

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

Secțiunea 1 Titlul proiectului de act normativ

HOTĂRÂRE

pentru re aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiții
„Magistrala 5 Drumul Taberei – Pantelimon”

Secțiunea a 2-a Motivul emiterii actului normativ

1. Descrierea situației în prezent	<p><u>Descriere rețea metrou</u></p> <p>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.</p> <p>Potrivit prevederilor acestei Hotărâri a Guvernului, “Metrorex” S.A. este o societate pe acțiuni, 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.</p> <p>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.</p> <p>“Metrorex” S.A. 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.</p> <p>Rețeaua de metrou actuală însumează 71,0 km cale dublă, structurată pe 4 linii magistrale, 53 stații și 4 depouri.</p> <p>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).</p> <p>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 necesar a fi rezolvate în strategia de dezvoltare a unei metropole.</p> <p><u>Descriere obiectiv de investiție</u></p>
---	---

Magistrala 5 de metrou realizează legătura V-E între cartierul Drumul Taberei, un areal cu caracter dominant de locuire și Pantelimon, zonă cu un caracter rezidențial pronunțat, în arealul căreia se găsește Stadionul Național. De asemenea, creează o conexiune directă dintre aceste două zone rezidențiale și centrul orașului.

Actualmente cele două zone sunt deservite doar de transportul de suprafață. Pe traseul magistralei 5 de metrou în zona cuprinsă între Drumul Taberei și Foișorul de Foc, serviciul de transport public este realizat cu autobuze și troleibuze, în vreme ce pentru porțiunea de traseu dintre Foișorul de Foc și Vergului, oferta de transport public cuprinde transportul cu autobuzul și tramvaiul.

Toate aceste linii alcătuiesc oferta de transport pentru deservirea relațiilor V-E între Drumul Taberei și Pantelimon, cu puncte de conexiune în rețeaua existentă de transport cu metrou la stațiile Eroilor, Universitate și Piața Iancului.

După cum se poate constata, oferta de transport este compusă din mijloace de transport de capacitate redusă și este supusă congestiei urbane a traficului. Prin urmare se observă cu ușurință că deplasarea pe axa ce va fi deservită de Magistrala 5 este anevoioasă și presupune cel puțin 1 transfer între mijloacele de transport.

Principala deficiență a situației actuale este aceea că arterele străbătute de traseu nu oferă o suficientă 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. Liniile de transport public suprateran care utilizează acest traseu sunt puternic stânjenite de traficul general astfel încât viteza comercială a acestora este sub 14 km/h și nu pot fi respectate graficele de circulație și nici crescută atractivitatea transportului public. Consecința acestui fapt este gradul mare de aglomerare stradală, poluare chimică și fonică și mari dificultăți în deplasarea populației din zonele respective.

Toate aceste acțiuni prezentate au ca scop ca transportul cu metroul să devină principalul mijloc de transport din București, cel de suprafață devenind din ce în ce mai mult transport complementar celui cu metroul și prin restructurarea transportului de suprafață, acesta să devină transport 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 se va stimula renunțarea benevolă la folosirea automobilelor personale în favoarea transportului în comun pentru deplasările intraurbane.

Având în vedere necesitatea creșterii gradului de acoperire al rețelei de metrou se impune continuarea extinderii acesteia pentru acoperirea solicitării de transport tot mai mari, coroborat cu reducerea aglomerărilor din noduri esențiale ale traficului de suprafață prin dirijarea spre transportul subteran a publicului călător din București și suburbiile acestuia.

Studii de Fezabilitate inițiale

A. În anul 2008 s-au elaborat Studiile de Fezabilitate ai obiectivului de investiții *Magistrala 5 Drumul Taberei – Pantelimon*, în baza căruia au fost emise:

- Hotărârea de Guvern nr. 1419 din 04.11.2008 pentru aprobarea următorilor indicatori tehnico-economici aferenți Tronsonului Drumul Taberei - Universitate:
 - o lungimea totală: 9,0 km,
 - o stații: 14 buc.
 - o capacitate maximă de transport 50.000 călători/(oră și sens)
 - o valoare totală investiție: 2.703.321 mii lei – inclusiv TVA
- Hotărârea de Guvern nr. 525 din 23.09.2008 pentru aprobarea următorilor indicatori tehnico-economici aferenți Tronsonului Universitate - Pantelimon:
 - o lungimea totală: 8,0 km,
 - o stații + depou: 13 buc. + 1

- capacitate maximă de transport 50.000 călători/(oră și sens)
- valoare totală investiție: 3.648.232 mii lei –inclusiv TVA

Strategia de abordare a celor două investiții prevedea următoarele:

- PIF unic Drumul Taberei – Universitate (2013);
- PIF unic Universitate – Pantelimon (2018).

Pentru finanțarea Magistralei 5, s-au semnat următoarele:

- Acordul de Împrumut dintre România - Ministerul Finanțelor și Banca Europeană de Investiții, nr. 25.224 pentru cofinanțarea proiectului “Modernizarea metroului din București – etapa IV”, în data de 12 Noiembrie 2009, pentru Tronsonul Drumul Taberei – Universitate;
- Acordul de Împrumut dintre România - Ministerul finanțelor și Banca Europeană de Investiții, nr. 31.594 pentru cofinanțarea proiectului “Modernizarea metroului din București – etapa V”, în data de 16 Decembrie 2011, pentru Tronsonul Universitate – Pantelimon.

Indicatorii tehnico-economici aprobați prin Hotărârea Guvernului nr. 1419/2008, corespund unui traseu al obiectivului de investiții „*Magistrala 5 Drumul Taberei – Pantelimon. Tronsonul Drumul Taberei - Universitate*” ce are ca punct de pornire intersecția B-dului Ghencea cu Str. Brașov și care se desfășoară de-a lungul: Prelungirii Ghencea, Str. Râul Doamnei, Drumului Taberei, Str. Dr. Dumitru Bagdasar, B-dului Eroilor, B-dului Mihail Kogălniceanu și B-dului Regina Elisabeta Calea Bucureștilor (Piața Universității).

Indicatorii tehnico-economici aprobați prin Hotărârea Guvernului nr. 525/2008, corespund unui traseu al obiectivului de investiții „*Magistrala 5 Drumul Taberei – Pantelimon. Tronsonul Universitate - Pantelimon*” ce are ca punct de pornire Piața Universității și care se desfășoară de-a lungul: B-dului Carol I, B-dului Pache Protopopescu, Șos. Iancului și Șos. Pantelimon (intersecție cu Șos. Vergului).

B. În anul 2014 s-au revizuit și actualizat Studiile de Fezabilitate anterioare, prevăzându-se următoarele:

- unificarea celor două obiective de investiție (tronsoane) într-o singură investiție;
- reducerea lungimii traseului inițial la 16,2 km,
- reducerea numărului de stații la 22,
- suplimentarea cu un depou nou (zona Pantelimon) pentru asigurarea necesarului de locuri de parcare a întregii magistrale de metrou, ținând cont că nu se mai realizează remizele de la Stațiile: Ghencea, Național Arena și Vergului;

Strategia de abordare a investiției prevedea următoarele:

- PIF 1: Râul Doamnei – Eroilor (P.S. Operă), inclusiv Galeria de legătură, Stația și Depoul Valea Ialomiței (2016);
- PIF 2: Piața Iancului – Pantelimon (2018);
- PIF 3: Eroilor (P.S. Operă) – Universitate – Piața Iancului (2020).

Documentația a fost avizată de către CTE Ministerul Transporturilor prin Avizul nr. 73/82/15.10.2014 și de către Consiliul Interministerial de Avizare Lucrări Publice și Locuințe prin Avizul nr. 24/4.12.2014.

Pe baza Studiului de Fezabilitate revizuit și actualizat, s-a elaborat documentația de finanțare din Fonduri Europene Nerambursabile în urma căreia s-a decis finanțarea *Secțiunii 1 Râul Doamnei – Eroilor (P.S. Operă) inclusiv Galeria de legătură, Stația și*

	<p><i>Depoul Valea Ialomiței</i> în lungime de 7,0 km, care cuprinde realizarea a 10 stații și a unui depou.</p> <p>Ca urmare a depunerii documentației de finanțare din Fonduri Europene Nerambursabile s-au semnat următoarele Contracte de finanțare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Contract de Finanțare nr. 542/30.12.2016 al proiectului din cadrul Programului Operațional Sectorial – Transport 2007-2013 “Linia de Metrou Magistrala 5: Secțiunea Râul Doamnei – Eroilor (PS Operă), inclusiv Valea Ialomiței”; - Contract de Finanțare nr. 94/25.07.2017 al proiectului din cadrul Programului Operațional Infrastructură Mare 2014-2020 “Linia de Metrou Magistrala 5: Secțiunea Râul Doamnei – Eroilor (PS Operă), inclusiv Valea Ialomiței – Faza II”. <p>C. În perioada scursă de la emiterea Avizului Consiliul Interministerial și până în prezent nu a fost emisă Hotărârea de Guvern pentru aprobarea indicatorilor tehnico – economici ai investiției în principal datorită lansării activităților de elaborare a <i>Planului de Mobilitate Urbană Durabilă București – Ilfov (PMUDBI)</i> care a coordonat toate proiectele de transport public urban.</p> <p><i>Planul de Mobilitate Urbană Durabilă București – Ilfov (PMUDBI)</i> s-a finalizat în anul 2016 și prevede schimbarea strategiei de abordare a investiției din punct de vedere al proiectării, execuției lucrărilor și punerilor în funcțiune cu călători astfel:</p> <ul style="list-style-type: none"> - PIF 1: Râul Doamnei – Eroilor (P.S. Operă), inclusiv Galeria de legătură, Stația și Depoul Valea Ialomiței; - PIF 2: Eroilor (P.S. Operă) – Universitate – Piața Iancului; - PIF 3: Piața Iancului – Pantelimon. <p>Această schimbare de strategie de abordare a investiției s-a datorat coordonării cu proiectele Primăriei Municipiului București de transport public urban de suprafață (tramvai).</p>
2.Schimbări preconizate	<p><u>Revizuire Studiu de fezabilitate</u></p> <p>Obiectivul de investiții <i>Magistrala 5 Drumul Taberei – Pantelimon</i> este prevăzut în Planul Urbanistic General al Municipiului București, în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă regiunea București - Ilfov și în Strategia de dezvoltare a Metroului din București, 2016-2030, elaborată de Metrorex S.A. și avizată ce către Consiliul Tehnico-Economic al Ministerului Transporturilor cu nr. 11/20 din 06.03.2018.</p> <p>Oportunitatea realizării investiției este stabilită în conformitate cu planurile generale de dezvoltare ale sistemului de transport public al orașului București, propusă și justificată în planurile generale, studiile de transport și strategiile de dezvoltare din ultimii ani și este pusă în evidență în condițiile în care coridorul de transport propus pentru <i>Magistrala 5 Drumul Taberei – Pantelimon</i> se apropie rapid de pragul saturației și nicio altă soluție alternativă nu va rezolva problema pe termen mediu și lung.</p> <p>Zona de amplasament a noii linii de metrou <i>Magistrala 5 Drumul Taberei – Pantelimon</i> se dezvoltă pe direcția V-E a capitalei și traversează Sectoarele 1, 2, 3 și 5, respectiv cartierele: Drumul Taberei, Centru și Pantelimon, legând următoarele puncte de interes: Parc Drumul Taberei, Piața Moghioroș, Piața Danny Huwe, Parcul Eroilor, Piața Universității, Piața Iancului, Stadionul Național, Piața Vergului.</p> <p>Principalele areale traversate sunt: zone de locuire, de activități comerciale, servicii, de transporturi, zone cu destinație specială, servicii de utilitate publică, zone de interes cultural, spații verzi și de agrement.</p> <p>În anul 2017 s-a elaborat documentația <i>Revizuire - Actualizare Studiu de Fezabilitate</i> (inclusiv unificarea celor două tronsoane într-o singură investiție), în conformitate cu prevederile</p>

Studiului de Fezabilitate din 2014 și a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă regiunea București - Ilfov, pentru care s-au obținut următoarele avize:

- CTE METROREX nr. M.07.02/312/20.07.2017;
- CTE Ministerul Transporturilor Nr. 72/81 din 10.10.2017;
- Consiliul Interministerial de Avizare Lucrări Publice de Interes Național și Locuințe nr. 38 din 15 decembrie 2017.

Studiul de Fezabilitate revizuit conține următoarele modificări față de Studiul de Fezabilitate din 2014:

	Studiu de Fezabilitate 2014	Revizuire Studiu de Fezabilitate 2017
Documente strategice	<ul style="list-style-type: none"> - Planul Urbanistic General al Municipiului București - Strategia de Dezvoltare a Metrorex 2007 	<ul style="list-style-type: none"> - Planul Urbanistic General al Municipiului București - Strategia de Dezvoltare a Metrorex 2017 - Planului de Mobilitate Urbană Durabilă București – Ilfov (PMUDBI) 2016
Capacități (indicatori tehnici)	<ul style="list-style-type: none"> - Magistrala 5 <i>Drumul Taberei – Pantelimon</i>: 16,2 km, 22 stații, 2 depouri; o Tronsonul 1 <i>Drumul Taberei – Universitate</i>: 8,0 km, 12 stații; - Secțiunea 1 <i>Râul Doamnei – Eroilor (PS Operă)</i>: 6,1 km, 9 stații; - Secțiunea 2 <i>Eroilor (PS Operă) – Universitate</i>: 1,9 km, 3 stații; o Tronsonul 2 <i>Universitate – Pantelimon</i>: 8,2 km, 10 stații, 2 depouri; - Secțiunea 1 <i>Galeria de legătură, Stația și Depoul Valea Ialomiței</i>: 0,9 km, 1 stație, 1 depou; - Secțiunea 2 <i>Universitate – Piața Iancului</i>: 2,6 km, 2 stații; - Secțiunea 3 <i>Piața Iancului – Pantelimon</i>: 4,7 km, 7 stații, 1 depou. 	<ul style="list-style-type: none"> - Magistrala 5 <i>Drumul Taberei – Pantelimon</i>: 16,2 km, 22 stații, 2 depouri; o Tronsonul 1 <i>Drumul Taberei – Universitate</i>: 8,0 km, 12 stații; - Secțiunea 1 <i>Râul Doamnei – Eroilor (PS Operă)</i>: 6,1 km, 9 stații; - Secțiunea 2 <i>Eroilor (PS Operă) – Universitate</i>: 1,9 km, 3 stații; o Tronsonul 2 <i>Universitate – Pantelimon</i>: 8,2 km, 10 stații, 2 depouri; - Secțiunea 1 <i>Galeria de legătură, Stația și Depoul Valea Ialomiței</i>: 0,9 km, 1 stație, 1 depou; - Secțiunea 2 <i>Universitate – Piața Iancului</i>: 3,5 km, 3 stații; - Secțiunea 3 <i>Piața Iancului – Pantelimon</i>: 3,8 km, 6 stații, 1 depou.
Puneri în funcțiune (PIF)	<ul style="list-style-type: none"> - PIF 1: Râul Doamnei – Eroilor (P.S. Operă) inclusiv Galeria de legătură, Stația și Depoul Valea Ialomiței (2016); - PIF 2: Piața Iancului – Pantelimon (2018); - PIF 3: Eroilor (P.S. Operă) – Universitate - Piața Iancului (2020). 	<ul style="list-style-type: none"> - PIF 1: Râul Doamnei – Eroilor (P.S. Operă) inclusiv Galeria de legătură, Stația și Depoul Valea Ialomiței (2018); - PIF 2: Eroilor (P.S. Operă) – Universitate - Piața Iancului (2023); - PIF 3: Piața Iancului – Pantelimon (2030).
Lansări TBM	<ul style="list-style-type: none"> - PIF1: Stația Academia Militară; - PIF2: Stația Vergului; - PIF3: PS Operă. 	<ul style="list-style-type: none"> - PIF1: Stația Academia Militară; - PIF2: Stația Hașdeu; - PIF3: Stația Vergului.
Nivelul superior al șinelor (NSS) la stații	<ul style="list-style-type: none"> - Cișmigiu: (-12,25 m); - Calea Moșilor: (-10,80 m); - Traian: (-12,20 m); - Victor Manu: (-13,00 m); - Național Arena: (-14,00 m); - Chișinău: (-16,35 m); - Sfântul Pantelimon: (-12,00 m); - Vergului: (-13,50 m); - Depoul Pantelimon 2: (-15,00 m). 	<ul style="list-style-type: none"> - Cișmigiu: (-12,00 m L1) / (-19,50 m L2); - Calea Moșilor: (-21,90 m L1) / (-14,40 m L2); - Traian: (-19,60 m L1) / (-12,10 m L2); - Victor Manu: (-13,50 m); - Național Arena: (-14,70 m); - Chișinău: (-15,20 m); - Sfântul Pantelimon: (-13,00 m); - Vergului: (-9,00 m); - Depoul Pantelimon 2: (-8,00 m).

Dispozitiv de linii	<ul style="list-style-type: none"> - Stația Hașdeu: 1 linie garare; - Stația Cișmigiu: 1 diagonală; - Interstația Universitate – Calea Moșilor: 0 diagonală; - Stația Morarilor: 0 bretea. 	<ul style="list-style-type: none"> - Stația Hașdeu: 1 linie garare + 1 diagonală; - Stația Cișmigiu: 0 diagonală; - Interstația Universitate – Calea Moșilor: 1 bretea; - Stația Morarilor: 1 bretea.
---------------------	--	---

În conformitate cu realizările raportate la Decembrie 2016, momentul de referință al raportării acestora adoptat în cadrul *Revizuirii - Actualizării Studiului de Fezabilitate din 2017*, stadiul execuției „*Secțiunii 1 Râul Doamnei – Eroilor (P.S. Operă) inclusiv Galeria de legătură, Stația și Depoul Valea Ialomiței*” (având Punerea În Funcțiune în 2018), se prezintă astfel:

- execuție structură de rezistență 79%;
- execuție finisaje 22%;
- execuție instalații aferente construcțiilor 23%;
- execuție sistem de siguranță a circulației trenurilor 0%;
- execuție suprastructură cale de rulare 23%.

Unificare obiective de investiție

Strategia inițială a fost următoarea:

- obiectivul de investiție Magistrala 5. Tronson Drumul Taberei – Universitate (Secțiunea 1: Râul Doamnei – Eroilor (P.S. Operă), Secțiunea 2: Eroilor (P.S. Operă) – Universitate și Secțiunea 3: Ghencea – Râul Doamnei), avea PIF unic: *Drumul Taberei – Universitate, (între 2008-2013)*, parcare și activitățile de mentenanță și reparații desfășurându-se în remiza Ghencea;
- obiectivul de investiție Magistrala 5. Tronsonul Universitate – Pantelimon (Secțiunea 1: Galeria de legătură, Stația și Depoul Valea Ialomiței, Secțiunea 2: Universitate - Piața Iancului și Secțiunea 3: Piața Iancului – Pantelimon), avea PIF unic: *Universitate – Pantelimon, inclusiv Galeria de legătură, Stația și Depoul Valea Ialomiței* (între 2012 – 2018), parcare și activitățile de mentenanță și reparații desfășurându-se și în Depoul Valea Ialomiței;

Strategia adoptată însă la declanșarea procedurilor de atribuire a execuției, în baza necesității de limitare a lucrărilor datorată finanțării și eșalonată conform cererii de transport, a fost următoarea:

- PIF 1: Secțiunea 1 Râul Doamnei – Eroilor (P.S. Operă) inclusiv Galeria de legătură, Stația și Depoul Valea Ialomiței (asigură și legătura cu rețeaua existentă) – (conform strategie inițială: Secțiunea 1 din Tronsonul 1 + Secțiunea 1 din Tronsonul 2);
- PIF 2: Secțiunea 2 Eroilor (P.S. Operă) – Universitate - Piața Iancului (conform strategie inițială: Secțiunea 2 din Tronsonul 1 + Secțiunea 2 din Tronsonul 2);
- PIF 3: Secțiunea 3 Piața Iancului – Pantelimon (conform strategie inițială: Secțiunea 3 din Tronsonul 2).

Astfel, nu s-a mai justificat împărțirea pe cele două obiective de investiții pentru că în toate fazele se proiectează, se contractează, se execută și se finanțează simultan câte o secțiune din fiecare dintre cele două tronsoane inițiale. În consecință s-a adoptat unificarea celor două obiective de investiții: *Drumul Taberei – Universitate și Universitate – Pantelimon, inclusiv Galeria de legătură, Stația și Depoul Valea Ialomiței*, într-o singură investiție, cu puneri în funcțiune stabilite în conformitate cu strategia actuală de abordare a investiției.

Avantajele modificărilor propuse

Față de traseul aprobat inițial, ruta are următoarele avantaje:

- asigurarea unei linii de transport cu metroul ce oferă o viteză comercială/maximă de 36/80km/h, la un interval min/optim de urmărire între trenuri de 1,5/3 minute (90/180 secunde) precum și reducerea duratei de deplasare pe traseul Drumul Taberei – Pantelimon de la 75 minute la 25 minute;

- amplasarea traseului structurii de metrou, atât în plan cât și pe verticală, astfel încât să permită extinderea liniei de metrou către Vest;
- revitalizarea și igienizarea zonei malului Lac Pantelimon prin amplasarea noului Depou care va avea și o legătură directă cu Depoul Pantelimon existent;
- realizarea Proiectului Magistralei 5 va conduce România în direcția reducerii traficului rutier într-o zonă cu trafic intens, contribuind astfel la obiectivele Cărții Albe în transportul urban, ca până în 2030, să aibă loc o reducere cu 50% a automobilelor cu combustibil convențional și eliminarea lor treptată în orașe până în 2050. Prin asigurarea transferului traficului de suprafață în subteran, Proiectul Magistralei 5 aduce România mai aproape de obiectivul „zero decese” în transportul rutier până în 2050. În această perspectivă, obiectivul UE este acela de a reduce la jumătate numărul deceselor în trafic până în 2020;
- prin punerea în funcțiune a Magistralei 5 de metrou se va realiza creșterea atractivității generale a rețelei de metrou și, implicit, se va degreva transportul de suprafață, atât public cât și privat, ceea ce va conduce la reducerea poluării (gaze de eșapament, zgomot, vibrații), reducerea numărului de accidente, reducerea degradării drumurilor, cu implicații importante, în consecință, și asupra calității vieții din punct de vedere al condițiilor de mediu și condițiilor generale economico-sociale (realizarea de economii la carburanți și întreținere, reducerea timpilor de deplasare);
- avantajele sociale ale dezvoltării rețelei de metrou și îmbunătățirii ofertei de transport sunt numeroase:
 - îmbunătățirea nivelului de trai pentru locuitorii zonei deservite de noua linie de metrou,
 - creșterea calității vieții locuitorilor din zona deservită, prin oferirea unui sistem de transport sigur, ecologic, rapid și de calitate (36 km/h viteză comercială, 80 km/h viteza maximă, 90/180/360sec. între trenuri),
 - creșterea incluziunii sociale și scădere a gradului de sărăcie a populației, prin regenerare și creșterea economică a zonelor deservite de rețelele de metrou;
 - creșterea accesibilității la facilitățile urbane și regionale (locuri de muncă, facilități pentru sănătate, educație, cultură, comerț, turism, sport, recreere). Prin legarea marilor cartiere la o rețea sustenabilă de transport de mare capacitate crește nivelul accesibilității pentru toate categoriile de cetățeni;
 - promovarea egalității de șanse între diferite grupuri sociale ce manifestă necesități diferite de transport. Venitul, vârsta, dizabilitățile și locul în care oamenii trăiesc pot afecta necesitatea pentru transport și accesul la acesta. De aceea, transportul este legat direct de incluziunea socială, de accesul la piața muncii, educație, îmbătrânirea societății;
- linia de metrou va avea un impact pozitiv semnificativ asupra mediului de afaceri, atât pe perioada execuției lucrărilor, cât și pe perioada exploatarei, după punerea în circulație a trenurilor cu călători;
- în timpul execuției lucrărilor mediul de afaceri va fi stimulat de următoarele:
 - creșterea numărului locurilor de muncă;
 - creșterea oportunităților de afaceri pentru firmele de construcții și instalații;
 - creșterea oportunităților de afaceri pentru firmele furnizoare de materiale de construcții și instalații;
 - creșterea oportunităților de afaceri pentru firmele producătoare de echipamente și utilaje, inclusiv material rulant;
 - creșterea oportunităților de afaceri pentru firmele furnizoare de servicii auxiliare pe lângă marile organizări de șantier din zona viitoarelor stații de metrou – salubritate, alimentație publică, comerț, etc.;
- îmbunătățirea capabilității (capacității și fiabilității) transportului public urban;
- îmbunătățirea atractivității fizice și imaginii orașului București și a zonei metropolitane;
- consolidarea și menținerea compactă a zonei metropolitane;
- promovarea dezvoltării economice;

- îmbunătățirea calității mediului. Reducerea poluării prin reducerea traficului rutier. Numărul de vehicule (auto+taxi) va fi redus datorită Magistralei 5 cu cca. 9.600 în 2030;
- îmbunătățirea calității serviciului (fiabilitate, confort, standard de siguranță);
- îmbunătățirea rețelei de transport, oferind conexiuni mai bune cu alte servicii, reducerea numărului de transferuri necesare;
- accesul direct al călătorilor în întreaga rețea de metrou prin stațiile de corespondență cu liniile existente: la Stația Eroilor cu Liniile 1 și 3, la Stația Universitate cu Linia 2 și la Stația Piața Iancului cu Linia 1;
- creșterea productivității economiei;
- creșterea activității economice în regiune (creșterea ocupării forței de muncă).

Reglementări

În consecință, prezenta Hotărâre de Guvern reglementează următoarele:

- A. Indicatorii tehnico-economici ai obiectivului de investiții de utilitate publică de interes național *Magistrala 5 Drumul Taberei – Pantelimon*, rezultați prin cumularea indicatorilor tehnico-economici revizuiți ai Hotărârii de Guvern nr. 1419 din 04.11.2008 și ai Hotărârii de Guvern nr. 525 din 23.09.2008, sunt:
- lungimea totală: 16,2 km;
 - stații + depouri: 22 buc. + 2 buc.;
 - capacitate maximă de transport 50.000 călători/(oră și sens);
 - valoare totală investiție: 9.161.319 mii lei – inclusiv TVA.

Strategia de abordare a investiției (secțiuni de proiectare / execuție lucrări / puneri în funcțiune PIF), bazată pe cerințele Planului de Mobilitate Urbana Durabilă București – Ilfov și POIM 2014 – 2020, este:

- PIF 1: Secțiunea 1 Râul Doamnei – Eroilor (P.S. Operă) inclusiv Galeria de legătură, Stația și Depoul Valea Ialomiței (2019) - 7,0 km, 10 stații, 1 depou;
- PIF 2: Secțiunea 2 Eroilor (P.S. Operă) – Universitate - Piața Iancului (2025) - 5,4 km, 6 stații;
- PIF 3: Secțiunea 3 Piața Iancului – Pantelimon (2032) - 3,8 km, 6 stații, 1 depou

- B. Finanțarea obiectivului de investiții se realizează din fonduri externe rambursabile, din fonduri externe nerambursabile (FEN) postaderare, din fonduri externe nerambursabile alocate prin Programul Operațional Infrastructură Mare (POIM), de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor, din surse proprii ale Societății Comerciale de Transport cu Metroul București „METROREX S.A.”, precum și din alte surse legal constituite, în limita sumelor aprobate anual cu această destinație, conform programelor de investiții publice aprobate potrivit legii.

Statutul juridic al terenului

Pentru PIF 1 Secțiunea 1 *Râul Doamnei – Eroilor (P.S. Operă) inclusiv Galeria de legătură, Stația și Depoul Valea Ialomiței* terenurile au fost obținute conform legislației în vigoare, lucrările de execuție apropiindu-se de finalizare.

Pentru PIF 2 Secțiunea 2 *Eroilor (P.S. Operă) – Universitate - Piața Iancului* și PIF 3 Secțiunea 3 *Piața Iancului – Pantelimon*, în conformitate cu soluția tehnică adoptată în Studiul de Fezabilitate revizuit, suprafața totală afectată este de 369.357 mp, din care:

- Domeniul public al statului – 311.019 mp;
- Proprietăți private: 58.338 mp.

	<p>În urma revizuirii Studiului de Fezabilitate a fost identificat un număr de 29 de imobile proprietate privată, însumând o suprafață de 58.338 mp, respectiv un număr de 178 imobile aparținând domeniului public, în suprafață de 311.019 mp</p> <p>Sumele individuale aferente despăgubirilor, în cuantum total de aprox. 100.081.880 lei, incluse în devizul general, au fost estimate de către expropriator, pe baza unui Raport de evaluare realizat de un expert evaluator autorizat ANEVAR având în vedere expertizele întocmite și actualizate de camerele notarilor publici.</p>
3.Alte informații	<p><u>Situație Certificate de urbanism/Autorizații de construire</u></p> <p><i>Situația actuală</i></p> <p>PIF 1 Secțiunea 1 <i>Râul Doamnei – Eroilor (P.S. Operă) inclusiv Galeria de legătură, Stația și Depoul Valea Ialomiței:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Râul Doamnei – Eroilor (P.S. Operă)</i> are Certificatul de Urbanism nr. 140R/709362/20.03.2008, pe baza căruia a fost emisă în regim de urgență, Autorizația de Construire nr. 97/31.03.2010, înlocuită de Autorizația de Construire nr. 383/26.11.2003, valabilă până în Noiembrie 2023. - <i>Galeria de legătură, Stația și Depoul Valea Ialomiței</i> are Certificatul de Urbanism nr. 228R/721100/05.05.2008, pe baza căruia a fost emisă în regim de urgență Autorizația de Construire nr. 162/20.05.2010, înlocuită de Autorizația de Construire nr. 382/26.11.2013, valabilă până în Noiembrie 2018. <p>PIF 2 Secțiunea 2 <i>Eroilor (P.S. Operă) – Universitate - Piața Iancului:</i> are Certificatul de Urbanism nr. 776/20.12.2017/20.12.2017 și este valabil până la data de 19.12.2018, cu posibilitate de prelungire.</p> <p>PIF 3 Secțiunea 3 <i>Piața Iancului – Pantelimon:</i> are Certificatul de Urbanism nr. 748/R1574954/09.12.2017 și este valabil până la data de 08.12.2018, cu posibilitate de prelungire.</p> <p><i>Soluția propusă</i></p> <p>Pentru PIF 1 Secțiunea 1 <i>Râul Doamnei – Eroilor (P.S. Operă) inclusiv Galeria de legătură, Stația și Depoul Valea Ialomiței</i> se vor păstra Certificatele de urbanism și Autorizațiile de Construire în vigoare până la terminarea lucrărilor și punerile în funcțiune cu călători.</p> <p>Pentru PIF 2 Secțiunea 2 <i>Eroilor (P.S. Operă) – Universitate – Piața Iancului</i> în baza Certificatului de urbanism obținut se va emite Autorizația de Construire.</p> <p>Pentru PIF 3 Secțiunea 3 <i>Piața Iancului – Pantelimon</i> se va solicita eliberarea unui nou Certificat de Urbanism pe baza căruia se va emite Autorizația de Construire.</p> <p><u>Situație Planuri Urbanistice Zonale (PUZ)</u></p> <p><i>Situația actuală</i></p> <p>PIF 1 Secțiunea 1 <i>Râul Doamnei – Eroilor (P.S. Operă) inclusiv Galeria de legătură, Stația și Depoul Valea Ialomiței:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - pentru Planul Urbanistic Zonal a fost obținută Hotărârea Consiliului General al Municipiului București nr. 300/29.10.2010; - Planul Urbanistic Zonal s-a revizuit fiind în procedură de avizare și aprobare conform Aviz de urbanism nr. 9/04.03.2016. <p>PIF 2 Secțiunea 2 <i>Eroilor (P.S. Operă) – Universitate – Piața Iancului:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Eroilor (P.S. Operă) – Universitate:</i> pentru Planul Urbanistic Zonal a fost obținută Hotărârea Consiliului General al Municipiului București nr. 300/29.10.2010; - <i>Universitate – Piața Iancului:</i> a fost elaborat Planul Urbanistic Zonal și s-a obținut Avizul de urbanism nr. 6/17.03.2014 pentru care s-a început procedura de avizare și aprobare, blocată din 2014 de Comisiile de Circulație respectiv Utilități Publice din cadrul Primăriei Municipiului București;

	<p>PIF 3 Secțiunea 3 <i>Piața Iancului – Pantelimon</i>: a fost elaborat Planul Urbanistic Zonal și s-a obținut Avizul de urbanism nr. 6/17.03.2014 pentru care s-a început procedura de avizare și aprobare, blocată din 2014 de Comisiile de Circulație respectiv Utilități Publice din cadrul Primăriei Municipiului București.</p> <p><i>Soluția propusă</i> PIF 1 Secțiunea 1 <i>Râul Doamnei – Eroilor (P.S. Operă) inclusiv Galeria de legătură, Stația și Depoul Valea Ialomiței</i> se va continua procedura de aprobare și avizare a Reviziei Planului Urbanistic Zonal existent. PIF 2 Secțiunea 2 <i>Eroilor (P.S. Operă) – Universitate – Piața Iancului</i> și PIF 3 Secțiunea 3 <i>Piața Iancului – Pantelimon</i>: se va elabora un nou Plan Urbanistic Zonal ce va trebui avizat și aprobat conform graficului stabilit.</p> <p><u>Situație Avize și Acorduri de mediu</u></p> <p><i>Situația actuală</i> PIF 1 Secțiunea 1 <i>Râul Doamnei – Eroilor (P.S. Operă) inclusiv Galeria de legătură, Stația și Depoul Valea Ialomiței</i>: a fost emis Acordul de mediu nr. 3/13.09.2011, cu valabilitate pe toată durata punerii în aplicare a proiectului. PIF 2 Secțiunea 2 <i>Eroilor (P.S. Operă) – Universitate – Piața Iancului</i>: <ul style="list-style-type: none"> - <i>Eroilor (P.S. Operă) – Universitate</i>: a fost emis Acordul de mediu nr. 3/13.09.2011, cu valabilitate pe toată durata punerii în aplicare a proiectului; - <i>Universitate – Piața Iancului</i>: a fost demarată procedura de obținere a avizului și acordului de mediu care a fost întârziată din cauza blocării procedurii de avizare și aprobare a PUZ în cadrul Comisiilor de Circulație și Utilități Publice ale Primăriei Municipiului București; PIF 3 Secțiunea 3 <i>Piața Iancului – Pantelimon</i>: a fost demarată procedura de obținere a avizului și acordului de mediu care a fost întârziată din cauza blocării procedurii de avizare și aprobare a PUZ în cadrul Comisiilor de Circulație și Utilități Publice ale Primăriei Municipiului București.</p> <p><i>Soluția propusă</i> PIF 1 Secțiunea 1 <i>Râul Doamnei – Eroilor (P.S. Operă) inclusiv Galeria de legătură, Stația și Depoul Valea Ialomiței</i>: se va păstra actualul acord de mediu până la finalizarea lucrărilor și punerea în funcțiune cu călători. PIF 2 Secțiunea 2 <i>Eroilor (P.S. Operă) – Universitate – Piața Iancului</i>: avându-se în vedere că se va elabora un nou PUZ, se propune și o nouă procedură de obținere a avizului și acordului de mediu. Facem mențiunea că pentru <i>Eroilor (PS Operă) - Universitate</i> se poate păstra Acordul de mediu inițial, dar în condițiile în care PUZ-ul a expirat și nu a fost actualizat, considerăm că și Acordul de mediu își pierde valabilitatea; PIF 3 Secțiunea 3 <i>Piața Iancului – Pantelimon</i>: avându-se în vedere că se va elabora un nou PUZ, se propune și o nouă procedură de obținere a avizului și acordului de mediu.</p>
--	---

Secțiunea a 3-a

Impactul socio-economic al proiectului de act normativ

1. Impactul macroeconomic	<p>Zona este într-o puternică dezvoltare urbanistică, necesitățile de asigurare a transportului public fiind într-o continuă creștere. Se va asigura un mijloc de transport public eficient în a prelua cererea de transport.</p> <p>Realizarea proiectului va conduce România în direcția reducerii traficului rutier într-o zonă cu trafic intens, contribuind astfel la obiectivele Cărții Albe în transportul urban, ca până în 2030, să aibă loc o reducere cu 50% a automobilelor cu combustibil convențional și eliminarea lor treptată din orașe până în 2050. Prin asigurarea transferului traficului de suprafață în subteran, Proiectul aduce România mai aproape</p>
---------------------------	--

	de obiectivul „zero decese” în transportul rutier până în 2050. În această perspectivă, obiectivul UE este acela de a reduce la jumătate numărul deceselor în trafic până în 2020.
1^1 Impactul asupra mediului și domeniul ajutoarelor de stat concurențial	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
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 siguranței utilizatorilor. Economii rezultate din întreținerea drumurilor. Reducerea numărului de accidente rutiere. Reducerea timpilor de deplasare pentru utilizatori. Integrarea mijloacelor de transport public de călători prin realizarea de legături intermodale cu celelalte mijloace de transport public. Creșterea cantitativă și calitativă a gradului de transport public și a confortului publicului călător în oraș.
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. Reducerea substanțială a nivelelor de zgomot stradal prin scăderea numărului de vehicule de transport publice și private. Descongestionarea traficului în București și județul Ilfov.
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
		3	4	5	6	
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:	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect					

(i) cheltuieli de personal (ii) bunuri și servicii c) bugetul asigurărilor sociale de stat: (i) cheltuieli de personal (ii) bunuri și servicii	
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	Finanțarea obiectivului de investiții se realizează din fonduri externe rambursabile, fonduri externe nerambursabile (FEN) postaderare alocate prin Programul Operațional Sectorial-Transport 2007-2013, din fonduri externe nerambursabile alocate prin Programul Operațional Infrastructură Mare aferente cadrului financiar 2014-2020, de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor, precum și din alte surse legal constituite, în limita sumelor aprobate anual cu această destinație, conform programelor de investiții publice aprobate potrivit legii.

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	
1 ¹ Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația în domeniul achizițiilor publice	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.
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 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	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
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 de Avizare Lucrări Publice de Interes Național și Locuințe, 38 din 15 decembrie 2017
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
Măsurile de implementare

1. Măsurile 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

Față de cele prezentate, a fost elaborat prezentul proiect de Hotărâre a Guvernului pentru re aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiții „Magistrala 5 Drumul Taberei – Pantelimon”, care în forma prezentată a fost avizat de ministerele interesate și pe care îl supunem spre aprobare.

MINISTRUL TRANSPORTURILOR

ALEXANDRU - RAZVAN CUC

AVIZĂM FAVORABIL:

VICEPRIM-MINISTRU
MINISTRUL DEZVOLTĂRII REGIONALE ȘI
ADMINISTRAȚIEI PUBLICE

VASILE - DANIEL SUCIU

MINISTRUL FINANȚELOR PUBLICE

EUGEN ORLANDO TEODOROVICI