

1-17P 56/27.10.2020.

HOTĂRÂRE

privind aprobarea STUDIULUI DE PREFEZABILITATE (documentația tehnică și indicatorii tehnico-economici) pentru obiectivul 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 și a studiilor conexe viitoarelor obiective de investiții”- componenta investițională **Magistrala I de Metrou**

Consiliul local al municipiului Cluj-Napoca întrunit în ședință ordinară,

Examinând proiectul de hotărâre privind aprobarea STUDIULUI DE PREFEZABILITATE (documentație tehnică și indicatori tehnico-economici) pentru obiectivul 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 și a studiilor conexe viitoarelor obiective de investiții”- componenta investițională **Magistrala I de Metrou**” – proiect din inițiativa primarului;

Reținând Referatul de aprobare nr. 517885/1/21.10.2020 al primarului municipiului Cluj-Napoca, în calitate de inițiator;

Analizând Raportul de specialitate nr. 517904/445/21.10.2020 al Direcției Tehnice, al Direcției Juridice și al Direcției Economice prin care se propune aprobarea STUDIULUI DE PREFEZABILITATE (documentație tehnică și indicatori tehnico-economici) aferent 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 și a studiilor conexe viitoarelor obiective de investiții”- componenta investițională **Magistrala I de Metrou**”;

Văzând avizul comisiei de specialitate;

Luând în considerare Recomandarea proiectantului pentru scenariul 2 (opțiunea strategică 2) din Studiul de Prefezabilitate, înregistrat la Primăria municipiului Cluj-Napoca cu nr. 475929/44/01.10.2020;

Reținând prevederile art. 5 și 6 din H.G. nr. 907/2016, ale art. 44 alin. (2) din Legea nr. 273/2006 și ale art. 129 alin. (2) lit. b) și alin. (4) lit. d), alin. (9) lit. a) din O.U.G. nr. 57/2019;

Potrivit dispozițiilor art. 129, 133 alin. 1, 139 și 196 din Ordonanța de Urgență nr. 57/2019 privind Codul administrativ cu modificările și completările ulterioare,

HOTĂRĂȘTE

Art. 1. Se aprobă STUDIUL DE PREFEZABILITATE (documentația tehnică și indicatorii tehnico-economici) pentru obiectivul 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 și a studiilor conexe viitoarelor obiective de investiții”- componenta investițională **Magistrala I de Metrou**”- scenariul 2 (opțiunea strategică 2), conform Anexei care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 2. Cu îndeplinirea prevederilor hotărârii se încredințează Direcția Tehnică, Direcția Juridică și Direcția Economică.

Președinte de ședință,
Ec. Dan Ștefan TARCEA

Contrasemnează:
Secretarul general al municipiului,
Jr. Aurora ROȘCA

Nr. _____ / _____
(Hotărârea a fost adoptată cu _____ voturi)

**CARACTERISTICILE PRINCIPALE ȘI INDICATORII TEHNICO-ECONOMICI
AI OBIECTIVULUI DE INVESTIȚII
(STUDIUL DE PREFEZABILITATE)**

**„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 și a studiilor conexe viitoarelor obiective de
investiții”- componenta investitională **Magistrala I de Metrou**”;**

TITULAR: Municipiul Cluj-Napoca

BENEFICIAR: Municipiul Cluj-Napoca

AMPLASAMENT: Municipiul Cluj-Napoca, Comuna Florești

INDICATORI TEHNICO-ECONOMICI:

Opțiunea strategică recomandată de Studiu de Prefezabilitate este Metrou ușor MTR-L (cu traseu urban subteran), pentru care se vor studia ambele soluții tehnologice (pe șine RAIL respectiv pe pneuri VAL) și mai multe variante de traseu

- Valoarea totală a investiției*:
 - Lungimea 14,40 km 4.764.663.727 LEI (fără TVA)
/ 5.669.949.835 LEI (cu TVA)
(986.044.106 EURO (fără TVA)
(1 EURO = 4,8321 LEI la data de 30.07.2020)
- Lungimea 14,40km;
- 14stații (cu lungimea peron de 80m);
- Tren 3rame x 2vagoane (78m, 570pasageri);
- Capacitatea de transport la interval de 3min: 11.400 pasageri / oră și sens;
- Capacitatea de transport la interval de 90sec: 22.800 pasageri / oră și sens;
- Capacitatea de transport la interval de 60sec: 34.200 pasageri / oră și sens;
- Durata de implementare: total 128 luni din care:
 - Proiectare preliminară: 26 luni
 - Proceduri de licitație: 18 luni
 - Execuție lucrări: 84 luni

*NOTA:

Lungimea totală de 14,40 km/ UAT Municipiul Cluj-Napoca 10,33 km / UAT Comuna Florești 4,07 km
Contribuția la finanțare 71,74% pentru UAT Municipiul Cluj-Napoca /28,26 % pentru UAT Comuna Florești.

Sursele potențiale de finanțare a investiției publice pot fi:

- Fonduri Europene Nerambursabile prin Programul Operațional Infrastructură Mare (POIM) 2014-2020;
- Fonduri Europene Nerambursabile și Rambursabile prin Planul Național de Relansare și Reziliență (PNRR) 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.

Acești indicatori tehnico-economici sunt în conformitate cu devizul general al investiției, care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

**DIRECȚIA TEHNICĂ
DIRECTOR EXECUTIV**

Virgil Porutiu

**SERVICIU INVESTIȚII
SEF SERVICIU**

Liana Hent

Consilier, Opreș Maria

2

DEVIZ GENERAL al obiectivului de investiții

Opțiunea Strategică nr. 2. Metrou ușor (MTR-L) pentru L=14,40km

- conform conținut-cadru din Hotărârea de Guvern nr. 907/2016 -

În prețuri la data de 30.07.2020; 1 euro = 4,8321 lei.

Nr.crt.	Denumirea capitolelor și subcapitolelor de cheltuieli	Valoarea (fără TVA) Euro	Valoarea (fără TVA) Lei	TVA Lei	Valoarea (cu TVA) Lei
1	2		3	4	5
CAPITOLUL 1					
Cheltuieli pentru obținerea și amenajarea terenului					
	TOTAL capitol 1	70.995.679	343.058.222	65.181.062	408.239.284
CAPITOLUL 2					
Cheltuieli pentru asigurarea utilităților necesare obiectivului de investiții					
	TOTAL capitol 2	26.106.249	126.148.007	23.968.121	150.116.129
CAPITOLUL 3					
Cheltuieli pentru proiectare și asistență tehnică					
	TOTAL capitol 3	64.418.905	311.278.589	59.142.932	370.421.521
CAPITOLUL 4					
Cheltuieli pentru investiția de bază					
	TOTAL capitol 4	722.765.778	3.492.476.514	663.570.538	4.156.047.051
CAPITOLUL 5					
Alte cheltuieli					
	TOTAL capitol 5	99.690.116	481.712.609	91.525.396	573.238.005
CAPITOLUL 6					
Cheltuieli pentru probe tehnologice și teste					
	TOTAL capitol 6	2.067.380	9.989.785	1.898.059	11.887.845
	TOTAL GENERAL	986.044.106	4.764.663.727	905.286.108	5.669.949.835
din care:					
	C+M	691.964.254	3.343.640.472	635.291.690	3.978.932.162

Număr de referință document	
Număr de referință intern EDMS	C201010/2020-A5LM5-SPF.01
Număr de referință extern EDMS	

ID Revizie	Data	Descriere	Elaborat de	Verificat de	Aprobat de
0	30/09/2020	Versiune predată 00	Colectiv Elaborare	Marius Vlăsceanu	Ionel Oprea
1	15/10/2020	Revizia 01			

Ionel Oprea – Șef de Proiect Asocieria SWS – SYSTRA - METRANS

Giampaolo Tosti – Șef de echipă SWS Engineering S.p.A. – Lider al Asocierii

Emmanuel Boutmy – Șef de echipă SYSTRA – Partener

Marius Vlăsceanu – METRANS Engineering S.R.L. – Partener

Petru Nicolae - GEOSTUD SRL – Subcontractor Studii geotehnice, de mediu, Expertize tehnice

Dragoș Necula - CORNEL&CORNEL TOPOEXIM SRL – Subcontractor Studii topografice

Cristina Cioacă - URBAN VISION CONSULTING SRL – Subcontractor Studii Urbanistice

Cristian Pușcaș - NOVARTIS SRL – Subcontractor Studii Istorice și Arheologice

Ionuț Mitroi - TTL PLANNING SRL – Subcontractor Planificare Transporturi

Carmen Tease - CABINET DE AVOCATURA CARMEN TEASE – Subcontractor Documentație pentru obținerea terenurilor

Rata internă de Rentabilitate financiară a capitalului	5	1	3	4	2
Scor parțial P.Fin.	10	2	6	8	4
Performanța Tehnică					
Impactul asupra construcțiilor existente pe timpul execuției lucrărilor	3	3	2	2	1
Experiența similară în operare	4	4	1	2	3
Reglementarea tehnologiei de transport	3	3	1	2	3
Scor parțial P.Th	10	10	4	6	7
Scor General	43	38	39	51	45
Clasament General	3	5	4	1	2

După cum se poate observa, s-a evidențiat punctajul general cel mai mare pentru obținerea MTR-L (Metrou ușor) oferind performanțe de transport, tehnico, economice și financiare mai bune în raport cu celelalte opțiuni analizate. Astfel, este evident că metroul ușor reprezintă cea mai eficientă și benefică opțiune strategică de intervenție în transportul public din Municipiul Cluj Napoca pe axa Est-Vest deservind zona centrală și zona periurbană de vest.

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 detaliate în conformitate cu cerințele solicitate 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 MTR-L, în ambele tehnologii pneuri VAL respectiv pe șine RAIL, cu traseu urban subteran.

175929/01.10.2020

Către: Municipiul Cluj-Napoca,
Adresa: Calea Moșilor, nr. 1-3; Localitate: Cluj-Napoca;
Cod Postal: 400001; Tara: Romania;
E-mail: registratura@primariaclužnapoca.ro;
Nr de telefon: +40 264596030; Fax: +40 264431575;

În atenția: Domnului Virgil Poruțu - DIRECTOR EXECUTIV
Spre știință: Doamnei Maria Oprea - RESPONSABIL DE CONTRACT
Referitor la: Adresa (Ordinul de Începere) nr. 207.301/445/23.04.2020 (MTE-607/27.04.2020)

PREDARE LIVRABILUL A5(LM5) – STUDIU DE PREFEZABILITATE
CONTRACT DE SERVICII nr. 201010/15.04.2020 (MTE-C75/23.04.2020)
Nr. înreg.: MTE-883/30.09.2020

Stimate Domnule Director,

Referitor la Contractul de servicii nr. 201010/15.04.2020 (MTE-C75/23.04.2020) pentru obiectivul de investiții „Servicii de elaborare Studii de Pre-Fezabilitate, Fezabilitate, Impact asupra mediului și evaluarea strategică adecvată pentru obiectivul 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 și a studiilor conexe viitoarelor obiective de investiții”, ca urmare a adresei Dumneavoastră nr. 207.301/445/23.04.2020, transmisă prin email și înregistrată la noi cu nr. MTE-607/27.04.2020, vă transmitem atașat prezentei Livrabilul A5(LM5) – STUDIU DE PREFEZABILITATE (INCLUSIV ANEXA 1 – PIESE DESENATE).

Facem mențiunea că odată cu acest Livrabil s-au transmis ca referințe anexă și versiunile revizuite ale următoarelor Livrabile (care au fost revizuite pe baza răspunsurilor la observațiile transmise):

- A2 (LM2) – RAPORT DE EVALUARE A NECESITĂȚII (adresa de răspuns MTE-788/16.07.2020 la adresa JASPERS nr. 2019 114 RO TRA URT și la adresa nr. 310.338/445/06.07.2020);
- A3(LM3) – ESTIMAREA COSTULUI OPȚIUNILOR (adresa de răspuns MTE-839/02.09.2020 la observațiile JASPERS transmise prin email nr. MTE-804/12.08.2020 și MTE-813/14.08.2020);
- A4(LM4) – EVALUAREA CERERII ȘI ANALIZA COST-BENEFICIU ORIENTATIVĂ (idem).

Cu acest prilej, vă propunem ca Ședința următoare de prezentare din cadrul Proiectului să fie programată în data de Miercuri, 07.10.2020, ora 10:00 sau Joi, 08.10.2020, ora 10:00, sub forma unei teleconferințe WEBEX organizată cu suportul colegilor Dumneavoastră de la Departamentul IT.

Agenda propusă pentru Ședința respectivă este următoarea:

1. PREZENTARE RAPORT LUNAR DE ACTIVITATE nr. 5 – SEPTEMBRIE 2020;
2. PREZENTARE Livrabilul A5(LM5) – Studiu de Prefezabilitate;
3. Comentarii și Observații de la membrii Comisiei Tehnice de Avizare a Proiectului.

Vă mulțumim pentru colaborare!

ASOCIEREA SWS – SYSTRA – METRANS
ȘEF DE PROIECT ȘI RESPONSABIL DE CONTRACT
IONEL OPREA

MTE-884/01.10.2020



PRIMĂRIA ȘI CONSILIUL LOCAL
CLUJ-NAPOCA

ROMÂNIA
PRIMĂRIA MUNICIPIULUI CLUJ-NAPOCA
SERVICIUL INVESTIȚII

Calea Moșilor nr. 3, 400001, Cluj-Napoca
tel: +40 264 596 030; email: investitii@primariaclužnapoca.ro
www.primariaclužnapoca.ro | www.clujbusiness.ro | www.visitclujnapoca.ro

Nr. 475929/445/01.10.2020

PROCES VERBAL DE PREDARE - PRIMIRE

încheiat azi, 01.10.2020

între ASOCIEREA SWS ENGINEERING S.P.A – SYSTRA - METRANS ENGINEERING S.R.L
și
MUNICIPIUL CLUJ – NAPOCA

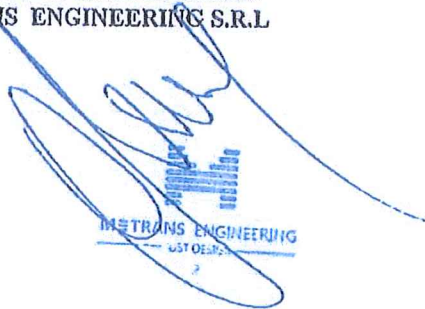
Pentru obiectivul de investiții "Servicii de elaborare Studii de Pre-Fezabilitate, Fezabilitate, impact asupra mediului și evaluarea strategică adecvată pentru obiectivul de investiții „Tren Metropolitan Gilău– Florești–Cluj-Napoca–Baciu–Apahida–Jucu–Bonțida” - etapa I a sistemului de transport metropolitan rapid Cluj: Magistrala I de Metrou și Tren Metropolitan, inclusiv legătura dintre acestea și a studiilor conexe viitoarelor obiective de investiții”,

Prin prezentul proces verbal se adeverește că Municipul Cluj - Napoca a primit de la ASOCIEREA SWS ENGINEERING S.P.A – SYSTRA - METRANS ENGINEERING S.R.L. următoarele acte:

- Livrabilul A5(LM5) – STUDIU DE PREFEZABILITATE (INCLUSIV ANEXA 1 – PIESE DESENATE) – în format electronic
conform contractului de servicii nr. 202010/15.04.2020.

Predat,
ASOCIEREA SWS ENGINEERING S.P.A
– SYSTRA - METRANS ENGINEERING S.R.L.

WIKEL OPREA


METRANS ENGINEERING
— USTOEL —

Primit,
MUNICIPIUL CLUJ - NAPOCA

OPRIS WIKEL
U9

Nr. 517885/1/21.10.2020

REFERAT DE APROBARE

a proiectului de hotărâre privind aprobarea STUDIULUI DE PREFEZABILITATE (documentația tehnică și indicatorii tehnico-economici) pentru obiectivul 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 și a studiilor conexe viitoarelor obiective de investiții”- componenta investitională **Magistrala I de Metrou**”

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, 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.

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, **metroul 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 oferim publicului o alternativă reală, eficientă, sigură, rapidă și de mare capacitate.

Prin „Acordul de Asociere privind realizarea în parteneriat a studiilor de fezabilitate, fezabilitate, impact asupra mediului și evaluare strategică adecvată pentru obiectivul de investiții „Tren Metropolitan Gilău – Florești – Cluj-Napoca – Baciș – Apahida – Jucu – Bonțida” – nr. 188.108/04.04.2019, părțile (UAT Municipiul Cluj-Napoca, Comuna Florești, Comuna Gilău, Comuna Apahida, Comuna Baciș, 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.

În Aprilie 2020, UAT Municipiul Cluj-Napoca a semnat un Contract cu o echipă de proiectanți și consultanți cu experiență în proiecte de transport, condusă de SWS Engineering SpA, pentru a efectua aceste studii. Studiile includ ample analize tehnice a mai multor mijloace de transport public, scenarii de operare și proiecții privind cererea de transport, estimări ale costurilor de investiție și de operare, prezentarea tehnologiilor de transport și evaluarea opțiunilor de finanțare.

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.

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.

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

În zona de studiu se regăsesc următoarele categorii de zone și clădiri: Zone mixte, Zone de instituții și servicii publice și de interes public, Zone de locuire, Zone de activități economice, Zone de gospodărire comunală, Zone de construcții aferente lucrărilor edilitare, Zone cu destinație specială, Zone de căi de comunicație, Zone de agrement, Zone verzi, Zone construite protejate, etc.

Zona de studiu este situată pe o axă majoră vest-est, care conectează zona rezidențială de vest comuna Florești, cartier Mănăștur 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 Proiect pentru realizarea unei conexiuni de transport public urban de capacitate corespunzătoare prin zona de studiu pentru a lega călătoriile de tranzit respective.

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.
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.
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.

În cadrul etapei inițiale au fost definite și analizate 9 opțiuni strategice caracterizate printr-o

gamă largă de parametri tehnici și operaționali, respectiv: Autobuz, Troleibuz, Tramvai, Autobuz rapid în cale proprie, Tramvai rapid în cale proprie, Monorail, Metrou Ușor, Metrou Greu și Cale Ferată Urbană / Commuter Rail.

Etapa de analiză preliminară și filtrare inițială a opțiunilor strategice s-a bazat pe evaluarea opțiunilor din perspectiva conformării la obiectivele investiției prin prisma următorilor indicatori: atractivitate, capacitate, accesibilitate, impact asupra mediului, fezabilitate, suportabilitate, conformitate tehnică și compatibilitate viitoare.

În cadrul etapei ulterioare de analiză au fost calificate 5 opțiuni strategice ca scenarii tehnico-economice de analiză, respectiv: Metrou Greu, Metrou Ușor, Monorail, Tramvai în cale proprie și Autobuz în cale proprie, care au fost dezvoltate la nivel de proiect conceptual și au făcut obiectul unor analize detaliate în ceea ce privește soluțiile tehnice, estimarea costurilor de investiție respectiv de operare și întreținere, evaluarea detaliată a opțiunilor din perspectiva performanțelor de transport și impact asupra mediului folosind modelul de transport, performanțelor financiare și economice, precum și a performanțelor tehnice.

În concluzie, având în vedere etapele, analizele și livrabilele pregătite în cadrul acestei etape, premergătoare elaborării prezentului raport privind Studiul de Prefezabilitate, precum și analizele și evaluările prezentate în cadrul acestei documentații privind analiza multicriterială, Proiectantul a decis ca opțiunea strategică recomandată ce va fi dezvoltată în fazele ulterioare ale proiectului să fie scenariul tehnico-economic 2, opțiunea Metrou Ușor, în ambele tehnologii pe pneuri respectiv pe șine, cu 3(trei) trasee urbane subterane de analiză, ce acoperă întreaga zonă de studiu, care oferă cele mai bune performanțe în raport cu obiectivele investiției și criteriile de analiză respectiv un optim între beneficiile obținute și efortul de implementare.

Justificarea acestei opțiuni rezultă din analizele efectuate, din care s-a evidențiat un punctaj general ridicat pentru scenariul tehnico-economic 2, opțiunea **Metrou ușor** oferind performanțe de transport, tehnice, economice și financiare mai bune 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.

Toate scenariile tehnico-economice analizate urmăresc realizarea aceleiași teme de proiectare, diferența constă în soluțiile tehnice adoptate pentru tehnologia de transport.

Analizând cele menționate mai sus, propun spre aprobare scenariul tehnico-economic 2, opțiunea Metrou Ușor, în ambele tehnologii pe pneuri respectiv pe șine, cu 3(trei) trasee urbane subterane de analiză, ce acoperă întreaga zonă de studiu, conform recomandărilor studiului de prefezabilitate întocmit de proiectant și a justificării acestuia.

Pe baza studiului de prefezabilitate întocmit, s-a stabilit că s-au respectat cerințele notei conceptuale, ale temei de proiectare și ale caietului de sarcini.

Conform devizului general, întocmit de către Asocieria SWS Engineering S.p.A., SYSTRA și METRANS Engineering S.R.L., pentru obiectivul de investiții „**Tren Metropolitan Gilău – Florești – Cluj-Napoca – Baciul – Apahida – Jucu – Bonțida** - etapa I a sistemului de transport metropolitan rapid Cluj: Magistrala I de Metrou și Tren Metropolitan, inclusiv legătura dintre acestea și a studiilor conexe viitoarelor obiective de investiții”- componenta investitională **Magistrala I de Metrou**”:

▪ Valoarea totală a investiției:

▪ Lungimea 14,40 km

4.764.663.727 LEI (fără TVA)

/ 5.669.949.835 LEI (cu TVA)

(986.044.106 EURO (fără TVA)

(1 EURO = 4,8321 LEI la data de 30.07.2020)

*NOTA:

Lungimea totală de 14,40 km/ UAT Municipiul Cluj-Napoca 10,33 km / UAT Comuna Florești

4,07 km

Contribuția la finanțare 71,74% pentru UAT Municipiul Cluj-Napoca / 28,26% pentru UAT Comuna Florești.

Sursele potențiale de finanțare a investiției publice pot fi:

- Fonduri Europene Nerambursabile prin Programul Operațional Infrastructură Mare (POIM) 2014-2020;
- Fonduri Europene Nerambursabile și Rambursabile prin Planul Național de Relansare și Reziliență (PNRR) 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.

În temeiul prevederilor art. 136 din Ordonanța Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, îmi exprim inițiativa de promovare a proiectului de hotărâre privind aprobarea STUDIULUI DE PREFERABILITATE (documentația tehnică și indicatorii tehnico-economici) pentru obiectivul 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 și a studiilor conexe viitoarelor obiective de investiții”- componenta investitională **Magistrala I de Metrou**”.

PRIMAR
Emil Boc

**DIRECȚIA TEHNICĂ
DIRECȚIA JURIDICĂ
DIRECȚIA ECONOMICĂ
SERVICIUL INVESTIȚII**

Nr. 517904/445/21.10.2020

RAPORT DE SPECIALITATE

privind propunerea de aprobare a proiectului de hotărâre privind aprobarea STUDIULUI DE PREFEZABILITATE (documentația tehnică și indicatorii tehnico-economici) pentru obiectivul de investiții „**Tren Metropolitan Gilău – Florești – Cluj-Napoca – Baciul – Apahida – Jucu – Bonțida**” - etapa I a sistemului de transport metropolitan rapid Cluj: Magistrala I de Metrou și Tren Metropolitan, inclusiv legătura dintre acestea și a studiilor conexe viitoarelor obiective de investiții”- componenta investitională **Magistrala I de Metrou** ”

Având în vedere:

Referatul de aprobare înregistrat sub nr. 517885/1 din data de 21.10.2020 al Primarului Municipiului Cluj-Napoca;

Proiectul de hotărâre privind aprobarea STUDIULUI DE PREFEZABILITATE (documentație tehnică și indicatori tehnico-economici) pentru obiectivul de investiții „**Tren Metropolitan Gilău – Florești – Cluj-Napoca – Baciul – Apahida – Jucu – Bonțida**” - etapa I a sistemului de transport metropolitan rapid Cluj: Magistrala I de Metrou și Tren Metropolitan, inclusiv legătura dintre acestea și a studiilor conexe viitoarelor obiective de investiții”- componenta investitională **Magistrala I de Metrou** ”;

Direcția Tehnică, Direcția Juridică și Direcția Economică precizează următoarele:

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, Baciul, 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.

13

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 măsurătorilor 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, **metroul 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 oferim publicului o alternativă reală, eficientă, sigură, rapidă și de mare capacitate.

Prin „Acordul de Asociere privind realizarea în parteneriat a studiilor de fezabilitate, fezabilitate, impact asupra mediului și evaluare strategică adecvată pentru obiectivul de investiții „Tren Metropolitan Gilău – Florești – Cluj-Napoca – Baciș – Apahida – Jucu – Bonțida” – nr. 188.108/04.04.2019, părțile (UAT Municipiul Cluj-Napoca, Comuna Florești, Comuna Gilău, Comuna Apahida, Comuna Baciș, 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.

În Aprilie 2020, UAT Municipiul Cluj-Napoca a semnat un Contract cu o echipă de proiectanți și consultanți cu experiență în proiecte de transport, condusă de SWS Engineering SpA, pentru a efectua aceste studii. Studiile includ ample analize tehnice a mai multor mijloace de transport public, scenarii de operare și proiecții privind cererea de transport, estimări ale costurilor de investiție și de operare, prezentarea tehnologiilor de transport și evaluarea opțiunilor de finanțare.

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.

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.

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

În zona de studiu se regăsesc următoarele categorii de zone și clădiri: Zone mixte, Zone de instituții și servicii publice și de interes public, Zone de locuire, Zone de activități economice, Zone de gospodărire comunală, Zone de construcții aferente lucrărilor edilitare, Zone cu destinație specială, Zone de căi de comunicație, Zone de agrement, Zone verzi, Zone construite protejate, etc.

Zona de studiu este situată pe o axă majoră vest-est, care conectează zona rezidențială de vest comuna Florești, cartier Mănăștur 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 Proiect pentru realizarea unei conexiuni de transport public urban de capacitate corespunzătoare prin zona de studiu pentru a lega călătoriile de tranzit respective.

Obiectivele Principale ale Proiectului sunt următoarele:

4. 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.
5. 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.
6. 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.

În cadrul etapei inițiale au fost definite și analizate 9 opțiuni strategice caracterizate printr-o gamă largă de parametri tehnici și operaționali, respectiv: Autobuz, Troleibuz, Tramvai, Autobuz rapid în cale proprie, Tramvai rapid în cale proprie, Monorail, Metrou Ușor, Metrou Greu și Cale Ferată Urbană / Commuter Rail.

Etapă de analiză preliminară și filtrare inițială a opțiunilor strategice s-a bazat pe evaluarea opțiunilor din perspectiva conformării la obiectivele investiției prin prisma următorilor indicatori: atractivitate, capacitate, accesibilitate, impact asupra mediului, fezabilitate, suportabilitate, conformitate tehnică și compatibilitate viitoare.

În cadrul etapei ulterioare de analiză au fost calificate 5 opțiuni strategice ca scenarii tehnico-economice de analiză, respectiv: Metrou Greu, Metrou Ușor, Monorail, Tramvai în cale proprie și Autobuz în cale proprie, care au fost dezvoltate la nivel de proiect conceptual și au făcut obiectul unor analize detaliate în ceea ce privește soluțiile tehnice, estimarea costurilor de investiție respectiv de operare și întreținere, evaluarea detaliată a opțiunilor din perspectiva performanțelor de transport și impact asupra mediului folosind modelul de transport, performanțelor financiare și economice, precum și a performanțelor tehnice.

În concluzie, având în vedere etapele, analizele și livrabilele pregătite în cadrul acestei etape, premergătoare elaborării prezentului raport privind Studiul de Prefezabilitate, precum și analizele și evaluările prezentate în cadrul acestei documentații privind analiza multicriterială, Proiectantul a decis ca opțiunea strategică recomandată ce va fi dezvoltată în fazele ulterioare ale proiectului să fie scenariul tehnico-economic 2, opțiunea Metrou Ușor, în ambele tehnologii pe pneuri respectiv pe șine, cu 3(trei) trasee urbane subterane de analiză, ce acoperă întreaga zonă de studiu, care oferă cele mai bune performanțe în raport cu obiectivele investiției și criteriile de analiză respectiv un optim între beneficiile obținute și efortul de implementare.

Justificarea acestei opțiuni rezultă din analizele efectuate, din care s-a evidențiat un punctaj general ridicat pentru scenariul tehnico-economic 2, opțiunea **Metrou ușor** oferind performanțe de transport, tehnice, economice și financiare mai bune 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.

Toate scenariile tehnico-economice analizate urmăresc realizarea aceleiași teme de proiectare, diferența constă în soluțiile tehnice adoptate pentru tehnologia de transport.

Analizând cele menționate mai sus, propun spre aprobare scenariul tehnico-economic 2, opțiunea Metrou Ușor, în ambele tehnologii pe pneuri respectiv pe șine, cu 3(trei) trasee urbane subterane de analiză, ce acoperă întreaga zonă de studiu, conform recomandărilor studiului de prefezabilitate întocmit de proiectant și a justificării acestuia.

Pe baza studiului de prefezabilitate întocmit, s-a stabilit că s-au respectat cerințele notei conceptuale, ale temei de proiectare și ale caietului de sarcini.

Conform devizului general, întocmit de către Asocieria SWS Engineering S.p.A., SYSTRA și METRANS Engineering S.R.L., pentru obiectivul 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 și a studiilor conexe viitoarelor obiective de investiții”- componenta investitională **Magistrala I de Metrou**”:

▪ Valoarea totală a investiției*:

▪ Lungimea 14,40 km 4.764.663.727 LEI (fără TVA)
/ 5.669.949.835 LEI (cu TVA)
(986.044.106 EURO (fără TVA)
(1 EURO = 4,8321 LEI la data de 30.07.2020)

*NOTA:

Lungimea totală de 14,40 km/ UAT Municipiul Cluj-Napoca 10,33 km / UAT Comuna Florești 4,07 km

Contribuția la finanțare 71,74% pentru UAT Municipiul Cluj-Napoca / 28,26% pentru UAT Comuna Florești.

Sursele potențiale de finanțare a investiției publice pot fi:

- Fonduri Europene Nerambursabile prin Programul Operațional Infrastructură Mare (POIM) 2014-2020;
- Fonduri Europene Nerambursabile și Rambursabile prin Planul Național de Relansare și Reziliență (PNRR) 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.

Studiul de fezabilitate a fost întocmit de către Asociera SWS Engineering S.p.A., SYSTRA și METRANS Engineering S.R.L., în conformitate cu conținutul cadru din Anexa 3 din Hotărârea nr. 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice.

Având în vedere cele expuse mai sus, proiectul de hotărâre îndeplinește condițiile de natură tehnică pentru a fi supus dezbaterii și aprobării plenului Consiliului Local.

Din punct de vedere juridic, raportat la prevederile art. 44, alin. (2) din Legea 273/2006 privind finanțele publice locale, ale art. 129 alin. (4) lit. d din OUG 57/2019 privind Codul administrativ, precum și cele ale art. 5 și 6 din H.G. nr. 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice, proiectul de hotărâre îndeplinește condițiile legale pentru a fi supus dezbaterii și aprobării plenului Consiliului Local.

Din punct de vedere economic, raportat la art. 44 alin. (2) din Legea 273/2006 privind finanțele publice locale, proiectul de hotărâre îndeplinește condițiile de natură economică pentru a fi supus dezbaterii și aprobării Consiliului local.

Având în vedere prevederile legale expuse în prezentul raport, apreciem că proiectul de hotărâre privind aprobarea STUDIULUI DE PREFEZABILITATE (documentația tehnică și indicatorii tehnico-economici) pentru obiectivul 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 și a studiilor conexe viitoarelor obiective de investiții”- componenta investitională **Magistrala I de Metrou**” - scenariul 2 (opțiunea strategică 2) poate fi supus dezbaterii și aprobării plenului Consiliului Local.

DIRECȚIA TEHNICĂ

Virgil Poruțiu

DIRECȚIA JURIDICĂ

Alina Rus

DIRECȚIA ECONOMICĂ

Olimpia Moigradan

ȘEF SERVICIU INVESTIȚII

Liana Henț

Întocmit, Consilier, Maria Opreș

17