

**S. C. I N F O R M N E T – S. R. L .
C L U J N A P O C A**

**PLAN DE URBANISM GENERAL
P E N T R U
COMUNA CIURILA JUDEȚUL CLUJ
V O L U M U L – III.I
PLAN DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ
PERIOADA 2018-2028**

BENEFICIAR: **CONSILIUL LOCAL CIURILA**
PROIECTANT : **SC - INFORMNET - SRL CLUJ NAPOCA**
SIMBOL: **S-01-2016**
FAZA: **PLAN DE URBANISM GENERAL**
DATA: **MARTIE 2017**

F O A I A D E S E M N Ă T U I

PROIECTANT : **SC-INFORMNET-SRL CLUJ NAPOCA**
ADMINISTRATOR: **INF. DRAGOȘ CRIȘAN** _____

ȘEF DE PROIECT : **ING. OVIDIU CRIȘAN** _____

CUPRINSUL DOCUMENTAȚIEI

1. Foaia de semnături
2. Cuprinsul documentației
3. Memoriul tehnic de prezentare
4. Planul de mobilitate urbană
- 4.1. Componenta de nivel strategic (etapa – I – 2018 - 2028)
 - 4.1.1. Introducere
 - 4.1.1.1. Scopul și rolul documentației
 - 4.1.1.2. Încadrarea în prevederile documentelor de planificare spațială
 - 4.1.1.3. Încadrarea în prevederile documentelor strategice
 - 4.1.1.4. Preluarea documentelor privind dezvoltarea economică , socială și de cadru natural din documentele de planificare ale U.A.T. - urilor
 - 4.1.2. Analiza situației existente
 - 4.1.2.1. Contextul socio – economic cu identificarea densităților de populație și a activităților economice
 - 4.1.2.2. Rețeaua stradală
 - 4.1.2.3. Transport public
 - 4.1.2.4. Transport de marfă
 - 4.1.2.5. Mijloace alternative de mobilitate
 - 4.1.2.6. Managementul traficului
 - 4.1.2.7. Identificarea zonelor cu nivel ridicat de complexitate
 - 4.1.3. Modelul de transport
 - 4.1.3.1. Prezentare generală și definirea modelului
 - 4.1.3.2. Colectarea de date
 - 4.1.3.3. Dezvoltarea rețelei de transport
 - 4.1.3.4. Cererea de transport
 - 4.1.3.5. Calibrarea și validarea datelor
 - 4.1.3.6. Prognoze
 - 4.1.3.7. Testarea modelului de transport în cadrul unui studiu de caz
 - 4.1.4. Evaluarea impactului actual al mobilității
 - 4.1.4.1. Eficiența economică
 - 4.1.4.2. Impactul asupra mediului
 - 4.1.4.3. Accesibilitatea
 - 4.1.4.4. Siguranța
 - 4.1.4.5. Calitatea vieții
 - 4.1.5. Viziunea de dezvoltare a mobilității urbane
 - 4.1.5.1. Viziunea prezentată pe cele trei nivele teritoriale
 - 4.1.5.2. Metodologia de selectare a proiectelor
 - 4.1.6. Direcții de acțiune și proiecte de dezvoltare a mobilității urbane
 - 4.1.6.1. Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport
 - 4.1.6.2. Direcții de acțiune și proiecte operaționale
 - 4.1.6.3. Direcții de acțiune și proiecte organizaționale

- 4.1.6.4. Direcții de acțiune și proiecte partajate pe nivele teritoriale
 - 4.1.6.4.1. La scara periurbană
 - 4.1.6.4.2. La scara localităților de referință
 - 4.1.6.4.3. La scara zonelor cu nivel ridicat de complexitate
- 4.1.7. Evaluarea impactului mobilității pentru cele trei nivele teritoriale
 - 4.1.7.1. Eficiența economică
 - 4.1.7.2. Impactul asupra mediului
 - 4.1.7.3. Accesibilitatea
 - 3.7.4. Siguranța
 - 3.7.5. Calitatea vieții
- 4.2 Componenta la nivel operațional (etapa – II – 2029 - 2040)
 - 4.2.1. Cadrul pentru prioritizarea proiectelor pe termen scurt , mediu și lung
 - 4.2.1.1. Cadrul de priorități
 - 4.2.1.2. Priorități stabilite
 - 4.2.2. Planul de acțiune
 - 4.2.2.1. Intervenții majore asupra infrastructurii de comunicații
 - 4.2.2.2. Transport public
 - 4.2.2.3. Transport de marfă
 - 4.2.2.4. Mijloace alternative de mobilitate
 - 4.2.2.5. Managementul traficului
 - 4.2.2.6. Zonele cu nivel ridicat de complexitate
 - 4.2.2.7. Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare
 - 4.2.2.8. Aspecte instituționale
- 4.5. Monitorizarea implementării „Planului de mobilitate urbană” (etapa – III – după 2041)
 - 4.5.1. Stabilirea procedurii de evaluare a implementării „Planului de Mobilitate Urbană”
 - 4.5.2. Stabilirea actorilor responsabili cu monitorizarea.

MEMORIUL TEHNIC DE PREZENTARE

1. GENERALITATI

“Reactualizarea Planului Urbanistic General pentru comuna Ciurila județul Cluj” are scopul de a actualiza modificările intervenite în intravilanul localităților componente ale comunei Ciurila și de a asigura perspectiva pentru dezvoltarea durabilă a acestora..

În această situație “Reactualizarea Planului Urbanistic General pentru comuna Ciurila” a trebuit refăcut și adaptat la perspectivele actuale de dezvoltare durabilă ale localităților componente ale comunei Ciurila și anume : localitatea Ciurila (reședința de comună) , localitatea Filea de Jos , localitatea Fildea de Sus , localitatea Pădureni , localitatea Pruniș , localitatea Sălicea , localitatea Săliștea și localitatea Șutu (sate aparținătoare comunei).

Obiectivul lucrării îl reprezintă determinarea măsurilor, acțiunilor și obiectivelor pe termen de 10 ani, necesare pentru dezvoltarea durabilă a localităților componente a comunei Ciurila stabilite pe baza unei analize multicriteriale a situației existente și a priorităților de intervenție. Soluțiile tehnico-economice propuse se încadrează în conceptul de dezvoltare durabilă a județului Cluj stabilite prin:

- a).Planul de Ameanjare a Teritoriului Regiuni de Nord – Vest (P.A.T.R) ;
- b)."Planul de amenajare a teritoriului județului Cluj" (P.A.T.J.);
- c)."Strategia de dezvoltare a județului Cluj 2014 - 2020" elaborate pentru fundamentarea P.A.T.J.a județului Cluj.

2.BAZA DE DATE UTILIZATA

La elaborarea proiectului s-a utilizat următoarea bază de date:

- a). Planul de amenajare a teritoriului județului Cluj , inclusiv strategia de dezvoltare;
- b).P.A.T.J.Strategii și scenarii de dezvoltare.Optimizarea alimentării cu apă și canalizare a localităților urbane și rurale din județul Cluj;
- c)..P.A.T.J.Strategii și scenarii de dezvoltare. Valorificarea potentialului economic,natural, cultural,protecția mediului;
- d). P.A.T.J.Alte infrastructuri.Alimentarea cu energie electrică și gaze naturale. Rețele telefonice. Colectarea, transportul, depozitarea, tratarea deșeurilor menajere și industriale ;
- e). Planul de Mobilitate Urbană Durabilă Cluj Napoca elaborat de Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare ce include arealul constituit din U.T.P. – 1 “Zona Metropolitană Cluj Napoca” , areal în care este cuprinsă și comuna Ciurila.

3.CONTINUTUL DOCUMENTATIEI

Documentația prezintă “Planul de Mobilitate Urbană Durabilă” pentru arealul din administrația comunei Ciurila județul Cluj , fiind complementar “Strategiei de dezvoltare a comunei Ciurila pentru perioada 2018 – 2028” , constituind , împreună cu “Strategia de dezvoltare” instrumentul de planificare strategică teritorială prin care dezvoltarea spațială a localităților componente ale comunei Ciurila se completează cu nevoile de mobilitate și transport ale persoanelor și mărfurilor.

“Planul de Mobilitate Urbană Durabilă” are ca țintă o viziune pe termen mediu și lung cu participarea cetățenilor privitor la coordonarea politicilor între sectoare (transport , utilizarea terenurilor , mediu, dezvoltarea economică , politici sociale , sănătate , siguranță , etc.) și luarea deciziilor optime la diferite nivele de autoritate și între autoritățile învecinate. Acest concept definește pentru comuna Ciurila un plan sustenabil de mobilitate urbană structurat pe cinci obiective strategice și anume :

a). Accesibilitate – asigurarea unor opțiuni de transport care să permită locuitorilor comunei Ciurila să aleagă cele mai adecvate mijloace de călătorie spre destinații și servicii – cheie ;

b). Siguranță și securitate – atât pentru călători cât și pentru comunitatea locală ;

c). Mediu – reducerea nivelului de poluare atmosferice și fonice ;

d). Eficiență economică – optimizarea cheltuielilor privind costul călătoriei și al transportului de marfă ;

e). Calitatea mediului urban – definirea unor criterii pentru creșterea atractivității și a calității mediului urban , corelat cu asigurarea unei dezvoltari urbane în beneficiu cetățenilor , al economiei și al societății în ansamblu.

Obiectivele strategice propuse sunt necesare pentru a satisface nevoile de mobilitate a oamenilor și companiilor cu condițiile asigurării unei calități mai bune a vieții.

“Planul de Mobilitate Urbană Durabilă” reprezintă un instrument de planificare strategică teritorială prin care se corelează dezvoltarea spațială a localităților componente ale teritoriului administrativ al comunei Ciurila cu nevoile de mobilitate și transport pentru persoane și mărfuri.

Prezentul “Plan de Mobilitate Urbană Durabilă” se corelează cu “Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Zona Metropolitană Cluj Napoca , formată din Municipiul Cluj Napoca și 18 comune și se referă la intervalul de timp 2018 – 2030.

ÎNTOCMIT
Ing. OVIDIU CRIȘAN

PLANUL DE MOBILITATE URBANĂ PENTRU COMUNA CIURILA JUDEȚUL CLUJ

1. COMPONENTA DE NIVEL STRATEGIC (ETAPA – I – A – 2018 - 2028)

1.1. INTRODUCERE

“Planul de Mobilitate Urbană Durabilă”, denumit în continuare “P.M.U.D”, reprezintă un plan strategic conceput pentru a satisface nevoile de mobilitate a locuitorilor comunei Ciurila și companiilor, în arealul comunei și împrejurimile acesteia, în corelare cu “Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Zona Metropolitană Cluj Napoca” cu scopul de a asigura o mai bună calitate a vieții.

Obiectivele “P.M.U.D.” pentru comuna Ciurila sunt :

- a). Încadrarea căilor de comunicație din arealul administrativ al comunei Ciurila în structura de comunicații rutiere din județul Cluj ;
- b). Asigurarea pentru toți cetățenii a opțiunii de transport pentru accesul la destinațiile și serviciile esențiale ;
- c). Îmbunătățirea sistemului de siguranță și securitate privitor la circulația pe drumurile publice ;
- d). Asigură reducerea poluării sonore și a aerului , a emisiilor gazelor de seră și a consumului de energie ;
- e). Contribuie la creșterea atractivității și calității mediului urban și a desingului urban în beneficiul cetățenilor , economiei și a societății în general.

Datele principale de identificare a perimetrului din administrația comunei Ciurila sunt :

- a). Comuna Ciurila este amplasată în partea de sud – vest a județului Cluj pe Delul Feleacului (care este cumpăna de ape între bazinul Someș și bazinul Arieș) în zona bazinului hidrografic al râului Hășdate și cuprinde o suprafață de 7222 ha.
- b). Comuna Ciurila reprezintă puntea de legătură înspre partea muntoasă a județului Cluj fiind un element de transfer către comunele învecinate și mai departe către localitățile din zona montană.
- c). Racordarea comunei Ciurila la principalele căi de transport ce traversează județul Cluj se realizează prin drumul județean DJ107L Turda – Săcel și drumul județean DJ107R Cluj Napoca – stațiunea Muntele Băișoarei ;
- d). Reședința de comună localitatea Ciurila este amplasată la distanța de 20 km. față de municipiul Cluj Napoca (DJ 107R) și 25 km față de municipiul Turda (DJ 107L).
- e). Comuna Ciurila se învecinează cu următoarele unități administrative din județul Cluj : la sud cu comuna Iara , la sud – vest cu comuna Băișoara, la vest cu comuna Săvădisla , la nord – vest cu comuna Florești , la nord cu municipiul Cluj Napoca , la nord – est cu comuna Feleacu și la est cu comunele Petreștii de Jos și Tureni ;
- f). Comuna Ciurila este inclusă în Unitatea de Planificare Teritorială (U.T.P.-1) „Zona Metropolitană Cluj Napoca”, constituită în anul 2007 și având obiectivul principal dezvoltarea durabilă a teritoriului său în ansamblu , dezvoltarea socială și economică comună creșterea calității mediului și a calității vieții. Suprafața totală a

zonei metropolitane este de 1.630 km², reprezentând 24 % din suprafața județului Cluj și include 55 % din totalul populației județului.

Municipiul Cluj Napoca împreună cu cele 18 comune ce constituie U.T.P.-1 „Zona metropolitană Cluj Napoca”, care definesc efectiv limitele polului de creștere Cluj Napoca, au constituit o „Asociație de Dezvoltare Intercomunitară” (A.D.I.)

Datele de identificare a U.P.T.-1 „Zona metropolitană Cluj Napoca” sunt prezentate în fig. nr.1 „Zona de acoperire a P.M.U.D. Cluj Napoca” și „Tabelul nr.1” „Date referitoare la comunele componente”

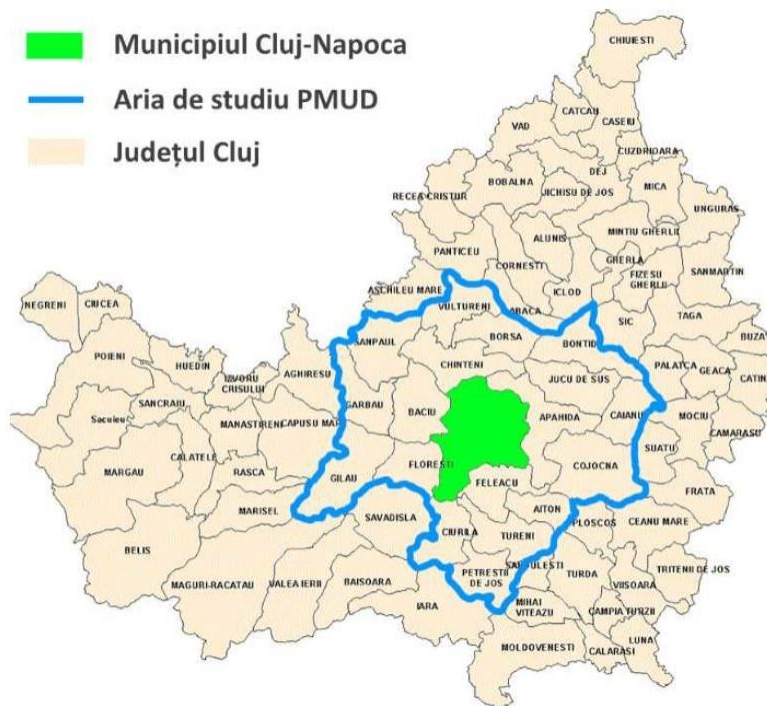


Fig. nr. 1 Zona de acoperire a P.M.U.D. Cluj Napoca

Tabelul nr. 1

Nr. crt	Localitatea	Populația			Suprafața (km ²)	Densitatea (loc / km ²)
		2005 (locuitori)	2015 (locuitori)	2015 / 2005 (%)		
1	2	3	4	5	6	7
1	Cluj Napoca	313904	322108	2,6	179,5	1795
2	Florești	6950	24941	258,9	61,0	409
3	Apahida	8563	11541	34,8	86,8	110
4	Baciu	7935	10489	32,2	86,8	121
5	Gârbău	7734	8646	11,8	72,3	120
6	Bontida	4613	4853	5,2	80,4	60
7	Jucu	3914	4270	9,1	85,1	50
8	Cojocna	4294	4220	- 1,7	139,1	30
9	Feleacu	3599	3735	3,8	61,9	60
10	Chinteni	2792	3094	10,9	97,7	32

1	2	3	4	5	6	7
11	Căianu	2565	2389	- 6,9	55,2	43
12	Gilău	2469	2351	- 4,8	118,8	20
13	Sânpaul	2462	2294	- 6,8	93,1	25
14	Tureni	2486	2247	- 9,6	74,1	30
15	Petrești de Jos	1876	1572	- 16,2	72,6	22
16	Ciurila	1411	1423	0,9	72,3	20
17	Borșa	1685	1399	- 17,0	61,6	23
18	Vultureni	1506	1389	- 7,8	70,9	20
19	Aiton	1291	1069	- 17,2	45,3	24
TOTAL		382049	414030	8,37	1630,2	254

1.1.1 SCOPUL ȘI ROLUL DOCUMENTAȚIEI

“Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru comun a Ciurila” are ca obiectiv , prin aplicarea unei viziuni de dezvoltare integrală la nivelul arealului din administrația comunei Ciurila , definirea propunerilor pentru modernizarea drumurilor clasificate (județene și comunale) și a traseelor stradale din fiecare localitate componentă a comunei Ciurila în corelare directă cu propunerile de dezvoltare durabilă a spațiului delimitat de comuna Ciurila.

“Planul de mobilitate urbană pentru comuna Ciurila” se elaborează printr-o abordare transparentă și participativă fiind consultați (în toate etapele de elaborare a P.U.G.-lui) cetățenii comunei Ciurila , agenții economici din teritoriu și persoanele interesate de promovarea unor afaceri pe teritoriul comunei Ciurila.

Rolul documentației îl constituie :

a). Asigurarea mobilității populației și a mărfurilor , diversificarea și utilizarea sustenabilă a mijloacelor de transport rutiere (motorizate , respectiv nemotorizate) și pietonale , în mișcare sau în staționare analizate din punctul de vedere social , economic și de mediu ;

b). Modelarea și planificarea infrastructurii rutiere în arealul delimitat de comuna Ciurila cu cerințele și prioritățile de dezvoltare spațială urmărind următoarele obiective :

b.1). Îmbunătățirea eficienței serviciilor și a infrastructurii de transport ;

b.2). Reducerea impactului asupra mediului și reducerea consumului de energie prin definirea nivelului optim a transportului motorizat ;

b.3). Asigurarea unui mediu sigur pentru populație ;

b.4). Asigurarea accesibilității tuturor categoriilor de persoane , inclusive pentru persoanele cu dizabilități ;

b.5). Asigurarea accesibilității pentru salvare , poliție și pompieri pe toate arterele din localitățile componente ale comunei Ciurila.

Asigurarea realizării obiectivelor propuse a condus la clasificarea și codificarea proiectelor astfel :

a). **Proiecte sau măsuri care reprezintă “prioritatea zero”** codificate cu literea “**M**” (urmată de o cifră) și include : reforme organizaționale sau instituționale , funcționarea sistemului de transport în comun (calitate , atractivitate) , transportul nemotorizat (biciclete și vehicule cu tracțiune animală) , rezolvarea problemelor critice ;

b). **Proiecte de bază** (notate cu litera “**C**” urmată de o cifră) pentru trei scenarii alternative care să genereze scenariul optim și anume :

b.1). Varianta “CA-0” “A nu face nimic”;

b.2). Varianta “CA-1” Racordarea drumurilor județene DJ107R și DJ107L la autostrada “A3” ;

b.3). Varianta “CA-2” Reabilitarea drumului neclasificat Sălicea – Casele Micești la nivel de drum județean ;

b.4). Varianta “CA-3” Reabilitarea drumului comunal DC – 91 Dj107L - Pruniș – Săliște - Sălicea la nivel de drum județean ;

c). **Proiecte suport** (notate cu litera “S” pentru proiectele de “prioritate zero” și notate cu litera “S(N)” pentru proiecte finanțate din surse naționale.

Lista finală a proiectelor , rezultate în urma analizei și consultării cu autoritățile locale , sunt prezentate în capitolul 1.6. “Direcții de acțiune și proiecte de dezvoltare a mobilității urbane”.

1.1.2. ÎNCADRAREA ÎN PREVEDERILE DOCUMENTELOR DE PLANIFICARE SPAȚIALĂ

Teritoriul administrativ al comunei Ciurila este prezentat în fig. nr. 2 “Harta comunei Ciurila”.

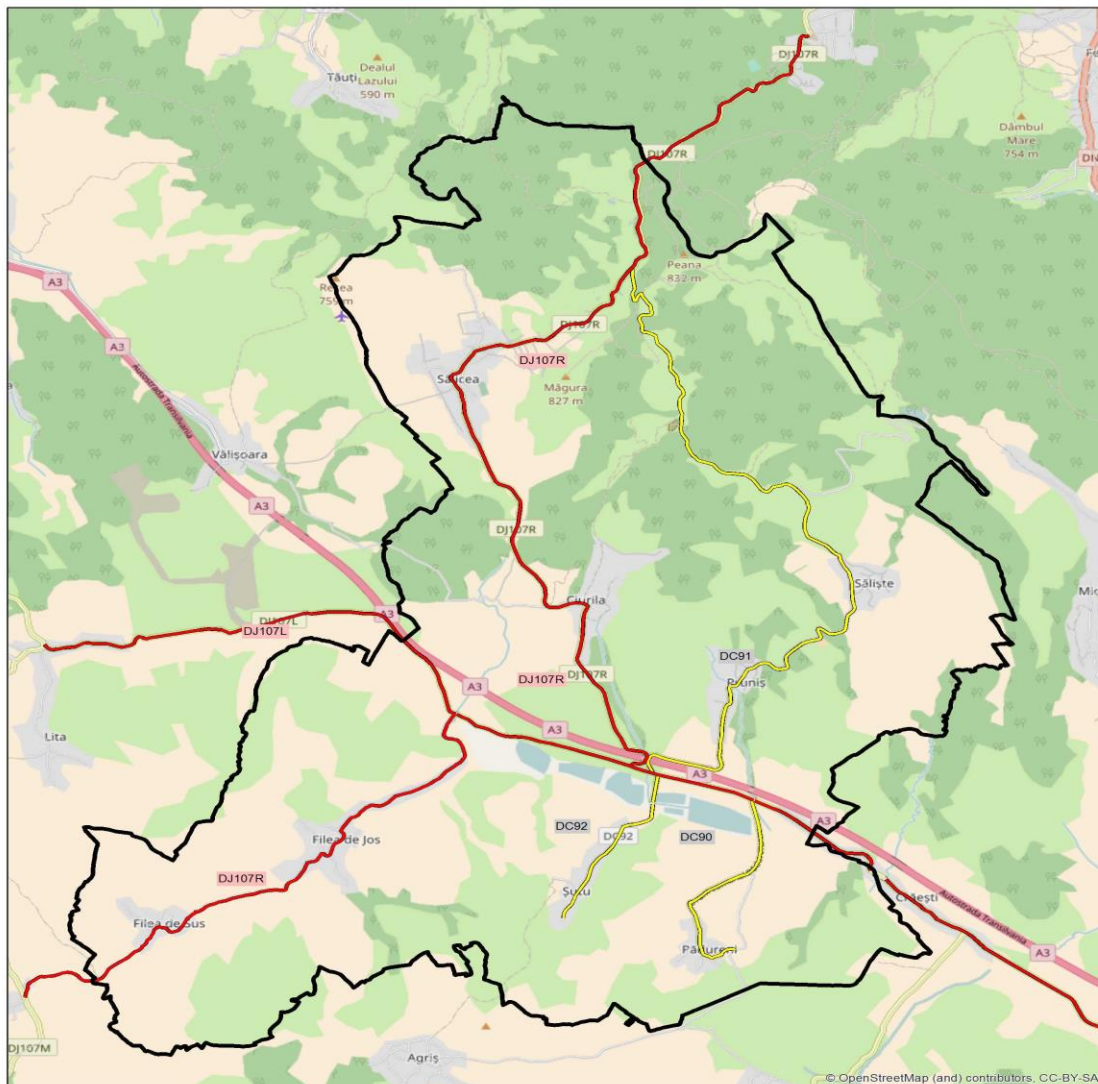


Fig. nr. 2 Harta comunei Ciurila

Documentele de planificare spațială luate în considerare la elaborarea P.M.U.D. pentru comuna Ciurila sunt :

a) “Planul de Mobilitate Urbană Durabilă Cluj Napoca – Raport final”. Pentru comuna Ciurila interesează “Construirea centurii de sud între Mănăștur și Someșeni” centură la care se racordează principalul drum de acces la localitățile componente ale comunei Ciurila , drumul județean DJ107R ;

b). “Dezvoltarea și implementarea unui plan de mobilitate urbană durabilă” elaborat și tradus de Agenția Locală a Energiei Alba în cadrul proiectului B.U.M.P. “Boosting Urban Mobility Plans” pe baza documentului “Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plans”, versiunea ianuarie 2014 , utilizat în calitate de structură de analiză a mobilității urbane :

c). “Strategia de Dezvoltare a Județului Cluj 2014 – 2020” , strategie în care comuna Ciurila este inclusă în Unitatea Teritorial de Planificare (U.T.P.) nr.1 “Zona Metropolitană Cluj Napoca” , având funcțiunea de corelatre a direcțiilor de dezvoltare inclusiv a definirii soluțiilor de mobilitate urbană ;

d). Studiile de specialitate din domeniile : evoluția activităților economice , infrastructura tehnico – edilitară , evoluția socio – demografică , tipuri de proprietate , protecția mediului , riscuri naturale și antropice , importante pentru definirea direcțiilor de dezvoltare:

e). Planul Urbanistic General pentru comuna Ciurila județul Cluj”.

Încadrarea comunei Ciurila în “Strategia de Dezvoltare a Județului Cluj 2014 – 2020” , Unitatea Teritorială de Planificare (U.T.P.) nr.1 “Zona Metropolitană Cluj Napoca” , conduce la existența unor atuuiri favorabile dezvoltării durabile după cum urmează :

a). Poziției geografice a comunei Ciurila de vecinătate cu municipiul Cluj Napoca, existența unui relief deluros ce oferă priveliști încântătoare , un mediu lipsit de poluare corelate cu prețurile terenurilor relativ reduse față de valoarea acestora în municipiul reședință de județ , oferă , pe de o parte , o atracție favorabilă dezvoltării de locuințe rezidențiale pentru locuitorii cu venituri peste medie din capitala județului , iar pe de altă parte dezvoltarea unor obiective turistice (parcuri de distracție , parc hipic , mini grădină zoologică , moteluri și pensiuni agro – turistice) destinate pentru petrecerea timpului liber în mod plăcut aceluiași beneficiari (locuitorii municipiului Cluj Napoca) ;

b). Existența unui areal în administrația comunei Ciurila cu un potențial agricol ridicat , corelat cu factorii climaterici și de mediu , este favorabil dezvoltării agriculturii ecologice (vegetale și animaliere) ;

c). Distanța relativ mică față de reședința de județ (20 km dintre reședința de comună Ciurila și municipiul Cluj Napoca) accesibilă pe un drum județean modernizat , corelat cu existența pe teritoriul comunei a tronsonului din autostrada “A3” Câmpia Turzii – Gilău conduce la existența unei mobilități urbane de transport ce favorizează perspectivele unei dezvoltări durabile a comunei.

Din punctual de vedere al planificării spațiale , teritoriul comunei Ciurila se confructă cu următoarele probleme majore :

a). Solicitarea de terenuri pentru dezvoltarea zonei rezidențiale și a zonei de agrement care se manifestă , cu predilecție , în localitatea Sălicea.

Dezvoltarea , în perioada anilor 2000 – 2015 , a zonei rezidențiale a produs efecte urbanistice majore privind amplasarea locuințelor rezidențiale (în structură împrăștiată) , lipsite de străzi (având accesul pe drumuri de camp) și cu dotări tehnico - edilitare

minime (energie electrică , apă potabilă din izvoare captate sau puțuri , iar canalizare evacuată , în cel mai favorabil caz , în fose septice locale).

Situația existentă impune , elaboratorii P.U.G. –lui , sistematizarea spațială a zonelor cu aceste locuințe (construite și posibil a se construi) , de a fi introduce în intravilan , de a fi sistematizate , de a se asigura căile rutiere la nivel de străzi dimensionate pentru accesul mijloacelor de transport până la nivelul mașinilor speciale ale pompierilor și asigurare de dotări tehnico – edilitare în condiții de protecție a sănătății populației și a eliminărilor posibilelor poluării ale mediului.

b). Structura spațială a vetrei tradiționale ale satelor componente ale comunei Ciurila, cu acces la locuințe pe drumuri înguste (uliți prevăzute cu un singur fir de circulație) și lipsite de dotări tehnico – edilitare la nivelul dezvoltării urbane.

Măsurile propuse prin „Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru comuna Ciurila” sunt :

a). Reabilitarea și modernizarea drumurilor clasificate de acces în localitățile componente ale comunei Ciurila , respectiv propuneri pentru realizarea de noi artere de circulație între localitățile comunei Ciurila și de legături cu localitățile învecinate și de acces la căile importante de transport rutiere existente în perimetrul comunei;

b). Modernizarea componentei stradale și echiparea acesteia cu două benzi de circulație , trotuare pe abele părți ale căii de circulație , zonă de siguranță ;

c). Realizarea în zonele de agrement a pistelor pentru biciclete cu racordare la pistele de biciclete din zona Făget și a aleilor pietonale ;

d). Concentrarea micii industrii și a activităților tehnologice într-un parc industrial și tehnologic amplasat în apropierea autostrăzii „A3” și izolat de zonele locuibile și turistice.

1.1.3. ÎNCADRAREA ÎN PREVEDERILE DOCUMENTELOR STRATEGICE

„Strategia de dezvoltare pe perioada 2018 – 2028” a localităților componente ale comunei Ciurila a prevăzut următoarele obiective strategice majore:

a). Obiectivul strategic nr. 1 – Racordarea eficientă a comunei Ciurila la sistemele teritoriale învecinate de același rang (comune) sau de rang superior (județ , regiune , țară) prin infrastructura conectată la marile culoare de transport.

b). Obiectivul strategic nr. 2 – Eficientizarea relațiilor om – mediu în contextul exploatarea ecologică , sustenabile a resurselor naturale .

c). Obiectivul strategic nr. 3 – Protecția și valorificarea patrimoniului natural și construit.

d). Obiectivul strategic nr. 4 – Planificarea riguroasă a dezvoltării așezărilor în vederea optimizării funcțiilor și esteticii acestora.

e). Obiectivul strategic nr. 5 – Dotarea teritoriului cu infrastructură tehnico – edilitară modernă la nivel urban.

f). Obiectivul strategic nr. 6 – Asigurarea unei resurse umane durabile prin asigurarea condițiilor pentru un trend optim al evoluției demografice corela cu creșterea gradului de instruire urmărindu-se următoarele priorități : asigurarea unui trend demografic pozitiv , stoparea emigrării populației locale și încurajarea remigrației , dezvoltarea structurilor socio – profesionale .

g).. Obiectivul strategic nr. 7 – Dezvoltarea durabilă având ca obiectiv valorificarea resurselor locale , dezvoltarea ramurilor economice în vederea asigurării cerințelor de consum , a îmbunătățirii nivelului de trai prin asigurarea veniturilor necesare existenței și de asigurare a fondurilor cerute de administrația locală pentru funcționare și dezvoltare.

h). Obiectivul strategic nr. 8 – Ridicarea calitativă a standardelor activităților din învățământ , ocrotirea sănătății și cultură în vederea îndeplinirii dezideratelor spirituale și de siguranță socială a populației locale.

i). Obiectivul strategic nr. 9 – Creșterea coeziunii teritoriale prin reducerea și eliminarea disparităților economico – sociale dintre așezările comunei.

Definirea obiectivelor strategice pentru dezvoltarea durabilă a comunei Ciurila s-au corelat cu obiectivele incluse în „Planurile de Mobilitate Urbană” elaborate la nivelul Regiunii de Dezvoltare Nord – Vest și Unitatea Teritorială de Planificare U.T.R-! „zona metropolitană Cluj Napoca”.

1.1.4. PRELUAREA DOCUMENTELOR PRIVIND DEZVOLTAREA ECONOMICĂ , SOCIALĂ ȘI DE CADRU NATURAL DIN DOCUMENTELE DE PLANIFICARE ALE U.T.R. –URILOR

Pentru determinarea modului de dezvoltare al U.T.R.-urilor , pentru fiecare localitate componentă a comunei Ciurila , s-au elaborat următoarele studii de specialitate : „Condiții geotehnice și hidrologice” , „Protecția mediului , riscuri naturale și antropice” , „Tipuri de proprietate” , „Infrastructura tehnico – edilitară” , „Evoluția socio – demografică” , „Evoluția activităților economice” și „Analiza factorilor interesați , anchete sociale”.

Studiile menționate au pus în evidență următoarele :

a). Studiul „Condiții geotehnice și hidrologice” și studiul „Protecția mediului , riscuri naturale și antropice” au definit , pe arealul comunei Ciurila , zonele cu riscuri de alunecări , zonele cu riscuri de inundații și cauzele care conduc la poluarea mediului ambiant ;

b). Studiul „Tipuri de proprietate” au determinat direcțiile de valorificare a fondului funciar al comunei Ciurila prin :

b.1). Valorificarea complexă a teritoriului agricol prin dezvoltarea culturilor vegetale și a dezvoltării sectorului zootehnic corelat cu implementarea mici industriei din sectorul alimentar , astfel încât pe piața din Cluj Napoca să se valorifice produse alimentare finite care au înglobate o cantitate ridicată de manoperă ;

b.2). Calitatea superioară a fondului forestier , constituit în general din material lemnos de esență tare , permite , valorificarea superioară a acestuia , fără a afecta posibilitățile de regenerare a pădurii , prin dezvoltarea industriilor de profil specializate în mobilă , binale , artizanat :

b.3). Fărămițarea proprietății funciare în parcele mici , corelat cu factorii climaterici lipsiți de factori poluanți , constituie argumente pentru promovarea produselor agricole ecologice (mai ales în sitsem de asociere a proprietarilor), care deși au producții la hectar mai mici acest deficit este compensat de prețurii și de desfacere datorat calității produsului ;

b.4). O politică de promovare corectă a valorificării fondului funciar (agricol și forestier) , cu definirea exigentă a condițiilor de calitate a produselor, facilitează accesul la fondurile de dezvoltare nerambusabile promovate de Uniunea Europeană pentru toate statele membre.

c). Studiul „Infrastructura tehnico – edilitară” a definit disfuncționalitățile existente la nivelul localităților componente ale comunei Ciurila , corelat cu soluțiile de eliminare a disfuncționalităților existente în domeniile: alimentarea cu energie electrică, sistemul de telecomunicații existent în zonă , asigurarea încălzirii locuințelor pe perioada friguroasă a anului , sitsemul de alimentare cu apă potabilă și canalizare , modul de gestionare a deșeurilor menajere și animaliere.

d). Studiu „Evoluția socio – demografică”. Prognoza de evoluție a populație (pentru următori 10 ani), determinată în condițiile de implementare a micii industrii din domeniul

alimentar , a dotărilor tehnico – edilitare propuse și a modernizării structurii rutiere , conduce la următoarele concluzii :

d.1). Piramida vârstei populației , din evoluția de îmbătrânire existentă în prezent, se echilibrează în anul 2020 (când populația tână depășește populația vârstnică) și devine activă , în sensul în care populația tână asigură vitalitatea populației , în anul 2026 când se asigură realizarea indicelui de vitalitate mai mare de valoarea de 1,5 ;

d.2). Având în vedere faptul că în perioada 1995 – 2007 deși numărul populației comunei Ciurila a scăzut , construcția de locuințe noi a fost în continuă creștere , indică interesul populației pentru a se stabili în perimetrul comunei Ciurila și deci prognoza de evoluție a populației este plauzibilă în cazul asigurării unor condiții de viață decente și a posibilităților asigurării pe plan local a resurselor materiale pentru întreținerea familiei ;

d.3). Reactualizarea Planului Urbanistic General pentru comuna Ciurila , va cuprinde în „Memoriu General” , „Regulamentul Local de Urbanism” și „Strategia de dezvoltare” soluțiile pentru dezvoltarea durabilă rezultate de studiu „Evoluția socio – demografică”.

e). Studiul „Evoluția activităților economice” a pus în evidență următoarele :

e.1).Arealul cuprins în perimetrul teritorial – administrativ al comunei Ciurila prin prisma dezvoltării durabile , se definește (în primul rând) prin potențialul agricol existent în zonă și se completează cu oferta turistică a locului (existentă pentru toate anotimpurile anului calendaristic).

e.2).Valorificarea potențialului economic al zonei și corelat cu valorificarea potențialului turistic , realizează o simbioză favorabilă ambelor domenii , având ca rezultat final dezvoltarea durabilă a zonei.

e.3).Analiza diagnostic (analiza SWOT) , elaborată pe domeniile valorificării potențialului agricol și silvic corelat cu potențialul turistic , are scopul de a defini argumentat propunerile pentru strategiile de dezvoltare durabilă ale comunei Ciurila.

e.4). Revigorarea micii industrii din domeniul alimentar , dezvoltarea sectorului terțial al serviciilor și diversificarea activităților economice pentru satisfacerea solicitărilor populației.

f). Studiul „Analiza factorilor interesați. Anchete sociale” a pus în evidență interesul comunității locale și a investitorilor interesați de promovarea investițiilor în perimetrul comunei Ciurila pentru valorificarea potențialului economic și turistic al zonei.

1.2. ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE

Analiza situației existente a stadiului de dezvoltare , de evoluție și de prognoză , în timp , a comunei Ciurila , în ansamblul ei , se constituie din sinteza studiilor de specialitate menționate la capitolul 1.1.4. „Preluarea documentelor privind dezvoltarea economică , socială și de cadru natural din documentele de planificare ale U.A.T.-urilor”.

1.2.1. CONTEXTUL SOCIO – ECONOMIC CU IDENTIFICAREA DENSITĂȚILOR DE POPULAȚIE ȘI A ACTIVITĂȚILOR ECONOMICE

Studiile „Evoluția socio – demografică” și „Evoluția activităților economice” au pus în evidență faptul că acceptând că dezideratul principal al unei dezvoltari durabile pentru orice așezare umana (indiferent de mărime) este acela de a crea condițiile în care există atracție pentru stabilitatea populației, soluțiile propuse pentru dezvoltarea durabilă trebuie să asigure:

a).Valorificarea în interesul comunității componente a comunei Ciurila a potențialului economic dat de arealul geografic existent ;

b).Asigurarea resurselor financiare pentru realizarea funcțiilor de bază a societății: educațională , socială , sanitară , culturală , etc.

Desigur suportul material rezidă în valorificarea potențialului economic existent în perimetrul studiat, însă pentru a asigura resursele financiare necesare realizării funcțiilor administrative ale localităților din zonă , se impune realizarea acelei structuri economice care, prin sistemul de impozite, să asigure resursele financiare necesare funcționării administrațiilor locale.

Aplicând acest deziderat , prin implementarea soluțiilor propuse prin “Reactualizarea Planului Urbanistic General pentru comuna Ciurila județul Cluj” se constată că în următorii 10 ani se produc următoarele modificări structurale la nivelul comunei Ciurila:

a). Evoluția populației în perioada analizată 1995 – 2016 a avut o perioadă de descreștere între anii 1995 – 2008 (populația comunei a scăzut de la 1688 locuitori la 1347 locuitori) “Indicile vitalității populației” ajungând în anul 2008 la 0,47, respectiv o perioadă de creștere între anii 2009 – 2016 (populația comunei crescând de la 1347 locuitori la 1460 locuitori) “Indicile vitalității populației” fiind în anul 2016 de 0,69.

b). Prognoza evoluției populației în intervalul de timp 2017 – 2026 conduce la creșterea populației locale până la nivelul de 2171 locuitori în anul 2026 și la evoluția “Indicelui vitalității populației” la 1,5 în anul 2026 (valoarea indicelui asigurând regenerarea populației).

Prognoza sporului populației comunei Ciurila , în condițiile dezvoltării durabile propuse prin studiul “Evoluția activităților economice” este prezentată în “Tabelul nr.2”.

Tabelul nr. 2

Localitatea	UM	Perioada									
		2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
NATALITATEA											
Comuna Ciurila	Nr	15	20	25	27	30	35	40	45	50	55
TOTAL	Nr	15	20	25	27	30	35	40	45	50	55
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
MORTALITATEA											
Comuna Ciurila	Nr	29	28	27	25	24	22	21	20	18	17
TOTAL	Nr	29	28	27	25	24	22	21	20	18	17
SPORUL NATURAL											
Comuna Ciurila	Nr	- 14	- 8	- 2	+ 2	+ 6	+ 13	+ 19	+ 25	+ 32	+ 38
TOTAL	Nr	- 14	- 8	- 2	+ 2	+ 6	+ 13	+ 19	+ 25	+ 32	+ 38
SPORUL MIGRTOR											
Plecări											
Comuna Ciurila	Nr	20	18	15	15	13	12	12	14	14	14
TOTAL	Nr	20	18	15	15	13	12	12	14	14	14
Sosiri											
Comuna Ciurila	Nr	35	37	45	55	60	75	90	95	120	135

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
TOTAL	Nr	35	37	45	55	60	75	90	95	120	135
SPOR MIGRATOR TOTAL											
Comuna Ciurila	Nr	+ 15	+ 19	+ 30	+ 40	+ 47	+ 63	+ 78	+81	+ 106	+ 121
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
TOTAL	Nr	+ 15	+ 19	+ 30	+ 40	+ 47	+ 63	+ 78	+81	+ 106	+ 121
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
SORUL TOTAL											
Comuna Ciurila	Nr	+ 1	+ 11	+ 28	+42	+ 53	+ 76	+ 97	+ 106	+ 138	+ 159
TOTAL	Nr	+ 1	+ 11	+ 28	+42	+ 53	+ 76	+ 97	+ 106	+ 138	+ 159
PROGNOZA POPULAȚIEI											
Comuna Ciurila	Nr	1461	1472	1500	1542	1595	1671	1768	1875	2012	2171
TOTAL	Nr	1461	1472	1500	1542	1595	1671	1768	1874	2012	2171

Pe baza prognozei de evoluție a populației s-a determinat prognoza structurii populației pe vârste , prezentată în „Tabelul nr. 3”

Tabelul nr. 3

Nr. crt	Anul	Total populație	Explicația	Din care						
				Persoane tinere (0 – 19 ani)		Persoane adulte (20 – 64 ani)		Persoane vârsnice (peste 65 ani)		
				Nr.	%	Nr.	%	Nr	%	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1	2017	1461	An anterior	338		742		380		
			Născuți vii	+ 15		-		-		
			Mortalitate	-		-		- 29		
			Spor migrator	-		+ 15				
			Trecerea vârstei – ieșiri	- 21		- 20		-		
			Trecerea vârstei – intrări			+ 21		+ 20		
			Total	332	22,73	758	51,88	371	25,39	
2	2018	1472	An anterior	332		758		371		
			Născuți vii	+ 20						
			Mortalitate					- 28		
			Spor migrator			+ 19				
			Trecerea vârstei – ieșiri	- 17		- 21				
			Trecerea vârstei – intrări			+ 17		+ 21		
			Total	335	22,76	773	52,51	364	24,73	
3	2019	1500	An anterior	335		773		364		
			Născuți vii	+ 25						
			Mortalitate					- 27		
			Spor migrator			+ 30				

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
8	2024	1874	An anterior	435		981		352	
			Născuți vii	+ 45					
			Mortalitate					- 20	
			Spor migrator			+ 81			
			Trecerea vârstei - ieșiri	- 10		- 23			
			Trecerea vârstei - intrări			+10		+ 23	
			Total	470	25,08	1049	55,98	355	18,94
9	2025	2012	An anterior	470		1049		355	
			Născuți vii	+ 50					
			Mortalitate					- 18	
			Spor migrator			+ 106			
			Trecerea vârstei - ieșiri	- 10		- 23			
			Trecerea vârstei - intrări			+ 10		+ 23	
			Total	510	25,35	1142	56,76	360	17,89
10	2026	2171	An anterior	510		1142		360	
			Născuți vii	+ 55					
			Mortalitate					- 17	
			Spor migrator			+ 121			
			Trecerea vârstei - ieșiri	- 11		- 25			
			Trecerea vârstei - intrări			+ 11		+ 25	
			Total	554	25,52	1249	57,53	368	16,95

c).Proгноza valorificării potențialului agricol și silvic al fondului funciar , corelat cu valorificarea potențialului turistic conduce , la nivelul anului 2028 la valorificarea pe piață a următoarei producții agricole și silvice prelucrate , prezentată în “Tabelul nr.4”:

Tabelul nr. 4

Produsul	U.M.	Specificația			
		Producție	Consum propriu	Balanța	
				Lipsă	Disponibil
1	2	3	4	5	6
Carne și grăsimi	t	418	220,26	-	197,74
Lapte	1000 hl	43,528	13,801	-	29,727
Ouă	1000 buc	1542	1271,364	-	270,636
Cereale	t	7791	2780,92	-	5010,08
Legume	t	10947	549,9	-	10397,1
Cartofi	t	2857,75	2371,2	-	486,55
Fructe	t	448	232,2	-	215,8

1	2	3	4	5	6
Sfeclă de zahăr	t	13011	-	-	13011
Lână	t	26,384	-	-	26,384
Miere de albine	t	3,94	-	-	3,94
Ciuperci	t	40,65	-	-	40,65
Afine	t	35,50	-	-	35,50
Smeură	t	23,50	-	-	23,50
Mure	t	16,26	-	-	16,26
Fragi de pădurte	t	4,88	-	-	4,88

1.2.2. REȚEAUA STRADALĂ

Rețeaua stradală existentă în localitățile componente ale comunei Ciurila este constituită astfel :

a). Localitățile Ciurila și Sălicea au rețeaua stradală constituită din DJ 107R (cale de acces reabilitată , modernizată și asfaltată) și străzi esistente (la stadiul de echipare la nivel de uliți) nemodernizate , nepavate sau asfaltate , cu lățimea de circa 4,00 m , unele din aceste uliți fiind impracticabile pentru mijloacele rutiere ale pompierilor ;

b). Localitățile Filea de Jos și Filea de Sus au rețeaua stradală constituită din drumul județean DJ107R (drum județean nemodernizat și având îmbrăcămintea asfaltică deteriorată) străzi existente echipate la nivel de uliți nepavate sau asfaltate având lățimea maximă de 4,00 m ;

c). Localitățile Pădureni , Pruniș , Săliște și Șutu sunt racordate la drumul județean DJ107L prin drumurile comunale DC91 (Pruniș , Săliște) , DC90 (Pădureni) și DC92 (Șutu) , drumuri comunale nemodernizate și având statul de uzură la nivel de macadam. Traseul stradal , pentru localitățile menționate la punctul „c” este constituit din drumurile comunale de acces și din stăzi existente echipate la nivel de uliți nepavate sau asfaltate având lățimea maximă de 4,00 m.

d). În toate localitățile componente ale comunei Ciurila lipsesc trotuarele , pistele pentru biciclete, iar în zonele cu potențial turistic aleile pietonale pentru plimbări , contemplarea punctelor de belvedere , aeroterapie.

Sunt identificate în perimetrul administrativ al comunei Ciurila poli de atracție turistică ce generează un specific aparte în privința mobilității (pietonale , nemotorizate și motorizate). Aceste zone sunt :

a). În localitatea Sălicea : în zona din vecinătatea pădurii Făget , în direcția caselor Micești , în zona de construcții turistice și în zona satului de vacanță ;

b). Localitatea Ciurila : în zona construcțiilor turistice și în zona lacurilor ;

c). Localitatea Filea de Jos în zona lacurilor.

1.2.3. TRANSPORTUL PUBLIC

Transportul public , pentru comuna Ciurila , este asigurat de către Compania de Transport Public Cluj Napoca , cu autobuze care deservește zona metropolitană , în direcția Cluj Napoca – Ciurila și retur , până la intersecția drumului județean DJ107R cu drumul județean DJ107L.. Orarul pentru transportul public asigură , în special , transportul persoanelor navetiste (din direcția Ciurila spre Cluj Napoca și retur) la cele trei schimburi. Transportul public între municipiul Cluj Napoca și Ciurila este asigurat de linia de autobuze M16 Cluj Napoca – P-ța. Ștefan cel Mare la Ciurila – Pasajul Ciurila.

1.2.4. TRANSPORTUL DE MARFĂ

În prezent transportul de marfă se realizează după cum urmează :

a). Transportul de marfă pentru aprovizionarea magazinelor (în special mărfuri alimentare) – se realizează cu mijloace de transport rutier cu capacități până la 1,50 t între orele 7 – 10 dimineața ;

b). Transport de materiale de construcție (ciment , beton , cărămizi , material lemnos , etc.) – se realizează cu mijloace de transport rutier de mare tonaj , pe toată durata zilei . Zona cu nivel ridicat al frecvenței acestui tip de transport este pe drumul județean DJ107R pe ruta Cluj Napoca – Sălicea ;

c). Transport de produse agricole (cereale , legume , carofi , nutrețuri , etc) și de atelaje agricole (tractoare , combine , semănători , cositoare , etc) - se realizează sezonier în special pe drumurile de exploatație agricolă și pentru acces la aceste drumuri pe drumurile clasificate ;

d). Transportul cu atelaje cu tracțiune animalieră – este utilizat în proporție foarte redusă și în sistem aleator .

1.2.5. MIJLOACE ALTERNATIVE DE MOBILITATE

Mijloacele alternative de mobilitate sunt cele din proprietatea personală a locuitorilor localităților componente ale comunei Ciurila precum și a pesoanelor care traversează comuna Ciurila.

1.2.6. MANAGEMENTUL TRAFICULUI

Managementul traficului s-a efectuat de Direcția de Administrare a Domeniului Public și Privat al județului Cluj . Datele măsurătorii sunt prezentate în „Tabelul nr.5”.

Tabelul nr. 5

	Explicația		Număr post				Observații
			3659	3729	3651	3759	
1	2	3	4	5	6	7	
1	Număr drum	DJ107R	DJ107R	DJ107L	DJ107L	DJ107R Cluj Napoca – Muntele Băișoarei DJ107L Turda – Băișoara	
2	Cold unitar	3659	3729	3651	3759		
3	Poziția postului	8,300 km Făget – Vila Tușa	24,240 km Filea de Jos	7,200 km Cariera Săndulești	30,600 km Băișoara		
4	Limite de sector	de la	8,300 km	21,350 km	2,32 km	21,300 km	
		La	21,350 km	28,650 km	21,300 km	30,950 km	
		Distanța	13,050 km	7,300 km	18,980 km	9,650 km	
5	Profilul drumului	Relief	Munte	Munte	Deal	Deal	
		Număr benzi	2	2	2	2	
6	Lungimea sectorului	13,050 km	7,300 km	18,980 km	9,650 km		
7	Mijloace de transport	Biciclete și motociclete	143	5	8	12	
		Autoturisme	1113	60	443	71	
		Microbuze cu max. 8+1 loc.	70	3	24	5	
		Autocamioane <= 3,5 tone	53	7	45	7	
		Autocamioane și derivate cu 2 axe	7	2	14	6	
		Autocamioane și derivate cu 3 sau 4 axe	32	1	41	7	

1	2	3	4	5	6	7
7	Autovehicule articulate (tip tir)	0	0	25	1	
	Autobuze și autocare	5	4	18	3	
	Tractoare	1	6	2	4	
	Autocamioane cu remorci	0	0	1	1	
	Vehicule cu tracțiune animală	1	5	3	5	
	Total vehicule	1425	93	624	122	

Raportate la vehicule echivalente fotografierea circulației rutiere se prezintă în „Tabelul nr. 6”

Tabelul nr.6

1	Explicația	Nr. post				Observații	
		3659	3729	3651	3759		
2		3	4	5	6	7	
1	Total vehicule etalon	1659	183	1044	216		
2	Osi 115 KN	Sisteme rutiere suplă	26	4	65	10	
		Ranforsări	29	4	74	11	
		Sisteme rutiere rigide	95	12	185	29	

Traseul drumurilor județene analizate este prezentat în „Figura nr.2”

1.2.7. IDENTIFICAREA ZONELOR CU NIVEL RIDICAT DE COMPLEXITATE

Analiza fotografierii circulației rutiere pe drumurile județene DJ107L și DJ107R, în zonele de amplasare a acestora pe arealul administrativ al comunei Ciurila, conduc la următoarele concluzii:

a). Zona cu densitate ridicată a transportului rutier este pe tronsonul drumului județean DJ107R Cluj Napoca – Muntele Băișoarei între localitatea Făget și intersecția dintre DJ107R și DJ107L, unde frecvența medie a circulației unui autovehicul este de 59,375 autovehicule / oră. Densitatea transportului, pe acest tronson, se justifică, pentru autoturisme, prin relația dintre locuitorii comunei Ciurila și municipiul Cluj Napoca, respectiv, pentru mijloacele de transport de tonaj ridicat, prin lucrările de construire de locuințe rezidențiale și amenajări turistice din perimetrul localității Sălicea;

b). Prezența pe drumurile județene analizate a tractoarelor și a vehiculelor cu tracțiune animalieră este redusă, aceste atelaje, în perimetrul analizat, folosind drumurile de exploatare agricolă;

c). Circulația bicicletelor și a motocicletelor este mai intensă pe tronsonul dintre localitatea Făget și intersecția dintre DJ107R și DJ107L acest tronson de drum județean parcurgând o zonă de atracție turistică.

1.3. MODELUL DE TRANSPORT

„Modelul de transport” s-a preluat după documentația „Planul de Mobilitate Durabilă Cluj Napoca” varianta – II - noiembrie 2015 elaborat de Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare simbol REP238624 / DSUMP001..

Planificarea transportului, în conceptul modelului ales, pune un accent deosebit pe implicarea cetățenilor și a tuturor părților pe coordonarea politicilor între sectoare (transport, utilizarea terenurilor, mediu, dezvoltarea economică, politici sociale, sănătate, siguranță, etc.) între diferite niveluri de autoritate și între autoritățile învecinate. Planurile sustenabile de

mobilitate urbană necesită o viziune pe termen lung care să țină seama de costurile și beneficiile societății.

1.3.1. PREZENTARE GENERALĂ ȘI DEFINIREA MODELULUI

1.3.1.1. ROLUL MODELULUI DE TRANSPORT

Principala utilizare a modelului este de defini modul în care călătoriile personale și deplasarea mărfurilor vor răspunde, în timp, la schimbările date atât de **oferta de transport** (serviciile oferite, calitatea infrastructurii de transport), cât și de **cererea de transport** (condiționată de dinamica populației și dispersarea spațială a acesteia, variația caracteristicilor socio – economice, dinamica activităților economice, etc.).

Modelul oferă suport pentru înțelegerea problemelor existente sau viitoare legate de transport, oferind elementele necesare privind luarea deciziilor de planificare, implementare sau operarea infrastructurii sau serviciilor de transport. În acest sens modelul :

- a). Oferă o bună înțelegere a utilizării infrastructurii existente privind clasele și volumele de utilizatori, scopul călătoriilor efectuate, destinația;
- b). Identifică gâtuirile în rețeaua de transport;
- c). Oferă date privind cererea de transport;
- d). Arată cum cererea se adaptează noii infrastructuri sau măsurilor propuse, prezentând condițiile rezultate;
- e). Permite calcularea impactului asupra pasagerilor (și a veniturilor) a unor modificări a serviciilor de transport public;
- f). Oferă date pentru dezvoltarea teritorială și în general ale caracteristicilor de mobilitate.

Definirea modelului trebuie să asigure „Planului de mobilitate urbană durabilă” un rol strategic conceput pentru a satisface nevoile de mobilitate a oamenilor și companiilor în așezările umane și în împrejurimile acestora, pentru a avea o mai bună calitate a vieții.

1.3.1.1.1. Obiectivele „Planului de mobilitate urbană durabilă” sunt :

- a). Aigurarea tuturor cetățenilor a opțiunilor de transport care să permită accesul acestora la destinațiile și serviciile esențiale;
- b). Îmbunătățirea siguranței și securității deplasării;
- c). Reducerea poluării sonore și a aerului, a emisiilor de gaze de seră și a consumului de energie;
- d). Îmbunătățirea eficienței și a rentabilității transportului de persoane și bunuri;
- e). Să contribuie la creșterea atractivității și calității mediului urban și a desingului urban în beneficiul cetățenilor, economiei și a societății în general.

1.3.1.1.2. Principalele caracteristici sunt :

- a). O viziune pe termen lung și un plan de implementare clar, care acoperă toate tipurile și modurile de transport, inclusiv cele publice și cele private, cele de pasageri și cele de marfă, cele motorizate și cele nemotorizate, cele în mișcare și cele parcate;
- b). O abordare participativă concentrată pe oameni și pe satisfacerea nevoilor acestora legate de mobilitate;
- c). Dezvoltarea echilibrată și integrală a tuturor modurilor de transport, transport public, transport non-motorizat (mersul pe jos și cu bicicleta), intermodalitatea și mobilitatea „din poartă în poartă”, siguranța rutieră urbană, transport rutier în mișcare și în staționare, logistică urbană, management al mobilității și sisteme inteligente de transport;
- d). Integrarea pe orizontală și verticală prin abordarea integrată cu un nivel ridicat de cooperare și consultare între diferite niveluri de autorități;
- e). Evaluarea performanțelor actuale și viitoare a transportului urban având o analiză cuprinzătoare a situației actuale și care să permită identificarea anumitor obiective de performanță.

1.3.1.1.3. Beneficiile se regăsesc în :

a). Îmbunătățirea calității vieții prin : realizarea de spații publice mai atractive , îmbunătățirea siguranței rutiere , reducerea poluării aerului și fonică ;

b). Crearea unor beneficii economice , o așezare umană bine organizată este mai atractivă pentru investiții ;

c). O stare a mediului mai sănătoasă prin reducerea poluării aerului , a îmbunătățirii stării de sănătate a oamenilor prin practicarea mișcării active (mersul pe jos sau cu bicicleta) ;

d). Realizarea unei mobilități continue și îmbunătățirea accesului prin aplicare de soluții de transport multimodal poartă-în-poartă ;

e). Utilizarea mai eficientă a resurselor și asigurarea de resurse suplimentare prin adoptarea principiului „Poluatorul plătește” ;

f). Cîștigarea suportului public prin implicarea părților interesate și a cetățenilor , dovedind că dorințele cetățenilor sunt luate în considerare și în consecință obținând un nivel ridicat de „Legimitate publică”.

1.3.1.1.4. Ciclul de planificare pentru un „Plan de Mobilitate Urbană Durabilă” este prezentat în „Figura nr.3”.



Fig.3 Ciclul de planificare pentru un „Plan de Mobilitate Urbană Durabilă”

1.3.1.2. CARACTERISTICILE MODELULUI DE TRANSPORT PENTRU COMUNA CIURILA INCLUSĂ ÎN POLUL DE CREȘTERE CLUJ NAPOCA

Acoperire spațială : La nivelul zonei U.T.P. – 1 „Zona metropolitană Cluj Napoca”, în care este inclusă și comuna Ciurila, modelul de transport acoperă arealul administrativ al județului Cluj, construcția rețelei de transport și complexitatea acesteia fiind grupată pe trei paliere (fig. nr. 4) astfel :



Fig. 4 Palierele de trasport rutier

a). Palierul 1 – Comuna Ciurila , inclusă în polul de creștere „Zona metropolitană Cluj Napoca” ;

b). Palierul 2 – Restul județului – la nivel de drumuri naționale și județene ;

c). Palierul 3 – Nivelul exterior – aria exterioară județului.

Acoperirea temporală – Este modelată o singură perioadă de timp – durata unei zile lucrătoare .

Anul de bază ai modelului este 2015 iar anii de perspectivă sunt : 2030 (intermediar) și 2040 (final).

Structura – Modelul se structurează ca un model de cerere de transport clasic , dezagregat pe moduri de transport , orientat spre comportament și cuprinde patru etape de bază :

- a). Generarea de călătorii ;
- b). Distribuția călătoriilor ;
- c). Alegerea modului ;
- d). Locarea călătoriilor.

Date de ieșire : Modelul poate furniza următoarele :

- a). Fluxurile de călători ;
- b). Volumul de marfă (în vehicule) ;
- c). Timpul călătoriei și distanțele de călătorie ;
- d). Emisiile din rețea (gaze) ;
- e). Volumele de călători ;
- f). Volumele de pasageri ;
- g). Totalul fluxurilor de origine și de destinație ;
- h). Diverse alte date de ieșire necesare pentru evaluarea economică a măsurilor , proiectelor și strategiilor propuse.

1.3.1.3. SISTEMUL DE ZONIFICARE

Sistemele de zonificare s-au determinat astfel :

- a). Pentru intravilanul localităților componente ale comunei pe structura stradală a fiecărei așezări umane ;
- b). Pentru sistemul de interconectare dintre localitățile comunei pe structura rețelei de drumuri existente ;
- c). Pentru relația exterioară spațiului administrativ al comunei Ciurila (județean și interjudețean) pe drumurile județene DJ107L și DJ107R , inclusiv pe relația de transport oferită de autostrada „A3”.

1.3.2. COLECTAREA DATELOR

Datele utilizate la elaborarea „Modelului de transport” sunt cele furnizate de Direcția de Administrare a Domeniului Public și Privat al Județului Cluj cu adresa nr. 11018 / 24.04.2017. Aceste date sunt prezentate în capitolul 1.2.6. „Managementul traficului” „Tabelul nr. 5” și „Tabelul nr. 6”.

1.3.3. DEZVOLTAREA REȚELEI DE TRANSPORT

Reprezentarea robustă a rețelei multimodale de transport existentă și a paradigmele de călătorie actuale sunt necesare pentru a previziona cererea de transport în arealul studiat de P.M.U.D. Modelul acoperă următoarele moduri :

- a). Călătorii : cu autoturisme , transport de marfă cu furgonete ușoare , transport public inclusiv taximetre , moduri nemotorizate în care sunt incluse vehiculele cu tracțiune animală , mersul cu bicicleta , mersul pe jos ;
- b). Marfă pe cale rutieră cu vehicule de mare capacitate.

Studiul a analizat și capacitățile de transport pe tronsoane și în intersecții , precum și restricțiile de trafic .

1.3.3.1. REȚEAUA DE DRUMURI

Rețeaua de drumuri a fost structurată pe patru clase extraurbane (autostradă , drum județean , drum comunal , drum neclasificat) și trei clase urbane (drum principal , drum secundar și drum rezidențial) . Această clasificare s-a făcut în funcție de parametri geometrici și constructivi ai căii de acces , pe baza cărora s-a modelat viteza de circulație și capacitatea de circulație a vehiculelor.

1.3.3.2. REȚEAUA DE TRANSPORT PUBLIC

Rețeaua de transport public a fost construită prin însumarea serviciilor de transport oferite de operatori pentru cursele regulate de autobuze și autocare intrajudețene , operator pentru rute de autocare speciale destinate activităților turistice. Structura de transport public este reprezentată în fig. 5

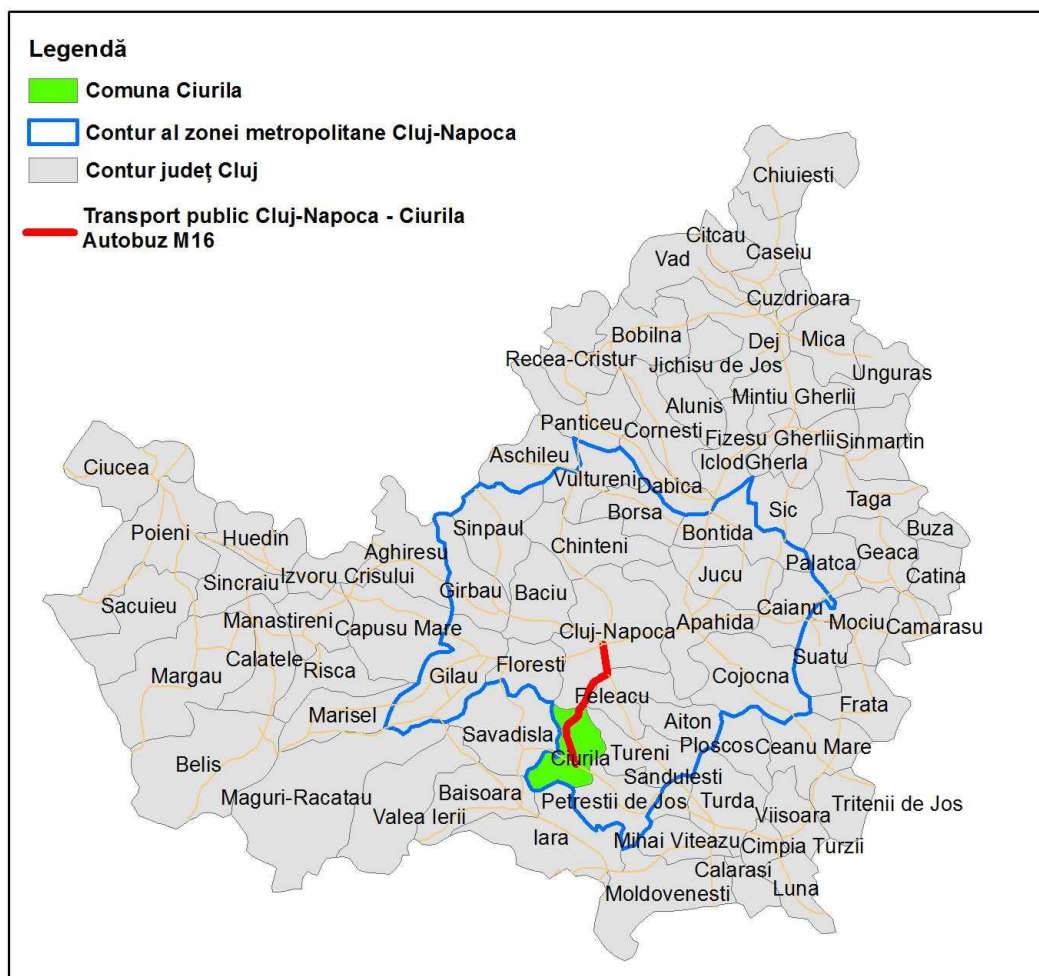


Fig. nr . 5 Structura de transport public

1.3.4. CEREREA DE TRANSPORT

1.3.4.1. CONSTRUCȚIA MATRICEI DE DEPLASARE

Cererea de transport este reprezentată în matricea de deplasări, care reprezintă volumul de călătorii la nivelul anului 2016, matricea fiind construită pe baza datelor de monitorizare a traficului (capitolul 1.2.6. „Monitorizarea traficului”), situația mijloacelor de transport din proprietatea locuitorilor comunei Ciurila și sondajele de tip interviu.

1.3.4.2. MODELUL SELECȚIEI MODURILOR DE TRANSPORT

Modelul de selecție a modurilor de transport este cel care cuantifică tranziția utilizatorilor de la mașina personală la transportul public, în cazul unor îmbunătățiri semnificative aduse acestuia din urmă, a evaluării economice și financiare bazate pe rezultatele evaluării.

Modul de abordare propus se bazează pe calcularea cotei cererii dintre diferite moduri de transport aflate în concurență pentru deplasări, pe baza datelor care influențează costurile de ansamblu ale călătoriei.

1.3.4.3. ALOCAREA MODELULUI

a). Alocarea traficului pentru transport privat

Pentru modelul P.M.U.D. formula utilizată este următoarea :

$$\text{Costul generalizat} = DC + \frac{\text{CUV} \times \text{distanța}}{\text{VT}} + \frac{\text{CP}}{2} \times \frac{1}{\text{VT}} + \text{TP} \quad \text{unde :}$$

DC – durata călătoriei (secunde)

CUV – costul utilizării vehiculului (lei / oră)

Distanța - (km)

VT - valoarea timpului (lei / oră)

CP - costul parcării (lei)

TP - timpul necesar pentru a găsi un loc de parcare (secunde)

b). Alocarea traficului pentru transportul public

Pentru modelul P.M.U.D. formula utilizată este următoarea :

$$\text{Cost generalizat} = DC + 2 \times \text{DMJ} + 2 \times \text{TAO} + 2 \times \text{TAT} + 2 \times \text{NrT} + \frac{\text{T}}{\text{VT}} \times 3600$$

unde :

DC - durata călătoriei (secunde)

DMJ - durata de mers pe jos (secunde)

TAO - timpul de așteptare la punctul de origine (secunde)

TAT - timpul de așteptare pentru transfer (secunde)

NrT - numărul de transferuri

T - tarif (lei)

VT - valoarea timpului (lei / oră)

1.3.5. CALIBRAREA ȘI VALIDAREA MODELULUI

1.3.5.1. DEFINIREA NOȚIUNILOR DE „CALIBRARE” ȘI „VALIDARE”

Calibrare – este procesul interactiv prin care modelul este revizuit în mod repetat când devine stabil și asigură cea mai fidelă reproducere a condițiilor din anul de referință..

Validare - este procesul care folosește date independente din alte locații decât cele utilizate pentru calibrare , cu scopul de a verifica modelul pentru anul de referință.

Aplicarea corectă a modelului trebuie să îndeplinească patru criterii , realizate în raport de peste 85 % , pentru a fi considerat acceptabil . Aceste criterii sunt :

a). Cererea pentru vehicule private , pasageri sau marfă , să fie într-o marjă de 15 % față de valorile observate ;

b). Fluxurile pe cordoane să fie într-o marjă de 5 % față de valorile observate ;

c). Valoarea GEH se calculează cu formula :

$$\text{GEH} = \left\{ \frac{(M - C)^2}{[0,5 \times (M + C)]} \right\} \times \frac{1}{2} \quad \text{pentru :}$$

- fluxuri individuale : mai mică de 5 ;

- valori totale pentru cordon : mai mică de 4 ;

d). Timpii de călătorie să se încadreze într-o marjă de eroare de 15 % sau de cel mult un minut.

1.3.5.2. CALIBRAREA MODELULUI

a). **Calibrarea rețelei** – este prima etapă și constă în verificarea și codificarea rețelei modelului , pentru a garanta alocarea corectă a deplasării , fiind ajustate vitezele și capacitățile de transport.

b). **Calibrarea matricelor** – în vederea obținerii unei corespundețe îmbunătățite între fluxul modelat și cel observat , pentru a ne asigura că matricele de deplasare nu se modifică semnificativ.

c). **Calibrarea fluxului pe legături pentru transportul privat** , următoarea etapă de

calibrare , verificându-se corelarea fluxurilor modelate pe legături pentru transportul privat să corespundă cu fluxurile observate în localitățile utilizate în procesul de calibrare.

d). Calibrarea fluxului pe legăturile pentru transportul public s-a realizat comparând fluxurile modelate cu fluxurile observate.

Datele rezultate din „Calibrarea modelului” sunt prezentate în fig. nr. 6 și „Tabelul nr. 7” , pentru toate localitățile incluse în U.T.P. nr. 1 „Zona metropolitană Cluj Napoca”

Fig. 6

Fig. nr. 6 Palierele pentru care s-a calibrat modelul



Tabelul nr. 7

Urcări pentru:	Nr. pasageri observați	Nr. pasageri modelați	Diferența		GEH
			Total (nr)	%	
Ora de vârf de dimineață	5707	5810	103	1,8	1,4
Ora medie dintre vârfuri	5047	5160	113	2,2	1,6

1.3.5.3. VALIDAREA MODELULUI

Principalele măsuri de validare s-au referit la :

- a). Validarea fluxurilor de vehicule private pe legături ;
- b). Validarea duratelor de călătorie pentru vehiculele private ;
- c). Validarea fluxurilor de călători din transportul public ;
- d). Validarea modului de selecție a modurilor de transport.

Cotele modale și observate , pentru ora de vârf de dimineață (la nivelul U.T.P. nr.1 „Zona metropolitană Cluj Napoca”) sunt prezentate în „Tabelul nr. 8” .

Tabelul nr. 8

Modulul	Clasa de utilizare	Cota modelată (%)	Cota observată (%)
Transport privat	Afaceri	58	56
	Navetă	57	57
	Alte scopuri	53	50
Transport public	Afaceri	42	44
	Navetă	43	43
	Alte scopuri	47	50

Datele prezentate în „Tabelul nr. 8” sunt preluate din „Planul de Mobilitate Durabilă Cluj Napoca” pentru U.T.P. nr. 1 „Zona metropolitană Cluj Napoca” , zonă în care este inclusă comuna Ciurila.

1.3.6. PROGNOZE

1.3.6.1. BAZA DE DATE

Secțiunea prezintă metodologia utilizată pentru a defini creșterea în cererea de călători în modelul de transport între anul de bază 2015 și anii de prognoză 2020 și 2028 , privind parcurgerea următorilor pași :

- a). Colectarea datelor socio – economice la nivelul județului Cluj și la nivel național și utilizarea acestora pentru realizarea prognozelor pentru fiecare parametru ;
- b). Analizarea principalilor vectori socio – economici ce afectează evoluția cererii de transport , atât pentru transportul în comun cât și pentru transportul privat , pentru utilizatorii din zona studiată ;
- c). Au fost constituite tipare de creștere ale cererii de transport în baza relațiilor identificate la subcapitolul 1.3.4.3. „Alocarea modelului”.

1.3.6.2. PROGNOZA PARAMETRILOR DEMOGRAFICI ȘI SOCIO – ECONOMICI

Parametrii cheie utilizați , pentru nivelul local și nivelul național sunt : populația , gradul de ocupare a forței de muncă , produsul intern brut , nivelul veniturilor.

S-a efectuat o analiză de regresie a datelor istorice la nivel național și județean pentru a stabili relația de creștere la diverse nivele spațiale. Rezultatele analizei au demonstrat relația direct proporțională existentă între datele la nivel național și datele la nivel local , permițând determinarea elasticităților existente în analiza relațiilor la nivel național / județean concretizate prin următorii parametri :

- a). Populație : elasticitate (-) 0,38 ;
- b). Produs intern brut (P.I.B.) : elasticitate 0,97 ;
- c). Grad de ocupare a forței de muncă : elasticitate 0,97.

Datele de elasticitate determinate , corelate cu parametri socio – economici de la nivelul național au permis determinarea ratelor de creștere corespunzătoare la nivel local. În „Tabelul nr. 9” sunt prezentate „Datele socio – economice la nivel național” și în „Tabelul nr. 10” „Datele socio – economice la nivelul județului Cluj” , determinate pe baza surselor de dare Institutul Național de Statistică , Banca Mondială , alte surse.

Tabelul nr. 9

Specificația	U-M.	Perioada													
		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2020	2028
Populația	Mil.loc	21,6	21,5	21,4	21,3	21,1	20,6	20,4	20,3	20,2	20,1	20,0	19,9	19,9	21,1
P.I.B.	Mil US\$	75,8	99,2	122,7	170,6	204,3	164,4	164,8	182,6	169,4	189,6	199,0	188,9	243,0	316,0
Angajați	Mil. pers.	4,421	4,538	4,595	4,720	4,805	4,600	4,240	4,160	4,290	4,365	4,420	4,502	4,514	4,514
Venit	lei	-	1,348	1,575	1,907	2,424	2,620	2,577	2,633	2,695	2,856	2,781	2,679	3,231	3,928

Tabelul nr. 10

Specificația	U-M.	Perioada													
		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2020	2028
Populația	Mii.loc	710	708	707	707	708	709	711	714	716	717	718	721	721	738
P.I.B.	Mil US\$	2,992	3,966	4,865	7,321	8,132	6,674	6,650	7,412	6,890	7,692	8,063	7,662	9,800	12,666
Angajați	Mii. pers.	175	174	176	194	199	187	179	179	183	185	188	191	192	192

1.3.6.3. PROGNOZE PRIVIND CEREREA DE TRANSPORT

1.3.6.3.1. TRANSPORTUL PRIVAT

Creșterea cererii de transport privat a fost calculată în baza relațiilor dintre datele istorice privind cererea de transport și vectorii cheie socio – economici ai creșterii cererii de transport, utilizând datele existente privind: vânzările de carburant, numărul de vehicule înmatriculate și populația, pentru a determina rulajul (km – vehicul) la nivel național, în perioada 2005 – 2013. Pe baza acestor date au fost realizată o analiză de regresie, pentru aceeași perioadă și utilizând aceiași parametri, pentru județul Cluj, rezultând formula de calcul:

Creșterea transportului privat = 0,58 % (din creșterea veniturilor) + 0,02.

. Datele sunt prezentate în „Tabelul nr. 11” la nivel național și „Tabelul nr. 12” la nivelul județului Cluj

Tabelul nr. 11

Nivel național	U.M.	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Vehicul - km	Mil. km	71,170	73,962	79,346	92,926	97,559	96,040	105,543	114,025	113,562

Tabelul nr. 12

Rata de creștere	2015 – 2020 (%)	2020 – 2028 (%)
Transport privat	14	14,5

Aceste prognoze ale ratelor de creștere sunt aplicate matricei din anul de bază 2015 pentru a calcula matricele aferente anilor de prognoză 2028 și 2040.

1.3.6.3.2. TRANSPORT PUBLIC

Cererea pentru transport public s-a calculat pe relația între datele istorice și vectorii socio – economici aferenți creșterii cererii de transport. Volumele istorice de rtransport public în perioada 2010 – 2015 pe ruta Cluj Napoca – Ciurila sunt prezentate în „Tabelul nr. 13”.

Tabelul nr. 13

Ruta Cluj Napca – Ciurila	U.M.	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Pasageri	Miipers.	32,200	36,400	37,600	38,200	38,300	38,250

. Pe baza produsului intern brut „P.I.B.” s-a calculat, pentru perioada 2016 – 2028 și 2029 – 2040, rata de creștere al transportului public pe rute Cluj Napoca – Ciurila. Au

rezultat următoarele rate de creștere a transportului public :

- a). Perioada 2016 – 2020 rata de creștere 11,1 % ;
- b). Perioada 2021 – 2018 rata de creștere 11,4 %.

1.3.7. TESTAREA MODELULUI DE TRANSPORT ÎN CADUL UNUI STUDIU DE CAZ

Studiul de caz pentru care s-a testat modelul de transport a folosit modelul pentru anul de perspectivă 2028 , în următoarele condiții :

- a). Realizarea șoselei de centură sudică a municipiului Cluj Napoca ;
- b). Racordarea la autostrada „A3” a drumurilor județene DJ107L și DJ107R în perimetrul administrativ al comunei Ciurila.

Schema de circulație pentru care s-a testat modelul transport este prezentată în fig. nr. 7

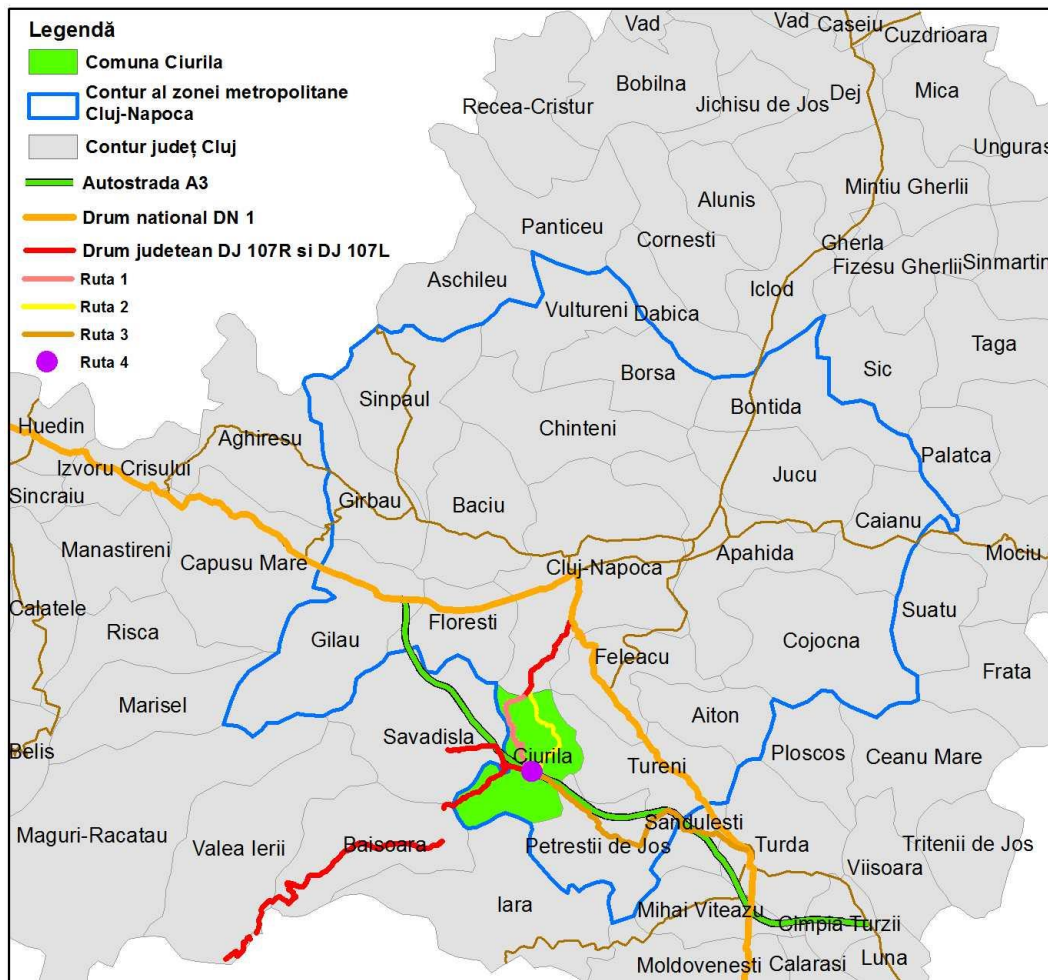


Fig. nr. 7 Rutele pentru care s-a testat modelul de transport

Rezultatele testului indică următoarele :

a). Degrevarea transportului privat (de marfă și persoane) pe drumul județean DJ107R în direcția Turda și Oradea , prin preluarea acestuia de autostrada „A3” ;

b). Evitarea transportului privat (de marfă și persoane) din direcția Ciurila în direcția Baia Mare de penetrare a municipiului Cluj Napoca prin utilizarea șoselei de centură sudică a municipiului Cluj Napoca., contribuind la descongestionarea transportului privat în oraș.

1.4. EVALUAREA IMPACTULUI ACTUAL AL MOBILITĂȚII

Sunt prezentate principalele concluzii privind analiza situației existente , structurate după cele cinci obiective strategice , precizate în „Memoriu tehnic de prezentare”

1.4.1. EFICIENȚA ECONOMICĂ

Obiectivul se referă la creșterea eficienței și a eficacității din punctul de vedere al costului de călători și de marfă. Eficiența economică , privind transportul de călători și de marfă , este prezentată în „Tabelul nr. 14”.

Tabelul nr . 14

Soluțiile de transport existente	Comentarii
Puncte tari	
Autostrada „A3” construită pe relația Gilău – Câmpia Turzi , corelat cu continuarea construirii acesteia în direcția Târgu Mureș și Oradea și cu autostrada în construcție Turda – Sebeș Alba , în situația racordării drumurilor județene DJ107R și DJ107L la autostrada „A3” în punctul de joncțiune Ciurila , permite realizarea de legături directe rapide cu Aradul , Timișoara , Deva , Sibiu , Alba Iulia și Târgul Mureș (din anul 2018) și Zalăul , Oradea și Budapesta (din anul 2020)	În cazul extinderii autostrăzii „A3” , sau a construirii drumului expres Sibiu – Brașov , localitatea Ciurila va fi conectată prin drumuri rapide cu principalele orașe mari din Transilvania.
Modernizarea drumului județean DJ107R , pe fonduri europene , pe ruta Cluj Napoca – Făget - Ciurila , corelat cu lucrările de modernizare ce se execută pe drumul județean DJ103U , facilitează accesul confortabil al comunei Ciurila cu capitala de județ Cluj Napoca și cu drumul european E81.	La trecerea prin localitățile Sălicea și Ciurila drumul județean DJ107R este lipsit de trotuare , iar în anumite zone se strângulează la o singură bandă.
Existența drumului comunal DC91 între DJ107L – localitatea Pruniș – localitatea Săliște și localitatea Sălicea , prin modernizare și clasificare la nivel de drum județean reduce distanța de transport dintre localitățile Pruniș și Săliște și capitala de județ Cluj Napoca respectiv drumul european E81	Drumul comunal DC91 , pe traseul său , are și calitatea de legătură turistică și de agrement în punctele de belvedere ale comunei Ciurila.

Drumul județean DJ107 R , în direcția Băișoara asigură legătura rutieră a comunei Ciurila cu zona montană a Munților Apuseni	Drumul județean DJ 107R pe tronsonul Dj107R – File de Jos - Filea de Sus – Litea, necesită lucrări importante de reparare și modernizare
Puncte slabe	
Drumurile județene DJ107L și DJ107R la trecerea prin localități , în care au și funcțiunea de stradă , sunt lipsite de trotuare și zonă de siguranță	Lipsa trotuarelor și a zonei de siguranță la parcurgerea localităților de drumurile județene DJ107L și DJ107R crează dificultăți pentru siguranța populației.
Străzile din localitățile componente ale comunei Ciurila sunt în totalitate nepavate, având aspectul de uliți , lipsite de trotuare , șanțuri de surgere pentru apele pluviale și în marea lor majoritate având un singur fir de circulație.	Din considerente de funcționalitate , siguranță în circulația pietonilor și asigurarea confortului urban se impune reconfigurarea traseelor stradale în toate localitățile componente ale comunei Ciurila, inclusiv modernizarea acestora.
În zonele cu potențial turistic ale comunei Ciurila căile de acces sunt la nivel de drumuri de exploatare agricolă , lipsite de piste pentru biciclete și de trotuare pentru plimbări pietonale	Pentru valorificarea , în interesul comunei , a potențialului turistic existent , sunt necesare modernizarea căilor de acces rutiere la obiectivele turistice , existente și propuse , completate cu piste pentru biciclete și pentru accesul pietonal
Drumurile comunale DC90 , DC91 și DC92 de acces în localitățile Pădureni , Pruniș și Săliște , respectiv Șutu necesită lucrări de reparație și modernizare	Drumurile comunale menționate , la parcurgerea localităților deservite , se impune echiparea acestor căi de acces cu trotuare , zone de siguranță și șanțuri pentru scurgerea apelor pluviale
Pe traseul transportului public local stațiile de autobuz sunt în majoritate echipate cu refugii închise și acoperite pentru adăpostirea călătorilor	Sunt necesare realizarea de refugii închise și acoperite pentru toate stațiile transportului public existente în perimetrul comunei Ciurila

1.4.2. IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Obiectivul strategic al acestui capitol urmărește reducerea poluării atmosferice și fonice , a reducerii emisiei de gaze cu efect de seră și realizarea unui consum energetic optim pentru atenuarea schimbărilor climatice. Soluțiile propuse sunt prezentate în „Tabelul nr. 15”.

Tabelul nr. 15

Soluțiile de transport existente	Comentarii
Puncte tari	
Existența pe teritoriul comunei Ciurila a autoatrăzii „A3”	Prin racordarea drumurilor județene DJ107L și DJ107R la autostrada „A3” în perimetrul comunei Ciurila se degreveză localitățile Ciurila și Sălicea de un număr important de autovehicule ce traversează aceste localități

Existența drumului comunal DC91 pe traseul : drumul județean DJ107L –Pruniș – Săliște – Sălicea	Modernizarea drumului comunal DC91 și clasificarea acestuia la nivel de drum județean degreveză localitățile Ciurila și Sălicea de circulația de tranzit din direcția Pruniș și Săliște și asigură reducerea consumului energetic
Puncte slabe	
Traficul de tranzit , realizat aproape în totalitate pe drumul județean modernizat DJ107R , produce poluare prin emisiile de gaze și poluare fonică în localitățile Ciurila și Sălicea	Realizarea racordului drumurilor județene DJ107L și DJ107R la autostrada „A3” corelat cu modernizarea drumului comunal DC91 și clasificarea acestuia la nivel de drum județean sunt necesare pentru reducerea semnificativă a traficului de tranzit și de traversare
Cota modulară a mersului cu bicicleta este compromisă de lipsa în totalitate , pe teritoriul comunei Ciurila , a pistelor pentru biciclete	Este necesară dezvoltarea rețelei adecvate a infrastructurii de ciclism , atât pentru zonele de intravilan cât și pentru zonele de agrement și divertisment turistic
Realizarea transportului public cu autobuze de construcție cu norma de poluare mai mică decât cea admisă de normele europene conduce la poluarea atmosferică și fonică	Program de înnoire a flotei pentru transportul în comun , de preferință cu autobuze acționate electric.

1.4.3. ACCESIBILITATEA

Obiectivul strategic urmărește punerea la dispoziția tuturor cetățenilor a unei opțiuni de transport care să permită alegerea celui mai adecvat mijloc de călătorie spre destinații și servicii – cheie. Obiectivul include , pe de o parte **conectivitatea** (capacitatea de deplasare între anumite puncte) iar pe de altă parte **accesul** (garanția că călătorii nu sunt privați de oportunitățile de călătorie datorită unor deficiențe – stare fizică sau psihică – sau a unor factori sociali – venit , vârstă , sex , origine etnică-) , prezentate în „Tabelul nr. 16”.

Tabelul nr. 16

Soluțiile de transport existente	Comentarii
Puncte tari	
Flota de autobuze este accesibilă persoanelor cu mobilitate redusă fiind utilizate autobuze cu poderaua joasă.	Este de dorit folosirea de autobuze echipate cu platformă pentru accesul persoanelor cu handicap de mobilitate sever.
Puncte slabe	
Transportul public este asigurat numai pentru asigura transportului călătorilor la orele de mers și venit de la serviciu atât în direcția Ciurila - Cluj Napoca cât și în direcția Cluj Napoca – Ciurila	Îmbunătățirea rețelei de transport public și a orarelor de operare pe parcursul atât a zilelor lucrătoare cât și a zilelor legale de odihnă.

1.4.4. SIGURTANȚA

Obiectivul strategic urmărește creșterea siguranței și a securității călătorilor și a comunității în general , obiective strategice prezentate în „Tabelul nr. 17”

Tabelul nr. 17

Puncte slabe	
Traficul de tranzit în localitățile Ciurila și Sălicea reduce semnificativ siguranța rutieră	Separarea traficului de tranzit de traficul rutier
Utilizatorii vulnerabili (pietonii , bicicliști și vehiculele cu tracțiune animală) nu sunt protejați pe drumurile publice (drumuri caldificate și străzi)	Îmbunătățirea sistemului de amenajare a căilor de acces rutiere (echiparea cu trotuare , piste pentru biciclete și amenajarea de drumuri de exploatație agricolă)
Lipsește abordarea proactivă în domeniul siguranței rutiere	Îmbunătățirea cadrului instituțional și implementarea programelor și proiectelor de siguranță rutieră

1.4.5. CALITATEA VIEȚII

Obiectivul strategic se referă la asigurarea calității atractivității pentru locuire și asigurarea unui mediu urban calitativ superior în beneficiul cetățenilor , dezvoltării economice și al societății în ansamblu. Datele sunt prezentate în „Tabelul nr. 18”

Tabelul nr. 18

Puncte slabe	
Lipsa locurilor de parcare pe arterele de circulație clasificate (drumuri județene și drumuri comunale) afectează calitatea vieții în intravilanele localităților componente ale comunei Ciurila	Problema este rezolvabilă prin amenajarea spațiilor adecvate pentru parcare autovehiculelor
Traficul de tranzit ridicat prin localitățile Ciurila și Sălicea reduce semnificativ calitatea experienței pietonale turistice	Reducerea semnificativă a traficului de tranzit prin amenajarea variantelor ocolitoare
Lipsa rețelei de trasee ciclourbane reduce atractivitatea transportului cu bicicleta	Realizarea rețelei pentru biciclete în special în zonele cu potențial turistic ridicat.
Limitarea transportului public numai la orele de mers și venit de la serviciu conduce la utilizarea intensivă a mijloacelor de transport privat.	Extinderea transportului în comun pe toată durata celor 24 ore ale zilei.

1.5. VIZIUNEA DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URBANE

Prezentul P.M.U.D. propune intervenții (măsurile sau proiectele) prin care se propun rezolvări pentru problemele identificate în perioada de analiză a situației existente sau care sunt considerate strategice în contextul realizării unei mobilități urbane în perimetrul administrativ al comunei Ciurila.

1.5.1. VIZIUNEA PREZENTATĂ PE CELE TREI NIVELE TERITORIALE

1.5.1.1. NIVELUL TERITORIAL -1 – ARIA TERITORIALĂ URBANĂ

DELIMITATĂ DE COMUNA CIURILA

Realizarea mobilității urbane durabilă la nivelul comunei Ciurila , pe baza analizei situației existente , conduce la necesitatea modernizării structurii stradale , a drumurilor clasificate ce străbat arealul comunei Ciurila și a drumurilor de exploatație agricolă.

În acest sens „Analiza situației existente” a condus la necesitatea realizării și

implementarea următoarelor proiecte :

1. La nivel de drumuri clasificate:

1.1. Modernizarea drumului județean DJ107R pe tronsonul intersecției cu DJ107L – ieșirea din perimetrul administrativ al comunei Ciurila din direcția localității Filea de Sus ;

1.2. Reabilitarea și modernizarea drumului comunal DC91 , pe toată lungimea acestuia , delimitată de drumul județean DJ107L – Pruniș – Săliște – Sălicea ;

1.3. Realizarea de piste pentru biciclete ,într-o primă etapă pentru zonele turistice ale localităților Ciurila , Sălicea și Filea de Jos , iar într-o etapă ulterioară pentru excursii cicloturistice de tranzit în direcția Munților Apuseni ;

2. La nivel de străzii (pentru toate localitățile componente ale comunei Ciurila) :

2.1. Modernizarea străzilor , existente și propuse , la nivel de străzi prevăzute cu două benzi de circulație , traotuire cel puțin pe o latură a străzii și asigurarea zonelor de siguranță ;

2.2. Realizarea pavajelor pentru toate străziile ;

2.3. Realizarea de piste pentru biciclete , paralele cu stăzile din localități , sau pe trasee independente din intravilanul localităților , în zonele turistice ale comunei Ciurila ;

3. Drumuri de exploatație agricolă – amenajate în perimetrul administrativ al comunei Ciurila cu scopul de delimita la minimum necesar circulația utilajelor agricole sau a vehiculelor cu tracțiune animală pe drumurile clasificate.

1.5.1.2. NIVEL TERITORIAL – 2 AREALUL DELIMITAT DE U.T.P.-1 „ZONA METROPOLITANĂ CLUJ NAPOCA”

Nivelul teritorial 2 se referă la asigurarea mobilități urbane durabile , pentru comuna Ciurila , la nivelul U.T.P. – 1 „Zona metropolitană Cluj Napoca” , unitate teritorială de planificare în care este inclusă.

Situația existentă la nivelul comunei Ciurila , pentru asigurarea unei mobilități urbane durabile , în calitate de componentă a U.T.P.-1 „Zona metropolitană Cluj Napoca” , necesită realizarea și implementarea următoarelor proiecte :

1. Realizarea șoselei de centură sudică la nivelul municipiului Cluj Napoca ;

2. Reabilitarea și modernizarea drumului județean DJ103U pe tronsonul Cluj Napoca – Făget ;

3. Extinderea pistei pentru biciclete din localitatea Făget până la limita teritorială cu comuna Ciurila.

1.5.1.3. NIVEL TERITORIAL – 3 AREALUL DELIMITAT DE JUDEȚUL CLUJ

Asigurarea mobilității urbane durabile pentru comuna Ciurila la nivelul de componentă administrativă a județului Cluj și prin extensie de racordare la sistemul rutier al României , am considerat util delimitarea nivelului 3 la județul Cluj ținând seama de faptul că autostrada „A3” parcurge și arealul administrativ al comunei Ciurila.

Proiectul necesar a se realiza și implementa , pentru realizarea mobilității urbane a comunei Ciurila a relației cu sistemul rutier al României este de realizare a nodului rutier dintre autostrada „A3” și drumurile județene DJ107L și DJ107 R în perimetrul administrativ al comunei Ciurila.

1.5.2. METODOLGIA DE SELECTARE A PROIECTELOR

Criteriile de selectare a proiectelor necesare pentru implementare unui plan de mobilitate urbană durabilă pentru localitățile componente ale comunei Ciurila , din punctul de vedere atât al soluțiilor propuse cât și a calendarului de implementare , s-au

bazat pe posibilitățile de dezvoltare ale comunei Ciurila în calitatea de componentă a U.T.P – 1 „Zona metropolitană Cluj Napoca”.

La baza definirii metodologiei de selectare a proiectelor , în vederea asigurării unei mobilități urbane de calitate , au stat următoarele criterii :

a). „Planul de Mobilitate Urbană Durabilă Cluj Napoca” , luând în considerare nivelurile teritoriale în care se încadrează comuna Ciurila ;

b). Tendințele de dezvoltare a arealului locuibil la nivelul fiecărei localități componente a comunei Ciurila , corelat cu cererea populației pentru cumpărarea de terenuri în vederea construirii de locuințe sau pensiuni ;

c). Valorificarea eficientă a potențialului turistic existent în arealul delimitat de teritoriul administrativ al comunei Ciurila ;

d). Valorificarea potențialului economic existent în perimetrul comunei Ciurila în interesul atât al locuitorilor , pentru asigurarea veniturilor proprii , cât și al administrației , pentru asigurarea veniturilor de funcționare și de dezvoltare a așezărilor umane amplasate în teritoriul administrativ al comunei ;

e). Realizarea în perimetrul comunei Ciurila , prin P.M.U.D., a unui sistem de transport durabil care să satisfacă nevoile comunității privitor la : accesibilitate , siguranță și securitate , asigurarea unui mediu curat , eficiența economică și calitatea dezvoltării urbane.

Metodologia de aplicare a proiectelor a urmărit , luând în considerare criteriile definite , următoarele:

a). Proiectele necesare a se implementa pentru descongestionarea circulației rutiere pe drumul județean Dj107R în perimetrul localităților Ciurila și Sălicea prin reabilitarea și modernizarea drumului comunal DC91 ;

b). Reabilitarea , modernizarea și dezvoltarea rețelei stradale la nivelul fiecărei așezări umane componente a comunei Ciurila cu scopul asigurării confortului urban de mobilitate ;

c). Dezvoltarea relației de comunicare , atât la nivel județean , cât și la nivel național prin realizarea , în perimetrul comunei Ciurila , a bretelei de racordare la autostrada „A3” a drumurilor județene DJ107L și DJ107R ;

d). Preluarea în soluțiile tehnice prevăzute prin „Planul de Mobilitate Urbană Durabilă Cluj Napoca” , cu scopul de a asigura conectarea comunei Ciurila la U.T.P – 1 „Zona metropolitană Cluj Napoca” , a proiectelor „Șoseaua de centură Sudică” și „Reabilitare drum județean DJ103U pe tronsonul Cluj Napoca – Făget.

1.6. DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI PROIECTE DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URABNE

Inventarierea direcțiilor de acțiune și a proiectelor propuse sunt cele prioritare pentru dezvoltarea modelului de transport la nivelul „Eapei – I” , presupunând realizarea acestora până la nivelul anului 2028 , prin includerea în model a capacităților suplimentare realizate urmărind reabilitarea și modernizarea drumurilor clasificate , reabilitarea construirea și modernizarea tramei stradale pentru toate așezările umane ale comunei Ciurila , realizarea pistelor pentru biciclete și a aleilor pentru promenadă.

1.6.1. DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI PROIECTE PENTRU INFRASTRUCTURA DE TRANSPORT

Modernizarea infrastructurii de transport urmărește , în primul rând , reducerea aglomerației de pe drumul județean DJ107R pe tronsonul localitatea Făget – drumul județean DJ107L , prin realizarea variantelor de descongestionare a traficului pe acest

tronson de drum.

Proiectele propuse sunt prezentate în „Tabelul nr.19”

Tabelul nr. 19

Nr. crt	Simbol proiect	Denumire proiect	Sector	Valoare (mii.lei)	Beneficiar	Stadiu
1	2	3	4	5	6	7
1	M1 S(N)	Realizarea bretelei de acces la autostrada „A3” pentru DJ107L și DJ107R în punctul de joncțiune Ciurila	Drumuri	8.000	SC – CNADNR – SA	Nu există studiu
2	M2	Reabilitarea și modernizarea drumului comunal DC 91 pe trasul DJ107L și Sălicea la nivel de drum județean	Drumuri	9.750	Consiliul Județean Cluj	Nu există studiu
3	M3	Reabilitarea și modernizarea drumului județean DJ107L pe tot traseul acestuia	Drumuri	10.407	Consiliul Județean Cluj	Drum în execuție
4	M4	Reabilitarea și modernizarea drumurilor comunale DC90 și DC92	Drumuri	2.149	Consiliul Local Ciurila	Nu există studiu
5	M5	Reabilitarea și modernizarea drumului județean DJ107R pe traseul Filea de Jos – Litea	Drumuri	15.416	Consiliul Județean Cluj	Nu există studiu

1.6.2. DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI PROIECTE OPERAȚIONALE

Proiectele propuse sunt prezentate în „Tabelul nr. 20”

Tabelul nr. 20

Nr. crt	Simbol proiect	Denumire proiect	Sector	Valoare (mii.lei)	Beneficiar	Stadiu
1	2	3	4	5	6	7
1	S1	Extinderea circuitului autobuzului M16 prin includerea în traseu a rutei Ciurila – Pruniș – Săliște – Sălicea	Transport public	-	SC – CLTP – SA Cluj Napoca	Nu există studiu
2	S2	Realizarea de refugii închise pentru toate stațiile trasului autobuzului M16 pe teritoriul comunei Ciurila	Transport public	4	Consiliul Local Ciurila	Nu există studiu
3	S3	Realizarea drumurilor de exploatație agricolă în arealul administrat de comuna Ciurila	Exploatații agricole	10.400	Consiliul Local Ciurila	Nu există studii

1.6.3. DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI PROIECTE ORGANIZAȚIONALE

Proiectele propuse sunt prezentate în „Tabelul nr. 21”.

Tabelul nr. 21

Nr. crt	Simbol proiect	Denumire proiect	Sector	Valoare (mii.lei)	Beneficiar	Stadiu
1	2	3	4	5	6	7
1	S4	Efectuarea de marcaje pentru trecerea pietonilor	Toate localitățile comunei Ciurila	1,8	Consiliul Local Ciurila	Nu există studiu
2	S5	Limitarea circulației vehiculelor cu tracțiune animală și a utilajelor agricole pe drumurile județene	Localitățile Ciurila , Filea de Jos, Filea de Sus și Sălicea	0,8	Consiliul Județean Cluj	Nu există studiu

1.6.4. DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI PROIECTE PARTAJATE PE NIVELE TERITORIALE

1.6.4.1. LA SCARĂ PERIURBANĂ

În această categorie de proiecte sunt incluse piste pentru biciclete și aleile pentru promenadă.

Proiectele necesare a se realiza sunt prezentate în „Tabelul nr. 22”.

Tabelul nr. 22

Nr. crt	Simbol proiect	Denumire proiect	Sector	Valoare (mii.lei)	Beneficiar	Stadiu
1	2	3	4	5	6	7
1	S6	Realizarea pistelor pentru biciclete și a trotuarelor pentru promenadă pe traseul drumului comunal DC91 de la Sălicea la intersecția cu DJ107L	Pistă pentru biciclete și trotuare	1.500	Consiliul Local Ciurila	Nu există studiu
2	S7	Realizarea pistelor pentru biciclete paralel cu drumul județean DJ107L pe tronsonul intersecția cu DC91 intrarea în localitatea Filea de Jos	Pistă pentru biciclete	150	Consiliul Județean Cluj	Nu există studiu

1.6.4.2. LA SCARA LOCALITĂȚILOR DE REFERINȚĂ

Această categorie de proiecte include în totalitate așezările umane componente ale comunei Ciurila. Proiectele necesare a se realiza , pentru asigurarea mobilității urbane , sunt prezentate în „Tabelul nr. 23”.

Tabelul nr. 23

Nr. crt	Simbol proiect	Denumire proiect	Sector	Valoare (mii.lei)	Beneficiar	Stadiu
1	2	3	4	5	6	7

1	2	3	4	5	6	7
1	C1	Realizarea străzilor propuse în localitatea Ciurila la dimensiunile ce includ : două benzi de circulație , șanț pentru surgerea apelor pluviale , trotuare	Străzi	2.450	Consiliul Local Ciurila	Nu există studiu
2	C2	Identic pentru localitatea Filea de Jos	Străzi	1,300	Consiliul Local Ciurila	Nu există studiu
3	C3	Identic pentru localitatea Filea de Sus	Străzi	850	Consiliul Local Ciurila	Nu există studiu
4	C4	Identic pentru localitatea Pădureni	Străzi	634	Consiliul Local Ciurila	Nu există studiu
5	C5	Identic pentru localitatea Pruniș	Străzi	1.220	Consiliul Local Ciurila	Nu există studiu
6	C6	Identic pentru localitatea Sălicea	Străzi	8.273	Consiliul Local Ciurila	Nu există studiu
7	C7	Identic pentru localitatea Săliște	Străzi	1.220	Consiliul Local Ciurila	Nu există studiu
8	C8	Identic pentru localitatea Șutu	Străzi	850	Consiliul Local Ciurila	Nu există studiu
9	C9	Relaizarea de piste pentru biciclete în zona turistică și rezidențială a localității Sălicea	Piste pentru biciclete	470	Consiliu Local Ciurila	Nu există studiu
10	C10	Realizarea de parcări pe drumurile județene , în intravilanul localităților Ciurila , Sălicea , Filea de Jos și Filea de Sus	Parcări	300	Consiliul Județean Cluj	Nu există studiu

1.6.4.3. LA SCARA ZONELOR CU NIVEL RIDICAT DE COMPLEXITATE

În această categorie de lucrări sunt incluse zona drumului județean DJ107R în perimetrul localităților Ciurila și Sălicea , respectiv zona turistică din perimetrul localității Sălicea. Proiectele de mobilitate urbană necesare a se implementa în aceste zone sunt prezentate în „Tabelul nr. 24”.

Tabelul nr. 24

Nr. crt	Simbol proiect	Denumire proiect	Sector	Valoare (mii.lei)	Beneficiar	Stadiu
1	2	3	4	5	6	7
1	C11	Realizarea aleilor pentru promenadă în zonele de agrement și rezidențiale ale localității Sălicea	Piste pentru biciclete și alei pietonale	200	Consiliul Local Ciurila	Nu există studiu

1	2	3	4	5	6	7
2	C12	Descongestionarea traficului în perimetrul localităților Ciurila și Sălicea prin modernizarea drumului comunal DC91	Localitățile Ciurila și Sălicea	-	Consiliul Local Ciurila	Nu există studiu

1.7. EVALUAREA IMPACTULUI MOBILITĂȚII PE CELE TREI NIVELE TERITORIALE

Mobilitatea urbană durabilă a fost definită pe baza celor cinci obiective strategice : eficiența economică , impactul asupra mediului , accesibilitatea , siguranța și calitatea vieții.

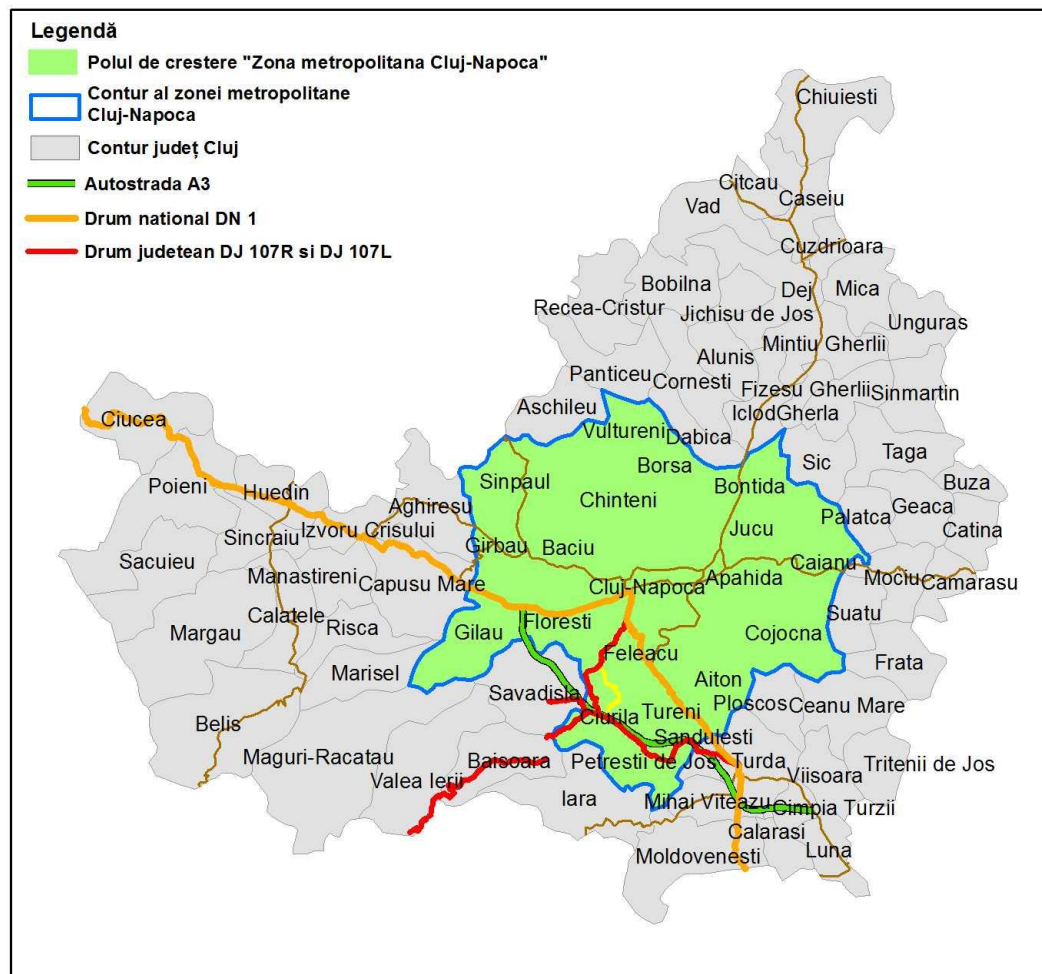
Evaluarea impactului mobilității urbane durabile se face , la nivelul anului 2028 , independent pe cele trei nivele teritoriale și anume :

- a). Nivelul teritorial 1– Comuna Ciurila , inclusă în polul de creștere „Zona metropolitană Cluj Napoca” ;
- b). Nivelul teritorial 2 – Restul județului – la nivel de drumuri naționale și județene ;
- c). Nivelul teritorial 3 – Nivelul exterior – aria exterioară județului.

Pentru evaluarea impactului mobilității urbane durabile , referitor la arealul din administrația comunei Ciurila , se consideră realizate în totalitate proiectele incluse în capitolul 1.6. „Direcții de acțiune și proiecte de dezvoltare a mobilității urbane”.

Proiectele propuse pentru realizarea unei mobilități urbane durabile în perimetrul administrativ al comunei Ciurila sunt prezentate în fig. nr. 8 „Nivelul teritorial 1” , fig nr.9 „Nivelul teritorial 2” și fig. nr. 10 „Nivelul teritorial 3”.

Fig. nr.8 Nivel teritorial 1



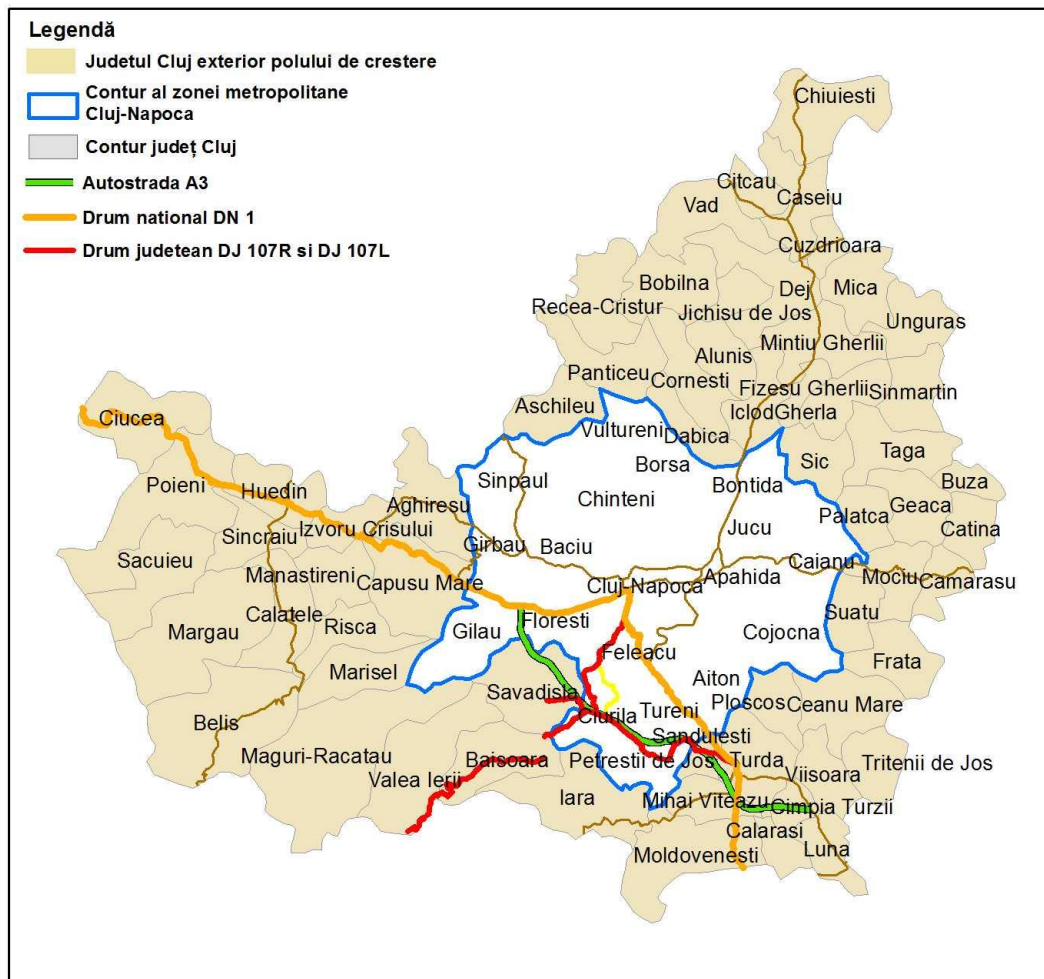


Fig. nr.9 Nivel teritorial 2



Fig. nr.10 Nivel teritorial 3

1.7.1. EFICIENȚA ECONOMICĂ

Determinarea eficienței economice se realizează pe baza analizei „Cost – beneficiu” luând în considerare costurile investiției, costurile de exploatare a vehiculelor, beneficiile din punctul de vedere al duratei petrecute în rețea.

Analiza „Cost – beneficii” (ACB) se realizează pe baza costurilor și beneficiilor exprimate la nivelul anului 2017.

1.7.1.1. COSTURILE DE INVESTIȚII

Repartizarea realizării investițiilor pe intervalul analizat pentru prima etapă (2018 – 20128) sunt prezentate în „Tabelul nr. 25”.

Tabelul nr. 25

Sibolul Proiectului	Valoarea (mii lei)										
	Anul realizării										
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
M1 S(N)	-	-	-	-	3000	3000	2000	-	-	-	-
M2	20	4800	4930	-	-	-	-	-	-	-	-
M3	2600	2600	2600	2607	-	-	-	-	-	-	-
M4	-	-	1000	1149	-	-	-	-	-	-	-
M5					3850	3850	3850	3866	-	-	-
S1	-	-	-	-	Da	Da	Da	Da	Da	Da	Da
S2	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-
S3	-	-	-	1300	1300	1300	1300	1300	1300	1300	1300
S4	-	-	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	-	-	-
S5								0,2	0,2	0,2	0,2
S6	-	-	-	1500	-	-	-	-	-	-	-
S7	-	-	-	-	-	-	-	150	-	-	-
C1	500	500	500	500	450	-	-	-	-	-	-
C2	-	-	-	-	-	-	-	400	500	400	-
C3	-	-	-	-	-	-	-	425	425	-	-
C4	-	-	-	-	300	334	-	-	-	-	-
C5	-	-	-	610	610	-	-	-	-	-	-
C6	1000	1000	1000	1000	1000	1000	2273	-	-	-	-
C7	-	-	-	300	300	300	320	-	-	-	-
C8	-	-	-	-	435	425	-	-	-	-	-
C9	-	-	235	235	-	-	-	-	-	-	-
C10	-	50	50	50	-	-	50	50	50	-	-
C11	-	-	-	-	-	-	200	-	-	-	-
C12	-	-	-	Da	Da	Da	Da	Da	Da	Da	Da
TOTAL	4120	8950	10315,3	9255,3	11235,3	10209,3	9993,3	6191,5	2275,5	1700,2	1300,2

Reactualizarea valorilor de investiții în timp a condus la folosirea unei rate de actualizare anuală de 5 % corelat cu orientările Uniunii Europene pentru fondurile de coeziune.

Reactualizarea anuală a valorilor de investiții este prezentată în „Tabelul nr. 26”.

Tabelul nr. 26

Specificați a	Rata de actualizare (%) și valoarea actualizată (mii lei)										
	Anul realizării										
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Rata de actualizare	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55
Valoarea actualizată	4326	9845	11862,6	11106,4	14044	13272	13491	8668,1	3299,5	2550,3	2015,3

Cheltuielile cu investițiile pe cele trei nivele teritoriale ,corectate cu rata de actualizare ,sunt prezentate în „Tabelulo nr.27”.

Tabelul nr. 27

Specificația	Rata de actualizare (%) și valoarea actualizată (mii lei)										
	Anul realizării										
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Nivelul teritorial – 1											
Valoarea investițiilor la nivel anului 2017	4120	8950	10315,3	9255,3	4385,3	3359,3	4143,3	3325,5	2275,5	1700,3	1300,2
Rata de actualizare	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55
Valoarea actualizată	4326	9845	11862,6	11106,4	5481,6	4367	5593,5	3255,7	3299,5	2550,5	2015,3
TOTAL INVESTIȚIE NIVEL TERITORIAL – 1											63703,1
Nivelul teritoial – 2											
Valoarea investițiilor la nivel anului 2017	-	-	-	-	3850	3850	3850	3866	-	-	-
Rata de actualizare	-	-	-	-	25	30	35	40	-	-	-
Valoarea actualizată	-	-	-	-	4812,5	5005	5197,5	5412,4	-	-	-
TOTAL INVESTIȚIE NIVEL TERITORIAL – 2											20427,4
Nivelul teritoial – 3											
Valoarea investițiilor la nivel anului 2017	-	-	-	-	3000	3000	2000	-	--	-	-
Rata de actualizare	-	-	-	-	25	30	35	-	-	-	-
Valoarea actualizată	-	-	-	-	3750	3900	2700	-	-	-	-
TOTAL INVESTIȚIE NIVEL TERITORIAL – 3											10350
TOTAL INVESTIȚIE REACTUALIZATĂ											
Valoarea actualizată	4326	9845	11862,6	11106,4	14044,	13272	13491	14080,5	3299,5	2550,5	2015,3

TOTAL INVESTIȚIE REACTUALIZATĂ**94480,5**

Costul total al investiției în intervalul 2018 – 2028 , corela cu rata de actualizare , este de : **94.480.500 lei**

1.7.1.2. ANALIZA COST – BENEFICII (A.C.B.)**1.7.1.2.1. COSTURI**

S-a considerat costul total al investiției , pentru fiecare nivel teritorial . ractualizat la nivelul anului 2028.

Costurile de întreținere au fost calculate la 3 % pe an din costurile de investiții.

La calculul costurilor s-a respectat structura modelului de transport pentru a evalua impactul cuantificat al fiecăruia dintre cele trei niveluri teritoriale analizate pentru anul de prognoză 2028.

Pentru modelul P.M.U.D. formula utilizată este următoarea :

$$\text{Costul generalizat} = DC + \frac{CUV \times \text{distanța}}{VT} + \frac{CP}{2} \times \frac{1}{VT} + TP \quad \text{unde :}$$

DC – durata călătoriei (secunde)

CUV – costul utilizării vehicului (lei / oră)

Distanța - (km)

VT - valoarea timpului (lei / oră)

CP - costul parcării (lei)

TP - timpul necesar pentru a găsi un loc de parcare (secunde)

Cele patru rute alese pentru calculul duratei călătoriei în alternativele modelului sunt prezentate în fig- nr 11.

Aceste patru rute alternative vizează accesul pe cea mai scurtă rută majoră pentru accesul din perimetrul comunei Ciurila în direcțiile Cluj Napoca , Turda , Gilău și exteriorul județului Cluj. Rutele alese sunt :

a). Ruta – 1 : Ciurila – Sălicea – Cluj Napoca (ruta actuală) ;

b). Ruta – 2 : DJ107L – Pruniș – Sălște – Cluj Napoca ;

c). Ruta – 3 : Localitățile comunei Ciurila – Petrești de Jos – Turda ;

d). Ruta – 4 : Localitățile comunei Ciurila – autostrada „A3” – exteriorul județului

Cluj.

Dutratele călătoriilor pentru aceste rute , selectate pentru „A nu face nimic” și cele trei nivele teritoriale sunt prezentate succint în „Tabelul nr. 28”.

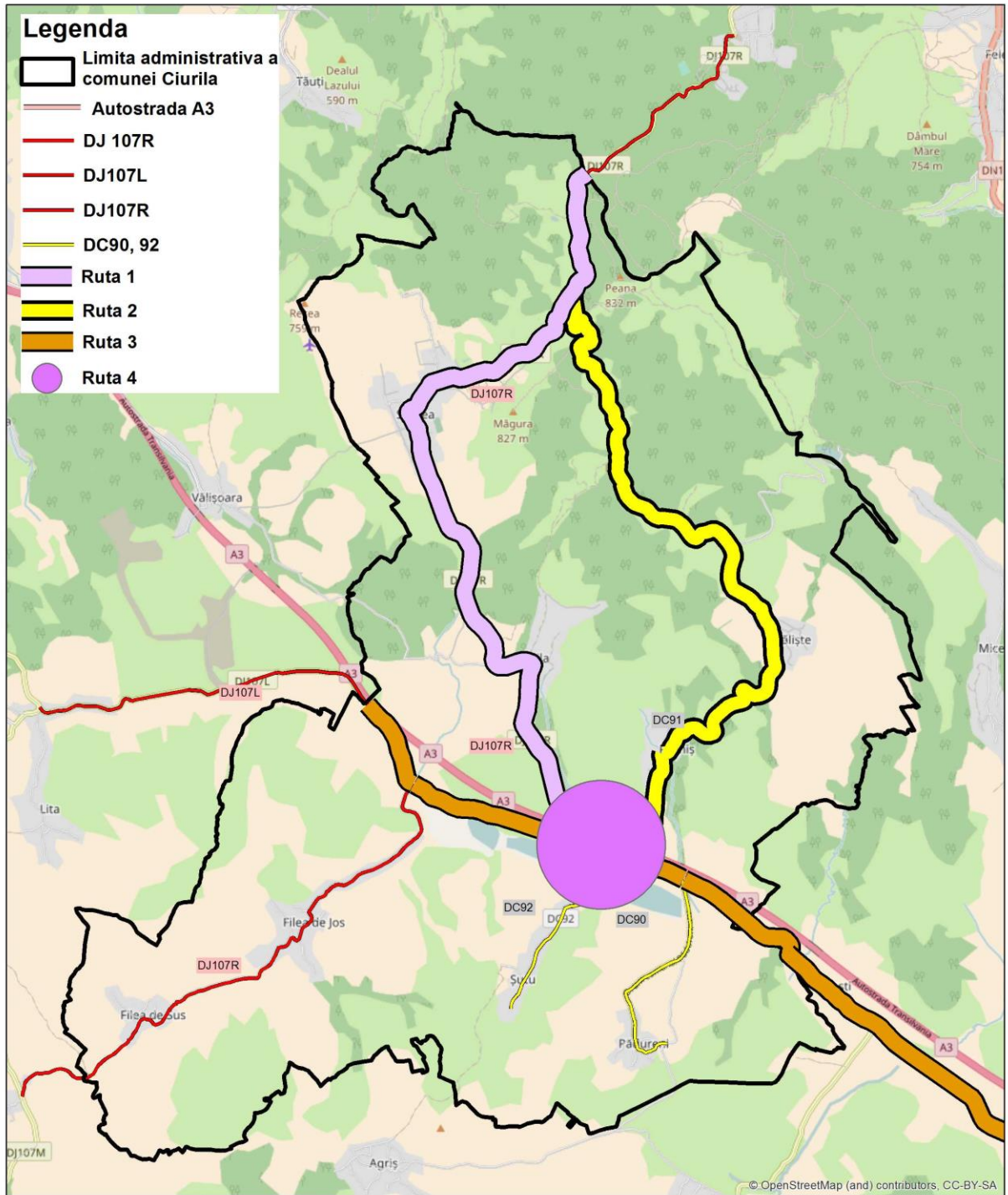


Fig. 11 Rutele pentru care s-a calculat eficiența economică

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Ruta 1	Motociclete	CP	0	0	0	0	0	0
		TP	0	0	0	0	0	0
		Costul generalizat	1316,25	1184,25	1184,25	1184,25	1184,25	1184,25
	Autoturisme	DC	1559	1559	1559	1559	1559	1559
		CUV	278,25	27,83	CUV	278,25	27,83	27,83
		Distanța	13,000	13,000	13,000	13,000	13,000	13,000
		VT	3,80	3,80	3,80	3,80	3,80	3,80
		CP	0	0	0	0	0	0
		TP	0	0	0	0	0	0
		Costul generalizat	2510,90	1654,21	1654,21	1654,21	1654,21	1654,21
	Microbuze	DC	1559	1559	1559	1559	1559	1559
		CUV	213,33	10,67	10,67	10,67	10,67	10,67
		Distanța	13,000	13,000	13,000	13,000	13,000	13,000
		VT	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00
		CP	0	0	0	0	0	0
		TP	0	0	0	0	0	0
		Costul generalizat	1836,33	1572,87	1572,87	1572,87	1572,87	1572,87
	Camioane	DC	2340	2340	2340	2340	2340	2340
		CUV	85,10	4,26	4,26	4,26	4,26	4,26
		Distanța	13,000	13,000	13,000	13,000	13,000	13,000
		VT	17,13	17,13	17,13	17,13	17,13	17,13
		CP	0	0	0	0	0	0
		TP	0	0	0	0	0	0
Costul generalizat		2404,58	2343,23	2343,23	2343,23	2343,23	2343,23	
TOTAL RUTA 1			8068,06	6754,56	6754,56	6754,56	6754,56	6754,56
Ruta 2	Motociclete	DC	839	479	479	479	479	479
		CUV	27	24,3	21,6	21,6	21,6	21,6
		Distanța	13,000	9,325	9,325	9,325	28,600	28,600
		VT	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40
		CP	0	0	0	0	0	0
		TP	0	0	0	0	0	0
		Costul generalizat	985,25	573,42	562,93	562,93	562,93	562,93
	Autoturisme	DC	1119	560	560	560	560	560
		CUV	278,25	222,60	194,78	166,95	166,95	166,95
		Distanța	13,000	9,325	9,325	9,325	9,325	9,325
		VT	3,80	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8
		TP	0	0	0	0	0	0
		Costul generalizat	2070,91	1106,25	1037,98	969,69	969,69	969,69

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Ruta 2	Microbuze	DC	1119	560	560	560	560	560
		CUV	213,33	202,66	149,33	106,67	106,67	106,67
		Distanța	13,000	9,325	9,325	9,325	9,325	9,325
		VT	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00	10,00
		CP	0	0	0	0	0	0
		TP	0	0	0	0	0	0
		Costul generalizat	1396,33	748,98	699,25	659,47	659,47	659,47
	Camioane	DC	1678	839	839	839	839	839
		CUV	85,10	80,85	59,25	25,53	25,53	25,53
		Distanța	13,000	9,325	9,325	9,325	9,325	9,325
		VT	17,13	17,13	17,13	17,13	17,13	17,13
		CP	0	0	0	0	0	0
		TP	0	0	0	0	0	0
		Costul generalizat	1742,58	883,01	871,25	852,79	852,79	852,79
TOTAL RUTA 2			6195,07	3311,66	3171,41	3044,88	3044,88	3044,88
Ruta 3	Motociclete	DC	2574	1471	1471	1471	1471	1471
		CUV	27	21,6	2,7	2,7	2,7	2,7
		Distanța	13,000	9,325	12,000	12,000	12,000	12,000
		VT	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40	2,40
		CP	0	0	0	0	0	0
		TP	0	0	0	0	0	0
		Costul generalizat	2720,25	1554,92	1484,50	1484,50	1484,50	1484,50
	Autoturisme	DC	3432	1116	1116	1116	1116	1116
		CUV	278,25	222,60	194,78	55,65	55,65	55,65
		Distanța	13,000	9,325	12,000	12,000	12,000	12,000
		VT	3,80	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8
		CP	0	0	0	0	0	0
		TP	0	0	0	0	0	0
		Costul generalizat	4383,91	1662,25	1731,09	1291,74	1291,74	1291,74
	Microbuze	DC	3432	1116	1116	1116	1116	1116
		CUV	213,33	106,67	53,33	42,72	42,72	42,72
		Distanța	13,000	9,325	12,000	12,000	12,000	12,000
		VT	10,00	10	10	10	10	10
		CP	0	0	0	0	0	0
		TP	0	0	0	0	0	0
		Costul generalizat	3709,33	1215,47	1180,00	1167,26	1167,26	1167,26
	Camioane	DC	5148	2059	2059	2059	2059	2059
CUV		85,10	25,53	59,47	17,02	17,02	17,02	
Distanța		13,000	9,325	12,000	12,000	12,000	12,000	

1	2	3	4	5	6	7	8	9
Ruta 3	Camioane	VT	17,13	17,3	17,3	17,3	17,3	17,3
		CP	0	0	0	0	0	0
		TP	0	0	0	0	0	0
		Costul generalizat	5212,58	2072,90	2100,66	2070,92	2070,92	2070,92
	TOTAL RUTA 3	16026,07	6505,54	6496,25	6014,42	6014,42	6014,42	
Ruta 4	Motociclete	DC	2970	1698	257	257	257	257
		CUV	27	21,6	2,7	2,7	2,7	2,7
		Distanța	13,000	9,325	12,000	7,000	7,000	7,000
		VT	2,40	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4
		CP	0	0	0	0	0	0
		TP	0	0	0	0	0	0
		Costul generalizat	3116,25	1708,10	270,50	270,50	270,50	270,50
	Autoturisme	DC	2943	1962	1962	300	300	300
		CUV	278,25	55,65	55,65	41,74	41,74	41,74
		Distanța	13,000	9,325	12,000	5,000	5,000	5,000
		VT	3,80	3,8	3,8	3,8	3,8	3,8
		CP	0	0	0	0	0	0
		TP	0	0	0	0	0	0
		Costul generalizat	3894,49	2098,56	2137,74	354,92	354,92	354,92
	Microbuze	DC	2943	1962	1962	300	300	300
		CUV	213,33	202,66	55,65	53,33	53,33	53,33
		Distanța	13,000	9,325	12,000	5,000	5,000	5,000
		VT	10,00	10	10	10	10	10
		CP	0	0	0	0	0	0
		TP	0	0	0	0	0	0
		Costul generalizat	3220,33	2150,98	2028,78	326,67	326,67	326,67
	Camioane	DC	5886	2354	2354	300	300	300
		CUV	85,10	80,85	59,57	38,30	38,30	38,30
		Distanța	13,000	9,325	12,000	5,000	5,000	5,000
		VT	17,13	17,1	17,1	17,1	17,13	17,13
		CP	0	0	0	0	0	0
		TP	0	0	0	0	0	0
		Costul generalizat	5950,58	2398,01	2395,73	311,18	311,18	311,18
TOTAL RUTA 4	16181,65	8355,65	6835,75	1263,27	1263,27	1263,27		

Cheltuielile realizate pentru cele patru rute de transport propuse pentru racordarea comunei Ciurila la relațiile de transport cu Unitatea de Planificare Teritorială nr. 1 „Zona municipală Cluj Napoca”, județul Cluj și exteriorul județului Cluj, argumentează alegerea soluțiilor propuse prin reducerea cheltuielilor zilnice de transport după cum urmează :

a).Realizarea proiectului simbol „M2” „Reabilitarea și modernizarea drumului

comunal DC91 pe traseul DJ107L – localitatea Sălicea”, având următoarele efecte :

a.1). Descongestionarea circulației rutiere pe DJ107R corelat cu reducerea cheltuielilor de transport de la 16181,65 lei /zi la 8355,65 lei / zi ;

a.2). Corelat cu realizarea proiectului simbol „M3” circulației în mai multe direcții , concomitent cu reducerea cheltuielilor de transport „Reabilitarea și modernizarea drumului județean DJ107L pe tot traseul acestuia” permite fluidizarea de la 16181,65 lei / zi la 6835,75 lei / zi ;

b). Realizarea proiectului simbol „M3” „Reabilitarea și modernizarea drumului județean DJ107R” are rezultatul concretizat în reducerea cheltuielilor de transport astfel:

b.1). Reducerea cheltuielilor de transport de la 16181,65 lei / zi la 6835,75 lei /zi;

b.2). Corelat cu realizarea proiectului simbol „M1” „Realizarea bretelei de acces la autostrada „A3” pentru DJ107L și DJ107R în punctul de joncțiune Ciurila” cheltuielile de transport se reduc de la 16181,65 lei / zi la 1263,27 lei / zi.

1.7.1.2.2. BENEFICII

Materializarea proiectelor de infrastructură rutieră „M1”, „M2” și „M3”, prin care se asigură racordarea așezărilor umane componente ale comunei Ciurila cu celelalte localități din cadrul județului Cluj și exterioare județul Cluj , au condus la reducerea cheltuielilor de transport rutier , conform „Tabelului nr. 30”

Tabelul nr. 30

Explicația	U.M.	Anul de implementare a proiectului				
		Nu se face nimic	2021	2022	2025	2028
Eficiență economică	lei / zi	-	7826,00	9345,9	14918,38	14918,38
Perioada	zile	-	260	260	260	260
Beneficiu anual	<u>Miilei</u> an	-	2037,360	2429,340	3878,779	3878,779

1.7.1.2.3. REZULTATE

Rezultatele celor trei opțiuni sunt prezentate în „Tabelul Nr. 31”.

Explicația	U.M.	Anul de implementare a proiectului				
		Nu se face nimic	2021 Nivelul teritorial 1	2022 Nivelul teritorial 2	2025 Nivelul teritorial 3	2028 TOTAL INVESTIȚII
Valoarea de investiție	Mii.lei	-	63703,1	20427,4	10350	94480,5
Benefici anuale	<u>Miilei</u> an	-	2037,360	2429,340	3878,779	3878,779
Petiaosda de recuperare a investiției	ani	-	31,3	8,41	2,67	24,36

Raportul benefic – cost , pentru fiecare nivel teritorial și pe total investiție pentru asigurarea mobilității urbane durabile pe teritoriul comunei Ciurila , este prezentat în „Tabelul nr. 32”.

Pentru determinarea duratei de viață a investiției s-a apelat la normativele din România , normative care pentru drumurile publice admit o durată maximă de viață de 25 ani., durată în care se acceptă a fi recuperată investiția.

Tabelul nr. 32

Explicația	U.M.	Anul de implementare a proiectului				
		Nu se face nimic	Nivelul teritorial 1	Nivelul teritorial 2	Nivelul teritorial 3	TOTAL INVESTIȚII
Costuri	Mii.lei	-	63.703,1	20.427,4	10.350	94.480,5
Durata de existență a investiției	ani	-	25	25	25	25
Beneficii anuale	<u>Miilei</u> an	-	2037,360	2429,340	3878,779	3878,779
Beneficii totale	<u>Miilei</u>		50934	60733,5	96969,4	96969,4
Raportul benefic - costuri		-	0,80	2,98	9,40	1,03

Raportul benefic – costuri fiind mai mare decât „1”, cu excepția „nivelului teritorial 1” rezultă că utilitatea investițiilor propuse pentru asigurarea unei mobilități durabile pentru circulația în perimetrul administrativ al comunei Ciurila sunt rentabile , numai în situația realizării în totalitate a investițiilor propuse .

Investițiile propuse pentru „Nivelul teritorial 1” sunt grevate de valoarea de investiții ridicată necesară pentru amenajarea străzilor din localități și pentru amenajarea drumurilor de exploatare agricolă .

1.7.2. IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Pentru determinarea impactului asupra mediului s-a apelat la patru indicatori care au legătură directă cu mediu și anume :

a). **Impactul relevant în plan local** care se referă la urmările emisiilor asupra sănătății populație care locuiește în vecinătatea principalelor căi de comunicație ;

b). **Emisiile de gaze cu efect de seră** care sunt relevante pentru modificările climaterice ;

c). **Poluarea fonică** zgomotul fiind un poluant puternic ;

d). **Consumul energetic** traseele de circulație majoră propuse conducând la reducerea consumului de carburanți..

Analiza factorilor de mediu poluanți , menționați mai sus , au condus la îmbunătățirea calității mediului prin :

a). Dirijarea transportului rutier în exteriorul localităților cu potențial ridicat de populare (Ciurila și Sălicea) ;

b). Direcționarea transportului de gabarit mare (în special transportul de marfă) pe relația autostrada „A3” și drumul județean DJ107L ;

c). Reducerea consumului energetic , în special pentru relația de transport cu exteriorul „Zonei metropolitane Cluj Napoca” , prin reducerea distanțelor și creșterea vitezei de circulație , datorat și îmbunătățirii infrastructurii rutiere ;

d). Modernizarea infrastructurii rutiere , pe cele trei paliere ale „Nivelului teritorial” , oferă , participanților la trafic , alternative de circulație multiple , consecințele regăsindu-se în evitarea circulației prin așezările umane și deci prin reducerea poluării factorilor de mediu în interiorul acestora ;

e). Asigurarea de relații de circulație alternative pentru transportul de tranzit , cu scopul de a evita traversarea zonelor locuibile ale comunei Ciurila .

1.7.3. ACCESIBILITATEA

Accesibilitatea a fost măsurată în două moduri și anume :accesul la cele mai apropiate stații de transport public și accesul la locurile de muncă.

În acest sens „Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru comuna Ciurila” a prevăzut următoarele măsuri :

a). Prelungirea traseului autobuzului de transport public „M16” de la Ciurila prin intersecția cu drumul județea DJ107L localitățile Pruniș și Săliște și reintrare în traseul actual în localitatea Sălicea. Prin extinderea traseului de circulație al autobuzului „M16” se facilitează reducerea distanțelor de mers pe jos pentru locuitorii așezărilor umane Pădureni , Șutu , Pruniș și Săliște ;

b). Creșterea frecvenței de circulație a autobuzului „M16” , la intervale de o oră pe parcursul unei zile lucrătoare , mărește nivelul de accesibilitate a călătorilor la relația cu capitala de județ Cluj Napoca ;

c). Realizarea unei platforme industriale pentru dezvoltarea micii industrii , în imediata vecinătate a autostrăzii „A3” și în perimetrul localității Pruniș , asigură pentru localnici locuri de muncă în perimetrul administrativ al comunei Ciurila , având ca rezultat reducerea navetei către municipiul Cluj Napoca .

1.7.4. SIGURANȚA

Siguranța rutieră depinde foarte mult de factorii instituționali , de calitatea culegerii datelor accidentelor rutiere și în ce măsură aceste date sunt utilizate în determinarea cauzelor riscurilor rutiere.

Soluțiile propuse prin prezentul „Plan de Mobilitate Urbană Durabilă pentru comuna Ciurila” , creșterea siguranței rutiere și implicit diminuarea riscului de accidentare se realizează prin :

a). Diminuarea vehiculelor care tranzitează localitățile Ciurila și Sălicea prin crearea de rute alternative de circulație pentru toate direcțiile de circulație ;

b). Realizarea paralel cu drumul comunal DC91 , prin reabilitare și modernizare, a pistelor pentru biciclete și a trotuarelor pe întreaga lungime a acestuia ;

c). Realizarea bretelei de racord la autostrada „A3” a drumurilor județene DJ107L și DJ107R în perimetrul comunei Ciurila , având ca consecință reducerea transportului de marfă pe teritoriul așezărilor umane componente ale comunei Ciurila ;

d). Reducerea circulației vehiculelor cu tracțiune animală și a utilajelor agricole pe drumurile clasificate prin dezvoltarea drumurilor pentru exploatațile agricole ;

e). Optimizarea semnalizării rutiere , inclusiv materializarea trecerilor de pietoni , pentru toate drumurile clasificate ;

f). Separarea în interiorul localităților componente ale comunei Ciurila a circulației rutiere de circulația pietonală prin prevederea pe străzi a trotuarelor.

1.7.5. CALITATEA VIETII

Prin soluțiile propuse prin „Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru comuna Ciurila”, în toate scenariile considerate, se reduc numărul de vehicule ce tranzitează localitățile comunei și în consecință se reduc noxele de polare a mediului locuibil.

Rutele alternative propuse pentru circulația rutieră, corelat cu modernizarea și reabilitarea acestora, conduc la evitarea de către vehiculele în circulație a localităților intens populate, la creșterea vitezei de tranzitare și în consecință la optimizarea calității vieții în așezările umane.

Modernizarea străzilor din interiorul localităților conduce la reducerea consumului energetic al autovehiculelor, creșterea vitezei de deplasare, rezultând un nivel de poluare fonică și a noxelor emise în atmosferă redus.

2. COMPONENTĂ LA NIVEL OPERAȚIONAL (ETAPA – II -)

2.1. CADRUL PENTRU PRIORITIZAREA PROIECTELOR PE TERMEN SCURT, MEDIU ȘI LUNG

2.1.1. CADRUL DE PRIORITĂȚI

Construirea „Planului de acțiune” privind implementarea și prioritizarea proiectelor s-a realizat corelat cu prioritățile de intervenție și anvelopa bugetară ținându-se seama de următoarele :

a). Luarea în considerare a costurilor de investiții integrale a tuturor măsurilor propuse ;

b). Distribuirea costurilor măsurilor propuse , corelat cu eficiența realizării acestora, pe o durată variind între un an și opt ani ;

c). Prioritizarea proiectelor cu cele mai mari beneficii sau a proiectelor care rezolvă cele mai importante probleme de mobilitate urbană ;

d). S-a ținut seama de interdependențele dintre proiecte , atât privitor la condiționările dintre realizarea acestora cât și a necesității simultaneității în realizare ;

e). S-a ținut seama și de impactul pentru populația locală dat de deschiderea mai multor șantiere de lucrări în aceeași zonă ;

f). Au fost luate în calcul , de-a lungul întregului proces de construcție a „Planului de acțiune” , de a repartiza relativ uniform anvelopa bugetară.

2.1.2. PRIORITĂȚILE STABILE

Prioritățile stabilite propun cronologia de implementare a „Planul de acțiune” necesar realizării unei mobilități urbane durabile în arealul administrativ al comunei Ciurila , atât în relația cu „Zona metropolitană Cluj Napoca” , cât și în relația cu localitățile externe acestei zone , respectiv externe județului Cluj.

Prioritățile sunt :

a). Fluidizarea circulației în relațiile de comunicare externă , corelat cu reducerea circulației în interiorul localităților Ciurila și Sălicea. Acest deziderat se realizează prin implimentarea , în ordine cronologică , a următoarelor proiecte :

a.1). Proiectul „M2” Reabilitarea și modernizarea drumului comunal DC91. Perioada de realizare 2018 – 2020 ;

a.2). Proiectul „M3” Reabilitarea și modernizarea drumului județean DJ107L. Perioada de realizare 2018 – 2021 ;

a.3). Proiectul „M4” Reabilitarea drunurilor comunale DC90 și DC92. Perioada de realizare 2020 – 2022 ;

a.4). Proiectul „M1” Realizarea bretelei de acces la autostrada „A1”. Perioada de realizare 2022 – 2024 ;

a.5). Proiectul „M5” Reabilitarea drumului județean DJ107R pe relația Filea de Jos – Litea . Perioada de realizare 2022 – 2025 .

b). Fluidizarea circulației în arealul administrativ al comunei Ciurila. Ordinea cronologică a proiectelor ce se implementează este următoarea :

b.1). Proiectul „S2” Realizarea refugiilor pentru stațiile autobuzului de transport public „M16”. Perioada de realizare 2021 ;

b.2). Proiectul „S4” Marcaje drumuri clasificate și străzi . Perioada de implementare 2020 – 2025 ;

b.3). Proiectul „S3” Drumuri pentru explatațiile agricole . Periosda de implementare 2021 – 2028 ;

b.4). Proiectul „S6” Piste pentru biciclete paralele cu drumul comunal DC91. Perioada de implementare 2021 ;

b.5). Proiectul „S7” Piste pentru biciclete pe tronsonul drunul județea DJ107L localitatea Filea de Jos. Perioada de implementare 2025 ,

b.6). Proiectul „S5” Limitarea circulației vehiulelor cu tracțiune animală și a utilajlor agricole pe drumurile clasificate. Perioada de implementare 2025 – 2028.

c). Amenajarea străzilor și aleilor în intravilanul așezărilor umane componente ale comunei Ciurila , definite prin implementarea următoarelor proiecte :

c.1). Proiectul „C1” Reabilitarea stăzilor din localitatea Ciurila. Perioada 2018 – 2022 ;

c.2). Proiectul „C6” Reabilitarea străzilor din localitatea Sălicea . Perioada 2018 – 2024 ;

c.3). Proiectul „C5” Reabilitarea străzilor din localitatea Pruniș. Perioada 2021 – 2022 ;

c.4). Proiectul „C7” Reabilitarea străzilor din localitatea Săliște . Perioada 2021 – 2024 ;

c.5). Proiectul „C4” Reabilitarea străzilor din localitatea Pădureni. Perioada 2022 – 2023 ;

c.6). Proiectul „C8” Reabilitarea străzilor din localitatea Șutu . Perioada 2022 – 2023 ;

c.7). Proiectul „C2” Reabilitarea străzilor din localitatea Filea de Jos. Perioada 2025 – 2027 ;

c.8). Proiectul „C3” Reabilitarea străzilor din localitatea Filea de Sus . Perioada 2025 – 2026 ;

c.9). Proiectul „C9” Piste pentru biciclete în perimetrul localității Sălicea . Perioada 2020 – 2012 ;

c.10). Proiectul „C10” Parcări în intraavilanul localităților . Perioada 2019 – 2021 și 2024 – 2026 ;

c.11). Proiectul „C11” Alei pentru plimbări de agrement în localitatea Sălicea. Perioada 2024 .

2.2. PLANUL DE ACȚIUNE

„Planului de acțiune” valoric și repartizat pe ani calendaristici , pentru detalierea pe tipuri de acțiuni , este prezentat pe culori după cum urmează :

a). Acțiunile care au funcțiunea de facilitat accesul cu exteriorul localităților componente ale comunei , în cadrul „Zonei metropolitane Cluj Napoca” , județului și țării sunt prezentate cu culoarea portocalie ;

b). Acțiunile privind separarea circulației pentru autovehicule , biciclete , atelaje agricole , vehicule cu tracțiune animalieră , în arealul comunei Ciurila sunt prezentate cu culoarea albastră ;

c). Acțiunile întreprinse în intravilanul localităților componente ale comunei Ciurila sunt marcate cu culoarea verde

Planul de acțiune este prezentat , valori și repartizat pe ani calendaristic în „Tabelul nr. 33” și „Tabelul nr. 34”.

Tabelul nr. 33

Sibolul Proiectului	Valoarea (mii lei)										
	Anul realizării										
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
M1 S(N)	-	-	-	-	3000	3000	2000	-	-	-	-
M2	20	4800	4930	-	-	-	-	-	-	-	-
M3	2600	2600	2600	2607	-	-	-	-	-	-	-
M4	-	-	1000	1149	-	-	-	-	-	-	-
M5					3850	3850	3850	3866	-	-	-
S1	-	-	-	-	Da	Da	Da	Da	Da	Da	Da
S2	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-
S3	-	-	-	1300	1300	1300	1300	1300	1300	1300	1300
S4	-	-	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	-	-	-
S5								0,2	0,2	0,2	0,2
S6	-	-	-	1500	-	-	-	-	-	-	-
S7	-	-	-	-	-	-	-	150	-	-	-
C1	500	500	500	500	450	-	-	-	-	-	-
C2	-	-	-	-	-	-	-	400	500	400	-
C3	-	-	-	-	-	-	-	425	425	-	-
C4	-	-	-	-	300	334	-	-	-	-	-
C5	-	-	-	610	610	-	-	-	-	-	-
C6	1000	1000	1000	1000	1000	1000	2273	-	-	-	-
C7	-	-	-	300	300	300	320	-	-	-	-
C8	-	-	-	-	435	425	-	-	-	-	-
C9	-	-	235	235	-	-	-	-	-	-	-
C10	-	50	50	50	-	-	50	50	50	-	-
C11	-	-	-	-	-	-	200	-	-	-	-
C12	-	-	-	Da	Da	Da	Da	Da	Da	Da	Da
TOTAL	4120	8950	10315,3	9255,3	11235,3	10209,3	9993,3	6191,5	2275,5	1700,2	1300,2

Reactualizarea valorilor de investiții în timp a condus la folosirea unei rate de actualizare anuală de 5 % corelat cu orientările Uniunii Europene pentru fondurile de coeziune.

Reactualizarea anuală a valorilor de investiții este prezentată în „Tabelul nr. 34”.

Tabelul nr. 34

Specificația	Rata de actualizare (%) și valoarea actualizată (mii lei)										
	Anul realizării										
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Rata de actualizare	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55
Valoarea actualizată	4326	9845	11862,6	11106,4	14044	13272	13491	8668,1	3299,5	2550,3	2015,3

2.2.1. INTERVENȚII MAJORE ASUPRA INFRASTRUCTURII DE COMUNICAȚIE

Analiza infrastructurii de circulație se structurează pe grupuri de sisteme de comunicație grupate corelat cu funcționalitatea acestora.

2.2.1.1. INFRASTRUCTURA DE COMUNICAȚII PENTRU RELAȚIILE COMUNEI CU EXTERIORUL

Prezentarea infrastructurii de comunicații ale comunei Ciurila cu exteriorul se prezintă sub formă de “Fișă tehnică”.

Obiectivele strategice sunt abreviate în “Fișele tehnice” astfel : ECE – eficiență economică ; ACC – accesibilitate ; Env – mediul înconjurător ; SFT – siguranță și securitate ; QUL – calitatea vieții urbane.

PROIECTUL “M2” - REABILITAREA ȘI MODERNIZAREA DRUMULUI COMUNAL DC91		
Sector	Structură rutieră	
Descrierea problemei	Circulația rutieră , în perimetrul comunei Ciurila , inclusiv circulația de tranzit , este concentrată pe drumul județean DJ107R. Drumul județean DL107R parcurge centrele localităților Sălicea și Ciurila, având un impact negativ asupra siguranței și securității circulației ,mediul înconjurător și calitatea vieții	
Obiectiv operațional	Construirea unui acces rutier de capacitate și viteză sporită între drumul județean DJ107L și drumul județean DJ107R care să ocolească localitățile Ciurila și Sălicea	Obiective strategice ECE ; ACC ; ENV ; SFT ; QUL
Descrierea investiției	Reabilitarea și modernizarea drumului comunal DC91 prin construirea unui drum cu două benzi structurat ca lățime , fundație , raze de curbură , îmbrăcăminte asfaltică , și clasificat la nivel de drum județean. Lungimea reabilitată a drumului este de 9,325 km.	
Implementare		
Stadiul actual	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Drum comunal cu macadam , având fundația precară și lățimea variind între 4,00 m și 6,00 m.	2018	2018 – 2020
Buget estimat	Sursa de finanțare	Beneficiar
9.750 mii lei	Bugetul județului Cluj	Consiliul județean Cluj
Constrângeri și riscuri		
Proiectul se preferă a fi inclus în strategia de dezvoltare a Consiliului Județean Cluj		
Informații suplimentare		
Proiectul se corelează cu proiectele “S2” – Refugii pentru stațiile de transport public ; “S4” – Marcaje drum și “S6” Piste pentru biciclete		

PROIECTUL “M3” - REABILITAREA ȘI MODERNIZAREA DRUMULUI JUDEȚEAN DJ107L – TRONSONUL TURDA – CIURILA		
Sector	Structură rutieră	
Descrierea problemei	Circulația rutieră între localitățile Turda și Ciurila se realizează pe drumul județean DJ107L. Drumul județean DL107L este un drum în curs de modernizare realizat pe relația Turda – Petrești de Jos . Traseul Petrești de Jos – Ciurila fiind nemodernizat este într-o stare tehnică precară , viteza posibilă de circulație fiind de maximum 30 km / oră.	
Obiectiv operațional	Reabilitarea și modernizarea drumului județean DJ107 L pe traseul limita teritorială a comunei Ciurila – Filea de Jos	Obiective strategice ECE ; ACC ; ENV ; SFT

Descrierea investiției	Reabilitarea și modernizarea drumului județean DJ107L pe tronsonul limita administrativă a comunei Ciurila – Filea de Jos prin construirea unui drum cu două benzi structurat ca lățime , fundație , îmbrăcăminte asfaltică Lungimea reabilitată a drumului este de 12,00 km.	
Implementare		
Stadiul actual	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Drumul județean DJ107L are o stare tehnică precară necesitând reparații capitale	2018	2018 – 2021
Buget estimat	Sursa de finanțare	Beneficiar
10.407 mii lei	Bugetul județului Cluj	Consiliul județean Cluj
Constrângeri și riscuri		
Proiectul se preferă a fi inclus în strategia de dezvoltare a Consiliului Județean Cluj		
Informații suplimentare		
Proiectul se corelează cu proiectul “M1” – Realizarea bretelei de acces la autostrada “A3” pentru drumurile județene DJ107L și DJ107R la punctul de joncțiune Ciurila		

PROIECTUL “M1” - REALIZAREA BRETELEI DE ACCES LA AUTOSTRADA “A3” PENTRU DJ107L ȘI DEJ107R ÎN PUNCTUL DE JONCȚIUNE CIURILA		
Sector	Structură rutieră	
Descrierea problemei	Relația rutieră de legătură între localitățile comunei Ciurila și restul țării sunt ștrangulate de lipsa bretelei de legătură între autostrada “A3” și drumurile județene DJ107L și DJ107R în punctul de joncțiune Ciurila , în prezent fiind necesar un drum ocolitor de 28,600 km.	
Obiectiv operațional	Construirea bretelei de legătură la autostrada “A3” pentru drumurile județene DJ107L și DJ107R în punctul de joncțiune Ciurila	Obiective strategice ECE ; ACC ; ENV ; SFT ; QUL
Descrierea investiției	Breteaua de acces din drumurile județene DJ107L și DJ107R la autostrada “A3” se realizează în punctul de joncțiune Ciurila , punct de joncțiune în care DJ107R se intersectează cu DJ107L , iar drumul județean DJ107R subtraversează autostrada “A3”. Breteaua de acces la autostrada “A3” are o lungime de 5,000 km.	
Implementare		
Stadiul actual	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Drumul județean DJ107R subtraversează autostrada “A3” iar drumul județean DJ107L este paralel cu autostrada “A3”	2022	2022 – 2024
Buget estimat	Sursa de finanțare	Beneficiar
8,000 mii lei	Bugetul național	SC – CNADNR – SA
Constrângeri și riscuri		
Proiectul se preferă a fi inclus în strategia de dezvoltare a SC – CNADNR – SA		
Informații suplimentare		
Proiectul se corelează cu proiectele “M3” – Reabilitarea și modernizarea drumului județean DJ 107L și ; “M2” – Reabilitarea și modernizarea drumului comunal DC91		

PROIECTUL “M4” - REABILITAREA ȘI MODERNIZAREA DRUMURILOR COMUNALE DC90 ȘI DC92		
Sector	Structură rutieră	
Descrierea problemei	Relația rutieră de legătură între localitățile Pădureni , respectiv Șutu cu drumul județean DJ107L sunt dificile datorită stării precare a drumurilor comunale DC90 , respectiv DC92	
Obiectiv operațional	Reabilitarea și modernizarea drumurilor comunale DC90 și DC92	Obiective strategice ECE ; ACC ; ENV ; SFT ; QUL
Descrierea investiției	Reabilitarea și modernizarea drumurilor comunei DC90 și DC92 prin construirea unor drumuri cu două benzi structurate ca lățime , fundație , raze de curbură , îmbrăcăminte asfaltică . Lungimea reabilitată a drumului este de 4,000 km respectiv 3,000 km.	
Implementare		
Stadiul actual	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Drumuri comunale cu macadam , având fundația precară și lățimea variind între 4,00 m și 6,00 m.	2020	2020 – 2021
Buget estimat	Sursa de finanțare	Beneficiar
2.149 mii lei	Bugetul local	Consiliul Local Ciurila
Constrângeri și riscuri		
Proiectul se preferă a fi inclus în strategia de dezvoltare a Consiliului Local Ciurila		
Informații suplimentare		
Proiectul se corelează cu proiectele “M3” – Reabilitarea și modernizarea drumului județean DJ 107L		

PROIECTUL “M5” REABILITAREA ȘI MODERNIZAREA DRUMULUI JUDEȚEAN DJ107R PE TRASEUL FILEA DE JOS – LIMITA ADMINISTRATIVĂ A COMUNEI CIURILA		
Sector	Structură rutieră	
Descrierea problemei	Reabilitarea și modernizarea drumului județean DJ107R pe tronsonul Filea de Jos - limita administrativă a comunei Ciurila prin construirea unui drum cu două benzi structurat ca lățime , fundație , îmbrăcăminte asfaltică Lungimea reabilitată a drumului este de 15,00 km	
Obiectiv operațional	Reabilitarea și modernizarea drumului județean DJ107 L pe traseul Filea de Jos - limita teritorială a comunei Ciurila	Obiective strategice ECE ; ACC ; ENV ; SFT ; QUL
Descrierea investiției	Reabilitarea și modernizarea drumului județean DJ107R pe tronsonul Filea de Jos – limita administrativă a comunei Ciurila prin construirea unui drum cu două benzi structurate ca lățime , fundație , îmbrăcăminte asfaltică Lungimea reabilitată a drumului este de 15,00 km	
Implementare		
Stadiul actual	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Drumul județean DJ107L are o stare tehnică precară necesitând reparații capitale	2022	2022 – 2025

Buget estimat	Sursa de finanțare	Beneficiar
15.416 mii lei	Bugetul județean	Consiliul Județean Cluj
Constrângeri și riscuri		
Proiectul se preferă a fi inclus în strategia de dezvoltare a Consiliului Județean Cluj		
Informații suplimentare		
Proiectul se corelează cu proiectele "C2" Modernizarea străzilor în localitatea Filea de Jos și "C3" Modernizarea străzilor în localitatea Filea de Sus		

2.2.1.2. INFRASTRUCTURA DE COMUNICAȚII PENTRU AMENAJAREA CIRCULAȚIE PE DRUMURILE CLASIFICATE

În această categorie de investiții sunt incluse lucrările pentru refugii, interdicții de circulație, marcaje.

PROIECTUL "S2" REALIZAREA DE REFUGII PENTRU STAȚIILE AUTOBUZULUI "M16" PE TERITORIUL COMUNEI CIURILA		
Sector	Structură rutieră	
Descrierea problemei	Lipsa refugiilor pentru oprirea autobuzului ce efectuează transportul public Cluj Napoca – Ciurila "M16" în perimetrul comunei Ciurila	
Obiectiv operațional	Amenajarea refugiilor în stațiile de transport public din arealul comunei Ciurila pentru autobuzul "M16"	Obiective strategice ECE ; ACC ; SFT ; QUL
Descrierea investiției	Amenajarea refugiilor pentru oprire autobuzului "M16" în stațiile de autobuz din localitățile Sălicea , Ciurila , DJ107R , Pruniș și Săliște	
Implementare		
Stadiul actual	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Refugiile din stațiile autobuzului "M16" pe teritoriul comunei Ciurila lipsesc	2021	2021
Buget estimat	Sursa de finanțare	Beneficiar
4 mii lei	Bugetul local	Consiliul Local Ciurila
Constrângeri și riscuri		
Proiectul se preferă a fi inclus în strategia de dezvoltare a Consiliului Local Ciurila		
Informații suplimentare		
Proiectul se corelează cu proiectele "M2" Modernizarea și reabilitarea drumului comunal DC91 și structura de proiecte "C" Modernizarea străzilor în localitățile Sălicea , Ciurila , Pruniș și Săliște		

PROIECTUL "S3" REALIZAREA DRUMURILOR DE EXPLOATAȚIE AGRICOLĂ ÎN AREALUL ADMINISTRAT DE COMUNA CIURILA		
Sector	Structură rutieră	
Descrierea problemei	Drumurile de exploatație agricolă sunt nesistematizate	
Obiectiv operațional	Sistematizarea drumurilor de exploatație agricolă accesibile tuturor categoriilor de utilaje agricole	Obiective strategice ECE ; ACC ; ENV ; SFT ;
Descrierea investiției	Realizarea drumurilor de exploatație agricolă având lațime , structura de rezistență , razele de curbura , accesibile întregii categorii de utilaje agricole	
Implementare		

Stadiul actual	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Drumurile sunt drumuri de câmp neamenajate	2021	2021 – 2028
Buget estimat	Sursa de finanțare	Beneficiar
10.400 miilei	Bugetul local	Consiliul Local Ciurila
Constrângeri și riscuri		
Proiectul se preferă a fi inclus în strategia de dezvoltare a Consiliului Local Ciurila		
Informații suplimentare		
Proiectul se corelează cu structura de proiecte “C” Modernizarea străzilor din toate așezările umane ale comunei Ciurila		

PROIECTUL “S4” EFECTUAREA DE MARCAJE PENTRU TRCEREA DE PIETONI		
Sector	Structură rutieră	
Descrierea problemei	Lipsa marcajelor de traversare pentru pietoni la drumurile județene și drumurile comunale	
Obiectiv operațional	Realizarea în intravilanul localităților componente ale comunei Ciurila a marcajelor pentru trecerea pietonilor la nivelul drumului județean DJ107R și a drumurilor comunale DC90 , DC91 și DC92	Obiective strategice ECE ; ACC ; ENV ; SFT ; QUL
Descrierea investiției	Amenajarea trecerilor de pietoni în locurile menționate la capitolul “Obiectiv operațional”	
Implementare		
Stadiul actual	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Lipsa marcajelor și a semnalizărilor pentru trecerile de pietoni	2020	2020 – 2025
Buget estimat	Sursa de finanțare	Beneficiar
1,8 miilei	Bugetul local	Consiliul Local Ciurila
Constrângeri și riscuri		
Proiectul se preferă a fi inclus în strategia de dezvoltare a Consiliului Local Ciurila		
Informații suplimentare		
Proiectul se corelează cu proiectele “M2” Modernizarea și reabilitarea drumului comunal DC91 și proiectul “M5” Reabilitare și modernizarea drumului județean DJ107R pe tronsonul Filea de Jos - limita comunei Ciurila		

PROIECTUL “S6” PISTE PENTRU BICICLETE PE TRASEUL DRUMULUI COMUNAL DC 91		
Sector	Structură piste pentru biciclete	
Descrierea problemei	Paralel cu drumul comunal DC91 se amenajează o pistă pentru plimbarea cu bicicleta	
Obiectiv operațional	Stabilirea traseelor pentru plimbări de agrement cu bicicleta	Obiective strategice ECE ; ACC ; ENV ; SFT ; QUL
Descrierea investiției	Construirea pistelor pentru plimbări cu bicicleta în zona drumului comunal DC91. Lungimea estimată a pistei 9,325 km	

Implementare		
Stadiul actual	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Lipsa pistelor pentru biciclete în zonele de atractivitate turistică	2021	2021
Buget estimat	Sursa de finanțare	Beneficiar
1500 miilei	Bugetul local	Consiliul Local Ciurila
Constrângeri și riscuri		
Proiectul se preferă a fi inclus în strategia de dezvoltare a Consiliului Local Ciurila		
Informații suplimentare		
Proiectul se corelează cu proiectul “M2” Reabilitarea și modernizare drumului comunal DC91		

PROIECTUL “C7” PISTE PENTRU BICICLETE ÎN PERIMETRUL DRUMULUI JUDEȚEAN DJ107L TRONSONUL DRUMUL COMUNAL DC91 – LOCALITATEA FILEA DE JOS		
Sector	Structură piste pentru biciclete	
Descrierea problemei	Paralel cu drumul județean DJ107L se amenajează o pistă pentru plimbarea cu bicicleta	
Obiectiv operațional	Stabilirea traseelor pentru plimbări de agrement cu bicicleta	Obiective strategice ECE ; ACC ; ENV ; SFT ; QUL
Descrierea investiției	Construirea pistelor pentru plimbări cu bicicleta în zona drumului județean DJ107L pe tronsonul drumul comunal DC91 – localitatea Filea de jos. Lungimea estimată a pistei 1,000 km	
Implementare		
Stadiul actual	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Lipsa pistelor pentru biciclete în zonele de atractivitate turistică	2025	2025
Buget estimat	Sursa de finanțare	Beneficiar
150 miilei	Bugetul local	Consiliul Local Ciurila
Constrângeri și riscuri		
Proiectul se preferă a fi inclus în strategia de dezvoltare a Consiliului Local Ciurila		
Informații suplimentare		
Proiectul se corelează cu proiectul “M3” Reabilitarea și modernizare drumului județean DJ107L		

2.2.1.3. INFRASTRUCTURA DE COMUNICAȚII ÎN INTRAVILANELE AȘEZĂRILOR UMANE DIN PERIMETRUL ADMINISTRATIV AL COMUNEI CIURILA

Categoria de investiții din acest capitol conține lucrările necesare realizării “Planului de Mobilitate Urbană Dursabilă” pentru amenajarea intravilanului așezărilor umane componente ale comunei Ciurila.

PROIECTUL “C1” REABILITARE STRĂZI LOCALITATEA CIURILA		
Sector	Structură străzi	
Descrierea problemei	Structura străzilor este la nivel de uliți lipsite de trotuare , șanțuri pentru scurgere a apelor pluviale și spații de siguranță	
Obiectiv operațional	Remodelarea stăzilor din intravilanul localității Ciurila	Obiective strategice ECE ; ACC ; ENV ; SFT ; QUL

Descrierea investiției	Dimensionarea străzilor la lățimea de 10 m , echiparea acestora cu fundații , îmbrăcăminte asfaltică , trotuare , șanțuri pentru scurgerea apelor pluviale , spații de siguranță. Lungimea estimată a străzilor 3,500 km	
Implementare		
Stadiul actual	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Uliți neasfaltate	2018	2018 – 2022
Buget estimat	Sursa de finanțare	Beneficiar
2450 miile	Bugetul local	Consiliul Local Ciurila
Constrângeri și riscuri		
Proiectul se preferă a fi inclus în strategia de dezvoltare a Consiliului Local Ciurila		
Informații suplimentare		
Proiectul se corelează cu proiectele de tip “S” Infrastructura de comunicații pentru amenajarea circulației pe drumurile clasificate		

PROIECTUL “C2” REABILITARE STRĂZI LOCALITATEA FILEA DE JOS		
Sector	Structură străzi	
Descrierea problemei	Structura străzilor este la nivel de uliți lipsite de trotuare , șanțuri pentru scurgere a apelor pluviale și spații de siguranță	
Obiectiv operațional	Remodelarea stăzilor din intravilanul localității Filea de Jos	Obiective strategice ECE ; ACC ; ENV ; SFT ; QUL
Descrierea investiției	Dimensionarea străzilor la lățimea de 10 m , echiparea acestora cu fundații , îmbrăcăminte asfaltică , trotuare , șanțuri pentru scurgerea apelor pluviale , spații de siguranță. Lungimea estimată a străzilor 1,860 km	
Implementare		
Stadiul actual	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Uliți neasfaltate	2025	2025 – 2027
Buget estimat	Sursa de finanțare	Beneficiar
1300 miile	Bugetul local	Consiliul Local Ciurila
Constrângeri și riscuri		
Proiectul se preferă a fi inclus în strategia de dezvoltare a Consiliului Local Ciurila		
Informații suplimentare		
Proiectul se corelează cu proiectele de tip “S” Infrastructura de comunicații pentru amenajarea circulației pe drumurile clasificate și proiectul “M5” Reabilitare drum județea DJ107R pe tronsonul Filea de Jos - Litea		

PROIECTUL “C3” REABILITARE STRĂZI LOCALITATEA FILEA DE SUS		
Sector	Structură străzi	
Descrierea problemei	Structura străzilor este la nivel de uliți lipsite de trotuare , șanțuri pentru scurgere a apelor pluviale și spații de siguranță	
Obiectiv operațional	Remodelarea stăzilor din intravilanul localității Filea de Sus	Obiective strategice ECE ; ACC ; ENV ; SFT ; QUL

Descrierea investiției	Dimensionarea străzilor la lățimea de 10 m , echiparea acestora cu fundații , îmbrăcăminte asfaltică , trotuare , șanțuri pentru scurgerea apelor pluviale , spații de siguranță. Lungimea estimată a străzilor 1,210 km	
Implementare		
Stadiul actual	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Uliți neasfaltate	2025	2025 – 2026
Buget estimat	Sursa de finanțare	Beneficiar
850 mii lei	Bugetul local	Consiliul Local Ciurila
Constrângeri și riscuri		
Proiectul se preferă a fi inclus în strategia de dezvoltare a Consiliului Local Ciurila		
Informații suplimentare		
Proiectul se corelează cu proiectele de tip “S” Infrastructura de comunicații pentru amenajarea circulației pe drumurile clasificate și proiectul “M5” Reabilitare drum județea DJ107R pe tronsonul Filea de Jos – Litea		

PROIECTUL “C4” REABILITARE STRĂZI LOCALITATEA PĂDURENI		
Sector	Structură străzi	
Descrierea problemei	Structura străzilor este la nivel de uliți lipsite de trotuare , șanțuri pentru scurgere a apelor pluviale și spații de siguranță	
Obiectiv operațional	Remodelarea stăzilor din intravilanul localității Pădureni	Obiective strategice ECE ; ACC ; ENV ; SFT ; QUL
Descrierea investiției	Dimensionarea străzilor la lățimea de 10 m , echiparea acestora cu fundații , îmbrăcăminte asfaltică , trotuare , șanțuri pentru scurgerea apelor pluviale , spații de siguranță. Lungimea estimată a străzilor 0,910 km	
Implementare		
Stadiul actual	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Uliți neasfaltate	2022	2022 – 2023
Buget estimat	Sursa de finanțare	Beneficiar
634 mii lei	Bugetul local	Consiliul Local Ciurila
Constrângeri și riscuri		
Proiectul se preferă a fi inclus în strategia de dezvoltare a Consiliului Local Ciurila		
Informații suplimentare		
Proiectul se corelează cu proiectele de tip “S” Infrastructura de comunicații pentru amenajarea circulației pe drumurile clasificate și proiectul “M4” Reabilitare și modernizare drumuri comunale DC90 și DC92		

PROIECTUL “C5” REABILITARE STRĂZI LOCALITATEA PRUNIȘ		
Sector	Structură străzi	
Descrierea problemei	Structura străzilor este la nivel de uliți lipsite de trotuare , șanțuri pentru scurgere a apelor pluviale și spații de siguranță	
Obiectiv operațional	Remodelarea stăzilor din intravilanul localității Pruniș	Obiective strategice ECE ; ACC ; ENV ; SFT ; QUL

Descrierea investiției	Dimensionarea străzilor la lățimea de 10 m , echiparea acestora cu fundații , îmbrăcăminte asfaltică , trotuare , șanțuri pentru scurgerea apelor pluviale , spații de siguranță. Lungimea estimată a străzilor 1,750 km	
Implementare		
Stadiul actual	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Uliți neasfaltate	2021	2021 – 2022
Buget estimat	Sursa de finanțare	Beneficiar
1220 miile	Bugetul local	Consiliul Local Ciurila
Constrângeri și riscuri		
Proiectul se preferă a fi inclus în strategia de dezvoltare a Consiliului Local Ciurila		
Informații suplimentare		
Proiectul se corelează cu proiectele de tip “S” Infrastructura de comunicații pentru amenajarea circulației pe drumurile clasificate și proiectul “M2” Reabilitare și modernizare drum comunal DC91		

PROIECTUL “C6” REABILITARE STRĂZI LOCALITATEA SĂLICEA		
Sector	Structură străzi	
Descrierea problemei	Structura străzilor este la nivel de uliți lipsite de trotuare , șanțuri pentru scurgere a apelor pluviale și spații de siguranță	
Obiectiv operațional	Remodelarea stăzilor din intravilanul localității Sălicea	Obiective strategice ECE ; ACC ; ENV ; SFT ; QUL
Descrierea investiției	Dimensionarea străzilor la lățimea de 10 m , echiparea acestora cu fundații , îmbrăcăminte asfaltică , trotuare , șanțuri pentru scurgerea apelor pluviale , spații de siguranță. Lungimea estimată a străzilor 11,820 km	
Implementare		
Stadiul actual	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Uliți neasfaltate	2018	2018 – 2024
Buget estimat	Sursa de finanțare	Beneficiar
8273 miile	Bugetul local	Consiliul Local Ciurila
Constrângeri și riscuri		
Proiectul se preferă a fi inclus în strategia de dezvoltare a Consiliului Local Ciurila		
Informații suplimentare		
Proiectul se corelează cu proiectele de tip “S” Infrastructura de comunicații pentru amenajarea circulației pe drumurile clasificate și proiectul “M2” Reabilitare și modernizare drum comunal DC91		

PROIECTUL “C7” REABILITARE STRĂZI LOCALITATEA SĂLIȘTE		
Sector	Structură străzi	
Descrierea problemei	Structura străzilor este la nivel de uliți lipsite de trotuare , șanțuri pentru scurgere a apelor pluviale și spații de siguranță	
Obiectiv operațional	Remodelarea stăzilor din intravilanul localității Săliște	Obiective strategice ECE ; ACC ; ENV ; SFT ; QUL

Descrierea investiției	Dimensionarea străzilor la lățimea de 10 m , echiparea acestora cu fundații , îmbrăcăminte asfaltică , trotuare , șanțuri pentru scurgerea apelor pluviale , spații de siguranță. Lungimea estimată a străzilor 1,740 km	
Implementare		
Stadiul actual	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Uliți neasfaltate	2021	2021 – 2024
Buget estimat	Sursa de finanțare	Beneficiar
1220 miile	Bugetul local	Consiliul Local Ciurila
Constrângeri și riscuri		
Proiectul se preferă a fi inclus în strategia de dezvoltare a Consiliului Local Ciurila		
Informații suplimentare		
Proiectul se corelează cu proiectele de tip “S” Infrastructura de comunicații pentru amenajarea circulației pe drumurile clasificate și proiectul “M2” Reabilitare și modernizare drum comunal DC91		

PROIECTUL “C8” REABILITARE STRĂZI LOCALITATEA ȘUTU		
Sector	Structură străzi	
Descrierea problemei	Structura străzilor este la nivel de uliți lipsite de trotuare , șanțuri pentru scurgere a apelor pluviale și spații de siguranță	
Obiectiv operațional	Remodelarea stăzilor din intravilanul localității Șutu	Obiective strategice ECE ; ACC ; ENV ; SFT ; QUL
Descrierea investiției	Dimensionarea străzilor la lățimea de 10 m , echiparea acestora cu fundații , îmbrăcăminte asfaltică , trotuare , șanțuri pentru scurgerea apelor pluviale , spații de siguranță. Lungimea estimată a străzilor 1,230 km	
Implementare		
Stadiul actual	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Uliți neasfaltate	2022	2022 – 2023
Buget estimat	Sursa de finanțare	Beneficiar
860 miile	Bugetul local	Consiliul Local Ciurila
Constrângeri și riscuri		
Proiectul se preferă a fi inclus în strategia de dezvoltare a Consiliului Local Ciurila		
Informații suplimentare		
Proiectul se corelează cu proiectele de tip “S” Infrastructura de comunicații pentru amenajarea circulației pe drumurile clasificate și proiectul “M4” Reabilitare și modernizare drumuri comunale DC90 și DC92		

PROIECTUL “C9” PISTE PENTRU BICICLETE ÎN PERIMETRUL LOCALITĂȚII SĂLICEA		
Sector	Structură piste pentru biciclete	
Descrierea problemei	În perimetrul localității Sălicea , având un potențial turistic ridicat , posibilitatea agrementului pentru plimbarea cu biciclete lipsește	
Obiectiv operațional	Stabilirea traseelor pentru plimări de agrement cu bicicleta	Obiective strategice ECE ; ACC ; ENV ; SFT ; QUL

Descrierea investiției	Construirea pistelor pentru plimbări cu bicicleta în zonele localității Sălicea cu potențial turistic confirmat. Lungimea estimată a străzilor 1,600 km	
Implementare		
Stadiul actual	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Lipsa pistelor pentru biciclete în zonele de atractivitate turistică	2020	2020 – 2021
Buget estimat	Sursa de finanțare	Beneficiar
470 mii lei	Bugetul local	Consiliul Local Ciurila
Constrângeri și riscuri		
Proiectul se preferă a fi inclus în strategia de dezvoltare a Consiliului Local Ciurila		
Informații suplimentare		
Proiectul se corelează cu proiectul “C6” Reabilitare străzi în localitatea Sălicea și proiectul “M2” Reabilitarea și modernizare drumului comunal DC91		

PROIECTUL “C10” PARCĂRI ÎN INTRAVILANUL LOCALITĂȚILOR		
Sector	Structură străzi	
Descrierea problemei	Lipsa parcărilor în intravilanul așezărilor umane componente ale comunei Ciurila	
Obiectiv operațional	Stabilirea locurilor pentru parcare a autovehiculelor	Obiective strategice ECE ; ACC ; ENV ; SFT ; QUL
Descrierea investiției	Construirea de parcuri în intravilanul fiecărei localități aparținând de comuna Ciurila	
Implementare		
Stadiul actual	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Lipsa parcărilor	2019	2019 – 2021 2024 – 2026
Buget estimat	Sursa de finanțare	Beneficiar
300 mii lei	Bugetul local	Consiliul Local Ciurila
Constrângeri și riscuri		
Proiectul se preferă a fi inclus în strategia de dezvoltare a Consiliului Local Ciurila		
Informații suplimentare		
Proiectul se corelează cu proiectul de tip “C” Reabilitare străzi în localitățile comunei Ciurila		

PROIECTUL “C11” ALEEI PENTRU PLIMBĂRI DE AGREMENT ÎN LOCALITATEA SĂLICEA		
Sector	Aleii pietonale	
Descrierea problemei	Lipsa aleilor pietonale de acces în punctele de belvedere din localitatea Sălicea	
Obiectiv operațional	Stabilirea aleilor pietonale pentru contemplarea peisajelor în punctele de belvedere	Obiective strategice ECE ; ACC ; ENV ; SFT ; QUL
Descrierea investiției	Construirea aleilor pietonale în zonele de acces la punctele de belvedere	
Implementare		
Stadiul actual	Perioada de pregătire	Perioada de implementare
Lipsa aleilor pietonale	2024	2024

Buget estimat	Sursa de finanțare	Beneficiar
200 mii lei	Bugetul local	Consiliul Local Ciurila
Constrângeri și riscuri		
Proiectul se preferă a fi inclus în strategia de dezvoltare a Consiliului Local Ciurila		
Informații suplimentare		
Proiectul se corelează cu proiectul de tip “C6” Reabilitare străzi din localitatea Sălicea		

2.2.2. TRANSPORT PUBLIC

Transportul public în zona periurbană a municipiului Cluj Napoca , deci și pentru comuna Ciurila , este operat de Compania de Transport Public Cluj Napoca prin autobuzele marcate cu “M” urmate de o cifră.

Este admisă prezența operatorilor privați pentru efectuarea de curse pentru trtransportul public cu condiția obținerea licenței de transport de la Consiliul Județean Cluj și respectarea rutei stabilite de Consiliul Județean.

Optimizarea transportului public , în relația de transport cu municipiul Cluj Napoca , s-a conceput prin creșterea frecvenței circulației autobuzului “M16” la intervale de una oră și prelungirea traseului pe ruta Ciurila – Pruniș – Săliște – Sălicea , utilizând drumul comunal modernizat DC91.

Traseul prelungit al autobuzului “M16” este prezentat în fig. nr. 12

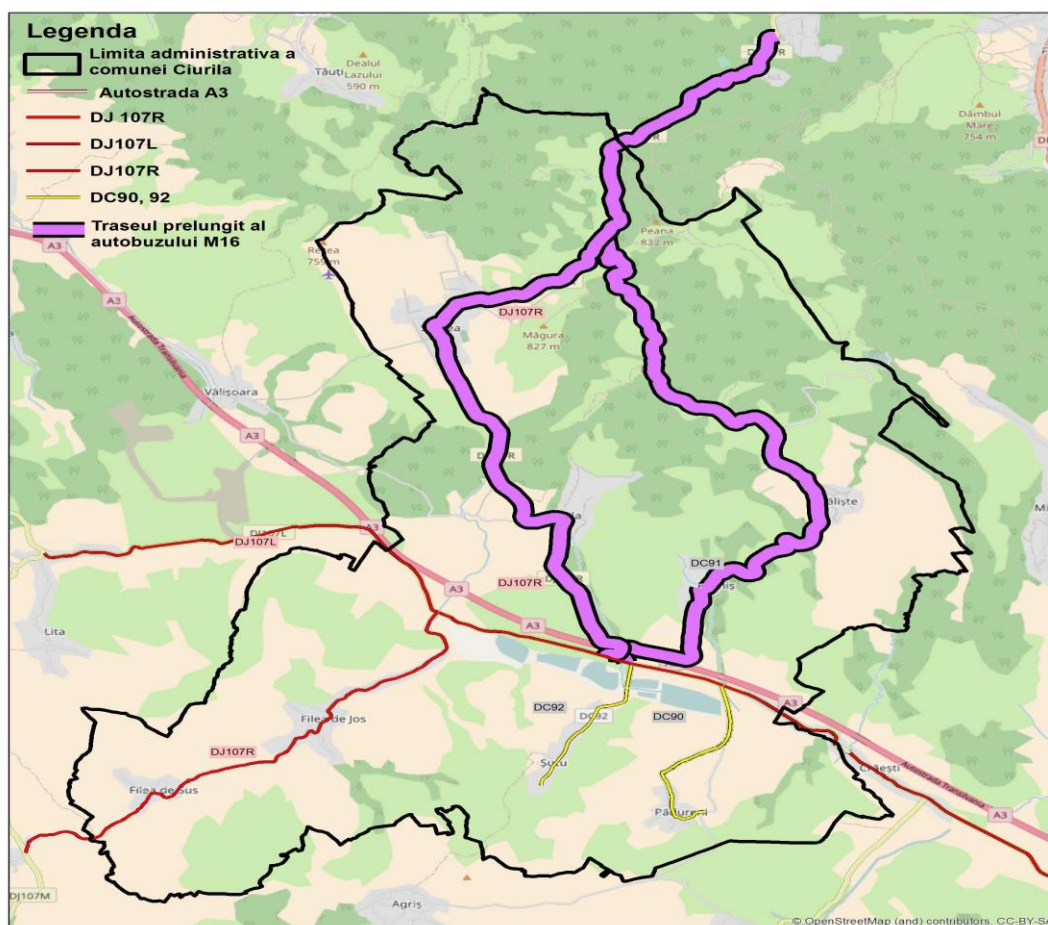


Fig. nr. 12 Traseul prelungit al autobuzului M16

2.2.3. TRTANSPORT DE MARFĂ

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru comuna Ciurila , prin soluțiile propuse

pentru dezvoltarea căilor de comunicații în perimetrul comunei Ciurila , permite diversificarea transportului de marfă , în funcție de destinație , gabarit și structura mărfii , pe următoarele direcții :

- a). Pentru transportul de marfă în direcțiile Târgu Mureș , Sibiu și Oradia pe autostrada “A3” ;
- b). Pentru direcția Turda pe drumul județean DJ107L ;
- c). Pentru direcția Munții Apusen pe drumul județean DJ 107R ;
- d). Pentru direcția Cluj Napoca pe drumul comunal DC91 și drumul județean DJ107R.

2.2.4. MIJLOACE ALTERNATIVE DE MOBILITATE

Mijloacele alternative de mobilitate propuse prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru comuna Ciurila ca o alternativă la variantele de transport motorizat sunt : deplasările cu bicicleta și mersul pe jos.

În acest sens prin „Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru comuna Ciurila” s-au prevăzut piste pentru biciclete și alei pietonale prezentate în fig. nr. 13.

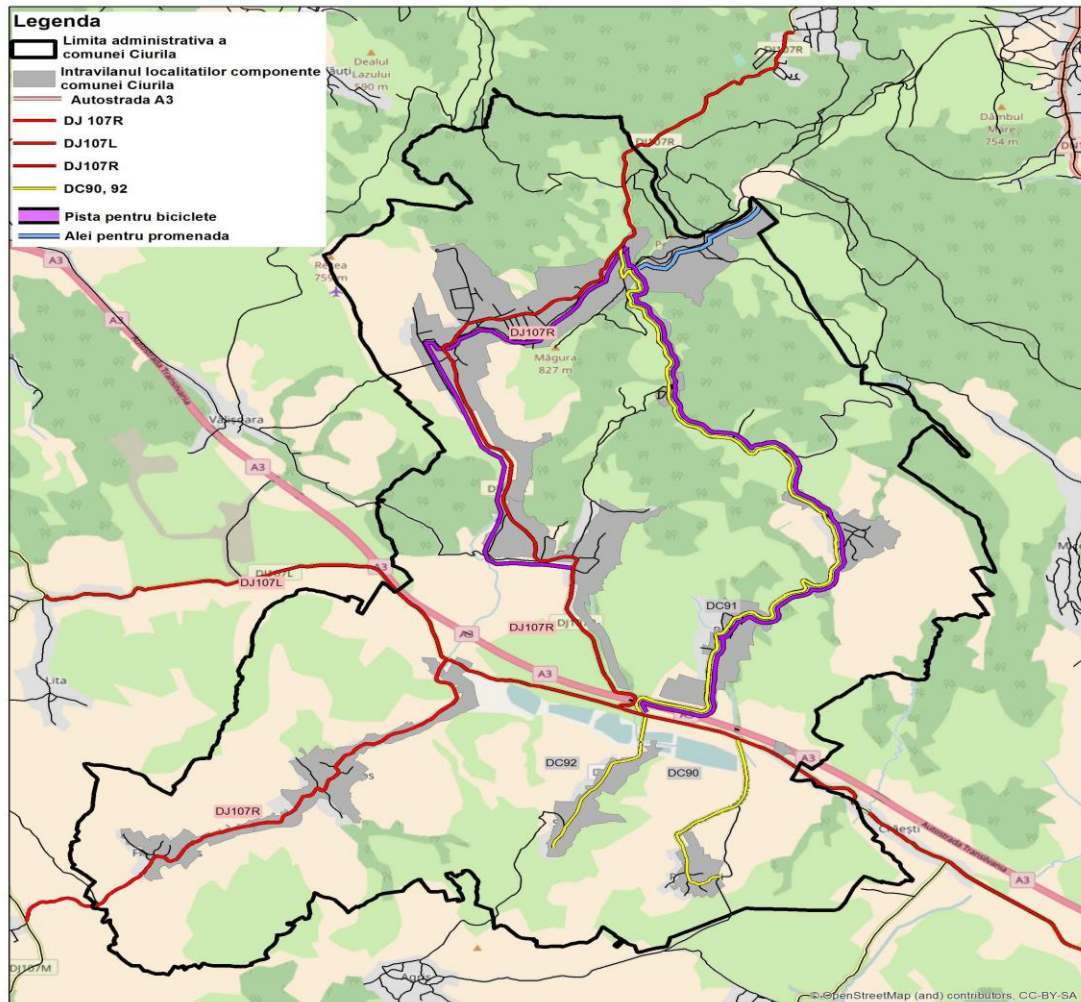


Fig. nr. 13 Piste pentru biciclete si alei pietonale

2.2.5. MANAGEMENTUL TRAFICULUI

Instrumentele utilizate pentru managementul traficului sunt : politicile privind

parcarea, siguranța rutieră inclusiv monitorizare , educarea , măsuri corective.

2.2.5.1. PARCAREA

Accepând faptul că în zona rurală fiecare proprietar de autovehicul își parchează autovehiculul pe propria proprietate , iar spațiile turistice și restaurantele au amenajate parcări pe propria proprietate , s-au prevăzut parcări numai în vecinătatea instituțiilor publice.

Politica de dimensionare a parcărilor pe spațiile publice au urmărit respectarea următoarelor priorități :

- a). Prima prioritate de parcare îi vizează pe angajații instituției ;
- b). A doua prioritate de parcare o reprezintă vizitatorii instituției ;
- c). Ultima prioritate de parcare revine persoanelor ce tranzitează localitate

2.2.5.2. SIGURANȚA RUTIERĂ

Siguranța rutieră implică următoarele :

- a). Analiza datelor privind accidentele rutiere ,inclusiv analiza cauzelor ce le-au produs ;
- b).Trasarea drumurilor și a străzilor cu precădere a trecerilor de pietoni , intersecțiilor , curbelor periculoase , complectate cu semnele de circulație corespunzătoare ;
- c). Inițiative privind activitățile educative de conștientizare a cetățenilor privitor la respectarea regulilor de circulație , efectuate cu prioritate în sistemul de învățământ.

2.2.6. ZONELE CU NIVEL RIDICAT DE COMPLEXITATE

Zona cu nivel ridicat de complexitate este zona delimitată de localitatea Sălicea , datorită faptului că în această zonă , în prezent , sunt concentrate o complexitate de interese și anume :

- a). Transportul local și de tranzit pentru toate tipurile de vehicule ;
- b). Presiune ridicată din partea populației pentru dezvoltarea zonelor rezidențiale ;
- c). Valorificarea potențialului turistic de poziție și natural existent în zonă , corelat cu dezvoltarea rețelei de alimentație publică și divertisment ;
- d). Interesul local privind construirea de locuințe și case de vacanță cu materiale ecologice.

Pentru degajarea perimetrului pe care este amplasată localitatea Sălicea s-au prevăzut implementarea următoarelor măsuri privind mobilitatea urbană :

a). Degajarea transportului – prin măsurile de modernizare a căilor rutiere : “M1” “Realizarea bretelei de acces la autostrada “A3”pentru drumurile județene DJ107L și DJ107R în perimetrul localităților Ciurila și Pruniș” , “M2” “Reabilitarea și modernizarea drumului comunal DC91” , “M3” “Reabilitarea și modernizarea drumului județean DJ107L” și “M5” “Reabilitarea și modernizarea drumului județean DJ107R pe tronsonul Filea de Jos – Lita” ;

b). Crearea de piste pentru biciclete prin implementarea măsurilor : “S6” “Piste pentru biciclete paralele cu drumul comunal DC91” , “S7” “Piste pentru biciclete pe tronsonul drumului județean DJ107L – Filea de Jos” și “C9” “Piste pentru biciclete în perimetrul localității Sălicea” ;

c). Realizarea de alei pentru circulația pietonală la punctele de belvedere , concretizat prin măsura “C11” “Alei pentru plimbări de agrement în localitatea Sălicea” ;

d). Zonificarea teritoriului în perimetrul localității Sălicea cu delimitarea trupurilor de intravilan pe funcțiuni.

2.2.7. STRUCTURA INTER-MODALĂ ȘI OPERAȚIUNI URBANE NECESARE

Sistemul de transport din România , în special pentru zona rurală , a cunoscut o tranziție puternică spre transportul privat cu autoturismul de la “ușă la ușă” Se

conturează implementarea de noi concepte inovatoare precum conceptual Park& Ride sau conceptul de utilizare în comun al autoturismelor.Noile concepte inovatoare necesită a fi îndrumate printr-un “Birou de inovare în domeniul mobilității”.

Constituirea unui astfel de birou la nivelul fiecărei Primării din zona rurală este, pe de o parte neeconomic , iar pe de altă parte dificil de a fi dotat cu personal calificat.

Soluția posibilă și eficientă este ca “Biroul de inovare în domeniul mobilității” propus prin “Planul de Mobilitate Urbană Durabilă Cluj Napoca” a fi organizat în cadrul Primăriei municipiului Cluj Napoca să își extindă atribuțiunile la nivelul tuturor comunelor incluse în “Zona metropolitană Cluj Napoca”.

2.2.8. ASPECTE INSTITUȚIONALE

Relațiile instituționale de colaborare reprezintă una din modalitățile principale pentru asigurarea unei dezvoltări durabile. Îmbunătățirea elaborării și aplicării politicilor de promovare a dezvoltării durabile se concretizează printr-o bună cooperare atât între persoane cât și între conducerile instituțiilor colaboratoare , în speță între municipalitate , comune, autoritățile de planificare spațiale .

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Reabilitare străzi Pădureni	km	-	-	-	-	0,45	0,46	-	-	-	-	-
Reabilitare străzi Pruniș	km	-	-	-	0,80	0,95	-	-	-	-	-	-
Reabilitare străzi Sălicea	km	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	1,60	2,22	-	-	-	-
Reabilitare străzi Săliște	km	-	-	-	0,50	0,50	0,40	0,34	-	-	-	-
Reabilitare străzi Șutu	km	-	-	-	-	0,60	0,63	-	-	-	-	-
Piste pentru biciclete DC91	km	-	-	-	9,325	-	-	-	-	-	-	-
Piste pentru biciclete DJ107L	Km	-	-	--	-	.	3,20	-	-	-	-	-
Piste pentru biciclete Sălicea	Km	-	-	1,50	1,50	-	-	-	-	-	-	-
Parcări	Km	-	0,30	0,30	0,30	-	-	0,30	0,30	0,30	-	-
Alei pentru plimbări de agrement	Km	-	-	-	-	-	-	1,50	-	-	-	-

3.1.1. SISTEMUL DE MONITORIZARE

Serviciile de monitorizare și implementare a “Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru comuna Ciurila” se recomandă a fi externalizate pe bază de procedură competitivă. Această activitate poate fi externalizată împreună cu partea de actualizare a modelului de transport.

La nivelul Primăriei comunei Ciurila se numește o persoană responsabilă cu impementarea și evaluarea “Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru comuna Cliurila”, având atribuțiuni privitor la relația de colaborare cu consultantul extern, preluarea, arhivarea și sintetizarea acțiunilor întreprinse în vederea materializării acestuia.

Persoanei responsabilă cu implementarea și evaluarea “Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru comuna Ciurila” îi revine sarcina principală de a prezenta trimestrial la nivelul Consiliului Local stadiul de realizare a investițiilor propuse prin “Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru comuna Ciurila”, deficiențele constatate, posibilele soluții de remediere.

Deciziile privind implementarea și evaluarea “Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru comuna Ciurila” revin în totalitate Consiliului Local prin Hotărârile, redactate în acest sens, la fiecare ședință în care se prezintă stadiul de realizare a acestuia.

3.1.2. ACTUALIZAREA ȘI RECALIBRAREA MODELULUI DE TRANSPORT

Posibilele actualizări ale modelului de transport, în vederea recalibrărilor necesare, se recomandă a fi analizate anual, pentru a fi corelate cu :

- a). Modificările intervenite în arterele de circulație ;
- b). Date privind utilizarea terenurilor (birouri , activități industriale sau turistice , locuințe , etc) ;
- c). Monitorizări de trafic , pe structură de autovehicule , destinație și profil de transport .

3.2. STABILIREA ACTORILOR RESPONSABILI CU MONITORIZAREA

Actorii responsabili cu monitorizarea au fost prezentați în subcapitolul 3.1.1. “Sistemul de monitorizare”.

Persoane (juridică sau fizică) care au contractat prin procedură de licitație monitorizarea și implementarea “Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru comuna Ciurila” îi revin principalele atribuțiuni :

- a). Să monitorizeze punerea în aplicare a proiectelor de investiții legate de infrastructura tehnică de transport ;
- b). Să asigure interfața pentru discuții și să fie un partener activ pentru Consiliul Local în ceea ce privește dezvoltarea și gestionarea transportului ;
- c). Să dezvolte și să aprobe caietele de sarcini pentru lucrările de investiții ;
- d). Să elaboreze și să aprobe documentațiile pentru contractele de achiziții publice cu scopul de a stabili condițiile de participare și criteriile de selecție , cu excepția atribuirii directe a contractelor ;
- e). Să monitorizeze executarea contractelor și să informeze periodic Consiliul Local Ciurila privitor la respectarea clauzelor contractuale ;
- f). Să îmbunătățească planificarea investițiilor în infrastructura urbană.

ÎNTOCMIT

Ing. OVIDIU CRIȘAN

4. ANEXE