

HOTĂRÂRE nr. 433 din 30 aprilie 2025

pentru aprobarea Notei de fundamentare privind necesitatea și oportunitatea efectuării cheltuielilor aferente obiectivului de investiții "Trenuri de metrou pentru Magistrala 4 de metrou: Gara de Nord-Străulești"

EMITENT • **GUVERNUL ROMÂNIEI**

Publicat în **MONITORUL OFICIAL nr. 390 din 30 aprilie 2025**

Data intrării în vigoare 30-04-2025

În temeiul [art. 108 din Constituția României](#), republicată, și al [art. 42 alin. \(1\) lit. a\) din Legea nr. 500/2002](#) privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare, Guvernul României adoptă prezenta hotărâre.

Articolul 1

Se aprobă Nota de fundamentare privind necesitatea și oportunitatea efectuării cheltuielilor aferente obiectivului de investiții „Trenuri de metrou pentru Magistrala 4 de metrou: Gara de Nord-Străulești”, prevăzută în [anexa](#) care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Articolul 2

Finanțarea obiectivului de investiții prevăzut la [art. 1](#) se realizează din fonduri alocate României prin Fondul pentru modernizare, alocații de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, precum și din alte surse legal constituite, în limita sumelor aprobate anual cu această destinație, conform programelor de investiții publice aprobate potrivit legii.

Articolul 3

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, prin Metrorex - S.A., răspunde de modul de utilizare a sumei prevăzute în anexă, în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

PRIM-MINISTRU

ION-MARCEL CIOLACU

Contrasemnează:

Viceprim-ministru,

Marian Neacșu

Viceprim-ministru, ministrul finanțelor,

Tánczos Barna

Ministrul transporturilor și infrastructurii,

Sorin-Mihai Grindeanu

București, 30 aprilie 2025.
Nr. 433.

ANEXĂ

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

privind necesitatea și oportunitatea efectuării cheltuielilor aferente obiectivului de investiții „Trenuri de metrou pentru Magistrala 4 de metrou: Gara de Nord-Străulești”

În anul 1977 a fost înființată „Întreprinderea de Exploatare a Metroului” transformată în 1991 în „Regia de Exploatare a Metroului București,” iar prin reorganizare, în conformitate cu [Hotărârea Guvernului nr. 482/1999](#), în Societatea Comercială de Transport cu Metroul București METROREX - S.A., sub autoritatea Ministerului

Transporturilor și Infrastructurii, având ca obiect de activitate transportul de persoane cu metroul pe rețeaua de căi ferate subterane și supraterane, în scopul satisfacerii interesului public, social și de protecție civilă, și realizează investiții pentru extinderea și modernizarea rețelei de metrou.

Metrorex dispune de o flotă de material rulant variată compusă din 4 tipuri de material rulant, material rulant ce a fost pus în funcțiune în 4 etape.

Vechimea medie pentru flota compusă din cele 4 tipuri de material rulant este defalcată după cum urmează:

- ramele de metrou tip IVA - vechime medie de 39 de ani;
- ramele de metrou tip bombardier - BM2 - vechime medie de 19-20 de ani;
- ramele de metrou tip bombardier - BM21 - vechime medie de 15 ani;
- ramele de metrou tip bombardier - BM3 - au o vechime mai mică față de acestea, fiind puse în funcțiune între 2014 și 2016.

Datorită vechimii mari a parcului de material rulant, acesta are un mare impact asupra activității de întreținere și reparații. Vehiculele tip IVA și-au depășit durata de funcționare normală de 2 ori a materialului rulant, conform [Hotărârii Guvernului nr. 2.139/2004](#), care este de 18 ani. Vehiculele tip BM2 au ajuns la durata de funcționare normală, fiind urmate de vehiculele BM21.

Numărul de defecte atât la nivel de flotă, cât și la nivel de tren este în creștere la vehiculele tip IVA, față de celelalte tipuri de vehicule, care sunt în scădere. Defectele identificate pentru vehiculele tip BM3 (CAF) sunt mai mari în perioada de garanție, acestea fiind identificate și remediate, dar acest fenomen ne redă o imagine a indisponibilității materialului rulant pe perioada de garanție.

Având în vedere mentenanța aferentă a trenurilor de metrou menționate anterior, precum și experiența existentă, se poate observa o mai bună mentenanță a trenurilor noi, față de cele vechi, o mentenanță mai ușor de realizat din punctul de vedere al planificării, precum și al indisponibilității materialului rulant. Trenurile de generație mai nouă au în vedere îmbunătățirea condițiilor de siguranță a circulației și a confortului călătorilor, acestea fiind echipate cu echipamente de ultimă generație, în conformitate cu legislația în vigoare.

Luând în considerare vechimea foarte mare a parcului de material rulant, durata de viață depășită de peste 2 ori, rata mare de apariție a defectărilor generând indisponibilități de lungă durată și probleme în asigurarea capacității de transport, necesitatea de adaptare a capacității de transport oferite de sistemul de transport public la nevoia de mobilitate a cetățenilor orașului și proiectele de dezvoltare a rețelei, se impun înlocuirea parțială a parcului circulant și achiziția unui număr de rame electrice care să corespundă legislației în vigoare.

Așadar, ținând seama de:

- necesitatea de a înlocui materialul rulant vechi, cu rată mare de defectare;
- nevoia de a înlocui sistemul de semnalizare de pe M4 pentru a avea o interfață comună cu viitorul sistem de pe M6;
- nevoia de a armoniza intervalele de circulație și a intercala trenurile de pe M4 și M6 pe viitorul tronson comun;
- necesitatea și solicitările călătorilor privind îmbunătățirea condițiilor de transport de pe M4.

În concluzie, se propune achiziția a 12 trenuri de metrou pentru exploatarea Magistralei 4: Gara de Nord-Străulești, care vor înlocui trenurile IVA de generație veche.

Îmbunătățirea serviciilor de transport public de călători pe Magistrala 4 de metrou prin achiziționarea a 12 trenuri de metrou va conduce la:

- creșterea vitezei de circulație comerciale și diminuarea abaterilor față de graficul de circulație programat și implicit a întârzierilor cauzate de defectări;
- creșterea calității serviciului de transport cu metroul;
- îmbunătățirea nivelului de confort și siguranță;
- aducerea nivelului tehnic de exploatare a rețelei la cerințele legislației în vigoare;
- eficientizarea activității de exploatare;
- reducerea consumurilor energetice și a costurilor de mentenanță.

Principalele caracteristici constructive ale soluției tehnice pentru trenuri sunt:

- caroserie din oțel inoxidabil, cu elemente de protecție împotriva vandalismului;
- greutate: maximum 180 de tone în stare goală (7,5 tone pe osie), maximum 336 tone în stare încărcată (14 tone pe osie);
- viteza maximă de exploatare: 80 km/h;
- capacitatea nominală a trenului: 1.200 de călători;
- lungimea maximă a trenului peste cuple: maximum 114 metri;
- lățimea la exterior a caroseriei la nivelul podelei: maximum 3.100 mm;
- înălțimea față de NSS: maximum 3.600 mm;
- ecartament: 1.432 mm;
- raza minimă orizontală: 100 de metri în linie curentă; 50 de metri în depou și ateliere [inclusiv curba S (50 m/0 m /50 m)];

- raza minimă verticală: 3.000 de metri în linie curentă, 2.000 de metri în depou și ateliere;
- declivitate maximă: 35‰ în linie curentă;
- declivitate excepțională: 45‰ în linie curentă;
- alimentare: 750 Vcc prin șina a treia în linie curentă și prin pantograf în depou și ateliere;
- dispunerea ușilor: câte 4 uși cu deschiderea utilă de minimum 1.400 mm lățime x 1.950 mm înălțime pe fiecare parte a fiecărui vagon;
- deschiderea coridoarelor de legătură între vagoane: minimum 1.500 mm lățime x 1.950 mm înălțime;
- sistem de acționare cu motoare asincrone trifazate;
- frână de serviciu electrodinamică, suplimentată de frână mecanică cu disc.

INDICATORI TEHNICO-ECONOMICI

aferenți obiectivului de investiții „Trenuri de metrou pentru Magistrala 4 de metrou: Gara de Nord-Străulești”

Titular: Ministerul Transporturilor și Infrastructurii

Beneficiar: Metrorex - S.A.

Amplasament: municipiul București

Indicatori tehnico-economici:

Valoarea totală a obiectivului de investiții, inclusiv T.V.A.	Mii lei	1.002.719
Eșalonarea investiției		
Anul I	Mii lei	300.816
Anul II	Mii lei	0
Anul III	Mii lei	0
Anul IV	Mii lei	701.903
Capacități		
Trenuri electrice de metrou TEM	Buc.	12
Dimensiuni și caracteristici principale:		
caroserie din oțel inoxidabil, cu elemente de protecție împotriva vandalismului;		
greutate: maximum 180 de tone în stare goală (7,5 tone pe osie), maximum 336 tone în stare încărcată (14 tone pe osie);		
viteza maximă de exploatare: 80 km/h;		
capacitatea nominală a trenului: 1.200 de călători;		
lungimea maximă a trenului peste cuple: maximum 114 metri;		
lățimea la exterior a caroseriei la nivelul podelei: maximum 3.100 mm;		
înălțimea față de NSS: maximum 3.600 mm;		
ecartament: 1.432 mm;		
raza minimă orizontală: 100 metri în linie curentă; 50 metri în depou și ateliere [inclusiv curba S (50 m/0 m/50 m)];		
raza minimă verticală: 3.000 metri în linie curentă, 2.000 metri în depou și ateliere;		
declivitate maximă: 35‰ în linie curentă;		
declivitate excepțională: 45‰ în linie curentă;		
alimentare: 750 Vcc prin șina a treia în linie curentă și prin pantograf în depou și ateliere;		
dispunerea ușilor: câte 4 uși cu deschiderea utilă de minimum 1.400 mm lățime x 1.950 mm înălțime pe fiecare parte a fiecărui vagon;		
deschiderea coridoarelor de legătură între vagoane: minimum 1.500 mm lățime x 1.950 mm înălțime;		
sistem de acționare cu motoare asincrone trifazate;		
frână de serviciu electrodinamică, suplimentată de frână mecanică cu disc		
Durata de realizare a investiției	Luni	48

Finanțarea obiectivului de investiții se realizează din fonduri alocate României prin Fondul pentru modernizare, alocații de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, precum și din alte surse legal constituite, în limita sumelor aprobate anual cu această destinație, conform programelor de investiții publice aprobate potrivit legii.
