

M i n u t a

dezbaterii publice a Planului de Mobilitate Urbana, complementar Planului Urbanistic General și Strategiei de Dezvoltare a Municipiului Cluj-Napoca.

In deschiderea sedintei de dezbateri, domnul primar Emil Boc, invita participantii sa ocupe locuri in sala, asigurandu-se asupra accesului acestora la microfon. Multumeste totodata celor care au lucrat la elaborarea Planului de Mobilitate Urbana pentru munca serioasa si temeinica, subliniind faptul ca Planul este rezultatul eforturilor specialistilor si al comunitatilor locale, constituind totodata punctul de temelie al viitoarelor proiecte de finantare pe plan european, national, local, judetean, cu privire la infrastructura din judetul Cluj, finalizarea lui fiind o conditie esentiala pentru ca intreaga zona care face parte din aria zonei de mobilitate urbana, sa poata beneficia de resursele financiare mentionate. Planul se desfasoara in cadrul Polului de Crestere Cluj Napoca si este format din municipiul Cluj Napoca și comunele Aiton, Apahida, Baciou, Bonțida, Borșa, Căianu, Chinteni, Ciurila, Cojocna, Feleacu, Florești, Gârbău, Gilău, Jucu, Petreștii de Jos, Sânpaul, Tureni, Vultureni, cu perioada de acoperire 2016 – 2030. Multumeste de asemenea ADR-ului pentru implicarea extraordinara pe care a avut-o in proiect si nu in ultimul rand doamnei Gorog, sefa Polului de Crestere urbana Cluj Napoca, in calitate de coordonator si al proiectului si al dezbaterii careia ii da cuvantul pentru a prezenta principalele elemente ale proiectului, urmand expunerea consultantului, proiectantului, pentru o prezentare de 10 -15 minute, dupa care va urma dezbaterii publice ca atare.

In luarea de cuvânt, doamna Gorog multumeste participantilor pentru prezenta, facand o scurta prezentare asupra Polului de Crestere Cluj Napoca in calitate de coordonator al dezvoltarii urbane pentru resedintele de judet sin regiunea nord-vest, confirmand faptul ca s-a implicat in elaborarea documentelor

strategice pentru Polul de Crestere Cluj, insemnand nu numai Planul de Mobilitate pentru zona Metropolitana ci si Strategia Integrata de Dezvoltare a Zonei Metropolitane Cluj. A subliniat importanta documentelor enumerate, aratand ca accesarea fondurilor europene, este conditionata de existenta lor, regiunea nord-vest avand o alocare pe Axa IV, Dezvoltare urbana, de 183 milioane de euro, din care 150 milioane alocata mobilitatii urbane pentru aceasta regiune. Clujul are o alocare de 45 milioane de euro pe din care peste 85% se vor folosi pe mobilitate urbana, Uniunea Europeana punand un accent deosebit pe reducerea gazelor cu efect de sera. Este motivul pentru care sunt stimulate aceste masuri de imbunatatire a mobilitatii urbane, care au in vedere folosirea transportului public, a bicicletelor, transportul slow motion sau mersului pe jos, in locul folosirii masinii personale. Contractul pentru elaborarea Planului a fost incheiat de Ministerul Dezvoltarii Regionale in 2014, finalizat in noiembrie 2015, si a primit asistenta JASPER si BERD. Doamna Gorog, da cuvantul domnului Mhai Grecu, expert in cadrul firmei ARUP, care va prezenta elementele Planului de Mobilitate, Inaintea inceperii dezbaterii publice.

Domnul Primar, subliniind faptul ca Planul a fost postat pe pagina Primariei Cluj Napoca pentru consultare publica in urma cu mai multe luni, cei prezenti in sala avand cunostinta despre elementele de baza ale acestuia, solicita domului Grecu prezentarea esentei documentului, pentru a avea mai mult pentru dezbateri.

Domnul Grecu, arata ca Planul este realist, fiind construit in baza unei anvelope bugetare foarte bine definite, pentru banii disponibili pentru perioada 2016 – 2030, conditie pusa de JASPERS, si avand mai multe scenarii alternative, portofolii de proiecte posibile pentru zona urbana, structurate in jurul axei vest-est care este nu numai pentru transportul auto cat si pentru transportul public. Arata ca urmare a studiului, s-a constatat ca axa vest-est de autobuze si trolebuze este aproape la limita din punct de vedere al incarcarii, si daca este sa crestem cota modala de pe auto pe transport public semnificativ pe aceasa axa, nu exista posibilitati, in schimb, incarcarea tramvaiului este cu mult sub capacitate sa teoretica deci principala propunere de infrastruktura grea pentru infrastruktura de transportul public a fost functionalizarea si modernizarea tramvaiului existent printr-o legatura cu zona centrala a orasului, competitiva cu autobuzul si trolebuzul si extensia sa inspre vest.

Scoate in evidenta faptul ca ar putea parea ciudat ca intr-un asemenea plan de mobilitate urbana durabila, sa existe atat de multe proiecte de infrastruktura

rutiera, inasa, avand in vedere problemele cauzate de transportul rutier privat in oras, nu putem vorbi de o mobilitate durabila in oras, pana nu gasim o solutie sa rezolvam problema acestui trafic, Altfel este aproape imposibil sa implementam masuri precum benzi dedicate, o retea adevarata, extinsa de piste de biciclisti, o retea de coridoare pietonale, un fel de autostrazi pietonale, deci nu putem implementa aceste masuri fara rezolvarea problemei infrastructurii rutiere. Studiind trei variante de tratare a traficului vest est via centura de sud, cu prioritate, drumul nou pe langa calea ferata plus culoarul Somesului si am studiat si o varianta ipotetica de functionalizare a acualei axe prin construirea de pasaje in zona Campului - Marasti si implementarea ideii de tuneluri subterane in zona de centru, daca ne uitam doar pana in 2020, doar daca realizam centura de sud, vedem cat de mult se descongessioneaza orasul fara a modifica nimic altceva, deci fara a introduce benzi dedicate, care vor conduce la o descongessione si mai mare, impactul drumului pe langa calea ferata este major in zona de nord dar prea putin important in zona de centru si de sud, iar daca, studiind varianta cu pasaje la Marasti, la Campului, nu facem decat sa agomeram zona centrala a orasului, sa atragem si mai mare trafic inspre centru si de aceea toate analizele au aratat ca scenariul construit in jurul centurii de sud, este cel de preferat.

Domul Grecu prezinta harta cu toate proiectele de infrastructura propuse unele existe, altele care pot fi implementate doar cu sustinere nationala, si aici scoate in evidenta drumul expres Turda - Hamleu care este prevazut in Masterplanul de transport pt perioada 2029-2032, inasa el ar trebui sectorizat, decuplat, pentru ca nu poti sa tratezi cu aceeasi importanta portiunea dinspre Cluj Napoca si portiunea dinspre Llivada - Hamleu, joaca roluri total diferite. Daca s-ar putea prioritiza acesti primii 25-30 de kilometri din acest drum expres, noi ar trebui sa il privim ca un vector de structurare al dezvoltarii urbane. subliniaza importanta vectorului de dezvoltare, nu numai de structurare a traficului. Arata totodata ca propunerea de legatura intre Gilau si Cluj, implica niste noduri cu autostrada acum construite, Gilau – Nadasel, implica niste interventii acum, cat autostrada este in constructie, ulterior fiind mai greu de intervenit si de realizat niste legaturi de viteza pe aceasta relatie.

Domnul Primar solicita explicatii si propuneri de actiune din punctul de vedere al autoritatilor locale in aceasta privinta, avand in vedere ca pe nodul Gilau - Nadasel se fac lucrari si ar ajuta autoritatile in perspectiva tronsonului de la sensul giratoriu la Cora.

Domul Grecu spune ca ar trebui gandite rampele de legatura si solutiile tehnice cel putin la nivel de studiu de fezabilitate, pentru ca in studiu s-a prevazut atat legatura inspre est, inspre Cora, cat si legatura inspre vest, fiind prevazuta aceasta buc de ocol a gil pe DN1, si este o suprapunere de cateva sute de metrii, cu autostrada Transilvania si solutia ca lucrarile sa nu se suprapuna, consta in faptul ca trebuie gandite si prevazute lucrari de capete de rampe pe autostrada, inainte de construirea ei, ca sa nu trebuiasca sa se intervina ulterior.

DI primar solicita ca aceste solutii sa fie inaintate autoritatilor locale suplimentar in scris, fata de fisele de proiect, pentru a putea fi instiinta CNADR despre problema suprapunerii lucrarilor pe tronsoanele mentionate si evitarea acestei situatii.

Domul Grecu arata in continuare, referitor la centura de sud, ca este foarte important ca acest drum sa atraga nu numai traficul de tranzit si de trecere ci si traficul intraurban, de exemplu daca vrea cineva sa mearga din Manastur la Iulius, este esential ca traficul sa fie folosit nu numai in orele de varf ci si in afara lor, insemnand niste elemente de viteza si de capacitate, de exemplu, accesul sa se faca exclusiv prin noduri rutiere, elemente geometrice decente favorabile unor viteze ridicate, chiar si aceste artere de legatura, propuse intre varianta Zorilor- Manastur, si centura pe de o parte si Unirii si Alexandru Vaida Voevod si centura pe de alta parte, si acestea sa fie proiectate la o capacitate generoasa.

Aceeasi problema este pentru axa vest - est planificata de-a lungul caili ferate, de perspectiva mai lunga, identificata independent ca importanta si de consultantul Strategiei Integrale de Dezvoltare, drumul pe langa calea ferata plecand de la Aurel Vlaicu la gara, la Taiet Turcului, continuand cu Centura Baciului si pe termen foarte extins pana la nodul de autostrada in constructie de la Nadasel, precizand ca va reveni ulterior, daca va fi cazul, cu solutii. Evidentiaza faptul ca realizarea acestui drum pe langa calea ferata, daca ne gandim ca Masterplanul general de transport cuprinde proiectul de electrificare si modernizare a caili ferate Cluj Napoca – Episcopia Bihor, ne putem gandi la un proiect integrat de reabilitare a caili ferate si construire a drumului de o parte si de alta a caili ferate, intr-un rambleu comun utilizand lucrari de arta comune care ar necesita mai putin spatiu pentru a fi implementat, dar ar fi mai complex din punct de vedere institutional, Daca ar fi sa implementam prin plan doar aceste proiecte de infrastructura rutiera, nu am rezolva problemele de trafic, un citat al unui fost profesor spune ca daca vrei sa rezolvi problema traficului construind drumuri noi, e ca si cand ai rezolva problema

obezitatii largind cureaua, deci este foarte important ca simultan cu implementarea proiectului de infrastructura rutiera sa fie implementat celelalte proiecte propuse de exemplu retea de benzi dedicate pentru transportul public, o etapa care poate fi implementata pe term scurt, a doua etapa este conditionata de existenta centurii de sud dar ar trebui implementata imediat dupa construirea acestei centuri. Mai mult, portiunea dintre Cehoslovaciei si Aurel Vlaicu, de ce propunem acolo banda dedicata, nefiind probleme de trafic in zona, raspunsul este ca aceste benzi dedicate ar trebui sa fie folosite ca instrumente de descurajare a traficului auto de a folosi axa vest est prin centrul orasului si de deviere de noile viitoare axe vest - est - centura, respectiv drumul pe langa calea ferata.

Investitii majore in flota de transport public, aproape 90 si ceva milioane de euro pana in 2030, o propunere de retea de coridor pietonal, o abordare noua, ca veritabile autostrazi pietonale, e vorba de rute care sa fie in alte zone decat adiacent marilor artere de circulatie, sa traverseze cat mai multe zone verzi, sa ofere rute placute si sigure pentru mers pe jos, dar care sa nu devieze mai mult de 15-20% de la traseul cel mai scurt. O extindere semnificativa a retelei de piste de biciclete atat pentru zona urbana cat si extraurbana, la nivel metropolitan, proiecte si masuri institutionale, precum crearea unei autoritati strategice pt polul de crestere care sa gestioneze, sa asigure integrarea diferitelor planuri la nivel local, diferitelor planuri sectoriale, de exemplu, pugurile cu planul de mobilitate precum si implementarea lor, reforma politicii de parcare in zona centrala, prin eliminarea abonamentelor cu exceptia rezidentilor, cat si in zona rezidentiala, se poate genera, doar din zona centrala s-a extimat peste 3 mil de euro pe an ce ar putea fi folosite pentru crearea de noi parcuri, sau alte investitii. Pentru calea ferata se propus noi puncte de oprire existente in plus fata de Gara si Clujana, la Tatarom si Aurel Vlaicu si relocarea punctului de oprire dn Someseni in vecinatatea aeroportului, si reorganizarea transportului public in zona garii unde problema este distanta dintre autogara si gara, o solutie de relocare a autogarii in estul garii act prin demolarea garii mici sau refunctionalizarea ei.

DI. Primar atrage atentia asupra solutiilor a caror rezolvare nu tine de autoritatile locale sau judetene, ci de companiile nationale care au propriile reglementari de siguranta si securitate.

Domul Grecu continua prezentarea cu prezentarea propunerii de reorganizare a legaturii terestre la aeroport, prin gasirea unei solutii pentru o miniautogara, benzi de drop off, multe alte proiecte care tin de viziune, de dezvoltare urbana ca de

exemplu cresterea spatiului pietonal in centru sau revitalizarea culoarului Somesului, si altele care sunt mai urgente cum ar fi amenajarea de trotuare pe drumurile nationale in comune sau pe drumurile principale altele decat cele nationale.

DI. Primar propune ca slidurile prezentarii sa continue cu concluziile, accentuand aspectul ca centura metropolitana este prioritatea 0, si drumul adiacent caii ferate, dupa rezolvarea problemelor de infrastructura grea.

DI. Primar propune inscrierea la cuvant pentru dezbaterea publica, si face inscrierile pe lista de interventii, lista ramanand descisa, si atrage atentia asupra timpului de 5 minute pe interventie.

DI Petrovai are o intrebare legata de in ce masura s-a tinut cont de ... e vorba de parcul modernitati de mobilitate urbana, care se refera la transp auto, in comun, mersul pe jos si bicicleta.

Raspuns Domul Grecu la ora de varf, de dimineata, intre 6 – 10, transport public 32,1%, nemotoriz bike si walking 34,5% si auto 30,9% albastru ca soferi si rosu pasageri. Este un procent destul de bun comparat cu Timisoara, de exemplu, unde aveam la auto in jur de 40 si ceva %, fata de 31%, cu toate acestea am propus pentru 2030 trans publ in jur de 40%,

Paradoxul lui B cand infrastructura nou construita, in loc sa rezolve problemele de trafic, genereaza probleme de trafic, apreciaza expertul ca nu este cazul.

DI Petrovai crede ca benzile dedicate sunt o solutie buna, si da exemplu cu bdul Titulescu, in situatia in care s-ar face mai multe parcare, ca un paradox, traficul ar creste.

DI Sebastian, intreaba in ce masura sunt posibile solutii si planuri mai simple, eficiente si ieftine si mai usor de implementat, dand ca exemplu pentru transportul in comun s-a luat in considerare legarea depoului de tramvaie din ... aeroport, o distanta scurta, un plan care ar rezolva mult problema de transport in comun si de descongestionare a traficului... doi la mana, se are in vedere un proiect de .. la Taietura Turc,ului la o simpla traversare supra sau suternane a liniei ferate, alt exemplu este legatura Campului – Edgar Quinet de Frunzisului, si alt exemplu....care ar rezolva problema traficului. Podul de la Clujana... apreciaza ca daca se au in vedere planurile expuse, ele ar fi cu costuri minime si usor de implementat.

Domul Grecu raspunde ca o mare parte din propunerile expuse sunt cuprinse in Plan, dar ele trebuie decuplate. Arata schita cu situatia de la Tetarom unde trebuie

rezolvata atat problema traversarii denivelate a caii ferate pe axa directia N-S, cat si acest drum expres pe langa calea ferata trebuie sa treaca de pe o parte pe alta a ei, si spune ca in fisa de proiect, pasajul trebuie decuplat si realizat cu prioritate fata de acest drum, pasaj suprateran.

Legatura Campului - Funzisului este implicit prin acel drum de legatura la centura dintre cele 2 drumuri iar podurile de la str, caii ferate sunt parte din acel drum la calea ferata iar extinderea drumului la aeroport, precizeaza ca exista transport in comun, incarcarea nefiind maxima.

DI primar apreciaza ca anumite proiecte mentionate este posibil de a fi realizate sectorial, pana in 2018, fara a mai astepta finantare exterioara, ele sunt in analiza primariei, de asemenea podul Portelanului este preluat din Planul de mobilitate, si dus pentru extindere, concluzia fiind ca pot fi luate din Plan componente care pot pe termen scurt, sa ajute, fara a fi afectata poza mare pentru care se va obtine finantare.

DI Tiganas face cateva comentarii generale spunand ca ca o astfel de lucrare isi aduce contributia la intelegerea Clujului si recomanda ca o lectura obligatorie pentru toate structurile de conducere din primarie. Suntem in situatia in care avem in Planul Urbanistic, o Strategie de dezvoltare si un Plan de mobilitate. Isi ntreaba cum facem, si in ce succesiune de pasi si in cat timp, cele doua documente sa se armonizeze, astfel incat avand Planul urbanistic general, fie sa se preia elemente din Planul de mobilitate, avand in vedere diversele probleme legate de de exp, funciare, de obstacole

Intreaba elaboratorul Planului de Mobilitate 1) care este soarta nodului intermodal de la aeroport ca fiind un element fundamental, 2) in ce masura Clujul, care tolereaza stationarea auto oriunde, care repr un pact, dcaca ar fi abordate, ar produce efecte sensibile.

Domul Grecu raspunde ca proiectul nodului intermodal la aeroport, este inclus in portofoliul de proiecte ca un proiect suport cu finantare exterioara anvelopei bugetare a Planului de Mobilitate, si ca nu a tratat problemele legate de capacitate aeroportuara in sine ci de legaturile terestre din punct de vedere al mobilitatii urbane, insa nu au fost incluse alte proiecte care sa vizeze structura aeroportuara, lucruri care trebuie avute in vedere in viitor. Controlul parcarii la aeroport, este masura institutionala cuprinsa in Plan, imbunatatirea controlului parcarilor prevede crearea unei structuri organizatorice in interiorul celei locale existente, special dedicata cu controlul parcarii.

DI Tiganas insista asupra controlului parcarilor, iar dl primar precizeaza ca saptamanal, se emit cam 1500 amenzi pentru parcare dar cuantumul mic al amenzii face convenabila parcare ilegală, solutia fiind emiterea unui act pana la sfasitul anului, de masuri complementare, de blocare a autovehicolelor.

DI Primar mentioneaza legat de intrebarea domnului Tiganas, cu suprapunerile, ca exista masuri exprese cu implicatie juridica, comune in cele doua documente, respectiv se regasesc in ambele, si le enumera pe fiecare in parte:

Ce nu se regaseste, este drumul nou parcul Feroviarilor care apare in PUG, nedecis in Plan, drum nou cartierul Lomb si pod nou pe str. Fabricii de zahar, pod nou peste Somes tronsonul hotel Napoca si str. Traian. Se concluzioneaza ca proiectele nu ar prezenta conflicte sau probleme care sa duca la stari conflictuale, dar, proiectele majore mentionate in Plan, centura metropolitana se regaseste ca un fir rosu in toate documentele. Domnul primar a dat asigurari ca va fi reglementata situatia proiectelor depistate care se regasesc in PUG, dar nu in Planul de mobilitate sau invers.

DI. Demian Groza, pune intrebari legate de cheltuirea banilor alocati pentru centura sud, in sensul ca nu exista un buget alocat pentru anul acesta. Legat de un comentariu din presa al domnului primar, care spunea ca este un cost greu de estimat, intre, 500 si un milion de lei sau euro, si intreaba daca estimarea de 152 de mil de euro este realista, de la Gilau pana la Selgros, deci 7 mil de euro pe kilometru.

DI Primar raspunde ca estimarea este facuta de Guvernul Romaniei, care a stat pe masa Comisiei Europene, care a validat Masterplanul de transport pe baza standardelor de cost, evaluarea tinand cont de lucrari, de relief, de despagubirile aferente. Spune ca Primaria in parteneriat cu primaria Floresti lucreaza la centura mica a Florestiului, in sensul ca primaria Florestiului face 4,8 km prin spate pe la Polus Practiker si iese pe valea Garbaului, de unde primaria preia pe drumul nostru atat inspre capat Manastur la Bucium, cat si modernizarea pe drumul Sf Ion la camping, fara largirea drumului si trotuar datorita fasiilor de teren care traverseaza drumul Sf Ion, si care sunt revendicate, si nu se pot face lucrari de investitii pana la rezolvarea situatiei juridice. Se estimeaza ca drumul va fi gata pana in aprilie anul viitor dar vom putea duce tramvaiul in Floresti dupa ce se va face centura metropolitana de la Cora. Precizeaza ca in urma discutiilor cu Guvernul, s-a convenit includerea centurii metropolitane in Masterplanul de transport, cu promisiunea ca se vor ocupa integral de tot ce inseamna pregatirea acestui proiect,

primaria urmand sa se ocupe de racordurile cu orasul. Consultantul a recomandat sa inceapa primaria demersurile, pentru a preintampina actiunea Guvernului.

DI. Groza apreciaza ca foarte bun sfatul consultantului, iar in legatura cu PMUD, privind desfiintarea parcarilor s-a facut solicitare catre partide sa vina cu propuneri de proiect de hotarare in Consiliul Local, si nu s-a concretizat nimic. Intreaba in acest sens daca primaria si consiliul local mai fac vreun demers in acest sens.

DI primar raspunde ca lipsa de previzibilitate, in sensul in care discutiile se purtau la sfarditul anului, au facut ca actul normativ sa nu treaca, si concluzioneaza ca modificarea taxelor locale sa se faca incepand cu ianuarie 2017.

DI. Dohotaru vede doua probleme, una de viziune si una de metodologie, si se gandeste la o paritate intre transportul public si cel privat, iar legat de metaodologie, apreciaza ca ar trebui sa fie prezente mai multe grupuri de cetateni in cadrul studiului, de exemplu grupuri de mamici sau de soferi. Alta problema este legata de cheltuielile bugetare. Exista o estimare minima de 445 mil si una maxima de 655 milioane intre 2016-2030. O estimare a BERD legata de bugetul 2014-2023 era de 450 milioane, si se intreba cum se coreleaza aceasta estimare cu propunerea din PMUD. DI. Dohotaru face in continuare comentarii asupra legaturile in trafic, ajungand la coridoare pietonale sau cu bicicleta, altele decat cele prevazute in Plan, fiind mult mai accesibile in opinia dumnealui. Comenteaza asupra viziunii tehnocratice versus cea participativa, in planificarea corporatista notiunile de client si cetatean, apreciind ca abordarea corporatista de client este una care se axeaza pe ceea ce se cere pe piata, nu pe ceea ce este mai rational, respectiv accentul se pune pe transportul public si mai putin pe cel privat. Da exemplu cu orasul galvanizat pe capitala culturala europeana, sugerand ca s-ar putea galvaniza pe capitala verde a europeii, unde criteriile de acces la candidatura, sunt legate de mobilit urbana durabila sustenabila si depozitarea deseurilor, aceste 3 probleme ale orasului putand fi transformate atuuri prin politici publice.

DI. ... , ia cuvantul si intraba 1) ... pe axe.. Manastur, Centru prin campusuri, prin negocieri cu autoritatile universitare, sau vorbim de USAMB si UBB si bineanteles de Gheorgheni, si 2) o intrebare legata de o propunere privind Biroul pentru Inovatii in Mobilitate, cand ar putea fi el functional.

DI.Primar raspunde la intrebari, apreciind ca vorbitorul este foarte activ in spatiul public, ii multumeste pentru implicare si precizeaza ca pe partea care tine de competenta primariei, nemaiastrand asteptari de la politica, nici de campanie, isi

asuma lucrurile care sunt necesare orasului chiar daca sunt nepopulare, se refera ;a prioritizarea transportului in comun, constand in crearea unor coridoare pietonale, crearea unor spatii de promenada in detrimebntul masinii. Isi ia angajamentul ca aceste lucruri se vor materializa, isi asuma costurile publice pentru realizarea lor, pe baza analizei specialistilor, dupa ce se dezbate public, bazate pe studii si simularile aferente, va face tot ce va tine de dumnealui, mentioneaza banda de 500 de metri, construita de la Cipariu la Mitropolie, pentru care si-a luat injuraturile de rigoare, si 2) promite ca va avea discutii cu rectorii universitatilor, apreciind ca relatia cu rectorii este una corecta instutionala, apreciind ca benefic orasului, si va oferi un raspuns si public si institutional. In privinta Biroului pentru Inovatii, imediat ce Planul va fi aprobat validat, se va trece la implementarea lui, iar in anul 2017 va fi bugetat, de as4menea, va fi infiintata si Autoritatea Urbana, prevaszuta in Strategia de atragere a fondurilor europene, constituita din experti, care nu este prinsa cu finantare nicaieri, si se vor coopta si alti specialisti cu expertiza, nu numai din cadrul proimariei ci si din alte structuri. Da asigurari ca la primarie, precum si la celelalte structuri implicate in implementarea Planului, se va gasi deschidere pentru sustinerea masurilor, si da cuvantul domnului expert pentru completari.

DI. Grecu precizeaza ca in legatura cu discrepanta cu cifrele, cifrele Bancii Mondiale se refereau la toate investitiile iar bugetul calculat de ei reprezinta numai propuneri pentru investitiile in mobilitate, si au facut doua propuneri de anvelopa bugetara, una optimista si una realista, si au utilizat -o pe cea optimista. avand in vedere ca e mai bine sa ai mai multe proiecte pregatite, ca poti obtine fonduri din alte surse, spune ca au stat la masa cu experti ai bancii mondiale, doi fiind chiar din Cluj si au lucrat la acest proiect si s-au pus de acord cu cifrele. In legatura cu propunerile cu coridoarele pietonale, crede ca unele ar putea fi incluse in fisa de proiect a proiectului de retea de corodoare pietonale, si daca e cazul vor face o propunere de modificare.

Dna. Gorog face precizari in legatura cu bugetul operational elaborat de Banica Mondiala, ea se refera doar la autoritatea publica locala municipiul Cluj, Napoca, pe cand in lista de proiecte, acolo apar si alte finantari, POIM si altele posibile, de aceea apare diferenta de cifre. Dif intre bug op bm care este calc pe 7 ani, bazanduse pe ce s-a intamplat in 2007-2013

DI. Tudor Adam ia cuvantul si apreciaza ca majotitatea punctelor pe care dorea sa le atinga, au fost dezbatute, dar insista asupra amenzilor date in Cluj, numarului si cuantumului lor, ca ele sa fie crescute, sa fie mai usturatoare si mai

multe, de asemenea intreaba daca se ia in calcul educatia a participantilor in trafic, dat fiind ca locuind timp ide 6 ani n occident, si vede biciclisti pe trotuare, trotuare blocate de masini, in totalitate mame care isi coboara copiii instrada de mana sau in carucioare, propune externalizarea serviciilor de amenzi pentru a avea rezultatele de care avem nevoie.

DI. Primar precizeaza ca problema amenzilor este prevazuta in Codul Rutier, si neexistand masura blocarii masinilor, primaria nu poate lua alte masuri, primaria functioneaza la capacitate maxima in aceasta privinta, de aceea educatia in trafic comporta un efort comun cu autoritatea statului de schimbare a culturii civice, iar daca masura de ridicare a masinilor va fi aprobata intoamna, situatia se va schimba radical. Personal suplimentar nu se poate angaja, peste numarul de 300 la Politia locala, fiind 290 in prezent.

Apreciaza atitudinea presedintelui UDMR care aluat atitudine impotriva domnului consilier din Floresti care a avut un comportament sfidator la adresa cetateanului care l-a atentionat ca a parcat pe spa

DI. Scutelnicu luand cuvantul spune ca sre o sugestie si o durere, sugestia se refera la relocarea autogarii, prin negociere cu CFR putand fi mutata in spatele gari,i pe ult 3 linii de cale ferata napadite de buruieni, iar drumul de-a lungul caii ferate ar putea fi un si un punct de acces pentru autocare si autobuze. In ceea ce priveste durerea, se implinesc 4 ani de cand a venit cu ideea descongestionarii traficului din centru, de redare a spatiului pentru benzi dedicate, sp verzi, piste, zona pietonala, ideea de a crea niste parkinguri in jurul zonei centrale, in zona a doua, de unde se putea face legatura pietonal sau cu mijlo de transp in comun cu partea acasta a orasului, avand de castigat si cetatenii si primaria si soferii. Intreaba care sunt spatiile primariei, pentru a nu mai avea problema celor 5 m..

DI. Primar raspunde ca primaria a avut un proiect la univ Babes, in 2012 fiind hotarat sa il implementeze, dar dl Tiganas a spus ca parkingurile nu se fac intra muros, in inelul 0, si au identificat o zona ila Caai Invatatorului pentru un parking subteran. In urma negocierii, s-a votat negativ iar proiectul s-a blocat. Mai este un proiect in Pta M Viteazu, unde se poate face parkingul, fiind suspebdat, la ora acuala iar in Zona Bisericii Ortodoxe au fost refuzati, la Biserica Greco-Catolica e posibil sa fie construit un parking intai trebuie rez sit juridica a terenului revendicat. La Cimitir, s-a avut o prima disc in com de urb, un parking 311, urmand ca proictul sa fie inaintat la Comisia de Monumente pentru a obtine avizul, iar intr-un an, un an si jumătate, se va realiza.

DI Tiganas, precizeaza ca aceste propuneri se regasesc in Plan, inducand exact aceste terenuri, si recomanda cresterea capacitatii de negociere pentru realizarea proiectului.

DI. Primar spune ca langa Biblioteca Centrala Universitara, a solicitat sprijin pentru realizarea unui proiect european din fonduri publice, o cladire care va avea o parcare de 200 de locuri destinata publicului si se va realiza anul viitor, primaria punandu-le la dispozitie un mic teren. Precizeaza ca in zona Polivalenta sunt 700 de locuri de parcare gratis, dar oamenii prefera sa isi parcheze masinile pe alei si trotuare. Expune planul de modernizare si reabilitare a zonei de centru, Diesel, Teatru, pentru a se elimina parcarile.

DI.Scutelnicu insista sa fie precizate care sunt terenurile primariei pentru un parteneriat publi-privat.

DI. Primar precizeaza ca pentru parkinguri legea nu permite exproprierea pentru utilitate publica, cum este cazul investitiilor pentru drumuri, si atunci, regimul juridic al terenurilor proprietate privata, nu poate fi incalcat.

DI. Grecu intervine si spune ca a fost sudiat aspectul legat de problema autogarii in spatele pachetului de cai ferate dar la gara, fiind multe rute de transport public, nu se poate realiza.

DI. Mititelu apreciaza ca dezbaterea publica se face in faza initiala, aceasta fiind anul trecut, si nu in cea finala ca acum, nemaiputandu-se face schimbari semnificative. Astfel, sentimentul este ca se discuta despre copaci, omitand padurea, se discuta despre proiectele concrete din PMUD si nu in functie de viziune sa se constituie o lista de proiecte. Spune ca abordarea strategiei de dezvoltare nu se bazeaza pe o viziune pe termen lung, pe 30 de ani, iar aceasta abordare nu va duce la rezolvarea problemelor ci numai pe carpei. Accepta ca este vorba de accesare a fondurilor europene pentru realizarea proiectelor din PMUG, dar lipseste o viziune de ansamblu, axandu-ne pe discutat in concret proiectele , ceea ce va avea repercursiuni in viitor.

Domul Grecu raspunde s-a facut o analiza a situatiei existente, si ca exista o abordare reactiva bazata pe identificarea problemelor si rezolvarea lor, si una proactiva, sa vedem cum putem utiliza niste instrumente de structurare a problemei, iar in aceasta etapa, planul a fost focusat pe abordarea reactiva, dat fiind analiza situatiei existente, dar este prevazut ca la 5 ani, planul se revizuieste. Privind propunerile pentru biciclete din partea dlui Tudor in aceasta a 2 a etapa este nu numai extinderea pistelor cat si reconfigurarea lor, in concluzie, precizeaza ca

portofoliul nu a fost un set de proiecte luate de la altii, ci au fost verificate de JASPERS si BERD.

DI. Mititelu insista asupra prioritatii viziunii pe termen lung, ce vrem pentru viitor, pana in 2030, si apoi ce facem, ce concretizam, pe prioritati.

Domul Grecu spune ca PMUD este un lucru nou, abia din 2014, 2015, fiind o experienta noua pentru toate orasele din Europa

DI. Primar apreciaza ca Planul este primul de acest fel din Romania si raspunde la cele 2 abordari care ambele sunt corecte, o viziune mare, directie, pune pietonul inaintea masinii, si raspunde si la nevoia imediata a cetatenilor, dand autoritatilor o linie corenta care arata in ce directie trebuie sa mearga.

DI. ... precizeaza ca daca prioritizam transp in comun, vedem ca pentru 2030 ca 4 sunt in transport privat si 3 in transport public, si se poate stabili o tinta mai buna ca urmare a criticilor.

Domul Grecu spune ca termenul este "ar putea fi " si ca estimarile de indicatori sunt aproximative, masurile..

DI. Tiganas intraba, daca se realizeaza centura sudica si va functiona ca o centura intraurbana intre Manastur si Marasti fara sa mai treci prin centru, s-ar putea inchide traficului auto , strazile Napoca, latura sudica a Pietei Unirii si Bdul Eroilor pentru a avea o zona compacta pentru pietoni si biciclisti si sa ramana numai dinspre est spre vest strada Avram Iancu.

Domul Grecu raspunde ca in Bucuresti pe bdul Kiseleff traficul este inchis duminica, si daca s-ar putea face acest lucru si cu bdul Eroilor, impactul modelului putand fi testat si in Cluj Napoca.

DI. Primar spune ca poate fi discutat, fiind deja prevazut in etapa a 3 a sau a 4 a, si a functionat in 2014, vara.

DI.Petrovai intreaba daca exista o abordare legata de haburi intermodale, de exemplu, park and ride, intre transportul judetean si cel local, cel putin 3 s-ar preta la asta, sensul giratoriu Marasti, Cipariu si in Zorilor la Observator.

Domul Grecu spune ca e mai greu sa dai jos omul din masina si sa-l pui sa mearga, decat sa mearga cu transportul in comun. Dar acesta trebuie sa functioneze impecabil. Precizeaza ca avem deja in zona Polus Center acest model Park and ride, si exista in Plan o propunere asemanatoare la Nadasel, locatii noi propuse in Plan sunt Aurel Vlaicu si zona Muncii si alte doua la Frunzisului si in zona Unirii Iulius Mall, gara si aeroportul fiind alte puncte de interes. sa studiat chiar electrificarea liniei de trolebuz pana in int complexului comercial

DI. Liviu .. intreaba despre dezvoltarea infrastructurii pentru masini electrice

Domul Grecu raspunde ca Biroul de Inovatii ar avea rolul de a studia acest aspect, iar implementarea unei astfel de structuri, ar fi legata de una la nivel national.

DI Primar spune ca un inceput ar fi ca circulatia masinilor electrice sa se faca pe liniile de transport in comun.

DI. Primar citeaza un studiu al lui Jeremy Rifkin care spunea ca deocandata soarele si vantul nu ne-au dat factura de consum, si ca aceste lucruri vor ajunge si la noi

DI. Demian, legat de sfatul expertului de demarare a formalitatilor cu Guvernul, si propune ca ar trebui sa aiba loc inainte, o discutie cu cei care vor face studiul de fezabilitate pentru gara mica, zona multimodala de transport si o autogara.

A fost surprins de propunerea din PMUD, de extindere a liniei de tramvai , gasind-o ciudata.

DI. Primar spune ca propunerea nu e de refuzat, desi pare "exotica", are coerenta in context, si il invita pe dl. expert la explicatii.

Domul Grecu spune ca a fost ideea lui John Carr, si se justifica prin 1) saturarea axei vest-est pe cauciucuri, 2) nevoia de a creste viteza semnificativ, pe axa vest-est, 3) ideea unui nou mod de transport, metrou, monorail, etc si o varianta de tramvai in sensul de metrou usor, cu prioritate totala, verde in fata tramvaiului, fara pierderi de timp in statie, astfel tramvaiului a parut a fi cea mai buna solutie.

DI. ... intervine si spune ca exista tendinta de reintroducere a tramvaiului in zonele centrale ale oraselor din Europa.

DI. ... comenteaza asupra buclei pe care o face tramvaiului

Domul Grecu precizeaza ca fiind singurul metrou usor din oras, de fapt din Romania, nu se suprapune cu altul, bucla unidirectionala a fost studiata in 3 variante: una minimalista care sa vina numai pe Memorandumului, una intermediata pe Napoca Eoilor si una maximala pe A Iancu. S-recomandat sa fie studiate toate cele 3 variante dar propunerea principala a fost cea pe bucla scurta. Il invita pe B sa comenteze.

DI. Tudor explica ca situatia Memorandumului are un flux foarte ridicat si la limita capacitatii unui sistem conventional pe pneuri, aproape 6000 de oameni in ora de varf si aducerea unui sistem feroviar acolo, pe langa sporirea legaturilor si posibilitatilor de interschim intre trasee, ar lua mult din incarcarea sistemelor rutiere deja depasite si s-ar putea focusa pe alte scopuri decat de axe esentiale.

DI. ... spune ca de la 6000 deja ne apropiem de metrou pentru ca de la 10.000 vorbim nu de lightrail ci de havyrail si splituim putin, unii oameni ar merge pe culoarul est vest si altii.. ar fi o varianta dar vorbim si de timpii de parcurgere, care ar fi diferenta de timp dintre trolebuz care pleaca din Manastur si ajunge pe Memo, si tramvaiul pe acelasi traseu, pe langa Parcul Mare, preferandu-se varianta mai rapida.

D Domul Grecu afirma ca cu siguranta nici nu si-a imaginat altfel, viteza operationala ar fi suficient mai mare in cazul tramvaiului astfel incat sa compenseze micul ocol.

DI. Primar multumeste pentru recomandari. pozitii, pareri care ajuta sa intelegem mult mai bine lucrurile scrise in Planul de Mobilitate Urbana. Concluzioneaza ca precum in povestea Alis in Tara Minunilor pe care o citea copiilor, cand imparateasa ii spunea printesei: "you have to move very fast just in order to stay the same place", ideea e ca tre sa te misti f repede ca sa ramai pe loc si sa nu pierzi terenul, tradus pentru situatia actuala, trebuie sa ne miscam foarte repede, numai ca sa nu fie mai rau decat este acum, sa ne miscam foarte repede sa implementam din aceste propuneri doar ca sa nu inrautitim, ca daca nu facem nimic, pana in 2020 se ajunge la blocaj , sa ne miscam foarte repede, doar ca sa imbunatatim foarte putin si sa prioritizam cateva lucruri, pentru ca altfel nu se va mai putea. Sa fii si singur in masina, sa parchezi si in fata restaurantului, a buticului si sa ajungi si la timp acasa nu se va putea, trbuie sa ii obijnuiim pe oameni sa vada directia pe care si Planul o propune, si lumea o are in Uniunea Europeana. Multumeste tuturor pentru prezenta, si sa trecem la implementarea lui, dupa aprobarea lui, iar Autoritatea Urbana se va constitui si se va ocupa de prioritizarea propunerilor, ea va fi constituita din experti si functionari publici optiunea ramanand deschisa, daca va exista dorinta sa faca parte din echipa, si alte persoane din societatea civila. Domnul Primar multumeste inca o data si ureaza participantilor o vacanta cat mai linistita!