Adunarea Generală a Acționarilor.

15.13. Consiliul de Administrație va fi condus de un președinte.

15.14. În relațiile cu terții, societatea este reprezentată de Președintele Consiliului de Administrație, acesta fiind singurul abilitat să semneze actele ce angajează societatea față de terți.

15.15 Președintele Consiliului de Administrație și ceilalți administratori sunt obligați să pună la dispoziția acționarilor și comisiei de cenzori, la cererea acestora, toate documentele societății.

CONFORM CU ORIGINALUL

Art. 16 EXERCITAREA DREPTULUI DE VOT ÎN CONSILIUL DE ADMINISTRAȚIE

16.1. Consiliul de Administrație se întrunește lunar, la convocarea Președintelui.

16.2. Consiliul de Administrație se reunește în ziua, la ora și locul indicat în avizul de convocare, la sediul societății sau în alt loc din țară sau străinătate.

16.3. Consiliul de Administrație poate fi convocat și la cererea motivată a cel puțin 2 (doi) dintre membrii săi ori a directorului general.

16.4. Președintele stabilește ordinea de zi și veghează asupra informării adecvate, a membrilor Consiliului de Administrație cu privire la punctele aflate pe ordinea de zi.

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI DIRECȚIA ASISTENȚĂ TEHNICĂ ȘI JURIDICĂ ROMÂNIA

ROMÂNIA CONSILIUL GENERAL AL MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI D.G.I.S.P. DIRECȚIA TRANSPORTURI DRUMURI ȘI SISTEMATIZAREA CIRCULAȚIEI ROMÂNIA

160

15 323

16.5. Avizul de convocare va fi expediat prin scrisoare recomandată cu confirmare de primire, prin telefax, prin scrisoare electronică sau personal, prin luare la cunoştinţă, fiecăruia dintre membrii consiliului şi fiecăruia dintre cenzori cu cel puţin 10 zile înainte de data fixată pentru reuniune. În caz de urgenţă, termenul de convocare poate fi scurtat la minim 5 zile. Avizul de convocare va conţine ordinea de zi a reuniunii.

16.6. Consiliul de Administraţie poate decide în prezenţa tuturor membrilor săi fără respectarea formalităţilor de convocare. Şedinţa Consiliului de Administraţie se poate desfăşura fără trimiterea unei notificări prealabile, dacă toţi Administratorii sunt prezenţi şi nu au obiecţii cu privire la ordinea de zi sau la şedinţa propriu-zisă.

16.7. Fiecare administrator va avea un vot în Consiliul de Administraţie. Consiliul lucrează valabil în prezenţa majorităţii membrilor săi prezenţi personal sau prin împuterniciţi şi decide cu votul favorabil al majorităţii celor prezenţi. În cazul unui număr egal de voturi sau de balotaj în Consiliul de Administraţie, votul Preşedintelui va fi decisiv.

16.8. Consiliul de Administraţie poate lua deciziile valabile şi prin corespondenţă dacă se respectă condiţiile de majoritate prevăzute în primul aliniat, respectiv pentru ca deciziile Consiliului de Administraţie să fie valabile, este necesară participarea (prezenţa fizică sau prin telefon, etc.) a cel puţin jumătate plus unu din numărul Administratorilor, iar decizia va fi adoptată cu votul majorităţii membrilor prezenţi.

16.9. Dezbaterile Consiliului de Administraţie se desfăşoară oricând este necesar, conform ordinii de zi şi sunt consemnate în procesul verbal al adunării, inclus într-un registru sigilat şi parafat de Preşedinte.

16.10. La fiecare şedinţă se va întocmi un proces-verbal, care va cuprinde numele participanţilor, ordinea deliberărilor, deciziile luate, numărul de voturi întrunite şi opiniile separate. Procesul verbal este semnat de persoana care a prezidat întrunirea Consiliului de Administraţie şi de administratorii prezenţi sau de catre cel puţin un alt administrator.

16.11. Consiliul de Administraţie este prezidat de preşedinte sau de persoana desemnată de acesta. Preşedintele numeşte un secretar fie dintre membrii consiliului fie din afara acestuia.

16.12. Consiliul de Administraţie poate delega unuia sau mai multor membrii ai săi unele împuterniciri pe probleme limitate şi poate, de asemenea, recurge la specialişti pentru expertizarea anumitor probleme.

Art. 17 ATRIBUŢIILE CONSILIULUI DE ADMINISTRAŢIE

17.1. Consiliul de Administraţie are puteri depline cu privire la conducerea şi administrarea Societăţii, cu respectarea limitelor stabilite prin Actul Constitutiv şi atribuţiilor expres prevăzute de lege ca fiind de competenţa sa.

17.2. Consiliul de Administraţie are următoarele atribuţii:

a) stabileşte ordinea de zi pentru Adunarea Generală;
b) aprobă Regulamentul Intern, Regulamentul de Organizare şi Funcţionare şi Codul de Etică;

c) stabileşte liniile generale de conducere ale societăţii, pe termen lung şi mediu;
d) stabileşte şi menţine politicile de asigurare în ceea ce priveşte personalul şi bunurile societăţii;
e) aprobă actele de achiziţie şi de dispoziţie privitoare la brevete, mărci, drepturi de autor şi know-how;
f) aprobă organigrama societăţii;
g) numeşte şi revocă Directorul General şi Directorii, în conformitate cu prevederile legale în vigoare;
i) aprobă operaţiunile de creditare necesare îndeplinirii scopului societăţii;
j) conferă procuri de reprezentare a societăţii;
k) decide chemarea în justiţie, în numele societăţii şi se constituie ca parte atât în faţa instanţelor judecătoreşti cât şi în faţa curţilor de arbitraj, în caz de litigii;
l) prezintă anual Adunării Generale a Acţionarilor, în termen de maxim 5 (cinci) luni de la încheierea exerciţiului financiar, raportul cu privire la activitatea societăţii, bilanţul şi contul de profit şi pierderi, precum şi proiectul programului de activitate, al strategiei şi al bugetului pe anul următor; pentru a supune aprobării Adunării Generale proiectul programului de activitate, al strategiei şi al bugetului pe anul următor;
m) avizează proiectul bugetului anual de venituri şi cheltuieli pe care îl supune aprobării Adunării Generale a Acţionarilor;
n) analizează şi aprobă rapoartele periodice privind realizarea indicatorilor aprobaţi prin bugetul anual de venituri şi cheltuieli pe baza balanţei de verificare şi aprobă măsurile pentru desfăşurarea activităţii în condiţii care să asigure echilibrul bugetului anual de venituri şi cheltuieli;
o) convoacă Adunările Generale ale acţionarilor în condiţiile Actului Constitutiv ori de câte ori este nevoie;
p) propune înfiinţarea şi desfiinţarea de sucursale, birouri sau agenţii ale societăţii, în România sau în străinătate;
r) avizează vânzarea sau achiziţionarea de imobile, sau aprobă închirierea acestora, în condiţiile legii;
s) reprezintă societatea în raporturile cu terţii şi cu directorul general al societăţii prin preşedintele Consiliului de Administraţie;
ş) rezolvă problemele stabilite de Adunarea Generală a Actionarilor şi execută hotărârile luate de aceasta în conformitate cu prezentul Act Constitutiv;
t) avizează situaţiile financiare anuale pe care le înaintează spre aprobare Adunării Generale Ordinare a Acţionarilor;
ţ) aprobă sau propune spre aprobare investiţiile care urmează să se realizeze de către societate în condiţiile legilor în vigoare;
u) supraveghează activitatea directorilor executivi prin solicitarea de informări pe probleme punctuale specifice, propune introducerea cererii pentru deschiderea procedurii insolvenţei societăţii potrivit legii;
v) decide asupra oricăror alte probleme care prin importanţa lor pot influenţa poziţia financiară şi comercială sau politica societătii, sau care sunt date în competenţa sa de către Adunarea Generală a acţionarilor, dar fără depăşirea prevederilor legale în materie.

17.3. Preşedintele şi ceilalţi membri ai Consiliului de Administraţie răspund individual şi solidar după caz fată de societate, pentru prejudiciile rezultate din infracţiuni sau abateri şi pentru greşeli în administrarea societătii. În astfel de situaţii ei vor putea fi revocaţi prin hotărârea Adunării Generale a Acţionarilor.

CONFORM CU ORIGINALUL

MUNICIPIUL BUCUREŞTI DIRECŢIA TEHNICĂ JURIDICĂ ROMÂNIA

MUNICIPIUL BUCUREŞTI CONSILIUL GENERAL ROMÂNIA

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREŞTI D.G.I.S.P. DIRECŢIA TRANSPORTURI DRUMURI SISTEMIZAREA CIRCULAŢIEI ROMÂNIA

162

17

325

17.4. Administratorii vor răspunde solidar cu predecesorii lor imediați dacă, având cunoștință de neregulile comise de aceștia, nu le-au adus la cunoștinta Auditorului Financiar.

17.5. Răspunderea pentru actele sau omisiunile administratorilor nu se va extinde asupra celor care au solicitat înscrierea opoziției lor în registrul deciziilor Consiliului de Administrație și au informat în scris Auditorul Financiar cu privire la astfel de acte sau omisiuni.

17.6. Administratorul, care are beneficii sau avantaje directe sau indirecte care sunt contrare intereselor Societătii, va trebui să îi informeze pe ceilalți administratori și pe Auditorul Financiar cu privire la aceasta și nu trebuie să participe la nici o deliberare cu privire la problema respectivă. Aceeași obligatie le incumbă administratorilor și în cazul în care știu că soțul/soția lor ori rude sau afini ai lor până la gradul patru au interese într-o anumită operațiune. În cazul nerespectării prevederilor prezentului articol, administratorul va fi ținut răspunzător de daunele produse societătii.

17.7. Administratorii pierd aceasta calitate și prin:

a) demisie notificată în scris și luată la cunoștință de Adunarea Generală a Acționarilor;
b) declararea ca incapabili;
c) lipsa nemotivată de la ședintele Consiliului de Administrație timp de 6 luni succesiv.

Art. 18 Directorii

18.1. Director al societății pe acțiuni este numai acea persoană căreia i-au fost delegate atribuții de conducere a societății. Orice altă persoană, indiferent de denumirea tehnică a postului ocupat în cadrul societății, este exclusă de la aplicarea normelor prezentei legi cu privire la directorii societății pe acțiuni.

18.2. Directorii sunt responsabili cu luarea tuturor măsurilor aferente conducerii societătii, în limitele obiectului de activitate al societății și cu respectarea competențelor exclusive rezervate de lege sau de Actul Constitutiv Consiliului de Administrație și Adunării Generale a Acționarilor.

18.3. Consiliul de Administrație este însărcinat cu supravegherea activității directorilor. Orice administrator poate solicita directorilor informații cu privire la conducerea operativă a societății. Directorii vor informa Consiliul de Administrație asupra operațiunilor întreprinse și asupra celor avute în vedere.

18.4. Consiliul de Administrație poate delega conducerea societății unuia sau mai multor directori, numind pe unul dintre ei director general, în condițiile legii.

18.5. Directorii pot fi numiți dintre membrii Consiliului de Administrație sau din afara Consiliului de Administrație, în condițiile legii.

18.6. În cazul societăților pe acțiuni ale căror situații financiare anuale fac obiectul unei obligații legale dc auditare financiară, delegarea conducerii societății în conformitate cu art. 18.1 este obligatorie.

18.7. În înțelesul prezentului Act Constitutiv, director al societății pe acțiuni este numai acea persoană căreia i-au fost delegate atribuții de conducere a societății în conformitate cu art. 18.1.

18.8. Modul de organizare a activităţii directorilor poate fi stabilit prin Actul Constitutiv sau prin decizie a Consiliului de Administraţie.

18.9 Consiliul de Administraţie este însărcinat cu supravegherea activităţii directorilor. Orice administrator poate solicita directorilor informaţii cu privire la conducerea operativă a societăţii. Directorii vor informa Consiliul de Administraţie în mod regulat şi cuprinzător asupra operaţiunilor întreprinse şi asupra celor avute în vedere.

18.10. Directorii pot fi revocaţi oricând de către Consiliul de Administraţie, în condiţiile legii.

18.11. Directorul general va avea în principiu următoarele atribuţii, dar fără a se limita la acestea:

a. reprezintă societatea în relaţiile cu terţii şi are puteri de decizie în ceea ce priveşte operaţiunile curente ale societăţii;
b. propune Consiliului de Administraţie strategia şi politica comercială şi de dezvoltare a societăţii;
c. propune Consiliului de Administraţie structura organizatorică a societăţii, numărul de posturi, precum şi normativele de constituire a compartimentelor funcţionale şi de producţie;
d. negociază şi semnează Contractul Colectiv de Muncă la nivel de societate în baza mandatului specific acordat de Consiliul de Administraţie ;
e. rezolvă orice problemă încredinţată de Consiliul de Administraţie al societăţii.

CONTROLUL SOCIETĂŢII

Art. 19 Verificarea evidenţei contabile şi a bilanţului contabil

19.1 Societatea va organiza anual o revizie contabilă a registrelor şi a planurilor de conturi şi va înainta fiecărei parţi un raport al reviziei la încheierea acesteia. Societatea va înregistra toate operaţiunile financiare în registre ce vor fi întocmite în acest scop, conform legii.

19.2 Asemenea registre şi documente contabile vor fi puse la dispoziţia acţionarilor sau a reprezentanţilor lor autorizaţi, ori de câte ori aceştia le cer pentru verificare.

Art. 20 Cenzorii

20.1. Gestiunea societăţii este controlată de trei cenzori.

20.2. Prima comisie de cenzori a societăţii este formată din:

-.....cetăţean român, născut la data de .....cu domiciliul în.....,
str.....identificat cu CI seria .....nr.....eliberată la data de.....de către
.....,CNP.....

-.....cetăţean român, născut la data de.....cu domiciliul
în....., str..... identificat cu CI seria .....nr. .....eliberată la data
de.....de catre .....CNP .....

19 165
324

.....cetăţean român, născut la data de.....cu domiciliul în....., str..... identificat cu CI seria .....nr. .....eliberată la data de.....de catre ....., CNP.....

Cenzor supleant:

..... cetăţean român, născut la data de ..... cu domiciliul în....., str.....identificat cu CI seria .....nr.....eliberată la data de..... de către....., CNP.....

CONFORM CU ORIGINALUL

20.3. Primii cenzori sunt numiţi pe o perioadă de 3 (trei) ani. Cenzorii pot fi revocaţi sau suspendaţi prin hotărârea Adunării Generale.

20.4. Comisia de cenzori are următoarele îndatoriri:

a) să supravegheze gestiunea societăţii;
b) să verifice dacă bilanţul contabil şi contul de profit şi pierderi sunt legal întocmite şi în concordanţă cu registrele;
c) să verifice dacă registrele societăţii sunt corect ţinute;
d) să verifice dacă evaluarea patrimoniului s-a făcut conform regulilor stabilite pentru întocmirea bilanţului contabil;
e) să informeze Adunarea Generală asupra rezultatelor examinărilor;
f) face propuneri Adunării Generale cu privire la reducerea capitalului social înregistrat sau la schimbarea Actului Constitutiv, al obiectului de activitate al societăţii, repartizarea beneficiilor, printr-un raport amănunţit. Adunarea Generală nu va putea aproba bilanţul contabil şi contul de profit şi pierderi dacă acestea nu sunt însoţite de raportul cenzorilor;
g) să facă, în fiecare lună şi pe neaşteptate, inspecţii casei şi să verifice existenţa titlurilor sau valorilor ce sunt proprietatea societăţii sau au fost primite în gaj, cauţiune sau depozit;
h) prin decizia a cel puţin doi cenzori să convoace Adunarea ordinară sau extraordinară ori de câte ori constată situaţii deosebite care necesită soluţionarea urgentă şi când aceasta nu a fost convocată de către administrator;
i) să ia parte la Adunările ordinare şi extraordinare, putând face să se insereze în ordinea de zi propunerile pe care le vor crede necesare;
j) să constate regulat depunerea garanţiei din partea administratorilor;
k) să vegheze ca dispoziţiile legii şi ale Actului Constitutiv să fie îndeplinite de administrator şi lichidatori.

20.5. Cenzorii vor aduce la cunoştinţa administratorilor neregulile în administraţie şi încălcările dispoziţiilor legale şi ale prevederilor Actului Constitutiv pe care le constate, iar în cazurile mai importante le vor aduce la cunoştinţă Adunării Generale.

20.6. Cenzorii au dreptul să obţină în fiecare lună de la administrator o situaţie despre mersul operaţiunilor.

CONFORM CU ORIGINALUL

20.7. Cenzorii iau parte la adunările administratorilor, fără drept de vot.

328

20.8. Este interzis cenzorilor să comunice acţionarilor în particular sau terţilor, date referitoare la operaţiunile societăţii, constatate cu ocazia exercitării mandatului lor.

20.9. Pentru îndeplinirea atribuţiilor lor cenzorii vor delibera împreună, dar în caz de neînţelegere vor putea face rapoarte separate care vor trebui prezentate adunarii generale. Cenzorii vor trece intr-un registru special deliberarile lor, precum si constatarile facute in exercitiul mandatului lor.

~~20.10. Cenzorii sunt remuneraţi cu o îndemnizaţie fixă determinată de Adunarea Generală.~~

20.11. Nu pot fi cenzori, iar dacă au fost aleşi, decad din mandatul lor:

a) rudele sau afinii până la gradul al patrulea inclusiv sau soţii administratorilor;

b) persoanele care primesc, sub orice formă, pentru alte funcţii decât cea de censor, un salariu sau o remuneraţie de la administratori sau de la societate;

c) persoanele cărora le este interzisă funcţia de administrator.

20.12. Revocarea cenzorilor se va putea face numai de Adunarea Generală, cu votul cerut la Adunările extraordinare.

CONFORM CU ORIGINALUL

ACTIVITATEA SOCIETĂŢII

Art. 21 EXERCIŢIUL ECONOMIC FINANCIAR

21.1. Exerciţiul economic financiar începe la 1 ianuarie şi se încheie la 31 decembrie al fiecărui an, cu excepţia primului exerciţiu care începe la data constituirii societăţii şi se termină la sfârşitul aceluiaşi an.

21.2. În fiecare an societatea trebuie să-şi elaboreze bilanţul contabil, contul de profit şi pierderi şi să ţină un registru al activităţilor sale economico-financiare, potrivit legilor române în vigoare în această materie.

21.3. Bilanţul anual şi contul de profit şi pierderi vor fi publicate în Monitorul Oficial imediat după aprobarea lor de către Adunarea Generală a Acţionarilor.

21.4. Contabilitatea şi evidenţele contabile se ţin în moneda naţională. Contabilitatea operaţiunilor efectuate în valută se ţine în moneda naţională cât şi în valută.

21.5. În vederea desfăşurării activităţii, societatea trebuie să ţină următoarele registre:

- Registrele contabile prevăzute de lege;
- Registrul acţionarilor;
- Registrul şedinţelor şi deliberărilor Consiliului de Administraţie;
- Registrul şedinţelor şi deliberărilor Adunărilor Generale;
- Registrul deliberărilor şi constatărilor efectuate de către Auditorul Financiar;
- Registrul obligaţiunilor, în caz de emisiune de obligaţiuni;
- Orice alte registre prevăzute de acte normative speciale.

CONFORM CU ORIGINALUL

166

21.6. Situaţiile financiare ale Societăţii vor fi auditate de un Auditor Financiar, numit de Adunarea Generală Ordinară a Acţionarilor, la propunerea Consiliului de Administraţie. Auditorul Financiar îşi va desfăşura activitatca potrivit Standardelor Internaţionale de Audit şi cu respectarea prevederilor contractului încheiat în acest scop cu Societatea.

21.7. Societatea va organiza activitatea de audit intern în concordanţă cu prevederile legale aplicabile. Auditorul Financiar are obligaţia să informeze Consiliul de Administraţie şi, în cazuri grave, Adunarea Generală Extraordinară, despre orice neregularitate constatată în administrarea Societăţii.

CONFORM CU ORIGINALUL

Art. 22 CALCULUL ŞI REPARTIZAREA BENEFICIILOR

22.1. Beneficiile societăţii se stabilesc în baza bilanţului aprobat de Adunarea Generală a Acţionarilor. Din beneficii se pot constitui fonduri destinate investiţiilor, modernizării, cercetării şi dezvoltării, precum şi pentru alte destinaţii stabilite de către Adunarea Generală după constituirea fondurilor obligatorii conform legii.

22.2. Condiţiile participării la beneficii sunt stabilite de Adunarea Generală pentru fiecare exerciţiu financiar.

22.3. Repartizarea beneficiilor şi suportarea pierderilor de către acţionari se va face proporţional cu aportul la capital şi în limita capitalului subscris.

22.4. Plata dividendelor cuvenite acţionarilor se face de societate, în cel mult 6 luni de la aprobarea bilanţului de către Adunarea Generală a acţionarilor, dacă Adunarea Generală nu a stabilit altfel.

Art. 23 FINANŢAREA

23.1. Fondurile necesare finanţării societăţii, în plus faţă de capitalul iniţial, vor fi, în principal, procurate pe răspunderea deplină a societătii. Totuşi, în cazul în care societatea nu are asigurate astfel de fonduri şi acţionarii au căzut în prealabil de acord în scris, ei vor coopera solidar pentru obţinerea fondurilor deficitare respective, în proporţie cu acţiunile pe care le deţine fiecare în societate.

CONFORM CU ORIGINALUL

Art. 24 PERSONALUL SOCIETĂŢII

24.1. Membrii Consiliului de Administraţie şi membrii Comisiei de Cenzori sunt numiţi de către Adunarea Generală a Acţionarilor.

24.2. Personalul de execuţie este numit de către Directorul General al societăţii.

24.3. Personalul este angajat în funcţie de organigrama de organizare, pe baza de contracte individuale de muncă înregistrate la organele competente ale statului.

24.4. Nivelul salariilor se va stabili în conformitate cu legislaţia în vigoare.

330

Art. 25 AMORTIZAREA FONDURILOR FIXE

25.1. Consiliul de Administraţie stabileşte modul de amortizare a fondurilor fixe.

SCHIMBAREA FORMEI JURIDICE, DIZOLVAREA ŞI LICHIDAREA SOCIETĂŢII

Art. 26 SCHIMBAREA FORMEI JURIDICE A SOCIETĂŢII

26.1 Societatea va putea fi transformată în altă formă de societate sau va putea fuziona cu alte societăţi prin hotărârea Adunării Generale Extraordinare a acţionarilor, cazuri în care se vor îndeplini formalităţile de publicitate şi înregistrare prevăzute de lege.

Art. 27 DIZOLVAREA ŞI LICHIDAREA SOCIETĂŢII

27.1 Următoarele situaţii duc la dizolvarea societăţii:

a) imposibilitatea realizării obiectului de activitate al societăţii;
b) declararea nulităţii societăţii;
c) hotărârea Adunării Generale a Acţionarilor;
d) falimentul societăţii;
e) hotărârea Tribunalului, la cererea oricărui acţionar, pentru motive temeinice, precum neînţelegerile grave între acţionari, care împiedică funcţionarea societăţii.

27.2 Dizolvarea societăţii va fi înregistrată la Registrul Comerţului şi publicată în Monitorul Oficial.

27.3 Lichidarea societăţii se face de către unul sau mai mulţi lichidatori numiţi de Adunarea Generală a Acţionarilor.

27.4 Lichidatorii vor putea fi persoane fizice sau persoane juridice.

27.5 Lichidatorii au aceeaşi răspundere ca şi administratorii.

27.6 După preluarea funcţiei, lichidatorii sunt obligaţi ca împreună cu administratorul societăţii să facă un inventar şi să încheie un bilanţ care să constate situaţia exactă a activului şi pasivului societăţii.

27.7 Lichidatorii obligaţi să primească şi să păstreze bunurile şi înscrisurile societăţii încredinţate de Directorul General şi să ţină un registru cu toate operaţiunile lichidării în ordine cronologică.

27.8 Lichidatorii pot apărea în faţa instanţelor judecătoreşti şi pot face tranzacţii sau înţelegeri cu creditorii societăţii.

27.9 Lichidatorii îşi îndeplinesc mandatul sub controlul cenzorilor.

27.10 Lichidatorii vor anunţa creditorii societăţii printr-un anunţ public cerându-le să-şi precizeze pretenţiile într-o perioadă de timp determinată, creditorii cunoscuţi de societate vor primi un anunţ special solicitându-se precizarea pretenţiilor.

168
331

27.11 Lichidatorii îndeplinind operaţiile care nu sunt necesare pentru lichidare sunt responsabili personal şi împreună pentru îndeplinirea acestor obligaţiuni.

27.12 După terminarea lichidării, lichidatorii vor întocmi bilanţul contabil, arătând partea ce se cuvin fiecărei acţiuni din repartizarea activului societăţii şi le vor înainta spre aprobare Adunării Generale a Acţionarilor. Când bilanţul contabil a fost aprobat, lichidatorii sunt consideraţi a fi eliberaţi de obligaţiile lor de către societate. De asemenea, ei vor cere radierea societăţii din Registrul Comerţului.

CONFORM CU ORIGINALUL

LITIGII, ÎNŞTIINŢĂRI, FORŢĂ MAJORĂ

Art. 28 LITIGII

28.1. Litigiile dintre acţionari în legătură cu interpretarea şi îndeplinirea prezentului Act Constitutiv precum şi cu privire la relaţiile lor cu terţe părţi vor fi soluţionate potrivit dreptului comun, legea aplicabilă fiind legea română.

Art. 29 DISPOZIŢII FINALE

29.1. Orice litigiu rezultând din sau referitor la prezentul Act Constitutiv, ori la încălcarea prezentului Act Constitutiv va fi soluţionat de instanţele judecătoreşti competente.

29.2. Prevederile prezentului Act Constitutiv se completează cu dispoziţiile legale referitoare la societăţile comerciale şi alte prevederi legale în vigoare.

29.3. Bunurile mobile şi imobile dobândite după constituirea societăţii devin proprietatea acesteia.

29.4. Prezentul Act Constitutiv intră în vigoare la data încheierii tuturor formalităţilor şi a efectuării tuturor actelor prevăzute de lege pentru constituirea societăţii comerciale.

29.5. Prezentul Act Constitutiv a fost semnat astazi la sediul societăţii, în 5(cinci) exemplare.

ACŢIONARII:

1. MUNICIPIUL BUCUREŞTI prin CONSILIUL GENERAL AL MUNICIPIULUI BUCUREŞTI

2. JUDEŢUL ILFOV prin CONSILIUL JUDEŢEAN ILFOV

CONFORM CU ORIGINALUL

MUNICIPIUL BUCUREŞTI P.G.I.S.P. DIRECŢIA ACHIZIŢII PUBLICE ŞI SISTEMATIZAREA CIRCULAŢIEI ROMÂNIA

MUNICIPIUL BUCUREŞTI CONSILIUL GENERAL

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREŞTI DIRECŢIA ASISTENŢĂ TEHNICĂ ŞI JURIDICĂ ROMÂNIA

332

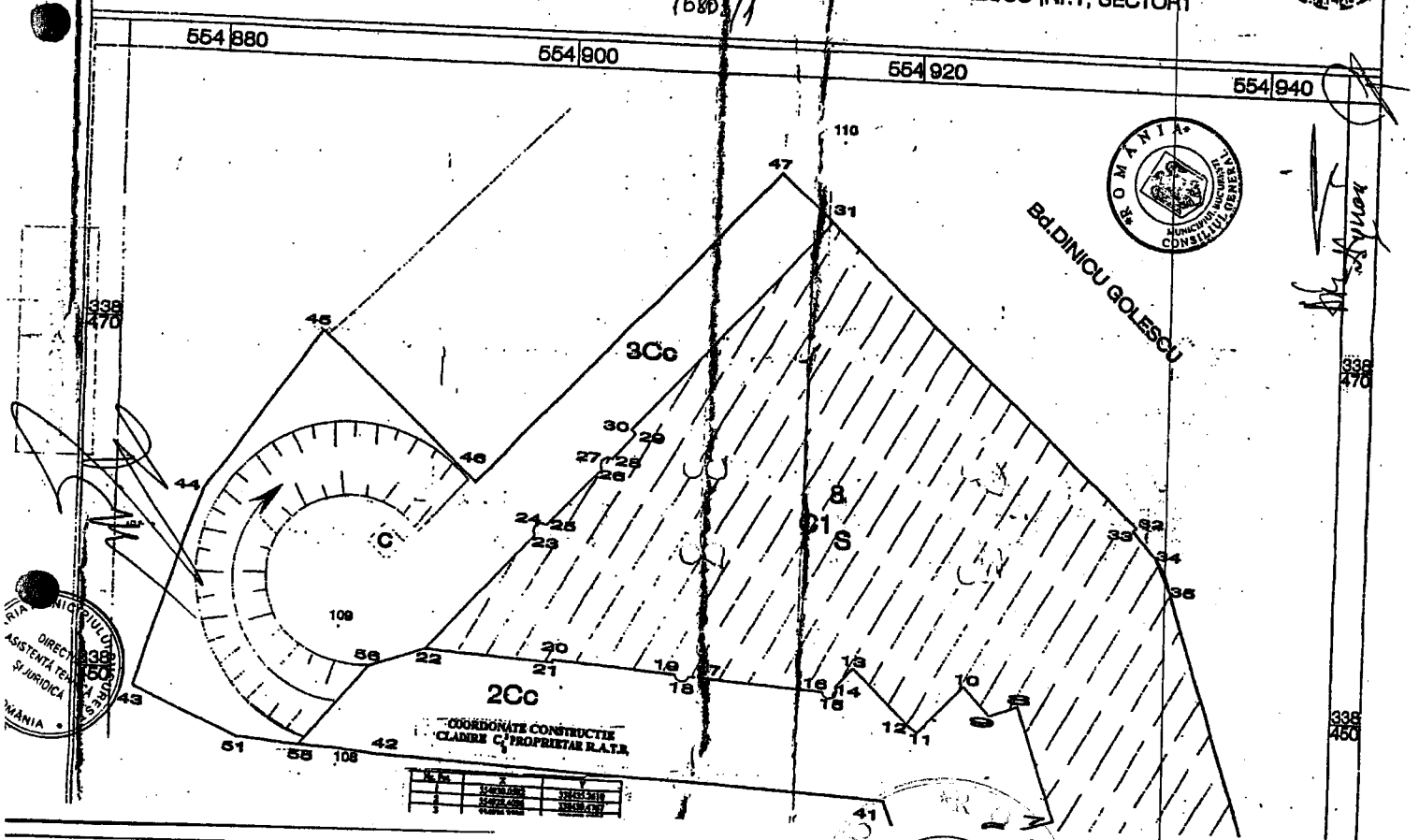
CONFORM CU ORIGINALUL

MUNICIPIUL BUCURESTI
UNITATEA ADMINISTRATIV TERITORIALA: SECTOR 1
COD SIRUTA: 179141
ADRESA CORPULUI DE PROPRIETATE:
BD.DINICU GOLESCU NR.1
Nr.cadastral al corpului de proprietate

(Intravilan)
SCARA 1:200

Numele si prenumele proprietarului:
REGIA AUTONOMA DE TRANSPORT BUCURESTI
Adresa : BUCURESTI, BD. DINICU GOLESCU ,Nr.1, SECTOR1

1680/1



170

333

ANEXA 3
HCGMB nr. 55/2018

REZUMATUL LUCRĂRII

Prezentul raport estimează valoarea justă a activelor corporale de natura terenurilor, construcţiilor şi bunuri mobile că aflate în patrimoniul şi administrarea REGIEI AUTONOME DE TRANSPORT BUCURESTI.

Destinatarul lucrării: REGIA AUTONOME DE TRANSPORT BUCURESTI

Data evaluării: 16.11.2017

Curs valutar de referinţă BNR la data evaluării: 4,6306 LEI/ EURO.

VALORILE ESTIMATE NU INCLUD TVA.

Valorile juste estimate sunt:

CONFORM CU ORIGINALUL

Active corporale	
Teren domeniu public	*950.022.700 lei*
Teren domeniu privat	*5.332.100 lei*
Constructii civile si industriale	*141.022.514 lei*
Constructii speciale infrastructura (fara teren)	*313.288.283 lei*
TOTAL BUNURI IMOBILE	**1.409.665.597 lei**
TOTAL BUNURI MOBILE	**825.384.978 lei**
TOTAL GENERAL	**2.235.050.575 lei**

Valorile pe fiecare activ sunt prezentate în anexele nr. 4.1., 4.2., 4.3 cu alocarea valorilor. *Anexa 4.4. cuprinde - INVENTARUL BUNURILOR CE ALCĂTUIESC DOMENIUL PUBLIC AL MUNICIPIULUI BUCURESTI AFLATE IN ADMINISTRAREA REGIEI AUTONOME DE TRANSPORT BUCURESTI*

CONFORM CU ORIGINALUL

Expert Evaluator
Membru Titular A.N.E.V.A.R.
ec. Androniu Iulian-Cosmin

ROMANIA MUNICIPIUL BUCUREŞTI CONSILIUL GENERAL

ANDRONIU IULIAN COSMIN Legitimaţia Nr. 10186 Valabil 2017 Specializarea EI, EPI, EBM ANEVAR

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREŞTI DIRECŢIA ASISTENŢĂ TEHNICĂ ŞI JURIDICĂ ROMÂNIA

CONFORM CU ORIGINALUL

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREŞTI D.G.I. DIRECŢIA TRANSPORTURI DRUMURI SISTEMATIZARE CIRCULAŢIE

334

Anexa 4.1. - Aloacare - Teren

ID	Denumire	Adresa	Suprafata	UM	Valoare justa propusa de evaluator
	DOMENIUL PUBLIC				
T1	Sediul Administrativ	Bd. Dinicu Golescu nr. 38, sector 1	31800	mp	8.063.300 RON
T2	Serviciul Dispecerizare Circulatie	Str. Pitar Mos nr. 2-4, sector 1	1.219,00	mp	6.475.000 RON
T3	Substatie Electrica Dorobanti	Cal. Dorobanti nr. 175, sector 1	2.369,00	mp	8.704.100 RON
T4	SEA +Substatie Electrica Atelierului	Str. Atelierului nr. 23-25, sector 1	1.619,00	mp	8.600.000 RON
T5	Depou Victoria + Sectia Linii - Baza 1	Str. Mexic nr. 19, sector 1	35.450,00	mp	188.306.100 RON
T6	Depou Bucurestii Noi, Substatie electrica + Sectia Linii - Baza 4	Bd. Bucureştii Noi nr. 42, sector 1	30.373,00	mp	25.930.900 RON
T7	S.I.R. - I.T.P. Service Titulescu	Bd. Nicolae Titulescu nr. 177, sector 1	498,00	mp	802.000 RON
T8	Substatie Electrica Grivita	Str. Barbu Lăutaru nr. 5, sector 1	875,00	mp	1.409.600 RON
T9	Substatie Electrica Mobila Averescu	Str. Aviator Stăpeanu nr. 6, sector 1	292,45	mp	470.900 RON
T10	Terminal Multimodal P-ta Presei Libere si Substatie Electrica	Bd. Mărăşti nr. 50, sector 1	9.344,40	mp	15.052.200 RON
T11	Cabina Cap Linie	Şos. Bucureşti-Ploieşti nr. 41, sector 1	381,00	mp	325.100 RON
T12	Autobaza Nordului SI Substatie Electrica	Str. Căprioriar nr. 2-4, sector 1	10.775,00	mp	9.199.100 RON
T13	Substatie Electrica Colentina	Bd. Electronicii nr. 1-3, sector 2	602,00	mp	969.600 RON
T14	Substatie Electrica Pipera	Bd. Dimitrie Pompei nr. 3, sector 2	942,00	mp	804.300 RON
T15	Substatie Electrica Republicii	Bd. Carol nr. 29, sector 2	308,00	mp	1.636.000 RON
T16	Autobaza Pipera	Şos. Pipera nr. 55, sector 2	53.470,00	mp	45.650.300 RON
T17	Depou Colentina SI Substatie Electrica	Şos. Colentina nr. 378, sector 2	33.122,00	mp	24.036.500 RON
T18	Depou Vatra Luminoasa si Substatie Electrica	Str. Tony Bulandra nr. 2, sector 2	13.177,00	mp	21.225.700 RON
T20	Sediu Capete Linii	Bd. Lacul Tei nr. 123, sector 2	686,00	mp	1.104.900 RON
T21	Centrul De Calcul	Str. Ramuri Tei nr. 22, sector 2	1.850,00	mp	2.980.300 RON
T22	Autobaza Floreasca	Str. Donizetti nr. 8-10, sector 2	19.580,00	mp	20.622.400 RON
T23	Uzina De Reparatii,Serviciul Managementul Calitatii , Serviciul Aprovizionare Depozite	Str. Dr. Grozovici nr. 2-8, sector 2	93.585,00	mp	98.567.000 RON
T24	Centrul de Sanatate	Str. Dr. Grozovici nr. 2-8, sector 2	4.015,00	mp	4.228.700 RON
T25	Substatie Electrica Titan	Intr. Muncii nr. 15, sector 3	658,00	mp	815.400 RON
T26	Substatie Electrica Traian	Str. Maximilian Popper nr. 2-4, sector 3	1.823,00	mp	6.698.200 RON
T27	Substatie Electrica N. Grigorescu	Str. Camil Ressu nr. 57E, sector 3	1.738,00	mp	1.483.600 RON
T28	Substatie Electrica Dristor	Bd. Camil Ressu nr. 7, sector 3	1.837,40	mp	2.276.900 RON
T29	Asociatia Sportiva	Str. Trapezului nr. 4, sector 3	11.036,00	mp	9.421.900 RON
T30	Depou Ducleşti	Cal. Dudeşti nr. 184, sector 3	18.934,04	mp	23.460.900 RON
T31	Complex Titan (Auto baza, Depou, Formare Profesionala, Poligon Auto, Aprovizionare Depozite, Revizie Tehnica, Substatie Electrica, Sectia Linii - Baza 2)	Bd. Theodor Pallady nr. 64, sector 3	165.348,00	mp	119.991.300 RON
T32	Substatie Electrica Şerban Vodă	Cal. Şerban Vodă nr. 226, sector 4	985,40	mp	1.221.100 RON
T33	Substatie Electrica Progresul	Şos. Giurgiului nr. 113-115, sector 4	812,00	mp	797.400 RON
T34	Sectia Linii + Serviciu I Control	Şos. Giurgiului nr. 164, sector 4	1.745,00	mp	1.713.300 RON
T35	Serviciul Vanzare	Cal. Şerban Vodă nr. 164-168, sector 4	2.158,00	mp	2.116.200 RON
T37	Teren Serban Voda	Cal. Serban Voda nr. 176, sector 4	690,00	mp	854.800 RON
T38	Platforma Giurgiului, Depou, Substatie Electrica, Sectia RES (Atelier Intretinere Retele de Contact)	Str. Actiunii nr. 52-54, sector 4	64.343,00	mp	46.695.900 RON
T39	Autobaza Obregia	Bd. Alexandru Obregia nr. 2-10, sector 4	13.276,00	mp	14.734.600 RON
T40	Depou Berceni	Str. Emil Racoviţă nr. 7, sector 4	34.374,00	mp	29.346.900 RON
T41	Substatie Electrica 13 Septembrie	Cale 13 Septembrie nr. 229, sector 5	2.886,00	mp	2.584.800 RON
T42	Autobaza Ferentari	Str. Iacob Andrei nr. 30, sector 5	44.452,00	mp	26.386.500 RON
T43	Complex Alexandria I (autobaza, depou+ Sectia Linii - Baza 3)	Şos. Alexandriei nr. 150B, sector 5	104.164,00	mp	62.251.500 RON
T44	Terminal Multimodal SI Substatie Electrica Alexandria	Şos. Alexandriei nr. 150 A, sector 5	6.283,23	mp	4.053.600 RON
T45	Substatie Electrica C Mihailu	Bd. Tudor Vladimirescu nr. 8 C, sector 5	193,03	mp	239.400 RON
T46	Substatie Electrica Drumul Taberei	Aleea Compozitorilor nr. 8, sector 6	638,00	mp	544.600 RON
T47	Substatie Electrica Catroceni	Şos. Catroceni nr. 28, sector 6	306,00	mp	1.124.300 RON
T48	Substatie Electrica Giuleşti	Şos. Giuleşti nr. 147, sector 6	510,00	mp	632.100 RON
T49	Substatie Electrica Militari	Str. Vagonetului nr. 1, sector 6	1.748,00	mp	2.166.100 RON
T50	Platforma Valea Oltului	Str. Valea Oltului nr. 15 B, sector 6	5.020,00	mp	4.265.600 RON
T51	Autobaza Militari SI Substatie Electrica	Bd. Preciziei nr. 2, sector 6	28.973,66	mp	24.196.200 RON
T52	Depou Troleibuze Bucureşti	Bd. Timişoara nr. 62, sector 6	29.993,00	mp	24.895.800 RON

CONFORM CU ORIGINALUL

172

T53	Depoul Militari	Bd. Preciziei nr. 19-21, sector 6	32.878,00	mp	28.069.800 RON
T54	Substație Electrica Grozăvești	Bd. Vasile Milea nr. 2 M, sector 6	231,30	mp	286.600 RON
T55	Terminal Multimodal Ghencea si Substație Electrica	Bd. Ghencea nr. 43, sector 6	11.305,08	mp	9.651.600 RON
T56	Substație Electrica Răzoare	Str. Gheorghe Caranda nr. 3A, sector 6	219,55	mp	313.000 RON
T57	Substație Electrica Ciurel	Şos. Virtuții nr. 80, sector 6	144,00	mp	141.200 RON
T58	Substație Electrica Brașov	Str. Brasov nr. 16 A, sector 6	160,00	mp	157.000 RON
	TOTAL DOMENIUL PUBLIC		904.867,54		950.022.700 RON
	DOMENIUL PRIVAT				
T58	Sediul Central RATB	str Virgiliu nr. , sector 1	848,15	mp	4.505.100 RON
T59	Arhiva Alexandria	sos Alexandriei nr. 152 F, sector 5	477,50	mp	468.600 RON
T60	Teren	sos Alexandriei nr. 152, sector 5	336,05	mp	358.400 RON
	TOTAL DOMENIUL PRIVAT		1.661,70		5.332.100 RON
	Total Teren		906.529,24		955.354.800 RON

ROMANIA MUNICIPIUL BUCUREŞTI CONSILIUL GENERAL

CONFORM CU ORIGINALUL

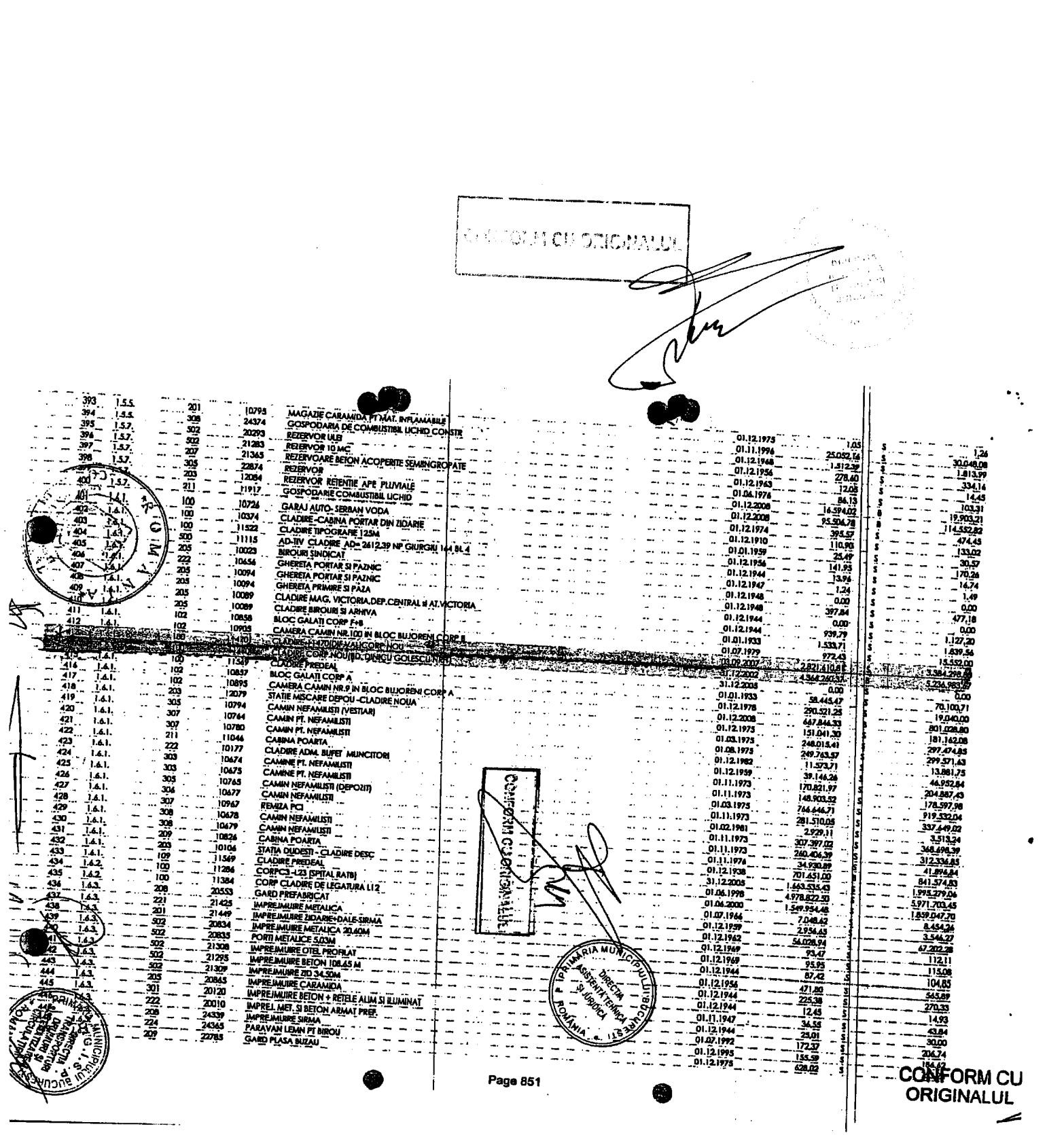
CONFORM CU ORIGINALUL

ROMANIA MUNICIPIUL BUCUREŞTI CONSILIUL GENERAL

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREŞTI DIRECȚIA ASISTENȚĂ TEHNICĂ ȘI JURIDICĂ ROMÂNIA

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREŞTI D.G.I.S.P. DIRECȚIA TRANSPORTURI, DRUMURI ȘI SISTEMATIZAREA CIRCULAȚIEI ROMÂNIA

336



393	1.5.5.	201	10795	MAGAZIE CARAMIDA PT MAT. INFLAMABILE	01.12.1975	1,05		1,26
394	1.5.5.	308	24374	GOSPODARIA DE COMBUSTIBIL LICHID CONSTR	01.11.1996	25.052,16		30.048,08
395	1.5.7.	502	20293	REZERVOR ULEI	01.12.1948	1.512,39		1.813,59
396	1.5.7.	502	21283	REZERVOR 10 MC	01.12.1956	278,60		334,16
397	1.5.7.	207	21365	REZERVOARE BETON ACOPERITE SEMINGROPATE	01.12.1963	12,05		14,45
398	1.5.7.	305	22874	REZERVOR	01.06.1976	86,13		103,31
399	1.5.7.	203	12084	REZERVOR RETENTIE APE PLUVIALE	01.12.2008	16.594,02		19.903,21
400	1.5.7.	211	11917	GOSPODARIE COMBUSTIBIL LICHID	01.12.2008	95.504,78		114.552,82
401	1.6.1.	100	10726	GARAJ AUTO- SERBAN VODA	01.12.1974	395,57		474,45
402	1.6.1.	100	10374	CLADIRE-CABINA PORTAR DIN ZIDARIE	01.12.1910	110,90		133,02
403	1.6.1.	100	11522	CLADIRE TIPOGRAFIE 1254	01.01.1959	25,49		30,57
404	1.6.1.	500	11115	AD-ITV CLADIRE AD= 2612,39 NP GIURGIU 144 BL 4	01.12.1956	141,95		170,26
405	1.6.1.	205	10023	BIROURI SINDICAT	01.12.1944	13,96		16,74
406	1.6.1.	222	10656	GHERETA PORTAR SI PAZNIC	01.12.1947	1,24		1,49
407	1.6.1.	205	10094	GHERETA PORTAR SI PAZNIC	01.12.1948	0,00		0,00
408	1.6.1.	205	10094	GHERETA PRIMIRE SI PAZA	01.12.1948	397,84		477,18
409	1.6.1.	205	10089	CLADIRE MAG. VICTORIA,DEP.CENTRAL si AT.VICTORIA	01.12.1944	0,00		0,00
410	1.6.1.	205	10089	CLADIRE BIROURI SI ARHIVA	01.12.1944	939,79		1.127,20
411	1.6.1.	102	10858	BLOC GALATI CORP F+8	01.01.1933	1.533,71		1.839,56
412	1.6.1.	102	10905	CAMERA CAMIN NR.100 IN BLOC BUJORENI CORP B	01.07.1979	972,43		1.839,56
413	1.6.1.	100	11470	CLADIRE-[1470]DEPOZIT CORP NOU	03.09.2007	2.821.410,81		15.552,00
414	1.6.1.	100	11469	CLADIRE CORP NOU[BD. DINCU GOLESCU NR.]	31.12.2002	4.364.240,37		5.236.988,37
415	1.6.1.	100	11329	CLADIRE PREDEAL	31.12.2008	0,00		0,00
416	1.6.1.	102	10857	BLOC GALATI CORP A	01.01.1933	58.445,47		70.100,71
417	1.6.1.	102	10895	CAMERA CAMIN NR.9 IN BLOC BUJORENI CORP A	01.12.1978	290.521,25		19.040,00
418	1.6.1.	203	12079	STATIE MISCARE DEPOU -CLADIRE NOUA	01.12.2008	667.844,33		801.028,80
419	1.6.1.	305	10794	CAMIN NEFAMILISTI (VESTIAR)	01.12.1975	151.041,30		181.162,08
420	1.6.1.	307	10764	CAMIN PT. NEFAMILISTI	01.03.1975	248.015,41		297.474,85
421	1.6.1.	307	10780	CAMIN PT. NEFAMILISTI	01.08.1978	249.763,57		299.571,63
422	1.6.1.	211	11046	CABINA POARTA	01.12.1982	11.573,71		13.881,75
423	1.6.1.	222	10177	CLADIRE ADM. BUFET MUNCITORI	01.12.1959	39.146,26		46.952,84
424	1.6.1.	303	10674	CAMINE PT. NEFAMILISTI	01.11.1973	170.821,97		204.887,43
425	1.6.1.	303	10675	CAMINE PT. NEFAMILISTI	01.11.1973	148.903,52		178.597,98
426	1.6.1.	305	10765	CAMIN NEFAMILISTI (DEPOZIT)	01.03.1975	766.646,71		919.332,04
427	1.6.1.	306	10677	CAMIN NEFAMILISTI	01.11.1973	281.510,05		337.649,02
428	1.6.1.	307	10967	REMIZA PCI	01.02.1981	2.929,11		3.513,24
429	1.6.1.	308	10678	CAMIN NEFAMILISTI	01.11.1973	307.397,02		368.496,39
430	1.6.1.	308	10679	CAMIN NEFAMILISTI	01.11.1973	260.404,39		312.336,85
431	1.6.1.	209	10826	CABINA POARTA	01.11.1974	34.930,89		41.896,84
432	1.6.1.	203	10106	STATIA DUDESTI - CLADIRE DESC	01.12.1938	701.451,00		841.574,83
433	1.6.1.	109	11569	CLADIRE PREDEAL	31.12.2005	1.663.535,43		1.995.279,06
434	1.6.2.	100	11286	CORPC3-123 (SPITAL RATB)	01.06.1998	4.978.822,50		5.971.703,45
435	1.6.2.	100	11384	CORP CLADIRE DE LEGATURA L12	01.06.2000	1.549.954,48		1.859.047,70
436	1.6.3.	208	20553	GARD PREFABRICAT	01.07.1966	7.048,42		8.454,26
437	1.6.3.	221	21425	IMPREJMUIRE METALICA	01.12.1959	2.954,43		3.544,27
438	1.6.3.	201	21449	IMPREJMUIRE ZIDARIE+DALE-SIRMA	01.12.1962	56.028,94		67.202,28
439	1.6.3.	502	20834	IMPREJMUIRE METALICA 20.40M	01.12.1969	93,47		112,11
440	1.6.3.	502	20835	PORTI METALICE 5.03M	01.12.1969	95,95		115,08
441	1.6.3.	502	21308	IMPREJMUIRE OTEL PROFILAT	01.12.1944	87,42		104,85
442	1.6.3.	502	21295	IMPREJMUIRE BETON 108.45 M	01.12.1956	471,80		565,89
443	1.6.3.	502	21309	IMPREJMUIRE ZID 34.50M	01.12.1944	225,38		270,33
444	1.6.3.	205	20865	IMPREJMUIRE CARAMIDA	01.12.1944	12,45		14,93
445	1.6.3.	301	20120	IMPREJMUIRE BETON + RETELE ALIM SI ILUMINAT	01.11.1947	36,55		43,84
446	1.6.3.	222	20010	IMPREJ. MET. SI BETON ARMAT PREF.	01.12.1944	25,01		30,00
447	1.6.3.	208	24339	IMPREJMUIRE SIRMA	01.07.1992	172,37		206,74
448	1.6.3.	224	24365	PARAVAN LEMN PT BIROU	01.12.1995	155,59		186,62
449	1.6.3.	209	22783	GARD PLASA BUZAU	01.12.1978	628,02		753,62

CONFORM CU ORIGINALUL

507	1.6.4.	998	10031	STATIE PILOT SI INSTALATORI	01.06.1915	24,40	S			29,27
508	1.6.4.	100	10002	CLADIRE	01.12.1952	112.642,17	S			135.105,37
509	1.6.4.	100	1100011	CLADIRE ADMINISTRATIVA	01.11.1921	263.306,68	S			315.815,52
510	1.6.4.	100	1008506	CLAD.TIPOGRAFIE S.CONST = 943MP	01.06.1959	61.023,03	S			73.192,29
511	1.6.4.	100	10855	CLADIRE	01.12.1938	73.791,73	S			88.507,34
512	1.6.4.	100	11673	CLADIRE P+1 ARHIVA DEP.ALEX.	30.11.2006	722.020,18	B			866.006,05
513	1.6.4.	100	101792	CLADIRE-10179[DIF.VAL]CORP VECHI	03.09.2007	5.564.034,30	S			6.676.018,00
514	1.6.4.	100	10179	CLADIRE-SEDIU CENTRAL RATB [MODERNIZARE]	01.12.2001	4.742.743,67	B			5.688.545,68
515	1.6.4.	100	101791	CLADIRE-CLADIRE ADM	01.12.1927	25.183,40	S			30.205,48
516	1.6.4.	100	11005	MODERNIZARE CLADIRE	01.12.1981	41.913,65	S			50.272,11
517	1.6.4.	100	1014608	CLADIRE SERV CIRCULATIE	01.12.1955	1.394.065,67	S			1.672.071,41
518	1.6.4.	998	10021	CLADIRE CENTRALA TELEFONICA	01.07.1957	4.979,58	S			5.972,53
519	1.6.4.	998	10017	RECEPTIE ETE	01.06.1942	924,79	S			1.109,21
520	1.6.4.	998	1004010	CLADIRE CONDUCERE	01.07.1960	616.860,62	S			739.875,48
521	1.6.4.	998	10415	POARTA 1	01.07.1927	2.279,17	S			2.733,68
522	1.6.5.	500	11527	CENTRALA TERMICA	01.11.2004	12,90	D			15,47
523	1.6.5.	224	101091	REGULATOR PROCES TERMIC	01.02.1984	195,17	S			234,09
524	1.6.5.	305	12077	CLADIRE CENTRALA TERMICA -HALA	01.06.2010	402.545,44	B			482.821,39
525	1.6.5.	304	11396	CENTRALA TERMICA	01.12.2001	124.369,68	S			149.171,59
526	1.6.5.	209	11817	CLADIRE CENTRALA TERMICA SI POST TRAFO	01.12.2008	259.635,32	B			311.412,01
527	1.6.5.	223	10921	CENTRALA TERMICA	01.12.1979	54.315,47	S			65.147,11
528	1.6.6.	998	24356	MODULE PREFABRICATE-BARACI ASIMILATE	01.02.1995	2.930,20	S			3.514,54
529	1.6.8.	998	20043	ADAPOST ALA	01.12.1963	2.851,73	S			3.420,42
530	1.6.8.	100	11570	AMENAJARE EXTERIOARA[ZID,PARCARE,GARD,ALEI]	30.12.2005	0,00	S			0,00
531	1.6.8.	203	20044	ADAPOST APARARE CIVILA	01.12.1942	19.971,99	B			23.954,82
532	1.6.8.	109	11570	AMENAJARE EXTERIOARA[ZID,PARCARE,GARD,ALEI]	30.12.2005	278.664,13	S			334.235,56
533	1.7.2.	100	21171	INSTALATIE ELECTRICA DE FORTA	01.01.1952	333,24	S			399,70
534	1.7.2.	502	21959	INSTALATIE ELECTRICA FORTA GIULESTI	01.04.1973	1.738,29	S			2.084,94
535	1.7.2.	502	30756	S I SULEA DULAP SERV AUX	01.08.1968	53,56	S			64,24
536	1.7.2.	306	20890	INST.ELECTRICA DE FORTA LA STATIA DE LUBREFIANTI	01.11.1970	2,80	S			3,36
537	1.7.2.	306	20949	REZERVOR INGROPAT	01.08.1971	5,40	S			6,48
538	1.7.2.	502	21279	IMPREJMUIRE BETON 186112 M	01.12.1952	410,78	S			492,70
539	1.7.2.	502	30760	S I SULEA DULAP TELEMECANICA	01.08.1968	216,67	S			259,88
540	1.7.2.	205	21395	INSTALATIE ELECTRICA DE FORTA	01.12.1944	13,11	S			15,72
541	1.7.2.	208	21437	INSTALATIE ELECTRICA DE FORTA	01.07.1966	2,75	S			3,30
542	1.7.2.	202	21440	INSTALATIE ELECTRICA DE FORTA	01.12.1963	55,54	S			66,62
543	1.7.2.	201	21416	INSTALATIE ELECTRICA DE FORTA	01.12.1960	21,36	S			25,62
544	1.7.2.	305	22755	INSTALATIE ELECTRICA DE FORTA	01.10.1975	428,69	S			514,18
545	1.7.2.	306	20947	REZERVOR PT INCENDIU SI CASA VANELOR DIN BETON	01.08.1971	177,48	S			212,87
546	1.7.2.	501	20906	INSTALATIE ELECTRICA FORTA	01.12.1970	0,00	S			0,00
547	1.7.2.	502	20907	INSTALATIE ELECTRICA FORTA S.PIPERA	01.12.1970	0,00	S			0,00
548	1.7.2.	502	20908	INSTALATIE ELECTRICA FORTA SUB COLENTINA	01.12.1970	0,00	S			0,00
549	1.7.2.	502	20909	INSTALATIE ELECTRICA FORTA	01.12.1970	0,00	S			0,00
550	1.7.2.	502	20910	INSTALATIE ELECTRICA FORTA	01.12.1970	0,00	S			0,00
551	1.7.2.	502	20911	INSTALATIE ELECTRICA FORTA	01.12.1970	0,00	S			0,00
552	1.7.2.	502	30750	S I SULEA INSTALATIE DISTRIB 10KV	01.12.1970	879,26	S			1.054,60
553	1.7.2.	502	20908	INSTALATIE ELECTRICA FORTA SUB COLENTINA	01.08.1968	897,36	S			1.076,31
554	1.7.2.	502	20910	INSTALATIE ELECTRICA FORTA	01.12.1970	951,46	S			1.141,20
555	1.7.2.	103	21170	INSTALATIE ELECTRICA DE FORTA	01.12.1970	1.057,48	S			1.268,36
556	1.7.2.	502	21952	INSTALATIE ELECTRICA FORTA PT.CELULE 10KV	01.12.1956	1.043,30	S			1.251,36
557	1.7.2.	502	22907	INSTALATIE ELECTRICA FORTA SUB DR TABEREI	01.12.1972	512,31	S			614,48
558	1.7.2.	502	23150	INSTALATIE ELECTRICA FORTA S.POLICOLOR	01.10.1976	646,34	S			775,23
559	1.7.2.	502	30753	S I SULEA INSTALATIE DISTRIB 0,8KV	01.12.1978	734,60	S			881,09
560	1.7.2.	301	2394203	INST.ELECTRICA DE FORTA	01.08.1968	771,44	S			925,28
561	1.7.2.	998	20863	INSTALATIE DE FORTA 389ML	01.12.1963	4,46	S			5,35
562	1.7.2.	998	21025	INSTALATIE ELECTICA DE FORTA A CENTRALEI TERMICE	01.06.1970	18.910,69	S			22.681,88
563	1.7.2.	998	21026	INSTALATIE ELECTRICA DE FORTA HALA MI	01.12.1993	0,57	S			0,68
					01.12.1958	165,04	S			197,95

CONFORM CU ORIGINALUL

CONFORM CU ORIGINALUL

| | | |

Anexa 12 la Studiul de oportunitate

Acest anunţ pe site-ul TED: http://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:10279-2018:TEXT:RO:HTML

România-Bucureşti: Servicii de transport (cu excepţia transportului de deşeuri)
2018/S 006-010279

Anunţ de informare prealabilă privind un contract de servicii publice

Formularul standard de notificare în temeiul articolului 7 alineatul (2) din Regulamentul 1370/2007 ce trebuie publicat în Suplimentul la Jurnalul Oficial al Uniunii Europene cu un an înainte de lansarea invitaţiei de participare la procedura competitivă de atribuire sau de atribuirea directă.

<regulation_20071370> (ro)

Secţiunea I: Autoritatea competentă

I.1) **Denumire, adrese şi punct(e) de contact**

Asociaţia de Dezvoltare Intercomunitară Pentru Transport Public Bucureşti — Ilfov
Str. Aristide Demetriade nr. 2, et. 6, sector 1
Punct(e) de contact: Asociaţia de Dezvoltare Intercomunitară Pentru Transport Public Bucureşti — Ilfov
În atenţia: Aura RADUCU - Director
Bucureşti
România
Telefon: +40 722638567
E-mail: aurardc@yahoo.com

CONFORM CU ORIGINALUL

Adresă (adrese) Internet:

Adresa generală a autorităţii contractante: www.tpbi.ro
Acces electronic la informaţii: www.pmb.ro
Alte informaţii pot fi obţinute de la: Punctul (punctele) de contact menţionat(e) anterior

I.2) **Tipul autorităţii competente**

Organism de drept public

I.3) **Activitate principală**

Servicii de transport pe căi ferate urbane/cu metroul uşor, cu metroul, cu troleibuzul sau cu autobuzul

I.4) **Atribuirea contractului în numele altor autorităţi competente**

Autoritatea contractantă acţionează în numele altor autorităţi contractante: nu

Secţiunea II: Obiectul contractului

II.1) **Descriere**

II.1.1) **Denumirea atribuită contractului:**

Contract de servicii publice pentru transportul public de călători în regiunea Bucureşti — Ilfov

II.1.2) **Tipul contractului, domeniul (domeniile) acoperit(e) de serviciul public de transport**

Categoria de servicii nr T-04: Servicii de transport cu tramvaiul
Categoria de servicii nr T-05: Servicii de transport cu autobuzul (urban/regional)
Categoria de servicii nr T-07: Servicii de transport cu troleibuzul
Domenii acoperite de serviciile publice de transport
Locul principal de executare a lucrărilor, de livrare sau de prestare: Regiunea Bucuresti — Ilfov.
Cod NUTS RO

II.1.3) **Descrierea succintă a contractului**

177

Furnizarea de servicii publice de transport calatori cu tramvaie, troleibuze si autobuze in Municipiul Bucuresti si in zona metropolitana reprezentata de judetul Ilfov.

II.1.4) **Clasificare CPV (Vocabularul comun privind achizițiile publice)**
60000000

II.1.5) **Informații privind subcontractarea**
Este prevăzută subcontractarea: nu

II.2) **Cantitatea şi/sau valoarea serviciilor:**
95 milioane km/an.

II.3) **Data de începere şi durata prevăzute ale contractului sau termenul de finalizare**
Începere: 15.1.2019
Durata în luni: 120 (de la data atribuirii contractului)

II.4) **Descrierea succintă a naturii şi limitelor lucrărilor**

Secțiunea IV: Procedură

IV.1) **Tipul procedurii**
unui operator intern [articolul 5 alineatul (2) din 1370/2007]

IV.2) **Criterii de atribuire**

IV.2.1) **Criterii de atribuire**

IV.2.2) **Informații despre licitația electronică**

IV.3) **Informații administrative**

IV.3.1) **Număr de referință al dosarului:**

IV.3.2) **Condiții de obținere a caietului de sarcini și a documentelor suplimentare**

IV.3.3) **Termen limită pentru primirea ofertelor sau a cererilor de participare**

IV.3.4) **Limba sau limbile în care poate fi redactată oferta sau cererea de participare**

IV.3.5) **Perioada minimă pe parcursul căreia ofertantul trebuie să își mențină oferta**

IV.3.6) **Condiții de deschidere a ofertelor**

Secțiunea V: Atribuirea contractului

Numele şi adresa operatorului selectat
Regia Autonomă de Transport București/Compania Municipală de Transport București
București
România

Secțiunea VI: Informații complementare

VI.1) **Informații suplimentare:**

VI.2) **Căi de atac**

VI.2.1) **Organismul competent pentru căile de atac**

VI.2.2) **Utilizarea căilor de atac**

VI.2.3) **Serviciul de la care se pot obține informații privind utilizarea căilor de atac**

VI.3) **Notificarea atribuirii:**

VI.4) **Data expedierii prezentului anunț:**
8.1.2018

178 341

Anexa 1 la Statutul de asociere

DUPLICAT

S-a cerut autentificarea prezentului inscris:

ACT CONSTITUTIV

AL ASOCIAȚIEI DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ PENTRU TRANS PUBLIC BUCUREȘTI ILFOV

I. ASOCIATII

1. MUNICIPIUL BUCURESTI, prin Consiliul General al Municipiului Bucuresti, cu sediul in Bucuresti, B-dul Regina Elisabeta nr.47 sector 5, cod postal 050013, reprezentat de **GABRIELA FIREA,** in calitate de Primar General, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului General al Municipiului Bucuresti nr. 140 din 11.04.2017;

2.JUDETUL ILFOV, prin Consiliul Judetean Ilfov, reprezentat de **PETRACHE MARIAN,** CNP [redacted], in calitate de presedinte al Consiliului Judetean Ilfov, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Judetean Ilfov nr. 30 din 26.04.2017;

3. ORAȘUL BRAGADIRU, prin Consiliul Local al Orașul Bragadiru, cu sediul in Orașul Bragadiru, Șos Alexandriei nr. 249, Județ Ilfov, reprezentată de **GRIGORE MARIAN DUMITRU,** CNP [redacted], in calitate de viceprimar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local **Bragadiru,** Județ Ilfov nr. 124 din 17.10.2017

4. ORAȘUL BUFTEA, prin consiliul local al Orașului Buftea, cu sediul in Orașul Buftea, Piața Mihai Eminescu nr. 1, Județ Ilfov, reprezentată de **PISTOL GHEORGHE,** CNP [redacted], in calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local Buftea, Județ Ilfov nr. 52 din 23.05.2017

CONFORM CU ORIGINALUL

5. ORAȘUL CHITILA, prin consiliul local al Orașului Chitila, cu sediul in Oraș Chitila, Str. Ion Olteanu nr. 6, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **OPREA EMILIAN,** CNP [redacted], în calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Orașului Chitila nr. 36 din 18.05.2017;

6. ORASUL MĂGURELE, prin consiliul local al Orașului Măgurele, cu sediul in Oraș Măgurele, str. Fizicienilor, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **CONSTANTIN NARCIS-CĂTĂLIN,** CNP [redacted], în calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Orașului Măgurele nr. 42 din 31.05.2017;

7. ORASUL PANTELIMON, prin consiliul local al Orașului Pantelimon, cu sediul in Oraș Pantelimon, str. Sf. Gheorghe nr.32, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **IVAN MARIAN,** CNP [redacted] în calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Orașului Pantelimon nr. 88 din 26.06.2017;

8. ORASUL POPEȘTI-LEODENI, prin consiliul local al orașului Popești-Leordeni, cu sediul in Oraș Popești-Leodeni, Piața Sf. Maria nr.1, județul Ilfov, reprezentat de domnul

179

342

IACOB PETRE, CNP [redacted], în calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Orașului Popești-Leordeni nr. 48 din 18.05.2017;

9. **ORASUL VOLUNTARI, prin Consiliul Local al Orașului Voluntari**, cu sediul în Oraș Voluntari, Bld. Voluntari nr. 74, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **PANDELE FLORENTIN-COSTEL**, CNP [redacted], în calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Orașului Voluntari nr. 103 din 07.06.2017;

10. **COMUNA 1 DECEMBRIE, prin Consiliul Local al Comunei 1 Decembrie**, cu sediul in comuna 1 Decembrie, Strada Crisana nr. 1, Județ Ilfov, reprezentată de **PETRE GHEORGHE**, CNP [redacted], in calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local 1 Decembrie, Județ Ilfov nr. 21 din 31.05.2017

11. **COMUNA AFUMATI, prin Consiliul Local al Comunei Afumati**, cu sediul in Comuna Afumati, soseaua Bucuresti-Urziceni nr. 151, judetul Ilfov, reprezentata de domnul **DUMANICA GABRIEL**, CNP [redacted], în calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Comunei Afumati nr. 18 din 31.05.2017;

12. **COMUNA BERCENI, prin Consiliul Local al Comunei Berceni**, cu sediul in Comuna Berceni, Bld. 1 Mai nr. 233, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **COVRIGEA GHEORGHE**, CNP [redacted], în calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Comunei Berceni nr. 33 din 31.05.2017;

13. **COMUNA BRĂNEȘTI, prin Consiliul Local Brănești, cu sediul in Comuna Brănești**, DN 3, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **CISMARU NICULAE**, CNP [redacted], în calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local Brănești nr. 57 din 31.05.2017;

14. **COMUNA CERNICA, prin Consiliul Local al Comunei Cernica**, cu sediul in Comuna Cernica, Str. Traian nr. 10, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **STOICA TĂNASE**, CNP [redacted], în calitate de reprezentant, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Comunei Cernica nr. 54 din 26.05.2017;

15.**COMUNA CHIAJNA, prin Consiliul Local al Comunei Chiajna**, cu sediul in Comuna Chiajna, Str. Păcii nr. 75, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **MINEA MIRCEA**, CNP [redacted], în calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Comunei Clinceni nr. 36 din 29.05.2017;

16.**COMUNA CIOLPANI, prin Consiliul Local al Comunei Ciolpani**, cu sediul în Comuna Ciolpani, Str. Mănăstirea Țigănești nr. 132, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **CĂLIN BOGDAN-CRISTIAN**, CNP [redacted], în calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Comunei Ciolpani nr. 15 din 23.05.2017;

1200

343

17. **COMUNA CIOROGÎRLA, prin Consiliul Local al Comunei Ciorogîrla**, cu sediul in Comuna Ciorogîrla, Calea Bucuresti nr. 112, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **NICULAE VICTOR**, CNP [redacted], în calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Comunei Ciorogîrla nr. 18 din 22.06.2017;

18. **COMUNA CLINCENI, prin Consiliul Local al Comunei Clinceni**, cu sediul in Comuna Clinceni, Str. Principală nr. 107A, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **BUDEANU ADRIAN**, CNP [redacted], în calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Comunei Clinceni nr. 40 din 31.05.2017;

19. **COMUNA COPĂCENI, prin Consiliul Local al Comunei Copăceni**, cu sediul in Comuna Copăceni, Str. Principală nr. 190, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **PODARU PETRE**, CNP [redacted], în calitate de viceprimar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Comunei Copăceni nr. 35 din 14.07.2017;

20. **COMUNA CORBEANCA, prin Consiliul Local al Comunei Corbeanca**, cu sediul in Corbeanca str. Independenței nr. 14, Județ Ilfov, cod 077065, reprezentată de **HOJDA ADRIAN TEODOR**, CNP [redacted], in calitate de viceprimar , legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local Corbeanca, Județ Ilfov nr. 38 din 15.09.2017;

21. **COMUNA CORNETU, prin Consiliul Local al Comunei Cornetu**, cu sediul in Comuna Cornetu, DN6 140, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **STOICA ADRIAN EDUARD**, în calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Comunei Cornetu nr. 26 din 31.05.2017;

22. **COMUNA DASCĂLU, prin Consiliul Local al Comunei Dascălu**, cu sediul în Comuna Dascalu, strada Victoriei nr. 87, Județ Ilfov, reprezentat de doamna **MĂNĂILĂ DOINA**, în calitate de primar, legal imputernicită in acest scop prin Hotararea Consiliului Local nr. 26 din 20.06.2017;

23. **COMUNA DĂRĂȘTI, prin Consiliul Local al Comunei Dărăsti**, cu sediul in Comuna Dărăsti, Str. Mihai Eminescu nr. 6, Judet Ilfov, reprezentat de primar **ȚICU SORIN**, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local nr. 18 din 09.06.2017;

24. **COMUNA DOBROEȘTI, prin Consiliul Local al Comunei Dobroesti**, cu sediul in Comuna Dobroești, Str. Cuza Vodă nr. 23, Judet Ilfov, reprezentat de primar **CONDU ȘTEFAN**, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local nr. 94 din 22.06.2017;

25. **COMUNA DOMNESTI, prin Consiliul Local al Comunei Domnesti**, cu sediul in Comuna Domnesti, Șos. Al. I. Cuza nr. 25-27, Judet Ilfov, reprezentat de domnul **GHIȚĂ IOAN-ADRIAN**, in calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local nr. 45 din 31.05.2017;

181

344

26. **COMUNA DRAGOMIREŞTI VALE, prin Consiliul Local al Comunei Dragomireşti Vale,** cu sediul in Dragomireşti Vale str. Micşunelelor nr. 155 Judeţ Ilfov, reprezentată de **SOCOL GHEORGHE,** CNP [redacted] in calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local Dragomireşti Vale, Judeţ Ilfov nr. 18 din 25.05.2017;

27. **COMUNA GĂNEASA, prin Consiliul Local al Comunei Găneasa,** cu sediul in Găneasa str. Stefan cel Mare nr. 34, Judeţ Ilfov, reprezentată de **MARIN TUDOR,** in calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local Ganeasa, Judeţ Ilfov nr. 09 din 27.06.2017

28. **COMUNA GLINA, prin Consiliul Local al Comunei Glina,** cu sediul in Glina, str. Libertăţii nr. 292, Judeţ Ilfov, reprezentată de **TUDOR MARIN,** CNP [redacted] in calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local Glina, Judeţ Ilfov nr. 23 din 26.05.2017

29. **COMUNA GRĂDIŞTEA, prin Consiliul Local al Comunei Grădiştea,** cu sediul in Grădiştea, str. Primăriei nr. 29, Judeţ Ilfov, reprezentată de **TOMA MIHAIL,** CNP [redacted], in calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local Grădiştea, Judeţ Ilfov nr. 25 din 24.05.2017

30. **COMUNA GRUIU, prin Consiliul Local al Comunei Gruiu,** cu sediul in Comuna Gruiu, Şos. Gruiu-Snagov nr. 152, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **GHIULEA GHEORGHE-FLORIAN,** CNP [redacted], în calitate de viceprimar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Comunei Gruiu nr. 25 din 23.05.2017;

31. **COMUNA JILAVA, prin Consiliul Local al Comunei Jilava,** cu sediul in Comuna Jilava, Şos. Giurgiului nr. 279, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **PETRE ELEFTERIE-ILIE,** CNP [redacted], în calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Comunei Jilava nr. 21 din 14.07.2017;

32. **COMUNA MOARA VLĂSIEI, prin Consiliul Local al Comunei Moara Vlăsiei,** cu sediul in Moara Vlasiei, str. Eroilor nr. 199, Judeţ Ilfov, reprezentată de **CUCU FLORIN,** CNP [redacted], in calitate de viceprimar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local Moara Vlasiei, Judeţ Ilfov nr. 25 din 26.05.2017

33. **COMUNA MOGOŞOAIA, prin Consiliul Local al Comunei Mogoşoaia,** cu sediul in Comuna Mogoşoaia, Şos. Bucuresti-Tîrgovişte nr. 138, Judet Ilfov, reprezentat de primar **PRECUP PAUL-MIHAI-NICU,** in calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local nr. 47 din 25.05.2017;

34. **COMUNA NUCI, prin Consiliul Local al Comunei Nuci,** cu sediul in Comuna Nuci, Judet Ilfov, reprezentat de primar **VASILE GEORGEL,** in calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local nr. 9 din 22.05.2017;

35. **COMUNA PERIS, prin Consiliul Local al Comunei Periş,** cu sediul in Comuna Peris, Judet Ilfov, reprezentat de primar **ALBU ANGHEL,** in calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local nr. 26 din 24.05.2017;

36. **COMUNA PETRĂCHIOAIA, prin Consiliul Local al Comunei Petrăchioaia,** cu sediul in Comuna Petrăchioaia, Strada Vânători nr. 300, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **DOBRE MIHAI,** CNP [redacted], în calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Comunei Petrăchioaia nr. 27 din 30.05.2017;

37. **COMUNA SNAGOV, prin Consiliul Local al Comunei Snagov,** cu sediul in comuna Snagov Satul Ghermăneşti, Şoseaua Ghermăneşti nr. 49, Judeţ Ilfov, reprezentată de **OANCEA MARIAN,** CNP [redacted], in calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local Snagov, Judeţ Ilfov nr. 21 din 19.05.2017

38. **COMUNA ŞTEFĂNEŞTII DE JOS, prin Consiliul Local al Comunei Ştefăneştii de Jos,** cu sediul in Comuna Ştefăneştii de Jos, Şos. Ştefăneşti nr. 116, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **ŞTEFAN IONEL-ROBERT,** CNP [redacted], în calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Comunei Ştefăneştii de Jos nr. 27 din 29.05.2017;

39. **COMUNA TUNARI, prin Consiliul Local al Comunei Tunari,** cu sediul in Comuna Tunari, Strada Mihai Eminescu nr. 1, Judet Ilfov, reprezentat de primar **NEACŞU ALEXANDRU,** in calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local nr. 94 din 16.05.2017;

40. **COMUNA VIDRA, prin Consiliul Local al Comunei Vidra,** cu sediul in Comuna Vidra, Strada Principală nr. 80, Judet Ilfov, reprezentat de primar **TUDOR MARIAN,** in calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local nr. 30 din 30.05.2017;

denumiţi colectiv asociaţii şi individual asociatul s-au asociat şi au înfiinţat **ASOCIAŢIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ PENTRU TRANSPORT PUBLIC BUCUREŞTI ILFOV** în baza art.11-13 din Legea nr.215/2001 privind administraţia publică locală, cu modificările şi completările ulterioare, art. 8 al. (3) lit.c) şi art. 10 din Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilităţi publice cu modificările şi completările ulterioare, art. 16 al.(5), art. 17 al. (1) lit. g) din Legea nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local cu modificările şi

183

346

completările ulterioare, precum şi ale Ordonanţei Guvernului Nr. 26/2000 cu privire la asociaţii şi fundaţii, aprobată cu modificări şi completări prin Legea nr. 246/2005.

CAPITOLUL I. DENUMIRE, REGIM JURIDIC, SEDIU ŞI DURATĂ

Art. 1. Denumirea

Denumirea asociatiei, rezervata la Ministerul Justitiei- Serviciul Comunicare si Relaţii Publice, potrivit dovezii privind disponibilitatea denumirii nr.163734/06.10.2017 valabila până la data de 06.04.2018, este " **ASOCIATIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARA PENTRU TRANSPORT PUBLIC BUCURESTI ILFOV** " (denumita in continuare Asociatia).

Art. 2. Regimul juridic

(1) Asociaţia se constituie sub forma unei structuri de cooperare cu personalitate juridică de drept privat şi statut de utilitate publică recunoscut prin efectul legii destinate exercitării şi realizării în comun a competenţelor autorităţilor administraţiei publice locale referitoare la furnizarea/ prestarea serviciilor de transport public, stabilite în sarcina acestora potrivit dispoziţiilor Legii nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilităţi publice, ale Legii nr. 215/2001, republicată, cu modificările şi completările ulterioare, şi ale Legii-cadru a descentralizării nr. 195/2006, împreună cu celelalte prevederi ale legislaţiei române, precum şi cu prevederile prezentului Act Constitutiv şi ale Statutului.

(2) Toate documentele şi orice alte înscrisuri care emană de la Asociaţie vor indica denumirea acesteia, sediul, numărul de înregistrare în Registrul Naţional al Asociaţiilor şi Fundaţiilor, numărul de telefon şi de fax.

(3) Asociatia nu are calitatea de operator şi nu va desfăşura activităţi economice.

Art. 3. Sediul

(1) Sediul Asociaţiei va fi situat în sediul în Bucureşti, str. Aristide Demetriade nr. 2, Et. 3, cam.6 sector 1, cod poştal 010147.

Art. 4. Durata

Asociaţia se constituie pe o durată nedeterminata, începând cu data înscrierii sale în Registrul Asociaţiilor şi Fundaţiilor aflat la grefa Judecătoriei sectorului 1 Bucuresti.

CAPITOLUL II. SCOPUL ASOCIAȚIEI ȘI PATRIMONIUL INIȚIAL

Voința de asociere

Prin semnarea prezentului act constitutiv, asociații își exprimă voința de a se asocia în cadrul „ASOCIAȚIEI DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ PENTRU TRANSPORT PUBLIC BUCUREȘTI ILFOV – A.D.T.P.B.I." constituită în scopul înființării, organizării, reglementării, finanțării, exploatării, monitorizării și gestionării în comun a serviciilor de transport public (denumit în continuare Serviciul) pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre, precum și realizarea în comun a unor proiecte de investiții publice de interes zonal sau regional, destinate înființării, modernizării și/sau dezvoltării, după caz, a sistemelor de utilități publice aferente Serviciului pe baza strategiei de dezvoltare a acestuia.

Art. 5. Scopul

1) Asociația este o persoană juridică de drept privat, fără scop lucrativ, având ca scop:

- ***înființarea, organizarea, reglementarea, exploatarea, monitorizarea și gestionarea în comun a serviciului public de transport local din cadrul asociației, pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre.***
- ***îmbunătățirea mobilității integrate prin administrarea coordonată și finanțarea corespunzătoare a serviciilor public de transport în zona de influență în transport a Municipiului București prin:***

  a) diminuarea dezechilibrelor economice și sociale existente, stimularea dezvoltării echilibrate și recuperarea accelerată a întârzierilor înregistrate în aducerea la standarde europene a transportului public din zona în cauză;

  b) corelarea politicilor sectoriale guvernamentale la nivelul zonei de influență prin stimularea inițiativelor și prin valorificarea resurselor locale, în scopul creșterii calității transportului public local și a atractivității acestuia și orientarea în mai mare măsură a întregii activități spre satisfacerea necesităților de mobilitate a populației, lucru care va contribui la descurajarea deplasărilor cu autoturismele personale, cu influențe majore în ceea ce privește reducerea traficului auto și a poluării și creșterea eficienței energetice în transporturi, cu efecte benefice asupra condițiilor de mediu și calității vieții cetățenilor;

  c) stimularea cooperării intracomunitare în scopul realizării unor proiecte de interes comun, în conformitate cu acordurile internaționale la care România este parte;

185

348

• ***stabilirea politicilor vizând planificarea strategică, monitorizarea şi avizarea activităţilor privind autorizarea, organizarea, gestionarea şi controlul funcţionării serviciilor de transport de călători în zona metropolitană Bucureşti-Ilfov şi zona de influenţă în transport a Municipiului Bucureşti, pentru transportul cu autobuze, troleibuze, tramvaie, metrou, trenuri regionale, transport naval şi alte mijloace de transport terestre, pe apă şi suspendate, inclusiv alte sisteme de transport alternativ.***

(2) Forma de atribuire a Serviciului public de transport local va fi conform prevederilor Regulamentului (CE) NR. 1370/2007 al Parlamentului European şi al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar şi rutier de călători şi de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 şi nr. 1107/70 ale Consiliului. În funcţie de specificul fiecărui serviciu se vor prevedea categoriile de contracte determinate pe baza activităţilor componente ale Serviciului şi, eventual, numărul de contracte din fiecare categorie.

(3) Asociaţii declară că interesul comun ce stă la baza constituirii Asociaţiei este interesul general al locuitorilor de pe raza unităţilor administrativ-teritoriale membre pentru îmbunătăţirea calităţii Serviciului, în condiţiile unor tarife şi/sau taxe care să respecte limitele de suportabilitate ale populaţiei şi principiul "poluatorul plăteşte", atingerea şi respectarea standardelor europene privind protecţia mediului, precum şi creşterea capacităţii de atragere a fondurilor pentru finanţarea investiţiilor necesare în infrastructura tehnico-edilitară aferentă Serviciului.

(4) Schimbarea scopului Asociaţiei se va putea face numai de către membri şi numai dacă acesta a fost realizat în totalitate sau în parte, ori acesta nu mai poate fi realizat.

Art.6 Obiectivele Asociaţiei sunt următoarele:

a) să reabiliteze şi să modernizeze infrastructura de transport conform cu Planul de Mobilitate Urbană Durabilă 2016-2030;

b) să înfiinţeze/dezvolte/modernizeze serviciul de transport local de persoane în interiorul localităţilor şi între localităţile membre ale Asociaţiei pe raza de competenţă a unităţilor administrativ-teritoriale membre, precum şi să realizeze în comun proiecte de investiţii publice de interes zonal sau regional destinate înfiinţării, modernizării şi/sau dezvoltării, după caz, a sistemelor de utilităţi publice aferente serviciului public de transport local, pe baza Planului de Mobilitate Urbană Durabilă 2016-2030;

c) să elaboreze şi să aprobe Strategia de Dezvoltare a Serviciului Public de Transport Local din cadrul asociaţiei;

d) să monitorizeze derularea proiectelor de investiţii în infrastructura tehnico-edilitară aferentă Serviciului;

e) să constituie interfaţa pentru discuţii şi să fie un partener activ pentru autorităţile administraţiei publice locale în ceea ce priveşte aspectele de dezvoltare şi de gestiune a serviciului public de transport local, în scopul de a coordona politicile şi acţiunile de interes general;

f) să elaboreze şi să aprobe Caietul / Caietele de sarcini şi a Regulamentul / Regulamentele Serviciului Public de Transport Local din cadrul Asociaţiei;

g) să elaboreze şi să aprobe documentaţiile de atribuire a contractului/contractelor de servicii publice şi să stabilească condiţiile de participare, criteriile de selecţie a operatorilor, cu excepţia situaţiei atribuirii Serviciului public de transport local conform prevederilor legale;

h) să încheie contractul/contractele de servicii publice cu operatorii, în numele şi pentru unităţile administrativ-teritoriale membre implicate, în conformitate cu normele legale în vigoare;

i) să monitorizeze executarea contractului/contractelor de servicii publice şi să informeze regulat membrii săi despre aceasta, să urmărească îndeplinirea obligaţiilor asumate de operatori (îndeosebi în ceea ce priveşte realizarea indicatorilor de performanţă, executarea lucrărilor încredinţate operatorilor şi calitatea serviciului public de transport local furnizat utilizatorilor) şi, în conformitate cu mandatul primit şi cu prevederile contractuale, să aplice penalităţile contractuale;

j) să identifice şi să propună oportunităţi de finanţare a proiectelor de investiţii în infrastructura tehnico-edilitară aferentă serviciului public de transport local;

k) să îmbunătăţească planificarea investiţiilor în infrastructura tehnico-edilitară aferentă Serviciului;

l) dezvoltarea şi implementarea de activităţi şi proiecte ce au ca scop protecţia mediului înconjurător, reducerea efectelor negative produse de schimbările climatice şi a impactului sectorului energetic asupra mediului;

m) să reducă impactul negativ social şi de mediu în ceea ce priveşte proiectele de infrastructură de transport;

n) alte activităţi desfăşurate conform legislaţiei in vigoare.

Art. 7. Patrimoniul iniţial

(1) Patrimoniul iniţial al Asociaţiei este de 80.000 RON constituit din contribuţia în numerar/virament bancar a Asociaţilor.

(2) Patrimoniul Asociaţiei poate fi majorat de către membrii prin sponsorizări sau donaţii de la diverse persoane fizice sau juridice, romane sau străine, conform legii.

(3) Sursele de venit ale Asociaţiei sunt următoarele:

187

350

a) contribuţiile asociaţilor la formarea patrimoniului iniţial, cotizaţiile asociaţilor şi alte contribuţii de la bugetele locale ale unităţilor administrativ-teritoriale membre;

b) dobânzile rezultate din plasarea sumelor disponibile, în condiţiile legii;

c) donaţii, sponsorizări sau legate;

d) orice alte surse de venituri prevăzute de lege sau de statutul Asociaţiei.

(4) Asociaţia nu are calitatea de operator şi nu va desfăşura activităţi economice.

CAPITOLUL III. CONDUCEREA SI ADMINISTRAREA ASOCIAŢIEI

Art. 8. Adunarea Generală a Asociaţilor

CONFORM CU ORIGINALUL

Adunarea Generală este organul de conducere al Asociaţiei şi se compune din toţi membrii asociaţiei A.D.T.P.B.I., desemnaţi prin hotărâre a autorităţilor deliberative ale acestora.

Sunt numiţi în calitate de membri ai primei adunări generale:

1) Membru, reprezentant UAT **Municipiul Bucuresti** Dna Gabriela Firea, cetăţean roman,

2) Membru, reprezentant UAT **Judet Ilfov** Dl Marian Petrache , cetăţean roman

3. Membru, reprezentant UAT **Oraş Bragadiru**, dl Grecu Constantin, cetatean roman

4. Membru, reprezentant UAT **Oraş Buftea**, dl Vaida Gheorghe-Alexandru, cetatean roman

5. Membru, reprezentant UAT **Oraş Chitila**, dl. Oprea Emilian, cetatean roman

6. Membru, reprezentant UAT **Oras Măgurele**, dl. Constantin Narcis-Cătălin, cetatean roman

7. Membru, reprezentant UAT **Oras Pantelimon**, dl. Voicu Vincentiu, cetatean roman

8. Membru, reprezentant UAT **Oras Popeşti-Leodeni**, dl. Sutru Pavel, cetatean roman

9. Membru, reprezentant UAT **Oras Voluntari**, dna. Constantinescu Andreea Mariana, cetatean roman

10. Membru, reprezentant UAT **Comuna 1 Decembrie**, dl. Petre Gheorghe, cetatean roman

11. Membru, reprezentant UAT **Comuna Afumati**, dl.Dumanica Gabriel, cetatean roman

12. Membru, reprezentant UAT **Comuna Berceni**, dl. Daniel Alexandru, cetatean roman

13. Membru, reprezentant UAT **Comuna Brăneşti**, dl Cismaru Niculae, cetatean roman

14. Membru, reprezentant UAT **Comuna Cernica**, dl. Stoica Tănase, cetatean roman

15. Membru, reprezentant UAT **Comuna Chiajna**, dl. Minea Mircea, cetatean roman

16. Membru, reprezentant UAT **Comuna Ciolpani**, dl. Călin Bogdan-Cristian, cetatean roman

17. Membru, reprezentant UAT **Comuna Ciorogîrla**, dl. Constantin Constantin, cetatean roman

18. Membru, reprezentant UAT **Comuna Clinceni**, dna. Lupu Mariana, cetatean roman

19. Membru, reprezentant UAT **Comuna Copăceni**, dl. Podaru Petre, cetatean roman

20. Membru, reprezentant UAT **Comuna Corbeanca**, dl. Hojda Adrian Teodor, cetatean roman

21. Membru, reprezentant UAT **Comuna Cornetu**, dl. Stoica Adrian Eduard, cetatean roman

22. Membru, reprezentant UAT **Comuna DASCĂLU**, dl. Sandu Daniel, cetatean roman

23. Membru, reprezentant UAT **Comuna DĂRĂŞTI**, dl. Ţicu Sorin, cetatean roman

24. Membru, reprezentant UAT **Comuna DOBROEŞTI**, dl. Brebenel Mihai Stefan, cetatean roman

25. Membru, reprezentant UAT **Comuna DOMNESTI**, dl. Stefan Costel, cetatean roman

26. Membru, reprezentant UAT **Comuna Dragomireşti Vale**, dl. Socol Gheorghe, cetatean roman

27. Membru, reprezentant UAT **Comuna Găneasa**, dl. Marin Tudor, cetatean roman

28. Membru, reprezentant UAT **Comuna Glina**, dl. Tudor Marin, cetatean roman

29. Membru, reprezentant UAT **Comuna Grădiştea**, dl. Toma Mihail, cetatean roman

30. Membru, reprezentant UAT **Comuna Gruiu**, dl. Ghiulea Gheorghe-Florian,

31. Membru, reprezentant UAT **Comuna Jilava**, dl. Petre Elefterie-Ilie, cetatean roman

32. Membru, reprezentant UAT **Comuna Moara Vlăsiei**, dl. Cucu Florin, cetatean roman

33. Membru, reprezentant UAT **Comuna Mogoşoaia**, dl Precup Paul-Mihai-Nicu, cetatean roman

34. Membru, reprezentant UAT **Comuna Nuci**, dl. Ionita Aurelian, cetatean roman

35. Membru, reprezentant UAT **Comuna Peris**, dl. Albu Anghel, cetatean roman

36. Membru, reprezentant UAT **Comuna Petrăchioaia**, dl Craciun Alexandru Alin, cetatean roman

37. Membru, reprezentant UAT **Comuna Snagov**, dl. Oancea Marian, cetatean roman

38. Membru, reprezentant UAT **Comuna Ştefăneştii de Jos**, dl. Ştefan Ionel-Robert, cetatean roman

39. Membru, reprezentant UAT **Comuna Tunari**, dl. Ion Marin, cetatean roman

40. Membru, reprezentant UAT **Comuna Vidra**, dl. Biliboc Florea Liviu, cetatean roman

Preşedintele Asociaţiei, care are atribuţiile prevăzute în statutul Asociaţiei şi care reprezintă Asociaţia în raporturile cu terţii, este Primarul municipiului Bucureşti sau un reprezentant al acestuia.

Art. 9. Consiliul Director

Consiliul Director este organul executiv al Asociaţiei şi este condus de Preşedintele Asociaţiei şi de Vicepreşedintele Asociaţiei. Durata mandatului Consiliului Director este de 4 ani

Sunt numiţi în calitate de membri ai primului consiliu director:

189

352

1) Preşedinte: **FIREA GABRIELA** , cetăţean roman, domiciliată în [redacted] strada [redacted] numar [redacted], identificată cu C.I. seria [redacted] nr. [redacted], eliberată de [redacted], la data de [redacted], CNP [redacted];

2) Vicepreşedinte –**PETRACHE MARIAN** , cetăţean român, domiciliat în [redacted] nr. [redacted], identificat cu C.I. seria [redacted] nr. [redacted], eliberată de [redacted], la data de [redacted], CNP [redacted];

3) membru : **CHIRITA SORIN**, cetatean roman, domiciliat in [redacted], strada [redacted] numar [redacted], identificat cu CI seria [redacted] numar [redacted], emisă de [redacted], la data de [redacted], CNP [redacted]

4) membru : **PANDELE FLORENTIN COSTEL** , CNP [redacted], cetatean roman, domiciliat in [redacted], strada [redacted] numar [redacted], identificat cu CI seria [redacted] numar [redacted], emis de [redacted], la data de [redacted]

5) Membru: **PISTOL GHEORGHE**, CNP [redacted], domiciliat în [redacted], [redacted], Strada [redacted] nr. [redacted], identificat cu CI seria [redacted] numărul [redacted] emis de [redacted]

6) Membru: **CISMARU NICULAE**, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], Str. [redacted] nr. [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted].

7) Membru: **SCRIOSTEANU IONEL**, cetăţean roman, domiciliat în [redacted], strada [redacted] numar [redacted], identificat cu C.I. seria [redacted] nr. [redacted], eliberată de [redacted], la data de [redacted], CNP [redacted].

8. membru **IACOB PETRE**, cetatean roman, domiciliat in [redacted] strada [redacted] numar [redacted], identificat cu CI seria [redacted] numar [redacted], eliberat de [redacted], la data de [redacted] CNP [redacted]

9. membru **IVAN MARIAN** cetatean roman, domiciliat in [redacted] strada [redacted] numar [redacted], identificat cu CI seria [redacted] numar [redacted], eliberat de [redacted], la data de [redacted], CNP [redacted]

CONFORM CU ORIGINALUL

Art. 10.Controlul financiar al Asociaţiei

Controlul financiar intern al Asociaţiei este asigurat de o comisie de cenzori formată din 3 (trei) membri numiţi de prima adunare generală pentru o perioadă de 3 (trei) ani, cu posibilitatea prelungirii.

353

Art. 11. Procedura de constituire

(1) Pentru desfăşurarea procedurilor de dobândire a personalităţii juridice se împuterniceşte Ghirita Sorin, din cadrul Aparatului Permanent al C.G.M.B.

Redactat intr-un singur exemplar original, la sediul biroului notarial, care ramane in arhiva biroului notarial.

Semnăturile Membrilor

1.MUNICIPIUL BUCURESTI, PRIN CONSILIUL GENERAL AL MUNICIPIULUI BUCURESTI,

reprezentat de **GABRIELA FIREA**, in calitate de **PRIMAR GENERAL,**

S.S.

2.JUDETUL ILFOV, PRIN CONSILIUL JUDETEAN ILFOV,

reprezentat de **PETRACHE MARIAN,**

PRESEDINTE AL CONSILIULUI JUDETEAN ILFOV,

S.S.

3. ORAŞUL BRAGADIRU,

reprezentată de **Grigore Marian-Dumitru,**

in calitate de viceprimar,

S.S.

4. ORAŞUL BUFTEA,

reprezentată de **Pistol Gheorghe,**

in calitate de primar,

S.S.

5. ORAŞUL CHITILA,

reprezentat de domnul **Oprea Emilian,**

în calitate de primar,

S.S.

6. ORASUL MĂGURELE,

reprezentat de domnul **Constantin Narcis-Cătălin,**

în calitate de primar,

S.S.

7. ORASUL PANTELIMON,

reprezentat de domnul **Ivan Marian,**

în calitate de primar,

S.S.

191

354

8. ORASUL POPEŞTI-LEODENI,

reprezentat de domnul Iacob Petre,

în calitate de primar,

S.S.

9. ORASUL VOLUNTARI,

reprezentat de domnul Pandele Florentin-Costel,

în calitate de primar,

S.S.

10. COMUNA 1 DECEMBRIE,

reprezentată de Petre Gheorghe,

în calitate de primar,

S.S.

11. COMUNA AFUMAŢI,

reprezentat de domnul Dumănică Gabriel,

în calitate de primar,

S.S.

12. COMUNA BERCENI,

reprezentat de domnul Covrigea Gheorghe,

în calitate de primar,

S.S.

13. COMUNA BRĂNEŞTI,

reprezentat de domnul Cismaru Niculae,

în calitate de primar,

S.S.

14. COMUNA CERNICA,

reprezentat de domnul Stoica Tănase,

în calitate de reprezentant,

S.S.

15.COMUNA CHIAJNA,

reprezentat de domnul Minea Mircea,

în calitate de primar, S.S.

16.COMUNA CIOLPANI,

reprezentat de domnul Călin Bogdan-Cristian,

în calitate de primar, S.S.

17. COMUNA CIOROGÎRLA,
reprezentat de domnul **Niculae Victor**,
în calitate de primar
S.S.

18.COMUNA CLINCENI,
reprezentat de domnul **Budeanu Adrian**,
în calitate de primar,
S.S.

19. COMUNA COPĂCENI,
reprezentat de domnul **Podaru Petre**,
în calitate de primar,
S.S.

20.COMUNA VIDRA,
reprezentat de domnul **Tudor Marian**,
in calitate de primar
S.S.

21. COMUNA CORNETU,
reprezentat de domnul **Stoica Adrian Eduard**,
în calitate de primar,
S.S.

22.COMUNA DASCĂLU,
reprezentată de doamna **MĂNĂILĂ DOINA**,
in calitate de primar
S.S.

23.COMUNA DĂRĂȘTI,
Reprezentată de domnul **Țicu Sorin**,
in calitate de primar
S.S.

24.COMUNA DOBROEȘTI,
reprezentată de domnul **Condu Ștefan**,
în calitate de primar S.S.

25.COMUNA DOMNESTI,
reprezentată de domnul **Ghiță Ioan-Adrian**,
în calitate de primar S.S.

193

356

26. COMUNA DRAGOMIREŞTI VALE,
reprezentată de domnul **Socol Gheorghe,**
in calitate de primar,
S.S.
27. COMUNA GĂNEASA,
reprezentată de domnul **Marin Tudor,**
in calitate de primar,
S.S.
28. COMUNA GLINA,
reprezentată de domnul **Tudor Marin,**
in calitate de primar,
S.S.
29. COMUNA GRĂDIŞTEA,
reprezentată de domnul **Toma Mihail,**
in calitate de primar,
S.S.
30. COMUNA GRUIU,
reprezentată de domnul **Ghiulea Gheorghe-Florian,**
în calitate de viceprimar,
S.S.
31. COMUNA JILAVA,
reprezentată de domnul **Petre Elefterie-Ilie,**
în calitate de primar,
S.S.
32. COMUNA MOARA VLĂSIEI,
reprezentată de domnul **Cucu Florin,**
in calitate de viceprimar,
S.S.
33.COMUNA MOGOŞOAIA,
reprezentată de domnul **Precup Paul-Mihai-Nicu,**
in calitate de primar
S.S.

357

34.COMUNA NUCI,
reprezentată de domnul Vasile Georgel,
în calitate de primar
S.S.

35.COMUNA PERIS,
reprezentată de domnul Albu Anghel,
in calitate de primar
S.S.

36. COMUNA PETRĂCHIOAIA,
reprezentată de domnul Dobre Mihai,
în calitate de primar,
S.S.

37. COMUNA SNAGOV,
reprezentată de domnul Oancea Marian,
in calitate de primar,
S.S.

38. COMUNA ŞTEFĂNEŞTII DE JOS,
reprezentat de domnul Ştefan Ionel-Robert,
în calitate de primar
S.S.

39.COMUNA TUNARI,
reprezentat de domnul Neacşu Alexandru,
in calitate de primar
S.S.

40. COMUNA CORBEANCA,
reprezentată de Hojda Adrian Teodor,
in calitate de viceprimar,
S.S.

195

358

ROMÂNIA
UNIUNEA NAȚIONALĂ A NOTARILOR PUBLICI
SOCIETATE PROFESIONALĂ NOTARIALĂ
"BUCUR ȘI ASOCIATII"
LICENȚA DE FUNCȚIONARE 3300/2894/20.12.2013
Sediul în București, Bd.Chișinău nr.15, bl.A4,Sc.2, parter, ap. 46, sector 2
Tel.021/255.53.96, fax.021/255.20.57
bnpcorespondenta@yahoo.com

ÎNCHEIERE DE AUTENTIFICARE Nr. **4643**

Anul 2017 luna 10 ziua 17

Eu, **Bucur Nicoleta**, notar public, m-am deplasat la adresa din Municipiul București, Bld. Regina Elisabeta numărul 47, sector 5 unde am găsit pe:

GABRIELA FIREA, cetățean român, CNP [redacted], domiciliată în [redacted], identificată cu CI seria [redacted] numărul [redacted] emisă de [redacted], pentru **Municipiul Bucuresti,**

PETRACHE MARIAN, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] numărul [redacted] emis de [redacted] pentru **Judetul Ilfov**

GRIGORE MARIAN DUMITRU, CNP [redacted], domiciliat în [redacted], identificat cu CI seria [redacted] numărul [redacted] emis de [redacted] pentru Orasul Bragadiru

PISTOL GHEORGHE, CNP [redacted], domiciliat în [redacted], identificat cu CI seria [redacted] numărul [redacted] emis de [redacted] pentru Orasul Buftea

OPREA EMILIAN, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted] pentru Orasul Chitila

CONSTANTIN NARCIS-CĂTĂLIN, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted] pentru Orasul Măgurele

IVAN MARIAN, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted] pentru Orasul Pantelimon

18

196

359

IACOB PETRE, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted] pentru Orasul Popești-Leordeni

PANDELE FLORENTIN-COSTEL, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted], pentru Orasul Voluntari

PETRE GHEORGHE, CNP [redacted], domiciliat în [redacted], identificat cu CI seria [redacted] numărul [redacted] emis de [redacted], pentru Comuna 1 Decembrie

DUMĂNICĂ GABRIEL, CNP [redacted], domiciliat în [redacted], Identificat cu CI seria [redacted] numărul [redacted] emisa de [redacted], pentru Comuna Afumati

COVRIGEA GHEORGHE, CNP [redacted], domiciliat in [redacted] identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted], pentru Comuna Berceni

CISMARU NICULAE, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted], pentru Comuna Branesti

STOICA TĂNASE, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted], pentru Comuna Cernica

MINEA MIRCEA, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu [redacted] seria [redacted] emisă de [redacted], pentru Comuna Chiajna

CĂLIN BOGDAN-CRISTIAN, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted], pentru Comuna Ciolpani

NICULAE VICTOR, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted], pentru Comuna Ciorogîrla

BUDEANU ADRIAN, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted], pentru Comuna Clinceni

19

197

360

PODARU PETRE, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted], pentru Comuna Copăceni

HOJDA ADRIAN TEODOR, CNP [redacted], domiciliat în [redacted], identificat cu CI seria [redacted] numărul [redacted] emisă de [redacted], pentru comuna Corbeanca

STOICA ADRIAN EDUARD, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted], pentru Comuna Cornetu

MĂNĂILĂ DOINA, CNP [redacted], domiciliată în [redacted], posesoare a CI seria [redacted] nr. [redacted] emis de [redacted], pentru Comuna DASCĂLU

ŢICU SORIN, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], posesor al CI seria [redacted] nr. [redacted] emis de [redacted] pentru Comuna DĂRĂŞTI

CONDU ŞTEFAN, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], posesor al CI seria [redacted] nr. [redacted] emis de [redacted], pentru Comuna DOBROEŞTI

GHIŢĂ IOAN-ADRIAN, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], posesor al CI seria [redacted] nr. [redacted] emis de [redacted], pentru Comuna Domnesti

SOCOL GHEORGHE, CNP [redacted], domiciliat în [redacted], identificat cu CI seria [redacted] numărul [redacted] emis de [redacted], pentru Comuna Dragomireşti Vale

MARIN TUDOR, CNP [redacted], domiciliat în [redacted], identificat cu CI seria [redacted] numărul [redacted] emis de [redacted], pentru Comuna Găneasa

TUDOR MARIN, CNP [redacted], domiciliat în [redacted], identificat cu CI seria [redacted] numărul [redacted] emis de [redacted], pentru Comuna Glina

TOMA MIHAIL, CNP [redacted], domiciliat în [redacted], identificat cu CI seria [redacted] numărul [redacted] emis de [redacted], pentru Comuna Grădiştea

20

190

369

CHIULEA GHEORGHE-FLORIAN, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted], pentru Comuna Gruiu

PETRE ELEFTERIE-ILIE, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted], pentru Comuna Jilava

CUCU FLORIN, CNP [redacted], domiciliat în [redacted], identificat cu CI seria [redacted] numărul [redacted] emisă de [redacted], pentru Comuna Moara Vlasiei

PRECUP PAUL-MIHAI-NICU, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], posesor al CI seria [redacted] nr. [redacted] emis de [redacted], pentru Comuna Mogosoaia

VASILE GEORGEL, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], posesor al CI seria [redacted] nr. [redacted] emis de [redacted], pentru Comuna Nuci

ALBU ANGHEL, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], posesor al CI seria [redacted] nr. [redacted] emis de [redacted], pentru Comuna Peris

DOBRE MIHAI, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted], pentru Comuna Petrăchioaia

OANCEA MARIAN, CNP [redacted], domiciliat în [redacted], identificat cu CI seria [redacted] numărul [redacted] emis de [redacted], pentru Comuna Snagov

ŞTEFAN IONEL-ROBERT, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted], pentru Comuna Ştefăneştii de Jos

NEACŞU ALEXANDRU, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], posesor al CI seria [redacted] nr. [redacted] emis de [redacted], pentru Comuna Tunari

TUDOR MARIAN, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], posesor al CI seria [redacted] nr. [redacted] emis de [redacted], pentru Comuna Vidra

21

199

362

care, după ce au citit actul, au declarat că i-au înţeles conţinutul, că cele cuprinse în act reprezintă voinţa lor, au consimţit la autentificarea prezentului înscris şi a semnat unicul exemplar.----------

În temeiul art. 12 lit.b din Legea notarilor publici şi a activităţii notariale numărul 36/1995, republicată, cu modificările ulterioare **SE DECLARĂ AUTENTIC PREZENTUL ÎNSCRIS.**—

Scutit de onorariu.

Notar Public,
L.S./S.S. Bucur Nicoleta

Prezentul duplicat s-a întocmit în 45/patruzecisicinci/ exemplare, de către Bucur Nicoleta, notar public, astăzi, data autentificării actului, şi are aceeaşi forţă probantă ca originalul.

NOTAR PUBLIC,
BUCUR NICOLETA

[redacted]

DUPLICAT

Anexa 13 la Studiul de oportunitate

S-a cerut autentificarea prezentului inscris :

STATUTUL ASOCIAŢIEI DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ

- "ASOCIAŢIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ PENTRU TRANSPOR PUBLIC BUCUREŞTI ILFOV"

Asociaţii:

1. **MUNICIPIUL BUCURESTI, prin Consiliul General al Municipiului Bucuresti**, cu sediul in Bucuresti, B-dul Regina Elisabeta nr.47 sector 5, cod postal 050013, reprezentat de **GABRIELA FIREA**, in calitate de Primar General, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului General al Municipiului Bucuresti nr. 140 din 11.04.2017;

2. **JUDETUL ILFOV, prin Consiliul Judetean Ilfov**, reprezentat de **PETRACHE MARIAN**, CNP [redacted], in calitate de presedinte al Consiliului Judetean Ilfov, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Judetean Ilfov nr. 30 din 26.04.2017;

3. **ORAŞUL BRAGADIRU, prin Consiliul Local al Oraşul Bragadiru**, cu sediul in Oraşul Bragadiru, Şos Alexandriei nr. 249, Judeţ Ilfov, reprezentată de **GRIGORE MARIAN DUMITRU**, CNP [redacted], in calitate de viceprimar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local **Bragadiru**, Judeţ Ilfov nr. 124 din 17.10.2017

4. **ORAŞUL BUFTEA, prin consiliul local al Oraşului Buftea**, cu sediul in Oraşul Buftea, Piaţa Mihai Eminescu nr. 1, Judeţ Ilfov, reprezentată de **PISTOL GHEORGHE**, CNP [redacted], in calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local Buftea, Judeţ Ilfov nr. 52 din 23.05.2017

5. **ORAŞUL CHITILA, prin consiliul local al Oraşului Chitila**, cu sediul in Oraş Chitila, Str. Ion Olteanu nr. 6, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **OPREA EMILIAN**, CNP [redacted], în calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Oraşului Chitila nr. 36 din 18.05.2017;

6. **ORASUL MĂGURELE, prin consiliul local al Oraşului Măgurele**, cu sediul in Oraş Măgurele, str. Fizicienilor, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **CONSTANTIN NARCIS-CĂTĂLIN**, CNP [redacted], în calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Oraşului Măgurele nr. 42 din 31.05.2017;

7. **ORASUL PANTELIMON, prin consiliul local al Oraşului Pantelimon**, cu sediul in Oraş Pantelimon, str. Sf. Gheorghe nr.32, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **IVAN MARIAN**, CNP [redacted], în calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Oraşului Pantelimon nr. 88 din 26.06.2017;

201

369

8. ORASUL POPEŞTI-LEODENI, prin consiliul local al oraşului Popeşti-Leordeni, cu sediul in Oraş Popeşti-Leodeni, Piaţa Sf. Maria nr.1, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **IACOB PETRE**, CNP [redacted], în calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Oraşului Popeşti-Leordeni nr. 48 din 18.05.2017;

9. **ORASUL VOLUNTARI, prin Consiliul Local al Oraşului Voluntari**, cu sediul in Oraş Voluntari, Bld. Voluntari nr. 74, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **PANDELE FLORENTIN-COSTEL**, CNP [redacted], în calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Oraşului Voluntari nr. 103 din 07.06.2017;

10. **COMUNA 1 DECEMBRIE, prin Consiliul Local al Comunei 1 Decembrie**, cu sediul in comuna 1 Decembrie, Strada Crisana nr. 1, Judeţ Ilfov, reprezentată de **PETRE GHEORGHE**, CNP [redacted], in calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local 1 Decembrie, Judeţ Ilfov nr. 21 din 31.05.2017

11. **COMUNA AFUMATI, prin Consiliul Local al Comunei Afumati**, cu sediul in Comuna Afumati, soseaua Bucuresti-Urziceni nr. 151, judetul Ilfov, reprezentata de domnul **DUMANICA GABRIEL**, CNP [redacted], în calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Comunei Afumati nr. 18 din 31.05.2017;

12. **COMUNA BERCENI, prin Consiliul Local al Comunei Berceni**, cu sediul in Comuna Berceni, Bld. 1 Mai nr. 233, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **COVRIGEA GHEORGHE**, CNP [redacted], în calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Comunei Berceni nr. 33 din 31.05.2017;

13. **COMUNA BRĂNEŞTI, prin Consiliul Local Brăneşti, cu sediul in Comuna Brăneşti**, DN 3, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **CISMARU NICULAE**, CNP [redacted], în calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local Brăneşti nr. 57 din 31.05.2017;

14. **COMUNA CERNICA, prin Consiliul Local al Comunei Cernica**, cu sediul in Comuna Cernica, Str. Traian nr. 10, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **STOICA TĂNASE**, CNP [redacted], în calitate de reprezentant, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Comunei Cernica nr. 54 din 26.05.2017;

15.**COMUNA CHIAJNA, prin Consiliul Local al Comunei Chiajna**, cu sediul in Comuna Chiajna, Str. Păcii nr. 75, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **MINEA MIRCEA**, CNP [redacted], în calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Comunei Clinceni nr. 36 din 29.05.2017;

16.**COMUNA CIOLPANI, prin Consiliul Local al Comunei Ciolpani**, cu sediul in Comuna Ciolpani, Str. Mănăstirea Ţigăneşti nr. 132, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **CĂLIN**

365

BOGDAN-CRISTIAN, CNP [redacted], în calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Comunei Ciolpani nr. 15 din 23.05.2017;

17. **COMUNA CIOROGÎRLA, prin Consiliul Local al Comunei Ciorogîrla,** cu sediul in Comuna Ciorogîrla, Calea Bucuresti nr. 112, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **NICULAE VICTOR,** CNP [redacted], în calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Comunei Ciorogîrla nr. 18 din 22.06.2017;

18.COMUNA CLINCENI, prin Consiliul Local al Comunei Clinceni, cu sediul in Comuna Clinceni, Str. Principală nr. 107A, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **BUDEANU ADRIAN,** CNP [redacted], în calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Comunei Clinceni nr. 40 din 31.05.2017;

19. COMUNA COPĂCENI, prin Consiliul Local al Comunei Copăceni, cu sediul in Comuna Copăceni, Str. Principală nr. 190, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **PODARU PETRE,** CNP [redacted], în calitate de viceprimar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Comunei Copăceni nr. 35 din 14.07.2017;

20. COMUNA CORBEANCA, prin Consiliul Local al Comunei Corbeanca, cu sediul in Corbeanca str. Independenţei nr. 14, Judeţ Ilfov, cod 077065, reprezentată de **HOJDA ADRIAN TEODOR,** CNP [redacted], in calitate de viceprimar , legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local Corbeanca, Judeţ Ilfov nr. 38 din 15.09.2017;

21. COMUNA CORNETU, prin Consiliul Local al Comunei Cornetu, cu sediul in Comuna Cornetu, DN6 140, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **STOICA ADRIAN EDUARD,** în calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Comunei Cornetu nr. 26 din 31.05.2017;

22.COMUNA DASCĂLU, prin Consiliul Local al Comunei Dascălu, cu sediul în Comuna Dascalu, strada Victoriei nr. 87, Judeţ Ilfov, reprezentat de doamna **MĂNĂILĂ DOINA,** în calitate de primar, legal imputernicită in acest scop prin Hotararea Consiliului Local nr. 26 din 20.06.2017;

23.COMUNA DĂRĂŞTI, prin Consiliul Local al Comunei Dărăsti, cu sediul in Comuna Dărăsti, Str. Mihai Eminescu nr. 6, Judet Ilfov, reprezentat de primar **ŢICU SORIN,** legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local nr. 18 din 09.06.2017;

24.COMUNA DOBROEŞTI, prin Consiliul Local al Comunei Dobroesti, cu sediul in Comuna Dobroeşti, Str. Cuza Vodă nr. 23, Judet Ilfov, reprezentat de primar **CONDU ŞTEFAN,** legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local nr. 94 din 22.06.2017;

25.COMUNA DOMNESTI, prin Consiliul Local al Comunei Domnesti, cu sediul in Comuna Domnesti, Şos. Al. I. Cuza nr. 25-27, Judet Ilfov, reprezentat de domnul **GHIŢĂ IOAN-**

203

366

ADRIAN, in calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local nr. 45 din 31.05.2017;

26. COMUNA DRAGOMIREŞTI VALE, prin Consiliul Local al Comunei Dragomireşti Vale, cu sediul in Dragomireşti Vale str. Micşunelelor nr. 155 Judeţ Ilfov, reprezentată de **SOCOL GHEORGHE,** CNP [redacted] in calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local Dragomireşti Vale, Judeţ Ilfov nr. 18 din 25.05.2017;

27. COMUNA GĂNEASA, prin Consiliul Local al Comunei Găneasa, cu sediul in Găneasa str. Stefan cel Mare nr. 34, Judeţ Ilfov, reprezentată de **MARIN TUDOR,** in calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local Ganeasa, Judeţ Ilfov nr. 09 din 27.06.2017

28. COMUNA GLINA, prin Consiliul Local al Comunei Glina, cu sediul in Glina, str. Libertăţii nr. 292, Judeţ Ilfov, reprezentată de **TUDOR MARIN,** CNP [redacted], in calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local Glina, Judeţ Ilfov nr. 23 din 26.05.2017

29. COMUNA GRĂDIŞTEA, prin Consiliul Local al Comunei Grădiştea, cu sediul in Grădiştea, str. Primăriei nr. 29, Judeţ Ilfov, reprezentată de **TOMA MIHAIL,** CNP [redacted], in calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local Grădiştea, Judeţ Ilfov nr. 25 din 24.05.2017

30. COMUNA GRUIU, prin Consiliul Local al Comunei Gruiu, cu sediul in Comuna Gruiu, Şos. Gruiu-Snagov nr. 152, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **GHIULEA GHEORGHE-FLORIAN,** CNP [redacted] în calitate de viceprimar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Comunei Gruiu nr. 25 din 23.05.2017;

31. COMUNA JILAVA, prin Consiliul Local al Comunei Jilava, cu sediul in Comuna Jilava, Şos. Giurgiului nr. 279, judetul Ilfov, reprezentat de domnul **PETRE ELEFTERIE-ILIE,** CNP [redacted] în calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Comunei Jilava nr. 21 din 14.07.2017;

32. COMUNA MOARA VLĂSIEI, prin Consiliul Local al Comunei Moara Vlăsiei, cu sediul in Moara Vlasiei, str. Eroilor nr. 199, Judeţ Ilfov, reprezentată de **CUCU FLORIN,** CNP [redacted], in calitate de viceprimar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local Moara Vlasiei, Judeţ Ilfov nr. 25 din 26.05.2017

33.COMUNA MOGOŞOAIA, prin Consiliul Local al Comunei Mogoşoaia, cu sediul in Comuna Mogoşoaia, Şos. Bucuresti-Tîrgovişte nr. 138, Judet Ilfov, reprezentat de primar **PRECUP**

PAUL-MIHAI-NICU, in calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local nr. 47 din 25.05.2017;

34.COMUNA NUCI, prin Consiliul Local al Comunei Nuci, cu sediul in Comuna Nuci, Judet Ilfov, reprezentat de primar VASILE GEORGEL, in calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local nr. 9 din 22.05.2017;

35.COMUNA PERIS, prin Consiliul Local al Comunei Periş, cu sediul in Comuna Peris, Judet Ilfov, reprezentat de primar ALBU ANGHEL, in calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local nr. 26 din 24.05.2017;

36. COMUNA PETRĂCHIOAIA, prin Consiliul Local al Comunei Petrăchioaia, cu sediul in Comuna Petrăchioaia, Strada Vânători nr. 300, judetul Ilfov, reprezentat de domnul DOBRE MIHAI, CNP [redacted], în calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Comunei Petrăchioaia nr. 27 din 30.05.2017;

37. COMUNA SNAGOV, prin Consiliul Local al Comunei Snagov, cu sediul in comuna Snagov Satul Ghermăneşti, Şoseaua Ghermăneşti nr. 49, Judeţ Ilfov, reprezentată de OANCEA MARIAN, CNP [redacted], in calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local Snagov, Judeţ Ilfov nr. 21 din 19.05.2017

38. COMUNA ŞTEFĂNEŞTII DE JOS, prin Consiliul Local al Comunei Ştefăneştii de Jos, cu sediul in Comuna Ştefăneştii de Jos, Şos. Ştefăneşti nr. 116, judetul Ilfov, reprezentat de domnul ŞTEFAN IONEL-ROBERT, CNP [redacted], în calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local al Comunei Ştefăneştii de Jos nr. 27 din 29.05.2017;

39.COMUNA TUNARI, prin Consiliul Local al Comunei Tunari, cu sediul in Comuna Tunari, Strada Mihai Eminescu nr. 1, Judet Ilfov, reprezentat de primar NEACŞU ALEXANDRU, in calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local nr. 94 din 16.05.2017;

40.COMUNA VIDRA, prin Consiliul Local al Comunei Vidra, cu sediul in Comuna Vidra, Strada Principală nr. 80, Judet Ilfov, reprezentat de primar TUDOR MARIAN, in calitate de primar, legal imputernicit in acest scop prin Hotararea Consiliului Local nr. 30 din 30.05.2017; denumiţi colectiv asociaţii şi individual asociatul, ne exprimăm voinţa de a coopera şi de a ne asocia în conformitate cu prevederile Legii administraţiei publice locale nr. 215/2001, republicată, cu modificările şi completările ulterioare, ale Legii serviciilor comunitare de utilităţi publice nr. 51/2006, cu modificările şi completările ulterioare, precum şi ale Ordonanţei Guvernului nr. 26/2000 cu privire la asociaţii şi fundaţii, aprobată cu modificări şi completări prin Legea nr.

205

368

246/2005, în cadrul Asociaţiei de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public Bucureşti Ilfov, persoană juridică de drept privat, cu statut de utilitate publică, recunoscut prin efectul legii destinate exercitării şi realizării în comun a competenţelor autorităţilor administraţiei publice locale referitoare la furnizarea / prestarea serviciilor de transport public, stabilite în sarcina acestora potrivit dispoziţiilor Legii nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilităţi publice, ale Legii nr. 215/2001, republicată, cu modificările şi completările ulterioare, şi ale Legii-cadru a descentralizării nr. 195/2006 şi în scopurile prevăzute la art. 5 din prezentul statut.

CAP 1. DISPOZIŢII GENERALE

Art. 1. Denumirea asociaţiei

(1) Asociaţia **„ASOCIAŢIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ PENTRU TRANSPORT PUBLIC BUCUREŞTI ILFOV"** denumită în continuare A.D.T.P.B.I., este o persoană juridică de drept privat, înfiinţată în temeiul prevederilor art.11-13 din Legea nr.215/2001 privind administraţia publică locală, cu modificările şi completările ulterioare şi Ordonanţa Guvernului nr. 26/2000, împreună cu celelalte prevederi ale legislaţiei române, precum şi cu prevederile prezentului Act Constitutiv şi ale Statutului.

(2) Membrii fondatori ai Asociaţiei sunt:

1) Membru, reprezentant UAT **Municipiul Bucuresti** Dna Gabriela Firea, cetăţean roman,

2) Membru, reprezentant UAT **Judet Ilfov** Dl Marian Petrache , cetăţean roman

3. Membru, reprezentant UAT **Oraş Bragadiru**, dl Cimpoeru Vasile, cetatean roman

4. Membru, reprezentant UAT **Oraş Buftea**, dl Pistol Gheorghe, cetatean roman

5. Membru, reprezentant UAT **Oraş Chitila**, dl. Oprea Emilian, cetatean roman

6. Membru, reprezentant UAT **Oras Măgurele**, dl. Constantin Narcis-Cătălin, cetatean roman

7. Membru, reprezentant UAT **Oras Pantelimon**, dl. Ivan Marian, cetatean roman

8. Membru, reprezentant UAT **Oras Popeşti-Leodeni**, dl. Iacob Petre, cetatean roman

9. Membru, reprezentant UAT **Oras Voluntari**, dl. Pandele Florentin-Costel, cetatean roman

10. Membru, reprezentant UAT **Comuna 1 Decembrie**, dl. Petre Gheorghe, cetatean roman

11. Membru, reprezentant UAT **Comuna Afumati**, dl.Dumanica Gabriel, cetatean roman

12. Membru, reprezentant UAT **Comuna Berceni**, dl. Covrigea Gheorghe, cetatean roman

13. Membru, reprezentant UAT **Comuna Brăneşti**, dl Cismaru Niculae, cetatean roman

14. Membru, reprezentant UAT **Comuna Cernica**, dl. Stoica Tănase, cetatean roman

15. Membru, reprezentant UAT **Comuna Chiajna**, dl. Minea Mircea, cetatean roman

16. Membru, reprezentant UAT **Comuna Ciolpani**, dl. Călin Bogdan-Cristian, cetatean roman

17. Membru, reprezentant UAT **Comuna Ciorogîrla**, dl. Niculae Victor, cetatean roman

18. Membru, reprezentant UAT **Comuna Clinceni**, dl. Budeanu Adrian, cetatean roman

19. Membru, reprezentant UAT **Comuna Copăceni**, dl. Podaru Petre, cetatean roman

20. Membru, reprezentant UAT **Comuna Corbeanca**, dl. Ştefan Valentin, cetatean roman

21. Membru, reprezentant UAT **Comuna Cornetu**, dl. Stoica Adrian Eduard, cetatean roman

22. Membru, reprezentant UAT **Comuna DASCĂLU**, dna MĂNĂILĂ DOINA, cetatean roman

23. Membru, reprezentant UAT **Comuna DĂRĂŞTI**, dl. Ţicu Sorin, cetatean roman

24. Membru, reprezentant UAT **Comuna DOBROEŞTI**, dl. Condu Ştefan, cetatean roman

25. Membru, reprezentant UAT **Comuna DOMNESTI**, dl. Ghiţă Ioan-Adrian, cetatean roman

26. Membru, reprezentant UAT **Comuna Dragomireşti Vale**, dl. Socol Gheorghe, cetatean roman

27. Membru, reprezentant UAT **Comuna Găneasa**, dl. Marin Tudor, cetatean roman

28. Membru, reprezentant UAT **Comuna Glina**, dl. Tudor Marin, cetatean roman

29. Membru, reprezentant UAT **Comuna Grădiştea**, dl. Toma Mihail, cetatean roman

30. Membru, reprezentant UAT **Comuna Gruiu**, dl. Ghiulea Gheorghe-Florian,

31. Membru, reprezentant UAT **Comuna Jilava**, dl. Petre Elefterie-Ilie, cetatean roman

32. Membru, reprezentant UAT **Comuna Moara Vlăsiei**, dl. Cucu Florin, cetatean roman

33. Membru, reprezentant UAT **Comuna Mogoşoaia**, dl Precup Paul-Mihai-Nicu, cetatean roman

34. Membru, reprezentant UAT **Comuna Nuci**, prin Consiliul Local al Comunei **Nuci**, dl. Vasile Georgel, cetatean roman

35. Membru, reprezentant UAT **Comuna Peris**, dl. Albu Anghel, cetatean roman

36. Membru, reprezentant UAT **Comuna Petrăchioaia**, dl Dobre Mihai, cetatean roman

37. Membru, reprezentant UAT **Comuna Snagov**, dl. Oancea Marian, cetatean roman

38. Membru, reprezentant UAT **Comuna Ştefăneştii de Jos**, dl. Ştefan Ionel-Robert, cetatean roman

39. Membru, reprezentant UAT **Comuna Tunari**, dl. Neacşu Alexandru, cetatean roman

40. Membru, reprezentant UAT **Comuna Vidra**, dl. Tudor Marian, cetatean roman

Art. 2. Asociaţia A.D.T.P.B.I. este persoană juridică română de drept privat şi va avea denumirea de **ASOCIAŢIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ PENTRU TRANSPORT PUBLIC BUCUREŞTI ILFOV**, conform dovezii de disponibilitate a denumirii cu numărul 163734 din data de 06.10.2017, eliberată de către Ministerul Justiţiei valabila pana la data de 06.04.2018.

207

Art.3. Asociaţia A.D.T.P.B.I. este constituită pe durată nedeterminată şi are sediul în Romania, Bucureşti, str. Aristide Demetriade nr. 2, Et. 3, cam.6 sector 1, cod poştal 010147. Asociaţia va avea ştampilă şi însemne proprii.

Art. 4. Asociaţia A.D.T.P.B.I. poate stabili legături de colaborare cu organizaţii similare sau poate intra în uniuni sau federaţii, cu alte instituţii şi persoane juridice sau fizice din ţară si străinătate, pentru îndeplinirea scopului propus.

Decizia de deschidere a birourilor de legătură va fi luată de Consiliul Director şi Adunarea Generală, organe de conducere ale ASOCIAŢIEI de DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ PENTRU TRANSPORT PUBLIC BUCUREŞTI ILFOV, cu respectarea reglementărilor legale în vigoare.

Sediile asociaţiei ASOCIAŢIA DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ PENTRU TRANSPORT PUBLIC BUCUREŞTI ILFOV – A.D.T.P.B.I. se pot schimba numai cu acordul Consiliului Director şi al Adunării Generale.

CONFORM CU ORIGINALUL

CAP. 2. SCOPUL SI OBIECTIVELE ASOCIAŢIEI A.D.T.P.B.I.

Art. 5. Scopul şi obiectivele

1) Asociaţia A.D.T.P.B.I. se constituie în scopul:

- ***înfiinţării, organizării, reglementării, exploatării, monitorizării şi gestionării în comun a Serviciului public de transport local (S.P.T.L.) din cadrul asociaţiei, pe raza de competenţă a unităţilor administrativ-teritoriale membre,***
- ***îmbunătăţirea mobilităţii integrate prin administrarea coordonată şi finanţarea corespunzătoare a serviciilor publice de transport în zona de influenţă în transport a Municipiului Bucureşti prin:***

  a) diminuarea dezechilibrelor economice şi sociale existente, stimularea dezvoltării echilibrate şi recuperarea accelerată a întârzierilor înregistrate în aducerea la standarde europene a transportului public din zona în cauză;

  b) corelarea politicilor sectoriale guvernamentale la nivelul zonei de influenţă prin stimularea iniţiativelor şi prin valorificarea resurselor locale, în scopul creşterii calităţii transportului public local şi a atractivităţii acestuia şi orientarea în mai mare măsură a întregii activităţi spre satisfacerea necesităţilor de mobilitate a populaţiei, lucru care va contribui la descurajarea deplasărilor cu autoturismele personale, cu influenţe majore în ceea ce priveşte reducerea traficului auto şi a poluării şi creşterea eficienţei energetice în transporturi, cu efecte benefice asupra condiţiilor de mediu şi calităţii vieţii cetăţenilor;

c) stimularea cooperării intercomunitare în scopul realizării unor proiecte de interes comun, în conformitate cu acordurile internaţionale la care România este parte;

- ***stabilirea politicilor vizând planificarea strategică, monitorizarea şi avizarea activităţilor privind autorizarea, organizarea, gestionarea şi controlul funcţionării serviciilor publice de transport de călători în zona metropolitană Bucureşti-Ilfov şi zona de influenţă în transport a Municipiului Bucureşti; pentru transportul cu autobuze,troleibuze, tramvaie, metrou, trenuri regionale, transport naval şi alte mijloace de transport terestre, pe apă şi suspendate, inclusiv alte sisteme de transport alternativ.***

(2) Forma de atribuire a Serviciului public de transport local va fi conform prevederilor Regulamentului (CE) NR. 1370/2007 al Parlamentului European şi al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar şi rutier de călători şi de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 şi nr. 1107/70 ale Consiliului. În funcţie de specificul fiecărui serviciu se vor prevedea categoriile de contracte determinate pe baza activităţilor componente ale Serviciului şi, eventual, numărul de contracte din fiecare categorie.

(3) Schimbarea scopului asociaţiei A.D.T.P.B.I. se va putea face numai de către Fondatori şi numai dacă acesta a fost realizat în totalitate sau în parte, ori acesta nu mai poate fi realizat.

(4) Asociaţii declară că interesul comun ce stă la baza constituirii asociaţiei A.D.T.P.B.I. este interesul general al locuitorilor de pe raza unităţilor administrativ-teritoriale membre pentru îmbunătăţirea calităţii serviciului public de transport local, în condiţiile unor tarife şi/sau taxe care să respecte limitele de suportabilitate ale populaţiei şi principiul "poluatorul plăteşte", atingerea şi respectarea standardelor europene privind protecţia mediului, precum şi creşterea capacităţii de atragere a fondurilor pentru finanţarea investiţiilor necesare în infrastructura tehnico-edilitară aferentă serviciului public de transport local.

CONFORM CU ORIGINALUL

Art.6 (1) Obiectivele Asociaţiei sunt următoarele:

a) să reabiliteze şi să modernizeze infrastructura de transport conform Planului de Mobilitate Urbană Durabilă 2016-2030;

b) să înfiinţeze/dezvolte/modernizeze serviciul de transport local de persoane în interiorul localităţilor şi între localităţile membre ale Asociaţiei pe raza de competenţă a unităţilor administrativ-teritoriale membre, precum şi să realizeze în comun proiecte de investiţii publice de interes zonal sau regional destinate înfiinţării, modernizării şi/sau dezvoltării, după caz, a sistemelor de utilităţi publice aferente serviciului public de transport local, pe baza Planului de Mobilitate Urbană Durabilă 2016-2030;

209

372

c) să elaboreze şi aprobe Strategiei de Dezvoltare a Serviciului Public de Transport Local din cadrul asociaţiei;

d) să monitorizeze derularea proiectelor de investiţii în infrastructura tehnico-edilitară aferentă Serviciului;

e) să constituie interfaţa pentru discuţii şi să fie un partener activ pentru autorităţile administraţiei publice locale în ceea ce priveşte aspectele de dezvoltare şi de gestiune a serviciului public de transport local, în scopul de a coordona politicile şi acţiunile de interes general;

f) să elaboreze şi să aprobe Caietul / Caietele de sarcini şi a Regulamentul / Regulamentele Serviciului Public de Transport Local din cadrul Asociaţiei;

g) să elaboreze şi să aprobe documentaţiile de atribuire a contractului/contractelor de servicii publice şi să stabilească condiţiile de participare, criteriile de selecţie a operatorilor, cu excepţia situaţiei atribuirii Serviciului public de transport local conform prevederilor legale;

h) să încheie contractul/contractele de servicii publice cu operatorii, în numele şi pentru unităţile administrativ-teritoriale membre implicate, în conformitate cu normele legale în vigoare;

i) să monitorizeze executarea contractului/contractelor de servicii publice şi să informeze regulat membrii săi despre aceasta, să urmărească îndeplinirea obligaţiilor asumate de operatori (îndeosebi în ceea ce priveşte realizarea indicatorilor de performanţă, executarea lucrărilor încredinţate operatorilor şi calitatea serviciului public de transport local furnizat utilizatorilor) şi, în conformitate cu mandatul primit şi cu prevederile contractuale, să aplice penalităţile contractuale;

j) să identifice şi să propună oportunităţi de finanţare a proiectelor de investiţii în infrastructura tehnico-edilitară aferentă serviciului public de transport local;

k) să îmbunătăţească planificarea investiţiilor în infrastructura tehnico-edilitară aferentă Serviciului;

l) dezvoltarea şi implementarea de activităţi şi proiecte ce au ca scop protecţia mediului înconjurător, reducerea efectelor negative produse de schimbările climatice şi a impactului sectorului energetic asupra mediului;

m) să reducă impactul negativ social şi de mediu în ceea ce priveşte proiectele de infrastructură de transport;

CONFORM CU ORIGINALUL

n) alte activităţi desfăşurate conform legislaţiei in vigoare.

(2) Pentru realizarea obiectivelor A.D.T.P.B.I. în ceea ce priveşte transportul public local, prin prezentul statut asociaţii, mandatează Asociaţia A.D.T.P.B.I. să exercite în numele şi pentru unităţile administrativ-teritoriale membre următoarele atribuţii legate de serviciul de transport :

a) să pună în aplicare şi să monitorizeze prevederile Planului de Mobilitate Urbană Durabilă 2016-2030 privind dezvoltarea serviciului, a programelor de reabilitare, extindere şi modernizare a

sistemelor de utilităţi publice existente şi legate de furnizarea serviciului public de transport local precum şi a programelor de înfiinţare a unor noi sisteme, inclusiv cu consultarea operatorilor;

b) să elaboreze şi să aprobe regulamentele serviciilor, a caietelor de sarcini, a contractelor de furnizare/prestare a serviciilor şi a altor acte normative locale referitoare la serviciul public de transport local, pe baza regulamentelor-cadru, a caietelor de sarcini-cadru şi a contractelor-cadru de furnizare/prestare, ori a altor reglementări-cadru elaborate şi aprobate de autorităţile de reglementare competente

c) să stabilească, ajusteze, modifice şi să aprobe preţurile, tarifele şi taxele speciale, cu respectarea normelor metodologice elaborate şi aprobate de autorităţile de reglementare competente ;

d) să stabilească şi să aprobe ajustarea sau modificarea preţurilor şi tarifelor pentru serviciile de utilităţi publice, după caz, pe baza avizului de specialitate emis de autorităţile de reglementare competente;

e) să asigure protecţia şi conservarea mediului natural şi construit,

f) să gestioneze şi să administreze serviciul public de transport local pe criterii de competitivitate şi eficienţă economică şi managerială, având ca obiectiv atingerea şi respectarea indicatorilor de performanţă a serviciului, stabiliţi prin contractul de servicii publice, respectiv prin hotărârea de dare în administrare;

g) să elaboreze şi să aprobe strategia proprie în vederea îmbunătăţirii şi dezvoltării serviciului de public transport local, utilizând principiul planificării strategice multianuale;

h) să promoveze dezvoltarea şi/sau reabilitarea infrastructurii tehnico-edilitare aferente sectorului de public transport local şi programe de protecţie a mediului pentru activităţile şi serviciile poluante;

i) să consulte asociaţiile utilizatorilor serviciilor publice de transport în vederea stabilirii politicilor şi strategiilor locale şi a modalităţilor de organizare şi funcţionare a serviciului de public transport local;

j) să informeze periodic utilizatorii asupra stării serviciului de transport local şi asupra politicilor de dezvoltare a acestuia;

k) să medieze şi să soluţioneze conflictele dintre utilizatori şi operatori, la cererea uneia dintre părţi;

l) să monitorizeze şi să controleze modul de respectare a obligaţiilor şi responsabilităţilor asumate de operatori prin contractele de servicii publice cu privire la: respectarea indicatorilor de performanţă şi a nivelurilor serviciilor, ajustarea periodică a tarifelor conform formulelor de ajustare negociate la încheierea contractelor de servicii publice, respectarea Legii concurenţei nr. 21/1996, republicată, exploatarea eficientă şi în condiţii de siguranţă a sistemelor de utilităţi publice sau a altor bunuri aparţinând patrimoniului public şi/sau privat al unităţilor administrativ-teritoriale,

211

374

calitatea serviciilor, asigurarea protecţiei mediului şi a domeniului public, asigurarea protecţiei utilizatorilor;

m) să stabilească cerinţele şi criteriile de participare şi selecţie a operatorilor la procedurile organizate pentru atribuirea contractelor de servicii publice;

n) să solicite informaţii de la operator cu privire la nivelul şi calitatea serviciului prestat şi cu privire la modul de întreţinere, exploatare şi administrare a bunurilor din proprietatea publică sau privată a unităţilor administrativ-teritoriale, încredinţate pentru realizarea serviciului public de transport local;

o) să invite operatorului pentru audieri, în vederea concilierii diferendelor apărute în relaţia cu utilizatorii serviciilor;

p) să sancţioneze operatorul în cazul în care acesta nu operează la nivelul indicatorilor de performanţă şi eficienţă la care s-a obligat şi nu asigură continuitatea serviciilor;

q) să refuze, în condiţii justificate, aprobarea stabilirii, ajustării sau modificării preţurilor şi tarifelor propuse de operator, iar pentru serviciile care funcţionează în condiţii de monopol, să solicite avizul autorităţilor de reglementare competente;

r) autorităţile administraţiei publice locale au dreptul să rezilieze unilateral contractele de servicii publice şi să organizeze o nouă procedură pentru încredinţarea acestora, dacă constată şi dovedesc nerespectarea repetată de către operatori a obligaţiilor contractuale şi dacă operatorii nu adoptă programe de măsuri care să respecte condiţiile contractuale şi să asigure atingerea, într-un interval de timp prestabilit, a parametrilor asumaţi.

(3) Asociaţia A.D.T.P.B.I. poate organiza sistemul public de transport în gestiune proprie sau delegată, prin hotărârea autorităţilor deliberative asociate, conform legii.

CAP. 3. PATRIMONIUL

Art. 7. Patrimoniul iniţial

Patrimoniul iniţial al Asociaţiei este de 80.000 RON constituit din contribuţia în numerar/virament bancar a Asociaţilor.

Art. 8 Resurse patrimoniale

(1) Patrimoniul asociaţiei A.D.T.P.B.I. este compus din bunuri mobile şi imobile, mijloace băneşti, titluri de valoare provenite din cotizaţii, donaţii, legate, subvenţii, sponsorizări şi alte fonduri primite de la persoane fizice sau juridice din ţară sau străinătate, precum şi din venituri realizate din

375

activităţi economice, conform legii, necesare acoperirii cheltuielilor de organizare şi funcţionare şi desfăşurării activităţilor proprii, pe de o parte şi din veniturile obţinute din dreptul de folosinţă gratuită asupra unor bunuri din domeniul public sau privat al asociaţilor, ce va fi acordat Asociaţiei către asociaţi, pe de altă parte.

Bunurile menţionate mai sus ce sunt obţinute de asociaţia A.D.T.P.B.I., vor fi administrate de aceasta pe întreaga perioadă a existenţei lor. Consiliul Director este responsabil de buna administrare a întregului patrimoniu al asociaţiei A.D.T.P.B.I.

(2) Valoarea cotizaţiei este reactualizată anual la propunerea Consiliului Director şi ulterior va fi supusă spre dezbatere şi aprobare Adunării Generale.

(3) Donaţiile şi legatele pot fi sume de bani, bunuri, drepturi de autor, acţiuni, titluri de valoare sau alte drepturi, dacă acestea sunt libere de orice sarcină. Donaţiile şi legatele vor fi înscrise în registrul de donaţii al asociaţiei A.D.T.P.B.I.

(4) Donaţiile pot fi necondiţionate sau condiţionate de realizarea unui scop, dacă acesta este în concordanţă cu obiectivele asociaţiei A.D.T.P.B.I. Asociaţia A.D.T.P.B.I., prin organele sale de conducere, refuză orice donaţie sau legat oferit(ă) în termeni inacceptabili sau care contravin prevederilor prezentului statut. Pentru donaţiile condiţionate, sau acceptate în aceste condiţii de asociaţie, sau pentru cele cu destinaţie specificată în actul de donaţie, donatorul va putea lua la cunoştinţă modul cum a fost utilizată donaţia sa, asociaţia A.D.T.P.B.I. punându-i la dispoziţie un raport.

(5) alte venituri prevăzute de lege sau de prezentul statut.

Art. 9 (1) Patrimoniul iniţial al Asociaţiei este de 80.000 lei, constituit din contribuţia în numerar a asociaţilor, după cum urmează:

1) Membru, reprezentant UAT **Municipiul Bucuresti** – 2000 lei,
2) Membru, reprezentant UAT **Judet Ilfov** 2000 lei
3. Membru, reprezentant UAT **Oraş Bragadiru**, 2000 lei
4. Membru, reprezentant UAT **Oraş Buftea**, 2000 lei
5. Membru, reprezentant UAT **Oraş Chitila**, 2000 lei
6. Membru, reprezentant UAT **Oras Măgurele**, 2000 lei
7. Membru, reprezentant UAT **Oras Pantelimon**, 2000 lei
8. Membru, reprezentant UAT **Oras Popeşti-Leodeni**, 2000 lei
9. Membru, reprezentant UAT **Oras Voluntari**, 2000 lei
10. Membru, reprezentant UAT **Comuna 1 Decembrie**, 2000 lei
11. Membru, reprezentant UAT **Comuna Afumati**, 2000 lei

213

376

12. Membru, reprezentant UAT **Comuna Berceni**, 2000 lei
13. Membru, reprezentant UAT **Comuna Brăneşti**, 2000 lei
14. Membru, reprezentant UAT **Comuna Cernica**, 2000 lei
15. Membru, reprezentant UAT **Comuna Chiajna**, 2000 lei
16. Membru, reprezentant UAT **Comuna Ciolpani**, 2000 lei
17. Membru, reprezentant UAT **Comuna Ciorogîrla**, 2000 lei
18. Membru, reprezentant UAT **Comuna Clinceni**, 2000 lei
19. Membru, reprezentant UAT **Comuna Copăceni**, 2000 lei
20. Membru, reprezentant UAT **Comuna Corbeanca**, 2000 lei
21. Membru, reprezentant UAT **Comuna Cornetu**, 2000 lei
22. Membru, reprezentant UAT **Comuna DASCĂLU**, 2000 lei
23. Membru, reprezentant UAT **Comuna DĂRĂŞTI**, 2000 lei
24. Membru, reprezentant UAT **Comuna DOBROEŞTI**, 2000 lei
25. Membru, reprezentant UAT **Comuna DOMNESTI**, 2000 lei
26. Membru, reprezentant UAT **Comuna Dragomireşti Vale**, 2000 lei
27. Membru, reprezentant UAT **Comuna Găneasa**, 2000 lei
28. Membru, reprezentant UAT **Comuna Glina**, 2000 lei
29. Membru, reprezentant UAT **Comuna Grădiştea**, 2000 lei
30. Membru, reprezentant UAT **Comuna Gruiu**, 2000 lei
31. Membru, reprezentant UAT **Comuna Jilava**, 2000 lei
32. Membru, reprezentant UAT **Comuna Moara Vlăsiei**, 2000 lei
33. Membru, reprezentant UAT **Comuna Mogoşoaia**, 2000 lei
34. Membru, reprezentant UAT **Comuna Nuci**, 2000 lei
35. Membru, reprezentant UAT **Comuna Peris**, 2000 lei
36. Membru, reprezentant UAT **Comuna Petrăchioaia**, 2000 lei
37. Membru, reprezentant UAT **Comuna Snagov**, 2000 lei
38. Membru, reprezentant UAT **Comuna Ştefăneştii de Jos**, 2000 lei
39. Membru, reprezentant UAT **Comuna Tunari**, 2000 lei
40. Membru, reprezentant UAT **Comuna Vidra**, 2000 lei

Pentru fiecare membru al Asociaţiei se specifică în ce constă contribuţia, cu indicarea valorii contribuţiei.

(2) Sursele de venit ale Asociaţiei sunt următoarele:

a) contribuţiile asociaţilor la formarea patrimoniului iniţial, cotizaţiile asociaţilor şi alte contribuţii de la bugetele locale ale unităţilor administrativ-teritoriale membre;

377

b) dobânzile rezultate din plasarea sumelor disponibile, în condiţiile legii;

c) donaţii, sponsorizări sau legate;

d) orice alte surse de venituri prevăzute de lege sau de prezentul statut.

(3) Asociaţia are un buget propriu de venituri şi cheltuieli. Situaţiile financiare se întocmesc şi se publică în conformitate cu legislaţia în vigoare.

(4) Asociaţia nu are calitatea de operator şi nu va desfăşura activităţi economice.

CAP. 4. MEMBRII ASOCIAŢIEI A.D.T.P.B.I.

Art. 10 (1) Poate deveni membru al asociaţiei A.D.T.P.B.I. orice unitate administrativ-teritorială care îşi manifestă intenţia de a adera la Asociaţie numai după ce şi-a manifestat opţiunea în scris, înscriere ce va fi supusă votului Adunării Generale a Asociaţiei A.D.T.P.B.I. Primirea de noi membrii se va putea face numai cu unanimitatea de voturi a membrilor asociaţiei A.D.T.P.B.I. Numărul de membri ai ASOCIAŢIEI DE DEZVOLTARE INTERCOMUNITARĂ PENTRU TRANSPORT PUBLIC BUCUREŞTI ILFOV nu este limitat.

Componenţa membrilor este următoarea:

- membrii fondatori şi
- membrii aderenţi.

(2) **A. Membrii fondatori** – poate fi membru al asociaţiei A.D.T.P.B.I. orice unitate administrativ-teritorială care, cunoscând statutul asociaţiei A.D.T.P.B.I. este de acord cu prevederile sale şi înţelege ca prin propria activitate să sprijine realizarea scopurilor şi obiectivelor asociaţiei A.D.T.P.B.I. Membrii fondatori sunt membrii de drept ai Asociaţiei A.D.T.P.B.I.

(3) Membrii fondatori ai asociaţiei A.D.T.P.B.I. au următoarele drepturi:

a) să iniţieze şi să participe la acţiunile asociaţiei A.D.T.P.B.I.;

b) să participe la Adunarea Generală, să facă propuneri şi să ia parte la luarea prin vot a deciziilor în cadrul acesteia;

c) să aleagă şi să fie aleşi în organele de conducere ale asociaţiei A.D.T.P.B.I.;

(4) Membrii fondatori ai Asociaţiei A.D.T.P.B.I. au următoarele obligaţii:

a) să respecte Statutul şi hotărârile organelor de conducere ale asociaţiei A.D.T.P.B.I.;

b) să activeze pentru realizarea scopului şi obiectivelor asociaţiei A.D.T.P.B.I.

c) să nu întreprindă acţiuni care, prin natural lor, pot leza, direct sau indirect, scopurile sau interesele asociaţiei A.D.T.P.B.I.

d) să-şi plătească obligaţiile materiale şi financiare potrivit angajamentelor pe care şi le-au asumat;

e) să respecte, obligaţiile financiare şi de orice altă natură ce le revin în urma exercitării unei funcţii în cadrul asociaţiei A.D.T.P.B.I.

215

378

(5) **B. Membrii aderenţi** – cei care se asociază ulterior fondării şi contribuie moral şi material la completarea patrimoniului asociaţiei A.D.T.P.B.I.

Membrii aderenţi sunt aleşi cu respectarea următoarelor proceduri:

1) îşi exprimă acordul;

2) întrunesc unanimitatea Consiliului Director;

3) sunt confirmaţi de unanimitate din membrii Adunării Generale.

Membrii aderenţi la şedinţa de dezbatere şi aprobare a aderării nu participă la procesul de decizie în cadrul asociaţiei A.D.T.P.B.I.

(6) Asociaţia poate accepta, cu acordul asociaţilor, noi membri. Aceştia au dreptul şi obligaţia să atribuie Serviciul operatorului cu care Asociaţia a încheiat sau va încheia contractul de servicii publice în numele şi pentru asociaţi, în condiţiile legii. Pentru a vota o astfel de hotărâre, reprezentanţii asociaţilor în adunarea generală a Asociaţiei au nevoie de un mandat special, prealabil, din partea unităţilor administrativ-teritoriale, pe care le reprezintă, acordat prin hotărâre a consiliului local sau judeţean, după caz.

(7) În urma adoptării hotărârii Adunării Generale a Asociaţiei de a accepta un nou membru, se va încheia un act adiţional la prezentul statut, prin care noul membru va fi menţionat în preambulul statutului.

(8) Se consideră că orice nou membru al Asociaţiei acceptă în totalitate prevederile statutului şi ale actului constitutiv ale Asociaţiei la data aderării sale.

(9) În situaţia în care noul membru are dreptul, conform prevederilor legale, să atribuie Serviciul său către operatorul cu care Asociaţia a încheiat contractul de servicii publice în numele şi pentru asociaţi, acesta va atribui Serviciul său respectivului operator şi se va încheia un act adiţional la contractul de servicii publice, care va fi semnat de Asociaţie în numele şi pentru asociatul respectiv.

Art. 11. Asociaţii au următoarele drepturi:

a) să aleagă şi să fie aleşi în organele de conducere ale Asociaţiei, prin reprezentanţii lor în aceste organe;

b) să participe la luarea hotărârilor care privesc activitatea Asociaţiei, conform prevederilor prezentului statut;

c) să primească, la cerere, toate informaţiile disponibile care privesc activitatea Asociaţiei.

d) să iniţieze şi să participe la acţiunile asociaţiei A.D.T.P.B.I.;

Art. 12. Asociaţii au următoarele obligaţii:

a) să respecte statutul, actul constitutiv şi hotărârile organelor de conducere ale Asociaţiei;

379

b) să promoveze şi să participe activ la acţiunile desfăşurate de Asociaţie;

c) să participe, prin reprezentanţii lor, la şedinţele adunării generale a Asociaţiei.

d) să activeze pentru realizarea scopului şi obiectivelor asociaţiei A.D.T.P.B.I.

e) să nu întreprindă acţiuni care, prin natura lor, pot leza, direct sau indirect, scopurile sau interesele asociaţiei A.D.T.P.B.I.

f) să-şi plătească obligaţiile materiale şi financiare potrivit angajamentelor pe care şi le-au asumat;

g) să respecte, obligaţiile financiare şi de orice altă natură ce le revin în urma exercitării unei funcţii în cadrul asociaţiei A.D.T.P.B.I.

Art. 13. Calitatea de membru al asociaţiei A.D.T.P.B.I. se pierde:

a) în cazul retragerii – numai la finalizarea unui ciclu de transport, respectiv la finalizarea contractelor de servicii publice care operează pe teritoriul unităţilor administrativ-teritoriale în cauză;

b) la dizolvarea asociaţiei A.D.T.P.B.I.;

c) prin excludere, dacă autoritatea respectivă:

1) produce prejudicii morale şi materiale asociaţiei A.D.T.P.B.I. prin activitatea proprie;

2) se angajează în acţiuni care contravin statutului şi hotărârilor organelor de conducere ale Asociaţiei A.D.T.P.B.I.;

3) se angajează în acţiuni contrare legii şi ordinii de drept care lezează prin gravitatea lor imaginea Asociaţiei A.D.T.P.B.I.

Art. 14. (1) Primirea sau excluderea de membri se hotărăşte de către Adunarea Generală la cerere şi / sau la propunerea unui membru al Consiliului Director;

(2) Membrii care se retrag sau sunt excluşi nu au nici un drept asupra patrimoniului social, ei rămânând obligaţi să-şi plătească contribuţiile la care s-au obligat faţă de Asociaţie.

(3) Calitatea de asociat încetează în cazul retragerii sau excluderii din Asociaţie, conform prevederilor prezentului articol.

(4) Retragerea din Asociaţie nu poate avea loc decât în situaţia în care asociatul respectiv se retrage unilateral din contractul de servicii publice. Dacă oricare dintre asociaţi doreşte să se retragă din contractul de servicii publice şi, respectiv, din Asociaţie, acest asociat va notifica preşedintelui Asociaţiei şi celorlalţi asociaţi intenţia sa. Preşedintele Asociaţiei va convoca Adunarea Generală a Asociaţiei în cel mult 30 de zile de la data primirii unei astfel de notificări.

(5) Adunarea Generală a Asociaţiei va analiza consecinţele retragerii şi modificările care se impun la actul constitutiv al operatorului căruia i s-a atribuit contractul de servicii publice (în special în

217

360

ceea ce priveşte investiţiile), conform prevederilor fiecărui contract de servicii publice şi va hotărî modificarea corespunzătoare a prezentului statut şi a actului constitutiv al Asociaţiei.

(6) În cazul în care un asociat nu aprobă contractul de servicii publice ce urmează să fie încheiat cu operatorul desemnat sau se retrage unilateral din contractul de servicii publice după semnarea acestuia, acest asociat va fi exclus din Asociaţie.

Preşedintele Asociaţiei va convoca adunarea generală în cel mult 30 de zile de la data la care s-a luat cunoştinţă despre respectiva situaţie. Adunarea Generală va hotărî excluderea din Asociaţie, va analiza consecinţele excluderii şi modificările ce se impun la contractul de servicii publice (în special cu privire la investiţii), conform prevederilor acestuia, şi va hotărî modificarea corespunzătoare a prezentului statut şi a actului constitutiv al Asociaţiei. Este asimilat refuzului de a atribui Serviciul şi neadoptarea, în două şedinţe consecutive ale autorităţii deliberative a respectivului asociat, a hotărârii de aprobare a atribuirii Serviciului către operatorul de servicii publice desemnat din alte motive decât un vot negativ.

(7) Orice membru care se retrage sau este exclus din Asociaţie este obligat să plătească:

a) sumele corespunzătoare investiţiilor Asociaţiei (modernizare, reabilitare, bunuri noi, indiferent dacă sunt extinderi sau înlocuiri) neamortizate, în infrastructura aferentă Serviciului, pe raza unităţii administrativ-teritoriale în cauză, de care a beneficiat pe durata cât a fost membru al Asociaţiei;

b) sumele prevăzute ca despăgubiri în contractul de servicii publice.

Art. 15. (1) Reprezentanţii asociaţilor în Adunarea Generală a Asociaţiei sunt responsabili pentru activitatea lor, în conformitate cu prevederile legale în vigoare. Membrii asociaţiei A.D.T.P.B.I. nu răspund personal pentru actele sau faptele acesteia. Asociaţia A.D.T.P.B.I. singură răspunde cu patrimoniul propriu pentru prejudiciile produse terţilor prin actele sau faptele sale.

(2) În materie de gestiune, răspunderea incumbă membrilor Consiliului Director.

Art. 16. Asociaţia poate accepta noi membri, cu acordul tuturor asociaţilor şi cu încheierea unui act adiţional la prezentul statut, prin care noii membri sunt menţionaţi în preambulul statutului. Orice unitate administrativ-teritorială care devine membru al Asociaţiei acceptă în totalitate prevederile prezentului statut şi atribuie Serviciul operatorului, prin act adiţional la contractul de servicii publice ce va fi semnat de Asociaţie în numele şi pentru unitatea administrativ-teritorială respectivă.

CAP. 5. ORGANIZARE, CONDUCERE, CONTROL

Art. 17. Organele de conducere, administrare şi control ale asociaţiei A.D.T.P.B.I. sunt:

1) Adunarea Generală,

2) Consiliul Director,
3) Comisia de Cenzori.

ADUNAREA GENERALĂ

Art. 18. ADUNAREA GENERALĂ este organul de conducere a asociaţiei A.D.T.P.B.I. şi se compune din toţi reprezentanţii asociaţilor, desemnaţi prin hotarâre a autorităţilor deliberative ale acestora.

Sunt numiţi în calitate de membri ai primei adunări generale:

1) Membru, reprezentant UAT **Municipiul Bucuresti** Dna Gabriela Firea, cetăţean roman,

2) Membru, reprezentant UAT **Judet Ilfov** Dl Marian Petrache , cetăţean roman

3. Membru, reprezentant UAT **Oraş Bragadiru**, dl Grecu Constantin, cetatean roman

4. Membru, reprezentant UAT **Oraş Buftea**, dl Vaida Gheorghe-Alexandru, cetatean roman

5. Membru, reprezentant UAT **Oraş Chitila**, dl. Oprea Emilian, cetatean roman

6. Membru, reprezentant UAT **Oras Măgurele**, dl. Constantin Narcis-Cătălin, cetatean roman

7. Membru, reprezentant UAT **Oras Pantelimon**, dl. Voicu Vincentiu, cetatean roman

8. Membru, reprezentant UAT **Oras Popeşti-Leodeni**, dl. Sutru Pavel, cetatean roman

9. Membru, reprezentant UAT **Oras Voluntari**, dna. Constantinescu Andreea Mariana, cetatean roman

10. Membru, reprezentant UAT **Comuna 1 Decembrie**, dl. Petre Gheorghe, cetatean roman

11. Membru, reprezentant UAT **Comuna Afumati**, dl.Dumanica Gabriel, cetatean roman

12. Membru, reprezentant UAT **Comuna Berceni**, dl. Daniel Alexandru, cetatean roman

13. Membru, reprezentant UAT **Comuna Brăneşti**, dl Cismaru Niculae, cetatean roman

14. Membru, reprezentant UAT **Comuna Cernica**, dl. Stoica Tănase, cetatean roman

15. Membru, reprezentant UAT **Comuna Chiajna**, dl. Minea Mircea, cetatean roman

16. Membru, reprezentant UAT **Comuna Ciolpani**, dl. Călin Bogdan-Cristian, cetatean roman

17. Membru, reprezentant UAT **Comuna Ciorogîrla**, dl. Constantin Constantin, cetatean roman

18. Membru, reprezentant UAT **Comuna Clinceni**, dna. Lupu Mariana, cetatean roman

19. Membru, reprezentant UAT **Comuna Copăceni**, dl. Podaru Petre, cetatean roman

20. Membru, reprezentant UAT **Comuna Corbeanca**, dl. Hojda Adrian Teodor, cetatean roman

21. Membru, reprezentant UAT **Comuna Cornetu**, dl. Stoica Adrian Eduard, cetatean roman

22. Membru, reprezentant UAT **Comuna DASCĂLU**, dl. Sandu Daniel, cetatean roman

23. Membru, reprezentant UAT **Comuna DĂRĂŞTI**, dl. Ţicu Sorin, cetatean roman

219

382

24. Membru, reprezentant UAT **Comuna DOBROEŞTI**, dl. Brebenel Mihai Stefan, cetatean roman

25. Membru, reprezentant UAT **Comuna DOMNESTI**, dl. Stefan Costel, cetatean roman

26. Membru, reprezentant UAT **Comuna Dragomireşti Vale**, dl. Socol Gheorghe, cetatean roman

27. Membru, reprezentant UAT **Comuna Găncasa**, dl. Marin Tudor, cetatean roman

28. Membru, reprezentant UAT **Comuna Glina**, dl. Tudor Marin, cetatean roman

29. Membru, reprezentant UAT **Comuna Grădiştea**, dl. Toma Mihail, cetatean roman

30. Membru, reprezentant UAT **Comuna Gruiu**, dl. Ghiulea Gheorghe-Florian,

31. Membru, reprezentant UAT **Comuna Jilava**, dl. Petre Elefterie-Ilie, cetatean roman

32. Membru, reprezentant UAT **Comuna Moara Vlăsiei**, dl. Cucu Florin, cetatean roman

33. Membru, reprezentant UAT **Comuna Mogoşoaia**, dl Precup Paul-Mihai-Nicu, cetatean roman

34. Membru, reprezentant UAT **Comuna Nuci**, dl. Ionita Aurelian, cetatean roman

35. Membru, reprezentant UAT **Comuna Peris**, dl. Albu Anghel, cetatean roman

36. Membru, reprezentant UAT **Comuna Petrăchioaia**, dl Craciun Alexandru Alin, cetatean roman

37. Membru, reprezentant UAT **Comuna Snagov**, dl. Oancea Marian, cetatean roman

38. Membru, reprezentant UAT **Comuna Ştefăneştii de Jos**, dl. Ştefan Ionel-Robert, cetatean roman

39. Membru, reprezentant UAT **Comuna Tunari**, dl. Ion Marin, cetatean roman

40. Membru, reprezentant UAT **Comuna Vidra**, dl. Biliboc Florea Liviu, cetatean roman

Art. 19. Adunarea Generală se întruneşte în sesiune ordinară şi extraordinară, după cum urmează:

a. în sesiune ordinară, anual;

b. în sesiune extraordinară, ori de câte ori este necesar.

Art. 20. (1) Convocarea Adunării Generale în sesiune ordinară se face la iniţiativa Consiliului Director, în scris, prin mijloace clasice (scrisoare recomandată) şi fax sau electronice (e-mail), cu cel puţin 5 (cinci) zile înainte de data desfăşurării Adunării.

(2) În convocare se vor preciza ziua, ora şi locul unde se desfăşoară şedinţa Adunării Generale, precum şi Ordinea de zi.

Art. 21. Convocarea Adunării Generale extraordinare se face la iniţiativa Preşedintelui Consiliului Director, sau la propunerea unei treimi din membrii Asociaţiei A.D.T.P.B.I., ori de câte ori este necesar.

Art. 22 (1) Adunarea Generală este valabil constituită daca sunt prezenţi cel puţin jumătate plus unul din totalul membrilor asociaţiei A.D.T.P.B.I.

(2) Pentru a fi valabile, hotărârile Adunării Generale a Asociaţiei adoptate în exercitarea atribuţiilor prevăzute la art. 6 alin. (2) se iau în prezenţa tuturor asociaţilor/asociaţilor implicaţi şi cu votul favorabil a cel puţin jumătate din numărul asociaţilor/asociaţilor implicaţi care însumează cel puţin două treimi din numărul total al populaţiei tuturor asociaţilor/asociaţilor implicaţi. Dacă la prima convocare cvorumul nu este îndeplinit, Adunarea Generală se convoacă pentru o dată ulterioară care nu poate fi mai târziu de 15 zile calendaristice de la data stabilită pentru prima convocare, iar la a doua convocare adunarea generală este valabil întrunită indiferent de numărul de asociaţi implicaţi prezenţi şi va hotărî cu majoritatea asociaţilor/asociaţilor implicaţi prezenţi.

(3) Fiecare membru are dreptul la un singur vot. În caz de egalitate, Preşedintele decide.

(4) Dezbaterile şi hotărârile adoptate se consemnează într-un Proces-verbal de către un secretar desemnat de Consiliul Director şi se transmite tuturor membrilor Adunării Generale în termen de 10 (zece) zile.

(5) Preşedinţia Adunării Generale aparţine preşedintelui asociaţiei A.D.T.P.B.I. sau, în lipsa acestuia, vicepreşedintelui.

(6) Persoanele care nu sunt membri ai asociaţiei A.D.T.P.B.I. pot fi invitate la şedinţele Adunării Generale.

(7) Hotărârile luate de Adunarea Generală sunt obligatorii şi pentru membrii care nu au luat parte la Adunarea Generală sau au votat împotrivă.

CONFORM CU ORIGINALUL

Art. 23. (1) Preşedintele asociaţiei A.D.T.P.B.I. este Primarul Municipiului Bucureşti sau un reprezentant desemnat de către acesta. Mandatul poate fi reînnoit. În caz de vacanţă a preşedintelui, atribuţiile acestuia sunt exercitate de către vicepreşedinte.

(2) Primul preşedinte este numit prin actul constitutiv al Asociaţiei A.D.T.P.B.I. şi prin hotărârile de asociere ale unităţilor administrativ-teritoriale care sunt membrii fondatori.

Art. 24. (1) Atribuţiile Adunării Generale sunt:

a. alege şi revocă membrii Consiliului Director şi Preşedintele Asociaţiei;

b. aprobă primirea şi excluderea membrilor;

c. aprobă modificarea statutului şi actului constitutiv ale asociaţiei A.D.T.P.B.I.;

d. alege şi revocă membrii Comisiei de cenzori;

e. aprobă raportul de activitate al Consiliului Director;

f. aprobă bugetul de venituri şi cheltuieli al asociaţiei A.D.T.P.B.I. şi a situaţiei financiare anuale;

g. aprobă dizolvarea şi lichidarea asociaţiei A.D.T.P.B.I., precum şi stabilirea destinaţiei bunurilor rămase după lichidare

h. decide asupra veniturilor asociaţiei A.D.T.P.B.I.;

i. decide în ceea ce priveşte resursele obţinute de la bugetul de stat şi/sau bugetele locale;

j. aprobă programul de activitate;

k. aprobă propunerea de membri;

l. aprobă stabilirea cotizaţiei;

m. orice alte atribuţii prevăzute de lege.

(2) Adunarea generală a Asociaţiei adoptă, de asemenea, orice hotărâri în exercitarea drepturilor speciale de informare şi de control asupra operatorului, acordate Asociaţiei conform prevederilor Regulamentului (CE) NR. 1370/2007 al Parlamentului European şi al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar şi rutier de călători şi de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 şi nr. 1107/70 ale Consiliului.

CONFORM CU ORIGINALUL

CONSILIUL DIRECTOR

Art. 25. (1) **CONSILIUL DIRECTOR** este organul executiv care conduce activitatea Asociaţiei A.D.T.P.B.I. Durata mandatului este de 4 ani.

(2) Consiliul Director este format din 9 (nouă) membri, aleşi prin vot secret de către Adunarea Generală după cum urmează:

- 5 (cinci) membri la propunerea Municipiului Bucureşti, dintre care unul va fi Primarul General al Municipiului Bucureşti sau împuternicitul acestuia;

- 4 (patru) membri la propunerea Judeţului Ilfov şi a unităţilor administrativ - teritoriale membre din Judeţul Ilfov, din care unul va fi Preşedintele Consiliului Judeţean Ilfov sau împuternicitul acestuia;

(3) Consiliul Director este condus de Preşedintele Asociaţiei şi de Vicepreşedintele Asociaţiei, numiţi de Adunarea Generală, cu excepţia primului mandat de 4 (patru) ani, când preşedinte va fi Primarul General al Capitalei, iar vicepreşedinte va fi Preşedintele Consiliului Judeţean Ilfov;

(4) Preşedintele Asociaţiei este şi Preşedintele Consiliului Director.

(5) În caz de vacanţă, Consiliul Director procedează imediat la înlocuirea cu membri interimari. Înlocuirea definitivă este decisă în proxima Adunare Generală ordinară.

385

Sunt numiţi în calitate de membri ai primului Consiliu Director:

1) Președinte: **FIREA GABRIELA** , cetăţean roman, domiciliată în [redacted], identificată cu C.I. seria [redacted] nr. [redacted], eliberată de [redacted], la data de [redacted], CNP [redacted];

2) Vicepreşedinte –**PETRACHE MARIAN** , cetăţean român, domiciliat în [redacted]; identificat cu C.I. seria [redacted] nr. [redacted], eliberată de [redacted], la data de [redacted], CNP [redacted];

3) membru : **CHIRITA SORIN** , cetatean roman, domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] numar [redacted], emisă de [redacted], la data de [redacted], CNP [redacted]

4) membru : **PANDELE FLORENTIN COSTEL** , CNP [redacted], cetatean roman, domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] numar [redacted], emis de [redacted], la data de [redacted],

5) Membru: **PISTOL GHEORGHE**, CNP [redacted], domiciliat în [redacted], identificat cu CI seria [redacted] numărul [redacted] emis de [redacted].

6) Membru: **CISMARU NICULAE**, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted].

7) Membru: **SCRIOSTEANU IONEL**, cetăţean roman, domiciliat în [redacted], identificat cu C.I. seria [redacted] nr. [redacted] eliberată de [redacted], la data de [redacted], CNP [redacted].

8. membru: **IACOB PETRE**, cetatean roman, domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] numar [redacted], eliberat de [redacted], la data de [redacted], CNP [redacted]

9. membru : **IVAN MARIAN**, cetatean roman, domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] numar [redacted], eliberat de [redacted], la data de [redacted], CNP [redacted]

Art. 26. Organizarea şi Funcţionarea Consiliului Director

1) Consiliul Director exercită următoarele atribuţii privind activitatea proprie a Asociaţiei:

a) prezintă Adunării Generale raportul de activitate pe perioada anterioară, executarea bugetului de venituri şi cheltuieli, bilanţul contabil, proiectul bugetului de venituri şi cheltuieli şi proiectul programelor asociaţiei A.D.T.P.B.I.

b) urmăreşte punerea în aplicare de către personal a hotărârilor adoptate;

223

386

c) aprobă programele asociaţiei A.D.T.P.B.I.;

d) propune spre aprobare acceptarea donaţiilor negrevate de sarcini stabilind de asemenea limitele în care se poate face această acceptare;

e) propune spre aprobare încheierea de acte juridice, în numele şi pentru asociaţia A.D.T.P.B.I.;

f) hotărăşte în orice alt domeniu de interes pentru Asociaţie.

g) propune cuantumul cotizaţiei pentru anul următor, care se va include în proiectul de buget al Asociaţiei, supus spre aprobare adunării generale;

h) angajează personalul Asociaţiei, inclusiv membrii aparatului tehnic, cu respectarea politicii de personal aprobate de adunarea generală a Asociaţiei şi ţinând cont de bugetul aprobat de aceasta;

i) în relaţia cu asociaţii, monitorizează plata cotizaţiei anuale de către aceştia la bugetul Asociaţiei şi decide măsurile care urmează să fie luate împotriva asociaţilor care nu şi-au achitat cotizaţia datorată în termenul prevăzut de prezentul statut;

j) orice alte atribuţii prevăzute de lege, în statut sau stabilite de adunarea generală.

(2) Consiliul Director este răspunzător pentru întreaga activitate în faţa Adunării.

(3) Fiecare membru al Consiliului Director este individual responsabil pentru actele şi faptele sale în cazul încălcării legislaţiei sau dispoziţiilor primite.

(4) Consiliul Director se întruneşte în şedinţe, cel puţin o dată pe lună sau ori de câte ori este nevoie, la convocarea preşedintelui, precum şi la cererea scrisă a cel puţin 1/3 din membrii Consiliului Director.

(5) Preşedintele convoacă membrii Consiliului Director la întruniri, precizând ordinea de zi, data ziua,ora şi locul.

(6) Hotărârile sunt luate cu majoritatea absolută a voturilor membrilor prezenţi, în condiţiile prezenţei a cel puţin jumătate din numărul membrilor Consiliului Director.

(7) Toate hotărârile Consiliului Director sunt consemnate într-un registru şi sunt semnate de preşedinte şi de secretarul de şedinţă.

Art. 27. a) Membrii Consiliului Director nu pot fi membri în Comisia de Cenzori, respectiv Consiliul Director sau Consiliul Consultativ. Pentru membrii Consiliului Director mandatul este de 4 (patru) ani.

b) În vederea punerii în aplicare a obiectivelor A.D.T.P.B.I. va fi creat un aparat tehnic în cadrul Asociaţiei sau va fi creată o societate comercială deţinută de către A.D.T.P.B.I.

Conducerea aparatului tehnic se realizează de către un director executiv numit de consiliul director.

Membrii aparatului tehnic au statut de salariaţi ai asociaţiei.

Aparatul tehnic include:

a) un secretar;

b) un contabil;

c) unul sau mai mulţi consilieri juridici;

d) un număr suficient de specialişti pentru monitorizarea executării contractului de delegare, conform mandatului acordat asociaţiei prin statut.

Art. 28. Preşedintele asociaţiei A.D.T.P.B.I. este ales de către Comitetul Director prin vot direct şi secret pentru un mandat de 4 (patru) ani, cu excepţia alegerii primului preşedinte, care este prevăzută de art. 23 (2) şi art. 25 (3) precum şi cu excepţia situaţiei în care Primarul Municipiului Bucureşti este desemnat membru al Consiliului Director prin HCGMB, moment în care acesta devine automat preşedinte al Asociaţiei.

Art. 29. Atribuţiile Preşedintelui asociaţiei A.D.T.P.B.I. sunt cele ce decurg din calitatea de membru al Consiliul Director şi al Adunării Generale.

Revocarea mandatului său poate fi propusă de către oricare membru al Consiliului Director, în următoarele situaţii:

- încălcarea scopului şi obiectivelor asociaţiei A.D.T.P.B.I.;
- neprezentarea sa sau a unui reprezentant desemnat de acesta, la şedinţele ordinare ale Consiliului Director de 3 (trei) ori consecutiv;
- încetarea mandatului de Primar General .

Art. 30. Asociaţia A.D.T.P.B.I. are un vicepreşedinte.

Art. 31. Vicepreşedintele este numit de către Adunarea Generală pentru un mandat de 4 (patru) ani. Atribuţiile Vicepreşedintelui asociaţiei A.D.T.P.B.I. sunt cele ce decurg din calitatea de membru al Consiliul Director.

COMISIA DE CENZORI

Art. 32.

1)Controlul financiar intern al asociaţiei este asigurat de o **comisie de cenzori**, formată din minim 3 (trei) membri numiţi de Adunarea Generală, pe o perioada de 3 (trei) ani, cu posibilitatea prelungirii.

Primii membri ai comisiei de cenzori urmează să fie numiti in prima Adunare Generală.

225

388

2)Membrii consiliului director nu pot fi cenzori. Cel putin unul dintre cenzori trebuie sa fie contabil autorizat sau expert contabil in conditiile legii.

Art. 33. Comisia de Cenzori are următoarele atribuţii:

a) verifică activitatea financiar-contabilă şi gestionarea patrimoniului asociaţiei A.D.T.P.B.I.;

b) verifică concordanţa cheltuielilor efectuate cu bugetul de venituri şi cheltuieli şi programele aprobate;

c) prezintă trimestrial rapoarte Consiliului Director. Va prezenta un raport anual referitor la bilanţul şi bugetul de venituri şi cheltuieli ale asociaţiei A.D.T.P.B.I. şi rapoarte periodice la solicitarea Preşedintelui sau a Consiliului Director;

d) are dreptul să participe la şedinţele Consiliului Director, fără drept de vot.

Art. 34. În funcţie de activitatea sa, asociaţia A.D.T.P.B.I. poate avea personal remunerat.

Art. 35. Contabilitatea este organizată conform dispoziţiilor legale.

Art. 36. (1) În cadru Asociaţiei se poate înfiinţa un Consiliu Consultativ format dintr-un corp de specialişti de marcă în domeniul transportului public, numiţi prin Decizie a Preşedintelui A.D.T.P.B.I.

(2) Secretariatul Consiliului Consultativ este asigurat de către o persoană desemnată prin Decizie a preşedintelui A.D.T.P.B.I.

CAP. 6. DIZOLVAREA ASOCIAŢIEI A.D.T.P.B.I.

Art. 37. Asociaţia A.D.T.P.B.I. se dizolvă:

- de drept;
- prin hotărârea Adunării Generale;
- prin hotărârea instanţei judecătoreşti competente.

Art. 38. Asociaţia A.D.T.P.B.I. se dizolvă de drept prin:

a. imposibilitatea realizării scopului pentru care a fost constituită, dacă în timp de 3 (trei) luni de la constatarea acestui fapt nu se produce schimbarea scopului;

b. imposibilitatea constituirii Adunării Generale sau Consiliului Director în conformitate cu Statutul asociaţiei A.D.T.P.B.I., dacă această situaţie durează mai mult de 1 (un) an de la data la care, potrivit statutului, Adunarea Generală sau, după caz, Consiliul Director trebuiau constituite;

Art. 39. Asociaţia A.D.T.P.B.I. se poate dizolva si prin hotărârea Adunării Generale. În termen de 15 (cincisprezece) zile de la data şedinţei de dizolvare, procesul-verbal, în formă autentică, se depune la judecătoria în a cărei circumscripţie teritorială îşi are sediul, pentru a fi înscris în Registrul Asociaţiilor şi Fundaţiilor.

Art. 40. Dizolvarea şi lichidarea asociaţiei A.D.T.P.B.I. se pot face în situaţiile prevăzute de lege, cu atribuirea activului net, rezultat după lichidare, către o organizaţie juridică non-profit, având scop şi obiective apropiate de cele ale asociaţiei A.D.T.P.B.I., conform deciziei Adunării Generale sau a instanţei judecătoreşti competente.

Art. 41. (1) Prezentul Statut poate fi modificat doar prin acte adiţionale semnate de reprezentanţii tuturor asociaţilor, special împuterniciţi în acest scop.
(2) Prezentul Statut este guvernat de legea română. În situaţia în care intervin modificări ale legislaţiei în domeniu, prezentul Statut va fi modificat în conformitate cu noile prevederi.
(3) Toate litigiile născute din sau în legătură cu acest Statut, inclusiv orice problemă privind interpretarea, validitatea sau încetarea acestuia, care nu pot fi rezolvate pe cale amiabilă, vor fi deduse spre soluţionare instanţelor judecătoreşti competente.

Redactat intr-un singur exemplar original, la sediul biroului notarial, care ramane in arhiva biroului notarial.

ASOCIAŢII

Semnăturile Membrilor

1.MUNICIPIUL BUCURESTI, PRIN CONSILIUL GENERAL AL MUNICIPIULUI BUCURESTI,

reprezentat de **GABRIELA FIREA**, in calitate de **PRIMAR GENERAL**,

S.S.

2.JUDETUL ILFOV, PRIN CONSILIUL JUDETEAN ILFOV,
reprezentat de **PETRACHE MARIAN,**
PRESEDINTE AL CONSILIULUI JUDETEAN ILFOV,
S.S.

3. ORAŞUL BRAGADIRU,
reprezentată de **Grigore Marian-Dumitru,**
in calitate de viceprimar,S.S.

227

3.50

4. ORAȘUL BUFTEA,

reprezentată de **Pistol Gheorghe,**

in calitate de primar,

S.S.

5. ORAȘUL CHITILA,

reprezentat de domnul **Oprea Emilian,**

în calitate de primar,

S.S.

6. ORASUL MĂGURELE,

reprezentat de domnul **Constantin Narcis-Cătălin,**

în calitate de primar,

S.S.

7. ORASUL PANTELIMON,

reprezentat de domnul **Ivan Marian,**

în calitate de primar,

S.S.

8. ORASUL POPEȘTI-LEODENI,

reprezentat de domnul **Iacob Petre,**

în calitate de primar,

S.S.

9. ORASUL VOLUNTARI,

reprezentat de domnul **Pandele Florentin-Costel,**

în calitate de primar,

S.S.

10. COMUNA 1 DECEMBRIE,

reprezentată de **Petre Gheorghe,**

in calitate de primar,

S.S.

11. COMUNA AFUMAȚI,

reprezentat de domnul **Dumănică Gabriel,**

în calitate de primar,

S.S.

391

12. COMUNA BERCENI,

reprezentat de domnul **Covrigea Gheorghe,**

în calitate de primar,

S.S.

13. COMUNA BRĂNEȘTI,

reprezentat de domnul **Cismaru Niculae,**

în calitate de primar,

S.S.

14. COMUNA CERNICA,

reprezentat de domnul **Stoica Tănase,**

în calitate de reprezentant,

S.S.

15.COMUNA CHIAJNA,

reprezentat de domnul **Minea Mircea,**

în calitate de primar,

S.S.

16.COMUNA CIOLPANI,

reprezentat de domnul **Călin Bogdan-Cristian,**

în calitate de primar,

S.S.

17. COMUNA CIOROGÎRLA,

reprezentat de domnul **Niculae Victor,**

în calitate de primar

S.S.

18.COMUNA CLINCENI,

reprezentat de domnul **Budeanu Adrian,**

în calitate de primar,

S.S.

19. COMUNA COPĂCENI,

reprezentat de domnul **Podaru Petre,**

în calitate de viceprimar,

S.S.

20.COMUNA VIDRA,

reprezentat de domnul **Tudor Marian,**

229

392

in calitate de primar

S.S.

21. COMUNA CORNETU,

reprezentat de domnul **Stoica Adrian Eduard,**

în calitate de primar,

S.S.

22.COMUNA DASCĂLU,

reprezentată de doamna **MĂNĂILĂ DOINA,**

in calitate de primar

S.S.

23.COMUNA DĂRĂȘTI,

Reprezentată de domnul **Țicu Sorin,**

in calitate de primar

S.S.

24.COMUNA DOBROEȘTI,

reprezentată de domnul **Condu Ștefan,**

în calitate de primar

S.S.

25.COMUNA DOMNESTI,

reprezentată de domnul **Ghiță Ioan-Adrian,**

în calitate de primar

S.S.

26. COMUNA DRAGOMIREȘTI VALE,

reprezentată de domnul **Socol Gheorghe,**

in calitate de primar,

S.S.

27. COMUNA GĂNEASA,

reprezentată de domnul **Marin Tudor,**

in calitate de primar,

S.S.

28. COMUNA GLINA,

reprezentată de domnul **Tudor Marin,**

in calitate de primar,

S.S.

393

29. COMUNA GRĂDIȘTEA,
reprezentată de domnul **Toma Mihail,**
in calitate de primar,
S.S.

30. COMUNA GRUIU,
reprezentată de domnul **Ghiulea Gheorghe-Florian,**
în calitate de viceprimar,
S.S.

31. COMUNA JILAVA,
reprezentată de domnul **Petre Elefterie-Ilie,**
în calitate de primar,
S.S.

32. COMUNA MOARA VLĂSIEI,
reprezentată de domnul **Cucu Florin,**
in calitate de viceprimar,
S.S.

33.COMUNA MOGOȘOAIA,
reprezentată de domnul **Precup Paul-Mihai-Nicu,**
in calitate de primar
S.S.

34.COMUNA NUCI,
reprezentată de domnul **Vasile Georgel,**
în calitate de primar
S.S.

35.COMUNA PERIS,
reprezentată de domnul **Albu Anghel,**
in calitate de primar
S.S.

36. COMUNA PETRĂCHIOAIA,
reprezentată de domnul **Dobre Mihai,**
în calitate de primar,
S.S.

37. COMUNA SNAGOV,
reprezentată de domnul **Oancea Marian,**

231

3.14

in calitate de primar,

S.S.

38. COMUNA ŞTEFĂNEŞTII DE JOS,

reprezentat de domnul Ştefan Ionel-Robert,

în calitate de primar

S.S.

39.COMUNA TUNARI,

reprezentat de domnul Neacşu Alexandru,

in calitate de primar

S.S.

40. COMUNA CORBEANCA,

reprezentată de **Hojda Adrian Teodor,**

in calitate de viceprimar,

S.S.

CONFORM CU ORIGINALUL

ROMÂNIA
UNIUNEA NAŢIONALĂ A NOTARILOR PUBLICI
SOCIETATE PROFESIONALĂ NOTARIALĂ
"BUCUR ŞI ASOCIATII"
LICENŢA DE FUNCŢIONARE 3300/2894/20.12.2013
Sediul în Bucureşti, Bd.Chişinău nr.15, bl.A4,Sc.2, parter, ap. 46, sector 2
Tel.021/255.53.96, fax.021/255.20.57
bnpcorespondenta@yahoo.com

ÎNCHEIERE DE AUTENTIFICARE Nr. **4644**
Anul 2017 luna 10 ziua 17

Eu, **Bucur Nicoleta**, notar public, m-am deplasat la adresa din Municipiul Bucureşti, Bld. Regina Elisabeta numărul 47, sector 5 unde am găsit pe:

GABRIELA FIREA, cetăţean român, CNP [redacted], domiciliată în [redacted], identificată cu CI seria [redacted] numărul [redacted] emisă de [redacted], pentru **Municipiul Bucuresti,**

PETRACHE MARIAN, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] numărul [redacted] emis de [redacted] pentru **Judetul Ilfov**

32

395

GRIGORE MARIAN DUMITRU, CNP [redacted], domiciliat în [redacted], identificat cu CI seria [redacted] numărul [redacted] emis de [redacted] pentru Orasul Bragadiru

PISTOL GHEORGHE, CNP [redacted], domiciliat în [redacted], identificat cu CI seria [redacted] numărul [redacted] emis de [redacted] pentru Orasul Buftea

OPREA EMILIAN, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted], pentru Orasul Chitila

CONSTANTIN NARCIS-CĂTĂLIN, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted], pentru Orasul Măgurele

IVAN MARIAN, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted], pentru Orasul Pantelimon

IACOB PETRE, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted], pentru Orasul Popeşti-Leordeni

PANDELE FLORENTIN-COSTEL, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted], pentru Orasul Voluntari

PETRE GHEORGHE, CNP [redacted], domiciliat în [redacted], identificat cu CI seria [redacted] numărul [redacted] emis de [redacted], pentru **Comuna 1 Decembrie**

DUMĂNICĂ GABRIEL, CNP [redacted], domiciliat în [redacted], Identificat cu CI seria [redacted] numărul [redacted] emisa de [redacted], pentru Comuna Afumati

COVRIGEA GHEORGHE, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted], pentru Comuna Berceni

CISMARU NICULAE, CNP [redacted], domiciliat în [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted], pentru Comuna Branesti

233

396

STOICA TĂNASE, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted], pentru Comuna Cernica

MINEA MIRCEA, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted], pentru Comuna Chiajna

CĂLIN BOGDAN-CRISTIAN, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted], pentru Comuna Ciolpani

NICULAE VICTOR, CNP [redacted], domiciliat in [redacted] identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted], pentru Comuna Ciorogîrla

BUDEANU ADRIAN, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted], pentru Comuna Clinceni

PODARU PETRE, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted], pentru Comuna Copăceni

HOJDA ADRIAN TEODOR, CNP [redacted], domiciliat în [redacted], identificat cu CI seria [redacted] numărul [redacted] emisă de [redacted], pentru comuna Corbeanca

STOICA ADRIAN EDUARD, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted], pentru Comuna Cornetu

MĂNĂILĂ DOINA, CNP [redacted], domiciliată in [redacted] posesoare a CI seria [redacted] nr. [redacted] emis de [redacted], pentru Comuna DASCĂLU

ȚICU SORIN, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], posesor al CI seria [redacted] nr. [redacted] emis de [redacted], pentru Comuna DĂRĂȘTI

CONDU ȘTEFAN, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], posesor al CI seria [redacted] nr. [redacted] emis de [redacted], pentru Comuna DOBROEȘTI

397

GHIȚĂ IOAN-ADRIAN, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], posesor al CI seria [redacted] nr. [redacted] emis de [redacted], pentru Comuna Domnesti

SOCOL GHEORGHE, CNP [redacted], domiciliat în [redacted], identificat cu CI seria [redacted] numărul [redacted] emis de [redacted], pentru Comuna Dragomirești Vale

MARIN TUDOR, CNP [redacted], domiciliat în [redacted], identificat cu CI seria [redacted] numărul [redacted] emis de [redacted], pentru Comuna Găneasa

TUDOR MARIN, CNP [redacted], domiciliat în [redacted], identificat cu CI seria [redacted] numărul [redacted] emis de [redacted], pentru Comuna Glina

TOMA MIHAIL, CNP [redacted], domiciliat în [redacted], identificat cu CI seria [redacted] numărul [redacted] emis de [redacted], pentru Comuna Grădiștea

CONFORM CU ORIGINALUL

GHIULEA GHEORGHE-FLORIAN, CNP [redacted], domiciliat în [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted], pentru Comuna Gruiu

PETRE ELEFTERIE-ILIE, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted], pentru Comuna Jilava

CUCU FLORIN, CNP [redacted], domiciliat în [redacted], identificat cu CI seria [redacted] numărul [redacted] emisă de [redacted], pentru Comuna Moara Vlasiei

PRECUP PAUL-MIHAI-NICU, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], posesor al CI seria [redacted] nr. [redacted] emis de [redacted], pentru Comuna Mogosoaia

VASILE GEORGEL, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], posesor al CI seria [redacted] nr. [redacted] emis de [redacted], pentru Comuna Nuci

ALBU ANGHEL, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], posesor al CI seria [redacted] nr. [redacted] emis de [redacted] pentru Comuna Peris

35

235

398

DOBRE MIHAI, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted], pentru Comuna Petrăchioaia

OANCEA MARIAN, CNP [redacted], domiciliat în [redacted], identificat cu CI seria [redacted] numărul [redacted] emis de [redacted], pentru Comuna Snagov

ŞTEFAN IONEL-ROBERT, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], identificat cu CI seria [redacted] nr. [redacted] emisă de [redacted], pentru Comuna Ştefăneştii de Jos

NEACŞU ALEXANDRU, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], posesor al CI seria [redacted] nr. [redacted] emis de [redacted], pentru Comuna Tunari

TUDOR MARIAN, CNP [redacted], domiciliat in [redacted], posesor al CI seria [redacted] nr. [redacted] emis de [redacted], pentru Comuna Vidra

care, după ce au citit actul, au declarat că i-au înţeles conţinutul, că cele cuprinse în act reprezintă voinţa lor, au consimţit la autentificarea prezentului înscris şi a semnat unicul exemplar.-

În temeiul art. 12 lit.b din Legea notarilor publici şi a activităţii notariale numărul 36/1995, republicată, cu modificările ulterioare **SE DECLARĂ AUTENTIC PREZENTUL ÎNSCRIS.—**

Scutit de onorariu.

CONFORM CU ORIGINALUL

Notar Public,
L.S./S.S. Bucur Nicoleta

Prezentul duplicat s-a întocmit în 45/patruzecisicinci/ exemplare, de către Bucur Nicoleta notar public, astăzi, data autentificării actului, şi are aceeaşi forţă probantă ca originalul.

NOTAR PUBLIC,
BUCUR NICOLETA [redacted]

ROMÂNIA BUCUR NICOLETA NOTAR PUBLIC BUCUREŞTI

36

Client: PMB, AMRSP

Finantare: Uniunea Europeana (UE)

Tramvaie Bucuresti 2018
Studiu de evaluare transport, trafic si emisii

ROM Transportation Engineering Ltd.

Asociatia de Dezvoltare Intercomunitara pentru Transport Public Bucuresti – Ilfov – ADTPBI

Misiune: Studiu privind achizitia Tramvaielor 2018

Data: 24 februarie 2018

Cuprins

1. Prezentare generala a Proiectului si Obiective 3
1.1. Context si localizare proiect 3
Planului Integrat de Calitatea Aerului (PICA) -Inventarul de emisii pentru traficul rutier. 7
Concluzii privind emisiile de poluanţi generate de activităţile din arealul municipiului Bucureşti identificate in PICA 10
1.2. Obiectivele misiunii 12
1.3. Prezentare generala a Proiectului 12
2. Colectare date 14
3. Actualizarea Modelului 17
3.1. Furnizare Servicii Transport Public 17
3.2. Scenariu utilizare terenuri 2020 20
3.2.1. Metoda extrapolarii privind scenariul de utilizare a terenurilor pentru 2020 20
3.3. Calibrarea modelului 21
4. Rezultatele Modelului 23
4.1. Rezultate la nivelul transportului 23
4.1.1. Eliminare congestii 24
4.1.2. Cresterea numarului de calatori cu mijloace de Transport Public 25
4.2. Imbunatatiri la nivelul functionarii tramvaielor 29
5. Evaluare Model Emisii 30
5.1. Reducerea GES 31
6. Impact financiar 35
6.1. Economiile de cost datorita reducerii timpului de calatorie 35
6.2. Reducerea costurilor datorita reducerii GES 37
7. Sumar si concluzii 38

238

401

1. Prezentare generala a Proiectului si Obiective

Acest raport a fost elaborat de ROM Transportation Engineering ca parte a misiunii de dezvoltare a infrastructurii si serviciilor prevazute in Planul de Mobilitate Urbana Durabila (PMUD) 2016-2030 pentru regiunea Bucuresti – Ilfov, Romania. Scopul misiunii este acela de a face o evaluare a traficului si a impactului emisiilor rezultate in urma achizitionarii a 100 de tramvaie noi ca parte a obiectivului de innoire a flotei de transport a Municipiului Bucuresti.

Pentru finalizarea studiului a colaborat si echipa Asociatiei de Dezvoltare Intercomunitara pentru Transport Public Bucuresti – Ilfov (ADTPBI), asociatie avind ca scop: ***înființarea, organizarea, reglementarea, exploatarea, monitorizarea și gestionarea in comun a serviciului public de transport local in Bucuresti si localitatile din Judetul Ilfov.***

Pe parcursul elaborarii studiului au fost purtate discutii cu institutii locale implicate in coordonarea, gestionarea si operarea transportului cit si cu institutii internationale.

1.1. Context si localizare proiect

Transportul in zona metropolitana Bucuresti Ilfov a aratat in ultimii ani o reducere semnificativa a numarului de calatori cu tramvaiul. Acest lucru se explica prin serviciile nesegregate, ineficiente si neatractive oferite de reteaua de tramvai. Cu toate ca in ultima vreme numarul calatoriilor cu tramvaiul in Bucuresti a scazut, Tramvaiul este un mod de transport durabil, avantajos si accesibil care poate contribui in mod semnificativ la parametrii de accesibilitate si mobilitate ai orasului. In plus, infrastructura extinsa a retelei si flota existente in Bucuresti pot fi utilizate pentru imbunatatirea cererii de transport public a orasului.

Primaria Municipiului Bucuresti s-a angajat sa achizitioneze si sa imbunatateasca flota si infrastructura de tramvai, precum si sa modernizeze si alte mijloace de transport electric de calatori. Aceste imbunatatiri includ adaugarea a 100 de tramvaie noi la flota existenta, inlocuirea si modernizarea altor 100 de tramvaie, achizitionarea a 100 troleibuze cit si 100 autobuze electrice, reabilitarea depourilor de tramvai, adaptare si modernizarea statiilor, modernizarea sistemelor de informare si control in diverse locatii.

Obiectivul specific al proiectelor de modernizare a liniilor de tramvai si de dotare cu echipamente noi, nepolunate este de a readuce calatorii spre Tramvai, cu scopul cresterii cu 20% a numarului de calatori cu tramvaiul pe liniile modernizate, datorita cresterii vitezei si atractivitatii flotei nou achizitionate.

In plus, implementarea proiectului vizeaza reducerea emisiilor de CO2 si a congestiilor din trafic, cresterea cotei modale a utilizarii transportului public si scurtarea timpului de calatorie pentru transportul public, toate acestea fara a inrautati conditiile de trafic in aria de studiu si in afara ei.

De asemenea proiectele de achizitionare travaie noi si modernizate au ca obiectiv specific reducerea congestiei din traficul rutier, a accidentelor si a impactului negative asupra mediului prin scaderea transportului privat cu autoturismele.

Impactul transferului de la transportul cu autoturismele catre transportul public de calatori, in special cel electric, va duce la la reducerea emisiilor de echivalent CO2 din transport.

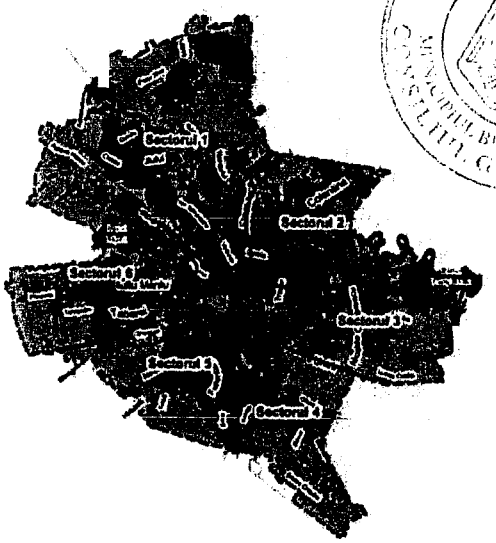
239

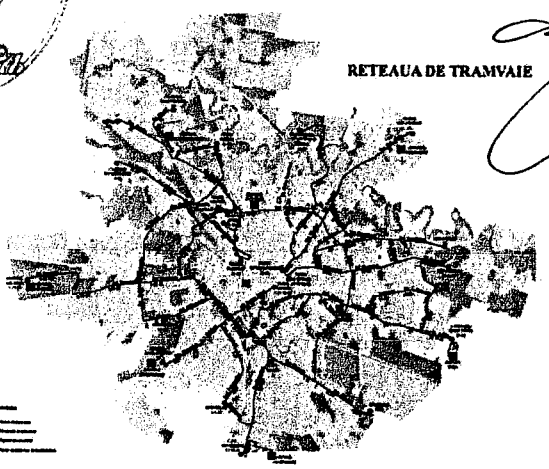
402

Proiectele de investitii sunt cuprinse in **Planul de Mobilitate Urbana Durabila 2016-2030**, document strategic aprobat in martie 2017 care prevede:

> Crearea unui **sistem de transport eficient, integrat, durabil și sigur, proiectat să promoveze dezvoltarea economică și teritorială incluzivă din punct de vedere social și să asigure o calitate ridicată a vieții, cu urmatorele obiective:**
>
> I. **ACCESIBILITATE** – Asigură că tuturor cetățenilor le sunt oferite opțiuni de transport ce le facilitează accesul la destinații și servicii esențiale;
> II. **SIGURANȚĂ ȘI SECURITATE** – Îmbunătățirea siguranței și securității în circulație;
> III. **MEDIU** – Reducerea poluării aerului și a zgomotului, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie;
>
> IV. **EFICIENȚĂ ECONOMICĂ** – Îmbunătățirea eficienței și a eficacității economice a transportului de persoane și mărfuri;
> V. **CALITATEA MEDIULUI URBAN** – Contribuie la creșterea atractivității și calității mediului urban și a designului urban în beneficiul cetățenilor, al economiei și al societății, în ansamblu.

Aria de studiu aleasa pentru evaluarea transportului, traficului si emisiilor poluante este **municipiul Bucuresti,** (cu populatie de 1.826.830 locuitori la nivelul anului 2017 , cf. INS) avand in vedere reteaua de tramvaie extinsa pe toata suprafata orasului cat si influenta pe care o are imbunatatirea si modernizarea retelei de tramvai asupra intregului trafic din capitala si din zonele inconjuratoare.

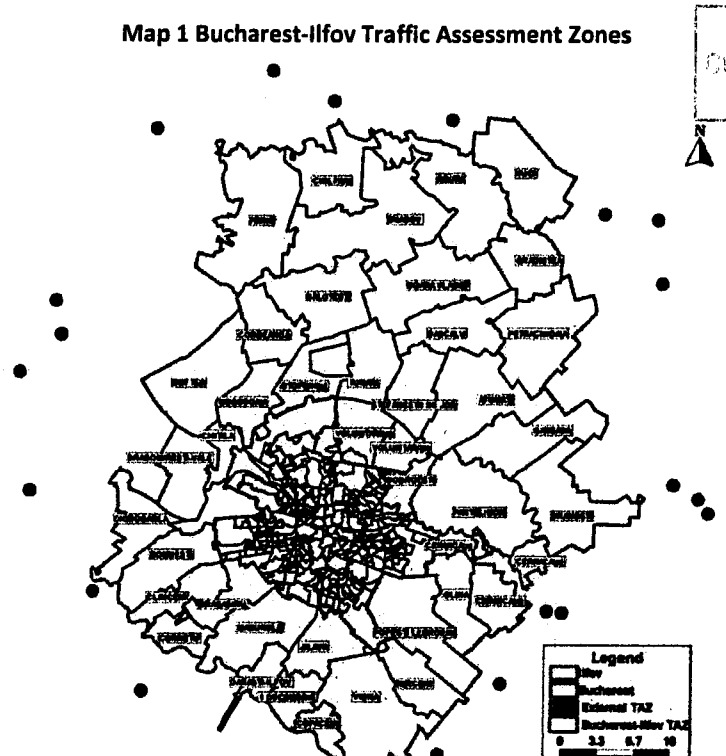




403

Investitia propusa (achizitia de tramvaie noi) va avea impact pozitiv **nu numai asupra ariei de studiu ci si in afara ei,** si anume, asupra intregii regiuni Bucuresti Ilfov, asa cum este definita in PMUD (2015) si pentru care s-au stabilit zone de evaluarea traficului (TAZ) prezentate in harta de mai jos

Map 1 Bucharest-Ilfov Traffic Assessment Zones



Problemele identificate in aria de studiu sunt:

- numarul de autovehicule proprietate personala aflate in circulatie este in continua crestere in Bucuresti iar numarul de pasageri transportati in transportul public local cu tramvaiul este in continua descrestere (conform INS – Baza de date TEMPO – GOS 114B)
- traficul rutier este principalul responsabil de emisiile de NO_x şi benzen, şi contribuie în jur de 50 % şi la emisiile de PM_{10} şi $PM_{2,5}$ inregistrandu-se depasiri ale valorilor medii zilnice si/sau anuale (cf PICA 2018-2022)
- parcul auto de mijloace de transport in comun este invechit si are durata normala de functionare depasita (vechime medie de 19,4 ani la tramvaie)
- numarul de defecte tehnice al tramvaielor este in crestere,
- numarul de deraieri ale tramvaielor este in crestere
- numarul de blocari ale circulatiei datorita defectarii vehiculelor R.A.T.B. este in usoara crestere,
- aparitia de avariii în reteaua de alimentare cu energie electrica.
- existenta unui dezechilibru între potentialul operatorului de transport si fluxul de calatori in ceea ce priveste cererea si oferta de capacitate de transport la nivelul Municipiului Bucuresti

251

409

- aparitia de deficit de capacitate de transport care determina în cele mai multe cazuri aglomeratia în vehicule pe perioade lungi din zi, îndeosebi în zonele unde fluxul de calatori din transportul subteran se intersecteaza cu cel de suprafata, în special la orele de vârf.
- cresterea intervalelor de timp în statii (timpi de asteptare din ce în ce mai mari);
- capacitatea de circulatie redusa prin cresterea numarului de mijloace de transport imobilizate;

Analize extrem de detaliate privind impactul negativ al cresterii numarului de autovehicule au fost au fost facute atit in PMUD cit si in ***Planul Integrat de Calitate a Aerului în Municipiul București- 2018-2022,*** documentul recent elaborate si aflat in consultare publica.

Municipiul București este capitala României, cel mai populat oraș și cel mai mare centru economic al țării. Prima atestare documentară a orașului datează din anul 1459, fiind menționat ca reședință de scaun a Țării Românești începând cu anul 1659.

Suprafața capitalei, actualizată în decembrie 2016 de către Agenția Națională de Cadastru și Publicitate Imobiliară, pe baza Planului Topografic de Referință al României în format digital (TopRo5) este de 240 km^2, reprezentând aproximativ 0.8% din suprafața României din care, suprafața construită este de peste 70%.

Capitala țării este un oraș cu rang de municipiu cu statut special, cu nivel administrativ similar județelor, administrat de Primarul General și de Consiliul General al Municiului București. Municipiul București este împărțit în 6 sectoare, fiecare administrat de un Primar și un Consiliu local. Sectoarele sunt dispuse radial, astfel încât fiecare dintre acestea să administreze o parte a zonei centrale.

În scopul evaluării și gestionării calității aerului, Legea nr. 104/2011 privind calitatea aerului înconjurător prevede delimitarea pe teritoriul țării de zone și aglomerări, iar Municipiul București, prin numărul și densitatea populației întrunește condițiile de a fi una dintre cele 13 aglomerări stabilite în România.

Implementarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă 2016-2030 pentru Regiunea București – Ilfov (PMUD) în scopul rezolvării nevoilor de mobilitate atât ale populației cât și ale mediului economic, instituțional, cultural, pentru a îmbunătăți calitatea vieții reprezintă și o premiză a atingerii obiectivelor Directivei 2008/50/EC privind protecția mediului, respectiv asigurarea calității aerului - obiectiv prioritar al Planului Integrat de Calitatea Aerului (PICA).

Proiectele și măsurile PMUD au o contribuție esențială în reducerea poluării, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie, componenta de protecție a mediului fiind astfel un obiectiv strategic al PMUD alături de asigurarea accesibilității, îmbunătățirea siguranței și securității în timpul deplasărilor, eficiența economică și calitatea mediului urban.

Planul de Mobilitate Urbana Durabila – Bucuresti – Ilfov 2016-2030 a obtinut in 9.01.2017 avizul de mediu, aratindu-se ca masurile prevazute conduc la reducerea poluarii fonice si a aerului, a emisiilor de gaze cu efect de sera si a consumului de energie.

Planul prevede aceasta reducere a riscurilor de eliberare de materiale poluante prin atragerea populatiei catre transportul public. Dintre modurile de transport public de suprafata, transportul pe reteaua de tramvaie, de mare capacitate si cu linii prioritare sunt cea mai potrivita solutie pentru protectia mediului.

405

Planului Integrat de Calitatea Aerului (PICA) -Inventarul de emisii pentru traficul rutier.

Estimarea emisiilor aferente traficului rutier în municipiul Bucureşti a fost realizată utilizând nivelul 3 de abordare (cel mai înalt) recomandat în capitolul aferent traficului rutier din cadrul Ghidului EMEP/EEA. Acesta transpune metodologia şi parametrii de calcul utilizaţi de modelul COPERT IV.

Estimarea emisiilor a fost realizată separat pentru emisii din gazele de eşapament, separate la rândul lor în emisii generate de funcţionarea motorului la temperatura optimă (emisii la cald) şi emisii generate de pornirea motorului la temperatura ambiantă (pornire la rece şi efecte de încălzire) şi emisii care nu provin din gazele de eşapament (emisiile de compuşi organici volatili nemetanici (inclusiv benzen) datorate evaporării combustibilului, emisiile de pulberi în suspensie provenite de la frânare, uzura anvelopelor şi uzura suprafeţei drumurilor).

Informaţiile privind parcul auto au fost furnizate de Regia Autonomă "Registrul Auto Român"- RAR şi de Regia Autonomă de Transport Bucureşti - RATB.

Distribuţia tipurilor de autovehicule este prezentată în Figura 1

Din punct de vedere al combustibilului utilizat predomină autovehiculele care funcţionează cu benzină sau motorină, cele cu normă de poluare EURO 4 fiind predominante (peste 45 %).

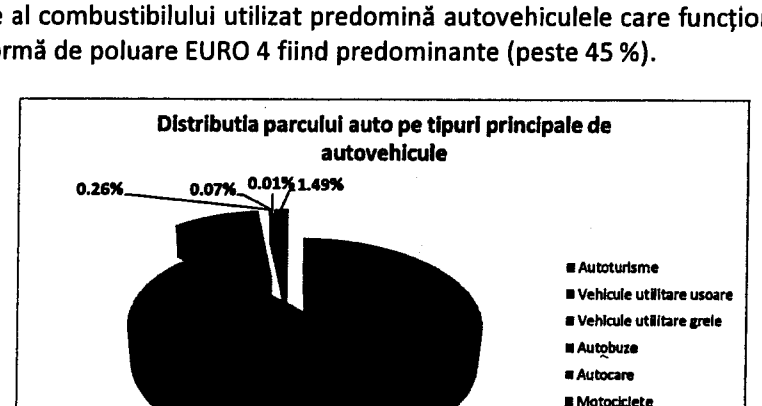
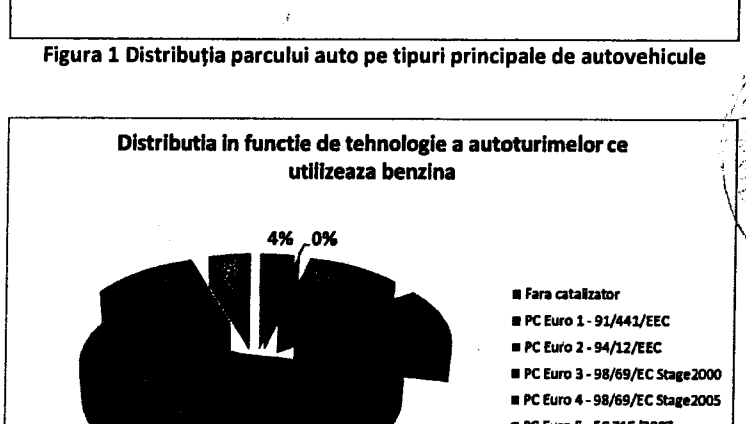
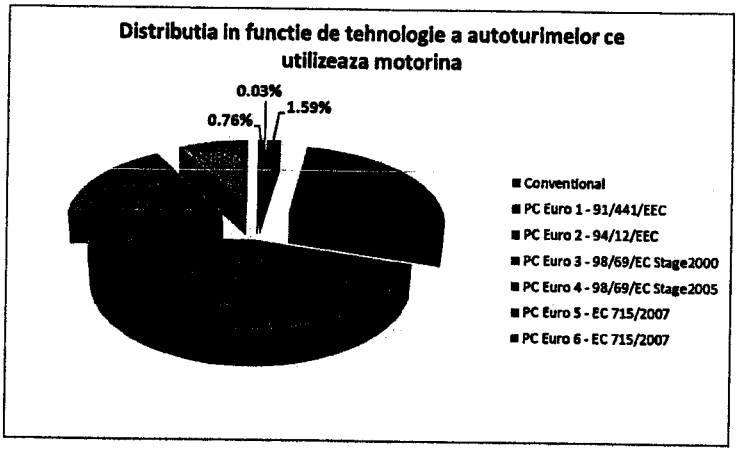


Figura 1 Distribuţia parcului auto pe tipuri principale de autovehicule

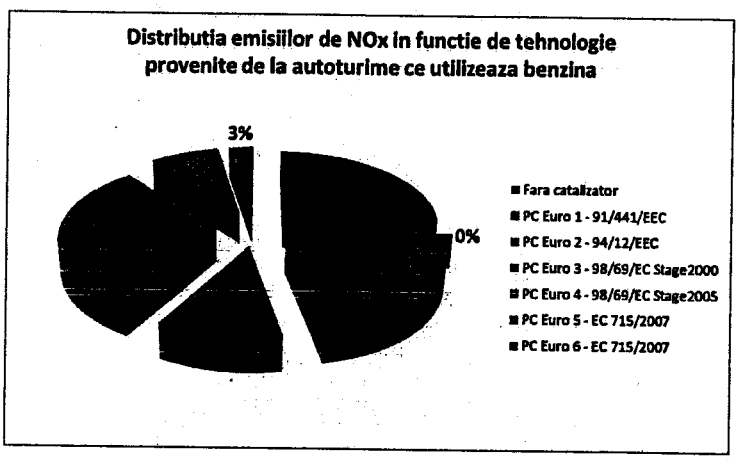


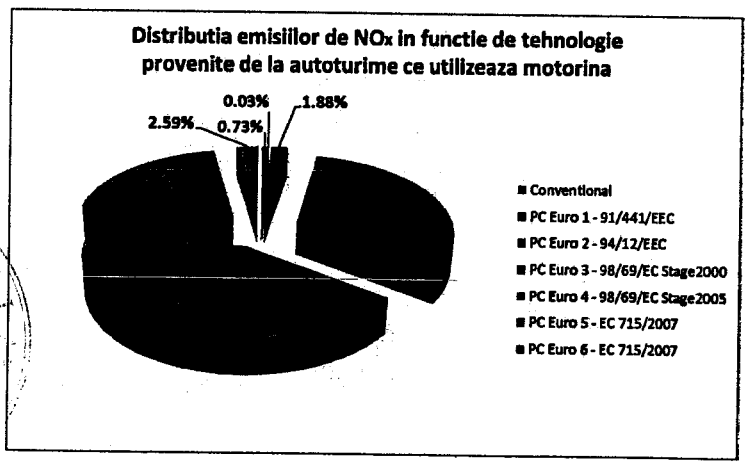
253

406

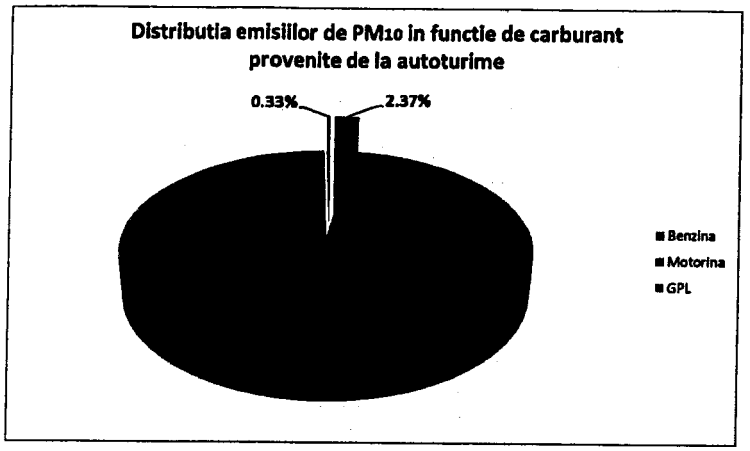


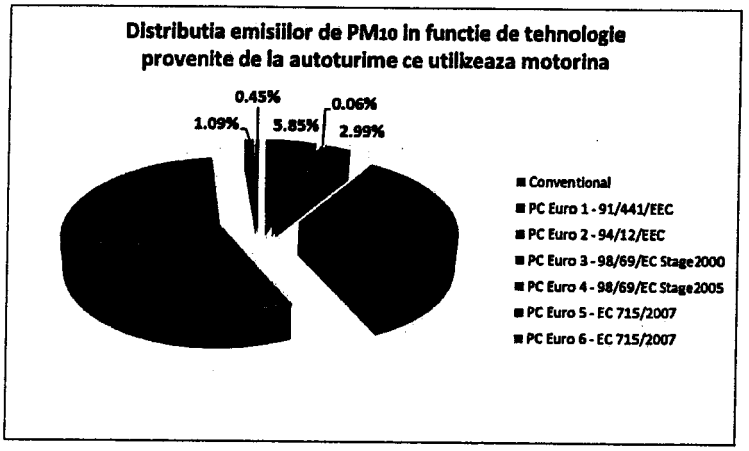
Cele mai mari emisii de NOx asociate autoturismelor ce utilizează benzina aparţin autoturismelor cu motoare EURO 4 şi autoturismelor EURO 1 sau fără normă de poluare, în timp ce pentru autoturismele echipate cu motoare diesel emisiile cele mai mari sunt asociate cu clasele EURO 3 şi EURO 4.





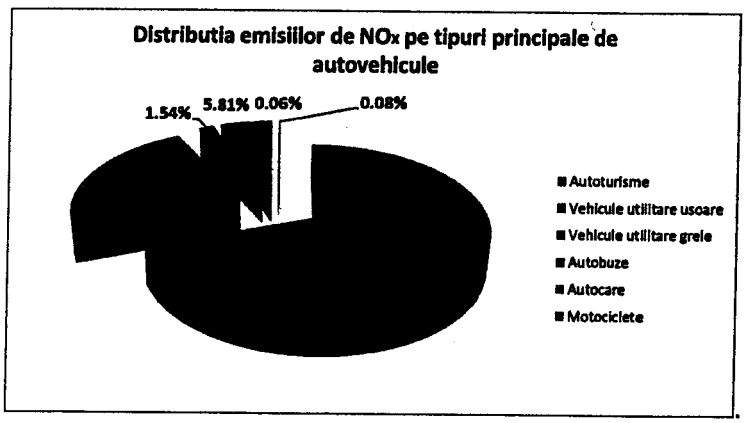
Emisiile de PM_{10} sunt atribuite în special autoturismelor echipate cu motoare Diesel (peste 95 %), iar la nivelul acestui segment ponderea cea mai mare a emisiilor de PM_{10} provin de la motoare cu norme EURO 3 şi EURO 4.

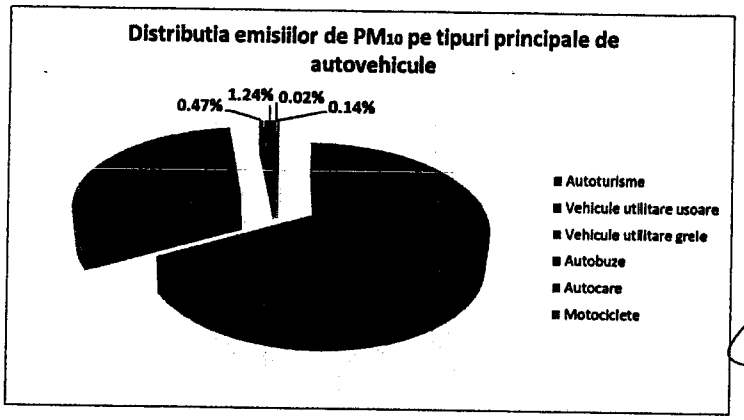




Per ansamblu, se constată că aportul cel mai ridicat la emisiile totale de NOx asociate traficului rutier este adus de autoturisme (69,23%) și vehicule utilitare ușoare (23,27%), urmate de autobuze (5,81%) și de vehicule utilitare grele (1,54%).

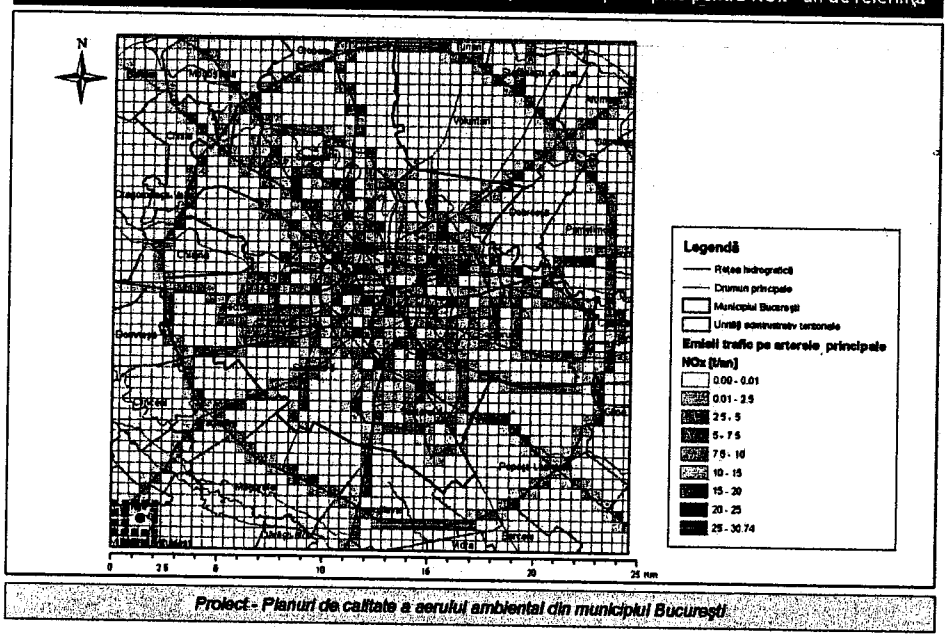
Pentru emisiile totale de PM_{10} aportul cel mai ridicat este adus de autoturisme (66,73%) și vehicule utilitare ușoare (31,40%), autobuze (1,24%) și vehicule utilitare grele (0,47%).





Pentru distribuţia spaţială a emisiilor a fost utilizat un model GIS al reţelei de străzi a municipiului Bucureşti pentru care au fost atribuite densităţi de trafic pe 4 categorii de drumuri (principale, secundare, terţiare şi rezidenţiale).

Distribuţia în grid a emisiilor provenite din traficul rutier pe arterele principale pentru NOx - an de referinţă

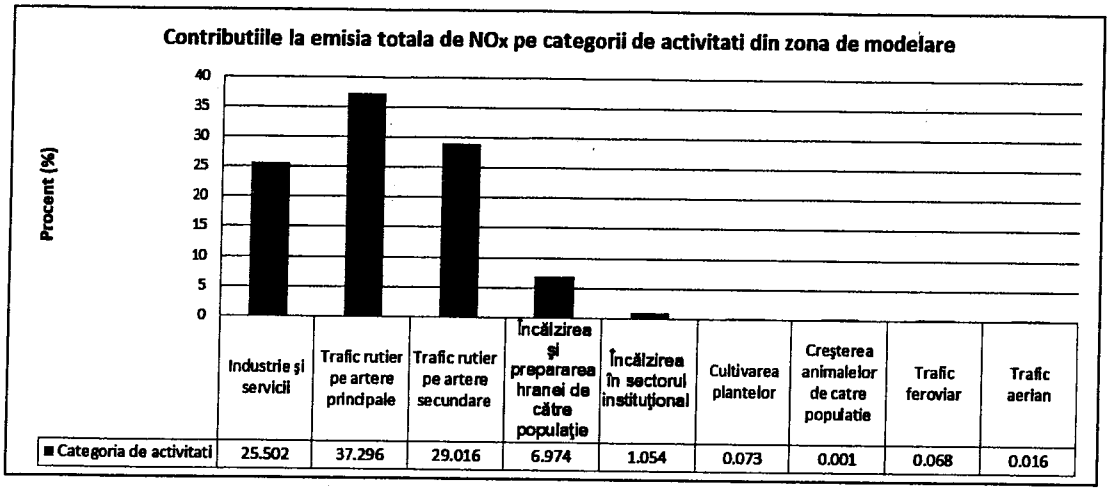


Proiect - Planuri de calitate a aerului ambiental din municipiul Bucureşti

Concluzii privind emisiile de poluanţi generate de activităţile din arealul municipiului Bucureşti identificate in PICA

Inventarul de emisii prezentat s-a realizat la nivelul unui areal cu dimensiunea de 25 km x 25 km, centrat pe municipiul Bucureşti, care a inclus sursele de poluare asociate activităţilor din Bucureşti şi din localităţile învecinate ce pot influenţa calitatea aerului în aglomerare prin transport la distanţă medie.

409



Categoria de activitati	Industrie şi servicii	Trafic rutier pe artere principale	Trafic rutier pe artere secundare	Încălzirea şi prepararea hranei de către populaţie	Încălzirea în sectorul instituţional	Cultivarea plantelor	Creşterea animalelor de catre populatie	Trafic feroviar	Trafic aerian
	25.502	37.296	29.016	6.974	1.054	0.073	0.001	0.068	0.016

Principalele contribuţii la emisia totală de NO_x din areal revin următoarelor activităţi:

- **traficul rutier: 66,31 %;**
- industrie şi servicii: 25,5 %;
- încălzirea rezidenţială: 6,97 %.

CONFORM CU ORIGINALUL

Principalele contribuţii la emisia totală de $PM_{2,5}$ din areal revin în mod aproape egal încălzirii rezidenţiale (40,34 %) şi traficului rutier (47,3 %), aportul surselor inventariate din sectorul industrial şi al serviciilor fiind de 12,13 %.

La emisia totală de PM_{10} din areal, principala contribuţie îi revine traficului rutier (58,6 %), urmată de încălzirea rezidenţială (27,4 %); sursele inventariate din sectorul industrial şi al serviciilor aduc un aport de 13,29 %.

Principalele contribuţii la emisia totală de benzen din areal revin următoarelor activităţi:

- **traficul rutier: 64,46 %;**
- încălzirea rezidenţială: 32,36 %.

În sinteză se constată că, în Municipiul Bucureşti, traficul rutier este principalul responsabil de emisiile de NO_x şi benzen, şi contribuie în jur de 50 % şi la emisiile de PM_{10} şi $PM_{2,5}$. Încălzirii rezidenţiale i se datorează peste 40 % din emisiile de particule, această activitate având contribuţii semnificative şi la emisiile celorlalţi poluanţi.

Operatorii industriali aduc o contribuţie importantă şi la emisiile de NO_x - 25,5 % din total, trei sferturi din acest procent datorându-se arderii combustibililor în instalaţiile mari de ardere ale CET-urilor (gaze naturale).

Unele dintre principalele măsuri propuse vizează reducerea emisiilor din traficul rutier:

- limitarea şi gestionarea mai eficientă a traficului în zona centrală a municipiului;
- salubrizarea mai eficientă a străzilor;
- promovarea, îmbunătăţirea şi extinderea transportului public;
- eliminarea autovehiculelor vechi din circulaţie;
- continuarea implementării proiectelor majore de infrastructură;

297

410

Planul de mobilitate prevede urmatoarele proiecte, legate de investia propusa in studiul de oportunitate:

9	C-4	Achiziționarea de material rulant tramvaie	Obținerea unei funcționări robuste și fiabile, cu nivele mai bune de confort, accesibilitate și eficiență pentru rețeaua existentă de tramvai.
10	C-5	Reabilitare depouri tramvaie/mixte	Asigurarea unei funcționări eficiente a flotei de tramvaie și lucrări de întreținere, facilitarea introducerii de tramvaie moderne
11	C-6	Reabilitarea stațiilor de tramvai pe baza standardelor propuse	Linii directoare și standarde, proiectarea de trafic pentru fiecare amplasament de stație, îmbunătățiri urbanistice suplimentare, etapizarea și pregătirea proiectului pentru licitație și acordarea managementului de proiect. Implementare pe etape pe loturi de 35 stații pe an – pregătirea și acordarea licitațiilor pentru proiectare, construcție și implementare.
12	C-7	Îmbunătățirea sistemelor de automatizare pentru serviciile de transport cu tramvaiul	Asigurarea unei funcționări eficiente și fiabile la viteze comerciale optime pe întreaga rețea.

CONFORM CU ORIGINALUL

1.2. Obiectivele misiunii

Analizale efectuate pentru elaborarea studiului de transport, trafic si emisii au fost realizate pe modelul de transport - Modelul de Cerere de Transport (MCT) -elaborat in cadrul Planului de Mobilitate Urbana Durabila 2016-2030, instrument IT creat pe baza de date TRANSCAD.

Acest raport serveste urmatoarelor obiective prin actualizarea modificarilor propuse pentru infrastructura de tramvai a orasului in Modelul de Cerere de Transport (MCT):

Masurarea utilitatii rezultatelor dupa punerea in functiune a noii flote

1. Evaluarea impactului asupra sistemului de transport al orasului
2. Evaluarea impactului asupra emisiilor GES.
3. Calcularea castigului financiar rezultat din implementarea proiectului.

1.3. Prezentare generala a Proiectului

Aceasta misiune urmareste sa continue concluziile operationale determinate in Proiectul de Mobilitate Urbana Durabila din 2015 pentru a reinnoi mijlocul de transport – tramvai ca element principal in ierarhia mobilitatii durabile a orasului. Dupa cum s-a mentionat in capitolul Contextul proiectului, acest lucru este promovat prin cresterea atractivitatii acestui mijloc de transport prin imbunatatirea vitezei precum si prin segregare si confortul calatoriei, cu scopul nu numai de a imbunatati timpul de calatorie dar si de a atrage calatori care folosesc mijloace de transport private.

Ca parte a sistemului de transport al orasului, Tramvaiul nu numai ca functioneaza ca o coloana vertebrala pentru zona metropolitana, dar si ca un mod de alimentare a sistemului de metrou de capacitate mare.

Astfel, orice imbunatatire la reteua de tramvai nu influenteaza doar mijlocul in sine, ci si eficienta generala a sistemului de transport prin impactul pe care-l are asupra sistemelor de metrou, troleibuz, autobuz precum si prin reducerea congestiilor din trafic care se datoreaza modului ineficient de transport cu vehicule private.

Dupa cum se arata in planul de lucru prezentat in tabelul 1 de mai jos, in prima parte a misiunii, exista 5 etape principale ale proiectului:

In **etapa de colectare a datelor**, consultantul a activat modelul cererii de transport din 2014-2015, a colectat date din 2017 de la partile interesate, a actualizat codarea liniei conform situatiei din 2017, a calibrat modelul pentru anul 2017 in mod adecvat si a extrapolat datele pentru modelul 2020. Acest proces este prezentat in capitolele 2 si 3 din acest raport.

Etapa a doua consta in definirea scenariului urmata de evaluarea impactului rezultatelor. Acest lucru este discutat in capitolul 4.

Capitolele 5 si 6 trateaza cea de-a treia etapa in care consultantul a stabilit ca vor fi abordate in mod specific doua aspecte: primul, modelul de emisii si evaluarea emisiilor GES si al doilea, impactul financiar al reducerii atat a emisiilor cat si a congestiilor din trafic.

Ultima etapa a proiectului include o misiune de formare solicitata special de partile interesate pentru asistenta in legatura cu analiza si evaluarea MCT (model de cerere de transport).

Tabel 1 – Planul de Lucru al Proiectului

Saptamana	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Data inceperii	4.12.17	11.12.17	18.12.17	25.12.17	1.1.18	8.1.18	15.1.18	22.1.18	29.1.18	5.2.18
Activare MCT 2014										
Colectare date 2017 privind numarul de calatori/ viteza										
Confirmare / corectare codare linie, revizuire daca e necesar										
Calibrare rapida model 2017 pentru tramvaie										
Extrapolare model pentru 2020 (folosind si previziunile privind cererea pentru 2025 si 2030)										
[illegible]										
Introducere MCT pentru optimizarea transportului cu tramvaiul (viteza/imagine-fiabilitate)										
Optimizare cod pe liniile relevante										
Realizare MCT cu noua flota de tramvaie si evaluarea impactului										
Realizare model emisii pentru a evalua reducerile de poluanti										
Calcularea beneficiilor (decongestionare trafic, timp de calatorie in general, calatorii cu tramvaiul, modalitate, etc.)										
Misiunea de Pregatire										
Inaintarea modelului final si prezentarea lui daca este necesar										

259

412

2. Colectare date

In timpul etapelor initiale ale studiului, consultantul a contactat diverse parti interesate pentru a actualiza modelul conform situatiei existente. In primul rand, au fost diseminate cifrele actualizate pentru 2017 referitor la numarul de calatori, precum si datele actualizate privind viteza medie.

Tabelul de mai jos ilustreaza numarul de imbarcari pe zi pentru fiecare linie:

Figura 1 - Numar mediu de imbarcari pe zi pentru fiecare linie de tramvai

Perioada de functionare	Mijloc de transport	Linie nr.	Numar mediu de imbarcari pe zi
			621,108
zi	tramvai	1	50600
zi	tramvai	4	142
zi	tramvai	5	11,731
zi	tramvai	7	11,447
zi	tramvai	8	10,158
zi	tramvai	10	51026
zi	tramvai	11	25,849
zi	tramvai	14	8467
zi	tramvai	16	13,280
zi	tramvai	19	21,797
zi	tramvai	21	54,671
zi	tramvai	23	13,044
zi	tramvai	24	5,733
zi	tramvai	25	41,021
zi	tramvai	27	15,919
zi	tramvai	32	67,612
zi	tramvai	34	25,440
zi	tramvai	35	4,950
zi	tramvai	36	14,323
zi	tramvai	40	16,335
zi	tramvai	41	123,928
zi	tramvai	42	337
zi	tramvai	44	3,061
zi	tramvai	45	5,672
zi	tramvai	46	5,602
zi	tramvai	47	1,943
zi	tramvai	55	11,268
zi	tramvai	56	5,751

CONFORM CU ORIGINALUL

4B

Figura de mai jos prezinta un extras din datele furnizate consultantului pentru actualizarea datelor referitoare la viteza, frecventa si capacitate:

Figura 2 – 2017 Viteza, Capacitate si Frecventa Tramvai

DATE CARACTERISTICE – TRAMVAIE – la 06.11.2017 – ZI DE LUCRU



CHARACTERISTICAL DATA - TRAMS - on 06.11.2017 - WORKDAY -

Line	Max fleet	Route length (meters)	1/2Route duration (min) VF	R	MED	Op.Speed (km/h) VF	R	Com. Speed. (km/h)	Headway (min.sec) v1	v2	v3	v1-v2/v2-v3	Frequency (veh/h.one-way) v1	v2	v3	v1-v2/v2-v3	Capacity (pax/h.one-way) Av.	Max	Depot1	Access/Egress way (meters)	Depot 2	Access/Egress MAX (meters)
1	18	26600	121	123	55	13.19	12.98	14.51	6.43	7.41	12.53	6.50/ 7.18	8.93	7.80	4.66	8.76/ 8.23	1776	2222				
														T1:ROMPRIM					DUDESTI	6300/ 6300		
														T2:BD. BANU MANTA					DUDESTI	8300		
7	6	14400	68	71	32	12.71	12.17	13.50	11.20	11.50	22.40	14.12/ 11.30	5.29	5.07	2.65	4.23/ 5.22	1054	1318				
														T1:C.F.R. PROGRESUL					GIURGIULUI	1800/ 1800		
														T2:PIATA UNIRII								
8	9	28400	112	112	52	15.21	15.21	16.38	12.27	14.45	17.10	12.27/ 12.13	4.82	4.07	3.50	4.82/ 4.91	635	789				
														T1:DEPOUL MILITARI					ALEXANDRIA	13600/13600	MILITARI	100 / 100
														T2:ZETARILOR					ALEXANDRIA	5650 / 5650		
10	18	26600	119	122	55	13.41	13.08	14.51	6.37	7.18	11.24	8.43/ 6.43	9.08	8.23	5.26	6.89/ 8.93	1806	2260				
														T1:ROMPRIM					DUDESTI	6300/ 6300	VICTORIA	12400 /12400
														T2:BD. BANU MANTA							VICTORIA	/ 1500
11	13	32000	136	136	63	14.33	14.12	15.24	10.18	11.20	14.53	10.28/ 10.28	5.82	5.29	4.03	5.74/ 5.74	932	1163				
														T1:ZETARILOR					ALEXANDRIA	5650/ 5650		
														T2:CARTIER 16 FEBRUARIE					ALEXANDRIA	12500 /12500	MILITARI	14100 /14100
14	9	17600	91	104	42	11.60	10.15	12.57	10. 7	11.47	15.10	13. 0/ 11. 7	5.93	5.09	3.96	4.62/ 5.40	1181	1478				
														T1:PIATA SF. VINERI					COLENTINA	7800/ 7800	TITAN	12100
														T2:FAUR POARTA 4					COLENTINA	9500 /9500	TITAN	5100 / 5100
16	8	15600	82	98	38	11.41	9.55	12.32	10.15	14. 0	20.30	12.15/ 13.51	5.85	4.29	2.93	4.90/ 4.33	1163	1458				
														T1:PIATA SF. GHEORGHE					COLENTINA	6550/ 6550		
														T2:PLATFORMA INDUSTRIAL					COLENTINA	8400 / 8400		
19	11	26900	130	130	60	12.42	12.42	13.45	11.49	12.48	11.16	11.49/ 11.38	5.08	4.69	5.32	5.08/ 5.16	1010	1264				
														T1:COMPLEX BAIA TITAN							TITAN	1100 / 1100
														T2:SURA MARE					GIURGIULUI	4600 / 4100		
21	17	15100	70	78	32	12.94	11.62	14.16	4. 7	4.49	6.36	4.35/ 4.45	14.57	12.47	9.09	13.08/12.63	2900	3628				
														T1:PIATA SF. GHEORGHE								
														T2:PASAJ COLENTINA					COLENTINA	950 / 950		
23	10	27800	109	133	51	15.30	12.54	16.35	10.54	23.40	15.53	13.18/ 14.12	5.50	2.54	3.78	4.51/ 4.23	1095	1371				
														T1:ZETARILOR					GIURGIULUI	3100/ 3100		
														T2:FAUR POARTA 4							TITAN	5100 / 5100

Figura 3 prezinta in detaliu planificarea achizitiei de tramvaie si a infrastructurii aferente deservite. In prezent, cele opt linii de tramvai opereaza pe o retea totala de 170,3 km cale simpla cu o flota de 146 de tramvaie V3A de 27 metri. Proiectul urmareste modernizarea serviciului de transport cu tramvaiul pentru a se adapta la cresterea numarului zilnic de calatori, pe liniile prezentate mai jos, prin achizitia a 100 de tramvaie noi de 36 metri lungime cu podea total coborata. In urma modernizarii sistemului de transport, noile tramvaie vor avea un interval de succedare de 5-7 minute intre tramvaie iar viteza comerciala medie a retelei va creste de la 14-17km/h la 19-20km/h.

251

414

Figura 3 - Planificare achizitie tramvaie si infrastructura aferenta

Situatie actuala								Situatia propusa					
Linie de tramvai	Lungime totala traseu cale simpla (kilometri)	Nr. Max tramvaie in functiune (V3A, BLF)	Nr. statii	Viteza comerciala medie actuala (Km/h)	Km parcursi zi de lucru / Km parcursi zi weekend	Numar mediu de imbarcari / zi	Depou aferent ce deserveste traseul actual	Nr. necesar de tramvaie	Nr tramvaie noi 36 metri – de achizitionat	Nr. peroane de modernizat pe linie modernizata	Lungime cale simpla de modernizat (metri)	Depou aferent modernizat ce deserveste traseu cu tramvaie noi	Interval de succedare la ora de varf / min.
1	26.6	18	52	14	3879	50600	Dudesti	14	12	3	1.1	Giurgiului	5
10	26.6	18	53	14	3862	51026	Dudesti	14	12	3	1.1	Militari	5
21	15.1	17	28	14.16	3615	54671	Colentina	14	12	1	0	Dudesti	4
25	34	19	70	17	4893	41021	Militari Giurgiu	16	12	18 ***	0	Militari	7
32	11.3	20	22	15,4	3779	67612	Alexandria	16	12	2	0	Alexandria	3
40*	22.8	8	51	14	1684	16335	Titan	10	10	2	18.4	Dudesti Giurgiului	6
41	19.7	36	30	17,9	8603	123928	Alexandria	28	20	20	0	Alexandria	3
55**	14.2	10	14	12	1540	11268	Titan	10	10	0	6.4	Dudesti	4
Total	**170.3**	**146**	**320**		**31855**	**416460**		**122 *** **	**100**	**49**	**27**		**5-7**

Nota

*Linia urmeaza sa fie modernizata, in prezent tramvaiul merge cu dificultate

**Linia nu a functionat in uitima perioada datorita lucrarilor de modernizare

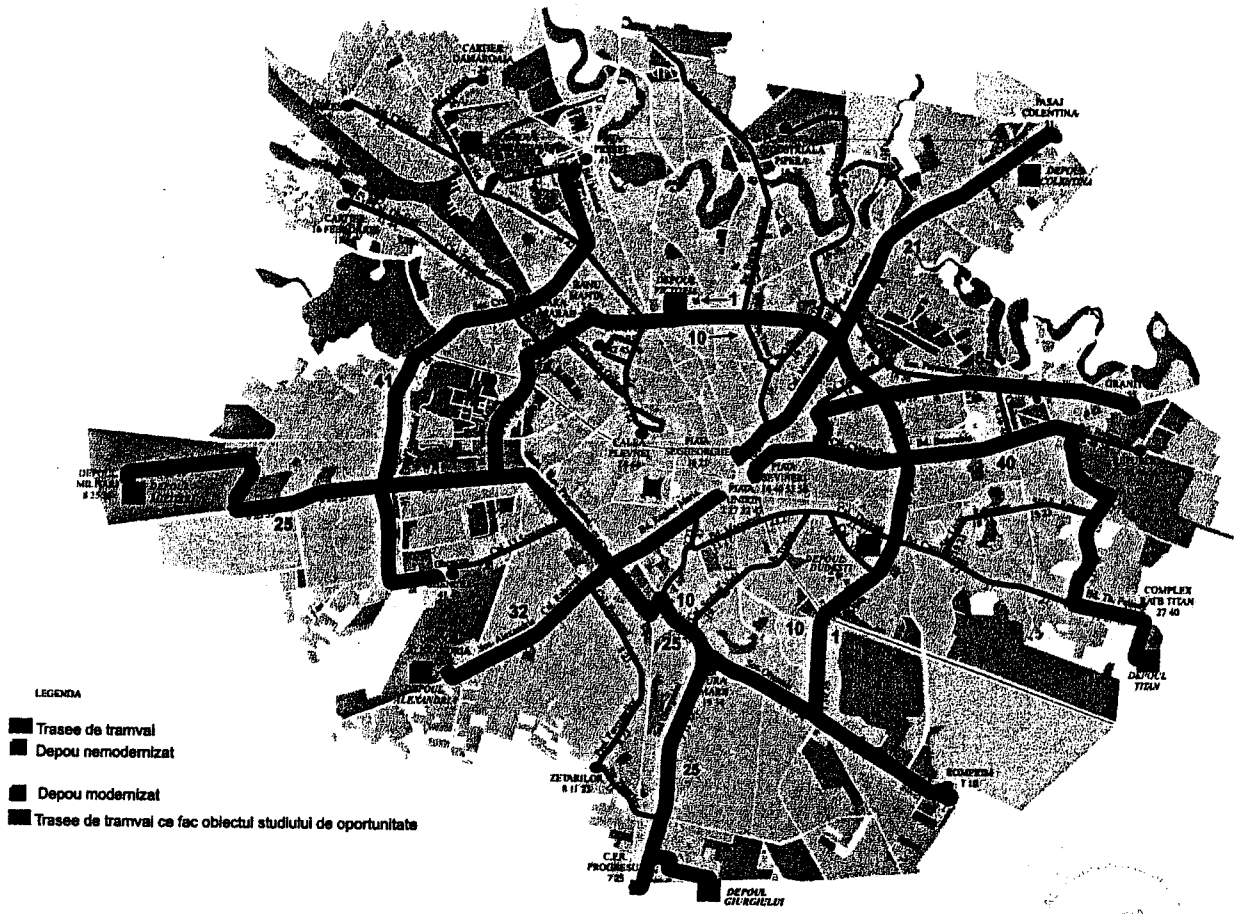
*** Pentru satisfacerea integrala a valorii cererii de transport, pe traseele in care vor functiona cele 100 de tramvaie noi cu podea total coborata, vor fi introduse si o parte din tramvaiele modernizate care se afla deja in parcul RATB, respectiv cele de tipul BUCUR Low Floor (16 unitati) si V3A CH-PPC cu podea partial coborata (6 unitati).

Prin functionarea combinata a vagoanelor deja existente cu cele noi de capacitate crescuta, oferta de transport poate fi organizata cu un anumit grad de flexibilitate, atat la orele de varf, cat mai ales intre varfuri, pentru o utilizare cat mai eficienta a materialului rulant.

**** Peroanele din Statiile Hepites si Eroii Revolutiei (4 la numar) deservesc la comun traseele Liniilor 1, 10 si 25

415

Harta retelei de tramvaie cu evidentierea traseeleor ce fac obiectul achizitiei de tramvaie



CONFORM CU ORIGINALUL

3. Actualizarea Modelului

Modelul de cerere de transport din 2014 a fost stocat in urma finalizarii Masterplanului de Transport Durabil Urban (PMUD). Ca parte a primului pas al acestei misiuni, consultantul a activat modelul stocat si a generat rezultate atat prezente cat si viitoare, pentru a vedea ca nu au aparut probleme pe perioada de stocare.

3.1. Furnizare Servicii Transport Public

Potrivit informatiilor primite de client, codarea liniei de tramvai in TransCAD a fost sistematic corectata si actualizata. Ca prim pas, traseele numarul 4 si 5 care au fost eliminate, au fost dezactivate din software. Apoi, fiecare traseu de tramvai nou adaugat a fost codificat.

Actualizarea a inclus, de asemenea, o calibrare a intervalului de succedare actualizat pentru fiecare linie, conform datelor colectate.

In continuare, sunt prezentate hartile traseelor de tramvai actualizate:

253

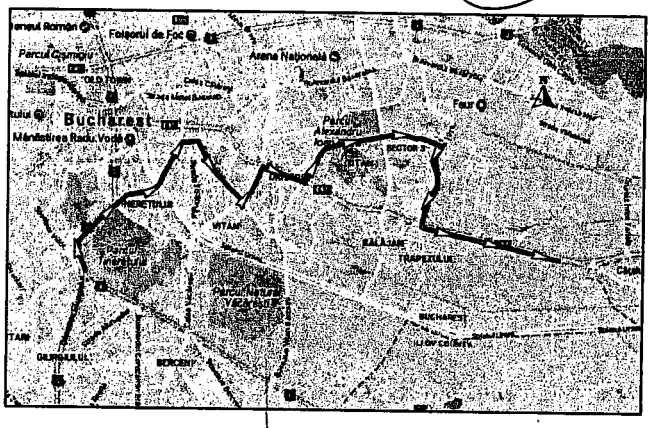
416

Traseu 1/10:



CONFORM CU ORIGINALUL

Traseu 19:



Traseu 34:

417



CONFORM CU ORIGINALUL

Traseu 55:


Circul Metropolitan Bucuresti
Piata Victoriei
Piata Mihai Bravu
Piata Unirii
Piata Alba Iulia
Piata Sudului
Piata Progresul
Piata Constantin Brancoveanu
Piata Gorjului
Piata Muncii
Piata Drumul Taberei
Piata Romana
Piata Universitatii
Piata Romana
Piata Victoriei
Piata Victoriei
Piata Victoriei

3.2. Scenariu utilizare terenuri 2020

Crearea unui scenariu de mijloc prin extrapolare privind utilizarea terenurilor ajuta la validarea prognozei anticipate pentru anul tinta. Pentru a produce scenariul, datele despre populatie si ocuparea fortei de munca servesc ca baza de calcul pentru obtinerea tuturor celorlalte valori.

3.2.1. Metoda extrapolarii privind scenariul de utilizare a terenurilor pentru 2020

In cazul unui scenariu prin extrapolare pentru anul 2020, calculele privind numarul populatiei si al ocuparii fortei de munca ar servi ca baza pentru obtinerea densitatii populatiei in ZAT (zona de analiza a traficului) si distributiei populatiei pe categorii de varsta. Primul pas a fost validarea cifrelor privind populatia si ocuparea fortei de munca pentru anul de baza si anul tinta, unde amandoua ar arata o crestere pana in 2030.

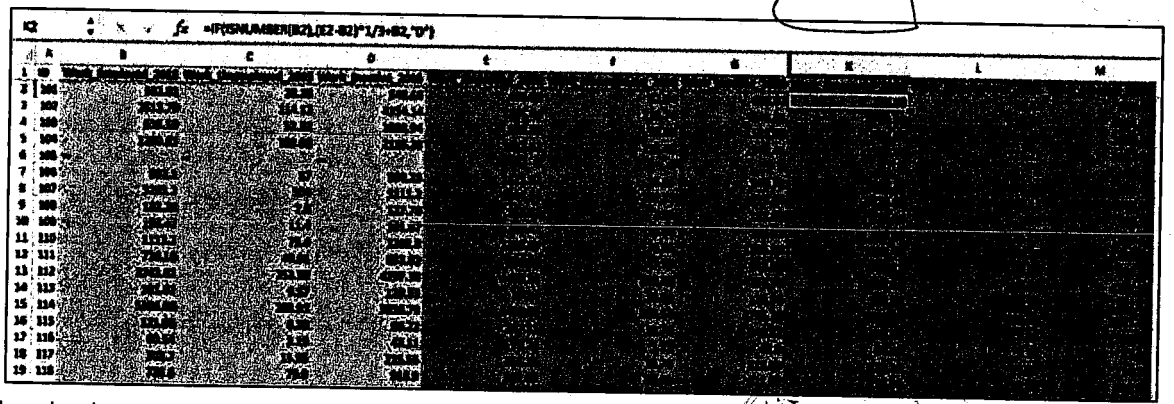
O formula de regresie de baza a servit drept instrument precis de calculare a modificarilor care ar aparea pana in 2020. Aceasta formula a fost aplicata tuturor ZAT-urilor, impiedicand orice abatere. Modificarea in ceea ce priveste ocuparea fortei de munca a fost calculata ca diferenta dintre 2020 si 2015 iar densitatea in ZAT a fost obtinuta inmultind populatia cu suprafata ZAT.

Aceeasi formula de regresie a fost folosita pentru a calcula distributia atat in functie de varsta cat si de ocuparea fortei de munca pentru fiecare ZAT. Dupa care s-a aplicat o validare in doi pasi. Scenariile pentru 2020 – 2030 sunt cu 5 si respectiv 15 ani peste anul de baza, un raport de 1:3. In primul rand, inmultind diferenta dintre anul de baza si anul tinta cu o treime si adaugand valoarea din anul de baza s-ar obtine o aproximare buna.

Al doilea pas a fost aplicarea formulei de regresie doar pe totalurile date din anul de baza si anul tinta. Rezultatele au aratat ca distributia in functie de varsta este valida. Totusi, calculul privind distributia in functie de ocuparea fortei de munca nu a produs rezultatul asteptat si, in schimb, a fost aplicat raportul 1:3 pe toate zonele ZAT.

CONFORM CU ORIGINALUL

Figura 4 - Calcul distributie forta de munca



Work employed = angajati
Work unemployed = someri
Work inactive = inactivi

419

Rezultatele arata o usoara scadere de aproximativ 5,500 la nivelul populatiei pana in anul 2020. Ocuparea fortei de munca va creste cu 75,500. Grupurile de varsta 5-19 ani vor inregistra o scadere minora, in timp ce grupurile de varsta 20-29 vor inregistra o usoara crestere.

Figura 5 - Rezultate obtinute prin extrapolare pentru 2020

	Pop	Emp	Emp Change	Work_Employed	Work_Unemployed	Work_Inactive	Age_5-9	Age_10-14	Age_15-19	Age_20-24	Age_25-29
2015	2'272'180	1'031'568		1'060'928	78'748	1'134'254	96'602	84'322	92'804	177'876	190'769
2030	2'289'291	1'291'898	240'575	1'299'154	79'748	1'146'239	93'398	101'090	90'041	119'325	96'755
2020	2'266'446	1'107'324	75'657	1'140'337	79'081	1'138'249	95'493	89'311	90'786	151'794	150'488

Pop. = populatie
Emp.= ocupare forta de munca
Emp Change = modificari la niv ocuparii fortei de munca
Work employed = angajati
Work unemployed = someri
Work inactive = inactive

CONFORM CU ORIGINALUL

3.3. Calibrarea modelului

In urma actualizarii modelului, timpii de calatorie ajustati pot fi recalculati. Caracteristicile traseului sunt calculate pe baza legaturilor rutiere si a vitezei mediii. Cifrele de mai jos arata noii timpi de calatorie si vitezele medii pentru toate traseele.

Figura 6 - Sistem trasee actualizate

Dataview1 - Route System

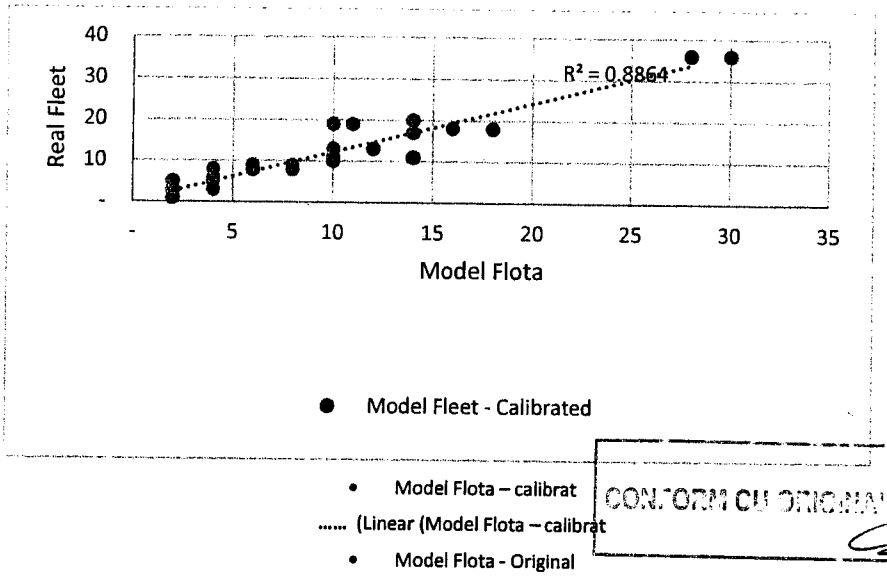
Route_ID	Route_Name	Mode	Intervals	Is_Active	ABTR	Length	PCE	Travel_Time	Speed
252	Tram_32_BA	2	2.64	1	18.55	5.41	6.00	18.82	17.24
255	Tram_42_BA	2	82.85	1	22.65	6.68	6.00	24.17	16.59
306	Tram_1A_BA	2	5.00	1	27.37	6.51	6.00	28.41	13.75
308	Tram_21_BA	2	5.48	1	48.82	7.26	6.00	45.55	9.57
309	Tram_21_AB	2	5.48	1	30.85	7.26	6.00	30.80	14.14
312	Tram_42_AB	2	82.85	1	21.68	6.51	6.00	22.52	17.34
316	Tram_41_AB	2	2.33	1	37.47	9.87	6.00	39.20	15.10
318	Tram_4_AB	2	36.17	1	12.28	2.60	6.00	14.26	10.95
322	Tram_4_BA	2	36.17	1	7.30	2.58	6.00	8.61	17.98
325	Tram_32_AB	2	2.64	1	50.28	5.41	6.00	48.16	6.74
574	Tram_5_AB	2	12.02	1	31.63	8.72	6.00	35.28	14.82
996	Tram_35_AB	2	24.50	1	39.35	10.53	6.00	42.77	14.77
1005	Tram_45_BA	2	17.64	1	22.25	7.75	6.00	23.47	19.80
1006	Tram_45_AB	2	17.64	1	25.96	7.43	6.00	28.67	15.56
1012	Tram_24_AB	2	13.43	1	30.23	8.16	6.00	33.22	14.74
1019	Tram_44_AB	2	18.67	1	21.15	6.78	6.00	21.94	18.54
1054	Tram_11_BA	2	10.90	1	50.31	16.08	6.00	55.32	17.45
1058	Tram_18_AB	2	5.00	1	64.08	13.95	6.00	72.22	11.59
1063	Tram_47_AB	2	35.36	1	24.40	6.41	6.00	27.01	14.24
1064	Tram_47_BA	2	35.36	1	31.05	6.41	6.00	38.04	10.12
1080	Tram_14_BA	2	12.49	1	50.53	8.84	6.00	56.16	9.44
1081	Tram_40_AB	2	12.05	1	50.02	11.48	6.00	50.86	13.55
1082	Tram_14_AB	2	12.49	1	37.36	8.71	6.00	40.89	12.77
1085	Tram_27_BA	2	15.17	1	34.80	10.24	6.00	37.34	16.46

Datele privind flota si timpul de calatorie aferente anului 2017 au fost apoi comparate cu cifrele reale furnizate in etapele de colectare a datelor pentru a asigura fiabilitatea si compatibilitatea modelului cu modul de operare actual al sistemului de transport in Bucuresti-Ilfov. Cele doua grafice de mai jos arata pe scurt modificarile facute precum si corespondenta cu datele furnizate.

257

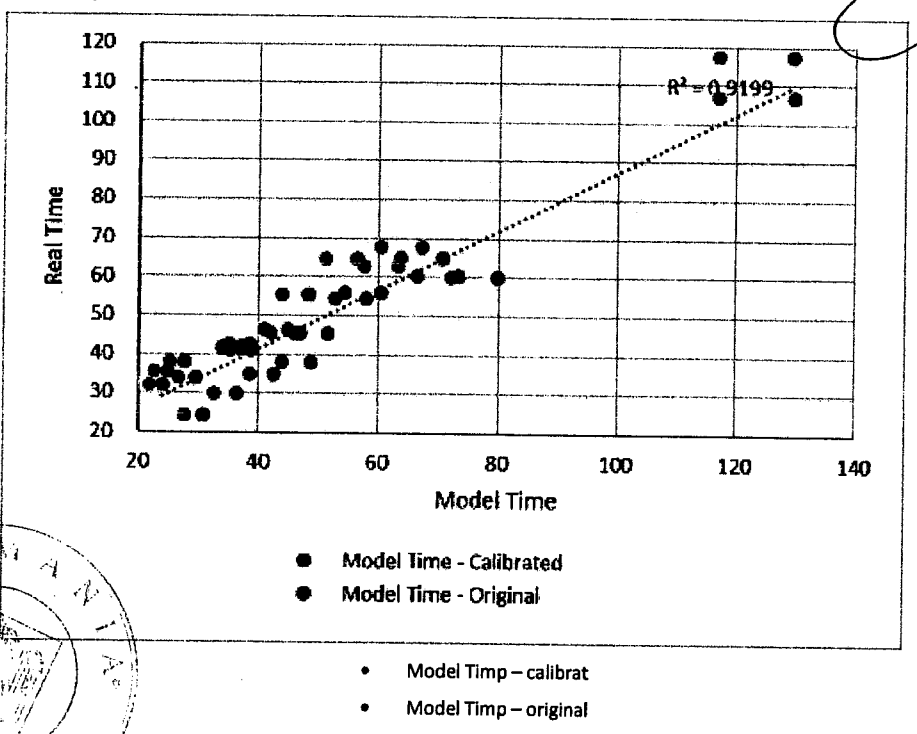
420

Figura 7 –Calibrarea Flotei



CONFORM CU ORIGINALUL

Figura 8 – Calibrare Timp



Pentru a reprezenta modernizarea produsa de achizitia noii flote, vitezele medii de deplasare au fost ajustate printr-o serie de pasi detaliati in tabelul de mai jos. Viteza medie initiala a tramvaiului a fost imbunatatita printr-o relatie intre timpul mediu per traseu inainte si dupa punerea in functiune a tramvaielor nou achizitionate si a crescut in consecinta in parametrii modelului.

Tabel 2 Actualizare generala a vitezei flotei

Parametru	Valoare	Unitate de masura
Viteza medie tramvai	13.12	Km/h
Lungime medie traseu	11.37	km
Numar de statii tramvai pe traseu	17.77	unitati
Avantaj flota noua (sec per statie)	10	secunde
Economie timp pe traseu	3.0	minute
Timp consumat pe traseu inainte	52.0	minute
Timp consumat pe traseu dupa	49.1	minute
Viteza medie dupa	**13.9**	**Km/h**

Conform specificatiilor furnizate de client, a fost alocata o crestere suplimentara a vitezei pe traseele unde flota a fost innoita (1, 10, 21, 25, 32, 40, 41 si 55). Acest lucru are ca rezultat o constanta specifica mijlocului de transport actualizat care arata o crestere suplimentara a vitezei de functionare.

Tabel 3 Cresteri ale constantei specifice Mijlocului de transport (CSM)

CSM initiala	1.09
CSM adaugata	0.94
CSM adaugata pentru traseele cu flota noua	0.95
CSM nou	1.03
CSM nou Flota noua	0.98

4. Rezultatele Modelului

4.1. Rezultate la nivelul transportului

Prognozele de trafic pentru scenariile "fără proiect" şi "cu proiect"

In intelelesul prezentului studiu de trafic, scenariul fara proiect este **" Scenariul de referinta"** iar scenariul cu proiect este **"Scenariul Imbuntatatire tramvaie"**. Scenariul de referinţă (fara proiect) presupune continuarea situaţiei existente in anul 2017 (anul de baza), datele din 2020 fiind extrapolate la datele din anul 2017 (a se vedea scetiunea 1.3).

Anii de prognoza

Anul **2020** este considerat "primul an de dupa finalizarea implementarii proiectului (primul an in care proiectul va fi operational)" iar anul **2025** "ultimul an al perioadei de durabilitate a contractului de finantare. Scenariul include si anul 2030 cu titlu informativ.

259

422

4.1.1. Eliminare congestii

Incorporarea noii flote de tramvaie are ca rezultat o imbunatatire semnificativa in ceea ce priveste congestiile in zona metropolitana. Rezultatele reflecta o reducere a congestiilor, avand in vedere ca timpul de deplasare al vehiculelor scade semnificativ, precum si kilometrii parcursi per vehicul. Reducerea congestiei este explicata prin faptul ca oamenii vor inlocui mijloacele private de transport cu transportul public in timpul orelor de varf AM.

Tabel 4 Comparatie Scenarii

Nume scenariu	2020 Scenariu Referinta	2020 Scenariu imbunatatire tramvaie	2025 Scenariu Referinta	2025 Scenariu imbunatatire tramvaie	2030 Scenariu Referinta	2030 Scenariu imbunatatire tramvaie
VKMT	1,788,241	1,781,217	2,099,488	2,090,375	2,893,931	2,878,985
VHT	72,224	71,530	96,076	94,875	170,008	166,911
Number of Drivers	188,367	187,106	220,290	218,340	301,284	297,321
Number of Passengers	70,246	69,810	69,141	68,633	66,984	66,338
Number of Transit Passengers	159,602	161,466	158,988	161,751	157,768	162,322
Number of Non-Motorized Transport	12,569	12,420	13,876	13,616	16,912	16,362
Freight Light	774	774	988	988	1,610	1,610
Freight Heavy	315	315	402	402	655	655
External Auto	19,879	19,879	23,007	23,007	30,816	30,816
TOTAL	451,751	451,771	489,870	489,912	576,028	576,128
Share of Drivers	41.7%	41.4%	45.0%	44.6%	52.3%	51.6%
Share of Passengers	15.5%	15.5%	14.1%	14.0%	11.6%	11.5%
Share of Transit Passengers	35.3%	35.7%	32.5%	33.0%	27.4%	28.2%
Share of Non-Motorized Transport	2.8%	2.7%	2.8%	2.8%	2.9%	2.8%
Share Freight Light	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%	0.3%	0.3%
Share Freight Heavy	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%
Share of External Auto	4.4%	4.4%	4.7%	4.7%	5.3%	5.3%
Car Trip Time (mins)	23.01	22.94	26.17	26.07	33.86	33.68
Car Speed (Km/H)	24.76	24.90	21.85	22.03	17.02	17.25
PT Transfer Rate	1.631	1.617	1.717	1.712	1,90	1.92

423

Dupa cum se vede in tabelul 4 de mai sus, prin achizitia de tramvaie se constata atat pentru anul 2020 cat si pentru anul 2025 o scaderea timpului de calatorie , crestere a vitezei medii a autovehiculelor in perioada orelor de varf AM, precum si imbunatatirea unor parametri specfici mobilitatii-persoanelor (scaderea cotei modale a transportului auto, etc).

Primul an de dupa finalizarea implementarii proiectului (2020)
Din tabelul 4, din compararea celor doua scenarii, pentru aria de studiu și pentru primul an de după finalizarea implementării proiectului (**2020**) rezultă o **reducere a utilizării transportului privat** cu autoturismele (numar soferi) cu 1261 de persoane (in timpul orelor de varf AM), **scaderea a cotei modale a transportului cu autovehicul personal cu 0.3 % si cresterea cotei modale a transportului public cu 0,4%**

Ultimul an al perioadei de durabilitate a contractului de finantare (2025)
Din compararea celor doua scenarii (tabel 5) pentru aria de studiu și pentru ultimul an al perioadei de durabilitate a contractului de finanțare (**anul 2025**), rezulta prin implementarea scenariului cu proiect, **o reducere a utilizării transportului privat cu autoturismele** (numar soferi) cu 1950 de persoane in timpul orelor de varf AM, **scaderea a cotei modale a transportului cu autovehicul personal (cota modala soferi auto) cu 0.4% si cresterea cotei modale a transportului public cu 0,5%**

4.1.2. Cresterea numarului de calatori cu mijloace de Transport Public

Avand in vedere modificarile la nivelul vitezei si al intregii flote, numarul de **calatori care utilizeaza tramvaiul va creste in timpul orelor de varf AM in cazul scenariului cu proiect fata de scenariul fara proiect, progresiv de la 5% in anul 2020 la 13 % in anul 2025.** Ceea ce inseamna ca vor fi atrasi catre transportul public, progresiv, de la cca 800.000 de calatori noi pe an (anul 2020) la cca 2,000,000 de calatori noi pe an (anul 2025) rezultand peste 7,000,000 calatori catre transportul public cu tramvaiul in perioada de durabilitate a contractului.

Aceste modificari sunt prezentate in harta de mai jos, care arata, de asemenea, cresterea fluxurilor de calatori in apropiere de traseele cu tramvaie nou achizitionate, si traseul general de tramvai, inclusiv marirea capacitatii pentru a reprezenta tramvaiele modernizate.

Primul an de dupa finalizarea implementarii proiectului (2020)

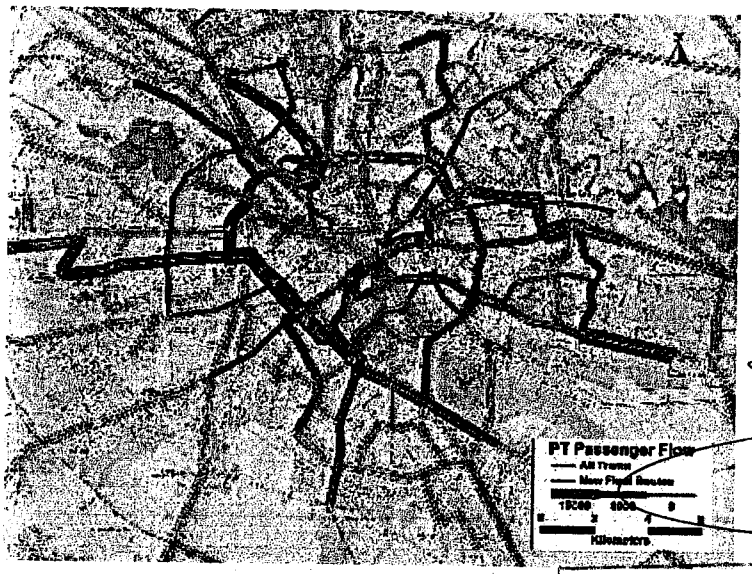
Din tabelul 5, din compararea celor doua scenarii, pentru aria de studiu și pentru primul an de după finalizarea implementării proiectului (**2020**), rezulta creșterea numarului de pasageri care utilizeaza transportul public cu tramvaiul in timpul orelor de varf AM (cca 2400 persoane – crestere de cca 5% de la 45.792 la 48.210)

Ultimul an al perioadei de durabilitate a contractului de finantare (2025)
Din tabelul 5, din compararea celor doua scenarii pentru aria de studiu și pentru ultimul an al perioadei de durabilitate a contractului de finanțare (**anul 2025**), rezulta prin implementarea scenariului cu proiect rezulta creșterea numarului de pasageri care utilizeaza transportul public cu tramvaiul in timpul orelor de varf AM (cca 5583 persoane – crestere de cca 13%, de la 43.243 la 48.826 persoane)

261

424

Harta 2 Flux Calatori Transport Public



Flux calatori in TP
_____ toate tramvaiele
_____ Trasee cu flota noua

CONFORM CU ORIGINALUL

Tabel 5 Imbunatatiri la nivelul numarului de calatori

Nume Scenariu	2020 Scenariu Referinta	2020 Scenariu imbunatatire tramvaie	2025 Scenariu Referinta	2025 Scenariu imbunatatire tramvaie	2030 Scenariu Referinta	2030 Scenariu imbunatatire tramvaie
Number of Boarding	260,360	261,045	273,021	271,393	300,221	293,337
Metro Ridership	81,969	79,147	97,790	93,600	139,181	130,906
Tram Ridership	45,792	48,210	43,243	48,826	38,562	50,082
Trolley Ridership	21,982	21,437	21,615	20,591	20,900	18,997
Bus Ridership	90,865	92,683	85,185	83,297	74,869	67,281
Maxi Taxi Ridership	8,388	8,205	9,856	9,570	13,608	13,018
Rail Ridership	4,643	4,641	5,162	5,147	6,381	6,332
Ext Bus Ridership	6,721	6,721	6,721	6,721	6,721	6,721

425

Fluxurile de calatori la orele de varf AM pentru traseele cu flota adaugata sunt prezentate in hartile de mai jos. In timp ce tiparele generale de calatorie sunt similare atat pentru perioada de dinainte cat si dupa adaugarea noii flote, noile trasee de tramvai arata un flux de calatori mai mare, datorita cresterii frecventei de succedare a tramvaielor si a numarului de calatori.

Aceste diferente sunt prezentate in harta 2 care urmareste si arata nivelul schimbarilor pe linie de tramvai. Numarul de calatori pe traseele selectate (linii de tramvai) a crescut cu 25% in primul an de dupa implementarea proiectului.

Traseu	2020 - Scenariul de referinta	2020 - Scenariul Imbunatatire tramvai	Procent schimbare (%)
Total	45792	48210	5
Medie	1761.24	1854.23	5
Medie trasee flota noua	4184	4954	25

CONFORM CU ORIGINALUL

La nivelul **fiecarui traseu** , cresterea numarului de calatori pe fiecare linie de tramvai la nivelul primului an de dupa implementare a proiectului (2020) este mentionata in tabelul 6. Din tabel rezulta ca numarul de calatori care utilizeaza tramvaiul creste toate traseele/liniile vizate de investitia propusa, in primul an de dupa implementarea proiectului si ca fiecare din acesta contribuie la cresterea codei modale a transportului public in detrimentul cotei modale a transportului cu autovehiculele personale, care este in scadere. (vezi sectiune 4.1.1.)

Situatia este similara si in cazul ultimului an de durabilitate a contractului de finantare **(2025)** la nivelul fiecarui traseu in parte, cota modala a transportului cu autovehicolul fiind in scadere.

Tabel 6 Cresterea numarului de calatori pe fiecare linie de tramvai (flux calatori ora de varf AM)

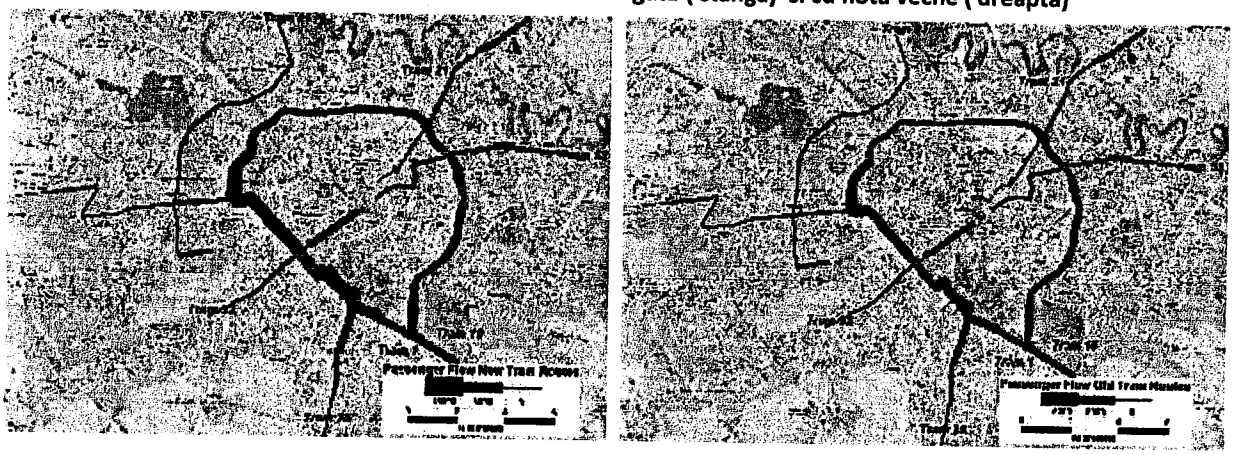
Traseu	2020 - Scenariul de referinta	2020 - Scenariul Imbunatatire tramvai	Pondere schimbare 2020 (%)	2025 - Scenariul de referinta	2025 - Scenariul Imbunatatire tramvai	Pondere schimbare 2025 (%)
Total	45792	48210	5,28	43243	48826	12,91
1	4583	5013	9,38	4328	5077	17,31
10	3055	3342	9,39	2885	3385	17,32
11	3875	2628	-32,18	3659	2662	-27,27
14	679	892	31,37	641	903	40,89
16	479	562	17,33	452	569	25,83
21	2667	3729	39,82	2519	3777	49,95
23	1610	1969	22,30	1520	1994	31,16
24	130	186	43,08	123	188	53,45
25	7087	8764	23,66	6693	8876	32,63
27	1196	1321	10,45	1129	1338	18,46
32	2953	3625	22,76	2789	3671	31,65

263

426

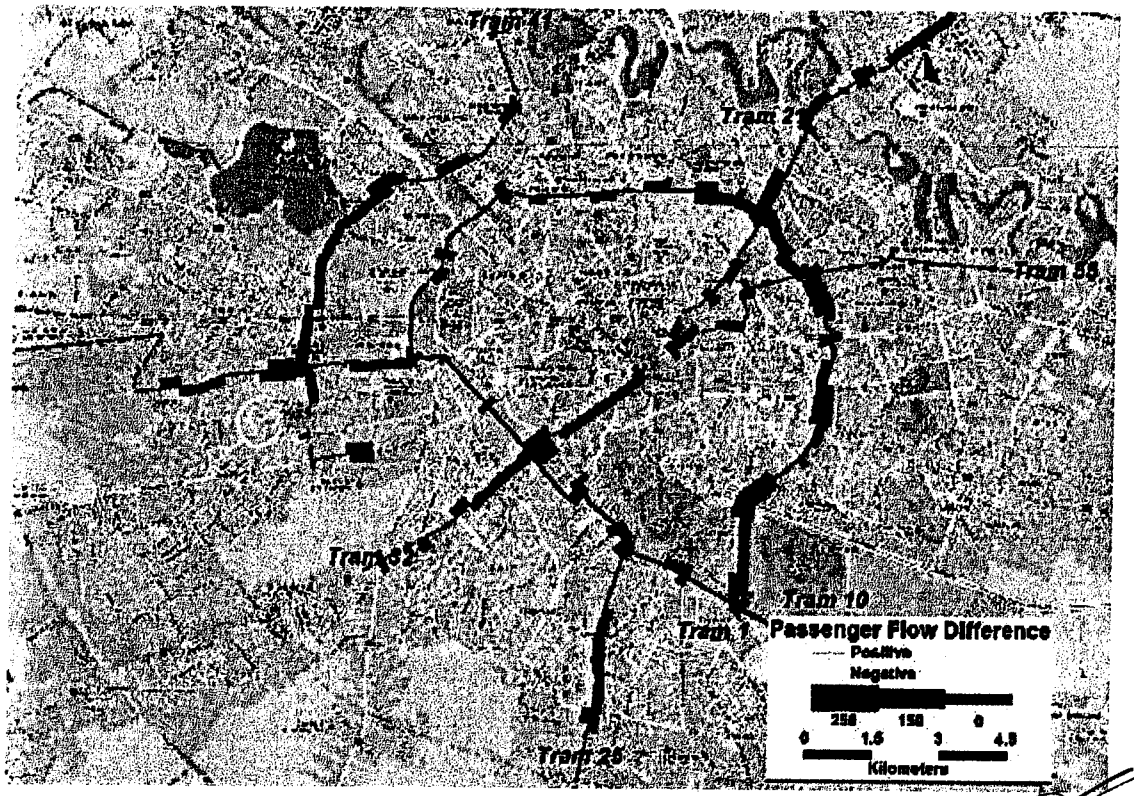
35	326	169	-48,16	308	171	-44,40
36	1144	1366	19,41	1080	1383	28,06
40	1510	1675	10,93	1426	1696	18,97
41	4385	4707	7,34	4141	4767	15,12
42	5	10	100,00	5	10	114,50
44	122	128	4,92	115	130	12,52
45	277	366	32,13	262	371	41,71
46	374	412	10,16	353	417	18,14
47	93	102	9,68	88	103	17,63
56	189	206	8,99	178	209	16,89
7	981	117	-88,07	926	118	-87,21
8	1182	836	-29,27	1116	847	-24,15
19	4840	5080	4,96	4571	5145	12,57
34	1676	463	-72,37	1583	469	-70,37
55	374	542	44,92	353	549	55,42

Harta 3 Flux de calatori pe traseele de tramvai cu flota adaugata (stanga) si cu flota veche (dreapta)



427

Harta 4 Diferente de flux de calatori pe traseele de tramvai



CONFORM CU ORIGINALUL

4.2. Imbunatatiri la nivelul functionarii tramvaielor

Scenariul destinat masurarii impactului achizitiei de tramvaie se bazeaza pe imbunatatirea atat a vitezei cat si a frecventei de succedare pe traseele relevante. Flota suplimentara care urmeaza sa fie achizitionata a fost definita de client si folosita ca input pentru scenariul actualizat din tabelul de mai jos.

Avand in vedere ca inputurile privind vitezele si timpul de calatorie au fost imbunatatite, la care se adauga extinderea flotei, se asteapta si o crestere a numarului de plecari. Au fost generate cifre actualizate pentru intervalele de succedare si numarul de plecari per traseu. Cresterea numarului de plecari de la 226 la 317 in timpul orelor de varf AM este mai mare decat rata cresterii numarului de vehicule, demonstrand astfel impactul pozitiv pe care il are reinnoirea flotei.

Acest lucru se vede si din numarul de kilometri parcursi de tramvai (VKMT), deoarece acesta creste intr-un procent mai mare decat numarul vehiculelor suplimentare. Timpul mediu pe traseu arata o reducere semnificativa de aproximativ 3 minute timp de calatorie.

Tabelul urmator prezinta pe scurt schimbarile in plan operational pentru fiecare linie cu o imbunatatire a serviciului datorita extinderii flotei si imbunatatirii vitezelor de calatorie pe liniile selectate:

265

428

Tabel 7 Noul plan al Serviciului per Linie

Traseu ID	Lungime cale simpla (km)	Interval Modelul Initial	Numar initial de plecari	Timp initial	VKMT initial	Interval nou	Numar nou de plecari	Timp nou	VKMT nou
1	26.6	12.53	5	129.30	129.10	7	8	122	207
10	26.6	11.24	5	129.62	119.63	6	9	122	215
21	15.1	6.36	18	42.47	135.90	4	32	40	242
25	34.00	8.51	14	70.66	238.00	5	24	67	408
32	11.3	4.54	26	30.72	146.90	3	44	29	249
40	22.8	16.20	8	57.98	105.60	6	20	55	264
41	19.7	3.13	38	48.79	374.30	2	64	46	630
55	14.2	17.24	6	38.55	41.91	8	16	36	112

Tabel 8 Cresterea valorilor operationale

	Referinta	Cu imbunatatiri la niv tramvaielor	Raport
Vehicule	274	374	36%
VKMT Tramvai	2,469	3,568	44%
Numar de plecari	226	329	46%
Timp mediu	53.65	50.59	-6%

5. Evaluare Model Emisii

Comisia Europeana a definit reducerea emisiilor de carbon generate de sectorul transport ca pe un obiectiv fundamental atat pe termen scurt cat si pe termen lung. Acest obiectiv se bazeaza pe realizarea faptului ca Europa este puternic dependenta de combustibilii fosili importati pentru mobilitate si transport. Astfel, au fost publicate numeroase politici si carti albe pe tema dezvoltarii combustibililor alternativi si a investirii in infrastructura lor ca metoda de realizare a decarbonizarii treptate a sectorului transport in viitor (SWD (2013) EU COM, Energie Curata pentru Transport)

Electrificarea transportului, cu accent pe furnizarea serviciilor de transport public urban indeplineste obiectivul definit de decarbonizare graduala a sectorului transport, in urmatoarele moduri:

- Producerea energiei in mod eficient in centrale de mare capacitate reduce amprenta neta de carbon a operatiunilor din sectorul Transport Public deoarece vehiculele nu mai produc energie la fata locului.
- Producerea centralizata a energiei are loc in afara oraselor, reducand astfel numarul populatiei expuse la emisiile GES.
- Vehiculele electrice nu elibereaza pulberi la nivel scazut asa cum fac vehiculele private si autobuzele, acest lucru nu doar ca imbunatateste sanatatea publica dar reduce si obstacolele din calea transportului nemotorizat.

- In general, vehiculele electrice din TP sunt percepute intr-o lumina mai atragatoare decat echivalentul lor care functioneaza pe baza de combustibili fosili, trecerea la vehiculele electrice adesea da masura inlocuirii unui mijloc de transport cu mijloace mai durabile
- Vehiculele electrice sunt mai noi, utilizeaza tehnologii avansate atat pentru functionare cat si pentru imbunatatirea experientei calatorilor, furnizand un serviciu superior in ansamblu.

Misiunea actuala se axeaza pe achizitia si operarea noii flote de tramvaie pentru orasul Bucuresti. Pe baza constatarilor din Proiectul de Mobilitate Urbana Durabila 2015, este recomandat ca noile vehicule sa inlocuiasca o flota invechita pentru a reinnoi mijlocul de transport ca element principal in ierarhia mobilitatii durabile a orasului. In plus, aceasta investitie va aduce Bucurestiul mai aproape de obiectivul decarbonizarii sectorului transport in oras, asa cum prevad politicile UE.

Indicatorii pentru evaluarea impactului asupra mediului pentru acest proiect se bazeaza pe rezultatele si indicatorii creati in Modelul de Cerere de Transport pentru Bucuresti-Ilfov care a fost finalizat in perioada elaborarii PMUD 2015 si a fost actualizat pentru acest proiect. Modelul a fost recalibrat pentru anul 2017 si ia acum in calcul tipare actualizate privind numarul de calatori precum si evolutiile din sistemul de Transport Public al orasului. Urmatoarele sectiuni vor prezenta o evaluare de mediu a acestui proiect cu privire la emisiile GES, poluantii de nivel scazut si costurile financiare ale eventualelor efecte asupra mediului.

5.1. Reducerea GES

Descrierea datelor de intrare

Reducerea emisiilor de gaze cu efect de sera este un indicator foarte important pentru masurarea impactului sectorului transport asupra mediului. In timp ce sectorul transport genereaza numerosi poluanti, GES sub forma de emisii de CO2 reprezinta poluantul de referinta utilizat in acest proiect si alte evaluari similare. In aceasta evaluare, emisiile totale de GES se bazeaza pe kilometrii parcursi per vehicul, conform MCT.

Numarul total de kilometri parcursi per vehicul este defalcat mai intai in functie de mijlocul de transport, apoi de combinarea flotelor si calculat in final in functie de emisiile medii de GES pe km parcurs. Aceasta metoda este folosita pentru a arata diferenta dintre scenariul de baza (2017) si un scenariu viitor in care flota de tramvaie reinnoita este pusa in functiune.

Inputuri de baza in evaluare:

Inputuri	Descriere	Sursa Date
Kilometri parcursi per vehicul	Kilometri parcursi per vehicul in perioada de varf AM	Bucharest – Ilfov MCT
Combinarea flotelor	Caracteristici vehiculului si caracteristici flota in general	Bucharest – Ilfov PMUD 2015
Emisii GES	Cantitate medie de emisii GES per km parcurs de vehicul in functie de clasa vehiculului	Eurostat 2018

In acest proiect se fac urmatoarele ipoteze cu privire la impactul empiric al noii flote de tramvaie:

430

- Noile tramvaie se deplaseaza mai rapid si mai eficient decat modelele vechi si astfel timpii de deplasare scad iar fiabilitatea creste
- Noile tramvaie vor rula pe trasee imbunatatite / noi care vor mari aria de acoperire a serviciului prin acest mijloc de transport
- Noile tramvaie sunt mai atractive in ochii utilizatorilor si creeaza astfel reperul pentru schimbarea mijlocului de transport

Tabele referitoare la Flota de vehicule

- Proportiile vehiculelor care alcatuiesc flota au la baza datele analizate in PMUD Bucuresti 2015
- Emisiile de **CO2e** eliberate per 1 km se bazeaza pe bazele de date Eurostat 2018 si EPA 2017

Flota autovehicule	**Emisii CO_2e Grame per 1 KM**	**Procent in flota vehicule**
Masina compacta noua	127	20%
Masina compacta veche	132	13%
Masina mica noua	133	20%
Masina mica veche	142	15%
Sedan Nou	153	12%
Sedan Vechi	175	8%
Camion Nou	207	4%
Camion Vechi	278	3%
SUV	245	5%
Medie ponderata	**151.68**	

Flota tramvaie	**Emisii CO_2e Grame per 1 km**	**Proportie vehicule flota Scenariu de Referinta**	**Proportie vehicule flota Scenariu imbunatatire Tramvaie**
Tramvaie existente	97	100%	48%
Tramvaie noi	42	0%	52%
Medie ponderata, Emisii CO_2e Grame per 1 km		**97**	**68.4**

Pe baza flotelor de vehicule, se prezinta impactul scenariului pentru imbunatatirea tramvaielor (AM varf)

431

Clasa vehicul	Cantitate medie de emisii CO_2e*	Impactul Proiectului privind Tramvaiele	
		Modificare VKMT	Modificare emisii GES
Masini private	159.66**	99.61%	**- 0.39 %**
Tramvaie	***	138%	**-3 %**
*CO_2e: Echivalent dioxid de carbon, unitate standard pentru exprimarea diverselor GES in 1 indicator ** A se vedea tabel "Flota de autovehicule" pentru mixarea flotei de vehicule private *** A se vedea tabel "Flota Tramvaie" pentru mixarea flotei de tramvaie per scenariu			

- Imbunatatirea flotei de tramvaie a schimbat in general modul de calatorie de la masina privata la tramvai
- Noile tramvaie au o performanta mai buna in ceea ce priveste emisiile GES in perioada de varf AM, remarcandu-se o reducere de 3% intre scenarii chiar daca tramvaiul parcurge cu 38 % mai multi kilometri in perioada de varf AM
- Noua flota de tramvaie in scenariul privind imbunatatirea tramvaielor asigura o reducere de 28.6 grame de emisii de CO2e pe kilometru, adica o reducere de aprox 30%

Tabel rezumativ privind reducerea in termeni absoluti a emisiilor:

Scenariu	Tone de Emisii GES in perioada de varf AM (emisii CO_2e)		GES anual (emisii CO_2e Tone)
	Masini private	Tramvaie	
Scenariu de referinta 2020	271.2	0.240	841,582
Scenariu privind imbunatatirea Tramvaielor 2020	270	0.233	838,260
Scenariu privind imbunatatirea Tramvaielor 2025	270	0.233	838,260
Economii (valoare absoluta)	-1.07	- 0.01	**-3,322**
Economii anuale (procente)			**0,4 %**

La nivelul ariei de studiu reducerea de emisii anuale CO2 este de -0,4 % in scenariul cu proiect fata de scenariul fara proiect. Reducerea emsiilor de CO2 si valorile emisiilor anuale economisite de CO2 (reducere anuala) din primul an de dupa finalizarea implementarii proiectului (2020) se pastreaza pe intreaga durabilitate a contractului de finantare, valoriile fiind valabile si pentru anul 2025 pentru intreaga arie de studiu.

Scenariul privind imbunatatirea tramvaielor reduce emisiile totale GES in Bucuresti cu aproximativ 1.1 tone in orele de varf AM

Economiile anuale ajung la o reducere emisii GES de aprox – 3,322 tone

Reducerea folosirii masinilor personale reprezinta sursa principala de modificare a emisiilor GES, in timp ce imbunatatirea tramvaielor are doar un impact marginal.

269

432

Tabel 9 Reducerea emisiilor GES pe fiecare traseu in aria de studiu

Traseu/ Linie	Economii anuale de emisii CO2 (echivalent tone CO2/an)	Contributia traseului individual la reducerea anuala de CO2 (%)	Scenariul de referinta 2020 (emisii echivalent tone CO2)	Scenariul imbunatatirea tramvaielor 2020 (emisii echivalent tone CO2)	Scenariul imbunatatirea tramvaielor 2025 (emisii echivalent tone CO2)	Reducere emisii GES (%)
Total	**3322**	**3322**	**841582**	**838260**	**838260**	**0,40%**
Linia 1	298	8,97%	75494,11	75196,11	75196,11	0,40%
Linia 10	315	9,48%	79800,82	79485,82	79485,82	0,40%
Linia 21	906	27,27%	229522,36	228616,36	228616,36	0,40%
Linia 25	192	5,78%	48640,50	48448,50	48448,50	0,40%
Linia 32	574	17,28%	145414,83	144840,83	144840,83	0,40%
Linia 41	275	8,28%	69667,38	69392,38	69392,38	0,40%
Linia 55	143	4,30%	36227,04	36084,04	36084,04	0,40%
Linia 40	141	4,24%	35720,37	35579,37	35579,37	0,40%
Linia 27	148	4,46%	37493,72	37345,72	12112,13	0,40%
Alte linii	330	9,93%	83600,86	83270,86	108504,46	0,40%

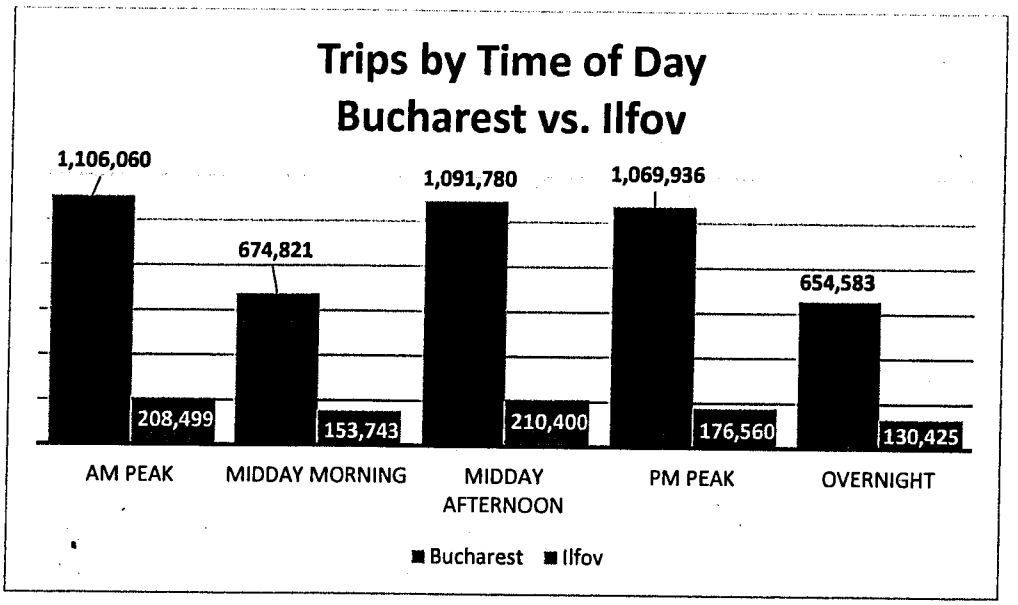
In tabelul 9 se observa contributia fiecarui traseu ce va avea tramvaie modernizate la reducerea anuala a emisiilor GES. Reducerea emsiilor de CO2 si valorile emisiilor anuale economisite de CO2 pe **fiecare traseu in parte** in primul an de dupa finalizarea implementarii proiectului (2020) se pastreaza pe intreaga durabilitate a contractului de finantare, valoriile fiind valabile si pentru anul 2025 pentru intreaga arie de studiu.

Avantajul inlocuirii mijlocului de transport este ilustrat prin aceasta evaluare care arata efectele pozitive ale inlocuirii mijlocului de transport ca rezultat al investitiei in serviciile de Transport Public, in acest caz, in reinnoirea flotei de tramvaie invechite cu vehicule noi.

Conform PMUD, numarul de calatorii pe zi (la ora de varf AM) in aria de studiu Bucuresti este de peste 5 ori mai mare decat in afaria ariei de studiu - judetul Ilfov la acelasi interval de timp. Avand in vedere ca prin achizitia de tramvaie noi, asa cum s-a mentionat anterior, va creste numarul de calatori transportati la ora de varf dimineata in aria de studiu (si implicit numarul de calatorii pe zi), numarul de calatorii in afara ariei de studiu va scadea, impactul asupra judetului Ilfov fiind pozitiv atat in ceea ce priveste traficul auto cat si ceea ce priveste emisiile de GES.

CONFORM CU ORIGINALUL

433



Sursa: PMUDBI

Astfel, masurile propuse a fi realizate prin proiect (achizitia de tramvaie) nu vor determina o creştere a emisiilor de echivalent CO_2 din transport , a deplasărilor aferente transportului privat cu autoturismele şi, implicit, nici o înrăutăţire a condiţiilor de trafic în afara ariei de studiu, pe toată perioada de durabilitate a contractului de finanţare.

6. Impact financiar

Economiile financiare sunt masurate pe baza atat a timpului economisit cat si a reducerii emisiilor GES. In timp ce economiile sunt calculate pe baza acestor aspecte, impactul global include o crestere inerenta a costului de operare datorita cresteriii flotei de tramvaie si a cresterii concomitente a kilometrilor parcursi per tramvai. Se prevede un plus de aprox 1,100 de km parcursi per tramvai ca parte a impactului financiar care trebuie luat in considerare.

6.1. Economiile de cost datorita reducerii timpului de calatorie

Monetizarea timpului reprezinta un indicator utilizat in mod constant pentru performanta unui scenariu de transport. Ipoteza de baza este aceea ca diminuarea timpilor de calatorie echivaleaza cu diminuarea timpului pierdut deoarece calatorii pot ajunge la destinatie mai rapid si pot fi mai productivi. Aceasta economie de timp este adesea inmultita cu venitul mediu pe ora in zona de interes a proiectului pentru a ajunge la o valoare in dolari care indica beneficiul financiar pozitiv al scenariului.

- Economia de timp ca urmare a imbunatatirii tramvaielor

Indicatori de timp in scenariul de imbunatatire a tramvaielor perioada de varf AM	**2020**	**2025**	**2030**
Ore economisite de vehiculele private	1,145	1,648	3,415
Timpul economisit de utilizatorii actuali ai TP	652	555	401
Noi utilizatori ai TP Timp suplimentar	1,123	2,040	6,733
Diferenta ore TP *	(471)	(867)	(2,934)
Total timp economisit	**673**	**817**	**1,202**
* Impactul scenariului referitor la imbunatatirea tramvaielor include inlocuirea mijlocului de transport ceea ce a crescut timpul general de calatorie in TP in perioada de varf AM. Indicatorul final privind timpul economisit ia in considerare acest lucru pentru a prezenta economiile nete.			

- Principalele avantaje ale tramvaielor in ceea ce priveste economia de timp constau in reduceri ale timpului de calatorie pentru vehiculele private
- In total sunt economiste 287 de ore in perioada orelor de varf AM sau aprox 850,000 de ore anual

Pe baza datelor existente privind PIB-ul si veniturile in Bucuresti, in conformitate cu PMUD din 2015, este prezentata Valoarea Timpului Economisit si alti indicatori financiari esentiali.

Achizitia si introducerea noilor tramvaie in flota existenta si indepartarea modelelor vechi are ca rezultat economii de aproximativ 16 M euro pe an.

Desi costurile legate de aceasta achizitie sunt semnificative, aceasta contribuie la planul de eliminare a congestiilor prevazut in PMUD si determina o inlocuire considerabila a mijloacele private cu mijloace publice de transport.

Acest lucru, la randul sau, creste nu numai valoarea financiara ci si valoarea adaugata a sustenabilitatii prezentata in capitolul urmator.

DIRECTIA TRANSPORTURI ROMANIA

435

Table 9 Time Saving per Route

Route Number	Annual Time Savings (Hours)
Total	**2,019,000**
1	**180,861**
10	**191,236**
21	**550,779**
25	**28,931**
32	**348,725**
40	**85,987**
41	**166,890**
55	**87,181**
27	**81,324**
Alte rute	**297,080**

CONFORM CU ORIGINALUL

Financial Savings Indicators	Value (Currency values are in Euros)
Total Hours Saved (2020)	673
Value of Single Hour Time Savings	6.4 Euros
Value of Time Saved including all Benefits	**16.2 million per annum**

6.2. Reducerea costurilor datorita reducerii GES

Monetizarea emisiilor GES este o metoda larg acceptata de a arata costul social al poluarii pentru societate. Este dificil sa se defineasca cu fermitate pretul pentru 1 tona de emisii de **CO2e**, cu toate acestea se convine adesea ca acesta variaza intre 10-35 USD. In 2015, FMI a stabilit pretul la 25 de dolari, in timp ce Guvernul SUA in 2017 a stabilit pretul la 20 dolari. Pentru aceasta cercetare, valoarea va fi stabilita la 21 de euro, asa cum este prezentata in raportul Synapse-Energyy MIT din 2015 (Synapse Energy, Prognoza Pretului Dioxidului de Carbon 2015).

Evaluarile privind impactul financiar ofera o alta perspectiva pentru intelegerea impactului diverselor scenarii de dezvoltare a transportului. Ipoteza de baza a acestor scenarii este aceea ca reducerea emisiilor GES echivaleaza pentru economie cu reducerea costurilor sociale.

Acest cost poate fi exprimat in termeni ca reducerea accidentelor, problemelor de sanatate si multe altele.

273

436

Calcularea Impactului Financiar a Proiectului privind tramvaiele:

Clasa vehicul	Scenariu de referinta	Scenariu privind imbunatatirea tramvaielor
	Cost Tona Carbon (Euro) pentru perioada de varf AM	
Masini private	5,696.01	5,673.63
Tramvaie	5.03	4.90
Total	**5,702.56**	**5,680.06**
Economii (varf AM)		-22.5

- In general, imbunatatirea tramvaielor produce economii de 22.5 euro in emisii de carbon monetizate in perioada de varf AM.
- **Anual, reducerea GES genereaza economii monetare de aprox 70,000 de euro**
- Dupa cum s-a aratat anterior, beneficiile majore provin din reducerea calatoriilor cu masina privata si mai putin din imbunatatirea eficientei tramvaielor

7. Sumar si concluzii

Flota de tramvaie nou achizitionate in plus fata de cea existenta aduce un impact semnificativ pentru imbunatatirea conditiilor de viata si de transport in regiunea Bucuresti – Ilfov prin reducerea timpului de calatorie, reducerea congestiilor si a poluarii atit in termeni de emisii cit si financiar.

In timp ce capitolele anterioare au prezentat separat impactul financiar si de reducere a poluarii, tabelul de mai jos prezinta cum acest impact este legat de masurile de investitii noi si de cresterea numarului de calatori pentru fiecare linie care face subiectul proiectelor de investitii.

Investitia in tramvaie noi si modern duce la cresterea numarului de calatori in medie cu 25%, reducerea anuala a emisiilor in tone CO2 cu 3.322 si o economie anuala in timp de 2.019.000 ore.

437

Tabelul 10 – Sumar privind evolutia numarului de calatori, a reducerii de emisii de CO2 si timpul de calatorie pe fiecare traseu in scenariul cu proiect fata de scenariul fara proiect

Numarul liniei	Cresterea numarului de calatori in 2020	Cresterea numarului de calatori in 2025	Reducerea anuala a emisiilor – (tone CO2/an)	Ponderea reducerii de emisii GES (%)	Economia anuala de timp (ore)
1	9,38 %	17,31 %	298	0,40%	180,861
10	9,39 %	17,32 %	315	0,40%	191,236
21	39,82%	49,95 %	906	0,40%	550,779
32	22,76 %	31,65 %	574	0,40%	348,725
40	10,93 %	18,97 %	141	0,40%	85,987
41	7,34 %	15,12 %	275	0,40%	166,890
55	44,92 %	55,42 %	143	0,40%	87,181
25	23,66 %	32,63 %	192	0,40%	28,931
27	10,45 %	18,46 %	148	0,40%	81,324

Tabelul 11 – Sumar privind evolutia cotei modale a transportului public / transport auto in scenariul cu proiect fata de scenariul fara proiect

Nume scenariu	2020 Scenariu Referinta	2020 Scenariu imbunatatire tramvaie	2025 Scenariu Referinta	2025 Scenariu imbunatatire tramvaie
VKMT	1,788,241	1,781,217	2,099,488	2,090,375
VHT	72,224	71,530	96,076	94,875
Number of Drivers	188,367	187,106	220,290	218,340
Number of Transit Passengers	159,602	161,466	158,988	161,751
Share of Drivers	41.7%	41.4%	45.0%	44.6%
Share of Transit Passengers	35.3%	35.7%	32.5%	33.0%
Car Trip Time (mins)	23.01	22.94	26.17	26.07
Car Speed (Km/H)	24.76	24.90	21.85	22.03

Surse de date pentru elaborarea studiului

Planul de Mobilitate Urbana Durabila 2016-2030 –Bucuresti – Ilfov

Planului Integrat de Calitatea Aerului 2018-2020

275

438

CONFORM CU ORIGINALUL

Anexa nr. 2 la HCGMB
nr. 225 / 19.04.2018

DESCRIEREA INVESTIȚIEI

„Achiziționare tramvaie și echipamente necesare îmbunătățirii transportului public de călători pe liniile 1, 10, 21, 25, 32, 40, 41 și 55"

Obiectivul Studiului de Oportunitate este de a analiza și justifica cea mai bună soluție pentru îmbunătățirea sistemului de transport cu tramvaiul. Deși necesarul de tramvaie noi și linii modernizate la nivelul capitalei este cel putin dublu, așa cum s-a observat în PMUD, prin acest studiu se propune achiziționarea unui numar de **100 tramvaie cu podea complet coborâtă din gama de 36 m**, adaptate persoanelor cu dizabilități, ce vor fi utilizate pe **8 linii principale modernizate 1, 10, 21, 25, 32, 40, 41 și 55**. Pe traseele menționate, tramvaiele noi vor circula cu o viteză sporită, asigurându-se totodată o semaforizare cu prioritate pentru transportul public de călători. Tramvaiele vor fi echipate cu sisteme IT – de informare călători (audio și video), supraveghere video, sistem de numărare călători, WI-Fi și sistem de comunicare on-line.

Complementar achiziției de tramvaie, pe secțiunile de traseu unde este cazul, se vor efectua lucrări de infrastructură de tipul: **modernizare cale de rulare, infrastructură si suprastructură corespunzătoare, modernizare peroane pentru a corespunde lungimii noilor tramvaie, modernizare substații electrice de tracțiune, integrare de noi intersecții semaforizate în BTMS pe anumite secțiuni de traseu**. În plus, pe anumite secțiuni de traseu se vor institui măsuri privind pr prioritizare tramvaie (bandă dedicată, politica de parcări și semaforizare intersecții noi), modernizare depouri Colentina și Titan, fluidizarea circulației tramvaiului (ex: prin interzicerea parcării auto pe carosabil, de-a lungul căii de rulare, etc).

Din analiza combinată a fluxurilor de călători la ora de vârf dimineața, a numărului mediu de îmbarcări pe zi de lucru, a numărului mediu de îmbarcări pe oră estimat (un tramvai circulă în medie cca 16 ore/zi), a rezultat un necesar de tramvaie pe fiecare linie / traseu în parte.

Acest necesar de tramvaie a fost adaptat situației reale și corectat pe anumite trasee dat fiind particularitățile ce țin de raportul dintre cererea și oferta de transport, de fluxurile maxime și minime de călători, de complementaritatea investiției, de prognozele de creștere a numărului de călători, rezultând o listă actualizată și corectă a necesarului de tramvaie.

Tramvaiele cu podea total coborata, ce vor fi achizitionate, vor fi prevaute cu rampe de urcare pentru persoane cu dizabilitati care folosesc scaune cu rotile. Pentru acestea, tramvaiele vor prevedea o platforma rabatabila sau culisanta cu acționare manuala și se vor amenaja locuri speciale la cea mai apropiata ușa dubla de acces fata de postul de conducere. In apropierea acestor spații speciale, vor fi prevăzute bare de susținere, inclusiv bara cu rulou tapitat pentru persoanele cu orteze, dispozitive de asigurare cărucior (centuri retractabile pentru cărucioare simple și dispozitive de fixare în podea pentru cărucioare electrice), scaune rabatabile, etc.

Sursa de finanțare: Programul Operațional Regional 2014 – 2020, Axa Prioritară 3, Prioritate de investiții 4e, Obiectivul specific 3.2 - Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe planurile de mobilitate urbană durabilă.

439

Anexa nr. 3 la HCGMB

nr. 225 / 19.04.2018

INDICATORII TEHNICO-ECONOMICI

aferenți studiului de oportunitate

„Achiziționare tramvaie și echipamente necesare îmbunătățirii transportului public de călători pe liniile 1, 10, 21, 25, 32, 40, 41 și 55"

1. **Valoarea totală estimată a investiției**	**220.000.000 Euro**
2. **Numărul total de tramvaie**	
cu podea complet coborâtă din gama de 36 m	**100 buc.**
3. **Durata maximă de realizare a investiției**	**31.12.2023**

CONFORM CU ORIGINALUL

440

CONFORM CU ORIGINALUL

Anexa nr. 4 la HCGMB
nr. 225 / 19.04.2018

MĂSURILE COMPLEMENTARE

necesare a fi realizate pentru eligibilitatea proiectelor finanţate din fonduri nerambursabile

Având în vedere menţiunea din Ghidul Solicitantului - Condiţii specifice de accesare a fondurilor - Obiectivul Specific POR 3.2 – Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe planurile de mobilitate urbană durabilă, aprobat prin Ordinul ministrului delegat pentru fonduri europene nr. 3715/20.07.2017 prin care "*Toate activităţile/măsurile/proiectele complementare, conform precizărilor din cererea de finanţare analizată, de care depinde atingerea rezultatelor acesteia, se vor realiza până la data de 31.12.2023*", precum şi necesitatea realizării unor măsuri complementare pentru eligibilitatea proiectelor finanţate din fonduri nerambursabile, Municipiul Bucureşti se angajează să finanţeze şi să execute până la data de 31.12.2023 următoarele măsuri complementare necesare îmbunătăţirii transportului public de călători pe liniile 1, 10, 21, 25, 32, 40, 41 şi 55:

- modernizarea tuturor peroanelor incluse in studiul de oportunitate;
- crearea de căi de acces la tramvaie pentru persoanele cu dizabilităţi;
- modernizarea / reabilitarea căii de rulare a tramvaielor (cu toate elementele componente necesare funcţionării acesteia: infrastructură, suprastructură, aparate de cale, linii de depouri, reţea fir, substaţii de redresare etc.) pentru liniile nemodernizate la data depunerii proiectului (acolo unde este necesar);
- modernizarea depourilor Colentina şi Titan, inclusiv infrastructura tehnică aferentă.

441