

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Cluj

Minută dezbateri publică pe tema Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) Cluj-Napoca

19.11.2021

Prezenți:

Primarul municipiului Cluj-Napoca, dl. Emil Boc

Viceprimarul municipiului Cluj-Napoca dl. Dan Tarcea

Directorul Direcției de Dezvoltare Locală Cluj Napoca, dl. Ovidiu Cîmpean

Reprezentant consultant CIVITTA, dl. Reinhold Stadler

Director general ADI ZMC, dl. Zoltan Coraian

Director programe ADI ZMC, dl. Adrian Răulea

Părți interesate și cetățeni

I. Anunț

Dl. Emil Boc anunță modul în care se va desfășura dezbateri

II. Prezentare

Dl. Reinhold Stadler prezintă PMUD, modul în care a fost elaborat și conținutul acestuia

III. Dezbateri

În cadrul dezbaterii publice, reprezentanții echipei de proiect au răspuns în limita timpului alocat la întrebările venite din comunitate. Pentru a putea oferi însă explicații mai detaliate și complete, după finalizarea dezbaterii, echipa de proiect a pregătit o listă cu răspunsuri pentru fiecare întrebare sau solicitare.

În continuare redăm intervențiile persoanelor care s-au înscris la cuvânt, completate cu răspunsurile complete ale echipei de proiect.

ADRIAN COSTINA

Întrebare / afirmație

Hub-ul de la Gară - liniile de mare capacitate de transport ar trebui integrate cu gara, dar în acest moment liniile de metrou est-vest nu trec pe la gara, nici pe la aeroport. Gara ar putea deveni un adevărat hub: troleibuz pe axa Nord-Sud din Baciș până în Zorilor

Răspuns

Gara este deja un nod de schimb, creat organic, așa cum și celelalte noduri care deserveș joncțiunea transportului periurban cu cel urban au fost create (fig 1) iar rețeaua de transport actuală a evoluat în straturi. Dezvoltarea acesteia se concentrează pe crearea unei hiper-rețele de transport pe mai multe niveluri care să se bazeze pe o structură de transport de mare capacitate de nivel superior (cum ar fi Metroul sau Trenul Urban), completată de rețeaua de Tramvai, iar aceste 3 axe să materializeze 4 noduri de transfer multimodal importante (a se vedea figura 2), rețeaua fiind completată de traseele de troleibuz și autobuz, care asigură rolul de alimentare a rețelei de nivel ierarhic superior.

Mai mult de atât, prin PMUD este propusă bandă dedicată (tramvai + troleibuz + autobuz) pe str. Horea ceea ce va permite optimizarea legăturii cu Gara Cluj-

Napoca.

Întrebare / afirmație

Este nevoie de o mai bună relație între Gară și Autogară iar liniile de transport public județean ar trebui integrate treptat în rețeaua de transport public metropolitan.

Ar fi oportună prelungirea rețelei de tramvaie pe direcțiile sud-est și nord-vest. Linie dedicată de la Gară spre Gheorgheni și Strada Dorobanților, Barițiu și Cartierul Grigorescu, pe strada Horea. Toate acestea ar fi integrate în hub-ul de la Gară. Integrată cu linia de pe Mănăștur pe Bd. Muncii.

Răspuns

În raport cu tiparele de deplasare din Cluj-Napoca, precum și cu principalele zone generatoare și care atrag trafic, ambele raportate la densitatea de populație și densitatea de locuri de muncă, s-a identificat că există o cerere de deplasare pe axa est-vest, care atinge comuna Florești și cartierele Mănăștur, Centru, Gheorgheni și Muncii, axă care a fost susținută prin propunerea dezvoltării Magistralei 1 de Metrou. De asemenea, o altă axă ce ar putea fi dezvoltată într-o etapă viitoare de extindere a rețelei de transport de mare capacitate din pe termen lung – 2050 - (Tramvai, LRT, Metro, sau orice altă soluție constructivă – ce va fi identificată și detaliată în cadrul Studiului de Fezabilitate) s-ar putea materializa pe legătura Grigorescu-Centru Andrei Mureșanu / Gheorgheni, însă acest orizont de timp nu a fost cuprins în PMUD, acesta oferind o viziune strategică pe termen scurt și mediu (până în 2035).

În prezent Calea Dorobanților este deservită de culoarul de transport public de pe 21 Decembrie 1989, iar pe termen mediu acest coridor va fi acoperit de linia de metrou. Astfel, întreaga zonă din lungul Căii Dorobanților este deservită de metrou (fiind la 350 m de coridor aceasta se încadrează în raza de deservire de 500-800m a metroului). Totuși, fiind vorba de o zonă cu ample noi dezvoltări și o densitate ridicată de locuri de muncă și obiective de interes este important ca aceasta să beneficieze de o mai bună deservire cu transportul public de suprafață. Studiul de reconfigurare a rețelei de transport public metropolitan, ca urmare a implementării trenului metropolitan și al metroului va trebui să aibă în vedere și o mai bună deservire a zonei din lungul Căii Dorobanți, dar și cartierul Grigorescu.

Întrebare / afirmație

Varianta ocolitoare Nord (Sânpaul – Apahida) are o importanță ridicată deoarece Calea Baciului a devenit o zonă de descărcare a autostrăzii A3 ceea ce rezultă în congestie.

Răspuns

Pentru a degreva trama stradală pe direcție est-vest, mai ales în ceea ce privește traficul greu și cel de tranzit au fost conturate 3 trasee: traseul Sânpaul – Așchileu – Răscruci este inclus în PATJ Cluj și reprezintă o prioritate. Apoi traseele Sânpaul – Deușu – Feiurdeni – Câmpenești și Baciul – Popești – Lomb – Apahida reprezintă alternative pentru o posibilă variantă ocolitoare sau centură de nord.

Întrebare / afirmație

Legătura Feleacu – Casele Micești este importantă. Traficul n-ar mai utiliza Calea Turzii, ci ar lua-o spre Făget sau zona Sălicea direct din sensul giratoriu din

Feleacu.

Întrebare / afirmație

Parcare tip Belvedere pe Calea Turzii. Esplanada cu o parcare, integrată cu linii de autobuz.

Răspuns

Există o propunere pentru o facilitate de tip Park & Ride pe Calea Turzii la intersecția cu DJ103U însă aceasta din păcate nu beneficiază de un punct de belvedere. Mutarea facilității mai sus pe deal, spre comuna Feleacu ar îngreuna funcționarea sistemului de transport public pentru că în acea zonă nu există încă suficientă cerere. Legătura Feleacu Casele Micești a fost eliminată ulterior întrucât avea un impact negativ asupra zonelor naturale protejate – faza de aviz de mediu

IOSIF POP

Întrebare / afirmație

Nevoia de corelare cu Planul de Mobilitate 2014

Răspuns

Cele două documente sunt corelate, o parte considerabilă din proiectele din PMUD 2021-2027 sunt inițiate lansate sau începute în PMUD 2014 (ex. modernizare flotă, legături rutiere în lungul căii ferate, centura metropolitană, benzi dedicate transport public etc.)

Întrebare / afirmație

Clujul Verde – necesitatea de a adăuga un capitol de acest gen în planul de mobilitate

Răspuns

Proiectele din Clujul Verde care au o componentă de mobilitate sunt integrate în PMUD 2021-2027 fiind regulă încadrate în proiectele de culoare sau coridoare de mobilitate, chiar dacă ele sunt parte din proiecte de amenajare a unor spații verzi (ex. parc Bună Ziua – Becaș). Prin colaborarea cu echipa care a lucrat la elaborarea Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană (SIDU) au fost integrate și proiectele de culoare verzi în lungul apelor, de la Someș, până la Nadăș, Becaș, Popii și Canalul Morii. Câteva exemple de proiecte:

- 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
- 9.4.16b Revitalizarea culoarului Someșului Mic, modernizarea și extinderea infrastructurii pietonale și pentru biciclete pe malurile râului – Etapa 3 (str. Ferdinand - str. Fabricii)
- 9.4.16c Coridor de mobilitate urbană durabilă Someș (etapele 4 str. Fabricii - Aeroport și 5 Parcul Rozelor - Muzeul Apei)
- 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)

- 9.4.21 Amenajare coridor verde-albastru pârâul Calvaria din Cluj-Napoca
- 9.4.22a Amenajare coridor verde-albastru pârâul Nadăș din Cluj-Napoca (etapa 1) - str. Giordano Bruna - Parc Armătura
- 9.4.22b Amenajare coridor verde-albastru pârâul Nadăș din Cluj-Napoca (etapa 2)
- 9.4.23a Amenajare coridor verde-albastru pârâul Becaș (etapa 1) - parte din: Amenajare Parcul Bună Ziua în municipiul Cluj-Napoca (inclusiv coridor verde-albastru pârâul Becaș)
- 9.4.23b Amenajare coridor verde-albastru pârâul Becaș (etapa 2) - parte din: Amenajare Parcul Est în municipiul Cluj-Napoca (inclusiv coridor verde-albastru pârâul Becaș)
- 9.4.23c Amenajare coridor verde-albastru pârâul Becaș din Cluj-Napoca (etapa 3)
- 9.4.24 Amenajare coridor verde-albastru Pârâul Popii

Mai mult de atât, în cadrul PMUD 2021-2027, există capitoare dedicate cu privire la situația actuală în ceea ce privește mediul și calitatea vieții precum și impactul pe care îl are asupra acestor aspecte proiectele propuse, iar rezultatele au condus la promovarea și prioritizarea unui scenariu de mobilitate care contribuie la ameliorarea substanțială a acestor aspecte

Întrebare / afirmație

Reducerea circulației de la 82% la 42% este șocant Rezultatele chestionarelor de implicare a publicului Răspuns

Rezultatele chestionarului sunt prezente în PMUD 2021-2027 – pag 155. Într-adevăr, ponderea persoanelor care lucrează de acasă și nu mai realizează deplasări este una foarte mare. Practic stilul de lucru s-a schimbat pentru foarte mulți clujeni, iar deplasarea la locul de muncă nu mai este ceva atât de frecvent ca înainte.

Metroul ar trebui implementat atunci când va fi posibil de executat fără presiunea bugetară / a timpului. În contextul scăderii populație metroul nu se justifică.

Răspuns

Conform Studiului de Prefezabilitate aprobat de Guvernul României, și a Studiului de Fezabilitate aprobat în Consiliul Local Florești și Consiliul Local Cluj, fiind în proces de aprobare prin Hotărâre de Guvern, implementarea primei magistrale de metrou are multiple avantaje și se califică prin indicatorii tehnico- economici la finanțarea prin Fonduri Europene Nerambursabile. Printre avantajele Metroului, enumeram:

- Elimină de pe străzile orașului mai multe deplasări cu autoturismul personal decât oricare altă soluție de transport public: 40 de mii de deplasări pe zi în 2030, și 170 de mii de deplasări pe zi în 2060.
- Încă din anul deschiderii va conduce la evitarea a 26 de accidente cu morți și răniți grav pe an, acest număr crescând la 75 de accidente evitate în 2060.
- fiind în subteran este singura soluție pentru a oferi capacitatea de transport necesară în zonele cu străzi înguste precum centrul orașului sau sudul Floreștiului, iar stațiile pot fi amplasate exact acolo unde este nevoie de ele – spre exemplu în curtea viitorului Spital Regional de Urgență.
- este pe deplin justificat de cererea de transport: chiar din anul deschiderii va fi nevoie, pe secțiunea cea mai încărcată, de a opera la ora de vârf

un tren la fiecare 2 minute și 45 de secunde, iar în 2060 va fi nevoie reducerea acestui interval la un tren la fiecare 2 minute și 15 secunde.

- este de departe cea mai importantă intervenție în a reduce poluarea și a îmbunătăți calitatea aerului în Cluj: metroul va elimina anual 10.950 de tone de emisii pe an (CO2 echivalent) din zona urbană.

- prin durata de deplasare incomparabil mai scăzută (din Florești vest în Sopor: 23 de minute cu metroul, 52 de minute cu un ipotetic tramvai) va sprijini o creștere robustă și durabilă a zonei metropolitane Cluj-Napoca.

- este singurul proiect de mobilitate urbană durabilă care nu doar rezolvă o problemă de mobilitate ci va funcționa și ca vector de structurare a dezvoltării durabile pe termen pe lung. Sute de hectare actualmente nedezvoltate din zona urbană (dintre care doar în zona Sopor - Gheorgheni 161 ha și în zona Muncii 78 ha) vor fi orientate în direcția dezvoltării durabile, datorită prezenței metroului.

- prin comparație cu transportul în comun (chiar și electric) de suprafață, metroul nu ocupă spațiu urban valoros (cu calea de rulare, stațiile etc.) și nu produce zgomot – permițând alocarea spațiului urban limitat și valoros către utilizări durabile, și îmbunătățind mult calitatea vieții pentru toți locuitorii.

- , topologia

rețelei de transport din Cluj (dominată de o coloană vertebrală est-vest de mobilitate, fără

inele de circulație, și cu restul rutelor radiale clar subordonate axei vest-est) impune o soluție de transport de capacitate superioară soluțiilor clasice de suprafață (tramvai, troleibuz, autobuz).

Întrebare / afirmație

Descongestionarea traficului în municipiu și zona metropolitană adiacentă.

Centura metropolitană - 9 noduri se desprind spre cartierele Clujului. Ca rezultat, descongestionarea zonei centrale

Metroul sa fie lăsat pentru după implementarea variantelor ocolitoare. Gol financiar imens

Răspuns

A se vedea răspunsul anterior.

Conexiunile pe zona metropolitană. În jurul orașului există zone agricole care pot să susțină Clujul. Integrarea zonelor agricole cu zona metropolitană.

PMUD conține două proiecte care vizează conturarea unei rețele velo la nivel metropolitan:

- Dezvoltarea unei rețele integrate de trasee velo în comunele din zona metropolitană (etapa 1)

- Dezvoltarea unei rețele integrate de trasee velo în comunele din zona metropolitană (etapa 2)

O mare parte din aceste trasee urmează drumuri agricole / drumuri de hotar care vor fi amenajate pentru

ca să permită deplasarea în siguranță cu bicicleta. Aceste drumuri vor fi închise pentru traficul auto pentru a nu fi utilizate ca scurtături de către conducătorii

auto. Ele vor fi însă deschise pentru utilajele agricole care vor putea accesa mai ușor terenurile agricole.

RADU MITITEAN

Întrebare / afirmație

Lipsește din PMUD: partea de viziune și strategie este subțire. Foarte generalistă parte de viziune, principii, rezultate. Partea de proiecte concrete este bine dezvoltată, dar documentul servește ca o anvelopa pentru proiecte
Exemple: Modal split – în fiecare din scenarii trebuie să fie declarate benchmarkuri

Răspuns

Partea de ținte se regăsește la capitolul 10.2 INDICATORI DE MONITORIZARE ȘI INDICATORI DE SUCCES (KPI) este însă adevărat că formatul PMUD așa cum îl prevede ghidul JASPERS nu cuprinde o parte dedicată explicării abordării strategice iar viziunea de regulă, urmând modelul primei generații de PMUD-uri pentru polii de creștere, are un caracter general. Viziunea pentru PMUD 2021-2027 este însă mult mai dezvoltată și detaliată în comparație cu alte planuri de mobilitate urbană durabilă. Pentru a oferi mai multe detalii despre strategie și ținte va fi detaliat în capitolul „6. DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI PROIECTE DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URBANE”.

Întrebare / afirmație

Exemple: Infrastructura velo dedicată, doar câteva proiecte de completare a situației existente, ar fi ok dacă ar fi un plan doar pe următorii 2 ani.

Răspuns

Infrastructura velo este formată dintr-o serie destul de amplă de culoare de mobilitate urbană durabilă care urmează conceptul „complete streets” – „străzi complete” – străzi care pun accentul pe un echilibru între spațiul alocat transportului public, mersului cu bicicleta, mersul pe jos și autoturismelor. Toate aceste proiecte vor include infrastructură pentru biciclete, fie ea sub forma de piste pentru biciclete, benzi sau măcar trasee sugerate pentru bicicliști („sharrows”). Mai mult de atât, unul din obiectivele PMUD 2021-2027 este ca pe termen scurt-mediu fiecare cartier să beneficieze de cel puțin o legătură velo funcțională cu centrul istoric. În completarea rețelei urbane sunt cuprinse și traseele metropolitane și piste pentru bicicliști integrate în proiectul centurii metropolitane.

Întrebare / afirmație

Exemple: Parking-uri pentru autoturisme și biciclete – prea puține propuse pentru o perioadă prea îndelungată. Necesită o analiză vis-a-vis de distanța medie/maximă între locuitori și facilități velo, care să fie densitatea facilităților, scenarii optimiste/pesimiste. E o listă de câteva proiecte, lipsește o viziune coerentă și indicatori de atins.

Răspuns

Echipa PMUD 2021-2027 va detalia această componentă cu ținte mai precise, mai ales în ceea ce privește garajele pentru biciclete.

Întrebare / afirmație

Se sugerează: identificarea problemelor, decizia asupra rezultatelor dorite, strategie de dezvoltare bazată pe rezultatele dorite, și abia după aceea proiecte propuse

Aspecte nu sunt deloc atinse: legislația actuală recent modificată face ca benzile comune de biciclete și transport public să fie aproape ne-folosibile, trebuie să fie ținută o distanță minimă între vehicule și biciclete

Răspuns

Din păcate cadrul legal pentru infrastructura dedicată mersului cu bicicleta este extrem de precar și învechit. Deși la nivel național este în curs de aprobare „Ghidul metodologic de reglementare a proiectării, execuției, utilizării și mentenanței lucrărilor de infrastructură pentru biciclete” acest demers este foarte lent. Totuși infrastructura pentru biciclete și dezvoltarea benzilor dedicate de transport public se află printre elementele cuprinse în reformele asumate odată cu dezvoltarea Planului Național de Redresare și Reziliență (PNRR). Suntem încrezători că va exista un progres în viitorul apropiat pe acest subiect. Pentru a putea însă preveni întârzierile la nivel național PMUD 2021-2027 cuprinde proiectul 9.8.2 Elaborare ghiduri metropolitane pentru proiectarea infrastructurii și serviciilor de transport în ZMC care prevede în prima fază realizarea unui ghid pentru proiectarea străzilor urmând conceptul de „străzi complete” care să poată fi folosit de proiectanți în proiectele de regenerare și restructurare urbană dar și în proiecte mai simple care vizează modernizarea de străzi. Folosind acest ghid, care ar putea fi aprobat prin HCL se pot impune principii și reguli de proiectare care să asigure o mai bună calitate a viitoarelor proiecte de reconfigurare / modernizare străzi.

Întrebare / afirmație

Aspecte nu sunt deloc atinse: zone pericentrale ca hub-uri pentru industrie de unde să se încarce marfa în biciclete cargo pentru „last-mile delivery” astfel încât marfa să fie transportată fără necesitatea vehiculelor grele.

Răspuns

Există două proiecte care conțin și o componentă de logistică de tip „last mile delivery” și anume:

- 9.4.3.1 REȚEA DE HUB-URI DE ELECTRO / MICROMOBILITATE ÎN MUNICIPIUL CLUJ-NAPOCA
- 9.4.3.2A EXTINDEREA REȚELEI DE STAȚII DE ÎNCĂRCARE ELECTRICĂ DIN MUNICIPIUL CLUJ- NAPOCA

Echipa PMUD 2021-2027 va lucra la dezvoltarea acestor proiecte ca să poată include și o componentă mai amplă dedicată spațiilor de stocare pentru mărfuri de mici dimensiuni, mai ales în vederea încurajării livrării cu cargobiciclete.

Întrebare / afirmație

Avem nevoie de o strategie care să umple golul dintre PMUD și partea de viziune care lipsește

Răspuns

Partea de ținte se regăsește la capitolul 10.2 INDICATORI DE MONITORIZARE ȘI INDICATORI DE SUCCES

(KPI) este însă adevărat că formatul PMUD așa cum îl prevede ghidul JASPERS nu cuprinde o parte dedicată explicării abordării strategice iar viziunea de regulă, urmând modelul primei generații de PMUD-uri pentru polii de creștere, are un caracter general. Viziunea pentru PMUD 2021-2027 este însă mult mai dezvoltată și detaliată în comparație cu alte planuri de mobilitate urbană durabilă. Pentru a

oferi mai multe detalii despre strategie și ținte va fi detaliat în capitolul „6. DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI PROIECTE DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URBANE”.

ȘERBAN TIGĂNAȘ

Întrebare / afirmație

Atragerea de specialiști și generarea de studii, voința politică
Există un anumit decalaj între elementele principale strategice și practica urbanistică curentă de zi-cu-zi. Există o serie de studii care nu sunt neapărat corelate. Cele patru proiecte fanion sunt prezentate ca fiind în stare avansată de maturitate, care sunt de fapt în stadii incipiente (ex. Metroul). Există un scepticism privind capacitatea de implementare, posibilitatea de a absorbi aceste proiecte.

Răspuns

În conformitate cu strategia de implementare, prima magistrala de metrou, va fi implementată pe faze începând cu anul 2027 până în anul 2033 când se estimează că va fi implementată integral. În acest moment pentru prima faza este asigurat din fonduri guvernamentale și PNRR, peste 60% din valoarea de investiție, urmând ca în perioada următoare să se depună cererea de finanțare, odată cu lansarea Programului Operațional Transporturi, pentru restul sumelor, proiectul fiind eligibil, și pe deplin finanțabil din fonduri structurale nerambursabile. Totodată, autoritatea contractantă (Primăria Municipiului Cluj-Napoca), are un parteneriat de colaborare cu Ministerul transporturilor, iar pe capacitatea instituțională, privind dezvoltarea și implementarea proiectelor majore, beneficiază de sprijinul JASPERS, un organism de asistență în pregătirea proiectelor al Băncii Europene de Investiții.

În ceea ce privește centura metropolitană, studiile sunt într-o fază destul de avansată, iar o parte din culoarul verde-albastru al Someșului se află deja în implementare sau la nivel de studii.

Întrebări:

a. Cât de mult depinde atingerea țăintelor menționate în PMUD de realizarea proiectului fanion Metrou. Având în vedere ca Metroul este parte din scenariul „do minimum”?

Răspuns

Raportat la Scenariul Minim din care face parte faza 1 a Magistralei de Metrou, acest proiect contribuie la rezultatele generate de scenariu cu aproximativ 15% din totalul proiectelor implementate în scenariul 1. Desigur, Metroul nu este singurul proiect care contribuie la reducerea emisiilor de CO₂, reducerea accidentelor, creșterea calității vieții, încurajarea deplasărilor cu transportul public, încurajarea deplasărilor cu mijloace de transport nemotorizate, reducerea nivelului mediu de zgomot generat de traficul rutier, s.a.m.d, ci și celelalte proiecte. Acestea vizează investiții în sistemul de transport public, extinderea pistelor de biciclete, achiziția de mijloace de transport nepoluante, etc.

b. Există în Cluj-Napoca un hub de specialiști în arhitectură și urbanism la Facultatea de Arhitectură și Urbanism din Cluj-Napoca. În ce măsură ați discutat cu acești specialiști în dezvoltarea acestui PMUD?

Răspuns

La dezbaterile cu factorii interesați din 21.07.2021 și la dezbaterile pe mobilitate activă din data de 25.08.2021 au fost invitate și universitățile de profil, clusterelor RUR și OAR. La dezbaterile pe mobilitate activă din partea RUR a participat domnul

arh. Gheorghe Elkan. Au avut loc discuții foarte productive și cu echipele de arhitecți și urbanisti implicate în proiectele majore de mobilitate cum ar fi: echipa SOPOR + Clujul Verde (Octav Olănescu + Vlad Rusu), Parc Est și Cetățuia (Metapolis) etc. Echipa PMUD 2021-2030 este deschisă și pentru alte discuții dezbateri, mai ales cele care implică participarea mediului academic.

c. Ce opinii aveți despre capacitatea de implementare a acestor proiecte, și cum ar putea fi monitorizată sau defalcată pe un plan multi-anual de investiții ca să vedem ca planul se desfășoară așa cum a fost stabilit?

Răspuns

Conform bunelor practici, stabilite în Ghidul ELTIS, PMUD generează un plan de acțiune, pe baza căruia autoritatea locală stabilește un program de implementare multianual, care trebuie să fie monitorizat pe baza indicatorilor stabiliți prin PMUD.

d. Care sunt densitățile urbane recomandate pentru a putea dezvolta o rețea de transport public eficient și în ce măsură se regăsesc aceste densități în situația reală a municipiului Cluj-Napoca?

Răspuns

În teorie, din punct de vedere economic, de la o densitate de 110 - 115 locuitori / ha o linie de metrou poate funcționa sustenabil. Cartierele care formează acest coridor ating această densitate (Mănăștur, Mărăști, Gheorgheni și Între Lacuri) iar zona centrală chiar dacă nu atinge densitatea de rezidenți are valori foarte ridicate la locuri de muncă și desigur turiști. Mai mult de atât, trebuie luat în considerare că și capetele Muncii și Sopor sunt în plin proces de restructurare urbană aspect care va crește considerabil numărul de locuri de muncă și rezidenți. Numai în cartierul Sopor sunt planificate locuințe pentru peste 25.000 de locuitori.

Totuși trebuie luat în considerare că nu există o soluție universală sau niște indicatori specifici pentru care este oportun dezvoltarea unui sistem sau a altuia de transport. Problema dezvoltării rețelei de transport este mult mai complexă de atât și ține seama de tiparele de mobilitate, principalele origini și destinații ale deplasărilor, caracteristicile mobilității pe plan local, zonele de interes, s.a.m.d. tocmai de aceea în ultima perioadă atât în România cât și pe plan European și mondial s-au făcut eforturi în a dezvolta Modele de Transport atașate PMUD-urilor sau Strategiilor de Transport, care se materializează ca și instrumente de lucru pentru specialiști, și care pot reprezenta într-o manieră robustă situația existentă și viitoare în diverse scenarii. Astfel că decizia dezvoltării unui coridor de transport pe o axă sau alta, extinderii unei rețele de transport într-o direcție sau alta, amplasării de stații de transport public sau stabilirea ierarhiei dintre modurile de transport (pe sistemul coridor-feeder) este o problemă complexă și nu are un rezultat unic, găsirea unor soluții optime stand în efortul specialiștilor de a identifica anumite provocări cheie pentru care să poată genera o serie de soluții pe care le pot testa cu ajutorul instrumentului de lucru (Modelul de transport) și pe baza impactului fiecărui scenariu, în raport cu obiectivele stabilite să poată decide care este soluția optimă.

e. În ce măsură politicile de parcare în care spațiu public în anumite cartiere este concesionat pe termen lung pentru autovehicule și în locurile nominalizate

parcărilor stau goale pentru jumătate din zi, corespunde cu PMUD, trebuie continuate sau schimbate?

Răspuns

Închirierea unui loc de parcare unui singur utilizator pentru 24 din 24 de ore reprezintă o gestiune ineficientă a parcării și distorsionează percepția cetățenilor asupra modului în care parcare ar trebui să funcționeze. Din păcate, în România s-a perpetuat în ultimii 10 ani acest model de a rezerva locuri de parcare pentru rezidenți care le pot bloca 24 din 24. Astfel, cetățeanul a ajuns să se considere proprietar pe acest loc, iar schimbarea acestei preconcepții este dificilă. În politica de parcare PMUD 2021-2027 atrage atenția asupra acestei probleme și propune măsuri pentru a asigura o gestiune mai eficientă a stocului de parcări, mai ales în zonele rezidențiale. Primi pași vizează limitarea orei în care se poate rezerva un loc de parcare la intervalul 17:00 / 18:00 – 08:00 păstrând mecanismele de încurajare a partajării parcării și în acest interval. Pe parcursul zilei, locul de parcare rezidențial poate fi ocupat de alți utilizatori care ar plăti ocuparea prin tariful orar sau abonament. Desigur, orice rezident poate utiliza gratuit (pe baza abonamentului) alte locuri de parcare disponibile în cursul zilei dacă locul de parcare rezervat este ocupat. Pe termen lung, după o campanie amplă de conștientizare, posibilitatea de a rezerva deține un loc de parcare pe domeniul public va trebui eliminată și înlocuită cu dreptul de a parca pe locurile disponibile pe baza unui abonament sau plătind tariful orar.

f. Modernizarea unei rețele capilare periferice. Cum se potrivește cu trendurile actuale? Cum vedeți dezvoltarea urbană nouă din Cluj-Napoca, cât de bine se potrivește cu țelurile subliniate în PMUD

Răspuns

În momentul de față principalele tendințe de dezvoltare urmează cumva calea metroului. Este vorba de restructurarea din zona Muncii și de noul cartier Sopor. Crescând densitatea în aceste capete se poate asigura o mai bună sustenabilitate din punct de vedere economic al acestui proiect. În ceea ce privește cartierul Borhanci aici este prevăzut un proiect de lărgire a Căii Borhanciului însă va fi foarte importantă și dezvoltare dotărilor (ex. Parc Bună Ziua / Parc Est și centrul educațional) pentru a reduce nevoia de deplasare către zona centrală. Pe de altă parte, este îngrijorător procesul de densificare din cartiere precum Bună Ziua sau Europa întrucât în aceste cazuri este aproape imposibil de creat o rețea de străzi colectoare care să asigure o bună distribuție a fluxurilor. Adesea, în calea unui proces de optimizare a tramei stradale stau construcții realizate în ultimii 10 ani care trebuie demolate. În aceste cazuri vor trebui adoptate două mecanisme: 1. PUZ-uri de regenerare a cartierelor care să vizeze modalități de refacere / completare a tramei stradale, inclusiv exproprieri necesare și 2. Transformarea majorității străzilor secundare în străzi rezidențiale cu traficul calmat. În acest fel, pietonii pot folosi și suprafața carosabilă cu mențiunea că autoturismele vor circula cu sub 20km/h. Pentru a păstra limita de viteză va fi nevoie de o reconfigurare a străzilor care să cuprindă limitatoare de viteză, șicane și alte amenajări menite să reducă viteza autoturismelor sub 20 km/h. Deoarece cadrul legal și normativele care vizează proiectarea străzilor sunt depășite, PMUD 2021-2027 include proiectul „9.8.2 Elaborare ghiduri metropolitane pentru proiectarea infrastructurii și serviciilor de transport în ZMC”. Practic, este vorba de un ghid urmând modelul „Streets toolkit – de la Transport for London” care să ghideze proiectanții în proiectarea de străzi urmând cele mai noi tendințe din acest domeniu, mai ales cele care fac referire la concepte precum „complete streets”, „home zone” sau „shared space”.

g. Aeroportul. Ratare de a crea un adevărat nod intermodal, cu stație CF la câteva sute de metri de terminal. În ce măsură este viabil conectarea aeroportului cu rețeaua de mobilitate existentă?

Răspuns

Conform Studiului de Prefezabilitate pentru implementarea Trenului Metropolitan Bonțida-Nădășel, se prevede ca în zona aeroportului să se realizeze un punct de oprire și să se amenajeze o conexiune pietonală facilă cu aeroportul. Dezvoltarea acestui punct de oprire aflat la câteva sute de metri de aeroport ar facilita accesul călătorilor care vin din regiune către aeroport și care în prezent fie vin cu autoturismul personal sau cu autocare.

Proiectul „9.6.4 CONSTRUCȚIE TERMINAL INTERMODAL RUTIER (AERIAN, CF, RUTIER, TRANSPORT PUBLIC)

LA AEROPORTUL INTERNAȚIONAL "AVRAM IANCU" vizează și legătura cu gara (parte din proiectul de tren metropolitan) iar recent terenul din apropierea gării a fost cedat de către Consiliul Județean Cluj către administrația publică locală în vederea dezvoltării terminalului intermodal. Nu în ultimul rând, planurile de extindere a rețelei de mare capacitate din Cluj-Napoca (rețeaua majoră de transport) prevăd ca pe termen lung să poată fi extinsă magistrala 1 de metrou din Gheorgheni către viitorul cartier rezidențial Sopor și cu posibilitatea extinderii ulterioare către aeroport (în perspectiva anului 2050 – 2060)

ALINA CHIRIAC

Întrebare / afirmație

a. Cum este implicată societatea civilă în procesul de decizie pentru fiecare dintre proiectele propuse în acest PMUD? Unde vor fi expuse răspunsurile? Unde se poate discuta despre alternative înainte ca deciziile să fie luate.

Răspuns

Toate răspunsurile la întrebările din aceste dezbateri publice vor fi publicate pe pagina oficială a Primăriei Municipiului Cluj-Napoca și pe pagina CIIC.

Întrebare / afirmație

b. Infrastructură mare pentru toată zona metropolitană, dar participanții la discuție trebuie să aibă domiciliul doar în Cluj-Napoca, nu e cumva o problemă?

Răspuns

La discuție se poate înregistra oricine, indiferent de domiciliu.

Întrebare / afirmație

c. Problema informării despre aceste dezbateri, informația nu ajunge și la cei din comunitățile periferice din zona metropolitană

Răspuns

Informările s-au realizat cu sprijinul echipei ADI Zona Metropolitană Cluj care este în legătură directă cu toate primăriile din zona metropolitană.

Întrebare / afirmație

d. În cadrul studiului PMUD sunt destul de multe aprecieri subiective și vagi: Exemplu: drumurile din zonă sunt descrise ca având calitate bună sau

foarte bună, dar se ia în considerare doar calitatea pavajului, nu și lățimea, configurația geometrică, trotuare, canalizare stradală, retrageri etc.

Răspuns

PMUD este un document strategic care stabilește în urma analizei critice asupra situației existente un set de investiții propuse și un plan de acțiune. Modul în care punctual fiecare investiție va fi dezvoltat, păstrând specificul și liniile directoare trasate în cadrul documentului Strategic, se va detalia la momentul elaborării Studiilor de Fezabilitate și a proiectelor tehnice.

Fiind vorba de capitolul dedicat infrastructurii rutiere, calitatea se rezumă la îmbrăcămintea asfaltică, date care sunt colectate și disponibile public. Întreaga problematică a infrastructurii dedicate pietonilor și bicicliștilor este tratată la capitolul dedicat transportului nemotorizat.

Întrebare / afirmație

e. Exemplu concret: DJ107E e considerat ca având stare foarte bună, deși trece prin 2 sate unde nu există trotuare sau canalizare stradală

Răspuns

Fiind vorba de capitolul dedicat infrastructurii rutiere calitatea se rezumă la îmbrăcămintea asfaltică, date care sunt colectate și disponibile public. Întreaga problematică a infrastructurii dedicate pietonilor și bicicliștilor este tratată la capitolul dedicat transportului nemotorizat.

Întrebări / afirmații

f. Exemplu concret: DJ107E poate fi luat în considerare pentru descărcarea autostrăzii, considerat legătură între nodul rutier de la Ciurila propus în PMUD și Cluj-Napoca

g. Planurile din PMUD sunt puțin integrate cu alte planuri, ex. CNAIR, sau cu ce există efectiv în zonele vizate

h. Exemplu concret: nodul rutier de la Ciurila este propus în PMUD și de CNAIR, dar nu există nici un drum de legătură. CNAIR vorbește exclusiv de folosirea infrastructurii existente pentru a realiza această legătură (adică pe DJ107E, care este îngust și lipsit de trotuare, retrageri, etc.)

Răspuns

Toate proiectele aflate în curs de implementare / pregătire la nivel guvernamental (autostrăzi, drumuri expres, noduri, modernizare căi ferate) sunt integrate în PMUD 2021-2027, chiar dacă ele nu sunt sub controlul direct al autorităților locale în ceea ce privește implementarea. Nodul de la Ciurila, cel conectat la DJ107R este chiar cuprins în PMUD Ciurila (da, Ciurila are un Plan de Mobilitate Urbană ca parte a Planului Urbanistic General). Subiectul nodului și a legăturii a fost discutat și cu administrația publică locală în cadrul întâlnirilor metropolitane. Rămâne însă de văzut în urma studiilor de fezabilitate dacă DJ107R va fi păstrat ca legătură cu nodul de pe A3.

Întrebare / afirmație

i. Nu este integrată viziunea din acest plan și planurile CNAIR

Răspuns

Toate proiectele aflate în curs de implementare / pregătire la nivel guvernamental (autostrăzi, drumuri expres, noduri, modernizare căi ferate) sunt integrate în

PMUD 2021-2027, chiar dacă ele nu sunt sub controlul direct al autorităților locale în ceea ce privește implementarea.

Întrebare / afirmație

j. Exista contradicții în plan. Pe de o parte infrastructura e considerată bună , iar în același timp, 10 comune metropolitane au punctaj NULL pentru mobilitatea pietonală

Răspuns

Este vorba de indicatori diferiți, calitatea infrastructurii rutiere din perspectiva îmbrăcăminții și calitatea infrastructurii pietonale și / sau pentru biciclete.

Întrebare / afirmație

k. Se vorbește de drumuri care în mod actual sunt poteci sau de pământ care trec prin zone împădurite sau protejate. Lipsesc măsurile de protejare a mediului. Exemplu: Centura care va traversa Făgetul. Nu există ideea de a compensa defrișările necesare

Răspuns

Măsurile compensatorii pentru centura metropolitană (TR35) sunt incluse în studiul de fezabilitate al proiectului și nu fac obiectul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă.

Întrebare / afirmație

l. Limbajul planului este prea abstract și impersonal. Soluțiile de mediu: limbaj generic. Cine și cum și unde?

Răspuns

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă este un document care vizează domeniul transportului și a mobilității și nu propune de regulă „soluții de mediu”. El vizează componenta de mediu la nivel strategic prin reducerea nevoii de transport și tranziția către mijloace de transport cu impact redus asupra mediului (transport public, mersul pe jos, cu bicicleta etc.). Intervențiile care vizează panouri de protecție fonică sunt de regulă incluse în proiectele de infrastructură, la fel este cazul și replantării unor posibili arbori tăiați în urma intervențiilor. Mai mult de atât, componenta de spații verzi ample noi, cum ar fi Parc Bună Ziua, Parcul Tineretului sau alte noi parcuri sunt tratate în Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană.

Întrebare / afirmație

m. Partea de măsurare a impactului planificării, efectuată cu anumiți KPIs, dar nu au fost incluși indicatori din planul de Cluj Verde. Lipsa de masuri de protecție fonică.

Răspuns

Planul de mobilitate este un document strategic. În consecință nu se vor regăsi proiecte detaliate de plantare arbori sau montare panouri de protecție fonică, aceste elemente fiind cel mult generic anunțate, detaliile pentru fiecare proiect, fiind stabilite la momentul elaborării Studiilor de Fezabilitate și a proiectelor tehnice. Esența planului de mobilitate este aceea de a identifica un plan de masuri care să contribuie la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră datorate sectorului transporturilor, prin promovarea soluțiilor alternative de transport – Bicicleta, Transport electric, Transport Public, soluții de management inteligent al traficului etc. Toate aceste proiecte contribuie la reducerea impactului asupra mediului, PMUD fiind centrat pe creșterea calității locuirii pentru cetățenii zonei metropolitane Cluj. În cadrul PMUD, există capitole dedicate cu privire la situația actuală în ceea ce privește mediul și calitatea vieții precum și impactul pe care îl

are asupra acestor aspecte proiectele propuse, iar rezultatele au condus la promovarea și prioritizarea unui scenariu de mobilitate care contribuie la ameliorarea substanțială a acestor aspecte.

La sfârșitul documentului, la capitolul 10.2 Indicatori de monitorizare și indicatori de succes (KPI) se regăsește o un tabel cu ținte vizate pentru principalii indicatori care vor trebui monitorizați la nivelul municipiului Cluj-Napoca și al Zonei Metropolitane Cluj.

Întrebare / afirmație

n. Planul este foarte mare, greu de înțeles și de digerat de cetățeni, trebuie deschis către toată zona metropolitană, exprimat într-o forma mai grafică, vizuala, partajată

Răspuns

Există și o broșură de sub 20 pagini care cuprinde indicatorii cheie (profilul de mobilitate al orașului), viziunea, principalele probleme și provocări, alături de principalele proiecte.

Întrebare / afirmație

o. Implicarea asociațiilor de mediu nu numai în conversație dar și în procesul de decizie.

Răspuns

În cursul grupurilor de lucru au fost invitate și implicate asociații de mediu care să aibă o activitate care poate fi legată de domeniul mobilității urbane.

MIHAI RACU

Întrebare / afirmație

Planul de mobilitate este fundamental pentru PUG, PUG-ul fiind cel care operaționalizează direcțiile identificate în PMUD. Care este densitatea optimă pentru transportul public, mai ales autobuze?

Răspuns

Toate datele din PMUD 2021-2027, inclusiv modelul de transport vor fi puse la dispoziția beneficiarului și ulterior echipelor care vor continua să lucreze pe proiecte de mobilitate la nivelul Clujului și a zonei metropolitane, inclusiv echipa PUG care se află în faza de pregătire a studiilor de fundamentare.

În teorie, din punct de vedere economic, de la o densitate de 30 locuitori / ha transportul public poate funcționa sustenabil. Totuși trebuie luat în considerare că nu există o soluție universală sau niște indicatori specifici pentru care este oportun dezvoltarea unui sistem sau a altuia de transport. Problema dezvoltării rețelei de transport este mult mai complexă de atât și ține seama de tiparele de mobilitate, principalele origini și destinații ale deplasărilor, caracteristicile mobilității pe plan local, zonele de interes, s.a.m.d. tocmai de aceea în ultima perioadă atât în România cât și pe plan European și mondial s-au făcut eforturi în a dezvolta Modele de Transport atașate PMUD-urilor sau Strategiilor de Transport, care se materializează ca și instrumente de lucru pentru specialiști, și care pot reprezenta într-o manieră robustă situația existentă și viitoare în diverse scenarii. Astfel că decizia dezvoltării unui coridor de transport pe o axă sau alta, extinderii unei rețele de transport într-o direcție sau alta, amplasării de stații de transport public sau stabilirea ierarhiei dintre modurile de transport (pe sistemul coridor-feeder) este o problemă complexă și nu are un rezultat unic, găsirea unor soluții optime stand în efortul specialiștilor de a identifica anumite provocări cheie pentru care să poată genera o serie de soluții pe care le pot testa cu ajutorul instrumentului de lucru (Modelul de transport) și pe baza impactului fiecărui

scenariu, în raport cu obiectivele stabilite să poată decide care este soluția optimă.

Întrebare / afirmație

Coridoare de mobilitate verde care să completeze rețeaua rutieră municipală. Există câteva zone din oraș, zone verzi de protecție aferente zonelor de infrastructura mare, de exemplu zone de interdicții de construire în lungul linilor de înaltă tensiune, magistralelor de gaz, care pot fi valorificate ca variante de transport velo și pietonale.

Răspuns

În cadrul PMUD 2021-2027 au fost integrate propuneri de coridoare de mobilitate în lungul cursurilor de apă. Aceste coridoare pot fi dedicate mersului pe jos (ex. Canalul Morii) sau pot include și infrastructură pentru biciclete (ex. Someș). Următoarele râuri și pâraie sunt parte din această rețea: Someș, Nadăș, Canalul Morii, Becaș și Pârâul Popii.

IV. Intervenții finale

DI. viceprimar Dan Tarcea mulțumește participanților, precizează că PMUD este un document-cadru, nu unul de detaliu, și că există șapte mini-parkinguri de biciclete sunt în faza de licitație, iar numărul acestora va crește.

DI. director Ovidiu Cîmpean precizează că informații privind aplicarea chestionarelor de mobilitate se pot găsi în cadrul SIDU. Prezintă inițiativele legate de tematica „Clujul Verde”. Prezintă obiectivele atinse din precedentul PMUD.

DI. director general Zoltan Coraian mulțumește administrațiilor locale și consultantului pentru colaborare. Specifică faptul că pe viitor informațiile către comunitățile metropolitane vor comunicate mai eficient.

Întocmit
R.Stadler

