

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

Secțiunea 1

Titlul proiectului de act normativ

HOTĂRÂRE

pentru aprobarea Notei de fundamentare privind necesitatea și oportunitatea efectuării cheltuielilor aferente proiectului de investiții „Tren Metropolitan Gilău – Florești – Cluj-Napoca – Baci – Apahida – Jucu – Bonțida - Etapa I A Sistemului De Transport Metropolitan Rapid Cluj Magistrala I De Metrou Și Tren Metropolitan, inclusiv legătura dintre acestea - Componenta 1, Magistrala I de Metrou”, județul Cluj

Secțiunea a 2-a

Motivul emiterii actului normativ

1. Descrierea situației în prezent	<p>Municipiul Cluj-Napoca, pol de creștere conform HG 98/2008, primul oraș ca mărime din România (după capitala București) și cu cea mai dinamică creștere a populației (conform ultimului recensământ al INS), a realizat Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) pentru perioada 2016-2030. Acest studiu a fost elaborat în perioada 2015 – 2016, cu sprijinul consultanților Băncii Europene de Reconstrucție și Dezvoltare (BERD), sub asistența tehnică a JASPERS, în cadrul proiectului finanțat de Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice (MDRAP).</p> <p>Localitățile limitrofe municipiului Cluj-Napoca, Florești, Apahida, Baci, au cunoscut, de asemenea, o dezvoltare accentuată, situație care a condus la creșterea valorilor de trafic între acestea și polul de interes Cluj-Napoca.</p> <p>Din punct de vedere al populației stabile în zona de analiză extinsă (UAT Cluj-Napoca și UAT Florești), aceasta este într-un trend crescător continuu accentuat pentru Cluj-Napoca și exploziv pentru Florești.</p> <p>În medie începând cu anul 2005 populația din Cluj-Napoca a cunoscut o creștere medie anuală de peste 800 de locuitori/an, cu o creștere anuală maximă de circa 1500 de locuitori/an în anul 2020. Populația din Florești a cunoscut o creștere medie anuală de peste 2200 de locuitori/an, cu o creștere anuală maximă de circa 3500 de locuitori/an în anul 2019.</p> <p>Astfel s-a identificat că în ultimii 15 de ani, s-a înregistrat o creștere totală a populației stabile de circa 3% în Cluj-Napoca iar populația Floreștiului a crescut în același interval de 5,5 ori, principalul motiv al creșterii populației fiind migrarea populației din alte zone către Cluj-Napoca dar mai ales către Florești, zonă aflată în continuă dezvoltare și unde prețurile locuințelor sunt sensibil mai mici decât în municipiul Cluj-Napoca, ca urmare a noilor oportunități oferite în zonă.</p> <p>Rețeaua stradală existentă a municipiului Cluj-Napoca și implicit rețeaua de transport nu poate asigura necesarul pentru dinamica socio-economică, fapt care a condus în ultimii ani la accentuarea fenomenului de congestie a traficului nu doar pe axa principală de traversare a municipiului Cluj-Napoca, est-vest, vest-est, dar și pe căile de acces spre/dinspre municipiu din localitățile limitrofe ale municipiului Cluj-Napoca.</p>
---	--

PMUD Cluj-Napoca 2016 – 2030 a subliniat oportunitatea, necesitatea și urgența realizării pe axa est-vest a unui sistem de transport public cu o capacitate crescută.

În acest sens, conform datelor înregistrate de către consultantul PMUD în februarie 2015, pe intrarea vestică din oraș (Calea Florești, la vest de nodul N) se înregistrează în fiecare zi lucrătoare 58 660 de vehicule (adică mai mult decât au fost înregistrate la ultimul recensământ național de circulație pe cea mai aglomerată intrare din București: DN 1 dinspre Otopeni, MZA 2010 = 54 135). Conform măsurărilor efectuate de către Universitatea Tehnică din Cluj-Napoca, în data de 13 noiembrie 2015, s-a înregistrat un vârf de 74.258 de vehicule pe acest tronson, valoare cu mult superioară oricărei valori înregistrate anterior pe tronsoanele de drumuri naționale și autostrăzi din România. Acest volum de trafic este distribuit pe străzi cu intersecții la nivel și cu cel mult două benzi de circulație pe sens.

Axa vest – est prin centrul orașului este pe departe cea mai încărcată axă de transport în comun, pe porțiunea între str. Câmpului și sensul giratoriu din Mărăști. Având în vedere că valorile sunt aproape de limita superioară a numărului de pasageri ce pot fi transportați de modurile de transport în comun de suprafață cu intersecții la nivel (deci fără cale de rulare complet separată), în perspectiva atragerii unui număr semnificativ de călătorii efectuate la ora actuală cu mașina personală, va fi necesară fie construcția unui nou mod de transport public pe axa respectivă, fie relocarea unei importante părți din volumul de pasageri pe o axă paralelă.

Axa vest – est de transport în comun prezintă pe anumite tronsoane valori de încărcare de aproape 6000 de pasageri pe oră și sens. Această valoare este limita superioară pentru care se poate asigura transportul în comun cu un mod ”clasic”: autobuz / troleibuz / tramvai care împarte parțial sau total calea de rulare cu cea pentru transport general, și care are intersecții la nivel cu alte axe de transport.

Politica administrației locale a municipiului Cluj-Napoca din ultimii ani, de realizare benzi dedicate de transport în comun, s-a dovedit eficientă dar, raportat la rețeaua stradală existentă nu poate doar această măsură să țină pasul cu ritmul de creștere a necesităților de mișcare în municipiu și localitățile din zona metropolitană. Având în vedere perspectivele, pe termen mediu și lung, de dezvoltare, s-a ajuns la necesitatea studierii realizării unui sistem de transport modern, de capacitate mare care să asigure legătura între localitățile din zona metropolitană iar pe raza municipiului Cluj-Napoca să fie interconectat cu rețeaua de transport existentă și propusă.

De asemenea, acest mijloc de transport public este vital și pentru accesibilitatea la noul Spital Regional de Urgență.

Construirea și dotarea Spitalului Regional de Urgență Cluj este cuprinsă în Acordul de Parteneriat al României cu Comisia Europeană pentru perioada 2014-2020 și este prevăzută a fi finanțată prin Programul Operațional Regional 2014-2020 și Programul Operațional Regional 2021-2027.

Punctele principale de interes ce trebuie deservite de către viitorul traseu de metrou, pe axa vest-centru-est, sunt: Centrul zonei de sud a Comunei Florești – Spitalul regional de urgență – Centrul Comercial Vivo - Cartierul Mănăstur – Centrul Municipiului Cluj-Napoca – Aurel Vlaicu/Pod IRA, rezultând astfel un coridor de analiză în lungime de aproximativ 14,4km. Precizăm faptul că, noul punct de oprire de la podul IRA, asigură conexiunea cu Trenul metropolitan, care va utiliza infrastructura de cale ferată existentă.

În ceea ce privește conexiunea cu aeroportul, care este într-o extindere constantă în ceea

	<p>ce privește numărul de pasageri, aceasta se va realiza într-o primă etapă printr-o transbordare a pasagerilor la nodul intermodal IRA, din Metrou în Trenul Metropolitan.</p> <p>Accesibilitatea la aeroport este asigurată pentru majoritatea cetățenilor zonei metropolitane prin complementaritatea realizării celor două proiecte (Metrou și Tren Metropolitan).</p> <p>Creșterea calității vieții nu se poate realiza atâta timp cât locuitorii din zona metropolitană folosesc preponderent autoturismul propriu și se ajunge în situația depășirii capacității de circulație a străzilor și intersecțiilor. Doar prin oferirea unei alternative de transport în comun modern, sigur și rapid, cetățenii vor alege să renunțe la autoturismul propriu și să utilizeze transportul în comun.</p> <p>Un ultim element de context relevant este legat de faptul că în politica actuală a Uniunii Europene reprezintă un fanion, promovarea tranziției către o mobilitate urbană durabilă (și, generalizat, către o economie cu emisii scăzute de dioxid de carbon în toate sectoarele), iar acest lucru va rămâne la fel în perioada de programare 2021 – 2027. În mod particular situația contextuală privind Programul Operațional Infrastructură Mare 2014 – 2020 din România este favorabilă finanțării unui proiect privind un sistem de transport rapid metropolitan.</p> <p>Prin Pactul Verde European, Uniunea Europeană își propune găsirea unor soluții la problemele legate de schimbările climatice și să devină neutră din punct de vedere al impactului asupra climei până în anul 2050. În acest sens, se propun investiții în toate sectoarele economiei, inclusiv investiții în introducerea unor forme de transport public nepoluante și eficiente.</p> <p>Transporturile sunt responsabile de aproximativ un sfert din emisiile de gaze cu efect de seră din Uniunea Europeană. Tranziția către nivelul zero de emisii nete în anul 2050 are nevoie de infrastructură corespunzătoare, adică de investiții care să se concentreze asupra celor mai puțin poluante moduri de transport.</p> <p>Municipiul Cluj-Napoca, prin Strategia de Dezvoltare și Planul de Mobilitate își propune să se alinieze la aceste obiective de politică ale Uniunii Europene. Prin urmare, trecerea de la o mobilitate bazată pe autoturism propriu, la o mobilitate durabilă bazată pe transportul public, culoare pietonale și rețele de transport alternativ reprezintă o prioritate strategică a municipiului și a localităților din zona metropolitană.</p> <p>Pentru a asigura această tranziție este nevoie să se ofere cetățenilor o alternativă reală, eficientă, sigură, rapidă și de mare capacitate.</p> <p>Prin „Acordul de Asociere privind realizarea în parteneriat a studiilor de prefezabilitate, fezabilitate, impact asupra mediului și evaluare strategică adecvată pentru obiectivul de investiții „Tren Metropolitan Gilău – Florești – Cluj-Napoca – Baci – Apahida – Jucu – Bonțida” – nr. 188.108/04.04.2019, părțile (UAT Municipiul Cluj-Napoca, Comuna Florești, Comuna Gilău, Comuna Apahida, Comuna Baci, Comuna Jucu și Comuna Bonțida) au convenit realizarea în parteneriat a studiilor SPF, SF, de mediu pentru Proiect, alocând fonduri pentru a evalua fezabilitatea transportului urban de călători tip metrou.</p> <p>Proiectul se va derula prin Programul Operațional Infrastructură Mare (POIM) 2014-2020/ Planul Național de Relansare și Reziliență (PNRR) 2021-2027/ Programul Operațional Transport (POT) 2021-2027</p>
2.Schimbări	a) amplasamentul / regimul juridic

preconizate	<p>Județul Cluj, Municipiul Cluj-Napoca și Comuna Florești</p> <p>Trasee:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Traseu Nord (portocaliu): <ul style="list-style-type: none"> ▪ Comuna Florești: Str. Avram Iancu (DN1); ▪ Municipiul Cluj-Napoca: Calea Florești – Calea Mănăstur – Calea Moșilor – Str. Memorandumului – Piața Unirii – B-dul 21 Decembrie 1989 – Str. Aurel Vlaicu; - Traseu Centru (turcoaz): <ul style="list-style-type: none"> ▪ Comuna Florești: Str. Prof. Ioan Rus – Str. Tăuțiului – Str. Abatorului – Cazarmă Florești – Spital de Urgență – Str. Răzoare; ▪ Municipiul Cluj-Napoca: Drumul Sfântul Ioan – Str. Primăverii – Calea Mănăstur – Calea Moșilor – Str. Clinicilor – Piața Lucian Blaga – Str. Napoca – Piața Unirii – B-dul Eroilor – Calea Dorobanților – Str. Teodor Mihali – Str. Aurel Vlaicu; - Traseu Sud (verde): <ul style="list-style-type: none"> ▪ Comuna Florești: Liziera pădurii (între Str. Eroilor și Str. Tăuțiului) – Str. Crizantemelor – Str. Răzoare – Str. Valea Gârbăului; ▪ Municipiul Cluj-Napoca: Drumul Sfântul Ioan – Str. Primăverii – Str. Izlazului – Traseu Pârâul Popii – Str. B. P. Hașdeu – Str. Victor Babeș – Str. Avram Iancu – Piața Baba Novac – B-dul N. Titulescu – Alea Slănic – Str. Teodor Mihali – Str. Aurel Vlaicu. <p>Zona supusă studiului cuprinde imobile proprietate privată, proprietate publică, monumente istorice, zone protejate, unități militare și alte obiective de interes strategic.</p> <p>La faza următoare Studiu de Fezabilitate se va stabili coridorul de expropriere pe baza căruia se va reglementa situația juridică a terenurilor/construcțiilor.</p> <p>b) situația actuală</p> <p>Așa cum s-a prezentat anterior, axa de transport public est-vest, deservită cu autobuze și troleibuze este suprasaturată, fiind înregistrate volume de 4000-6000 pasageri pe oră și sens pe tronsonul central, limită de la care este oportună construcția unui transport de tip metrou / metrou ușor, adică realizarea unui sistem de transport cu o capacitate crescută pe axa est-vest.</p> <p>În conformitate cu Tema de Proiectare, parametrii tehnici specifici preconizați ai viitoarei soluții tehnice sunt:</p> <table border="0"> <tr> <td>- interstație medie</td><td>aprox. 1000;</td></tr> <tr> <td>- capacitate de transport</td><td>9000 – 15000 pasageri pe oră și sens;</td></tr> <tr> <td>- tip material rulant subteran</td><td>material rulant destinat exploatării în</td></tr> <tr> <td>- viteza comercială</td><td>40 km/h</td></tr> <tr> <td>- interval minim de circulație</td><td>90 sec</td></tr> </table> <p>Pentru identificarea noului serviciu de transport public de călători, opțiunile strategice care vizează satisfacerea obiectivelor de investiții au fost alese pe baza serviciilor de transport enumerate în Caietul de Sarcini și a standardului SR 13342:1996 ”Transport public urban de călători. Parametri tehnici”. Fiecare dintre opțiunile strategice a fost definită printr-un set de parametri tehnici.</p> <p>c) scurtă prezentare a soluțiilor tehnice propuse</p>	- interstație medie	aprox. 1000;	- capacitate de transport	9000 – 15000 pasageri pe oră și sens;	- tip material rulant subteran	material rulant destinat exploatării în	- viteza comercială	40 km/h	- interval minim de circulație	90 sec
- interstație medie	aprox. 1000;										
- capacitate de transport	9000 – 15000 pasageri pe oră și sens;										
- tip material rulant subteran	material rulant destinat exploatării în										
- viteza comercială	40 km/h										
- interval minim de circulație	90 sec										

Pentru identificarea noului serviciu de transport public de călători, opțiunile strategice care vizează satisfacerea obiectivelor au fost definite printr-un set de parametri tehnici, după cum urmează: Tren urban (CR), Metrou greu (MTR-H), Metrou ușor (MTR-L), Monorail (MNR), Tramvai în cale proprie (LRT), Autobuz în cale proprie (BRT), Tramvai (TRAM), Autobuz/ Troleibuz (BUS).

S-a realizat o filtrare inițială ce s-a bazat pe realizarea unei Analize Multicriteriale (AMC) a opțiunilor strategice identificate, în funcție de mai multe criterii de analiză, trei dintre acestea fiind corespunzătoare obiectivelor, menționate în continuare: conformitate tehnică, compatibilitate viitoare, atractivitate, capacitate, impact asupra mediului, accesibilitate, fezabilitate, suportabilitate.

Opțiunile strategice (inclusiv datele tehnice) păstrate pentru analizele ulterioare sunt următoarele: Metrou greu (MTR-H) [OS1], Metrou ușor (MTR-L) [OS2], Monorail (MNR) [OS3], Tramvai în cale proprie (LRT) [OS4], Autobuz în cale proprie (BRT) [OS5].

Noua linie de transport de călători va conduce la creșterea atractivității sistemului de transport public urban și metropolitan prin accesarea rapidă a oportunităților socio-economice din zona de studiu aflată pe axa est-vest a municipiului, în special prin durata mai mică a călătoriilor (înainte/după) de la anumite puncte de origine din interiorul zonei de studiu.

Noua linie de transport de călători va contribui la creșterea economică și creșterea ocupării forței de muncă prin asigurarea unei capacități de transport îmbunătățite pentru deservirea axei est-vest a zonei metropolitane, în special prin creșterea capacității de transport în orele de vârf (înainte/după) pe coridorul est-vest de-a lungul zonei de studiu.

Noua linie de transport de călători va reduce impactul activităților de transport (poluarea aerului și zgomotul) asupra mediului în cadrul zonei de studiu prin asigurarea unei axe de transport durabil, care să contribuie la re-distribuția modală de la transportul cu autoturismul personal, astfel încât să se modifice repartitia modală de la autoturisme la transportul public în interiorul zonei de studiu și reducerea prestației rutiere (vehicule - km) realizată pe rețeaua rutieră a orașului.

Analiza multicriterială detaliată pentru identificarea opțiunii strategice recomandate a avut la bază evaluarea opțiunilor din perspectiva conformării la obiectivele investiției prin prisma a patru categorii de indicatori de performanță, respectiv:

- Performanțe de Transport, care s-a raportat la obiectivele investiției și a inclus criterii precum: Durata de călătorie pe coridor, Numărul de îmbarcări pe coridor, Raportul Volum Capacitate pe secțiunea critică, Accesibilitatea coridorului, Reducerea emisiilor de CO₂e, Reducerea Impactului Asupra Mediului din perspectiva factorului uman (zgomot, particule materiale în suspensie, deșeuri) și Modificarea repartitiei modale în favoarea transportului public;
- Performanțe Economice care au inclus criterii precum: Valoarea Netă Actualizată Economică (VNAE), Raportul Cost Beneficiu (RBC) și Rata internă de rentabilitate Economică (RIRE);
- Performanțe Financiare care au inclus criterii precum: Rata internă de rentabilitate financiară (RIRF(C)) și Rata internă de rentabilitate financiară a capitalului național (RIRF(K));

- Performanțe Tehnice care au inclus criterii precum: Impactul asupra construcțiilor existente pe timpul execuției lucrărilor, Experiența similară în operare, Reglementarea tehnologiei de transport, evaluări cantitative și calitative prezentate pe larg în cadrul raportului A4 Evaluarea Cererii de Transport și Analiza Cost Beneficiu Orientativă, respectiv în cadrul capitolelor 3.5, 3.8 și 4.1 din prezentul Studiu de Prefezabilitate.

Analiza multicriterială din cadrul Studiului de Fezabilitate a cuprins o gamă largă de componente de performanță economică, financiară, tehnică și de transport, fiecare dintre acestea fiind susținută de datele cantitative evaluate până în prezent în cadrul livrabilelor anterioare.

Evaluările cantitative pentru fiecare criteriu utilizat în cadrul Analizei Multicriteriale au fost omogenizate, pentru a se putea face un punctaj general, folosind un clasament de alocare calitativ cu punctaje, fiind un sistem de notare cu 5 puncte, 1 fiind cel mai mic scor ce reflectă cea mai scăzută performanță în raport cu funcția obiectiv, 5 reprezentând cel mai înalt scor ce reflectă cea mai bună performanță în raport cu funcția obiectiv (de minim sau de maxim).

Punctajul alocat astfel, pentru fiecare opțiune a condus, într-o primă fază la o ierarhizare a opțiunilor în raport cu fiecare criteriu, iar prin însumarea valorilor la punctajul obținut la fiecare criteriu s-a obținut punctajul general, acesta oferind ierarhizarea finală scenariilor, opțiunea cu cel mai mare punctaj fiind clasată pe primul loc.

După cum s-a observat din analizele respective, s-a evidențiat un punctaj general ridicat pentru opțiunea MTR-L (Metrou ușor) oferind performanțe de transport, tehnice, economice și financiare rezonabile în raport cu celelalte opțiuni analizate.

De asemenea, se remarcă faptul că din evaluările preliminare asupra zonei de analiză care stau la baza studiului de prefezabilitate, cuprinzând componente geotehnice, hidrologice, seismice, de urbanism, de mediu, etc. nu s-au identificat probleme sau riscuri semnificative care ar putea avea un impact negativ asupra implementării acestui scenariu de investiții, acesta urmând să fie detaliat în fazele următoare de analiză de opțiuni în ceea ce privește traseul și soluțiile tehnice adoptate, acestea fiind definitive pe larg în conformitate cu reglementările în vigoare în cadrul fazei a treia – Studiul de Fezabilitate.

În concluzie, având în vedere etapele, analize și livrabilele pregătite în cadrul acestei etape, premergătoare elaborării prezentului raport privind Studiul de Prefezabilitate, precum și analizele și evaluările prezentate în cadrul acestui raport privind analiza multicriterială, opțiunea strategică recomandată a fi dezvoltată în fazele ulterioare ale proiectului este opțiunea Metrou Ușor, care oferă cele mai bune performanțe în raport cu obiectivele investiției și criteriile de analiză respectiv u optim rezonabil între beneficiile obținute și efortul de implementare.

Așa cum s-a prezentat mai sus, Studiul de Prefezabilitate a recomandat pe baza unor evaluări tehnice, financiare, de mediu și sociale, ca opțiunea strategică ce va fi dezvoltată în fazele ulterioare ale proiectului să fie OS2. Metrou Ușor - MTR-L, în ambele tehnologii pe pneuri VAL respectiv pe șine RAIL, cu traseu urban subteran.

În conformitate cu prevederile Caietului de Sarcini, după această Fază 1: Studiu de Prefezabilitate, Studiul de Fezabilitate va cuprinde două faze (Faza 2 și Faza 3 ale proiectului):

- Faza 2: Selecția Opțiunii;

	<p>- Faza 3: Proiectare preliminară.</p> <p>Prima fază a Studiului de Fezabilitate (Faza 2 a proiectului: Selecția Opțiunii) va avea rolul de a identifica cea mai bună opțiune din punct de vedere "tehnic" (tehnologia pe pneuri sau pe șine, amplasamente stații și traseul în plan și pe verticală) corespunzătoare opțiunii strategice optime stabilită prin prezentul Studiu de Prefezabilitate, adică tehnologie pe pneuri sau pe șine, amplasamente stații și traseul în plan și pe verticală pentru o linie de metrou ușor pe șine.</p> <p>Opțiunea tehnică (OT) optimă va rezulta din dezvoltarea unei liste de alternative posibile în cadrul zonei de studiu analizate la faza de Studiu de Prefezabilitate. Acestea vor include în întregime diferite trasee sau combinații de trasee care sunt variații ale celorlalte și vor fi identificate într-o primă etapă în conformitate cu următorii parametrii (conform Caietului de Sarcini):</p> <ul style="list-style-type: none"> - aliniamentul orizontal și vertical; - metodele și soluțiile de realizare a tunelelor; - echiparea stațiilor, amplasarea și intervalele aferente; - opțiunile privind inter-modalitatea cu rețeaua existent de transport public și cu alte servicii de transport; - soluțiile privind operarea sistemului de transport incluzând viteza de circulație, intervalele de succedare, numărul de trenuri, sistemul de control, depoul și linii de garare, etc.; - punctele de capăt și de început ale aliniamentului. <p>Studiul de Prefezabilitate propune o listă lungă de opțiuni tehnice (3 trasee principale) selectate pentru a fi analizate în cadrul fazei de selecția opțiunii premergătoare Studiului de Fezabilitate. Aceste trasee acoperă întreaga zonă de studiu (inclusiv deservirea zonei Iulius Mall/Gheorghieni.</p> <p>Principalele categorii de lucrări (componente Proiect) sunt următoarele:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lucrări de structură de rezistență – stații, interstații – tunele și galerii, centrale de ventilație și stații de pompare interstații, rețele edilitare, drumuri, etc.; - Lucrări de cale de rulare, finisaje - arhitectură, sisteme de instalații – electroenergetice, electromecanice, de ventilație, sanitare, protecție civilă, curenți slabi, telecomunicații etc.; - Procurare/Achiziție Material rulant; - Sistem de siguranță și automatizare a traficului.
3.Alte informații	<p>a) lista principalelor reglementări tehnice, standarde, acorduri tehnice în vigoare, pe baza cărora a fost elaborată documentația tehnico-economică;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hotărârea Guvernului nr. 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice; - Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice; - Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul - Legea nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții - Legea nr. 10/1995 privind calitatea în construcții; - Legile nr. 98 și 99/2016 privind achizițiile publice; - Legea nr. 33/1994 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică; - Legea nr. 255/2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local; - Normativul privind securitatea la incendiu a construcțiilor P118/1/2013-2015; - Normativul privind documentațiile geotehnice pentru construcții NP 074/2014; - Alte legi și reglementări specifice aplicabile pentru sistemele de transport pe

	<p>cale ferată și sisteme de transport public urban de călători;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Alte acte normative, prescripții tehnice, coduri, evaluări, etc., necesare realizării unui proiect corect și complet care să îndeplinească condițiile de aprobare și care să poată fi implementat. <p>b) Avize și acorduri:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Avizul CTE MTIC; - Avizul CTE al Beneficiarului; - Hotărârea de Consiliu Local UAT Municipiul Cluj-Napoca; - Hotărârea de Consiliu Local Comuna Florești;
--	---

Secțiunea a 3-a

Impactul socio-economic al proiectului de act normativ

1. Impactul macroeconomic	<p>Zona studiată se găsește în Județul Cluj, pe cuprinsul Municipiului Cluj-Napoca și al Comunei Florești. În Zona de studiu este inclusă zona de sud a Comunei Florești din centru până la limita administrativă cu Municipiul Cluj-Napoca și zona centrală a Municipiului Cluj-Napoca, de la limita administrativă cu Comuna Florești până la limita vestică a cartierului Someșeni.</p> <p>Suprafața totală a zonei studiate este de aprox. 1820 ha, din care în comuna Florești aprox. 507 ha și în Municipiul Cluj-Napoca 1313 ha. Conform datelor prezentate, se evidențiază o concentrare masivă a populației cu domiciliu oficial în Județul Cluj, în Municipiul Cluj-Napoca și comunele învecinate. Din totalul populației oficiale a județului Cluj, 44,38% are domiciliul în reședința de județ, Cluj Napoca. Dacă adăugăm comunele din imediata vecinătate, inclusiv Florești (7 unități administrative dintr-un total de 81), vorbim de o concentrare de 54,3% din populația județului.</p> <p>Recensământul Populației și Locuințelor din anul 2011 numără 691.106 de persoane care locuiesc în județul Cluj. Cea mai mare populație este concentrată în municipiul Cluj-Napoca (324.576 persoane), urmată de Comuna Florești (22813 locuitori).</p> <p>Conform statisticilor INS, populația activă a județului Cluj era la nivelul anului 2015 de 353,2 mii persoane, adică 49% din populația totală stabilă. Dintre aceștia 201,8 mii persoane formau populația ocupată pe diverse ramuri de activitate economică, reprezentând numai 57% din populația activă, în vârstă de muncă.</p> <p>Din punct de vedere al populației stabile a în zona de analiză extinsă (UAT Cluj-Napoca și UAT Florești), aceasta este într-un trend crescător continuu accentuat pentru Cluj-Napoca și exploziv pentru Florești. În medie începând cu anul 2005 populația din Cluj-Napoca a cunoscut o creștere medie anuală de peste 800 de locuitori/an, cu o creștere anuală maximă de circa 1.500 de locuitori/an în anul 2020. Populația din Florești a cunoscut o creștere medie anuală de peste 2.200 de locuitori/an, cu o creștere anuală maximă de circa 3.500 de locuitori/an în anul 2019.</p> <p>Astfel s-a identificat că în ultimii 15 de ani, s-a înregistrat o creștere totală a populației stabile de circa 3% în Cluj-Napoca iar populația din Florești a crescut în același interval de 5,5 ori, principalul motiv al creșterii populației fiind migrarea populației din alte zone către Cluj-Napoca dar mai ales către Florești, zonă aflată în continuă dezvoltare și unde prețurile locuințelor sunt sensibil mai mici decât în mun. Cluj-Napoca, ca urmare a noilor oportunități oferite în zonă.</p> <p>Numărul de angajați a cunoscut o creștere continuă în ultimii 20 de ani cu un vârf</p>
---------------------------	---

local în preajma anilor 2007-2009. La nivelul anului 2018 numărul mediu de angajați în zona de analiză extinsă totaliza 172 mii de angajați reprezentând 48% din totalul populației și aprox. 98% din populația activă. Așa cum am evidențiat, totodată numărul locurilor de muncă este în creștere la fel și populația, însă se identifică o segregare a populației în așa numitele cartiere dormitor respectiv în Florești și cartierele Mănăstur, Mărăști, Gheorghieni și Între Lacuri iar locurile de muncă se dezvoltă în zona de nord, nord est și centru Clujului, punând rețeaua de transport a orașului sub o presiune considerabilă.

Zona supusă studiului cuprinde imobile proprietate privată, proprietate publică, monumente istorice, zone protejate, unități militare și alte obiective de interes strategic.

Zona de studiu cuprinde următoarele artere de circulație importante:

- Drumul Național 1 (DN1) – Str. Avram Iancu în Comuna Florești și Calea Florești / Str. Petru Maior / Str. Napoca / Str. Memorandumului / B-dul Eroilor / B-dul 21 Decembrie 1989 / Calea Turzii în Municipiul Cluj-Napoca;
- Drumul Național 1C (DN1C) – Calea Dorobanților / B-dul 21 Decembrie 1989 / Str. Aurel Vlaicu în Municipiul Cluj-Napoca;
- Drumul Național 1F (DN1F) – Str. Regale Ferdinand în Municipiul Cluj-Napoca.

Cluj-Napoca, al doilea cel mai important oraș din țară, s-a remarcat printr-o extraordinară dinamică de creștere socio-economică. Pentru exemplificare este suficient a se menționa că traficul de pasageri pe aeroportul orașului (care este în general un bun indicator al dinamicii socio-economice) s-a triplat în ultimii ani, crescând de la 1 milion de pasageri în 2013 la 2,8 milioane de pasageri în 2017.

Cu toate acestea, rețeaua majoră de transport, nu a ținut însă pasul cu această dinamică socio-economică, ceea ce a condus în anumite momente, în special la orele de vârf la apariția fenomenului de congestie a infrastructurii și rețelei de transport existente, în special pe principalele artere rutiere radiale de acces în oraș, pe axa de transport public est-vest, precum și în terminalele de pasageri ai aeroportului.

Conform datelor din cadrul Modelului de Transport, raportat la anul de bază 2015, axa de transport public est-vest, deservită cu autobuze și troleibuze este suprasaturată, fiind înregistrate volume de 4000-6000 pasageri pe oră și sens pe tronsonul central dintre str. Câmpului - str. G. Coșbuc - Piața Avram Iancu - str. T. Mihali. Pentru alte relații de transport fluxurile apăreau a fi inferioare limitei la care este oportună construcția unui transport de tip metrou / metrou ușor, tocmai de aceea se consideră oportună realizarea unui sistem de transport cu o capacitate crescută pe axa est-vest.

Zona de studiu este situată pe o axă majoră vest-est, care conectează zona rezidențială de vest comuna Florești, cartier Mănăstur cu centrul Municipiului Cluj-Napoca cu funcțiuni multiple, și respectiv cu zona de locuri de muncă din est, spre Apahida, Jucu. În consecință acest coridor bogat în locuri de muncă atrage și va atrage zeci de mii de călătorii zilnice din zona de studiu și întreaga regiune și deci este necesară o conexiune de transport public urban de capacitate corespunzătoare prin zona de studiu pentru a lega călătoriile de tranzit respective.

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	<p>Impactul asupra mediului de afaceri este unul pozitiv, asigurat de obiectivele principale ale proiectului:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Îmbunătățirea atractivității sistemului de transport public durabil metropolitan în vederea accesării rapide a oportunităților socio-economice din zona de studiu aflată pe axa est-vest a municipiului. <ol style="list-style-type: none"> a. Indicatorul de performanță este reprezentat de durata mai mică a călătoriilor (înainte/după) de la anumite puncte de origine din interiorul zonei de studiu și identificarea centrelor cheie de ocupare a forței de muncă. 2. Sprijinirea aspirațiilor de creștere economică și a creșterii ocupării forței de muncă prin asigurarea unei capacități de transport îmbunătățite pentru deservirea axei est-vest a zonei metropolitane. <ol style="list-style-type: none"> a. Indicatorul de performanță este reprezentat creșterea capacității de transport în orele de vârf (înainte/după) pe coridorul est-vest de-a lungul zonei de studiu. 3. Reducerea impactului activităților de transport (poluarea aerului și zgomotul) asupra mediului în cadrul zonei de studiu prin asigurarea unei axe de transport durabil, care să contribuie la re-distribuția modală de la transportul cu autoturismul personal. <ol style="list-style-type: none"> a. Indicatorii de performanță pentru acest obiectiv sunt modificarea repartiției modale de la autoturisme la transportul public în interiorul zonei de studiu și reducerea prestației rutiere (vehicule - km) realizată pe rețeaua rutieră a orașului. <p>Astfel se va facilita accesului rapid, sigur, cadențat și confortabil la/și de la locurile de muncă din sectorul de producție, servicii, bănci, centre comerciale, centre rezidențiale etc, pentru toate categoriile de populație.</p>
3. Impactul social	<p>Impactul social este unul pozitiv, asigurat de obiectivele principale ale proiectului, menționate anterior.</p> <p>Astfel implementarea Proiectului va duce la:</p> <ul style="list-style-type: none"> - reducerea timpilor de deplasare și asigurarea unei cadențe corespunzătoare; - creșterea siguranței și a confortului; - reducerea numărului de accidente rutiere. - economii rezultate din întreținerea drumurilor; - integrarea mijloacelor de transport public de călători prin realizarea de legături intermodale cu celelalte mijloace de transport public, inclusive cu trenul.
4. Impactul asupra mediului	<p>Impactul asupra mediului este de asemenea unul pozitiv, asigurat de obiectivele principale ale proiectului, menționate anterior.</p> <p>Astfel implementarea Proiectului va duce la:</p> <ul style="list-style-type: none"> - descongestionarea traficului pe axa vest – est a Municipiului Cluj-Napoca, inclusiv comuna Florești. - reducerea emisiilor de dioxid de carbon și alte substanțe poluante prin reducerea consumului de combustibili fosili pentru transportul auto de suprafață. - reducerea substanțială a nivelelor de zgomot stradal prin scăderea numărului

	de vehicule de transport publice și private. - reducerea consumului de energie.
5. Alte informații	Proiectul încurajează folosirea transportului public.

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			
1	2	3	4	5	6
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: (i) cheltuieli de personal (ii) bunuri și servicii c) bugetul asigurărilor sociale de stat: (i) cheltuieli de personal (ii) bunuri și servicii	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect				
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: Fonduri Externe Nerambursabile prin Programul Operațional Infrastructură Mare (POIM) 2014-2020/ Planul Național de Relansare și Reziliență (PNRR) 2021-2027/Programul Operațional Transport (POT)				

	2021-2027; Alocații de la bugetul de stat prin Ministerul Transporturilor; Alocații de la bugetul local prin UAT Municipiul Cluj-Napoca și UAT Comuna Florești; Alte surse legal constituite identificate pe parcurs.
--	--

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)
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	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
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 domeniu.
3. Consultările organizate cu autoritățile administrației publice	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.

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	
4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente	Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.
5. Informații privind avizarea de către: <ul style="list-style-type: none"> 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 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 proiectului de act normativ	Proiectul prezentului de act normativ a îndeplinit procedura prevăzută de dispozițiile Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată.
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

Având în vedere cele de mai sus am elaborat prezentul proiect de **HOTĂRÂRE a Guvernului pentru aprobarea Notei de fundamentare privind necesitatea și oportunitatea efectuării cheltuielilor aferente proiectului de investiții „Tren Metropolitan Gilău – Florești – Cluj-Napoca – Baci – Apahida – Jucu – Bonțida - Etapa I A Sistemului De Transport Metropolitan Rapid Cluj Magistrala I De Metrou Și Tren Metropolitan, inclusiv legătura dintre acestea - Componenta 1, Magistrala I de Metrou”, județul Cluj**, care, în forma prezentată, a fost avizat de ministerele interesate și pe care îl supunem spre aprobare.

MINISTRUL TRANSPORTURILOR, INFRASTRUCTURII ȘI COMUNICAȚIILOR

LUCIAN NICOLAE BODE

AVIZĂM FAVORABIL:

MINISTRUL FONDURILOR EUROPENE

IOAN MARCEL BOLOȘ

MINISTRUL LUCRĂRILOR PUBLICE, DEZVOLTĂRII ȘI ADMINISTRAȚIE

ION ȘTEFAN

MINISTRUL FINANȚELOR PUBLICE

VASILE-FLORIN CÎȚU

**SECRETAR DE STAT
IONEL SCRIOȘTEANU**

**SECRETAR GENERAL
ȘTEFANIA-GABRIELLA FERENCZ**

**DIRECȚIA AVIZARE
DIRECTOR
DANIELA DEUȘAN**

**DIRECȚIA ECONOMICĂ ȘI AJUTOR DE STAT
DIRECTOR
PETRE NEACȘA**

**DIRECȚIA REGLEMENTĂRI TEHNICE,
AUTORIZAȚII DE CONSTRUIRE ȘI MEDIU DIRECTOR
MIRELA DELIA CEBANU – ȘTEFĂNESCU**

**DIRECȚIA GENERALĂ ORGANISMUL INTERMEDIAR
PENTRU TRANSPORT
FELIX CORNELIU ARDELEAN**

**DIRECȚIA INVESTIȚII ȘI INFRASTRUCTURĂ
DIRECTOR
ROBERT RĂZVAN DOBRE**