

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

Secțiunea 1. Titlul proiectului de act normativ

Hotărâre a Guvernului pentru aprobarea indicatorilor tehnico-economici aferenți obiectivului de investiții „Tren metropolitan Gilău – Florești – Cluj-Napoca – Baciș – 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 Cluj”

Secțiunea 2. Motivele emiterii actului normativ

1. Descrierea situației actuale	<p>Municipiul Cluj-Napoca este un pol de creștere, fiind primul oraș ca mărime din România, după capitala București și cu cea mai dinamică creștere a populației, conform ultimului recensământ al INS.</p> <p>Localitățile limitrofe municipiului Cluj-Napoca, Florești, Apahida, Baciș, 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, aceasta este într-un trend crescător continuu accentuat pentru Cluj-Napoca și exploziv pentru Florești.</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> <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.</p> <p>În acest sens, conform datelor înregistrate în PMUD, pe intrarea vestică din oraș (Calea Florești, la vest de nodul N) se înregistrează în fiecare zi lucrătoare 58.660 de vehicule. 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.</p> <p>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.</p> <p>Axa vest – est de transport în comun prezintă pe anumite tronsoane valori de încărcare de aproape 6.000 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.</p> <p>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 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.</p> <p>De asemenea, metroul este vital 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-</p>
---------------------------------	--

	<p>2020 și este prevăzută a fi finanțată prin Programul Operațional Regional 2014-2020 și Programul Operațional Regional 2021-2027.</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. 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 publicului o alternativă reală, eficientă, sigură, rapidă și de mare capacitate.</p>
<p>1¹. În cazul proiectelor de acte normative care transpun legislație comunitară sau creează cadrul pentru aplicarea directă a acesteia</p>	<p>Proiectul de Hotărâre a Guvernului nu se referă la acest domeniu.</p>
<p>2.Schimbări preconizate</p>	<p>Astfel, prin prezentul proiect de hotărâre a Guvernului, se propune:</p> <ul style="list-style-type: none"> - construcția unei linii de metrou ușor, cu 19 stații subterane în tehnologie „rail” și înă de cale ferată, cu o capacitate transport nominală/maximă la interval de 90 sec: 15.200/21.600 pasageri / oră și sens (40 trenuri / oră și sens) și un depou suprateran. Amplasamentul este în Județul Cluj, Municipiul Cluj-Napoca și Comuna Florești. Traseul liniei de metrou ușor (metro light MTR-L) este următorul: - Secțiunea Vest: Strada Șesul de Sus - Strada Teilor - Liziera pădurii (între Str. Eroilor și Str. Sub cetate) – Str. Abatorului – Cazarmă Florești – viitorul Spital Regional de Urgență – Str. Răzoare, cu stațiile: Țara Moșilor, Teilor, Copiilor, Sănătății, Prieteniei; - Secțiunea Centru: Drumul Sfântul Ioan – Str. Primăverii – Calea Mănăștur – Calea Moșilor – Str. Memorandumului – Piața Unirii – B-dul 21 Decembrie 1989 – Piața Avram Iancu – B-dul 21 Decembrie 1989 – Piața Mărăști cu următoarele stații: Natura Verde, Mănăștur, Sfânta Maria, Florilor, Sportului, Piața Unirii, Piața Avram Iancu, Armonia, Piața Mărăști; - Secțiunea Est:

	<ul style="list-style-type: none"> - Ramura Muncii: Piața Mărăști – Aurel Vlaicu – IRA – Strada Beiușului - Bulevardul Muncii, cu stațiile Transilvania, Viitorului, Muncii; - Ramura Sopor: Piața Mărăști – Strada Teodor Mihali – Strada Alexandru Vaida Voevod – Sopor, cu stațiile Cosmos, Europa Unită și cu Depoul Sopor.
3. Alte informații	<p>Interstațiile de metrou sunt proiectate ca tuneluri circulare gemene, executate cu mașini de forat tuneluri, cu menținerea presiunii în front, tip TBM EPB.</p> <p>Flota de material rulant este constituită din trenuri cu 3 (trei) vagoane, în lungime de 51 m, cu lățimea de 2,65 m, capacitate nominală/maximă 380/540 locuri. Sistemul de siguranță și automatizare a traficului și trenurile de metrou sunt prevăzute cu tehnologie „fără mecanic” (driverless) ce corespunde gradului de automatizare GoA4 conform standard IEC 62290-1, GoA4 presupunând operarea nesupravegheată a trenului (UTO), ceea ce înseamnă că personalul nu este necesar la bord.</p> <p>În funcție de regimul juridic al terenurilor necesar a fi ocupate la execuția liniei de metrou, precum și de construcțiile speciale ale acestora, terenurile au fost inventariate astfel: domeniu public, proprietate privată (persoană juridică sau fizică), proprietate publică privată, regim juridic incert (terenurile la care nu s-a putut identifica regimul juridic - nu sunt intabulate).</p> <p>Ținând cont de unitatea administrativă în jurisdicția căreia se află terenul respectiv, bunurile imobile au fost inventariate separat pentru Localitatea Florești și pentru Municipiul Cluj-Napoca.</p> <p>Astfel realizarea proiectului propus presupune transferul unor suprafețe din domeniul public sau exproprierea din proprietate privată, în baza Legii nr. 255/2010 cu modificările și completările ulterioare.</p> <p>Obținerea terenurilor necesare se va face conform procedurilor legale prevăzute în Legea nr. 255/2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național.</p>

Secțiunea 3.

Impactul socio-economic al proiectului de act normativ

1. Impactul macroeconomic	<p>Se va asigura un mijloc de transport public eficient în a prelua cererea de transport. 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.</p> <p>Prin asigurarea transferului traficului de suprafață în subteran, Proiectul aduce România mai aproape de obiectivul „zero decese” în transportul rutier până în 2050. De asemenea obiectivele proiectului sunt în deplină concordanță cu obiectivele de dezvoltare durabilă a zonei metropolitane Cluj.</p> <p>În prezent, zona metropolitană Cluj 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.).</p>
1 ¹ . Impactul asupra mediului concurențial și domeniului ajutoarelor de stat	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
2. Impactul asupra mediului de afaceri	Sprijinirea aspirațiilor de creștere economică și a creșterii ocupării forței de muncă prin 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 cetățeni.
2 ¹ . Impactul asupra sarcinilor administrative	Economii rezultate din întreținerea drumurilor / reconfigurare transport public de suprafață.

2 ² .Impactul asupra întreprinderilor mici și mijlocii	Sprijinirea aspirațiilor de creștere economică și a creșterii ocupării forței de muncă prin facilitarea accesului rapid la/și de la locurile de muncă din sectorul de producție și servicii pentru toate categoriile de cetățeni.
3. Impactul social	Creșterea cantitativă și calitativă a transportului public și a confortului publicului călător. Reducerea timpilor de deplasare pentru cetățeni. Creșterea siguranței utilizatorilor și reducerea numărului de accidente rutiere. Integrarea și reconfigurarea mijloacelor de transport public de călători prin realizarea de legături multimodale cu celelalte mijloace de transport de suprafață.
4. Impactul asupra mediului	Reducerea emisiilor de dioxid de carbon prin reducerea consumului de combustibili fosili la transportul auto de suprafață, public și privat. Reducerea consumului de energie electrică prin reorganizarea transportului public de suprafață cu troleibuzele. Reducerea substanțială a nivelelor de zgomot stradal prin scăderea numărului de vehicule de transport public și privat. Descongestionarea traficului în Municipiul Cluj-Napoca și Comuna Florești de-a lungul axei principale de circulație Vest-Est.
5. Alte informații	Obiectivele Principale ale Proiectului sunt următoarele: 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 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. 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. 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.

Secțiunea 4.

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				Media pe 5 ani
		4 ani				
1	2	3	4	5	6	7
1. Modificări ale veniturilor bugetare plus/minus, din care: a) bugetul de stat, din acesta: (ii) impozit pe venit; b) bugetele 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:	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.					

<p>a) bugetul de stat, din acesta:</p> <p>(i) cheltuieli de personal;</p> <p>(ii) bunuri și servicii;</p> <p>b) bugetele locale:</p> <p>(i) cheltuieli de personal;</p> <p>(ii) bunuri și servicii;</p> <p>c) bugetul asigurărilor sociale de stat:</p> <p>(i) cheltuieli de personal;</p> <p>(ii) bunuri și servicii.</p>	
<p>3. Impact financiar, plus/minus, din care:</p> <p>a) bugetul de stat;</p> <p>b) bugetele locale.</p>	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
<p>4. Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor bugetare</p>	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
<p>5. Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare</p>	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
<p>6. Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor bugetare</p>	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect.
<p>7. Alte informații</p>	<p>Finanțarea investiției se realizează din Fonduri Europene Nerambursabile prin Programul Operațional Infrastructură Mare (POIM) 2014 - 2020, Fonduri Europene Nerambursabile și Rambursabile prin Planul Național de Relansare și Reziliență (PNRR), Fonduri Europene Nerambursabile prin Programul Operațional Transporturi (POT) 2021-2027, Alocații de la bugetul de stat prin Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, Alocații de la bugetul local prin UAT Municipiul Cluj-Napoca și UAT Comuna Florești și alte surse legal constituite identificate pe parcurs.</p> <p>Oportunitatea investiției este susținută conform „Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Zonei Metropolitane Cluj pentru perioada 2014-2023” (SIDU) aprobată prin Hotărârea Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Cluj nr. 6/10.04.2017, precum și conform „Planului de Mobilitate Urbană Durabilă Cluj-Napoca” (PMUD) aprobat prin Hotărârea Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Cluj nr. 7/10.04.2017, care prezintă faptul că pe axa de studiu volumele de trafic / fluxurile de călători sunt peste limitele la care este oportună construcția unui transport de tip metrou / metrou ușor, adică un sistem de transport cu o capacitate crescută pe axa est-vest.</p>

Secțiunea 5.

Efectele proiectului de act normativ asupra legislației în vigoare

<p>1. Proiecte de acte normative suplimentare. - acte normative care se modifică ca urmare a intrării în vigoare a proiectului de act normativ;</p>	Proiectul de act normativ nu se referă la acest subiect
<p>1¹ Compatibilitatea proiectului de act normativ cu legislația în domeniul achizițiilor publice</p>	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)	Comentarii
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 6.

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	Au fost întreprinse demersurile legale prevăzute de art. 7 alin. (4) 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 cu modificările și completările ulterioare. În ceea ce privește transparența decizională, această cerință a fost îndeplinită și prin publicarea pe site-ul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.	
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 subiect.	
3. Consultările organizate cu autoritățile administrației publice locale, în situația în care proiectul de act normativ are ca obiect activități ale acestor autorități, în condițiile Hotărârii Guvernului nr. 521/2005 privind procedura de consultare a structurilor asociative ale autorităților administrației publice locale la elaborarea proiectelor de acte normative	Au fost emise Hotărârea nr. 719/2021 a Consiliului Local al Municipiului Cluj-Napoca și Hotărârea nr. 158/2021 a Consiliului Local al Comunei Florești privind aprobarea Studiului de Fezabilitate.	
4. Consultările desfășurate în cadrul consiliilor interministeriale, în conformitate cu prevederile HG nr. 750/2005 privind constituirea consiliilor interministeriale permanente	S-a obținut Avizul Consiliul Interministerial de Avizare Lucrări Publice de Interes Național și Locuințe nr.58/24.11.2021.	
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	Proiectul de act normativ a fost avizat de Consiliul Legislativ. Proiectul de act normativ nu necesită aviz de la Consiliul Suprem de Apărare a Țării, Consiliul Economic și Social, Consiliul Concurenței, Curtea de Conturi.	
6. Alte informații	Nu au fost identificate.	

Secțiunea 7.

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	Au fost întreprinse demersurile legale prevăzute de art. 7 alin. (4) 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 cu modificările și completările ulterioare.
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 a parcurs integral etapele procedurale prevăzute de HG nr. 1076/2004 privind stabilirea procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri și programe, în urma cărora a fost emis Avizul de mediu pentru Planul Urbanistic Zonal și Studiul de Fezabilitate. Pe parcursul procedurii susmenționate a fost realizată informarea și consultarea publicului în conformitate cu prevederile HG 1076/2004 și Ordinului nr. 117/2006, inclusiv referitor la Informarea cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului, precum și efectele asupra sănătății și securității cetățenilor sau diversității biologice.
3. Alte informații	Nu au fost identificate.

Secțiunea 8.

Măsuri 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	Semnarea Protocolului între Ministerul Transporturilor pe de o parte și UAT Municipiul Cluj-Napoca și UAT Florești pe de altă parte, de colaborare pentru implementarea Proiectului.
2. Alte informații	Nu au fost identificate.

Față de cele prezentate, a fost elaborat prezentul proiect de Hotărâre a Guvernului pentru aprobarea indicatorilor tehnico-economici aferenți obiectivului de investiții „Tren metropolitan Gilău – Florești – Cluj-Napoca – Baciu – 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 Cluj”, care în forma prezentată a fost avizat de ministerele interesate și pe care îl supunem spre aprobare.

VICEPRIM-MINISTRU

MINISTRUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII

SORIN MIHAI GRINDEANU

AVIZĂM FAVORABIL:

**MINISTRUL DEZVOLTĂRII,
LUCRĂRILOR PUBLICE ȘI
ADMINISTRAȚIEI**

ATTILA ZOLTAN CSEKE

MINISTRUL FINANTELOR

ADRIAN CÂCIU

SECRETAR GENERAL
Magdalena NICULESCU

DIRECȚIA AVIZARE
DIRECTOR
Laura ȚOPA

DIRECȚIA GENERALĂ ORGANISM INTERMEDIAR PENTRU TRANSPORT
DIRECTOR GENERAL
Felix ARDELEAN

DIRECȚIA ECONOMICĂ
DIRECTOR
Laura GÎRLĂ

DIRECȚIA REGLEMENTĂRI TEHNICE, AUTORIZAȚII DE CONSTRUIRE ȘI MEDIU
DIRECTOR
Mirela CEBANU

DIRECȚIA GENERALĂ STRATEGIE
DIRECTOR GENERAL
Robert DOBRE