

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

Secțiunea 1 Titlul proiectului de act normativ

Hotărâre a Guvernului pentru modificarea și completarea Hotărârii Guvernului nr. 467/1990 privind aprobarea documentației tehnico-economice pentru obiectivul de investiții "Racorduri la rețeaua de metrou din București, tronsonul I Sălăjan - Linia de centură și tronsonul II Gara de Nord-Basarab-Laromet"

Secțiunea a 2-a Motivul emiterii actului normativ

1. Descrierea situației actuale	Prin Hotărârea Guvernului nr. 482/1999 publicată în Monitorul Oficial nr. 293 din 24 iunie 1999 a fost înființată Societatea Comercială de Transport cu Metroul București "Metrorex" S.A. denumită în cele ce urmează "Metrorex" S.A. cu sediul în Municipiul București, B-dul Dinicu Golescu nr. 38, sector 1 prin reorganizarea Regiei de Exploatare a Metroului București și desființarea acesteia. Potrivit prevederilor acestei Hotărâri a Guvernului, "Metrorex" S.A. este societate comercială pe acțiuni, inițial cu capital integral de stat, care desfășoară în principal activități de interes public și strategic și este organizată și funcționează în subordinea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii. În conformitate cu art. 5-6 din actul normativ de înființare, "Metrorex" S.A. desfășoară activități de transport de persoane cu metroul pe rețeaua de căi ferate subterane în condiții de siguranță a circulației, în scopul satisfacerii interesului public, social, și de protecție civilă, și realizează investiții pentru extinderea și modernizarea rețelei de metrou. METROREX asigură transportul a circa 20% din numărul total al călătorilor care utilizează mijloacele de transport în comun la nivelul municipiului București, acoperind 3,7% din lungimea întregii rețele de transport public a capitalei. Rețeaua de metrou actuală însumează 66,9 km cale dublă, structurată pe 4 magistrale, 49 stații și 4 depouri. Municipiul București, cu toate că deține o diversitate a mijloacelor de transport în comun și a posibilităților de relaționare cu ariile urbane învecinate, devenind în perspectivele dezvoltării pe termen lung un nod principal la nivel regional și național, necesită ample realizări ale infrastructurii (pentru asigurarea unei distribuții corespunzătoare în teritoriu - mobilitate). Inaccesibilitatea călătorilor din zonele periferice către centru și invers, relaționarea indirectă între punctele de importanță majoră (aeroport, gară, autogară), traversarea deficitară a unității administrative, sau legăturile precare între nucleul urban și localitățile învecinate, sunt tot atâtea elemente esențiale în strategia de dezvoltare a unei metropole. Principala deficiență a situației actuale este aceea ca arterele strabătute de traseu nu ofera suficienta capacitate nici pentru transportul public nici pentru traficul general. În plus, așa cum rezultă și din studiile realizate, nivelul de deservire cu transport public este mai mic decât 30% și chiar 0%. Liniile de tramvai construite pe aceste artere sunt puternic stănjinite
--	--

de traficul general astfel incat viteza comerciala a acestora este sub 14 km/h si nu pot fi respectate graficele de circulatie si crescute atractivitatea transportului public. Consecinta acestui fapt este gradul mare de aglomerare stradala, poluare chimica si fonica si mari dificultati in deplasarea populatiei din zonele respective.

Zona este intr-o puternica dezvoltare urbanistica necesitate de asigurare a transportului public fiind intr-o continua crestere. Avand in vedere ca DN 1A reprezinta o importanta cale de penetratie in Bucuresti, este necesar sa se realizeze o parcare a locuitorilor periurbani pentru a fi călători cu metroul (conceptul Park & Ride), cat mai aproape de acesta si sa se asigure un mijloc de transport public eficient in a prelua cererea de transport.

În prezent nevoia de deplasare generată sau atrasă în zona de studiu este satisfăcută doar de liniile RATB care au ca punct de capăt sau de tranzit zona de studiu. De asemenea nevoia de deplasare generată în zona suburbană de nord - și care tranzitează zona de studiu – este satisfăcută în principal de liniile de maxi-taxi și de linia 460 și parțial linia 304 operate de RATB. Mijloacele de transport ce deserveșc zona de studiu sunt autobuze, troleibuze și tramvaie, linii ce sunt operate de Regia Autonomă de Transport București și microbuze aflate în proprietatea câtorva operatori de transport privați.

Pe lângă proiectele care vizează dezvoltarea zonei trebuie avut în vedere și dezvoltarea viitoare a localităților limitrofe Bucureștiului din zona de Nord, dintre care cele mai importante fiind Mogoșoaia, Buftea și Chitila. După cum s-a constatat din statistici, aceste localități au cunoscut în ultimii 10 ani o dezvoltare accelerată, atât pe plan socio-economic cât și din punct de vedere al populației și al fondului funciar.

Toate aceste acțiuni prezentate vor determina ca transportul cu metroul sa devină principalul mijloc de transport din București, cele de suprafață devenind din ce în ce mai mult transporturi complementare celui cu metroul și prin restructurarea transportului de suprafață, acestea sa devina transporturi de alimentare a metroului. De asemenea se are în vedere realizarea unui sistem de transport integrat și neconcurențial iar prin implementarea unor poli de schimb cum va fi cel de la Lac Străulești se va stimula renunțarea benevolă la folosirea automobilelor personale în favoarea transportului în comun pentru deplasările intraurbane.

Studiul initial a fost aprobat cu HG 467/03.05.1990, stabilind urmatorii indicatori tehnico-economici ai obiectivului de investitie „RACORDURI LA RETEAUA DE METROU. TRONSONUL I SALAJAN – LINIA DE CENTURA SI TRONSONUL II GARA DE NORD – BASARAB – LAROMET”:

- Lungimea totala: 11,14km din care Tronsonul II – 6,44km;
- Numar de statii de metrou: 10buc. din care Tronsonul II – 6buc.;

Studiul tehnico-economic initial a fost supus avizării CTE MTCT unde a obținut Avizul nr 265/333/20.11.2003 pentru reactualizarea documentației cu schimbarea de soluții tehnice și care a obținut Avizul CI nr. 56 / 15.12.2003.

Această documentație a fost aprobată de către Ministerul Transporturilor, Constructiilor si Turismului cu Ordin nr. 2113 din 2 Decembrie 2005 pentru aprobarea „Reactualizarii valorii obiectivului de investitii Magistrala 4 – Racorduri la rețeaua de metrou (R1 – Tronson Nicolae Grigorescu – Linia de Centura; R2 – Tronson Gara de Nord 2 – Laromet)”, stabilind următoarele:

- Lungimea totala: 11,2km din care Racordul 2 – 6,5km;
- Numar de statii de metrou: 11buc. din care Racordul 2 – 7buc.;

Astfel, pentru investitia ce face obiectul prezentei documentatii, situatia actuala din punct de vedere tehnic este urmatoarea:

- Racordul 1 este in functiune cu calatori, complet, avand o lungime de 4,7km, cu 4 statii: Nicolae Grigorescu 2, 1 Decembrie 1918, Policolor (Nicolae Teclu) si Linia de Centura (Anghel Saligny).
- Racordul 2 este in functiune cu calatori pe o sectiune de 3,36km cu 4 statii: Gara de

	Nord 2, Basarab 2, Grivita si 1 Mai; - Racordul 2 are realizate lucrarile de structura de rezistenta pe sectiunea dintre Statia 1 Mai si zona fabricii Zarea la intersectia Bdului. Bucureştii Noi cu Str. Jimbolia, in lungime de de 2,70km cu 2 statii: Pajura si Bazilescu; - Racordul 2 nu are nicio lucrare executata pe sectiunea Zarea – Laromet (Laminorului) in lungime de 0,44km cu Statia Laromet (Laminorului). Luând în considerație aspectele prezentate anterior privind necesitatea și oportunitatea investiției, METROREX a propus revizuirea soluțiilor tehnice pe zona Zarea – Laromet (Laminorului), extensia Tronsonului II până în zona Lacului Străulești precum și realizarea extinderii dispeceratului central (centru operațional) si amenajarea terenului la suprafata printr-un Nod intermodal în Zona Straulesti – parcare și autogară pentru călătorii periurbani cu metroul. Conform H.G. nr. 1003/2004 lucrarea „RACORDURI LA RETEAUA DE METROU. TRONSONUL I SALAJAN – LINIA DE CENTURA SI TRONSONUL II GARA DE NORD – BASARAB – LAROMET” a fost declarată de utilitate publică de interes național. Prezentul proiectul de H.G. de modificare a indicatorilor tehnico – economici ai obiectivului deja declarat de utilitate publică va modifica corespunzător și limita de expropriere de la Laromet (Laminorului) la zona Lac Străulești. S-au obținut următoarele avize: - CTE METROREX din 16.12.2010 - CTE MTI nr. 180 / 176 / 27.12.2010 - Consiliul Interministerial nr. 14/ 18.03.2011.
2.Schimbări preconizate	Extinderea rețelei de metrou va avea efecte benefice în sistemul de transport public, cu efecte pozitive asupra traficului de suprafață și asupra calității mediului.
3.Alte informații	Este necesară realizarea acestui obiectiv de investiții având în vedere și faptul că transportul public cu metroul în București reprezintă un puternic factor de stabilitate socială și economică.

Secțiunea a 3-a

Impactul socio-economic al proiectului de act normativ

1. Impactul macroeconomic	Zona este intr-o puternica dezvoltare urbanistica necesitatile de asigurare a transportului public fiind intr-o continua crestere. Se va asigura un mijloc de transport public eficient in a prelua cererea de transport.
2. Impactul asupra mediului de afaceri	Facilitarea accesului rapid la/și de la locurile de muncă din sectorul de producție, servicii, bănci, centre comerciale, centre rezidențiale etc, pentru toate categoriile de populație.
3. Impactul social	Reducerea timpilor de deplasare pentru utilizatori. Creșterea confortului și a siguranței utilizatorilor.
4. Impactul asupra mediului	Reducerea consumului de energie electrică Reducerea emisiilor de dioxid de carbon prin reducerea consumului de combustibili fosili la transportul auto de suprafață.
5. Alte informații	Încurajarea folosirii transportului public. Reducerea stresului.

Secțiunea a 4-a
Impactul financiar asupra bugetului general consolidat, atât pe termen scurt, pentru anul
curent, cât și pe termen lung (pe 5 ani)

- mii Lei -

Indicatori	Anul curent	Următorii 4 ani				Media pe 5 ani
1	2	3	4	5	6	7
1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care: a) buget de stat, din acesta: (i) impozit pe profit (ii) impozit pe venit b) bugete locale: (i) impozit pe profit c) bugetul asigurărilor sociale de stat: (i) contribuții de asigurări	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect					
2. Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/ minus, din care: a) buget de stat, din acesta: (i) cheltuieli de personal (ii) bunuri și servicii b) bugete locale: (i) cheltuieli de personal (ii) bunuri și servicii c) bugetul asigurărilor sociale de stat: (i) cheltuieli de personal (ii) bunuri și servicii	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect					
3. Impact financiar, plus/ minus, din care: a) buget de stat b) bugete locale	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect					
4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect					
5. Propuneri pentru a compensa scăderea veniturilor bugetare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect					
6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect					
7. Alte informații	Nu au fost identificate.					

Secțiunea a 5-a
Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

1. Proiecte de acte normative suplimentare. - acte normative care se modifică ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ;	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect	
2. Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în materie	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect	
3. Decizii ale Curții Europene de Justiție și alte documente	Proiectul de act normativ respectă instrumentele politicii comunitare referitoare la transporturile de călători (anexa B a Cărții Verzi a Uniunii Europene)	
4. Evaluarea conformității	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect	
Denumirea actului sau documentului comunitar, numărul, data adoptării și data publicării	Gradul de conformitate (se conformează/ nu se conformează)	Comentarii
5. Alte acte normative și/sau documente internaționale din care decurg angajamente	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect	
6. Alte informații	Nu au fost identificate.	

Secțiunea a 6-a
Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ

1. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	Menționăm că au fost întreprinse demersurile legale prevăzute de art. 7 alin. (4) din Regulamentul privind procedurile, la nivelul Guvernului, pentru elaborarea, avizarea și prezentarea proiectelor de documente de politici publice, a proiectelor de acte normative, precum și a altor documente, în vederea adoptării/aprobării, aprobat prin Hotărârea de Guvern nr. 561 / 2009 cu modificările și completările ulterioare. În ceea ce privește transparența decizională, această cerință a fost îndeplinită și prin publicarea pe site-ul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.	
2. Fundamentarea alegerii organizațiilor cu care a avut loc consultarea, precum și a modului în care activitatea acestor organizații este legată de obiectul proiectului de act normativ	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect	
3. Consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale, în situația în care proiectul de act normativ are ca obiect activități ale acestor autorități, în	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect	

condițiile Hotărârii de Guvern nr. 521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative	
4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente	S-a obținut Avizul Consiliul Interministerial nr.14/18.03.2011.
5. Informații privind avizarea de către: a) Consiliul Legislativ b) Consiliul Suprem de Apărare a Țării c) Consiliul Economic și Social d) Consiliul Concurenței e) Curtea de Conturi	Proiectul de act normativ a fost avizat de Consiliul Legislativ. Proiectul de act normativ nu necesită aviz de la Consiliul Suprem de Apărare a Țării, Consiliul Economic și Social, Consiliul Concurenței, Curtea de Conturi.
6. Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea a 7-a

Activități de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act Normativ

1. Informarea societății civile cu privire la necesitatea elaborării proiectului de act normativ	Menționăm că au fost întreprinse demersurile legale prevăzute de art. 7 alin. (4) din Regulamentul privind procedurile, la nivelul Guvernului, pentru elaborarea, avizarea și prezentarea proiectelor de documente de politici publice, a proiectelor de acte normative, precum și a altor documente, în vederea adoptării/aprobării, aprobat prin Hotărârea de Guvern nr. 561 / 2009 cu modificările și completările ulterioare.
2. Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
3. Alte informații	Nu au fost identificate

Secțiunea a 8-a

Măsuri de implementare

1. Măsuri de punere în aplicare a proiectului de act normativ de către autoritățile administrației publice centrale și/ sau locale – înființarea unor noi organisme sau extinderea competențelor instituțiilor existente	
--	--

2. Alte informații	Nu au fost identificate
--------------------	-------------------------

Având în vedere cele de mai sus am elaborat prezentul proiect de act normativ pe care îl supunem aprobării.

**MINISTRUL TRANSPORTURILOR ȘI
INFRASTRUCTURII**

ANCA DANIELA BOAGIU

AVIZEAZĂ:

**MINISTRUL FINANTELOR
PUBLICE**

GHEORGHE IALOMIȚIANU

**MINISTRUL DEZVOLTĂRII
REGIONALE ȘI TURISMULUI**

ELENA GABRIELA UDREA

SECRETAR GENERAL

Gheorghe DOBRE

**D.G.J.R.U
DIRECTOR GENERAL**

Gabriela MOCANU

**D.G.E.B.
DIRECTOR GENERAL**

Liliana MUŞAT

**D.G.R.F.E
DIRECTOR GENERAL**

Alexandru Şerban CUCU

**D.G.I.A.P.
DIRECTOR GENERAL**

Mariana IONIŢĂ

**D.I.T.F.
DIRECTOR**

Claudiu DUMITRESCU

**S.C. METROREX S.A.
DIRECTOR GENERAL**

Gheorghe UDRIŞTE

DIRECTOR ECONOMIC

NICOLAE GRIGORE

DIRECTOR TEHNIC ȘI INVESTIȚII

ȘTEFAN ROTARU

ȘEF SERVICIU JURIDIC

SORIN CRISTEA

ȘEF SERVICIU PROGRAME INVESTIȚII

ADRIAN ANGELESCU

GUVERNUL ROMÂNIEI



HOTĂRÂRE

pentru modificarea și completarea Hotărârii Guvernului nr. 467/1990 privind aprobarea documentației tehnico-economice pentru obiectivul de investiții "Racorduri la rețeaua de metrou din București, tronsonul I Sălăjan - Linia de centură și tronsonul II Gara de Nord-Basarab-Laromet"

În temeiul art. 108 din Constituția României, republicată și al art. 42 alin. (1) lit. a) și alin. (2) din Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare,

Guvernul României adoptă prezenta hotărâre:

Articol unic. – Hotărârea Guvernului nr. 467/1990 privind aprobarea documentației tehnico-economice pentru obiectivul de investiții "Racorduri la rețeaua de metrou din București, tronsonul I Sălăjan - Linia de centură și tronsonul II Gara de Nord-Basarab-Laromet", publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 295 din 21 noiembrie 1992 se modifică și se completează după cum urmează:

1. Titlul hotărârii va avea următorul cuprins:

„Hotărârea Guvernului pentru aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiții "Racorduri la rețeaua de metrou din București, tronsonul I Nicolae Grigorescu 2 - Anghel Saligny și tronsonul II Gara de Nord 2 – Basarab – Laminorului – Lac Străulești"”

2. Articolul unic se renumerează și va deveni articolul 1.

3. După articolul 1 se introduce un nou articol, art. 2 care va avea următorul cuprins:

„**Art. 2** - Finanțarea obiectivului de investiții, ai cărui indicatori tehnico-economici sunt prevăzuți în anexa la prezenta hotărâre, se face din împrumuturile acordate de Banca Europeană de Investiții, asigurate conform prevederilor Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 64/2007 privind datoria publică aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 109/2008 cu modificările ulterioare, de la bugetul de stat prin bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, în limita sumelor aprobate anual cu această destinație, din surse proprii ale Societății Comerciale de Transport cu Metroul București "Metrorex" - S.A., precum și din alte surse legal constituite, conform programelor de investiții publice aprobate potrivit legii.”

4. Anexa se modifică și se înlocuiește cu anexa care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

**PRIM-MINISTRU
EMIL BOC**

CARACTERISTICILE PRINCIPALE SI INDICATORII TEHNICO-ECONOMICI AI OBIECTIVULUI DE INVESTITII

“Racorduri la rețeaua de metrou.

Tronson I: Nicolae Grigorescu – Anghel Saligny și

Tronson II Gara de Nord – Basarab – Laminorului –Lac Străulești”

TITULAR: MINISTERUL TRANSPORTURILOR SI INFRASTRUCTURII

BENEFICIAR: S.C. METROREX S.A.

AMPLASAMENT: București Sectoarele 1 și 3

INDICATORI TEHNICO-ECONOMICI:

-	Valoarea totala a investitiei, inclusiv TVA (în prețuri 01.11.2010; 1 Euro= 4,2664 lei) din care:	mii lei	1.939.204 *)
	construcții montaj C+M	mii lei	1.304.453
	din care :		
-	Rest de executat, inclusiv TVA (în prețuri 01.11.2010; 1 Euro= 4,2664 lei) din care:	mii lei	1.223.999
	construcții montaj C+M	mii lei	832.144
-	Esalonarea investitiei rest de executat		
	Anul I	<u>INV</u>	<u>mii lei</u> 164.199
		<u>C+M</u>	<u>mii lei</u> 111.605
	Anul II	<u>INV</u>	<u>mii lei</u> 370.160
		<u>C+M</u>	<u>mii lei</u> 251.659
	Anul III	<u>INV</u>	<u>mii lei</u> 426.105
		<u>C+M</u>	<u>mii lei</u> 289.702
	Anul IV	<u>INV</u>	<u>mii lei</u> 263.535
		<u>C+M</u>	<u>mii lei</u> 180.178

*Valoarea este confidentiala si se va actualiza potrivit evolutiei ulterioare a preturilor

- Capacități:		
Lungime totală	Km	12,5
Număr de stații	Buc	12
Depou	Buc	1
Din care:		
- Racordul I	Km	4,7
	Stații	4
- Racordul II	Km	7,8
	Stații	8
Capacitate maximă de transport	Călători/ oră / sens	50.000
Viteză comercială	km/oră	36
- Durata de realizare a investitiei:	luni	48

FACTORI DE RISC:

Obiectivul de investiții se va proteja antiseismic conform Normativului P100-1 / 2006 cu completările și modificările ulterioare.

FINANTAREA INVESTITIEI:

Finanțarea obiectivului de investiții, ai cărui indicatori tehnico-economici sunt prevăzuți în anexa la prezenta hotărâre, se face din împrumuturile acordat de Banca Europeană de Investiții, asigurate conform prevederilor Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 64/2007 privind datoria publică aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 109/2008 cu modificările ulterioare, de la bugetul de stat prin bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, în limita sumelor aprobate anual cu această destinație, din surse proprii ale Societății Comerciale de Transport cu Metroul București "Metrorex" - S.A., precum și din alte surse legal constituite, conform programelor de investiții publice aprobate potrivit legii.

**DIRECTOR GENERAL
GHEORGHE UDRIȘTE**

**DIRECTOR TEHNIC ȘI INVESTIȚII
ȘTEFAN ROTARU**

**ȘEF SERVICIU PROGRAME INVESTIȚII
ADRIAN ANGELESCU**