

HOTĂRÂREA NR. 123

din data de 22.05.2018

**privind aprobarea documentației tehnico-economice a proiectului “Modernizarea
coridorului de mobilitate urbană integrată în zona de Est a municipiului Turda” și a
indicatorilor tehnico-economici**

Consiliul Local al municipiului Turda întrunit în ședința de îndată din data de 22.05.2018;

Luând în dezbatere **proiectul de hotărâre** privind aprobarea documentației tehnico-economice a proiectului “Modernizarea coridorului de mobilitate urbană integrată în zona de Est a municipiului Turda” și a indicatorilor tehnico-economici, proiect elaborat din inițiativa Primarului Municipiului Turda, domnul Cristian Octavian Matei;

Având în vedere expunerea de motive a domnului primar Cristian Octavian Matei și *raportul de specialitate* al Serviciului Finanțări Externe și Relații Internaționale, înregistrat cu nr. 10.363/21.05.2018;

În conformitate cu prevederile Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, republicată, cu modificările ulterioare, ale Ordinului MDRAP nr. 233/2016 pentru aprobarea normelor de aplicare a prevederile Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul;

Având în vedere prevederile art. 36, alin. 2, lit. b, alin. 4, lit. d, art. 45, alin. 1 și alin. 6, art. 115, alin. 1, lit. b, art. 126 din Legea administrației publice locale nr. 215/2001, precum și ale Regulamentului de organizare și funcționare al Consiliului Local al municipiului Turda.

HOTĂRĂȘTE:

Art. 1. Se aprobă documentația tehnico-economică a proiectului “Modernizarea coridorului de mobilitate urbană integrată în zona de Est a municipiului Turda” și indicatorii tehnico-economici, înscriși în Anexa nr. 1, care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 2. Începând cu data adoptării prezentei hotărâri orice alte prevederi contrare își încetează aplicabilitatea.

Art. 3. Prezenta hotărâre se comunică prin intermediul Secretarului municipiului Turda, în termenul prevăzut de lege, Primarului municipiului Turda, Instituției Prefectului Județului Cluj, precum și Direcției Economice, Direcției Tehnice, Serviciului Finanțări Externe și Relații Internaționale și se aduce la cunoștința publică prin afișare la sediul Consiliului Local Turda și postare pe pagina de internet www.primariaturda.ro.

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,

Pîrlea Daniela



CONTRASEMNEAZĂ

SECRETARUL municipiului TURDA,

Jr. Paula Letitia Mic



VOTURI: pentru 19
împotrivă -
abțineri -

Numărul total al consilierilor în funcție este 21.

Numărul consilierilor participanți la vot este 19.

RAPORT DE SPECIALITATE

Sub Axa prioritară 3, Prioritatea de investiții 4e, Obiectivul Specific 3.2: Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe planurile de mobilitate urbană durabilă, Municipiul Turda se constituie ca solicitant eligibil, fapt pentru care a pregătit și depus cererea de finanțare cu titlul „Modernizarea coridorului de mobilitate urbană integrată în zona de Est a municipiului Turda”.

Proiectul are ca scop dezvoltarea unui sistem de transport public de călători atractiv și eficient pe coridorul de mobilitate urbană integrată din zona industrială (așa cum a fost el identificat în PMUD a municipiului Turda), pentru a realiza un transfer sustenabil a unei părți din transportul privat, cu autoturismul, către transportul public, utilizarea bicicletei și mersul pe jos, ducând în final la diminuarea semnificativă a emisiilor de echivalent CO₂ și a altor gaze cu efect de seră în municipiul Turda.

Străzile care face obiectul documentației tehnico-economice sunt: Piața Romană - str. Ștefan cel Mare – Calea Victoriei.

- **Valoare totală a investiției: 45.133.721,06 lei inclusiv TVA echivalent 9.866.588,20 euro**
din care C+M 25.509.288,07 lei inclusiv TVA echivalent 5.576.532,02 euro
(la curs 1 euro = 4.5744 lei)

- **Durata de realizare a investiției: 46 luni;**

- **Capacități**

Nr. Crt.	Denumire	U.M.	Cantitate
1	Lungime infrastructura rutiera	km	3,436.09
1.1	din care, lungime infrastructura rutiera cu benzi dedicate pentru transportul in comun	km	0,145
2	Suprafata trotuare modernizate	mp	14.840
3	Lungime piste de biciclete construite	km	3,375
4	Suprafata spatii verzi in aliniament	mp	4.500
5	Autobuze ecologice achizitionate [12m]	buc	5
6	Autobuze ecologice achizitionate [9m]	buc	0
7	Statii de inchiriere biciclete	buc	8
8	Biciclete (sistem bike-sharing)	buc	120
9	Sistem bilet electronic (e-ticketing)	buc	1
10	Sistem management inteligent al traficului si supraveghere video	buc	1
11	Statii de incarcare pentru autobuzele electrice	buc	1
12	Statii de imbarcare pentru calatori transport public – modernizate sau nou construite	buc	8

e) Alți indicatori specifici domeniului de activitate

Categorie	Indicator	Primul an de implementare a proiectului (anul de bază 2017)	Primul an de după finalizarea implementării proiectului - anul 2022	Ultimul an al perioadei de durabilitate a contractului de finanțare - anul 2026
Scenariul "fără proiect"				
Persoane care utilizează transportul public, modurile nemotorizate și autoturismele				
Transport nemotorizat	Număr bicicliști pe coridorul studiat, valoare medie pe ora de vârf PM	8	8	8
Transport nemotorizat	Număr pietoni pe coridorul studiat, valoare medie pe ora de vârf PM	192	192	192
Transport public	Număr mediu de călători pe zi, la nivelul coridorului	11,804	12,782	13,098
Transport privat	Total veh*km (autoturisme), pe an, la nivelul coridorului	13.116	16.613	16.513
Efectele asupra mediului	Emisii GES, tone pe an, la nivelul coridorului	3,109.4	3,400.4	3,256.3
Scenariul "cu proiect"				
Persoane care utilizează transportul public, modurile nemotorizate și autoturismele				
Transport nemotorizat	Număr bicicliști pe coridorul studiat, valoare medie pe ora de vârf PM	8	10	12
Transport nemotorizat	Număr pietoni pe coridorul studiat, valoare medie pe ora de vârf PM	192	210	220
Transport public	Număr mediu de călători pe zi, la nivelul coridorului	11,804	14,359	15,467
Transport privat	Total veh*km (autoturisme), pe an, la nivelul coridorului	13.116	15.500	15.480
Efectele asupra mediului	Emisii GES, tone pe an, la nivelul coridorului	3,109.4	3,252.6	3,134.7
Variație Fără Proiect - Cu Proiect				
Persoane care utilizează transportul public, modurile nemotorizate și autoturismele				
Transport nemotorizat	Număr bicicliști pe coridorul studiat, valoare medie pe ora de vârf PM		25.0%	50.0%
Transport nemotorizat	Număr pietoni pe coridorul studiat, valoare medie pe ora de vârf PM		9.4%	14.6%
Transport public	Număr mediu de călători pe zi, la nivelul coridorului		12.3%	18.1%
Transport privat	Total veh*km (autoturisme), pe an, la nivelul coridorului		-6.7%	-6.3%
Efectele asupra mediului	Emisii GES, tone pe an, la nivelul coridorului		-4.3%	-3.7%

- Creșterea numărului de bicicliști cu 25% la nivelul primului an de după finalizarea implementării proiectului (2022), respectiv cu 50% la nivelul ultimului an al perioadei de durabilitate a contractului de finanțare (2026)
- Creșterea numărului de pietoni cu 9,4% la nivelul primului an de după finalizarea implementării proiectului (2022), respectiv cu 14,6% la nivelul ultimului an al perioadei de durabilitate a contractului de finanțare (2026)
- Creșterea numărului de pasageri transport public cu 12,3% la nivelul primului an de după finalizarea implementării proiectului (estimat 2022), respectiv cu 18,1% la nivelul ultimului an al perioadei de durabilitate a contractului de finanțare (estimat 2026)
- Reducerea traficului de autoturisme personal cu 6,7% la nivelul primului an de după finalizarea implementării proiectului (2022), respectiv cu 6,3% la nivelul ultimului an al perioadei de durabilitate a contractului de finanțare (estimat 2026)
- Reducerea cantității de emisii GES cu 4,3% la nivelul primului an de după finalizarea implementării proiectului (2022), respectiv cu 3,7% la nivelul ultimului an al perioadei de durabilitate a contractului de finanțare (estimat 2026)

Sursele de finanțare ale investiției sunt reprezentate de fonduri de la bugetul local, de la bugetul de stat, prin Programe ale Uniunii Europene și/sau alte fonduri constituite conform legii.

Având în vedere faptul că una dintre anexele obligatorii la etapa precontractuală este Hotărârea Consiliului Local Turda de aprobare a documentației tehnico-economice și a indicatorilor tehnico-economici, supunem spre aprobarea Consiliului Local al Municipiului Turda proiectul de hotărâre privind aprobarea documentației tehnico-economice a proiectului „Modernizarea coridorului de mobilitate urbană integrată în zona de Est a municipiului Turda” și a indicatorilor tehnico-economici, înscrși în Anexa nr.1, care va face parte integrantă din hotărâre.

Intocmit,
Sef S.F.E.R.I.,
Codruța BUNGĂRDEAN



A V I Z A T
Consilier juridic
Călin PETRIDEANU



EXPUNERE DE MOTIVE

Având în vedere prevederile legii 215/2001, privind administrația publică locală, republicată prin care Consiliul local exercită atribuții privind dezvoltarea economico-socială a municipiului;

Punând în practică rolul autorităților locale de sprijinire a dezvoltării regionale prin aplicarea inițiativelor de dezvoltare locală în conformitate cu Planul de Mobilitate Urbană Durabilă a municipiului Turda;

Având în vedere necesitatea aplicării la nivel local a cadrului conceptual și funcțional pentru pregătirea și derularea de proiecte eligibile pe Axa 3, Prioritatea de Investiții 4e, Obiectiv Specific 3.2 **Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe planurile de mobilitate urbană durabilă**, din POR 2014-2020;

Supun aprobării dvs. proiectul de hotărâre privind aprobarea documentației tehnico-economice a proiectului „*Modernizarea coridorului de mobilitate urbană integrată în zona de Est a municipiului Turda*” și a indicatorilor tehnico-economici, înscrisi în Anexa nr.1.

PRIMAR
Cristian-Octavian MATEI



CARACTERISTICI PRINCIPALE ȘI INDICATORI TEHNICO-ECONOMICI
cuprinși în documentația tehnico-economică a proiectului:
**„Modernizarea coridorului de mobilitate urbană integrată în zona de Est
a municipiului Turda”**

BENEFICIAR: Municipiul Turda

AMPLASAMENT: județul Cluj, municipiul Turda, Piața Romană - str. Ștefan cel Mare – Calea Victoriei;
str. Dr. Ioan Rațiu nr.30.

INDICATORI TEHNICO-ECONOMICI:

a) - Valoare totală a investiției: 45.133.721,06 lei inclusiv TVA echivalent 9.866.588,20 euro
din care C+M 25.509.288,07 lei inclusiv TVA echivalent 5.576.532,02 euro
(la curs 1 euro = 4.5744 lei)

b) durata de realizare a investiției: 46 luni;

c) Capacități

Nr. Crt.	Denumire	U.M.	Cantitate
1	Lungime infrastructura rutiera	km	3,436.09
1.1	din care, lungime infrastructura rutiera cu benzi dedicate pentru transportul in comun	km	0,145
2	Suprafata trotuare modernizate	mp	14.840
3	Lungime piste de biciclete construite	km	3,375
4	Suprafata spatii verzi in aliniament	mp	4.500
5	Autobuze ecologice achizitionate [12m]	buc	5
6	Autobuze ecologice achizitionate [9m]	buc	0
7	Statii de inchiriere biciclete	buc	8
8	Biciclete (sistem bike-sharing)	buc	120
9	Sistem bilet electronic (e-ticketing)	buc	1
10	Sistem management inteligent al traficului si supraveghere video	buc	1
11	Statii de incarcare pentru autobuzele electrice	buc	1
12	Statii de imbarcare pentru calatori transport public – modernizate sau nou construite	buc	8

d) Alți indicatori specifici domeniului de activitate

Categorie	Indicator	Primul an de implementare a proiectului (anul de bază 2017)	Primul an de după finalizarea implementării proiectului - anul 2022	Ultimul an al perioadei de durabilitate a contractului de finanțare - anul 2026
Scenariul "fără proiect"				
Persoane care utilizează transportul public, modurile nemotorizate și autoturismele				
Transport nemotorizat	Număr bicicliști pe coridorul studiat, valoare medie pe ora de vârf PM	8	8	8
Transport nemotorizat	Număr pietoni pe coridorul studiat, valoare medie pe ora de vârf PM	192	192	192
Transport public	Număr mediu de călători pe zi, la nivelul coridorului	11,804	12,782	13,098
Transport privat	Total veh*km (autoturisme), pe an, la nivelul coridorului	13.116	16.613	16.513
Efectele asupra mediului	Emisii GES, tone pe an, la nivelul coridorului	3,109.4	3,400.4	3,256.3
Scenariul "cu proiect"				
Persoane care utilizează transportul public, modurile nemotorizate și autoturismele				
Transport nemotorizat	Număr bicicliști pe coridorul studiat, valoare medie pe ora de vârf PM	8	10	12
Transport nemotorizat	Număr pietoni pe coridorul studiat, valoare medie pe ora de vârf PM	192	210	220
Transport public	Număr mediu de călători pe zi, la nivelul coridorului	11,804	14,359	15,467
Transport privat	Total veh*km (autoturisme), pe an, la nivelul coridorului	13.116	15.500	15.480
Efectele asupra mediului	Emisii GES, tone pe an, la nivelul coridorului	3,109.4	3,252.6	3,134.7
Variație Fără Proiect - Cu Proiect				
Persoane care utilizează transportul public, modurile nemotorizate și autoturismele				
Transport nemotorizat	Număr bicicliști pe coridorul studiat, valoare medie pe ora de vârf PM		25.0%	50.0%
Transport nemotorizat	Număr pietoni pe coridorul studiat, valoare medie pe ora de vârf PM		9.4%	14.6%
Transport public	Număr mediu de călători pe zi, la nivelul coridorului		12.3%	18.1%
Transport privat	Total veh*km (autoturisme), pe an, la nivelul coridorului		-6.7%	-6.3%
Efectele asupra mediului	Emisii GES, tone pe an, la nivelul coridorului		-4.3%	-3.7%

- **Creșterea numărului de bicicliști cu 25%** la nivelul primului an de după finalizarea implementării proiectului (2022), respectiv cu 50% la nivelul ultimului an al perioadei de durabilitate a contractului de finanțare (2026)
- **Creșterea numărului de pietoni cu 9,4%** la nivelul primului an de după finalizarea implementării proiectului (2022), respectiv cu 14,6% la nivelul ultimului an al perioadei de durabilitate a contractului de finanțare (2026)
- **Creșterea numărului de pasageri transport public cu 12,3%** la nivelul primului an de după finalizarea implementării proiectului (estimat 2022), respectiv cu 18,1% la nivelul ultimului an al perioadei de durabilitate a contractului de finanțare (estimat 2026)
- **Reducerea traficului de autoturisme personal cu 6,7%** la nivelul primului an de după finalizarea implementării proiectului (2022), respectiv cu 6,3% la nivelul ultimului an al perioadei de durabilitate a contractului de finanțare (estimat 2026)
- **Reducerea cantității de emisii GES cu 4,3%** la nivelul primului an de după finalizarea implementării proiectului (2022), respectiv cu 3,7% la nivelul ultimului an al perioadei de durabilitate a contractului de finanțare (estimat 2026)

e) Descriere sumară a investiției

Investiția propusă urmărește îndeplinirea obiectivelor strategice și operationale stabilite prin Planul de Mobilitate Urbana Durabila a municipiului Turda, privind reducerea emisiilor de CO2 și a gazelor cu efect de sera

datorate utilizării autoturismului personal, concomitent cu încurajarea și dezvoltarea de infrastructuri pentru moduri de transport alternative și durabile, nepoluante – transport public, transport velo și pietonal. Prin implementarea proiectului se va conduce la scăderea cotei modale a transportului cu autoturismul personal, atât datorită opțiunilor multiple de deplasare ce vor fi create prin proiect – transport în comun eficient, rapid, modern și accesibil, transport cu bicicleta și/sau pietonal, cât și datorită unor măsuri operationale adiacente, precum implementarea unei politici de parcare în zona de impact a proiectului sau acțiuni de informare, promovare și constientizare pentru locuitorii municipiului, derulate în scopul schimbării mentalităților privind deplasările zilnice către moduri de deplasare durabile, nepoluante.

Proiectul investitional presupune acțiuni corelate de modernizare a tuturor elementelor de infrastructura în aria de intervenție, în cadrul unui proiect integrat de reconfigurare a spațiului urban și de construire sau modernizare a tuturor elementelor de infrastructura aferente tuturor modurilor de transport, contribuind la creșterea calității mediului urban și implicit a vieții locuitorilor din municipiul Turda.

Proiectul investitional este amplasat pe următoarele străzi: Calea Victoriei, Ștefan cel Mare, Piața Romană, tronsonul ce face obiectul proiectului încadrându-se în categoria a III-a, strada cu o bandă pe sens (în anumite zone sunt amenajate profile transversale mixte cu 2 benzi pe un sens și 1 pe celălalt sau zone cu două benzi pe sens, caracteristice unui drum de categoria a II-a). Traseul se suprapune peste traseul drumului național DN1 (Piața Romană), a drumului național DN15 (Calea Victoriei și Ștr. Ștefan cel Mare) și a drumului județean DJ161B (Ștr. Ștefan cel Mare).

Proiectul propus este un proiect integrat de dezvoltare a infrastructurii pentru mobilitatea urbană, compus din următoarele elemente investitionale:

- Amenajarea de benzi dedicate pentru transportul public în comun cu autobuze ecologice, separate de benzile dedicate transportului rutier, realizate prin reconfigurarea tramei stradale în punctele identificate cu blocaje ale traficului (intersecția giratorie Calea Victoriei – Aleea Plopii și Piața Romană); benzile dedicate vor fi realizate pe 145 ml, din totalul de 3436,09 ml al tronsonului pe care se propune investiția.
- Modernizarea trotuarelor pe întreaga lungime a tronsonului, precum și lucrări de largire și adaptare a spațiilor pietonale pentru deservirea în condiții optime a fluxurilor pietonale în zonele cu trafic pietonal intens (ex zona Materna)
- Construirea de piste de biciclete, separate de traficul rutier și de traficul pietonal, pe întreaga lungime a traseului analizat.
- Modernizarea aliniamentelor de spațiu verde, precum și plantarea de arbori maturi cu grad ridicat de retenție a CO₂
- Modernizarea stațiilor de autobuz de pe traseul analizat
- Amplasare server pentru managementul inteligent al traficului în clădirea de pe Ștr. Dr. Ioan Rațiu nr. 30
- Implementarea sistemului de închiriere a bicicletelor, cu amplasarea a 8 stații de închiriere automată a bicicletelor, cu o capacitate totală de 160 locuri de andocare biciclete și o flotă de 120 biciclete
- Implementarea sistemului de e-ticketing și de informare dinamică a pasagerilor în stațiile de autobuz
- Implementarea sistemului de management inteligent al traficului, cu scopul de priorizare a autobuzelor în fața autovehiculelor particulare în zona unde nu vor fi amenajate benzi dedicate, precum și la intersecțiile cu drumurile laterale, modul de supraveghere și interdicere a accesului autoturismelor pe bandă dedicată autobuzelor, semaforizarea adaptivă a trecerilor de pietoni și a intersecțiilor principale;
- Amenajarea principalelor intersecții de pe traseu, pentru asigurarea unui trafic fluent, astfel încât transportul în comun să nu fie afectat
- Alte elemente de infrastructura pentru asigurarea siguranței pietonilor și evitarea conflictelor cu traficul rutier și traficul staționar (ex autovehicule parcate pe trotuar)
- Achiziția de autobuze electrice pentru încurajarea utilizării transportului în comun în această zonă
- Achiziția unei stații de încărcare rapidă pentru autobuzele electrice, amplasată în cadrul terminalului de autobuze Dispecerat Micro III.
- Asigurarea căii de rulare în condiții ridicate calitativ prin lucrări de modernizare a carosabilului, ca parte a proiectului integrat de reconfigurare a tramei stradale și regenerare urbană.
- Eventualele lucrări la rețelele de utilități existente în zona de impact a proiectului, precum lucrări de relocare a rețelilor de stalpi, lucrări de protejare a conductelor de gaz, etc.
- Lucrări privind îmbunătățirea siguranței pietonilor și a participanților la trafic, cum ar fi sisteme de protecție a trotuarelor prin amplasarea de bolarzi, semnalizarea și relocarea trecerilor de pietoni, signalistica verticală și orizontală.

La proiectarea lucrărilor s-au avut în vedere următoarele elemente:

- tema de proiectare;
- categoria tehnică a străzilor;
- viteza de proiectare;
- configurația terenului;
- condițiile geotehnice din amplasament;

- condițiile hidrotehnice;
- existența limitelor de proprietate;
- existența utilităților;
- siguranța circulației pietonale și a autovehiculelor;
- utilizarea sustenabilă a resurselor naturale.

Lucrări de utilități - Pentru a permite în viitor mutarea rețelelor de electricitate și de curenți slabi în subteran s-a prevăzut a fi pozate tuburi corugate pentru amplasarea cablurilor într-un sant având forma trapezoidală. Se vor respecta prevederile normativelor NTE 007/08/00 și I7/2011. La intersecțiile strazilor au fost dispuse cămine de tragere pentru evitarea afectării ulterioare a structurilor rutiere.

Accese la proprietăți

În general, accesul la proprietăți se realizează prin coborârea bordurilor trotuarelor astfel încât spațiul liber să fie de 3cm în dreptul accesului. De asemenea, trotuarele se extind pe aceste zone până la limita de proprietate.

f) Surse de finanțare:

- fonduri de la bugetul local, de la bugetul de stat, prin Programe ale Uniunii Europene și/sau alte fonduri constituite conform legii

FIP CONSULTING SRL
ing. Marius Chelaru