

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

privind necesitatea și oportunitatea efectuării cheltuielilor aferente proiectului de investiții "„Tren Metropolitan Gilău – Florești – Cluj-Napoca – Baciou – 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"

1. Context general

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).

Localitățile limitrofe municipiului Cluj-Napoca, Florești, Apahida, Baciou, au cunoscut, de asemenea, o dezvoltare accentuată, situație care a condus la creșterea valorilor de trafic între acestea și polul de interes Cluj-Napoca.

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.

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.

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.

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.

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 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.

Accesibilitatea la aeroport este asigurată pentru majoritatea cetățenilor zonei metropolitane prin complementaritatea realizării celor două proiecte (Metrou și Tren Metropolitan).

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.

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.

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.

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.

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.

Pentru a asigura această tranziție este nevoie să se ofere cetățenilor o alternativă reală, eficientă, sigură, rapidă și de mare capacitate.

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.

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.

2. Date generale privind investiția propusă

Titlul proiectului: „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"

Beneficiar: Municipiul Cluj-Napoca

Valoarea totală a proiectului de investiții este de 5.669.949.835 lei, inclusiv TVA.

Durata de realizare (execuție) a proiectului de investiții este de 84 de luni.

3. Fundamentarea dezvoltării proiectului

Obiectivul general al proiectului îl reprezintă crearea unui sistem de transport public de călători, rapid și cadenciat (viteza comercială 40km/h, interval de circulație 90 secunde), cu o capacitate corespunzătoare (9000-15000 pasageri pe oră și sens), pe axa vest-est a Municipiului Cluj-Napoca (aproximativ 15km, 14 stații), care să transporte pasagerii în condiții de siguranță și confort.

Obiectivele specifice ale proiectului sunt:

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 - 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 centrele cheie de ocupare a forței de muncă (50 minute valoarea fără Proiect / 22 minute valoarea după implementarea Proiectului).
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. Indicatorul de performanță este reprezentat creșterea capacității de transport în orele de vârf (înainte/după) pe coridorul est-vest dealungul zonei de studiu (actual maxim 3500 călători pe oră și sens / 11.000 până la maxim 34.200 de călători pe oră și sens după punerea în funcțiune a Proiectului).
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 redistribuția modală de la transportul cu autoturismul personal. 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 (Reducerea Impactului Asupra Mediului - Reducerea emisiilor de CO₂e de la 501.000 tone/an CO₂e la sub 497.000 tone/an CO₂e -0,8% și respectiv Modificarea repartiției modale de la autoturisme la transportul public: reducerea prestației vehiculelor personale, de la 552.037 veh.km la 548.456 veh.km, -0,65 %).

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.

Beneficiarul principal al investiției, Municipiul Cluj-Napoca cu sprijinul Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor, va asigura buna funcționare a noului sistem de transport public în vederea atingerii obiectivelor stabilite prin proiect.

Beneficiarii indirecti sunt următorii:

- Locuitorii Municipiului Cluj-Napoca și ai Comunei Florești;
- Angajați în Municipiul Cluj-Napoca și Comuna Florești, care locuiesc în afara acestora;
- Elevi, studenți care studiază în Municipiul Cluj-Napoca;
- Vizitatori ocazionali în Municipiul Cluj-Napoca, în scop de afaceri, sănătate, socio-cultural.

În urma implementării proiectului, este vizată obținerea următoarelor rezultate:

- Realizarea unei lungimi de aprox. 15 km de linie de transport public de călători, de mare capacitate, rapid, cadenciat, confortabil și sigur;
- realizarea a 14 stații de călători pe linia susmenționată, inclusiv a unui depou pentru întreținerea materialului rulant.

4. Valoarea și finanțarea proiectului

Caracteristicile principale și indicatorii tehnico-economici aferenți proiectului de investiții

Titular: Municipiul Cluj-Napoca;

Beneficiar: Municipiul Cluj-Napoca;

Amplasament: Județul Cluj, Municipiul Cluj-Napoca, Comuna Florești;

Indicatori tehnico-economici

- Valoarea totală a proiectului de investiții (inclusiv TVA)	5.669.949.835 lei
- Eșalonarea investiției	
Anul I	566.994.984 lei
Anul II	850.492.475 lei
Anul III	850.492.475 lei
Anul IV	1.133.989.967 lei
Anul V	850.492.475 lei
Anul VI	850.492.475 lei
Anul VII	566.994.984 lei
Capacități:	
- Durata de realizare (execuție) a proiectului de investiții	

Finanțarea investiției

Finanțarea obiectivului de investiții se realizează din fonduri externe nerambursabile, de la bugetul de stat prin bugetul Ministerului Transporturilor, Infrastructurii și Comunicațiilor și de la bugetele locale ale U.A.T. Municipiul Cluj-Napoca și U.A.T. Comuna Florești, în limita sumelor aprobate anual cu această destinație, precum și din alte surse legal constituite, conform programelor de investiții publice aprobate potrivit legii.