

HOTĂRÂRE

privind aprobarea proiectului *„Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – Amenajare pistă de biciclete pe strada Drumul Sfântul Ioan în Municipiul Cluj-Napoca”*, în vederea finanțării acestuia în cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență al României, Componenta C10 – Fondul local, Obiectul de investiții I.1.4 – Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – infrastructura pentru biciclete (și alte vehicule electrice ușoare) la nivel local/metropolitan

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

Examinând proiectul de hotărâre privind aprobarea proiectului *„Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – Amenajare pistă de biciclete pe strada Drumul Sfântul Ioan în Municipiul Cluj-Napoca”*, în vederea finanțării acestuia în cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență al României, Componenta C10 – Fondul local, Obiectul de investiții I.1.4 – Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – infrastructura pentru biciclete (și alte vehicule electrice ușoare) la nivel local/metropolitan - proiect din inițiativa primarului;

Reținând Referatul de aprobare nr. 780279/1/4.10.2022 al primarului municipiului Cluj-Napoca, în calitate de inițiator;

Analizând Raportul de specialitate nr. 780427/441/4.10.2022 al Direcției Tehnice, al Direcției Juridice și al Direcției Economice, prin care se propune aprobarea proiectului *„Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – Amenajare pistă de biciclete pe strada Drumul Sfântul Ioan în Municipiul Cluj-Napoca”*, în vederea finanțării acestuia în cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență al României, Componenta C10 – Fondul local, Obiectul de investiții I.1.4 – Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – infrastructura pentru biciclete (și alte vehicule electrice ușoare) la nivel local/metropolitan;

Reținând prevederile Regulamentului (UE) nr. 2021/241 al Parlamentului European și al Consiliului din 12 februarie 2021, de instituire a Mecanismului de redresare și reziliență și ale Deciziei de punere în aplicare a Consiliului din 3 noiembrie 2021, de aprobare a evaluării planului de redresare și reziliență al României;

Ținând cont de prevederile Legii nr. 231/2021 privind aprobarea Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 24/2021 pentru modificarea și completarea Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 155/2020 privind unele măsuri pentru elaborarea Planului național de relansare și reziliență, necesar României pentru accesarea de fonduri externe rambursabile și nerambursabile în cadrul Mecanismului de redresare și reziliență, respectiv a prevederilor O.U.G. nr. 124 din 13 decembrie 2021 privind stabilirea cadrului instituțional și financiar pentru gestionarea fondurilor europene alocate României prin Mecanismul de redresare și reziliență, precum și pentru modificarea și completarea Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 155/2020 privind unele măsuri pentru elaborarea Planului național de redresare și reziliență necesar României pentru accesarea de fonduri externe rambursabile și nerambursabile în cadrul Mecanismului de redresare și reziliență, Ghidului specific Componentei 10 – Fondul Local;

Potrivit prevederilor art. 44 alin. 1 din Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare, precum și ale art. 129 alin. 2 lit. b), coroborat cu alin. 4 lit. d), din O.U.G. nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare;

Văzând avizul comisiei de specialitate;

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

HOTĂRĂȘTE:

Art. 1. Se aprobă proiectul *„Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – Amenajare pistă de biciclete pe strada Drumul Sfântul Ioan în Municipiul Cluj-Napoca”*, în vederea finanțării acestuia în cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență al României, Componenta C10 – Fondul local, Obiectul de investiții I.1.4 – Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – infrastructura pentru biciclete (și alte vehicule electrice ușoare) la nivel local/metropolitan.

Art. 2. Se aprobă Nota de fundamentare a proiectului „*Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – Amenajare pistă de biciclete pe strada Drumul Sfântul Ioan în Municipiul Cluj-Napoca*”, conform Anexei 1, care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 3. Se aprobă Descrierea sumară a investiției privind proiectul „*Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – Amenajare pistă de biciclete pe strada Drumul Sfântul Ioan în Municipiul Cluj-Napoca*”, conform Anexei 2, care face parte integrată din prezenta hotărâre.

Art. 4. Se aprobă valoarea maximă eligibilă a proiectului „*Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – Amenajare pistă de biciclete pe strada Drumul Sfântul Ioan în Municipiul Cluj-Napoca*”, în cuantum de **5.277.134,40 lei fără T.V.A.**, reprezentând cheltuieli eligibile asigurate din Planul Național de Redresare și Reziliență.

Art. 5. Municipiul Cluj-Napoca se angajează să finanțeze toate sumele, reprezentând cheltuieli care ar putea fi declarate neeligibile rezultate din documentațiile tehnico-economice/contractele de furnizare și lucrări, ce pot apărea pe durata implementării proiectului „*Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – Amenajare pistă de biciclete pe strada Drumul Sfântul Ioan în Municipiul Cluj-Napoca*”.

Art. 6. Cu îndeplinirea prevederilor hotărârii se încredințează Direcția Tehnică și Direcția Economică.

Președinte de ședință,
Ec. Dan Ștefan Tarcea

Contrasemnează:

Secretarul general al municipiului
Jr. Aurora Roșca



Planul Național de Redresare și Reziliență, Componenta 10 – Fondul Local

Obiectul de investiții I.1.4 – Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – piste pentru biciclete (și alte vehicule electrice ușoare) la nivel local/metropolitan

NOTA DE FUNDAMENTARE PRIVIND PROIECTUL

„Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – Amenajare pistă de biciclete pe strada Drumul Sfântul Ion în Municipiul Cluj-Napoca”

1. Descrierea pe scurt a situației actuale (date statistice, elemente specifice, etc.)

Municipiul Cluj-Napoca este situat în zona centrală a Transilvaniei, având o suprafață de 179,5 km². Situat în zona de legătură dintre Munții Apuseni, Podișul Someșan și Câmpia Transilvaniei, orașul este plasat la intersecția paralelei 46° 46' N cu meridianul 23° 36' E. Se întinde pe văile râurilor Someșul Mic și Nadăș, și prin anumite prelungiri pe văile secundare ale Popeștiului, Chintăului, Borhanciului și Popii. Spre sud-est ocupă spațiul terasei superioare de pe versantul nordic al dealului Feleac, fiind înconjurat pe trei părți de dealuri și coline cu înălțimi între 500 și 825 metri. La sud orașul este străjuit de Dealul Feleac, cu altitudinea maximă de 825 m, în vârful Măgura Sălicei. La est, în continuarea orașului se întinde Câmpia Someșană, iar la nordul orașului se află dealurile Clujului, cu piscuri ca Vârful Lombului (684 m), Vârful Dealul Melcului (617 m), Techintău (633 m). Înspre vest se află o suită de dealuri, cum ar fi Dealul Hoia (506 m), Dealul Gârbăului (570 m), ș.a. Odinioară în afara orașului, acum în interior însă, se află dealul Calvaria și dealul Cetățuia.

Municipiul Cluj-Napoca și-a dezvoltat treptat rețeaua de piste pentru biciclete cumulând aproximativ 35 km (excluzând piste pentru agrement din parcuri) susținut de un sistem de bike-sharing cu 50 de stații (din care 7 în zona metropolitană) și de parcări pentru biciclete, fie rastele amplasate în apropierea obiectivelor de interes sau chiar parcări rezidențiale.

Conexiunile între principalele cartiere rezidențiale (Mănăstur, Zorilor, Mărăști, Între Lacuri) și zonele de interes sunt deficitare. Doar zona centrală este bine irigată cu piste pentru biciclete. Deși există piste noi, care corespund în mare măsură normelor europene de proiectare cum ar fi cele din cartierul Bună Ziua, faptul că ele nu sunt conectate la o rețea de coerentă face ca nivelul de serviciu să fie redus.

Dezvoltarea infrastructurii pentru biciclete la nivelul municipiului Cluj-Napoca se va realiza pe trei căi de acțiune:

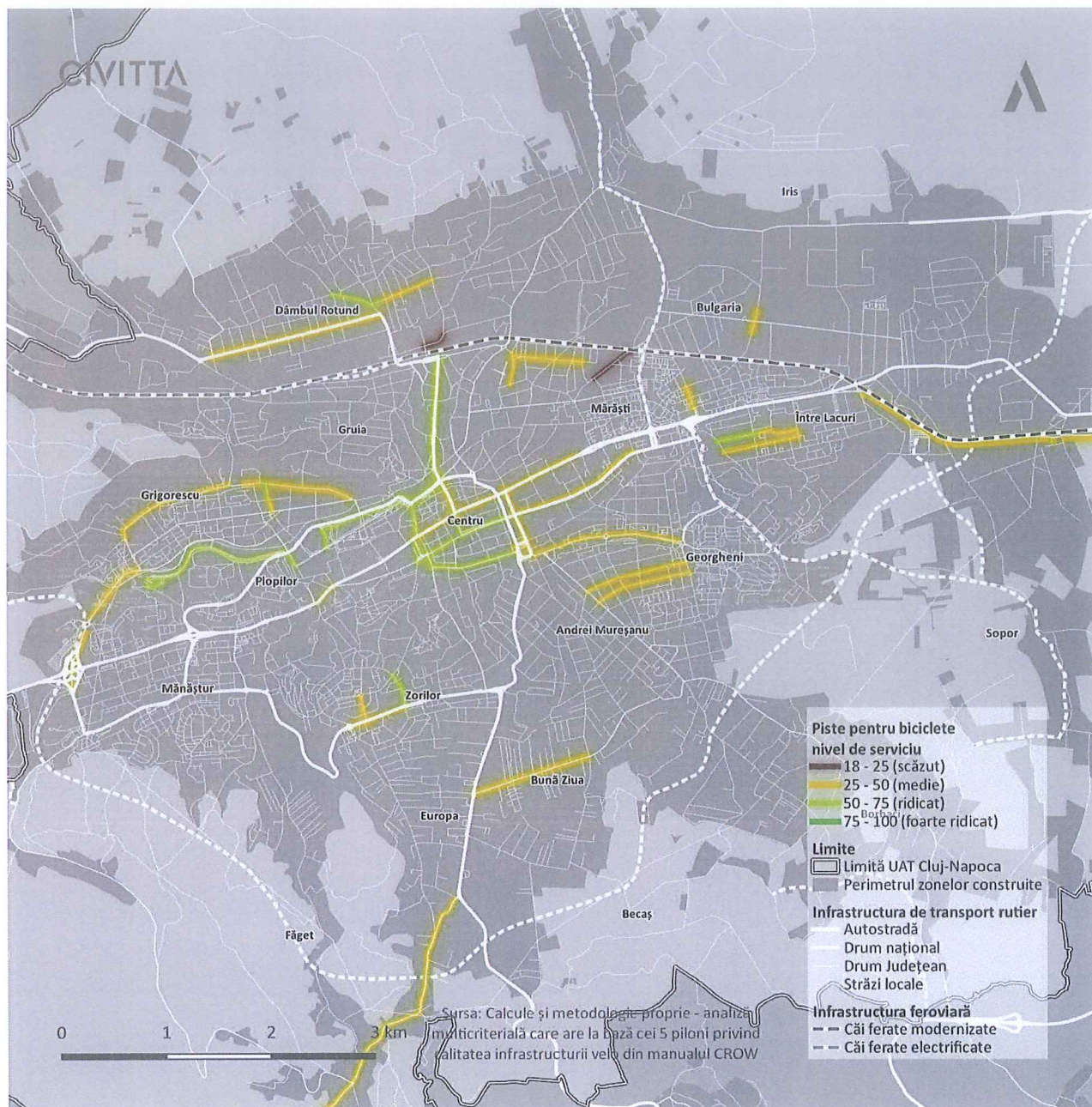
- Reînnoirea / modernizarea pistelor existente (cele cu nivel de serviciu sub 50);
- Ca parte din proiectele de culoare de mobilitate urbană durabilă (reconfigurarea de străzi care vizează și introducerea de piste pentru biciclete și lărgirea trotuarelor);



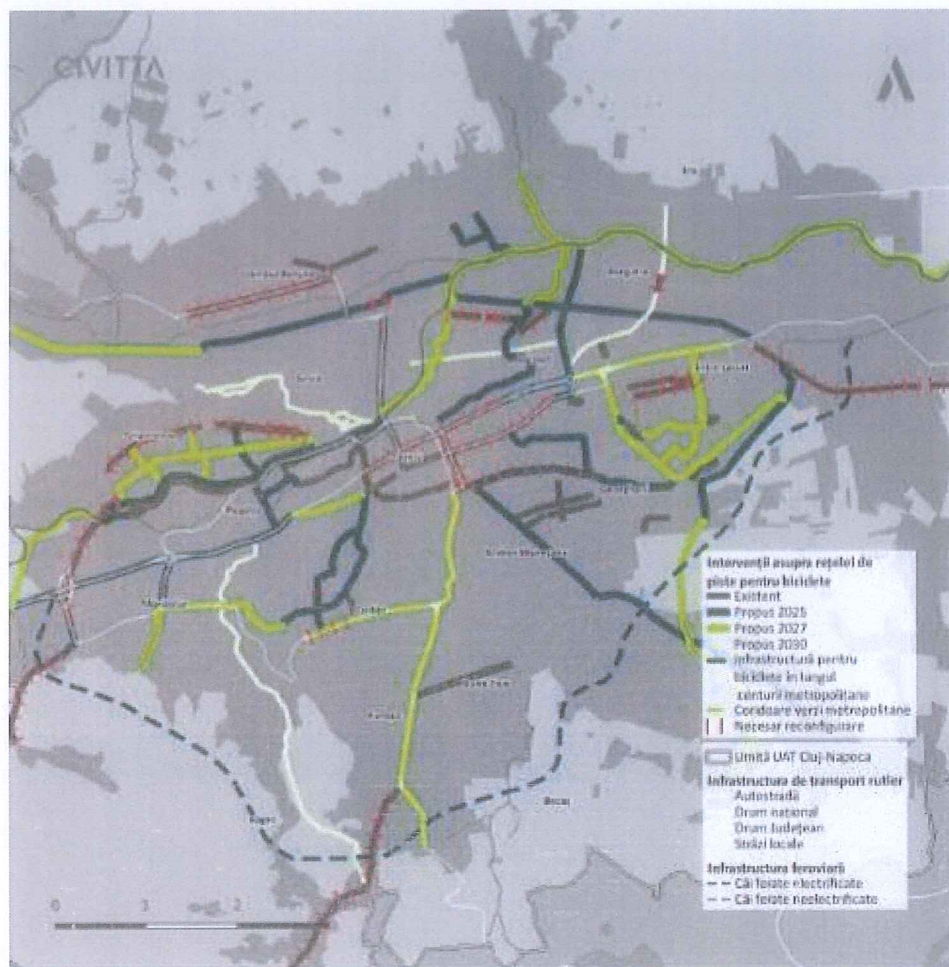
• Instituirea de zone 30 (sau chiar 20) și măsuri de calmare a traficului (mai ales în jurul unităților de învățământ) – utilizarea marcajului de „sharrows” / traseu sugerat pentru biciclete.

Investițiile vor viza astfel completarea rețelei de piste pentru biciclete formând în primul rând o rețea primară (legături în lungul principalelor culoare de mobilitate) și apoi rețelele secundare și terțiare (local).

REȚEAUA DE PISTE DE BICICLETE EXISTENTE



PRIRITIZAREA EXTINDERII ȘI REVIZUIRII REȚELEI DE PISTE PENTRU BICILCETE



Programul multianual de revizie / înnoire și extindere a rețelei de piste pentru biciclete vizează intervenții de modernizare / optimizare pe piste existente care au un nivel de serviciu sub 50. În majoritatea cazurilor aceste intervenții se pot face cu costuri reduse fiind vorba doar de marcare, indicatoare și elemente de protecție.

2. Necesitatea și oportunitatea investiției pentru care se aplică

La nivelul municipiului Cluj-Napoca prioritatea este legarea pistelor existente, mai ales pe direcția est-vest și nord-sud. Dezvoltarea rețelei de piste pentru biciclete pe segmente a făcut ca principala problemă a rețelei să fie discontinuitatea ei. Chiar dacă există piste pentru biciclete proiectate destul de bine (ex. pista de pe str. Bună Ziua) ele nu sunt racordate la rețeaua orașului. Doar în zona centrală s-a configurat de-a lungul anilor o rețea mai stabilă de piste pentru biciclete. Continuitatea fizică și la nivel de design este un aspect esențial pentru orice rețea de piste pentru bicicliști. Biciclistul trebuie să aibă la dispoziție o infrastructură a cărei parcurs să fie previzibil iar ghidarea să fie cât mai simplă, ceea ce nu este încă cazul în Cluj-Napoca.

Prin PMUD 2021-2030, aprobat prin HCL nr. 2/2022, municipiul Cluj-Napoca și-a asumat dezideratul pentru 2027, ca fiecare cartier major să dețină o legătură velo sigură și directă cu centrul orașului (mai ales Mănăștur, Zorilor, Mărăști, Gheorgheni și Grigorescu).

Proiectul se regăsește în lista de proiecte prioritare din PMUD 2021-2030 conform tabel PROIECTE DEPLASĂRI NEMOTORIZATE (PIETONAL ȘI MERSUL CU BICICLETA) – PAG 288-292 ID 9.4.44.

Se atașează extras din Planul de Mobilitate Urbană Durabilă 2021-2030.

Necesitatea amenajării de pista de biciclete pe str. Drumul Sfântul Ioan este dată de mai mulți factori cum ar fi:

- asigurarea condițiilor de siguranță pentru bicicliști, care în prezent utilizează strada;
- asigurarea condițiilor de siguranță pentru pietoni și autovehicule prin mutarea bicicliștilor pe infrastructura special amenajată;
- încurajarea cetățenilor în utilizarea bicicletei ca mijloc de transport, de recreere, de menținerea a sănătății;
- scăderea emisiilor poluante.

3. Corelarea cu proiecte deja implementate la nivel local

Din seria culoarelor de mobilitate urbană durabilă, au fost prioritizate acele proiecte care asigură legături între principalele cartiere rezidențiale și zona centrală. De aceea a fost tratat cu prioritate coridorul est-vest și legăturile cu cartierele Zorilor / Mănăștur / Gheorgheni / Andrei Mureșanu și Dâmbul Rotund. Relația est-vest va fi susținută și de coridorul de mobilitate din lungul Someșului care va integra infrastructură pentru biciclete pe întregul parcurs, urmând să devină un coridor velo local, metropolitan și apoi județean.

Pista velo care face obiectul prezentei documentații va face legătura între pista existentă de pe strada Drumul Sfântul Ioan în lungime de aproximativ 1.20Km construită în anul 2018 în cadrul proiectului „Modernizare Drumul Sfântul Ioan – Tronson I” și pista existentă de pe strada Făgetului în lungime de aproximativ 2.70 Km.

4. Corelarea cu proiecte în curs de implementare de la nivel local

Municipiul Cluj-Napoca are în curs de implementare proiecte ce conțin intervenții de pietonizare, finanțate prin Axa prioritară 4. Sprijinirea dezvoltării urbane durabile, Obiectivul specific 4.1. Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ ale Programul Operațional Regional 2014-2020, respectiv:

- **Rethinking Someș:** Proiectul vizează revitalizarea spațiului urban aferent râului Someș și cuprinde intervenții destinate deplasării pietonale precum crearea de coridoare verzi cu caracter pietonal și de agreement, reabilitarea și modernizarea pasarelelor aflate de-a lungul râului, amplasarea unor noi trasee și legături;
- **Creșterea și îmbunătățirea spațiului pietonal-velo în zona urbană: Modernizare str. Tipografiei, scuar CEC, str. Regele Ferdinand și străzile adiacente.**
- **Lucrări de amenajare urbană str. Mihail Kogălniceanu, str. Universității și străzile adiacente:** Proiectul presupune reamenajarea străzii Mihail Kogălniceanu și utilizarea conceptului „shared-space” pentru străzile adiacente vizate în proiect.

- **Lucrări de modernizare bd. 21 Decembrie 1989:** Proiectul vizează realizarea benzilor dedicate transportului în comun și a infrastructurii adiacente, inclusiv intervenții de amenajare a spațiului public, a iluminatului public și a mobilierului urban.

5. Corelarea cu celelalte proiecte pentru care se aplică la finanțare

Investiția propusă este în concordanță cu obiectivele stabilite în cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă Cluj-Napoca 2021-2030. Proiectul „**Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – Amenajare pistă de biciclete pe strada Drumul Sfântul Ion în Municipiul Cluj-Napoca**” va fi corelat cu „**Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – Amenajare pista de biciclete pe Calea Turzii – str. Observatorului în Municipiul Cluj-Napoca**” creând o pistă continuă din cartierul Mănăștur până în cartierul Zorilor, pe traseul: Alea Clăbucet, Pensiunea Roata Făget, Pădurea Făget, str. Făgetului, Calea Turzii, str. Observatorului.

6. Efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investiții

Proiectul propus aduce numeroase efecte pozitive pentru locuitorii municipiului :

- Creșterea siguranței traficului pentru bicicliști, pietoni și conducătorii de autovehicule;
- Diminuarea poluării asupra mediului și sănătății populației;
- Dezvoltarea căilor rezervate și amenajate pentru circulația bicicliștilor;
- Facilitarea transportului la și de la locul de muncă cu metode alternative;
- Creșterea atractivității pentru turiști;
- Dezvoltarea cicloturismului în zonă.

7. Modul de îndeplinire a condițiilor aferente investițiilor

Proiectul propus în cadrul proiectului „*Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – Amenajare pistă de biciclete pe strada Drumul Sfântul Ion în Municipiul Cluj-Napoca*” are o lungime de 5,36 Km, lățime de 2.0m pe ambele sensuri de mers.

Pentru implementarea proiectului se vor realiza următoarele activități:

- Lucrări de construcție pentru realizarea/modernizarea infrastructurii pentru biciclete/mijloace de transport nemotorizate: piste pentru biciclete, culoare pentru biciclete;
- Lucrări de construcție pentru montarea echipamentelor de protecție;
- Lucrări de construcție pentru montarea echipamentelor de semnalizare;
- Achiziția și montajul accesoriilor de mobilier urban aferent pistelor: rasteluri pentru biciclete, iluminat public, contoare utilizatori, etc;
- Amenajarea terenului;
- Achiziția echipamentelor de protecție și a echipamentelor de semnalizare;
- Proiectare și asistență tehnică.

Infrastructura va avea în vedere prevederile/recomandarile Ghidului de proiectare a infrastructurii pentru biciclete care conține cerințe generale de calitate a infrastructurii pentru biciclete și trotinete electrice – trasee, parcaje – în vederea asigurării viabilității acesteia.

Planul National de Redresare si Rezilienta
Componenta C10 – Fondul Local

La acest obiectiv accesul este asigurat gratuit, pe baze nediscriminatorii, fiind vorba de accesul publicului larg.

8. Descrierea procesului de implementare

În etapa de implementare, beneficiarul va respecta legislația în vigoare, normele de implementare specifice și va realiza următoarele activități: Proiectare și Asistentă tehnică, Lucrări de amenajare a terenului, construcție pentru realizarea infrastructurii pentru biciclete și pentru montarea echipamentelor de semnalizare și a mobilierului urban.

În timpul implementării, în conformitate cu prevederile ghidului de finanțare, beneficiarul va obține următoarele documentații: Certificat de Urbanism, DALI, HCL de aprobare a indicatorilor tehnico-economici, DTAC, Proiect tehnic cu detalii de execuție și Autorizație de construire.

Dupa finalizarea lucrărilor, beneficiarul va încheia un proces verbal de recepție la terminarea lucrărilor urmat de întocmirea cărții tehnice a construcției și raportul dirigintelui de șantier.

9. Alte informații

NUME SI PRENUME Descălu Robert
DATA 03.10.2022
SEMNĂTURA 

HOTĂRÂRE

privind aprobarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (P.M.U.D.),

pentru perioada 2021-2030

Consiliul local al municipiului Cluj-Napoca întrunit în şedinţă ordinară,
Examinând proiectul de hotărâre privind aprobarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD), pentru perioada 2021-2030 - proiect din iniţiativa primarului;

Reţinând Referatul de aprobare nr. 24330/1/12.01.2022, conex cu nr. 594036/1/20.10.2021, al primarului municipiului Cluj-Napoca, în calitate de iniţiator;

Analizând Raportul de specialitate nr. 24370/12.01.2022, conex cu nr. 594131/20.10.2021, al Direcţiei Generale Comunicare, dezvoltare locală şi management proiecte - Serviciul Strategie şi dezvoltare locală, management proiecte, al Direcţiei Generale de Urbanism, al Direcţiei Tehnice, al Direcţiei Economice, al Direcţiei Ecologie urbană şi spaţii verzi, al Direcţiei Patrimoniul municipiului şi evidenţa proprietăţii, al Serviciului de informatizare, al Serviciului Public de interes local pentru administrarea parcarilor din municipiul Cluj-Napoca şi al Direcţiei Juridice, prin care se propune aprobarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (P.M.U.D.), pentru perioada 2021-2030;

Având în vedere prevederile art. 43¹ şi ale Anexei 2 din Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului şi urbanismul, cu modificările şi completările ulterioare; ale art. 15 şi 16 din Normele Metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului şi urbanismul şi de elaborare şi actualizare a documentaţiilor de urbanism, aprobate prin Ordinul nr. 233/2016, cu modificările şi completările ulterioare, ale art. 129 alin. 2 lit. b), coroborat cu alin. 4 lit. e), din Ordonanţa de Urgenţă a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările şi completările ulterioare;

Ţinând cont de prevederile art. 7 din Legea nr. 52/2003 privind transparenţa decizională în administraţia publică, republicată, cu modificările şi completările ulterioare şi de minuta dezbaterii publice din data de 19 noiembrie 2021;

Văzând avizul comisiei de specialitate;

Potrivit dispoziţiunilor art. 129, 133 alin. 1, 139 şi 196 din O.U.G. nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările şi completările ulterioare,

HOTĂRĂŞTE:

Art.1. Se aprobă Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (P.M.U.D.) pentru perioada 2021-2030, conform Anexei care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art.2. Cu îndeplinirea prevederilor hotărârii se încredinţează aparatul de specialitate al primarului.



Preşedinte de şedinţă,
Ec. Dan Ştefan Tarcea

Contrasemnează:
Secretarul general al municipiului,
Jr. Aurora Roşca

2.5.2. DEPLASĂRI CU BICICLETA

Bicicleta rămâne în continuare unul din principalele mijloace de transport din perspectiva eficienței: costuri minime de transport, impact minim asupra mediului, consum scăzut de spațiu dar și un timp redus pentru deplasările de sub 5 km⁵¹. Mai mult de atât, mersul cu bicicleta are o contribuție majoră la sănătatea urbană și a căpătat o importanță mai mare în perioada Pandemiei Covid-19.

REȚEAUA DE PISTE PENTRU BICICLETE

Municipiul Cluj-Napoca și-a dezvoltat treptat rețeaua de piste pentru biciclete cumulând aproape 35 km (excluzând piste pentru agrement din parcuri)⁵² susținut de un sistem de bike-sharing cu 50 de stații (din care 7 în zona metropolitană) și de parări pentru biciclete, fie rastele amplasate în apropierea obiectivelor de interes sau chiar parări rezidențiale.

Soluția tehnică folosită pentru amenajarea pistelor / benzilor pentru biciclete a evoluat de-a lungul anilor ajungând la un nivel destul de ridicat în ceea ce privește calitatea în ultimii ani. Ultima generație de piste pentru biciclete includ până și bare de sprijin pentru bicicliști la semafor.

FIGURA 70 EVOLUȚIA PISTELOR PENTRU BICICLETE - CLUJ-NAPOCA



⁵¹ Desigur pe o distanță mai lungă, cum este cazul deplasărilor în zona metropolitană, utilizarea optimă a bicicletei este în combinație cu transportul public, mai ales cu trenul.

⁵² Incluzând pistele de pe ambele părți ale drumului în măsurătoare se ajunge la o valoare de aproximativ 43 km.

Prima generație de piste / benzi pentru biciclete vizibilă pe străzi precum Donath, 1 Decembrie 1918 sau Barbu Patriciu este caracterizată de piste subdimensionate (adesea sub 1m / sens), fără marcaj de culoare și delimitate în anumite cazuri prin bolarzi de traficul rutier. În majoritatea cazurilor aceste piste au fost amenajate pe carosabil, prin eliminarea unor locuri de parcare.

A doua generație de piste / benzi pentru biciclete vizibilă pe străzi precum 21 Decembrie 1989 sau Calea Dorobanților este caracterizată de piste cu o lățime de aproximativ 1m, marcate prin vopsea roșie însă amenajate pe trotuar, în detrimentul spațiului pietonal. Amenajarea pistelor pentru biciclete pe trotuar crește semnificativ riscul accidentelor cu pietoni, cei din urmă având adesea tendința de a circula pe suprafața marcată. Tot în această generație se încadrează și piste pentru biciclete partajate cu benzile dedicate transportului public (ex. Bdul Nicolae Titulescu), un model încă unic în România. Pentru că lățimea acestor piste este sub 4,5 m mijloacele de transport în comun nu pot depăși bicicliștii fără a părăsi banda dedicată⁵³ ceea ce îngreunează parcursul acestora și reduce siguranța bicicliștilor.

A treia generație de piste / benzi pentru biciclete este vizibilă pe străzi precum Horea sau George Barițiu fiind caracterizată de piste amenajate prin îngustarea benzilor rutiere. Acestea sunt delimitate prin bordură de profilul carosabil dar și de spațiul pietonal. În anumite cazuri, cum sunt segmente din str. Horea, piste sunt protejate și parcuri pentru autoturisme amplasate în partea stângă. Lipsește însă o zonă de siguranță pentru a evita accidentările provenite din cauza deschiderii portierei spre bicicliști.

A patra generație de piste pentru biciclete este cea care se evidențiază prin respectarea majorității indicațiilor din ghidurile internaționale pentru proiectarea pistelor pentru biciclete. Astfel, pe străzi precum Ferdinand (o singură bandă), Petru Maior sau Email Isac piste sunt marcate cu vopsea verde, au o lățime corespunzătoare (1,2-1,5m) și includ și bare de sprijin la intersecții. Deși, această ultimă generație este mult mai sigură, în comparație cu generațiile anterioare, nu există elemente de protecție față de traficul auto (bolarzi, mobilier urban sau chiar parcuri auto).

Cu toate acestea, principala problemă a infrastructurii pentru biciclete este dată de faptul că piste nu formează o rețea coerentă și continuă. Există cel puțin 5 tipuri de amenajare: dublu sens pe stradă, dublu sens pe trotuar, împreună cu banda dedicată pentru transport public, piste pe ambele sensuri care urmează sensul de mers a autoturismelor etc. Toate acestea nu sunt conectate sau tranziția între diferitele tipuri de infrastructură este dificilă. Mai ales în contextul în care, în majoritatea cazurilor marcajele pentru ghidarea bicicliștilor lipsesc fix în intersecții. Există și cazuri în care infrastructura pentru biciclete este disponibilă doar pe unul din cele două sensuri de mers (ex. Bdul N. Titulescu – bandă dedicată transport public cu pistă pe sensul spre centru sau str. Parcul Feroviarilor). Continuitatea fizică și la nivel de design este un aspect esențial pentru orice rețea de piste pentru bicicliști. Biciclistul trebuie să aibă la dispoziție o infrastructură a cărei parcurs să fie previzibil iar ghidarea să fie cât mai simplă, ceea ce nu este încă cazul în Cluj-Napoca.

Conexiunile între principalele cartiere rezidențiale (Mănăștur, Zorilor, Mărăști, Între Lacuri) și zonele de interes sunt deficitare. Doar zona centrală este bine irigată cu piste pentru biciclete. Aceasta mai are legături facile cu cartiere precum Plopilor (folosind pista din Parcul Central) Grigorescu sau Gheorgheni⁵⁴. Deși există piste noi, care corespund în mare măsură normelor europene de proiectare cum ar fi cele din cartierul Bună Ziua, faptul că ele nu sunt conectate la o rețea de coerentă face ca nivelul de serviciu să fie redus. Un alt aspect problematic al rețelei de piste pentru biciclete este că ea urmează pe alocuri tendința de transforma străzi în sensuri unice pentru circulația auto. Întrucât bicicliștii și pietonii au nevoie mereu de cele mai scurte rute, pe viitor vor trebui evitate situațiile în care pe străzile de sens unic, bicicliștii să fie obligați să circule într-un singur sens⁵⁵.

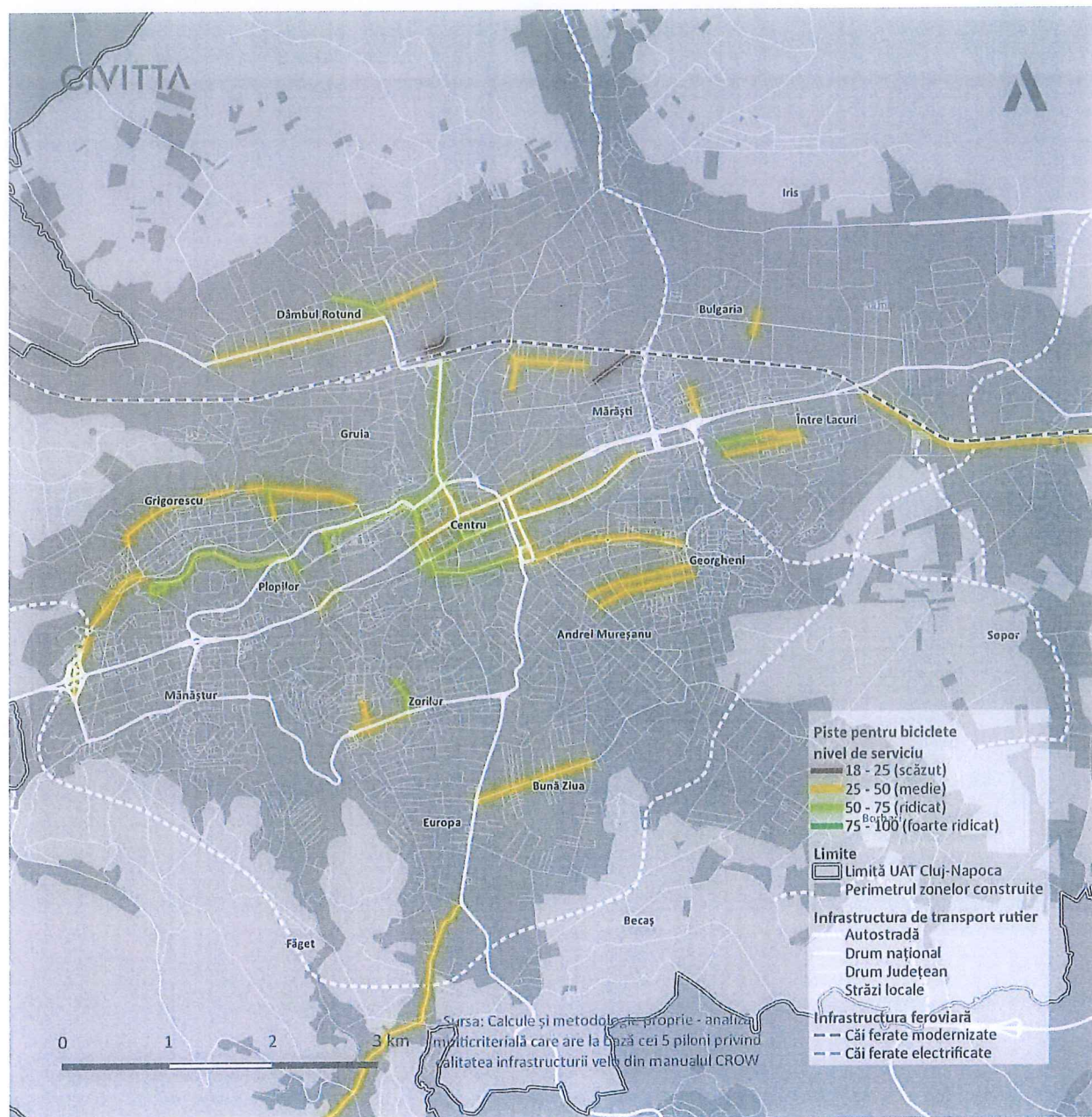
⁵³ Acesta a fost și motivul pentru care s-a renunțat la delimitarea acestor benzi prin bolarzi.

⁵⁴ Folosind însă o pistă pentru biciclete nesigură, partajată cu transportul public.

⁵⁵ Cu excepția cazurilor în care sensurile unice sunt foarte apropiate, ex. sub 75m.

Funcționarea rețelei de piste pentru biciclete este îngreunată și de relieful accidentat pe care se dezvoltă orașul. Acest aspect îngreunează mai ales deplasările între zona centrală și cartierele din sud cum ar fi Zorilor, Bună Ziua sau Gheorgheni.

FIGURA 71 NIVELUL DE SERVICIU AL PISTELOR ȘI BENZILOR PENTRU BICICLETE



Sursa: analiza consultantului

Rețeaua hidrografică care străbate Clujul deține nu doar un potențial ecologic și de agrement imens ci reprezintă și posibile coridoare pentru deplasările nemotorizate care să completeze rețeaua existentă de piste pentru biciclete. Cel mai elocvent exemplu este Someșul Mic care poate deveni un culoar ecologic și de mobilitate la nivelul județului și care urmează chiar culoarul pe care se concentrează cele mai multe activități economice, obiective de interes și cele mai recente dezvoltări. Pârâul Popii poate reprezenta o alternativă pentru aproape 10000 de locuitorii din cartierele Colonia Făget și Mănăstur. Canalul Morii și Pârâul Chinteni (susținute de câteva pasaje pietonale) ar asigura legătura între zona de nord (zonă aflată într-un proces amplu de restructurare) și zona centrală. La fel pârâul Nadăș poate reprezenta o axă structurantă și un coridor de mobilitate activă pentru întreaga zonă industrială din nordul Clujului.

vor realiza direct prin aceste circulații pietonale și pentru bicicliști. Aceste circulații vor funcționa după modelul „living streets” – unde rolul principal al străzii este acela de spațiu public. Străzile vor putea fi utilizate de autoturisme pentru că ele reprezintă accesul către parări, dar vor fi deschise doar rezidenților și vizitatorilor și cu o viteză de maxim 20km/h (preferabil chiar 10 km/h). Mai mult de atât, aceste circulații vor putea fi parcurse integral doar de către pietoni și bicicliști fiind înfundate în capete pentru autoturisme.

FIGURA 172 EXEMPLU DE STRADĂ REZIDENȚIALĂ AMENAJATĂ DUPĂ MODELUL "LIVING STREET"



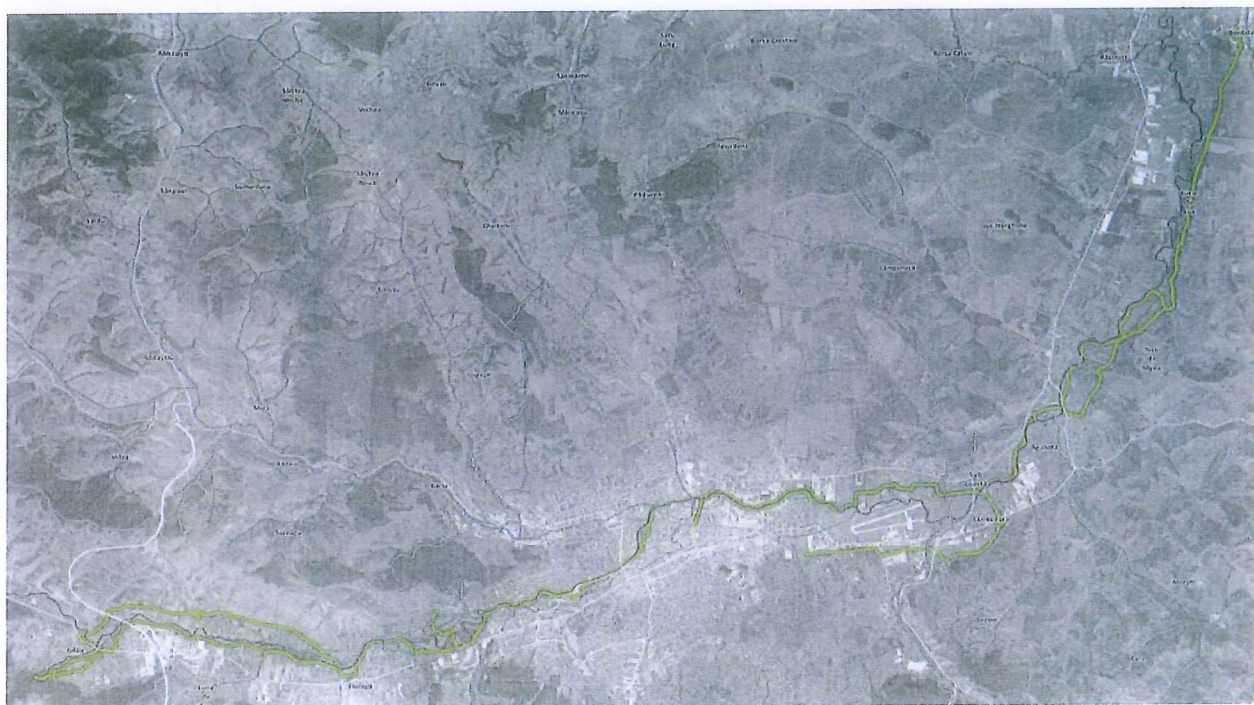
Sursa: neighbourhoods.typepad.com

9.4.3. INFRASTRUCTURĂ PENTRU MERSUL CU BICICLETE

Principalul proiect de mobilitate dedicat mersului cu bicicleta la nivelul municipiului Cluj-Napoca și al zonei metropolitane, dar și la nivelul județului este **9.4.16 CORIDORUL DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ (PIETONAL ȘI VELO) DE-A LUNGUL RÂULUI SOMEȘ** între Tarnița – Gilău – Florești – Cluj Napoca – Apahida – Jucu – Bonțida. Dezvoltarea acestui coridor va reprezenta nu doar un proiect fanion pentru Cluj ci și un demers în premieră la nivel național. Traseul va porni de la Gilău (una din principalele destinații de agrement din jurul Clujului) va traversa Floreștiul, Cluj-Napoca, Apahida și Jucu ajungând până la Bonțida. Traseul este conectat la rețeaua actuală de piste pentru biciclete dar și la alte trasee practicate frecvent de bicicliști. Sunt prevăzute inclusiv legături cu centura metropolitană, proiectată și ea cu infrastructură pentru biciclete (ex. zona Dezmir).

Întregul culoar nu va fi dedicat doar activităților de agrement ci este conceput în așa fel încât să poată susține și navetismul între localitățile traversate. De aceea, aparte de infrastructura pentru biciclete culoarul Someșului trebuie echipat și cu iluminat public, rastele și parări securizate pentru biciclete, stații de tip „selfcare”, puncte de alimentație, mobilier urban, puncte de bel vedere, stații de bike-sharing și alte dotări relevante pentru activitatea de agrement. Fiind vorba de un traseu lung este oportună echipare serviciului de bike-sharing în această zonă cu biciclete electrice. Pornind de la premisa că este un traseu care va atrage un număr important de utilizatori (mai ales turiști) va fi important modul în care se va permite amplasarea de unități de alimentație publică / cazare în lungul acestuia. Este preferabil ca parările pentru biciclete sau stațiile de tip „self care” să fie amplasate în vecinătatea directă a unităților de cazare sau de alimentație publică și să fie îngrijite de către proprietarii acestora.

FIGURA 173 CORIDORUL DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ DIN LUNGUL SOMEȘULUI



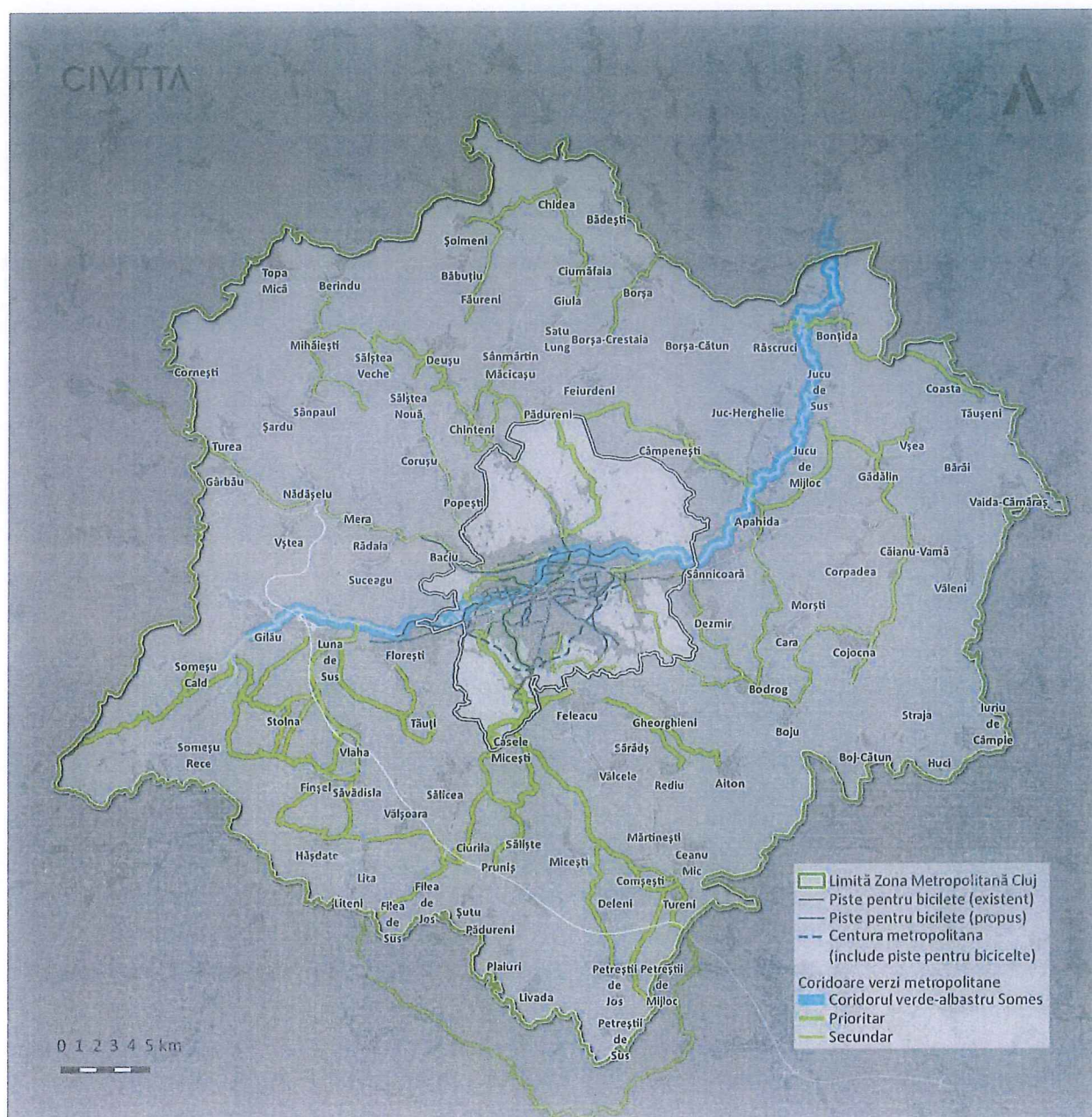
Sursa: Ilustrație realizată de consultant după traseul conturat de A.Mitrea, C.Chirilă, V. Cochechi cu mici completări din partea echipei PMUD 2021-2027

Pornind de la proiectul strategic „Coridor de mobilitate urbană durabilă de-a lungul râului Someș” va fi importantă dezvoltarea unei rețele de coridoare verzi (de mobilitate) secundare. Pornind de la dezideratul de a avea câte un asemenea coridor care să asigure legătura cu Cluj-Napoca pentru fiecare comună a fost constituită o rețea metropolitană de trasee pietonale și velo. Aceste trasee urmează preponderent drumuri comunale neutilizate (de regulă pietruite sau de pământ), drumuri de hotar / agricole sau drumuri forestiere. În funcție de fiecare caz în parte poate fi vorba de trasee cu îmbrăcăminte asfaltică care să poată fi utilizate și de utilaje agricole sau doar de drumuri pietruite / din pietriș etanșat. Important în acest caz este ca accesul autoturismelor să fie restricționat pe aceste trasee. Indiferent de îmbrăcămintea traseelor va fi important ca acestea să includă următoarele dotări:

- Puncte de alimentare (ex. cișmele)
- Stații de tip „self care” pentru reparat bicicletele – amplasat în zonele locuite
- Indicatoare de orientare (inclusiv hărți cu traseul, obiective de interes și dotări)
- Bolarzi retractabili pentru a limita accesul autoturismelor
- Zone umbrite / refugii
- Amenajări pentru valorificarea punctelor de belvedere

Vor fi tratate cu prioritate coridoarele care se ramifică din Someș și cele care deservește importante zone de agrement (ex. Gilău – Tarnița / Tureni – Cheile Tureni / Petrești – Casele Micești / Feleacu – Pârția Feleacu).

FIGURA 174 REȚEAUA DE TRASEE PENTRU BICICLETE (CORIDOARE VERZI) DIN ZONA METROPOLITANĂ



Sursa: Ilustrație realizată de consultant

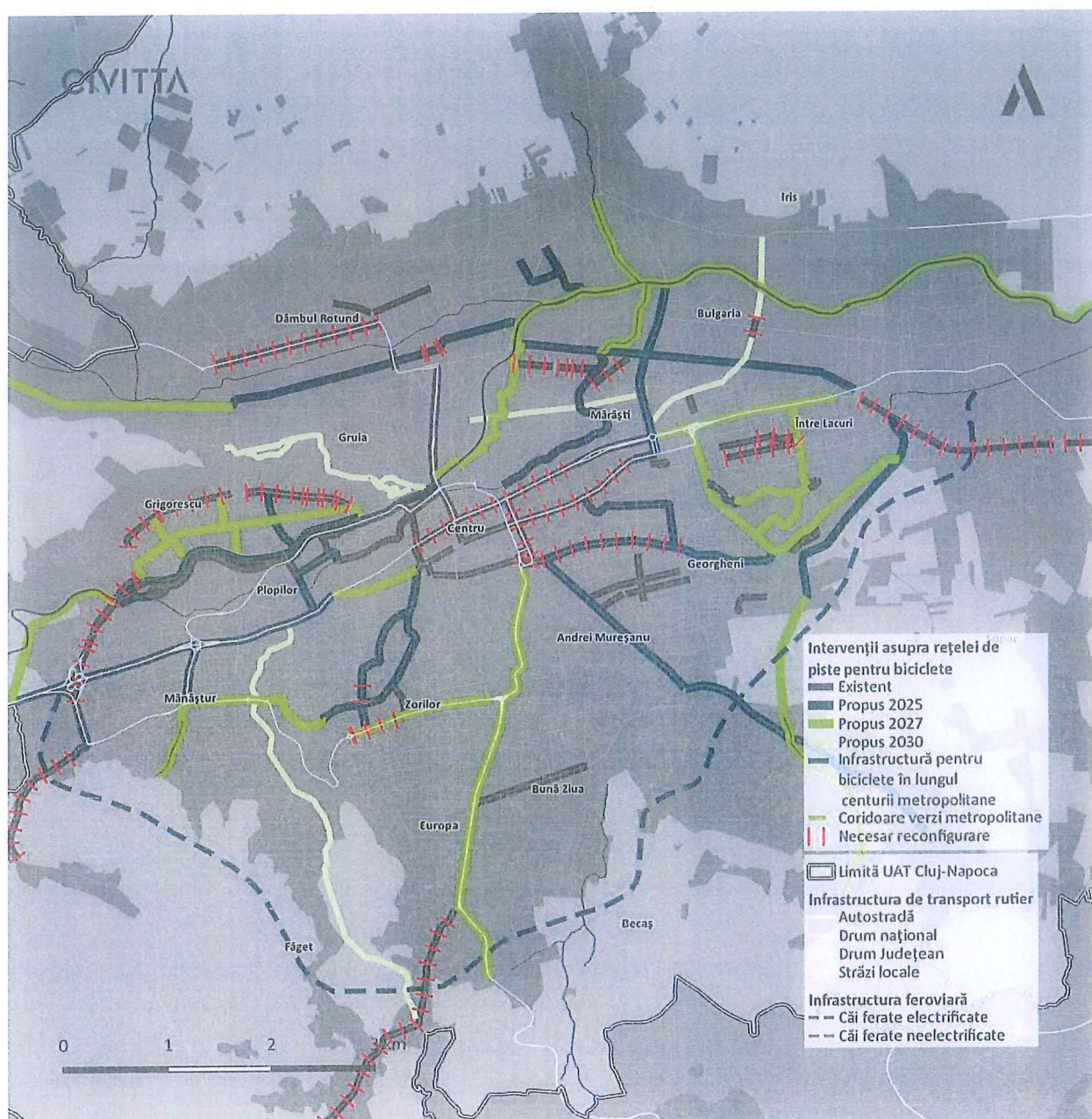
La nivelul municipiului Cluj-Napoca prioritatea este legarea pistelor existente, mai ales pe direcția est-vest și nord-sud. Dezvoltarea rețelei de piste pentru biciclete pe segmente a făcut ca principala problemă a rețelei să fie discontinuitatea ei. Chiar dacă există piste pentru biciclete proiectate destul de bine (ex. pista de pe str. Bună Ziua) ele nu sunt racordate la rețeaua orașului. Doar în zona centrală s-a configurat de-a lungul anilor o rețea mai stabilă de piste pentru biciclete.



Dezideratul pentru 2027 este ca fiecare cartier major să dețină o legătură velo sigură și directă cu centrul orașului (mai ales Mănăștur, Zorilor, Măraști, Gheorgheni și Grigorescu).

Investițiile vor viza astfel completarea rețelei de piste pentru biciclete formând în primul rând o rețea primară (legături în lungul principalelor culoare de mobilitate) și apoi rețelele secundare și terțiare (local).

FIGURA 175 DEZVOLTAREA REȚELEI DE PISTE PENTRU BICICLETE



Sursa: Ilustrație realizată de consultant

Dezvoltarea infrastructurii pentru biciclete la nivelul municipiului Cluj-Napoca se va realiza pe trei căi de acțiune:

- Reînnoirea / modernizarea pistelor existente (cele cu nivel de serviciu sub 50)
- Ca parte din proiectele de culoare de mobilitate urbană durabilă (reconfigurarea de străzi care vizează și introducerea de piste pentru biciclete și lărgirea trotuarelor)⁸⁵
- Instituirea de zone 30 (sau chiar 20) și măsuri de calmare a traficului (mai ales în jurul unităților de învățământ) – utilizarea marcajului de „sharrows” / traseu sugerat pentru biciclete.

9.4.44 PROGRAMUL MULTIANUAL DE REVIZIE / ÎNNOIRE ȘI EXTINDERE A REȚELEI DE PISTE PENTRU BICICLETE vizează intervenții de modernizare / optimizare pe piste existente care au un nivel de serviciu sub 50 (vezi analiza Figura 71). În majoritatea cazurilor aceste intervenții se pot face cu costuri reduse fiind vorba doar de marcaje, indicatoare și elemente de protecție. Din seria culoarelor de mobilitate urbană

⁸⁵ Culoarele de mobilitate urbană durabilă de la punctul 9.4.1 cuprind și infrastructură pentru biciclete

durabilă, au fost prioritizate acele proiecte care asigură legături între principalele cartiere rezidențiale și zona centrală. De aceea a fost tratat cu prioritate coridorul est-vest și legăturile cu cartierele Zorilor / Mănăștur / Gheorgheni / Andrei Mureșanu și Dâmbul Rotund. Legătura cu cartierul Bună Ziua va fi optimizată pe termen mediu întrucât intervențiile pe Calea Turzii sunt mai complexe. Relația est-vest va fi susținută și de coridorul de mobilitate din lungul Someșului care va integra infrastructură pentru biciclete pe întregul parcurs, urmând să devină un coridor velo local, metropolitan și apoi județean.

Măsurile complementare pentru încurajarea mersului cu bicicleta vizează amenajarea parcărilor sigure (la destinație dar și rezidențiale) printr-un **9.4.42 PROGRAM DE AMENAJAREA DE NOI PARCĂRI ȘI RASTELE PENTRU BICICLETE ÎN MUNICIPIUL CLUJ-NAPOCA** și dezvoltarea sistemului de bike-sharing **9.4.43 EXTINDEREA SISTEMULUI DE BIKE-SHARING "CLUJBIKE"**. Există deja parcuri rezidențiale pentru biciclete amenajate cu succes (ex. cartier între Lacuri) dar și rastele proiectate corespunzător în majoritatea străzilor modernizate recent (preponderent zona centrală), demersul trebuie însă continuat pentru a deservei echilibrat întregul oraș. Dezideratul este ca pe termen mediu, fiecare obiectiv de interes (public sau privat) să aibă în apropiere cel puțin un rastel sigur și după posibilități, monitorizat video (corelat cu sistemul CCTV și de management al traficului). La nivelul parcărilor rezidențiale va fi important ca orice parking nou construit să includă și parcuri pentru cel puțin 50 de biciclete⁸⁶ care să poată fi alimentate cu energie electrică pentru încărcarea bicicletelor electrice. În cartierele sau cvartalele în care nu sunt planificate noi parcaje multietajate va trebui urmărit ca măcar la 4 blocuri să existe un garaj pentru biciclete (nu ocupă mai mult de 2 locuri de parcare). Totodată, parcurile pentru biciclete în punctele intermodale nu trebuie neglijate. Mai ales în cazul gărilor și a parcărilor de tip park & ride care trebuie echipate cu rastele sigure și acoperite pentru biciclete.

În ceea ce privește sistemul actual de bike-sharing aceste trebuie extins cu stații noi și biciclete suplimentare iar o mare parte din bicicletele actuale trebuie înlocuite. În prezent cele aproximativ 500 de biciclete sunt insuficiente. Raportat la populația orașului, numărul de studenți și turiști, sistemul ar trebui să dețină peste 5000 de biciclete. Desigur în extinderea sistemului va trebui integrată posibilitatea ca și turiștii să poată utiliza bicicletele iar numărul cardurilor ar trebui crescut considerabil. Achiziția de noi biciclete implică și diversificarea acestora (inclusiv mărimi diferite de biciclete), fiind vorba de un oraș dezvoltat pe dealuri va fi important ca noul sistem să includă și biciclete electrice. După caz, acestea pot circula într-un circuit închis (Centru – Zorilor / Centru – Bună Ziua / Centru – Gruia). De asemenea, va fi important ca noul sistem să dețină și biciclete echipate pentru persoane vârstnice sau persoane cu dizabilități.

Nu în ultimul rând, aparte din infrastructură, va fi important de dezvoltat accesul la date privind infrastructura și dotările pentru biciclete alături de un sistem de bonificații. Se poate astfel construi pe aplicația aflată în curs de teste [WheeleyGo](#) iar pe termen lung, funcționalitățile acestea pot fi integrate în aplicația și platforma metropolitană de mobilitate ca un serviciu.

9.4.4. ELECTROMOBILITATEA

TABEL 52 PROIECTE PRIORITARE - ELECTROMOBILITATE

ID	NUME PROIECT	VALOARE ESTIMATĂ (EURO)	ORIZONT IMPLEMENTARE
9.4.3.1	Rețea de HUB-uri de electro / micromobilitate în municipiul Cluj-Napoca	3.500.000	2023-2027
9.4.3.2a	Extinderea rețelei de stații de încărcare electrică din municipiul Cluj-Napoca	2.250.000	2023-2025

⁸⁶ Echivalentul a 5 locuri de parcare pentru autoturisme

9.4.1. INFRASTRUCTURA PENTRU DEPLASĂRI PIETONALE ȘI PERSOANE CU MOBILITATE REDUSĂ

TABEL 51 PROIECTE - DEPLASĂRI NEMOTORIZATE

ID	NUME PROIECT	VALOARE ESTIMATĂ (EURO)	RESPONSABIL	ORIZONT
9.4.1	Culoar de mobilitate Est - Vest - etapa 1 - Modernizarea Bulevardului 21 Decembrie 1989 (în implementare)	9.000.000	UAT Cluj-Napoca	2021-2023
9.4.2	Reamenajarea străzii Mihail Kogălniceanu și a străzilor adiacente: Universității, Em. de Martonne, axa nord-sud alcătuită din străzile János Bolyai – Hermann Oberth – Kovács Dezső, Gaál Gábor și Baba Novac, inclusiv Piața Cipariu și strada Iuliu Maniu din municipiul Cluj-Napoca – extindere spații pentru pietoni și bicicliști (în implementare)	10.000.000	UAT Cluj-Napoca	2021-2023
9.4.3	"Orașul pentru pietoni" – Etapa I	9.000.000	UAT Cluj-Napoca	2023-2025
9.4.4	"Orașul pentru pietoni" – Etapa II	9.000.000	UAT Cluj-Napoca	2023-2027
9.4.5	"Orașul pentru pietoni" – Etapa III	9.000.000	UAT Cluj-Napoca	2025-2030
9.4.6	Culoar de mobilitate sustenabilă - Coridor Nord – strada Răsăritului – Câmpul Pâinii (adiacent căii ferate) și Podul Răsăritului	25.000.000	UAT Cluj-Napoca	2023-2025
9.4.7	Program de dezvoltare a spațiilor pietonale și pentru bicicliști din centrul istoric (etapa finală)	15.000.000		2023-2027
9.4.8	Culoare de mobilitate sustenabilă - reamenajare zona Piața Zorilor, str. Zorilor, str. L. Pasteur și zone adiacente, plus parking subteran	10.000.000	UAT Cluj-Napoca	2023-2025
9.4.9	Culoare de mobilitate sustenabilă și legături pietonale între str. Brâncuși și str. Liviu Rebreanu - Cartierul Gheorgheni	5.000.000	UAT Cluj-Napoca	2023-2027
9.4.10	Culoar de mobilitate urbană durabilă Nord (Etapa II): Pod Oașului – Str. Gării – Podul Locomotivei – Pasajul Tăietura Turcului	30.000.000	UAT Cluj-Napoca	2023-2025
9.4.11	Regenerarea culoarului Canalului Morii - tronson Parcul Rozelor	6.000.000	UAT Cluj-Napoca	2023-2025
9.4.12	Regenerarea culoarului Canalului Morii – etapa III Regenerarea culoarului Canalului Morii în cartierul Mărăști și crearea unui culoar de mobilitate sustenabilă cu amenajarea în baza conceptului walkable and smart-city a străzilor Paris – Onisifor Ghibu, Nicolae Cristea, Gheorghe Lazăr și alte străzi adiacente	10.000.000	UAT Cluj-Napoca	2023-2025
9.4.13	Regenerarea culoarului Canalului Morii – etapa IV Regenerarea culoarului pâraului Valea Chintăului și a Canalului Morii (între Câmpul Pâinii și Someșul Mic) cu amenajarea în baza conceptului walkable and smart-city a străzilor adiacente	10.000.000	UAT Cluj-Napoca	2023-2027
9.4.14	Regenerare urbană - străzi 14 iulie, S.Toduță, P-ta 14 Iulie, str. T. Grozăvescu, G. Enescu (Grigorescu) și alte străzi/amplasamente adiacente din municipiul Cluj-Napoca	6.000.000	UAT Cluj-Napoca	2023-2025

ID	NUME PROIECT	VALOARE ESTIMATĂ (EURO)	RESPONSABIL	ORIZONT
9.4.15	Amenajarea unor legături pietonale între P-ta Liebknecht - Parc Iris și străzile adiacente din municipiul Cluj-Napoca	5.000.000	UAT Cluj-Napoca	2023-2025
9.4.16a	Revitalizarea culoarului de mobilitate nemotorizată aferent Someșului, modernizarea și extinderea infrastructurii pietonale și cicliste pe malurile râului (Z1, Z2, Z3) - Etapele 1 și 2	20.000.000	UAT Cluj-Napoca	
9.4.16b	Revitalizarea culoarului Someșului Mic, modernizarea și extinderea infrastructurii pietonale și pentru biciclete pe malurile râului – Etapa 3 (str. Ferdinand - str. Fabricii)	5.000.000	UAT Cluj-Napoca	2023-2027
9.4.16c	Coridor de mobilitate urbană durabilă Someș (etapele 4 str. Fabricii - Aeroport și 5 Parcul Rozelor - Muzeul Apei)	10.000.000	UAT-uri ZMC	2023-2030
9.4.16d	Amenajare coridor de mobilitate urbană durabilă (pietonal și velo) de-a lungul râului Someș între Tarnița – Gilău – Florești – Cluj Napoca – Apahida – Jucu – Bonțida (proiectul va fi împărțit pe tronsoane și va include intervențiile în curs și în curs de pregătire de pe teritoriul municipiului Cluj-Napoca)	30.000.000	UAT-uri ZMC	2025-2030
9.4.17a	Culoar de mobilitate Est - Vest - etapa 2 - zona Moșilor - Calea Mănăstur - Mărginașă - Oțetului - Uzinei Electrice	20.000.000	UAT Cluj-Napoca	2023-2025
9.4.17b	Culoar de mobilitate Est - Vest - etapa 3 (zona B-dul 21 Decembrie - Piața Mărăști - Aleea Bibliotecii și parking subteran inclus	20.000.000	UAT Cluj-Napoca	2023-2025
9.4.17c	Culoar de mobilitate Est - Vest - etapa 4 Piața Mărăști - IRA	5.000.000	UAT Cluj-Napoca	2023-2027
9.4.17d	Culoar de mobilitate Est - Vest - etapa 5 Strada Clinicilor	2.000.000	UAT Cluj-Napoca	2023-2027
9.4.18	Reamenajarea Piețelor Cipariu –Ștefan cel Mare și Avram Iancu, a Căii Dorobanților (până la intersecția cu Str. Petofi Sandor) și a str. Baba Novac – concurs de soluții	15.000.000	UAT Cluj-Napoca	2023-2025
9.4.19	Reamenajarea Pieței Mihai Viteazu și a străzilor adiacente (David Ferenc, Frederic Joliot Curie, Cuza Vodă, Argeș, Ploiești, Croitorilor, I.P. Voitești, Iașilor) – concurs de soluții	20.000.000	UAT Cluj-Napoca	2023-2025
9.4.20	Coridor de mobilitate bd. Muncii (după finalizare centurii metropolitane)	25.000.000	UAT Cluj-Napoca	2025-2030
9.4.21	Amenajare coridor verde-albastru pâraul Calvaria din Cluj-Napoca	2.000.000	UAT Cluj-Napoca	2023-2027
9.4.22a	Amenajare coridor verde-albastru pâraul Nadăș din Cluj-Napoca (etapa 1) - str. Giordano Bruna - Parc Armătura	2.000.000	UAT Cluj-Napoca	2023-2025
9.4.22b	Amenajare coridor verde-albastru pâraul Nadăș din Cluj-Napoca (etapa 2)	3.000.000	UAT Cluj-Napoca	2025-2030
9.4.23a	Amenajare coridor verde-albastru pâraul Becaș (etapa 1) - parte din: Amenajare Parcul Bună Ziua în municipiul	12.000.000	UAT Cluj-Napoca	2023-2025

ID	NUME PROIECT	VALOARE ESTIMATĂ (EURO)	RESPONSABIL	ORIZONT
	Cluj-Napoca (inclusiv coridor verde-albastru pâraul Becaș)			
9.4.23b	Amenajare coridor verde-albastru pâraul Becaș (etapa 2) - parte din: Amenajare Parcul Est în municipiul Cluj-Napoca (inclusiv coridor verde-albastru pâraul Becaș)	60.000.000	UAT Cluj-Napoca	2023-2025
9.4.23c	Amenajare coridor verde-albastru pâraul Becaș din Cluj-Napoca (etapa 3)	5.000.000	UAT Cluj-Napoca	2025-2030
9.4.24	Amenajare coridor verde-albastru Pâraul Popii	1.500.000	UAT Cluj-Napoca	2025-2030
9.4.25	Culoar de mobilitate urbană durabilă și legături pietonale între Str. Observatorului și Parcul Iuliu Prodan în municipiul Cluj-Napoca	5.000.000	UAT Cluj-Napoca	2023-2027
9.4.26	Reamenajare urbană și legături pietonale între Str. Primăverii și Calea Florești din municipiul Cluj-Napoca	6.000.000	UAT Cluj-Napoca	2023-2025
9.4.27	Culoar de mobilitate urbană durabilă Calea Florești	5.000.000	UAT Cluj-Napoca	2023-2025
9.4.28	Legături pietonale între Str. Donath și Someș	5.000.000	UAT Cluj-Napoca	2025-2030
9.4.29	Reamenajarea străzilor din zona Hașdeu: I. Creangă, B.P. Hașdeu, Piezișă, Iuliu Hațieganu din municipiul Cluj-Napoca	15.000.000	UAT Cluj-Napoca	2025-2030
9.4.30	Culoar de mobilitate urbană durabilă și legături pietonale între Str. Constantin Brâncuși și Str. Liviu Rebreanu în municipiul Cluj-Napoca	5.000.000	UAT Cluj-Napoca	2023-2025
9.4.31	Culoar de mobilitate urbană durabilă Str. Primăverii - Str. Islazului - Str. Frunzișului - Str. Observatorului (inclusiv legătură directă velo pe la cimitir)	15.000.000	UAT Cluj-Napoca	2023-2027
9.4.32	Culoar de mobilitate urbană durabilă Calea Turzii	10.000.000	UAT Cluj-Napoca	2023-2027
9.4.33	Culoar de mobilitate urbană durabilă Bd. Nicolae Titulescu - Str. Unirii	10.000.000	UAT Cluj-Napoca	2023-2025
9.4.34	Culoar de mobilitate Alexandru Vaida Voievod	2.000.000	UAT Cluj-Napoca	2023-2027
9.4.35	Culoar de mobilitate urbană durabilă Str. București	2.000.000	UAT Cluj-Napoca	2025-2030
9.4.36	Culoar de mobilitate urbană durabilă Str. Fabricii de Zahăr	15.000.000	UAT Cluj-Napoca	2025-2030
9.4.37	Culoar de mobilitate Cetățuia - Muzeul Etnografic (incl. Construcție pasarelă pietonală peste str. Tăietura Turcului) -	3.000.000	UAT Cluj-Napoca	2025-2030
9.4.38	Culoar de mobilitate urbană durabilă și legături pietonale - Piața 1848, Str. Paris, Meseriilor, Olănești, Barbu Patriciu în municipiul Cluj-Napoca	7.000.000	UAT Cluj-Napoca	2023-2027
9.4.40	Reamenajarea zonei Piața Ion Agârbiceanu și a străzilor adiacente (M. Nicoară, A. Frâncu, Brașov, Barbu Șt. Delavrancea, A. Bohățiel, Galaxiei) din municipiul Cluj-Napoca	8.000.000	UAT Cluj-Napoca	2025-2030

ID	NUME PROIECT	VALOARE ESTIMATĂ (EURO)	RESPONSABIL	ORIZONT
9.4.41	Regenerarea zonei verzi Expo Transilvania, amenajarea în baza conceptului walkable and smart-city a străzilor adiacente (Dâmboviței, Ialomiței, Tribunal Vlăduțiu și construire parking în municipiul Cluj-Napoca	25.000.000	UAT Cluj-Napoca	2025-2030
9.4.42	Program de amenajarea de noi parcuri și rastele pentru biciclete în municipiul Cluj-Napoca	2.000.000	UAT Cluj-Napoca	2023-2025
9.4.43	Extinderea sistemului de bike sharing "ClujBike"	3.000.000	UAT Cluj-Napoca	2023-2025
9.4.44	Program multianual de revizie / înnoire și extindere a rețelei de piste pentru biciclete (0,5 mil € / an) din municipiul Cluj-Napoca	4.500.000	UAT Cluj-Napoca	2021-2030
9.4.45a	Dezvoltarea unei rețele integrate de trasee velo în comunele din zona metropolitană (etapa 1)	3.000.000	UAT ZMC	2023-2025
9.4.45b	Dezvoltarea unei rețele integrate de trasee velo în comunele din zona metropolitană (etapa 2)	3.000.000	UAT ZMC	2023-2027
9.4.45c	Dezvoltarea unei rețele integrate de trasee velo în comunele din zona metropolitană (etapa 3)	4.000.000	UAT ZMC	2025-2030
9.4.44	Amenajarea trecerilor de pietoni cu facilități pentru persoanele cu dizabilități în municipiul Cluj-Napoca	2.000.000	UAT Cluj-Napoca	2023-2025
9.4.45	Supraînălțarea, supra iluminarea și marcarea 3D a trecerilor de pietoni în municipiul Cluj-Napoca	2.000.000	UAT Cluj-Napoca	2023-2025
9.4.46	Program „școli sigure”	5.000.000	UAT Cluj-Napoca	2025-2030
9.4.47	Construcția pasarelă pietonală în zona Metro Florești	1.000.000	UAT Cluj-Napoca	2025-2030
9.4.48	Culoar de mobilitate urbană durabilă str. Avram Iancu din comuna Florești (după finalizarea Variantei de Ocolire)	10.000.000	UAT ZMC	2023-2025
9.4.49	Culoar de mobilitate urbană durabilă Valea Gârboului în comuna Florești	5.000.000	UAT ZMC	2023-2027
9.4.50	Culoar de mobilitate urbană durabilă str. Transilvaniei din comuna Băciu (după finalizarea Variantei de Ocolire)	10.000.000	UAT ZMC	2025-2030
9.4.51	Culoar de mobilitate urbană durabilă Str. Libertății din comuna Apahida (după finalizarea Variantei de Ocolire)	10.000.000	UAT ZMC	2025-2030
9.4.52	Culoar de mobilitate urbană durabilă Str. Republicii (Principală) din comuna Gilău (după finalizarea Variantei de Ocolire)	10.000.000	UAT ZMC	2025-2030
9.4.53	Reparare trotuare în comuna Gilău	100.000	UAT ZMC	2023-2025
9.4.54	Reabilitare trotuare în comuna Tureni	100.000	UAT ZMC	2023-2025
9.4.55	Amenajare trotuare adiacente DN 1, DJ 103G, DJ 103T în comuna Feleacu	1.000.000	UAT ZMC	2023-2025
9.4.56	Modernizare trotuare în comuna Săvădisla	200.000	UAT ZMC	2023-2025
9.4.57	Amenajare trotuare adiacente DN 1F și DJ 108C în comuna Gârbău	200.000	UAT ZMC	2023-2025



DIRECTOR EXECUTIV
VIRGIL POPUTU

Anexa 1 la HCL nr. 799./2022 cuprinde un număr de 19 de pagini.

Planul Național de Redresare și Reziliență, Componenta 10 – Fondul Local

Obiectul de investiții I.1.4 – Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – piste pentru biciclete (și alte vehicule electrice ușoare) la nivel local/metropolitan

DESCRIEREA SUMARĂ A INVESTIȚIEI PRIVIND PROIECTUL

„Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – Amenajare pistă de biciclete pe strada
Drumul Sfântul Ion în Municipiul Cluj-Napoca”

ORDONATOR PRINCIPAL DE CREDITE: Primaria Municipiului Cluj-Napoca

AUTORITATE CONTRACTANTĂ: Primaria Municipiului Cluj-Napoca

AMPLASAMENT: Strada Drumul Sfântul Ioan, Municipiul Cluj-Napoca, Judetul Cluj

1) Caracteristici tehnice și parametri specifici obiectivului de investiții

- a) Categoria construcției: pista velo
- b) Lungime traseu proiectat: 5.36 Km
- c) Lățime proiectată: 2 x 2.00m (câte o pistă velo de 2.0m pe sens)
- d) Obiective de interes local deservite:
 - Faget Sport Arena, centru sportiv de interes local;
 - Izvorul Sfântul Ion, zona verde/agreement de interes local;
 - Izvorul Faget, pensiune;
 - Hpi Racing RC Offroad Track;
 - Podul Fermecat, zona verde/agreement de interes local;
 - Roata Făget, pensiune.

Varianta constructivă de realizare a investiției

Pista de biciclete se încadrează în categoria de importanță C (normală) și în clasa de importanță IV, conform Legii nr. 10/1995 privind calitatea în construcții și a H.G. 766/1997 (Anexa 3) referitoare la aprobarea unor regulamente privind calitatea în construcții.

Pista pentru biciclete proiectată va avea lungimea de 5.36 Km.

Lucrări prevăzute:

- Lucrări de construcție pentru realizarea/modernizarea infrastructurii pentru biciclete/mijloace de transport nemotorizate: piste pentru biciclete, culoare pentru biciclete;
- Lucrări de construcție pentru montarea echipamentelor de protecție;
- Lucrări de construcție pentru montarea echipamentelor de semnalizare;



- Achiziția și montajul accesoriilor de mobilier urban aferent pistelor: rasteluri pentru biciclete, contoare utilizatori, etc;

- Amenajarea terenului;

- Achiziția echipamentelor de protecție și a echipamentelor de semnalizare;

- Proiectare și asistență tehnică.

2) Obiectivul general al proiectului

Obiectivul general al proiectului este legarea pistelor existente mai ales pe direcția est-vest și nord -sud. Dezvoltarea rețelei de piste pentru biciclete pe segmente a făcut ca principala problemă a rețelei să fie discontinuitatea ei. Chiar dacă există piste pentru biciclete proiectate (ex. Pista de pe str. Bună Ziua) ele nu sunt racordate la rețeaua orașului. Doar în zona centrală s-a configurat de-a lungul anilor o rețea mai stabilă de piste pentru biciclete.

Municipiul Cluj-Napoca și-a dezvoltat treptat rețeaua de piste pentru biciclete cumulând aproape 35 km (excluzând piste pentru agrement din parcuri) susținut de un sistem de bike-sharing cu 50 de stații (din care 7 în zona metropolitană) și de parări pentru biciclete, fie rastele amplasate în apropierea obiectivelor de interes sau chiar parări rezidențiale.

Prin PMUD 2021-2030, aprobat prin HCL nr. 2/2022, municipiul Cluj-Napoca și-a asumat dezideratul pentru 2027, ca fiecare cartier major să dețină o legătură velo sigură și directă cu centrul orașului (mai ales Mănăștur, Zorilor, Mărăști, Gheorgheni și Grigorescu). Proiectul se regăsește în lista de proiecte prioritare din PMUD 2021-2030 conform tabel PROIECTE DEPLASĂRI NEMOTORIZATE (PIETONAL ȘI MERSUL CU BICICLETA) – PAG 288-292 ID 9.4.44.

În aceste condiții, proiectul vine în întâmpinarea obiectivului PNRR, Pilonul IV Coeziune socială și teritorială, Componenta 10 – Fondul Local, prin implementarea unor măsuri strategice, bazate pe datele din Planul de Mobilitate Urbană Durabilă Cluj, ce vor conduce la promovarea mobilității urbane durabile și la reducerea emisiilor de CO₂, ca urmare a amenajării pistelor de bicicleta care face legatura dintre cartierele limitrofe ale orasului cu zonele de agrement de la marginea orasului.

De asemenea, proiectul contribuie la îndeplinirea următoarelor obiective specifice ale componentei specificate:

- Îmbunătățirea condițiilor de mobilitate urbană prin dezvoltarea infrastructurii pentru transportul verde – piste pentru biciclete;
- O infrastructură reală (eficientă și sigură) pentru biciclete va atrage mai mulți oameni să folosească acest mijloc de deplasare care va avea ca efect reducerea emisiilor poluante;
- Încurajarea cetățenilor în utilizarea bicicletei ca mijloc de transport, de recreere, de menținere a sănătății.

3) Etapele principale privind realizarea proiectului

1. Depunerea cererii de finanțare

- 1.1. Verificarea condițiilor de eligibilitate a Solicitantului și a proiectului în conformitate cu prevederile Ghidului Solicitantului;
- 1.2. Elaborarea documentelor suport obligatorii și specifice aferente cererii de finanțare, identificate ca atare în Ghidurile Solicitantului – Condiții specifice aferente apelurilor pe care se intenționează depunerea de aplicații de finanțare (nota de fundamentare, Acord de parteneriat, descrierea sumară a investiției);
- 1.3. Elaborarea cererii de finanțare cu respectarea cerințelor de fond și de formă stabilite de Autoritățile Finanțatoare în platforma dedicată PNRR);
- 1.4. Încărcarea cererii de finanțare în aplicația electronică MDLPA.

2. Etapa de evaluare a dosarului aplicației de finanțare și formularea răspunsurilor la scrisorile de clarificare transmise de Autoritatea Finanțatoare;

3. Semnarea contractului de finanțare;

4. Implementarea proiectului:

4.1. Activitatea de pregătire a documentațiilor de achiziție și încheierea contractelor cu operatorii economici:

- Activități de proiectare (pentru piste de biciclete) - cheltuieli pentru documentații suport și obținere avize, acorduri, autorizații;
- lucrări de construcții și lucrări necesare pentru amenajarea pistelor de biciclete;
- servicii de dirigenție de șantier, etc., dacă va fi cazul.

4.2. Realizarea lucrărilor de construcție necesare pentru implementarea proiectului.

Implementarea proiectului va conduce la diminuarea efectelor poluării asupra mediului și a sănătății populației, dezvoltarea cailor rezervate și amenajate pentru circulația biciclistilor, dezvoltarea cicloturismului. Colaborat cu alte investiții cuprinse în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă Cluj-Napoca proiectul propus conduce la îmbunătățirea mobilității, creșterea ponderii utilizării de vehicule nepoluante, stimularea populației în utilizarea bicicletei ca mijloc de transport în comun, pentru creșterea gradului de sănătate al populației.

4) Detalierea cheltuielilor proiectului

Valoare cheltuieli eligibile: 5.277.134,40 RON fără TVA;

Valoare cheltuieli eligibile: 6.279.789,94 RON cu TVA;

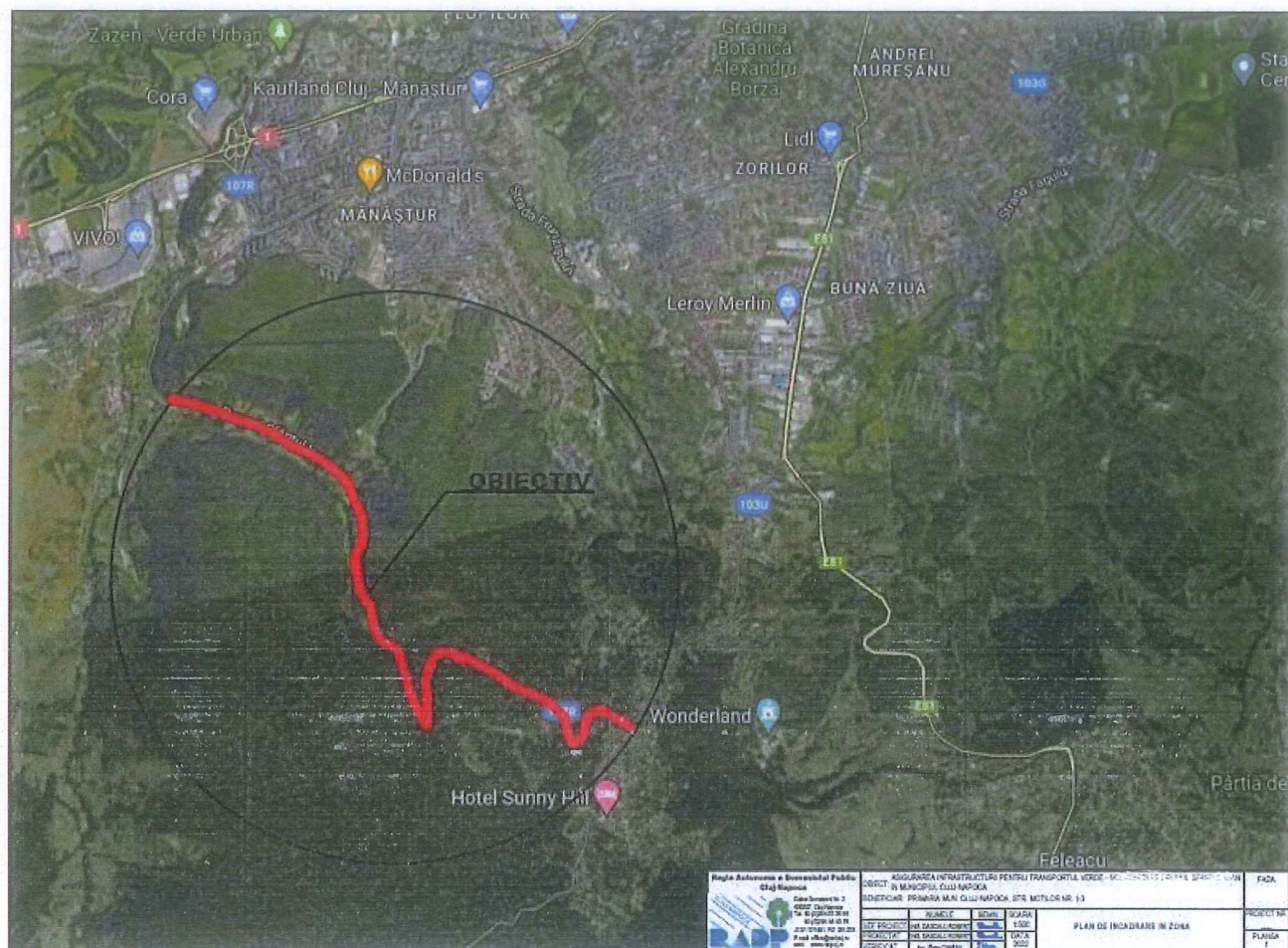
Durata de implementare: 24 luni.

DATA

03 / 10 / 2022

SEMNĂTURA

PLAN DE AMPLASAMENT



DIRECTOR EXECUTIV,
VIRGIL PORUTU

Ana



Anexa 2 la HCL nr. 7.99/2022 cuprinde un număr de 4 pagini.