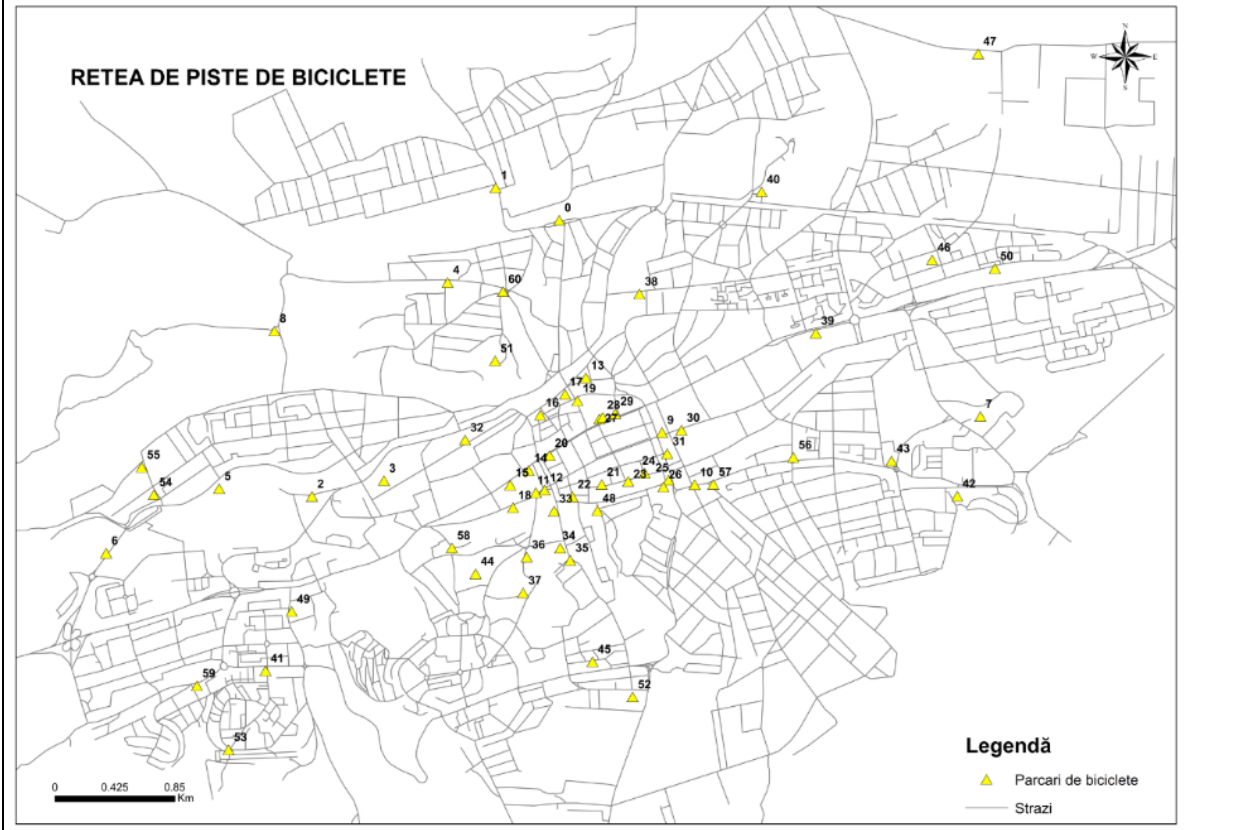
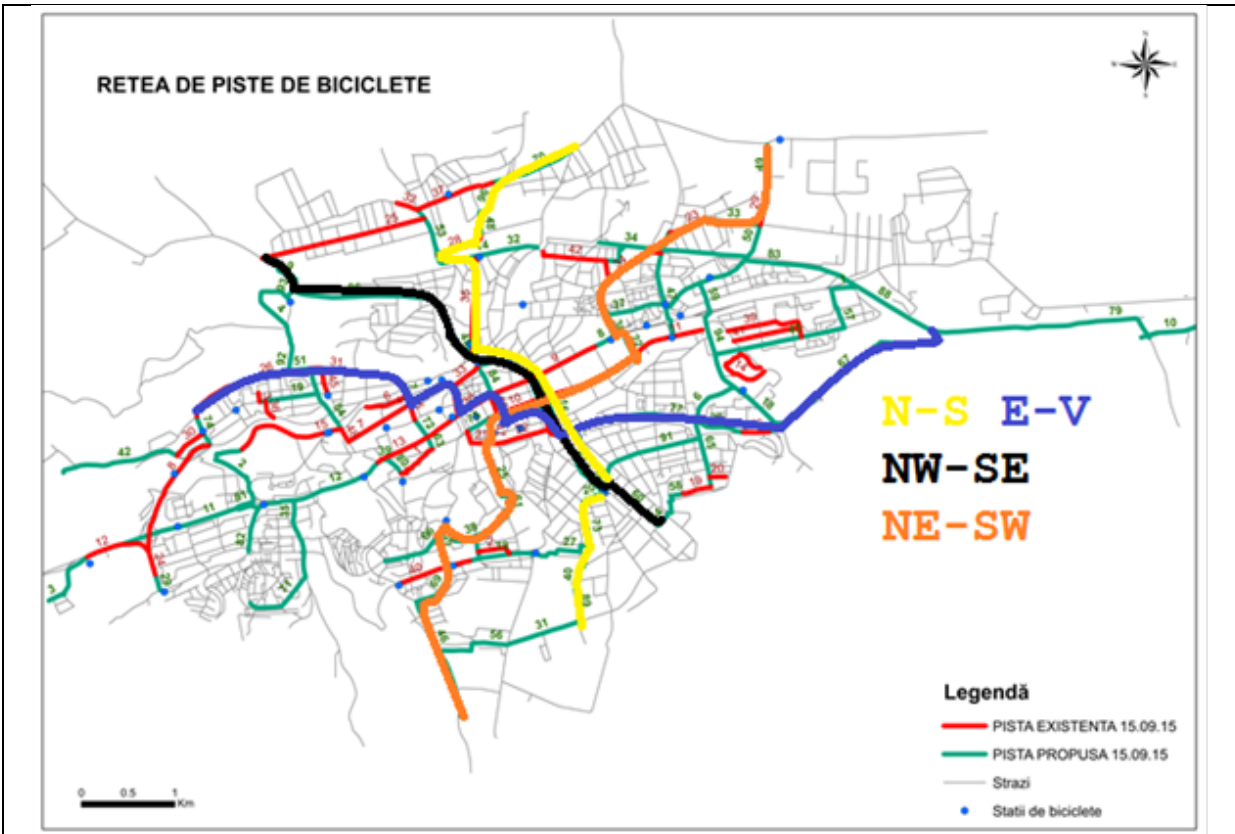


## Anexă la CS comentat privind TNM:

### Fișe de proiect aferente din PMUD Cluj-Napoca

<b><i>M14a. Rețeaua de piste de biciclete urbană - etapa II</i></b>		
<b>Sector</b>	Ciclism	
<b>Descrierea problemei</b>	Rețeaua de ciclism existentă este insuficient dezvoltată în privința calității și extinderii, și nu oferă condițiile necesare pentru circularea în siguranță de la și spre punctele importante de origine și destinație din oraș.	
<b>Obiectiv operațional</b>	Implementarea unei Rețele Strategice de Ciclism (RSC), pentru a ajunge la o rețea extinsă, în vederea deplasării sigure și confortabile pe bicicletă între punctele importante de origine și destinație. Oferirea de locuri de parcare adecvate pentru biciclete.	<b>Obiectiv(e) strategic(e)</b> ACC, SFT, QUL, ENV
<b>Descrierea intervenției</b>	RSC combină legăturile solicitate de către utilizatori (în cadrul unui sondaj), care, în cele mai multe cazuri, se conectează la puncte de interes importante și includ infrastructura existentă pentru biciclete. În cele mai multe cazuri, rețeaua conectează de asemenea stațiile de închiriere a bicicletelor din cadrul programului I Love Velo, implementat în cursul pregătirii PMUD. RSC este prezentată în figura de pe pagina următoare. Pentru fiecare stradă din RSC, a fost selectat profilul unui viitor drum din PUG. Tabelul din anexă arată referințe la aceste profiluri pentru fiecare dintre străzi, iar profilurile sunt prezentate sub tabel.  În plus, se propune parcare ameliorată pentru biciclete în cincizeci de puncte relevante de origine și destinație.	
<b>Implementare</b>		
<b>Stare curentă</b>	<b>Perioadă de pregătire</b>	<b>Perioadă de implementare</b>
Nu există studii	2016 – 2018	2018 – 2024
<b>Buget estimat (MEUR)</b>	<b>Sursă de finanțare</b>	<b>Beneficiar</b>
4	Buget local (eligibil POR)	CL Cluj-Napoca
<b>Constrângeri și riscuri</b>		
<p>Aspecte importante:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Păstrarea facilităților pentru ciclism fără obstacole precum mașinile parcate</li> <li>• Păstrarea în condiții bune a facilităților pentru ciclism, repararea rapidă a gropilor</li> <li>• Analizarea atentă a soluțiilor pentru intersecții și punctele de pornire ale pistelor</li> </ul>		
<b>Informații suplimentare</b>		



## ***M12. Amenajarea de coridoare pietonale***

<b>Sector</b>	Mersul pe jos	
<b>Descriere a problemei</b>	Lipsa unor coridoare pietonale de calitate, pe aliniamente altele decât a marilor artere de circulație, care să conecteze între ele zonele orașului reduce calitatea vieții urbane și propensiunea înspre mersul pe jos. Calitatea infrastructurii pietonale reduce drastic mobilitatea persoanelor în scaune cu rotile, a persoanelor cu copii în cărucioare, a persoanelor cu bagaje etc.	
<b>Obiectiv operațional</b>	Conceperea și realizarea unor veritabile „autostrăzi pietonale” – axe care leagă principalele zone ale orașului prin zone lipsite de trafic intens, liniștite, plăcute și sigure pentru pietoni.	<b>Obiectiv(e) strategic(e)</b> QUL, ACC
<b>Descriere a intervenției</b>	Amenajarea unei rețele de coridoare pietonale (de cca. 75 km lungime totală) între principalele zone ale orașului Coridoarele vor avea următorii parametri: <ul style="list-style-type: none"><li>• Pe cât posibil se vor desfășura în alte zone decât adiacent marilor artere de circulație, traversând sau adiacente cât mai multor zone verzi.</li><li>• Vor conferi rute cât mai plăcute și sigure pentru mersul pe jos, în același timp nedeviind cu mai mult de 15-20% de la traseul pietonal cel mai scurt.</li><li>• Profilul transversal va fi de cel puțin 2,5 m (în mod excepțional pe segmente cu trafic relativ scăzut, pe porțiuni limitate, va putea fi păstrat un profil mai puțin generos).</li><li>• Nu va fi permisă existența pistelor de biciclete imediat adiacente coridoarelor pietonale, fiind necesară o separare fizică de cel puțin 1 m între cele două infrastructuri.</li><li>• Calitatea suprafeței pietonale va fi excelentă, inclusiv din punctul de vedere al planeității orizontale. Acolo unde sunt intersecții cu accese rutiere la proprietăți, căi de acces și chiar străzi secundare și alei, se va păstra prioritatea de planeitate pentru coridorul pietonal, de exemplu precum se arată în imaginea de mai jos.</li></ul>	



### Implementare

Stadiul actual	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Nu există studii	2016 – 2017	2018 – 2030
Buget estimat (MEUR)	Sursa de finanțare	Beneficiar
3,75	Bugetul local	CL Cluj-Napoca

### Constrângeri și riscuri

Este necesară corelarea rețelei de coridoare pietonale cu rețeaua de ciclism propusă.

### Informații suplimentare

Mai jos este propusă o primă hartă a rețelei de coridoare pietonale. Aceasta însă nu este exhaustivă, și va fi rafinată și extinsă în etapa de pregătire a proiectului.



Pentru rafinarea rețelei, ar trebui identificate oportunitățile de dezvoltare a acesteia prin incinte actualmente incluse publicului general, spre exemplu privind asigurarea unei legături între Mănăstur și centru, între Kaufland și str. B. P. Hașdeu prin incinta campusului Agronomie.

***M8a. Modernizarea accesului la stațiile de transport în comun din zona urbană***

<b>Sector</b>	Transport public	
<b>Descrierea problemei</b>	Calitatea și funcționalitatea infrastructurii și facilităților pietonale de acces la stațiile de transport public (trotuare, treceri de pietoni) sunt uneori suboptime.	
<b>Obiectiv Operațional</b>	Optimizarea calității și a funcționalității (inclusiv a poziționării) accesului pietonal din majoritatea zonei deservite la principalele 200 de stații de transport public din oraș.	<b>Obiective Strategice</b> QUL, SFT, ACC

<b>Descrierea Intervenției</b>	Etapele implementării sunt următoarele:	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Identificarea celor 200 de stații care vor fi parte din proiect;</li> <li>• Analiza detaliată la nivelul fiecărei stații privind metode de îmbunătățire a accesului din zona de deservire (destinații cu acces pietonal de până la 500 – 650 m de stație, tratate la nivel micro, adică scară de bloc, intrare în centru comercial etc.), urmărindu-se:</li> <li>• Optimizarea efectivă a rutelor de acces (amenajarea sau relocarea unor treceri de pietoni; asigurarea de noi rute pietonale)</li> <li>• Asigurarea unor standarde de calitate aparte pentru rutele pietonale (calitatea suprafeței de deplasare, lățimea acestora, prioritatea pietonilor la intersecția cu căi și accese rutiere).</li> <li>• Implementarea lucrărilor aferente, în loturi (între 30 și 50 de stații). Costul maxim estimat este de 25000 Euro/stație.</li> </ul>	
<b>Implementare</b>		
Stadiul actual	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Nu există studii	2016 – 2017	2017 – 2018
Buget estimat (MEUR)	Sursă de finanțare	Beneficiari
5	Buget local (eligibil POR)	CL Cluj-Napoca
<b>Constrângeri și riscuri</b>		
Natura "fracționată" a arhitecturii proiectului din punctul de vedere al renovării trotuarelor și zonelor pietonale ar putea crea dificultăți în implementare.		

<b><i>M13a. Creșterea spațiului pietonal în zona urbană</i></b>	
<b>Sector</b>	Mers pe jos
<b>Descrierea problematicii</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Traficul auto provoacă mari neajunsuri calității vieții urbane (Poluare, imagine, accidente, ocuparea unor suprafețe conexe celor de trafic).</li> </ul> <p>Având în vedere că fondul construit valoros al centrului istoric (spații urbane pitorești și clădiri remarcabile) prezintă restricții evidente ale dezvoltării gabaritelor suprafețelor de trafic, trebuie stabilită o ordine a priorităților, în ceea ce privește liniștirea traficului și asigurarea fluidității lui, cât și a satisfacerii nevoii unei rețele de spații pietonale și semipietonale.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Accesul și mai ales staționarea în centrul istoric ar trebui să fie un lux pentru orice șofer. Prioritatea accesului ar trebui să o aibă pietonii, bicicliștii și mijloacele de transport în comun.</li> </ul>

	<p>Suprafețele publice din centrul istoric amplasate într-un cadru urban și arhitectural valoros sunt sufocate de mașinile parcate, majoritatea necorespunzător, posibilitățile de circulație și staționare a pietonilor fiind foarte reduse. Calitatea parcursului pietonal și a spațiului public este necorespunzătoare. Această situație este generatoare de conflicte și scade calitatea vieții urbane în general.</p>	
<p><b>Obiectiv operațional</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Calmarea traficului în zona centrală, ocolirea centrului de traseele de tranzit auto și păstrarea centrului istoric ca zonă cu puternic caracter pietonal. Crearea unei rețele coerente de spații pietonale și semipietonale.</li> <li>• Îmbunătățirea calității spațiului public prin crearea unui cadru pentru dezvoltarea continuă a funcțiilor comerciale, de alimentație publică cât și pentru desfășurarea activităților spontane, temporare. Astfel se va crea un spațiu public liniștit, cu adevărate calități de recreere, de comunicare și comerciale.</li> <li>• Activarea și recuperarea unor spații de patrimoniu, creșterea atractivității acestora pentru locuitori și turiști</li> </ul>	<p><b>Obiective strategice</b></p> <p>QUL, ACC</p>
<p><b>Descrierea intervenției</b></p>	<p>Sunt propuse trei tipuri de spații cu caracter pietonal:</p> <p><b>Străzi / suprafețe exclusiv pietonale (22 088mp)</b></p> <p>Măsuri:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• restricționarea traficului auto – acces ocazional (aprovizionare, urgențe, riverani)</li> <li>• unificarea spațială - suprafețe unitare, fără diferențe de nivel</li> <li>• amplasare de mobilier urban, plantare de arbori, modernizarea iluminatului public</li> </ul> <p><b>Străzi cu caracter prioritar pietonal / shared space (130 911mp)</b></p> <p>Măsuri:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• crearea unor suprafețe semicarosabile, pavate unitar, fără diferențe de nivel între suprafețele dedicate pietonilor și traficului auto,</li> <li>• rezervarea traseelor dedicate cicliștilor</li> <li>• eliminarea totală sau parțială a parcărilor</li> <li>• amplasare de mobilier urban, plantare de arbori, modernizarea iluminatului public</li> </ul> <p><b>Străzi cu trafic calmat (124 937mp)</b></p>	

	<p>Măsuri:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• restrângerea suprafețelor destinate autoturismelor (benzi auto / parcări )</li> <li>• creșterea suprafețelor dedicate pietonilor și îmbunătățirea calității acestora (pavaj, arbori, mobilier urban, iluminat)</li> <li>• măsuri de limitare a vitezei autoturismelor</li> </ul> <p>Localizarea intervențiilor a fost propusă în baza studiului-concept elaborat de Planwerk. Aceasta s-ar putea rafina la momentul pregătirii subproiectelor aferente, putând fi incluse și zone noi pentru pietonalizare sau reabilitare, printre care Piața Lucian Blaga, str. Kogălniceanu, str. Napoca, Piața Avram Iancu sau str. Regele Ferdinand</p> <p>În mod specific, în ultimul an de construcție al centurii metropolitane se va studia cu ajutorul momentului de transport și se va dezbate posibilitatea pietonalizării integrale a axei rutiere Napoca – Eroilor, între Piața Lucian Blaga și Piața Avram Iancu, cu devierea traficului vest – est remanent prin str. Avram Iancu.</p>
--	--

### Implementare













Situția curentă	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Există studiu-concept (Planwerk)	2020-2021	2017, 2021 - 2025
Buget estimat (MEUR)	Sursa de finanțare	Beneficiar
23,5 MEUR 3,5M – spații exclusiv pietonale 15M – spații semi pietonale 5M – străzi cu trafic calmat	Buget local	Municipiul Cluj-Napoca

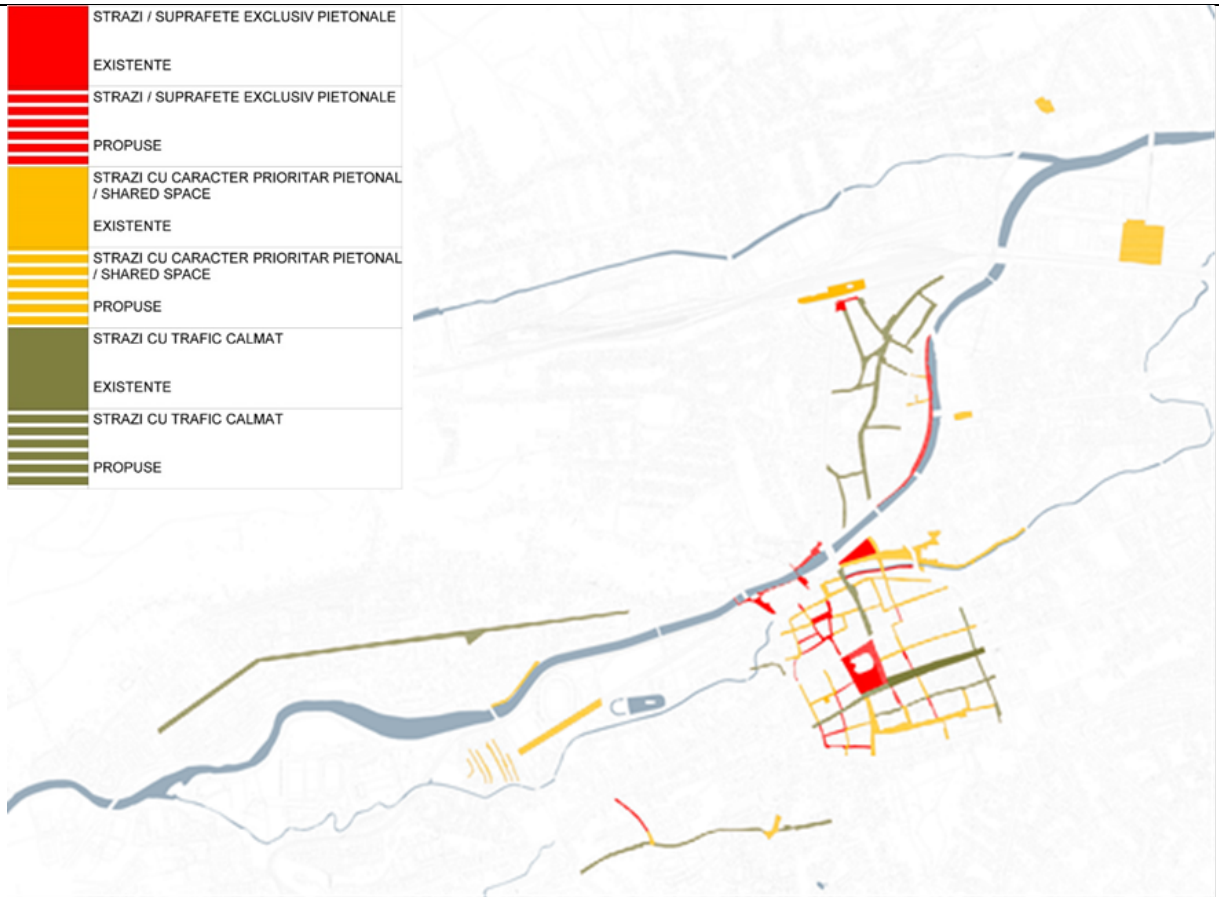
### Constrângeri și riscuri

Anii indicați pentru implementare sunt orientativi, proiectul urmând a fi defalcat în multiple module (precum cel privind amenajarea din Piața Unirii – latura de vest, în desfășurare în 2016).

Proiectul este propus spre implementare integrală ulterior realizării centurii de sud, și simultan cu finalizarea drumului adiacent căii ferate, pentru a putea urmări derivarea unui maxim de beneficii pentru traficul nemotorizat.

### Informații suplimentare

	STRAZI / SUPRAFETE EXCLUSIV PIETONALE
	EXISTENTE
	STRAZI / SUPRAFETE EXCLUSIV PIETONALE
	PROPUSE
	STRAZI CU CARACTER PRIORITAR PIETONAL / SHARED SPACE
	EXISTENTE
	STRAZI CU CARACTER PRIORITAR PIETONAL / SHARED SPACE
	PROPUSE
	STRAZI CU TRAFIC CALMAT
	EXISTENTE
	STRAZI CU TRAFIC CALMAT
	PROPUSE

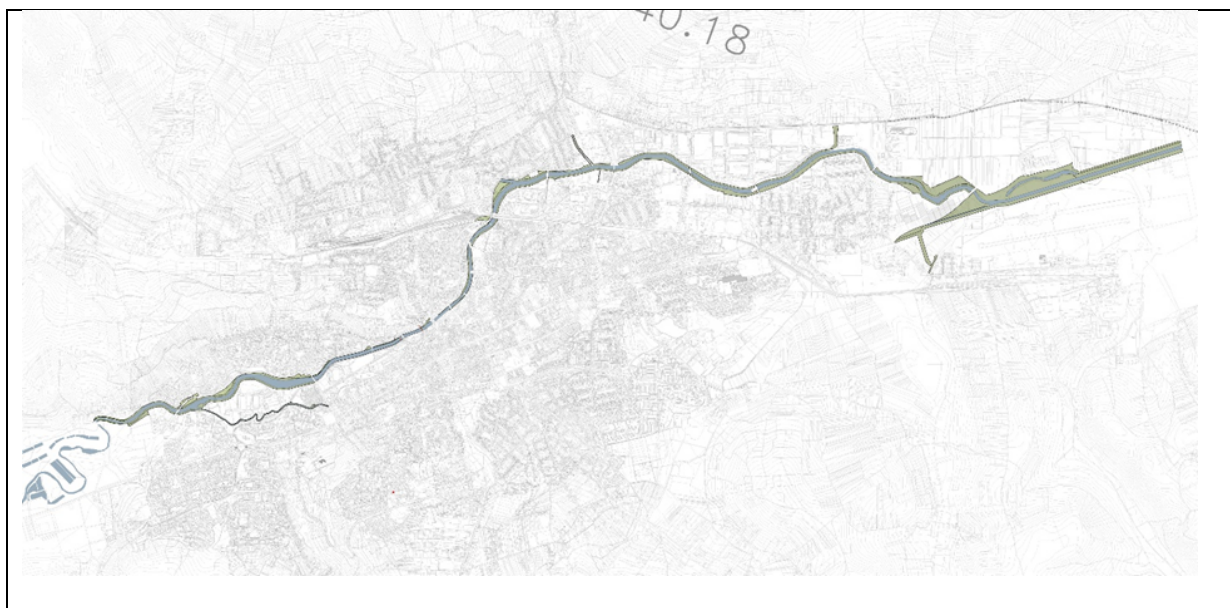


## STRĂZI ȘI ZONE CU CARACTER PIETONAL

	denumire stradă	Străzi / suprafețe exclusiv Pietonale		străzi cu caracter prioritar Pietonal/ shared space		străzi cu trafic calmat	
		S existentă (mp.)	S propusă (mp.)	S existentă (mp.)	S propusă (mp.)	S existentă (mp.)	S propusă (mp.)
1	piața Unirii	12349	8241	-	-	-	2950
2	bulevardul Eroilor	-	-	-	-	14995	-
3	Kogalniceanu	-	-	-	10500	-	-
4	Universității	-	-	-	6000	-	-
5	Emanuel de Martonne	-	-	-	1130	-	-
6	Hermann Oberth	-	706	-	950	-	-
7	Gall Gabor	-	-	-	753	-	-
8	Baba Novac	-	-	-	-	-	5158
9	Kovacs Dezso	-	-	-	704	-	-
10	I.C.Bratianu	-	-	-	-	-	5513
11	Pasaj Primărie Eroilor	-	975	-	-	-	-
12	Iuliu Maniu	-	-	-	4544	-	-
13	Bolyai	575	-	-	695	-	-
14	David Ferenc	-	311	-	2063	-	-
15	Cotită	-	-	-	1593	-	-
16	Șt. O. Iosif	-	-	-	562	-	-
17	Brassai Samuel	-	-	-	2423	-	-
18	Tipografiei	-	-	-	3125	-	-
19	A. Șaguna	2190	-	-	-	-	-
20	P-ța mihai Viteazu	6581	-	-	13390	-	-
21	Argeș	-	-	-	6921	-	-
22	Ploiești	-	-	-	2898	-	-
23	Ferdinand	-	-	-	-	-	7042
24	Poștei	-	-	-	3332	-	-
25	Octavian Petrovici	-	-	-	2205	-	-
26	F.D. Roosevelt	777	-	-	410	-	-
27	Daicoviciu	-	-	-	1513	-	-
28	Paul Chinezu	-	-	-	716	-	-
29	Virgil Fulicea	707	-	-	808	-	-
30	G. Clemenceau	620	-	-	-	-	-
31	Matei Corvin	1310	-	-	-	-	-
32	Vasile Goldiș	477	-	-	-	-	-
33	Piața Muzeului	2424	-	-	-	-	-
34	Victor Deleu	519	-	-	-	-	-
35	Toplița	-	-	-	1085	-	-
36	Emile Zola	-	-	-	1336	-	-
37	alee Memo-Fulicea	-	341	-	-	-	-
38	Samuil micu	1463	-	-	-	-	-

39	Episcop Ioan Bob	428	-	1281	-	-	-
40	Ion Rațiu	362	-	709	-	-	-
41	Napoca	-	-	-	-	-	3754
42	Potaissa	1990	-	-	-	-	-
43	Fortăreței	358	-	440	234	-	-
44	I. Micu Klein	661	-	720	-	-	-
45	Sindicatelor	-	-	-	-	-	-
46	Scuar Opera Maghiară	-	-	-	-	-	-
47	Scuar – Sinagogă	-	-	-	-	-	-
48	Scuar camera de comerț	-	-	-	-	-	-
49	Einstein	-	-	-	-	-	2394
50	Cloșca	-	-	-	-	-	2235
51	Decebal	-	-	-	-	-	22422
52	Spitalului	-	-	-	-	-	1006
53	Emil Petrovici	-	-	-	-	-	1609
54	David Prodan	-	-	-	-	-	2341
55	Caracal	-	-	-	-	-	2660
56	Craiova	2095	-	-	-	-	3361
57	Burebista	-	-	-	-	-	2887
58	Callatis	-	-	-	-	-	3363
59	scuar Abator	-	-	-	2163	-	-
60	malul Someș Vest / Haiducului	-	11514	-	333	-	1335
61	Vrabiilor	-	-	-	682	-	-
62	Scurtă	-	-	-	161	-	-
63	iuliu Coroianu	-	-	-	-	-	1348
64	piata Gării	-	-	10161	-	-	-
65	Piața 1 Mai	-	-	-	31020	-	-
66	piata Karl Liebknecht	-	-	-	3556	-	-
67	Octavian Goga	-	-	-	-	-	40636
68	Gavril Muzicescu	-	-	-	3145	-	-
69	Aleea Stadion	-	-	-	12030	-	-
70	Libelulei	-	-	-	344	-	-
71	Grapei	-	-	-	631	-	-
72	Brutarilor	-	-	-	891	-	-
73	Sălciilor	-	-	-	1136	-	-
74	Strâmbă	-	-	-	866	-	-
75	Cobzarilor	-	-	-	553	-	-
76	Hașdeu	-	-	-	-	-	9453
77	Piezișă	1345	-	-	910	-	-
78	intersecție Babeș-Pasteur	-	-	-	2600	-	-
79	Ion Creangă	-	-	-	-	-	3470
	<b>TOTAL</b>	<b>37231</b>	<b>22088</b>	<b>13311</b>	<b>130911</b>	<b>14995</b>	<b>124937</b>

<b>M13b. Proiect integrat de revitalizare a culoarului Someșului</b>		
<b>Sector</b>	Pietoni, cicliști, dezvoltare urbană integrată	
<b>Descrierea problemei</b>	Malurile Someșului au un imens potențial pentru ameliorarea peisajului urban și pot îmbunătăți conexiunea în interiorul orașului pentru modurile nemotorizate. Acest potențial este insuficient exploatat.	
<b>Obiectiv operațional</b>	Îmbunătățirea utilizării spațiului adiacent râului Someș pentru mersul pe jos, ciclism și utilizare recreativă	<b>Obiectiv(e) strategic(e)</b> QUL, ACC
<b>Descrierea intervenției</b>	Îmbunătățirea, modernizarea sau construcția de infrastructură / spații adiacente Someșului pentru mersul pe jos, ciclism și utilizare recreativă	
<b>Implementare</b>		
<b>Stare curentă</b>	<b>Perioadă de pregătire</b>	<b>Perioadă de implementare</b>
Concurs în pregătire	2021 – 2022	2023 – 2025
<b>Buget estimat (MEUR)</b>	<b>Sursă de finanțare</b>	<b>Beneficiar</b>
15	CL Cluj-Napoca (posibil CL comune)	CL Cluj-Napoca (posibil CL comune)
<b>Constrângeri și riscuri</b>		
Proiectul este propus spre implementare ulterior realizării centurii de sud, și simultan cu finalizarea drumului adiacent căii ferate, pentru a putea urmări derivarea unui maxim de beneficii pentru traficul nemotorizat.		
<b>Informații suplimentare</b>		
Figura prezintă zonele propuse spre includere în proiect.		



### ***M14b. Rețea strategică regională de ciclism***

<b>Sector</b>	Ciclism	
<b>Descrierea problemei</b>	Deși există câteva piste de ciclism turistice, acestea nu sunt conectate la o rețea. De asemenea, e practic imposibilă crearea de piste pentru biciclete între sate și de la comunele din Cluj-Napoca fără a utiliza drumurile cu trafic greu și fără prevederi pentru ciclism.	
<b>Obiectiv operațional</b>	Construirea de conexiuni pentru biciclete între Cluj-Napoca și cele mai importante comunități adiacente din punct de vedere al navetei, cât și facilitarea ciclismului de plăcere, dacă este posibil.	<b>Obiectiv(e) strategic(e)</b> ACC, SFT, QUL
<b>Descrierea intervenției</b>	<p>Construirea principalelor coridoare regionale pentru ciclism:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pentru navetă: conectarea la comunele suburbane principale, Florești, Apahida, Baciul și Feleacu</li> <li>• În așa fel încât aceste coridoare să se conecteze corespunzător la rețeaua strategică de ciclism din Cluj-Napoca și la punctele de pornire importante pentru ciclismul recreativ.</li> </ul> <p>Aceste rute sunt prezentate pe harta de pe pagina următoare și acoperă un total de 33 km.</p>	
<b>Implementare</b>		
<b>Stare curentă</b>	<b>Perioadă de pregătire</b>	<b>Perioadă de implementare</b>
Nu există studii sau inițiative	2017	2018 – 2022 (cinci ani)
<b>Buget estimat (MEUR)</b>	<b>Sursă de finanțare</b>	<b>Beneficiar</b>
1,65	Buget local (eligibil POR)	CL UAT corespunzătoare
<b>Constrângeri și riscuri</b>		

La implementarea rețelei regionale pentru ciclism, conexiunile din Rețeaua Strategică de Ciclism Cluj-Napoca trebuie să existe și, de preferință, să ducă spre centru sau spre alte atracții importante.