

Hotărâre 496	2017-07-13	Guvernul României	privind declanșarea procedurilor de expropriere a imobilelor proprietate privată care constituie coridorul de expropriere al lucrării de utilitate publică de interes național „Legătura rețelei de metrou cu Aeroportul Internațional Henri Coandă - Otopeni (Magistrala 6. 1 Mai-Otopeni)”	Monitorul Oficial al României nr 567 din 2017-07-17
--------------	------------	-------------------	--	---

**NOTĂ DE FUNDAMENTARE**  
**la Hotărârea Guvernului nr. 496/2017**  
**privind declanșarea procedurilor de expropriere a imobilelor proprietate privată care constituie coridorul de expropriere al lucrării de utilitate publică de interes național „Legătura rețelei de metrou cu Aeroportul Internațional Henri Coandă – Otopeni (Magistrala 6. 1 Mai - Otopeni)”**

**Secțiunea 1**  
**Titlul prezentului act normativ**

**HOTĂRÂRE**

privind declanșarea procedurilor de expropriere a imobilelor proprietate privată care constituie coridorul de expropriere al lucrării de utilitate publică de interes național „Legătura rețelei de metrou cu Aeroportul Internațional Henri Coandă – Otopeni (Magistrala 6. 1 Mai - Otopeni)”

**Secțiunea a 2-a**  
**Motivul emiterii actului normativ**

1.Descrierea situației în prezent	<p>Prin Hotărârea Guvernului nr. 482/1999 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 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 70,1 km cale dublă, structurată pe 4 magistrale, 53 stații și 4 depouri.</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).

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.

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.

La momentul actual legătura între Aeroportul Internațional Henri Coandă-Otopeni și municipiul București se desfășoară pe traseul rutier de suprafață de-a lungul DN1 (Șos. București - Ploiești) 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 Internațional Henri Coandă Otopeni,
  - fluxul de intrare în București dinspre Brașov,
  - fluxul de sfârșit de săptămână,
  - fluxurile zilnice sau frecvente ale populației din cartierele rezidențiale din zona Otopeni-București,
  - deservirea parțială a cartierelor existente ale Bucureștiului pe acest traseu – Aviației, Băneasa, Pipera etc., precum și a localității Otopeni;
- toate acestea practic blocând această artera rutieră, conducând la staționări cu durate de ore, paralizând celelalte fluxuri și afectând grav în special legătura cu aeroportul.

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.

Astfel s-a elaborat Studiul de Fezabilitate al obiectivului de investiții Legătura rețelei de metrou cu Aeroportul Internațional Henri Coandă-Otopeni, în baza căruia a fost emisă Hotărârea Guvernului nr. 1030/2009 pentru aprobarea următorilor indicatori tehnico-economici:

- lungimea totală: 16,0 km,
- stații: 19 buc. +1 (un) depou
- capacitate maximă de transport 50.000 călători/(oră și sens)
- număr trenuri: 21 (1tren=6vagoane)
- valoare totală investiție: 5.292.131,21 mii lei – inclusiv

TVA.

Ulterior adoptării Hotărârii Guvernului nr. 1030/2009, pentru finanțarea acestui obiectiv de investiții s-a semnat Acordul de Împrumut ROM P5 din Martie 2010, între România și Agenția Internațională de Cooperare a Japoniei (JICA) în valoare de 41.870 milioane yeni (cca. 320 milioane Euro). Acest Împrumut este acordat în condiții de 1,7% dobândă anuală și cu perioada de rambursare începând cu 2017. Valoarea deja asigurată pentru finanțarea acordată acoperă în întregime serviciile de consultanță și supervizare lucrări și cca 33% din valoarea aferentă lucrărilor de execuție. Ratificarea Acordului de Împrumut s-a făcut prin Legea 228/2010.

Obiectivul de investiții Legătura rețelei de metrou cu Aeroportul Internațional Henri Coandă – Otopeni este prevăzut în Planul Urbanistic General al Municipiului București și în Strategia de dezvoltare a rețelei actuale de metrou, elaborată de Metrorex S.A. și aprobată de către Ministerul Transporturilor.

Indicatorii tehnico-economici aprobați prin Hotărârea Guvernului nr. 1030/2009, corespund unui traseu al obiectivului de investiții Legătura rețelei de metrou cu Aeroportul Internațional Henri Coandă-Otopeni ce are ca punct de pornire Piața Victoriei și care se desfășoară de-a lungul: Bd-lui Ion Mihalache, Bd-lui Expoziției, Bd-lui Mărăști, Șos. București - Ploiești (DN1) și Calea Bucureștilor (DN1).

În anul 2011 s-a elaborat, cu suportul JICA, un studiu de Asistență Specială pentru Implementarea Proiectului în urma căreia s-a decis Revizuirea Studiului de Fezabilitate prin adoptarea unui traseu cu plecare din stația de metrou existentă 1 Mai, din cadrul Magistralei 4 Racordul 2 Gara de Nord – Străulești.

În perioada 2012 – 2016, a fost realizată revizuirea Studiului de Fezabilitate pentru care s-au obținut următoarele avize:

- CTE METROREX nr. M.08.02/78/29.01.2016;
- CTE Ministerul Transporturilor Nr. 16/25 din 02.03.2016;
- Consiliul Interministerial de Avizare Lucrări Publice de Interes

	<p>Național și Locuințe nr. 1/26 aprilie 2016.</p> <p>În Decembrie 2016 a fost emisă Hotărârea Guvernului nr 930/2016 privind modificarea Hotărârii Guvernului nr.1030/2009 pentru aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiții ”Legătura rețelei de metrou cu Aeroportul Internațional Henri Coandă – Otopeni”</p>
<p><b>2.Schimbări preconizate</b></p>	<p>În Studiul de Fezabilitate revizuit, pentru asigurarea unei legături directe cu stația centrală de cale ferată Gara de Nord (fără transfer între magistralele de metrou la Piața Victoriei ca în varianta inițială) și implicit cu stația de cale ferată Basarab, traseul obiectivului de investiții Legătura rețelei de metrou cu Aeroportul Internațional Henri Coandă-Otopeni a fost modificat pe porțiunea centrală a Municipiului București, în sensul că linia de metrou nu va mai pleca din Piața Victoriei, ci va porni din stația de metrou existentă 1 Mai, din cadrul Magistralei 4 Racordul 2 Gara de Nord – Străulești (în paralel cu linia CF București–Constanța) și se va înscrie pe Bulevardul Expoziției pe traseul inițial.</p> <p>Studiului de Fezabilitate revizuit conține, în principal următoarele modificări:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- reducerea lungimii traseului inițial la 14,2 km,</li> <li>- reducerea numărului de stații la 12,</li> <li>- renunțarea la execuția depoului, urmând ca obiectivul de investiții să fie deservit de noul depou Străulești aferent Magistralei 4 de metrou.</li> </ul> <p>Față de traseul aprobat inițial, noua rută are următoarele avantaje:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- asigurarea până în 2022 a 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 Gara de Nord – Aeroport Otopeni de la 59,5 minute la 23,4 minute;</li> <li>- creșterea cererii de transport cu metroul. Cota de piață a metroului în total transport public va crește de la 32% în 2022, la 34% în 2035 și la 37% în 2050 datorită Magistralei 6;</li> <li>- conexiunea directă Gara de Nord – Aeroportul Internațional Henri Coandă-Otopeni prin Magistrala 6, va realiza o legătură directă intermodală între două puncte ale rețelei centrale TEN-T în linie cu obiectivele de bază ale politicii Europene TEN-T: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ călătorii mai sigure și mai puțin aglomerate;</li> <li>○ deplasări mai fluente și mai rapide”.</li> </ul> </li> <li>- asigură o conexiune nouă intermodală directă între două hub-uri de pasageri pe rețeaua centrală: Gara de Nord, principala gară CF din București și Aeroportul Internațional Henri Coandă-Otopeni, crescând mobilitatea populației pe moduri de transport prietenoase cu mediul;</li> <li>- realizarea Proiectului Magistralei 6 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 6 aduce România mai aproape de</li> </ul>

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 6 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;

- noua linie 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 6 cu cca.: 14.000 în 2022;
- reducerea timpului de călătorie pe rutele existente; reducerea timpului de călătorie între Gara de Nord și Aeroportul Internațional Henri Coandă-Otopeni cu 52 %;
- 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 Stația existentă Basarab 1-2 care asigură legătura la nivelul aceluiași peron cu Liniile 1, 3 și 2, 4;
- utilizarea stațiilor deja în funcțiune ale Racordului 2: 1 Mai, Grivița, Basarab 2, Gara de Nord 2
- creșterea productivității economiei;
- creșterea activității economice în regiune (creșterea ocupării forței de muncă).

În consecință, prezenta hotărâre reglementează următoarele:

A. Amplasamentul obiectivului de investiții de utilitate publică de interes național Legătura rețelei de metrou cu Aeroportul Internațional Henri Coandă – Otopeni (Magistrala 6. 1 Mai – Otopeni) conform variantei finale a Studiului de Fezabilitate, este prezentat în anexa nr. 1 la prezenta hotărâre.

Amplasamentul obiectivului de investiții cuprinde coridorul de expropriere potrivit planurilor topografice cu amplasamentul lucrării aferente coridorului de expropriere, avizate și recepționate, în condițiile legii, de către Agenția Națională de Cadastru și Publicitate Imobiliară, prin Oficiul de Cadastru și Publicitate Imobiliară București, respectiv Oficiul de Cadastru și Publicitate Imobiliară Ilfov, prevăzute în anexa nr. 1 la prezenta hotărâre.

Zona de amplasament a noii linii de metrou – Legătura rețelei de metrou cu Aeroportul Internațional Henri Coandă – Otopeni (Magistrala 6. 1 Mai – Otopeni) se dezvoltă pe direcția N-NV a capitalei și traversează sectorul 1, respectiv cartierele: Grivița, Bucureștii Noi, Piața Presei Libere, Băneasa, Privighetorilor și orașul Otopeni.

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, terenuri libere cu potențial de construire (pe bd. Expoziției, bd. Poligrafiei, Băneasa, Otopeni), spații verzi și de agrement.

De-a lungul traseului vor fi parcurse următoarele puncte de interes municipal și supramunicipal: Aeroportul Henri Coandă, Aeroportul Aurel Vlaicu, Gara Băneasa, Gara Basarab, Gara de Nord. Totodată, vor fi interconectate și drumurile naționale și europene corespunzătoare: DN1/E60 (din partea de nord), Centura București, precum și cu DN1A (spre Buftea și Târgoviște), considerând extinderea Magistralei 4 spre direcția nord-vest a orașului.

B. Declanșarea procedurii de expropriere a tuturor imobilelor proprietate privată care constituie coridorul de expropriere, evidențiate în Lista ce cuprinde imobilele supuse exproprierii, situate pe raza Municipiului București – Sectorul 1 și a Județului Ilfov - Orașul Otopeni, a proprietarilor sau deținătorilor acestora, așa cum rezultă din evidențele Agenției Naționale de Cadastru și Publicitate Imobiliară sau ale unităților administrativ-teritoriale, ale Municipiului București – Sectorul 1 și Județului Ilfov - Orașul Otopeni, evidențiate în anexa nr. 2 la prezenta hotărâre.

Conform soluției tehnice adoptate în Studiul de Fezabilitate revizuit, suprafața totală afectată de coridorul de expropriere/transfer este de 225.629 mp, din care:

- Proprietăți publice: 186.469 mp, din care (conform extraselor de Carte Funciară):

- domeniu public 42.949 mp;
  - statul Român 88.997 mp;
  - domeniu privat al statului 3.202 mp;
  - proprietăți fără extras de Carte Funciară 51.321 mp;
- Proprietăți private: 39.160 mp.

În urma revizuirii Studiului de Fezabilitate a fost identificat un număr de 42 de imobile proprietate privată deținute de persoane fizice și juridice, însumând o suprafață de 39.160 mp, evidențiate în anexa 2 la prezenta hotărâre. Conform documentării prevăzute de Legea nr. 255/2010, art. 5 alin(1), în cadrul acesteia s-au actualizat informațiile privitoare la coridorul de expropriere în concordanță cu evidențele la zi ale Agenției Naționale de Cadastru și Publicitate Imobiliară precum și ale Unităților Administrativ-Teritoriale și s-a realizat Raportul de Evaluare dosar nr.: 0007/07.03.2016 întocmit de evaluatorul autorizat ANEVAR – QUEST PARTNERS S.R.L., cu data evaluării: 01.03.2017. În anexa 2 la prezenta hotărâre au fost cuprinse toate imobilele aflate pe amplasamentul lucrării de utilitate publică deținute de către persoane fizice și juridice, din care la pozițiile:

-18, 20, 21, 22 și 23, (însumând 3.271 mp), corespunzător Cărților Funciare cu numerele 228162, 206153, 206152, 221957 și 217072, se regăsesc imobile aferent cărora, pe baza datelor cuprinse în extrasele de informare de la Agenția Națională de Cadastru și Publicitate Imobiliară s-au evidențiat mențiuni privind instituirea sechestrului asigurator, pentru care se va asigura respectarea legislației în vigoare de către expropriator, astfel încât să nu se prejudicieze drepturile și interesele legitime ale Statului Român, având în vedere și adresa MFP nr. 455716/11.07.2017, precum și adresa P.Î.C.C.J nr. 1857/C/2016, respectiv adresa D.N.A. nr. 206/P/2006.

-1, 3, 7, 8, 19, 33, 34, 35, 36 și 39 se regăsesc imobile care nu au fost înscrise în Cartea Funciară de către proprietari.

Astfel, pentru realizarea lucrării de utilitate publică de interes național Legătura rețelei de metrou cu Aeroportul Internațional Henri Coandă – Otopeni (Magistrala 6. 1 Mai – Otopeni), este necesară exproprierea unor imobile proprietate privată (persoane fizice și juridice) cât și transferarea unor suprafețe de teren/construcții din domeniul privat al statului/domeniul public al unităților administrativ – teritoriale, în conformitate cu prevederile Legii nr. 255/2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, cu modificările și completările ulterioare, a Hotărârii Guvernului nr. 53/2011 de aprobare a Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 255/2010, precum și a Legii nr. 213/1998 privind bunurile proprietate publică, cu modificările și completările ulterioare.

C. Aprobarea sumelor individuale estimate de către expropriator aferente despăgubirilor pentru imobilele proprietate privată situate pe amplasamentul care constituie coridorul de expropriere al lucrării de utilitate publică de interes național "Legătura rețelei de metrou cu Aeroportul Internațional Henri Coandă – Otopeni (Magistrala 6. 1 Mai - Otopeni)".

Sumele individuale aferente despăgubirilor, în cuantum total de 62.825.925 lei, 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, în conformitate cu prevederile Legii nr. 255/2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, cu modificările și completările ulterioare și a Hotărârii Guvernului nr. 53/2011 de aprobare a Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 255/2010.

În conformitate cu art. 4 alin (8) din Norma metodologică din 19/01/2011 de aplicare a Legii nr. 255/2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local Ministerul Finanțelor Publice va aproba în termen de 30 de zile de la publicarea hotărârii, la solicitarea expropriatorului, deschiderea de credit bugetar în contul acestuia pentru suma reprezentând valoarea totală a despăgubirilor, în condițiile Legii nr. 500/2002, cu modificările și completările ulterioare.

După finalizarea procedurii de expropriere, reglementarea situației imobilelor terenuri expropriate/transferate ce vor aparține domeniului public al statului, vor fi introduse în Inventarul centralizat al bunurilor din domeniul public al statului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr.1705/2006, cu modificările și completările ulterioare.

Prin adresa Ministerului Finanțelor Publice nr. 430.749/10.2016, se semnalează faptul că terenul imobilelor aflate pe amplasamentul lucrării de utilitate publică, deținute de societatea Băneasa Investments S.A. (pozițiile 18, 20, 21, 22 și 23 din Anexa 2 la prezenta Hotărâre), a fost retrocedat Universității de Științe Agronomice și Medicină Veterinară, ulterior fiind adus de către aceasta ca aport la capitalul social al societății Băneasa Investments



S.A., așa cum rezultă și din informațiile furnizate de Oficiul Național al Registrului Comerțului, prin solicitarea cu nr. 302497 anexată prezentei Note de Fundamentare.

În conformitate cu art.8 alin (3) din Legea 213/1998 privind bunurile proprietatea publică, cu modificările și completările ulterioare, care prevede că trecerea în domeniul public a unor bunuri din patrimoniul societăților comerciale, la care statul sau o unitate administrativ-teritorială este acționar, se poate face numai cu plată și cu acordul adunării generale a acționarilor societății comerciale respective, iar în lipsa acordului menționat, bunurile societății comerciale respective pot fi trecute în domeniul public numai prin procedura exproprierii pentru cauză de utilitate publică și după o justă și prealabil despăgubire, s-a solicitat acordul adunării generale a acționarilor societății Băneasa Investments S.A. În funcție de hotărârea acesteia, se vor aplica prevederile articolului sus-menționat.

De asemenea, prin adresa Ministerului Afacerilor Externe nr. F/3144/11.05.2017-anexată, se semnalează faptul că „Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 12/1999 a rămas fără obiect, astfel că titlul de proprietate al statului român asupra terenului situat în Șos. Kiseleff, nr. 61, Sectorul 1, București (administrator MAE) nu este, în prezent, grevat de vreo sarcină în favoarea firmei germane Tercon Bau GmbH”, cu toate că în extrasul de Carte Funciară cu nr. 213438, terenul de la adresa sus-menționată, este prevăzut a fi în proprietatea Statului Român (prin administrarea MAE), iar în partea de SARCINI este “notat acordul de schimb al terenului din PI/1 – cu construcția și terenul aferent situate în Dorotheenstrasse 62-66 Berlin – R.F.G. – proprietatea firmei SC TERCON BAN GMBH PROJECTENWICLENG SRL”, prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 12/1999 și Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 76/2000.

Urmare a adreselor primite din partea Ministerului Afacerilor Externe nr. F/3144/11.05.2017, Oficiului de Cadastru și Publicitate Imobiliară București nr. 12319/29.05.2017 și Municipiului București Primăria Sectorului 1 nr. 32518/17569/17.05.2017, Proiectul de Hotărâre de Guvern privind declanșarea procedurilor de expropriere a imobilelor proprietate privată care constituie coridorul de expropriere al lucrării de utilitate publică de interes național "Legătura rețelei de metrou cu Aeroportul Internațional Henri Coandă - Otopeni (Magistrala 6. 1 Mai - Otopeni)" a fost modificat astfel:

- din Anexa 2 - Lista cuprinzând imobilele supuse exproprierii, ca urmare a informațiilor furnizate de către Ministerul Afacerilor Externe prin adresa cu nr. F/3144/11.05.2017, s-a eliminat parcela nr. OB.7/7.4, teren cu suprafața de 807mp, valoare despăgubirii eliminate fiind de 2.972.827 lei;

- din Anexa 2 - Lista cuprinzând imobilele supuse exproprierii, ca urmare a informațiilor furnizate de către Oficiul de Cadastru și Publicitate Imobiliară București prin adresa cu nr. 12319/29.05.2017 și Municipiul București Primăria Sectorului 1 prin adresa cu nr. 32518/17569/17.05.2017, s-a menținut suprafața construcțiilor de expropriat și s-a eliminat suprafața de teren de 746 mp aferentă parcelei nr. OB.11/11.7, valoare despăgubirii eliminate

	fiind de 1.301.206 lei; Valoare despăgubire totală eliminată: 4.274.033 lei
<b>3.Alte informații</b>	<p>Studiul de Fezabilitate revizuit, a determinat și revizuirea Planului Urbanistic Zonal, pentru care s-au obținut:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Hotărârea Consiliului General al Municipiului București nr. 287/29.09.2016 aferent traseului de metrou situat pe teritoriul Municipiului București – Sectorul 1;</li> <li>- Hotărârea Consiliului Local al Orașului Otopeni - Județul Ilfov nr. 43/21.12.2016 aferent traseului de metrou situat pe teritoriul Județului Ilfov - Orașul Otopeni.</li> </ul> <p>Pe amplasamentul lucrării a fost identificat un monument istoric, „Ultimul străjer al capitalei”, situat în zona viitoarei stații de metrou Aeroport Băneasa. Intervențiile asupra acestui monument istoric se vor executa cu respectarea prevederilor Legii nr. 422/2001, republicată, privind protejarea monumentelor istorice [în special art.10 alin.(3), art. 11 și art. 55 alin. (1) lit. a), e), f)].</p> <p>Monumentul istoric este situat în domeniu public, în parcela 11.17 din planul topografic cu amplasamentul lucrării avizat de OCPIB, care se găsește în Anexa nr. 1.</p> <p>Menționăm că s-a obținut avizul favorabil al Ministerului Culturii, Direcția pentru Cultură a Municipiului București, corespunzător PUZ „Magistrala 6. 1 Mai – Otopeni”, nr. 191/Z/02.03.2015 (în care este enumerat ca monument de for public „Ultimul străjer al capitalei” – cod B-III-m-B-19967), condiționat de luarea unor măsuri de protejare a monumentului pe timpul execuției lucrărilor și prezentarea la avizare la fazele următoare de proiectare. În acest sens, s-a solicitat avizul Ministerului Culturii prin care să se indice un amplasament temporar pe timpul execuției lucrărilor a monumentului istoric, precum și aprobarea amplasamentului final prin translatarea acestuia cu 10 m spre nord la finalul lucrărilor de execuție.</p> <p>Exproprierea imobilelor cu destinația de locuințe se va efectua cu respectarea Legii nr. 255/2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, cu modificările și completările ulterioare, a Hotărârii Guvernului nr. 53/2011 de aprobare a Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 255/2010, precum și dispozițiile art. 29 alin. 2 din Legea nr. 33/1994 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, republicată.</p> <p>Pentru imobilele asupra cărora este instituită măsura sechestrului asigurator, suma de bani aferentă exproprierii va fi poprită în contul indicat de către instanța de judecată, pe al cărei rol se află dosarul în cauză.</p> <p>Astfel, pentru imobilele pentru care a fost instituit acest sechestr asigurator, se va asigura respectarea legislației în vigoare astfel încât să nu se prejudicieze drepturile și interesele legitime ale Statului Român.</p>

### Secțiunea a 3-a

#### Impactul socio-economic al prezentului act normativ

1. Impactul	Zona este într-o puternică dezvoltare urbanistică, necesitățile de
-------------	--

macroeconomic	<p>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 în orașe până în 2050. Prin asigurarea transferului traficului de suprafață în subteran, Proiectul 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.</p> <p>De asemenea obiectivele proiectului sunt în deplină concordanță cu premisele de dezvoltare durabilă a zonei Ilfov. În prezent, zona Ilfov are alternative limitate la transportul cu autoturismul personal, reprezentând servicii de transport în comun insuficiente și/sau deficiențe ale infrastructurii relevante pentru alte mijloace (biciclete, metrou etc.). În acest context, Strategia Orizont 2020 a județului Ilfov include ca obiectiv specific realizarea conexiunii de metrou a Bucureștiului cu Aeroportul Internațional Henri Coandă – Otopeni.</p>
1 <sup>^</sup> Impactul asupra mediului și domeniul ajutoarelor de stat concurențial	Prezentul 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	<p>Reducerea timpilor de deplasare pentru utilizatori.</p> <p>Creșterea siguranței utilizatorilor.</p> <p>Economii rezultate din întreținerea drumurilor.</p> <p>Reducerea numărului de accidente rutiere.</p> <p>Reducerea timpilor de deplasare pentru utilizatori.</p> <p>Integrarea mijloacelor de transport public de călători prin realizarea de legături intermodale cu celelalte mijloace de transport public.</p> <p>Creșterea cantitativă și calitativă a gradului de transport public și a confortului publicului călător în oraș.</p>
4. Impactul asupra mediului	<p>Reducerea consumului de energie electrică</p> <p>Reducerea emisiilor de dioxid de carbon prin reducerea consumului de combustibili fosili la transportul auto de suprafață.</p> <p>Reducerea substanțială a nivelelor de zgomot stradal prin scăderea numărului de vehicule de transport publice și private.</p>

	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	Prezentul 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	Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.					
3. Impact financiar, plus/ minus, din care: a) buget de stat b) bugete locale	Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.					
4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare	Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.					
5. Propuneri pentru a compensa scăderea veniturilor bugetare	Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.					
6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor	Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.					

<p>bugetare</p> <p>7. Alte informații</p>	<p>Sumele individuale estimate de către expropriator aferente despăgubirilor pentru imobilele proprietate privată care constituie coridorul de expropriere situat pe amplasamentul lucrării de utilitate publică de interes național "Legătura rețelei de metrou cu Aeroportul Internațional Henri Coandă – Otopeni (Magistrala 6. 1 Mai - Otopeni)", prevăzut la Art.1, sunt în cuantum total de 62.825.925 lei și se alocă de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor, în limita prevederilor bugetare anuale aprobate prin Legea Bugetului de Stat pe anul 2017, nr.6/2017 la Capitolul 84.01 "Transporturi", titlul 58 - „Proiecte cu finanțare din fonduri externe nerambursabile aferente cadrului financiar 2014-2020”, articolul 58.03 – „Programe din Fondul de Coeziune (FC)”.</p> <p>În Planul de Mobilitate Urbană Durabilă 2016-2030 Regiunea București – Ilfov, Legătura rețelei de metrou cu Aeroportul Internațional Henri Coandă – Otopeni (Magistrala 6. 1 Mai – Otopeni), în soluția optimă cu 12 stații, este inclus ca proiect prioritar pentru finanțare din fonduri externe nerambursabile aferente perioadei de programare bugetară 2014-2020 și finanțare parțială din Acordul de Împrumut nr. ROM-P5 încheiat între Guvernul României și Agenția Japoneză pentru Cooperare Internațională (JICA), asigurat 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 și completările ulterioare</p>
---	--

### Secțiunea a 5-a

#### Efectele prezentului act normativ asupra legislației în vigoare

<p>1. Proiecte de acte normative suplimentare.</p> <p>- acte normative care se modifică ca urmare a intrării în vigoare a prezentului act normativ;</p>	<p>Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.</p>
<p><sup>1</sup> Compatibilitatea prezentului act normativ cu legislația în domeniul achizițiilor publice</p>	<p>Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.</p>
<p>2. Compatibilitatea prezentului act normativ cu legislația comunitară în materie</p>	<p>Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.</p>

3. Decizii ale Curții Europene de Justiție și alte documente	Prezentul act normativ respectă instrumentele politicii comunitare referitoare la transporturile de călători (anexa B a Cărții Verzi a Uniunii Europene).	
4. Evaluarea conformității	Prezentul 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	Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.	
6. Alte informații	Nu au fost identificate.	

### Secțiunea a 6-a

#### Consultările efectuate în vederea elaborării prezentului act normativ

1. Informații privind procesul de consultare cu organizații neguvernamentale, institute de cercetare și alte organisme implicate	<p>Au fost întreprinse demersurile legale prevăzute de art. 7 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.</p> <p>În ceea ce privește transparența decizională, această cerință a fost îndeplinită și prin publicarea pe site-ul Ministerului Transporturilor.</p>
2. Fundamentarea alegerii organizațiilor cu care a avut loc consultarea, precum și a modului în care activitatea acestor organizații este legată de obiectul prezentului act normativ	Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.
3. Consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale, în situația în care prezentul 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	Prezentul act normativ nu se referă la acest subiect.
4. Consultările desfășurate în	S-a obținut Avizul Consiliul Interministerial de

cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente	Avizare Lucrări Publice de Interes Național și Locuințe nr.1/26.04.2016
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	Prezentul act normativ nu necesită aviz de la Consiliul Legislativ, 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 prezentului act normativ	Au fost întreprinse demersurile legale prevăzute de art. 7 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.
2. Informarea societății civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării prezentului act normativ, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice	Prezentul 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 prezentului 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 promovată prezenta Hotărâre a Guvernului privind declanșarea procedurilor de expropriere a imobilelor proprietate privată care constituie coridorul de expropriere al lucrării de utilitate publică de interes național „Legătura rețelei de metrou cu Aeroportul Internațional Henri Coandă – Otopeni (Magistrala 6. 1 Mai - Otopeni)”.

Ministrul transporturilor  
**Alexandru-Răzvan Cuc**