



PUNCTUL NR. 10

## Consiliul General al Municipiului București

### HOTĂRÂRE

#### privind aprobarea indicatorilor tehnico-economici aferenți obiectivului de investiții ” Delimitarea amprizei liniei de tramvai 21 față de traficul auto general ”

Având în vedere expunerea de motive a Primarului General al Municipiului București și raportul de specialitate al Direcției Generale Infrastructură și Servicii Publice – Direcția Transporturi Drumuri, Sistemizarea Circulației;

Văzând raportul Comisiei Transporturi și Infrastructură Urbană, raportul Comisiei Economice, Buget, Finanțe și avizul Comisiei Juridice și de Disciplină din cadrul Consiliului General al Municipiului București;

Luând în considerare avizul Consiliului Tehnico-Economic al Primăriei Municipiului București nr. 26 / 07.09.2017;

În conformitate cu prevederile art. 44 alin. (1) din Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare;

În temeiul prevederilor art. 36 alin. (2) lit. b), alin. (4) lit. d) și art. 45 alin. (2) din Legea nr. 215/2001 privind administrația publică locală, republicată, cu modificările și completările ulterioare,

### CONSILIUL GENERAL AL MUNICIPIULUI BUCUREȘTI HOTĂRĂȘTE

Art. 1 Se aprobă indicatorii tehnico-economici pentru obiectivul de investiții „Delimitarea amprizei liniei de tramvai 21 față de traficul auto general”, conform Anexei 1 care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

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

Art.3 Direcțiile din cadrul aparatului de specialitate al Primarului General al Municipiului București și Regiei Autonome de Transport București vor aduce la îndeplinire prevederile prezentei hotărâri.

Aceasta hotărâre a fost adoptată în ședința ordinară a Consiliului General al Municipiului București din data de .....

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ

SECRETAR GENERAL  
AL MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

ANEXA 1 la H.C.G.M.B. nr. \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_

**INDICATORII TEHNICO-ECONOMICI  
ai obiectivului**

**” Delimitarea amprizei liniei de tramvai 21 fata de traficul auto general ”**

- **Valoarea totală** a obiectivului este de **3.950.112** lei inclusiv T.V.A., din care valoarea de construcții-montaj este de **3.318.053** lei inclusiv T.V.A.

- **Capacitate** 8.574 ml

- **Durata de execuție** 2 luni



# PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

## Cabinet Primar General

### EXPUNERE DE MOTIVE

privind aprobarea  
, indicatorilor tehnico-economici aferenți obiectivului de investiții  
” Delimitarea amprizei liniei de tramvai 21 față de traficul auto general ”

Având în vedere Raportul de Specialitate al Direcției Infrastructură și Servicii Publice din cadrul Primăriei Municipiului București și ținând cont de faptul că lucrările sunt impuse de faptul că infrastructura de transport a fost deja modernizată de către Primaria Municipiului București, precum și de necesitatea reducerii duratei deplasării și a confortului călătorilor pe traseul liniei de tramvai , rezultă că se impune ca necesară realizarea lucrărilor de ” Delimitare a amprizei liniei de tramvai 21 față de traficul auto general ”

Circulația tramvaielor de pe traseul liniei 21 (cuprins pe tronsonul Sos. Colentina, Calea Mosilor între bucla de întoarcere Helitube și B-dul Carol), este îngreunată în prezent de cea a autovehiculelor care pătrund pe ampriza liniei de tramvai, neputându-se asigura o frecvență de circulație constantă, conform graficelor stabilite.

Aplicarea unui nou tip de reglementare a circulației rutiere contribuie la creșterea vitezei de exploatare a tramvaielor și o frecvență mai bună de circulație a acestora, ceea ce este în beneficiul cetățenilor.

În cazul instituirii căii proprii pe un tronson de 7 km c.d. se obține o viteză medie de exploatare de 15,4 km/h, respectiv o capacitate de transport de 4559 călători/ oră și sens, cu circa 18% mai mult decât în prezent.

La menținerea intervalului de succedare actual, pe cale proprie se poate obține o reducere a parcului circulant de la 18 la 15 vehicule.

Un alt avantaj va fi acela de diminuare a accidentelor cu terți participanți la trafic și pietoni care nu vor mai avea acces la intersecția cu calea de rulare a tramvaielor, decât prin locuri prestabilite.

Față de cele prezentate, propun spre dezbatere și aprobare Consiliului General al Municipiului București proiectul de Hotărâre privind aprobarea indicatorilor tehnico-economici aferenți obiectivului de investiții „Delimitarea amprizei liniei de tramvai 21 față de traficul auto general“.

PRIMAR GENERAL

Gabriela FIERA



AVIZAT  
DIRECȚIA TEHNICĂ  
DIRECTOR EXECUTIV  
Adrian IORDACHE



Întocmit: M. Andrei



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

Nr. 14766/04.09.17.

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI
DIRECȚIA ASISTENȚĂ TEHNICĂ ȘI JURIDICĂ
Nr. 4760
20.09 LUNA 09 ZIUA 07

MUNICIPIUL BUCUREȘTI
CABINET SECRETAR GENERAL
Nr. 3917/6
20.09 LUNA 09 ZIUA 07 SEP. 2017

**RAPORT DE SPECIALITATE**

**privind aprobarea indicatorilor tehnico-economici aferenți obiectivului de investiții  
” Delimitarea amprizei liniei de tramvai 21 față de traficul auto general ”**

**1. Date generale :**

Serviciul de transport public asigurat de Regia Autonomă de Transport București, principalul operator al capitalei, constituie una din cele mai importante componente ale orașului, chiar și în situația diversificării ofertelor de transport a populației puse la dispoziție atât de operatorii tradiționali, cât și de cei privați.

Îmbunătățirea confortului călătoriei se poate realiza prin înnoirea parcului circulant, odată cu achiziționarea de vehicule noi, prin modernizarea infrastructurii rutiere implicit a căii de rulare a materialului rulant, dar și prin acordarea unor facilități transportului public față de cel individual.

Reducerea duratei deplasărilor pentru călători este dependentă de creșterea vitezei cu care se efectuează cursa, ce se traduce tehnic prin creșterea vitezei de exploatare a vehiculelor de transport public.

Printre altele, creșterea vitezei de exploatare poate fi obținută în condițiile actuale prin realizarea căilor proprii pentru tramvaie.

Circulația tramvaielor de pe traseul liniei 21 (cuprins pe tronsonul Șos. Colentina, Calea Moșilor între bucla de întoarcere Helitube și B-dul Carol) este îngreunată de cea a autovehiculelor care pătrund pe ampriza liniei de tramvai, neputându-se asigura o frecvență de circulație constantă, conform graficelor stabilite.

Aplicarea acestui tip de reglementare a circulației rutiere contribuie la creșterea vitezei de exploatare a tramvaielor și o frecvență mai bună de circulație a acestora, ceea ce este în beneficiul cetățenilor.

În cazul instituirii căii proprii pe un tronson de 7 km c.d. se obține o viteză medie de exploatare de 15,4 km/h, respectiv o capacitate de transport de 4559 calatori/oră și sens, cu circa 18% mai mult decât în prezent.

La menținerea intervalului de succedare actual pe cale proprie se poate obține o reducere a parcului circulant de la 18 la 15 vehicule.

În urma implementării căii proprii pe acest tronson și a menținerii parcului existent, va crește numărul de călători cu cca. 700 călători/ora/sens și având în vedere că prețul unei călătorii este 1,3 lei rezultă că venitul suplimentar va fi de:

$$12h \times 700 \text{ călători/ora/sens} \times 1,3\text{lei} \times 30 \text{ zile} = 327,60 \text{ lei.}$$



Prin implementarea soluției constructive ce constă în realizarea unei separări a traficului general auto față de linia de tramvai prin gard montat, există posibilitatea de a proteja toate gurile de acces în căminele rețelelor existente identificate.

Un alt avantaj va fi acela de diminuare a accidentelor cu terți participanți la trafic și pietoni care nu vor mai avea acces la intersecția cu calea de rulare a tramvaielor, decât prin locuri prestabilite.

## 2. Date tehnice ale investiției:

Lungimea totală a traseului liniei de tramvai 21 care poate fi separată de traficul auto general este de cca. 8600 m c.s (între bucla de întoarcere Helitube și B-dul Carol), exclusiv intersecțiile, zonele de acces și zona peroanelor, conform planurilor aprobate în Comisia de Circulație din cadrul PMB.

Separarea traficului auto general de zona RATB se va realiza din panouri de gard confecționate din țevă de oțel cu diametrul de 51x3.5 mm. Panourile sunt protejate anticoroziv prin grunduire și vopsire gri antracit, iar montarea acestora realizându-se în borduri din beton armat turnat în situ.

Înălțimea gardului este de 900 mm de la NSS (nivelul superior al șinei).

Lățimea amprizei RATB ce va fi delimitată de borduri va avea 7m, distanța măsurată între fețele interioare ale bordurilor.

Panourile de gard sunt în module a câte 2 m lungime, pe o bordură-suport montându-se două picioare a două panouri învecinate.

Între două borduri monolite învecinate există un spațiu de 1m care va fi destinat evacuării apelor pluviale.

Soluția de delimitare a amprizei RATB cu panouri de gard descrisă este similară cu soluția de pe linia de tramvai 41, RATB având experiență în întreținerea și exploatarea acestui tip de separație.

Studiul de fezabilitate „Delimitarea amprizei liniei de tramvai 21 față de traficul auto general” a fost avizat în Consiliul Tehnico-Economic al Primăriei Municipiului București cu nr. 26 / 07.09.2017.

## 3. Indicatorii tehnico – economici ai obiectivului de investiții " Delimitarea amprizei liniei de tramvai 21 față de traficul auto general " sunt :

- Lungime gard = 8574 ml;
- Valoare totală a investiției fara TVA = 3.319.422 lei;
- Valoarea totală a investiției cu TVA = 3.950.112 lei;
- Valoare C+M fără TVA = 2.788.280 lei;
- Valoare C+M cu TVA = 3.318.053 lei;
- Durata de realizare – 2 (două) luni calendaristice.

Având în vedere cele prezentate, supunem spre promovare proiectul de Hotărâre privind aprobarea indicatorilor tehnico-economici aferenți obiectivului de investiții „Delimitarea amprizei liniei de tramvai 21 față de traficul auto general”.

**DIRECTOR GENERAL**

Lucian ENE



**DIRECTOR EXECUTIV**

Cosmin Flavius GHEORGHIU



Întocmit: M. Andrei