

EXPUNERE DE MOTIVE

Secțiunea 1

Titlul proiectului de act normativ

Proiect de Lege pentru ratificarea Acordului de împrumut pentru Proiectul privind realizarea legăturii rețelei de metrou cu Aeroportul Internațional București, între Agenția Internațională de Cooperare a Japoniei și România, semnat la Tokyo la 10 martie 2010

Secțiunea a 2-a

Motivul emiterii actului normativ

1. Descrierea situației

Problemele actuale de circulație pentru rețeaua de transport de suprafață din Municipiul București și zonele adiacente în special cele din nord, în condițiile evoluției explozive a traficului auto, s-au amplificat în asemenea măsură încât îndeplinirea funcției de transport a orașului se face și se va face în condiții din ce în ce mai dificile, atât sub raportul preluării fluxurilor de călători cât și al vitezei de circulație, iar confortul călătoriei a scăzut și va continua să scadă sub limitele admise.

În legătură cu deplasările în Municipiul București și zona adiacentă direct afectată, pentru perioada 2010 – 2030, studiile de prognoză relevă faptul că pe direcțiile majore de deplasare în oraș, cererea de transport va continua să crească, fluxurile ajungând la valori de 50.000 – 70.000 de călători pe oră și sens.

În astfel de condiții apare ca evidentă extinderea rețelei de metrou, sistem de transport cu parametrii și caracteristici de capacitate și viteză superioare care să fie în măsură să preia traficul actual și pe cel previzibil. De altfel soluțiile rezolvării pe plan mondial în majoritatea orașelor mari ale lumii, cu probleme de transport comparabile ca proporții și complexitate, conduc nemijlocit la concluzia că în condițiile specifice Municipiului București, cel mai indicat sistem de transport public este metroul, complementaritatea fiindu-i asigurată de transportul public de suprafață.

În prezent, zona orașului Otopeni tinde să devină parte integrantă a orașului București prin: zona de servicii dezvoltată puternic în Otopeni și pe tot traseul DN1, zona de servicii legate atât de Aeroportul Otopeni, cât și de Aeroportul Băneasa, zona rezidențială și de divertisment/petrecere a timpului liber.

De asemenea, din punct de vedere comercial și turistic, DN 1 reprezintă: legătura aeroporturilor cu capitala dar și cu țara, legătura principală cu orașul Brașov și cu localitățile turistice cu tradiție de pe Valea Prahovei, unul din cele două trasee intens folosite pentru traversarea Carpaților Meridionali.

Pe baza celor descrise mai sus și având în vedere modelele de evoluție ale altor metropole, se poate afirma că orașul București exercită o permanentă presiune pentru extinderea limitelor spre Otopeni, putându-se constata chiar în prezent că cele două orașe tind să funcționeze ca un tot unitar.

În acest context, se constată disfuncționalități majore în ceea ce privește transportul (traficul) între cele două localități.

Se poate afirma cu certitudine că singura legătură între Otopeni și București, respectiv artera rutieră DN1, este insuficientă și inadecvată pentru toate tipurile de trafic (fluxuri) pe care le suportă, respectiv: fluxul populației care locuiește în București și lucrează în locațiile dintre București și Otopeni, fluxul de legătură cu Aeroportul Otopeni și Aeroportul Băneasa, cu caracter permanent, fluxul de intrare în București dinspre Brașov, fluxul de week-end – ieșire din București vineri după-amiaza și intrare duminică după-amiaza, fluxurile zilnice sau frecvente ale populației din cartierele rezidențiale din zona Otopeni – București.

Se estimează că în prezent numărul celor afectați de capacitatea redusă de transport oferită de DN 1 se ridică la aprox. 250.000 de persoane zilnic, incluzând în această estimare pasagerii celor două aeroporturi internaționale, locuitori ai orașului București și ai orașului Otopeni precum și ai altor localități din țară.

2. Schimbări preconizate

În prezent, în condițiile în care S.C. METROREX S.A deține doar circa 3,5% din lungimea rețelei de transport public a orașului, circa 25% din cererea de transport este preluată de către metrou, media pe zile lucrătoare depășind frecvent numărul de 600.000 de călători transportați.

Punerea în funcțiune cu călători a noii linii de metrou va duce la sporirea numărului cu cel puțin încă 200.000 de călători cu metroul.

Astfel, sistemul de transport cu metroul din București, capitala României, va asigura transportul a minim 35% din volumul total de călători ce utilizează mijloacele de transport public.

În consecință, oferirea unui capacități superioare de transport în condiții de confort, regularitate și siguranță a condus la avizarea acestei noi linii de metrou.

Implementarea Proiectului încheiată cu punerea în funcțiune la capacitate normală a noii linii de metrou va aduce beneficii pentru întregul teritoriu al orașului București și al orașului Otopeni, pentru pasagerii celor două aeroporturi, dar va avea influență și asupra localităților deservite de coridorul DN 1.

Populația care va beneficia în mod direct s-a estimat la cca. 150.000 persoane zilnic care vor fi pasageri ai noii linii de metrou. Alte aprox.100.000 de persoane zilnic vor beneficia indirect de funcționarea liniei de metrou datorită scăderii traficului de la suprafață.

Sunt așteptate următoarele efecte în plan social și economic:

- Creșterea cu 30% a numărului de locuri de muncă pe zona București – Otopeni în trei ani de la punerea în funcțiune a liniei de metrou, cu 5% raportat la numărul de locuri de muncă din București,
- Scăderea poluării pe DN 1 între București și Otopeni cu 30%,
- Creșterea numărului de călători în rețeaua de metrou cu 20%.

Se vor crea noi locuri de muncă: aprox.880 persoane (personal tehnic în cadrul direcțiilor de exploatare și respectiv infrastructură).

Alte schimbări pozitive transpuse ca avantaje ale proiectului sunt următoarele:

- Scurtarea timpului de deplasare a cetățenilor prin utilizarea metroului datorită sporului de viteză comercială pe care acest mijloc de transport îl asigură față de oricare alt mod de transport de suprafață;
- Îmbunătățirea transportului public de suprafață și a traficului în general datorită preluării unui număr mare de călători de către metrou;
- Reducerea cheltuielilor de întreținere a carosabilului ca urmare a reducerii traficului de suprafață;
- Reducerea cheltuielilor sociale datorită creșterii siguranței rutiere ca urmare a descongestionării traficului de suprafață;
- Reducerea cheltuielilor de întreținere a autoturismelor personale ale populației (combustibil, uleiuri, piese de schimb) care renunță la deplasarea cu mașina personală în favoarea utilizării metroului;
- Creșterea randamentului la locul de muncă a populației active datorită reducerii stresului reprezentat de transportul la și de la locul de muncă;
- Creșterea valorii terenurilor din zona de acoperire a metroului, datorită ofertei de transport pe care o reprezintă;
- Îmbunătățirea standardului de viață al populației din zona de influență a metroului datorită apariției în proximitatea stațiilor a unor poli administrative, comerciale, culturale etc., de interes local;
- Creșterea eficienței transportului public pe ansamblu sau prin reorganizarea cu investiții minime a transportului de suprafață corelat cu transportul din subteran;
- Creșterea numărului de călători transportați raportat la capacitatea actuală oferită de mijloacele de transport în comun cât și la fluxurile estimate de călători pentru anii următori;
- Posibilitatea reducerii rețelelor de tramvaie, troleibuze și autobuze de-a lungul teritoriului deservit de noua linie de metrou;
- În cadrul politicii de dezvoltare durabilă, pentru transportul în comun se amplifică arealul deservit de un mod de transport în comun neinfluențat de condițiile aspre climatice, specifice anotimpului de iarnă în București;
- Facilitarea accesului rapid în orice zonă de interes public – piețe, bănci, sectorul servicii, centre

- universitare, comerciale, culturale etc. din capitală;
- Reducerea emisiilor de noxe ca urmare a reducerii traficului rutier prin atragerea populației către călătoria cu metroul, care utilizează energie electrică pentru tracțiune și nu combustibilii fosili;
- Micșorarea zgomotului urban ca urmare a reducerii traficului, metroul neparticipând la amplificarea zgomotului după punerea în funcțiune;
- Reducerea prafului (a suspensiilor solide) din aer ca urmare a reducerii traficului, metroul nefiind un factor de producere a prafului;
- Îmbunătățirea infrastructurii orașenești adică a sistemelor de utilități publice (apă, canalizare, electrice, telecomunicații, gaze) și chiar drumuri și trotuare în zona stațiilor de metrou.

Secțiunea a 3-a

Impactul socio-economic al proiectului de act normativ

1. Impact macro-economic

Metroul, a cărui durată de viață este asigurată la peste 100 de ani, ca investiție majoră în infrastructura orașului, poate fi apreciat ca una din soluții la actuala criză economico-financiară, prin oferta de locuri de muncă pe perioada execuției și ulterior în exploatare, cât și prin oportunitatea oferită industriei pe orizontală în producția de bunuri materiale și echipamente necesare realizării investiției.

De asemenea, odată pusă în funcțiune cu călători, pe lângă obiectivul principal de asigurare a transportului public, noua linie de metrou contribuie și la realizarea obiectivului general de dezvoltare urbană durabilă, obiectiv ce poate fi ilustrat prin următoarele obiective cuantificabile:

- Reducerea cheltuielilor cu combustibilul și micșorarea poluării produse de traficul rutier actual
- Economii realizate prin descongestionarea străzilor
- Economii rezultate din întreținerea drumurilor
- Reducerea costurilor aferente diminuării numărului de accidente rutiere.

2. Impact asupra mediului de afaceri

După cum s-a arătat și în cele prezentate anterior, noua linie de metrou va avea un impact pozitiv semnificativ asupra mediului de afaceri, atât pe perioada execuției lucrărilor cât și pe perioada exploatării, 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.

După punerea în funcțiune a noii linii de metrou, mediul de afaceri va fi influențat pozitiv și va profita de următoarele aspecte:

- Scurtarea timpului de deplasare a cetățenilor;
- Îmbunătățirea traficului auto în general datorită scăderii numărului de mașini personale prin preluarea unui număr mare de călători de către metrou;
- Creșterea randamentului la locul de muncă a populației active;
- Creșterea valorii terenurilor din zona de acoperire a metroului;
- Apariția în proximitatea stațiilor a unor poli administrativi, comerciali, culturali etc., de interes local;
- Amplificarea arealului deservit de un mod de transport în comun neinfluențat de condițiile climatice;

- Facilitarea accesului rapid în orice zonă de interes public – piețe, bănci, sectorul servicii, centre universitare, comerciale, culturale etc. din capitală;

3. Impact social

În conformitate cu P.U.G.-urile Bucureștiului și ale Otopeniului dar și cu Planurile de Dezvoltare Urbanistice Generale sau Zonale ale localităților din Nordul capitalei, inclusiv ale Aeroporturilor, zona de deservire se va dezvolta pe o suprafață apreciabilă. Această zonă se află între DN1A - Șosea ua București – Târgoviște – Bulevardul Bucureștii Noi, la Vest și practic noul traseu al Autostrăzii București – Brașov, la Est.

Ținând cont de aceasta, de alte dezvoltări imobiliare precum și de sporul natural al populației, se estimează că la nivelul anului 2019 când se va pune în funcțiune noua linie de metrou, Cartierele deservite din București și Otopeni și zonele adiacente coridorului traversat de noua linie de metrou, vor avea peste 300.000 de locuitori. Mai mult, prin construcția acestei linii de metrou se vor lega cu centrul orașului și între ele principalele două aeroporturi internaționale ale României. Prin intermediul nodurilor de corespondență cu celelalte magistrale în exploatare sau viitoare (radiale și magistrala inelară) oferta de transport și calitatea acestuia vor crește în mod deosebit.

În consecință, se va îmbunătăți standardul de viață al populației din zona de influență a metroului datorită apariției în proximitatea stațiilor a unor poli administrativi, comerciali, culturali etc., de interes local, datorită îmbunătățirii condițiilor de mediu și altor avantaje enumerate anterior.

De asemenea, acest proiect va avea un puternic impact social, cu numeroase implicații urbanistice cum ar fi - facilitarea accesului la locurile de muncă din sectorul servicii (bănci, centre comerciale), învățământ (universități, școli, alte unități de învățământ), cultură (teatre, cinematografe, biblioteci și expoziții), alte așezăminte sociale (lăcașuri de cult, cămine). De asemenea, se va asigura accesul în toată zona acoperită de rețeaua existentă, ținându-se cont de legăturile cu celelalte linii de metrou.

4. Impact asupra mediului

După cum s-a menționat anterior, proiectele de linii de metrou datorită implicațiilor pozitive asupra factorilor de mediu sunt declarate ca fiind „proiecte de mediu”. Astfel, punerea în funcțiune a unei noi linii de metrou are consecințe pozitive asupra fiecărui factor de mediu:

- Se îmbunătățește calitatea aerului prin reducerea emisiilor de noxe ca urmare a reducerii traficului rutier prin atragerea populației către călătoria cu metroul, care utilizează energie electrică pentru tracțiune și nu combustibili fosili;
- Se micșorează zgomotul urban ca urmare a reducerii traficului, metroul neparticipând la amplificarea zgomotului după punerea în funcțiune;
- Se reduce cantitatea de praf (suspensiile solide) din aer ca urmare a reducerii traficului, metroul nefiind un factor de producere a prafului;
- Nu sunt afectate apele freatice de scurgerile de combustibili sau consumul de apă și poluarea apelor sunt reduse în comparație cu cele necesitate de întreținerea și spălarea a mii de autorurisme personale.

De asemenea, pe perioada execuției lucrărilor și prezenței organizărilor de șantier în zona viitoarelor stații de metrou se vor lua măsuri organizatorice de reducere a impactului asupra factorilor de mediu aer, apă, sol, în plus realizându-se:

- Refacerea corespunzătoare a suprafețelor: drumuri, străzi, trotuare și spații verzi;
- Plantarea de noi copaci, pentru fiecare specie 10 la 1, conform legislației în vigoare și indicațiilor autorităților locale responsabile de administrarea parcurilor și spațiilor verzi;
- Utilizarea excavațiilor în funcție de tipul de material rezultat: nisipuri, pietrișuri ca materiale de construcție, argile ca umpluturi în zonele inundabile sau zonele afectate de exploatarea albiilor râurilor din vecinătatea capitalei, precum și utilizarea corespunzătoare a stratului de sol vegetativ pentru parcuri, grădini și spații verzi din zonele orașenești.

Au fost parcurse toate etapele prevăzute pentru realizarea studiului de evaluare a impactului asupra factorilor de mediu pentru Proiectul noii linii de metrou. După parcurgerea tuturor etapelor inclusiv grupuri de lucru și

dezbateri publice cerute atât de procedurile românești, cât și de procedurile băncii japoneze a fost obținut Acordul de mediu de către Agenția Regională de Protecția Mediului București din cadrul Agenției Naționale de Protecția Mediului – Ministerul Mediului și Dezvoltării Durabile.

Investiția a fost declarată „Proiect de mediu” de către Banca Japoniei pentru Cooperare Internațională respectiv Agenția Internațională de Cooperare a Japoniei, instituții implicate în viitoarea finanțare a lucrărilor.

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)

Costul total al proiectului se cifrează la 5.292.131.000 lei, sursele de finanțare a acestuia fiind asigurate de la bugetul de stat, prin prevederea de către Ministerul Transporturilor și Infrastructurii a sumelor necesare cu prioritate în bugetul anual al S.C. METROREX S.A, pe toată durata implementării proiectului. Se estimează că proiectul se va finaliza la sfârșitul anului 2019.

Împrumutul de la Agenția Internațională de Cooperare a Japoniei aferent Proiectului privind realizarea legăturii rețelei de metrou cu Aeroportul Internațional București, în valoare de 41.870.000.000 yen, va fi disponibilizat în tranșe, într-o perioadă de până la 11 ani de la data intrării în efectivitate a Acordului, în baza cheltuielilor eligibile efectuate în cadrul proiectului. Ministerul Finanțelor Publice va efectua tragerile din fondurile împrumutului, destinația sumelor fiind stabilită conform legislației privind datoria publică în vigoare. Drepturile și obligațiile părților în aplicarea prevederilor acordului de împrumut vor fi stabilite prin intermediul unui acord subsidiar încheiat între Ministerul Finanțelor Publice, S.C. METROREX S.A și Ministerul Transporturilor și Infrastructurii.

Sursele de plată ale serviciului datoriei publice aferent împrumutului, respectiv rambursarea ratelor de capital, achitarea dobânzilor, comisioanelor și altor costuri ale împrumutului se asigură din sume alocate anual de la bugetul de stat prin bugetul Ministerului Finanțelor Publice – „Acțiuni generale”.

Secțiunea a 5-a

Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

1. Proiecte de acte normative suplimentare

Prin Hotărârea Guvernului nr. 1030/2009 au fost aprobați indicatorii tehnico-economici ai obiectivului de investiții „Legătura rețelei de metrou cu Aeroportul Internațional Henri Coandă – Otopeni”. De asemenea, se autorizează Guvernul României ca, prin Ministerul Finanțelor Publice, de comun acord cu Agenția Internațională de Cooperare a Japoniei să introducă, pe parcursul utilizării împrumutului, în raport cu condițiile concrete de derulare a acordului de împrumut, amendamente la conținutul acestuia, care privesc realocări de fonduri, modificări în structură pe componente precum și alte modificări care nu sunt de natură să majoreze obligațiile financiare ale României față de Agenția Internațională de Cooperare a Japoniei sau să determine noi condiționări economice față de cele convenite inițial între părți. Amendamentele astfel convenite cu Agenția Internațională de Cooperare a Japoniei se vor aproba prin Hotărâre a Guvernului.

2. Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația comunitară în materie/ 3. Decizii ale Curții Europene de Justiție și alte documente/ 4. Evaluarea conformității / 5. Alte acte normative și sau documente internaționale din care decurg angajamente.

Nu este cazul.

Secțiunea a 6-a

Consultările efectuate în vederea proiectului de act normativ

1. Consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale:

După întocmirea studiului de fezabilitate, Proiectul a fost supus analizei Primăriei Municipiului București și Primăriei Orașului Otopeni, pe teritoriul cărora va fi construită noua linie de metrou, precum și Consiliului Județean Ilfov. Primăria Municipiului București, Primăria Orașului Ilfov precum și Consiliul Județean Ilfov au emis Certificatele de Urbanism necesare obținerii ulterioare a Autorizației de Construire. De asemenea,

Comisia Tehnică de Urbanism și Amenajarea Teritoriului a Municipiului București a emis Avizul de urbanism favorabil pentru lucrare.

A fost obținut Avizul de la Primăria sectorului 1 și Primăria Orașului Otopeni. S-au obținut Avizele de coordonare rețele emise de P.M.B., precum și cele de la Comisia de circulație București.

De asemenea, s-au obținut Avize favorabile de la următoarele instituții: Ministerul Dezvoltării Regionale și Locuințelor, Ministerul Transporturilor și Infrastructurii etc.

2. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente.

Înainte de emiterea proiectului de lege a fost obținut Avizul Consiliului Interministerial al Guvernului României.

3. Informații privind avizarea de către:

a) Consiliul Legislativ/ b) Consiliul Suprem de Aparare a Țării/ c) Consiliul Economic și Social /

d) Consiliul Concurenței / e) Curtea de Conturi

Consiliul Legislativ a avizat favorabil proiectul de lege, prin avizul nr.711/07.06.2010.

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.

Proiectul de act normativ nu necesită inițierea unei astfel de acțiuni.

2. Informarea societății civile cu privire la eventualele impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice.

După întocmirea Studiului de fezabilitate, Proiectul a fost susținut și discutat în cadrul a diverse comisii tehnice ale Primăriei Municipiului București, Primăriei Orașului și Consiliului Județean Ilfov care au emis Certificatele de Urbanism. Prin aceste documente s-au stabilit toate avizele și acordurile necesare a fi obținute pentru Proiect în vederea emiterii Autorizației de Construire.

Unul dintre cele mai importante este Avizul de mediu pentru obținerea căruia a fost necesară parcurgerea unei proceduri foarte stricte, atât conform legislației naționale în vigoare, precum și conform procedurilor instituției finanțatoare, Agenția Internațională de Cooperare a Japoniei.

Pe parcursul îndeplinirii cerințelor specificate de etapele procedurilor impuse, Proiectul a fost susținut în cadrul Comisiilor Tehnice de Analiză ale Agenției Regionale de Protecția Mediului București, ai căror membri sunt reprezentanți atât ai instituțiilor reprezentative ale administrației locale și deținătorilor de rețele edilitare și altele cu interes orașenesc, precum și membri ai unor organizații reprezentante ale societății civile. După obținerea Acordurilor acestor Comisii, s-au ținut mai multe Grupuri de lucru pentru discutarea a diferite aspecte legate de proiect, în cadrul acestor ședințe participând de asemenea membrii unor organizații ale societății civile. Ultimele etape înainte de obținerea Avizului de mediu au fost susținerea și discutarea Proiectului în cadrul a două dezbateri publice ce au fost organizate de către Primăria Municipiului București, participarea fiind deschisă tuturor persoanelor fizice și juridice interesate, datele acestor ședințe fiind publicate în media în timp util.

Secțiunea a 8-a

Măsuri de implementare

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.

Proiectul se realizează de către S.C. METROREX S.A prin Unitatea de Implementare a Proiectului (UIP) înființată în cadrul acestuia. Printre atribuțiile UIP se numără: urmărirea implementării activităților proiectului și întocmirea de rapoarte conținând elemente referitoare la stadiul utilizării fondurilor alocate, evoluția planului de finanțare al proiectului, evoluția proiectului pe ansamblu și detalii privind managementul acestuia.

Având în vedere cele prezentate mai sus, a fost elaborat proiectul de lege anexat pe care vă rugăm să-l aprobați, în vederea supunerii spre adoptare Parlamentului României, cu procedura de urgență prevăzută de art.76 alin.(3) din Constituția României, republicată.

