

Proces-Verbal de Ședință (Minuta Discuțiilor)

- Ședința Metrou Cluj – DEZBATERE PUBLICĂ -

AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI CLUJ

Informații despre întâlnire

Proiect:	„Tren Metropolitan Gilău – Florești – Cluj-Napoca – Baciș – Apahida – Jucu – Bonțida”- etapa I a sistemului de transport metropolitan rapid Cluj : Magistrala I de Metrou și Tren Metropolitan
Obiectiv:	Componenta 1. Magistrala I de metrou
Data:	15.10.2021
Ora:	04:00 PM - 07:00 PM
Locația:	Teleconferință WEBEX – Platforma online a Primăriei Municipiului Cluj-Napoca
Tip Ședință:	DEZBATERE PUBLICĂ AVIZ DE MEDIU (SEA) - 15.10.2021 Etapa de încadrare din cadrul procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri și programe conform HG nr. 1076/2004
Organizator:	AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI CLUJ

Agenda Discuțiilor / Acțiuni

1 Prezentare Studiu de Fezabilitate și Plan Urbanistic Zonal Magistrala I de metrou Cluj

Proiectantul a prezentat următoarele:

- A. STUDIU DE FEZABILITATE (1. DATE GENERALE, 2. NECESITATEA ȘI OPORTUNITATEA INVESTIȚIEI, 3. SOLUȚIILE TEHNICO-ECONOMICE, 4. OPERARE-MENTENANȚĂ)
- B. PLAN URBANISTIC ZONAL (5. REGLEMENTĂRI URBANISTICE)
- C. RAPORT DE MEDIU (6. ASPECTE RELEVANTE DE MEDIU)
- D. PREZENTARE TRASEU

2 Intervenții

Prezentarea echipei de Proiect:

Reprezentanți Primăria Cluj-Napoca

Moderator: Viceprimar Olah Emese

Director executiv: Ovidiu Cîmpean

Director executiv: Virgil Poruțiu

Șef Serviciu Investiții: Maria Opriș

Arhitect Șef: Daniel Pop

Reprezentanță Agenția de Protecție a Mediului Cluj

Director Agenția de Protecție a Mediului - Adina Socaci

Șef Serviciu Avize, Acorduri, Autorizații - Anca Cîmpean

Aurelia Mureșianu Melean – consilier superior

Reprezentanți Proiectant

Șef Proiect: Ionel Oprea

Șef Proiect Urbanism: Cristina Cioacă

Șef Proiect Modelare Transport: Ionuț Mitroi

Șef echipă METRANS - Șef Proiect Plan general: Marius Vlăsceanu

Șef echipă SWS: Michele Palomba

Geotehnică: Abdesamad El Amrani –

Șef echipă SYSTRA: Emmanuel Boutmy

Șef Proiect Mediu: Ioana Pușcașu – Biolog

Șef Departament de Mediu Geostud: Raluca Nicolae

MODERATOR: Luările de cuvânt se vor realiza în ordinea înscrierii pe platforma online.

CHIOREAN VALER: Nu a fost prezent.

MIRCEA CRĂCIUN: Nu a fost prezent

MODERATOR: Fiind foarte mulți solicitanți (5) din partea Kaufland solicită nominalizarea unei singure luări de cuvânt. Documentele solicitate pe chat-ul videoconferinței vor fi transmise ulterior.

CRISTINA JALBA (reprezentant Kaufland): Cedează luarea de cuvânt Domnului Traian Mureșan.

TRAIAN MUREȘAN: La stabilirea organizarea de șantier de la Stația Teilor s-a luat în considerare costurile și procedura de eliminare a azbocimentului (estimat la 100-120t) și decontaminarea amplasamentului?

ȘEF PROIECT: Studiul de Fezabilitate a luat în calcul costul terenului și costul demolărilor. Eventualele costuri suplimentare necesare eliminării a azbocimentului și decontaminării amplasamentului vor fi acoperite din capitolul de diverse și neprevăzute din Devizul General al lucrării.

TRAIAN MUREȘAN: Care sunt motivele pentru care prin documentația de urbanism s-a interzis construirea unui supermarket în zona amplasamentului stației Teilor având în vedere existența unui Aviz de oportunitate eliberat de Primăria din Florești pentru construirea unui supermarket Kaufland în respectivul amplasament.

ȘEF PROIECT: La demararea activităților de proiectare, s-au făcut solicitări și s-au primit informații privind proiectele în zona de studiu dar nu s-a adus la cunoștință de către Primăria Florești existența vreunui Aviz de oportunitate pentru construirea unui supermarket Kaufland în respectivul amplasament. Ne menținem punctul de vedere ca pe zona afectată de organizarea de șantier de la Stația Teilor să nu se elibereze aviz pentru nicio construcție având în vedere importanța amplasamentului respectiv ca organizare de șantier principală inclusiv pentru gospodărire scuturi lansate către Cluj-Napoca Stația Sfânta Maria.

DIRECTOR EXECUTIV: Se va analiza solicitarea transmisă și după consultarea Primăriei din Florești se va reveni cu un răspuns mai detaliat. (A se vedea răspunsurile la solicitările scrise pct. A18.)

POP IOSIF - Consiliul Civic Local: A exprimat considerații generale cu privire la:

- oportunitatea momentului și riscurile asumării momentului pentru demararea proiectului;
- realizările Municipality Cluj-Napoca, nemulțumiri legate de cheltuielile realizate și nerealizarea anumitor proiecte în perioada 2004-2020, fără consultarea publicului în prealabil;

A exprimat considerații practice cu privire la:

- cu cele 80 mil euro aferente Studiului de Fezabilitate al Centurii Ocolitoare se puteau construi 10 noi școli și 15 grădinițe în noile zone urbane;
- începerea unui nou șantier pe același traseu cu lucrări în execuție nu va face decât să blocheze orașul și să suplimenteze cheltuielile deja realizate;
- atacarea unui proiect de 1,7 mld. Euro cu acoperire financiară de 17,3% din finanțarea sperată din PNRR, preluând preluarea de riscuri incontrollable și restituire banilor în caz de eșec de către comunitate;
- suportul bugetar pentru operarea și mentenanța ulterioară este foarte greu de suportat din bugetul local având în vedere că se încurajează munca de acasă;
- prin construirea unei linii de metrou subteran se soluționează doar o mică parte din problemele existente în momentul acesta în Cluj (relația vest – est), rămânând nesoluționate cele transversale;
- cerințele de mediu nu sunt influențate negativ prin introducerea metroului;
- introducerea metroului este oportună numai după 2060.

Domnul Iosif Pop a afirmat ca propunerile CCL sunt cunoscute prin adresele adresate către Primăria Cluj Napoca, la

care nu s-au primit răspunsurile la soluțiile specialiștilor CCL. (A se vedea răspunsurile la solicitările scrise pct. A19.)

CĂLIN CONSTANȚEA: Nu a fost prezent

ATTILA VERDES: Nu a fost prezent

RĂZVAN RADU: La cât este estimată Secțiunea de metrou pusă în funcțiune în 2026?

ȘEF PROIECT: Prima Secțiune (Sfânta Maria – Sopor) este estimată la aprox. 800 mil Euro, din care se asigură 300 mil. Euro prin bugetul PNRR - Planul Național de Relansare și Reziliență (PNRR) 2021-2027 Fonduri Europene Nerambursabile și Rambursabile, 260 mil Euro prin bugetul POT - Programul Operațional Transporturi (POT) 2021-2027 Fonduri Europene Nerambursabile și restul de la bugetul național prin credite de angajament din partea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, fiind astfel asigurată toată finanțarea primei secțiuni.

RĂZVAN RADU: Ce se întâmplă dacă una din cele 3 surse de finanțare nu este asigurată pe timpul execuției?

ȘEF PROIECT: Graficul de execuție este realizat în condițiile în care este asigurat fluxul bugetar (cash-flow-ul) 100% corespunzător alocărilor solicitate din Studiul de fezabilitate. Dacă una din cele 3 surse de finanțare nu este asigurată pe timpul execuției se va mări durata de execuție.

DIRECTOR EXECUTIV: Conform legii contractele se semnează când există prevedere bugetară. Graficul de execuție prezentat de Proiectant este unul realist.

RĂZVAN RADU: Regimul juridic al terenului pe care este amplasat Depoul Sopor arată că terenul este al MAPN?

Structura de metrou între Piața Mărăști și dezvoltarea Studium Green este propusă în săpătură deschisă?

Cum poate fi realizată stația electrică în Piața Mărăști având în vedere că nu există nicio sursă bună în apropiere?

ȘEF PROIECT: Conform soluțiilor tehnice ale Studiului de soluție la faza SF+PUZ realizat pentru alimentarea cu energie electrică a metroului din Cluj-Napoca, pentru stația electrică din Piața Mărăști s-a obținut acordul operatorului de distribuție a energiei electrice din Cluj-Napoca, urmând ca în conformitate cu instrucțiunile acestuia, la faza de Proiect Tehnic să se obțină Avizul de racordare. Pe taxa de aviz de racordare se va realiza această stație electrică odată cu celelalte lucrări necare prevăzute.

Structura de metrou în săpătură deschisă între Piața Mărăști și dezvoltarea Studium Green a fost singura soluție posibilă pentru asigurarea bifurcației către cele două capete ale linie. Execuția acestei structuri (galerie) se va realiza etapizat astfel încât să nu fie întreruptă circulația traseelor liniilor de transport de suprafață. Nu este posibilă realizarea bifurcației prin tuneluri realizate cu mașini de forat tuneluri tip TBM.

Regimul juridic al terenului aferent Depoului Sopor este incert, nu se cunosc toți proprietarii iar în raportul de evaluare a imobilelor a fost prevăzută cea mai defavorabilă situație: proprietate privată. Având în vedere amplasarea acestuia în proximitatea poligonului de tragere al unității militare din apropiere, a fost necesară solicitarea și obținerea avizului MAPN care a fost emis. Terenul nu este al MAPN.

RĂZVAN RADU: Estimarea reducerii numărului de mașini în circulație ca urmare a implementării proiectului este optimistă, acesta ar putea să se datoreze mai mult din faptul că din 2030 nu se va mai permite în Uniunea Europeană comercializare autovehiculelor cu ardere internă precum și prin proiectele de modernizare a transportului public implementate în Cluj-Napoca (benzi dedicate pentru liniile de troleibuze).

HAIUC ZEVONIU (proprietar imobil situat în Calea Moșilor nr. 40 – propus spre expropriere): Din prezentare s-a înțeles că pe amplasamentul imobilului situat în Calea Moșilor nr. 40 se va realiza Stația Sportului.

De ce nu se realizează stația de metrou pe imobilul situat în Calea Moșilor nr. 38, proprietarul fiind Primăria?

Se solicită realizarea unui parteneriat public privat în cazul în care amplasamentul stației de metrou nu poate fi relocat.

ȘEF PROIECT: Pe amplasamentul imobilului situat în Calea Moșilor nr. 40 este propusă o evacuare de urgență, necesar a fi proiectată pentru distanțe mai mari de 750m în conformitate cu Normativele de proiectare de metrou și

reglementările tehnice pentru Protecție Civilă și Prevenire și Stingere a incendiilor, similar cazului imobilului situat pe Calea Moșilor nr. 5.

Amplasamentele respective au rezultat în urma unei analize detaliate, imobilele respective fiind cele care nu sunt clasate ca monumente istorice și care permit ca dimensiuni amplasarea construcțiilor de metrou respective.

ȘEF PROIECT URBANISM: Amplasamentul imobilului situat în Calea Moșilor nr. 38 nu are dimensiunea necesară realizării evacuărilor de urgență.

ȘEF PROIECT: Având în vedere scopul tehnic al utilizării construcției de metrou respective (doar în caz de urgență), nu se pune problema unui parteneriat public-privat.

Haiduc Zevoniu: Își exprimă dezacordul cu privire la alegerea imobilului situat în Calea Moșilor nr. 40 pentru realizarea evacuării de urgență (suprafață expropriată este prea mare) exprimând considerații generale privind valoarea acestuia din punct de vedere personal dar și pentru Municipiul Cluj-Napoca.

Prin amplasarea evacuării de urgență se va leza orașul din punct de vedere arhitectural. Pentru acest lucru trebuie să se obțină avizul Direcției Județene de Cultură Cluj, nu a Comisiei Naționale de Cultură.

Solicită realizarea unei analize pentru găsirea unui alt amplasament pentru construirea evacuării de urgență având în vedere valoarea și locația imobilului situat pe Calea Moșilor nr. 40 și faptul că există în proximitate parcele mult mai puțin valoroase.

ȘEF PROIECT: S-a obținut avizul Direcției Județene de Cultură Cluj cu condiția întregirii frontului construit. S-a obținut punctul de vedere consultativ al Comisiei Naționale de Arheologie care a aprobat soluțiile prezentate cu condiția prezentării la faza următoare de Proiect Tehnic.

Pe baza coridorului de expropriere stabilit conform soluțiilor tehnice s-a realizat Raportul de evaluare a imobilelor afectate în care s-a prevăzut Lista proprietarilor cu toate sumele aferente despăgubirii proprietăților expropriate.

S-au analizat și alte amplasamente, însă majoritatea sunt monumente sau nu oferă spațiul suficient amplasării și execuției structurii de metrou aferente.

DIRECTOR EXECUTIV: Roagă Proiectantul să reanalizeze solicitarea Domnului Haiduc (găsirea unui un alt amplasament) și în urma acestei activități se va realiza o ședință pe această temă, dacă este cazul.

(A se vedea răspunsurile la solicitările scrise pct. A20.)

POP IOSIF: Solicită nemodificarea soluțiilor tehnice deja adoptate.

TRAIAN MURESAN: Este în asentimentul Domnului Haiduc fiind într-o situație similară având un teren în Localitatea Florești pe suprafața cărui se vor realiza lucrări provizorii (organizare de șantier). S-au propus printr-o adresă amplasamente similare în imediata vecinătate.

ȘEF PROIECT: Soluțiile propuse au fost analizate anterior, acestea fiind amplasate mai departe de centrul de greutate al organizării de șantier astfel încât depozitarea bolțarilor și a celorlalte materiale se va face mai departe, evacuarea pământului din subteran se va face cu costuri mai mari, linia tehnologică este mai lungă. Soluția optimă tehnico-economică este cea propusă prin proiect și se menține acest punct de vedere, ca și în cazul anterior.

DIRECTORUL AGENȚIEI DE PROTECȚIE A MEDIULUI CLUJ: Agenția de Protecție a Mediului Cluj a emis pentru Kaufland un program de conformare pentru acele 180t de azbociment și un acord de mediu prin care aceștia trebuie să realizeze demolarea și decontaminarea ce cade în responsabilitatea Kaufland și nu a proiectului de metrou.

MODERATOR: Obiectul prezentei dezbateri publice se referă la implicațiile în ceea ce privește impactul asupra mediului.

TRAIAN MURESAN: Când vor începe lucrările de execuție a structurii de metrou conform graficului de execuție și care este termenul de finalizare al liniei de metrou.

ȘEF PROIECT: Lucrările pentru Secțiunea Câmpului – Sopor vor începe la jumătatea anului 2023 și se estimează a

fi finalizate în Decembrie 2026. În prima jumătate a anului 2025 vor începe lucrările la stația Teilor iar scuturile vor fi mutate în organizarea de șantier de la Stația Teilor în a doua jumătate a anului 2025 și la începutul anului 2026. Estimăm că organizarea de șantier va fi utilizată până în anul 2028.

BIANCA VLĂDUȚIU (proprietar imobil situat pe Calea Moșilor nr 63 – propus spre expropriere): Se pot cupla stațiile Florilor și Sportului într-o singură stație în zona intersecției Căii Moșilor cu Str. Clinicilor (conform Magistralei 2 de metrou din București care pentru aprox. aceeași lungime are 14 stații) având în vedere că există mai mult spațiu liber și clădiri nelocuite (86 și 88)?

Conform soluției prezentate este necesară consolidarea terenului pentru subtraversarea monumentului istoric situat pe Calea Mănăștur nr.1, lucru care s-ar evita dacă s-ar comasa cele două stații așa cum s-a propus anterior.

ȘEF PROIECT: Magistrala 2 de metrou din București a fost proiectată la începutul anilor 80 și construită până în anul 1987. Având în vedere distanța mare a interstațiilor pe anumite zone a fost necesară suplimentarea transportului public de suprafață. După anii 90 Magistralele de metrou au fost proiectate cu interstații sub 1km pentru a prelua toți călătorii, inclusiv cei care folosesc transportul public de suprafață.

Prin eliminarea Stației Sportului se va înregistra o interstație mai mare de 1km între Agronomie și Piața Unirii și s-ar pierde bazinul de călători din zona Clinicilor (Spital-Universitate) și cea de-a doua evacuare pentru stadion.

În zona propusă nu poate fi amplasată stația de metrou deoarece este o zonă de curbă cu raza mult mai mică decât prevederile în vigoare pentru amplasarea peronului stației de metrou.

BIANCA VLĂDUȚIU (proprietar imobil situat pe Calea Moșilor nr 63 – propus spre expropriere): De când se presupune că vom fi evacuați din casele noastre.

ȘEF PROIECT: Estimă că în prima jumătate a anului 2023 se vor realiza procedurile de expropriere.

ALEXANDRU BEJAN: Nu a fost prezent.

MARIUS BOTA: A exprimat considerații cu privire la:

- lipsa unei strategii a întregii rețele de metrou la nivelul anului 2060, spre exemplu, nu doar a unui traseu pe direcția vest-est;
- menținerea traficului rutier ca urmare a introducerii acestui proiect;
- proiectul este învechit tehnologic (transportul modern este pe pneuri nu pe șine);
- distanța între stații trebuie să fie de max. 500m, deoarece deplasarea oamenilor se face pe distanțe mici și preferă mijloacele de transport, nu mersul pe jos;
- evitarea suprapunerii a mai mult de două mijloace de transport pe același traseu;
- lipsa conexiunilor cu traseele de metrou viitoare.

ȘEF PROIECT: Analiza traseului de metrou s-a realizat pornind de la modelul de transport dezvoltat prin PMUD care acoperă zona urbană Cluj-Napoca inclusiv zona metropolitană. Conform PMUD actualizat transportul la suprafață se va reconfigura ierarhic astfel încât celelalte moduri de transport de suprafață vor deservei traseul de metrou.

Conform contractului de proiectare se va realiza un studiu preliminar privind dezvoltarea pe viitor a rețelei de metrou din Cluj prin extensii, alte linii sau inele de metrou care vor servi și cartierele din Nord și Sud.

Durata de viață a liniei de metrou este de 100 ani.

ȘEF PROIECT MODELARE TRANSPORT: Pentru prognozele pe termen lung s-a luat în considerare utilizarea terenurilor și dezvoltările imobiliare pe următorii 30 de ani. S-a ținut cont de dinamica caracteristicilor socio-economice și de mobilitate, cât și obținerea beneficiilor și a impactului asupra diversilor indicatori de mediu/trafic.

MIRELA MANIU (proprietar imobil situat pe Calea Moșilor nr 64 – propus spre expropriere): Solicită desființarea Stației Sportului și mutarea Stației Florilor mai la est, conform propunerii Doamnei Vlăduțiu.

Ca urmare a exproprierii acestui imobil vor fi afectate aprox. 20 familii, având în vedere că nu sunt prevăzute soluții de relocare a locatarilor.

Ca urmare a demolărilor pentru execuția Stației Sportului zona va fi sacrificială din punct de vedere arhitectural, cu toate că se va asigura continuitatea frontului construit.

Solicită reevaluarea solicitării de adaptare a Stației având în vedere că deja acest lucru s-a realizat (inițial se prezentase o stație care afecta mai multe proprietăți).

MODERATOR: Se va reanaliza solicitarea privind posibilitatea de relocare sau restrângere a Stației Sportului.

(A se vedea răspunsurile la solicitările scrise pct. A21.)

BANGA ATTILA: Nu a fost prezent.

IONESCU DINU: Nu are nimic de adăugat.

CĂLIN CONSTANȚEA: Solicită punerea la dispoziție Certificatului de Urbanism nr. 222 din Februarie 2021, deoarece cel emis de Primăria Municipiului Cluj-Napoca se referă la cu totul alt proiect.

ȘEF PROIECT: Certificatul de Urbanism emis pentru proiectul de metrou are nr. 222 din Februarie 2021 dar este emis de Consiliul Județean Cluj.

MIHAI VARGA: A exprimat câteva puncte de vedere pe baza expertizei profesionale din străinătate în domeniul industrial:

- proiectul metroului în Cluj este construit pe multe erori, deoarece este construit pe datele istorice (nu predictive) ale orașului, adică pe baza datelor actuale (Eurostat) care arată că până în anul 2050 populația orașului va scăde și nu va crește;
- este discutabilă sintagma de soluție verde pentru metrou, conform unui studiu recent impactul asupra mediului este unul puternic și de durată, adică după 35 ani de operare se poate vorbi de o ameliorare a impactului asupra mediului realizat pe timpul execuției;
- problema vibrațiilor este problema cea mai gravă deoarece poate afecta structura de rezistență a clădirilor;
- ideea acestui proiect nu este una optimă deoarece este construită pe date eronate;
- decongestionarea traficului se poate face odată cu crearea unei benzi speciale pentru transportul în comun și a unei centuri a orașului;
- există spații largi de construire a stațiilor fără a demola locuințele;
- se recomandă relocarea traseului adiacent Stadionului din Cluj Arena;
- este de apreciat că s-a propus exproprierea a cât mai puține imobile.

ȘEF PROIECT: Răspunsurile anterioare transmise la solicitările dlui Varga au fost transmise la faza Studiu de fezabilitate a proiectului. În prezent s-a finalizat Studiul de fezabilitate iar soluțiile se cunosc cu exactitate. Dacă se dorește se vor transmite solicitări la care să se răspundă la această fază de proiectare. Soluția de cale de rulare anti-vibrații se va aplica de la Câmpului la Piața Mărăști pe zona centrală protejată unde sunt monumente istorice. Aceasta reprezintă o soluție suplimentară având în vedere și adâncimea mare a tunelului de metrou pe zona respectivă. Conform contractului de proiectare se va realiza un studiu preliminar privind dezvoltarea pe viitor a rețelei de metrou din Cluj prin extensii, alte linii sau inele de metrou care vor deservi și cartierele din Nord și Sud. Se mulțumește pentru aprecieri.

MODERATOR: Se mulțumește pentru participare.

Decizii, note și informații

Se va elabora Procesul Verbal al ședinței.

Se va răspunde și la întrebările transmise în scris în timpul ședinței.

Participanți

AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI CLUJ și invitații de specialitate

Adina Socaciu – Director Agenția de Protecția Mediului Cluj



Anca Câmpean – Șef Serviciu Avize, Acorduri, Autorizații Agenția de Protecția Mediului Cluj

Șpeu

Aurelia Mureșianu Melean - consilier superior

Beneficiar - Municipiul Cluj-Napoca

Olah Emese - Viceprimar

Virgil Poruțiu - Director Executiv

Ovidiu Cîmpean - Director

Maria Opreș - Șef Serviciul Investiții

Arhitect Șef: Daniel Pop

Primăria Comunei Florești

Iuoras Remus

Popa Patricius

Proiectant Tren Metropolitan și Metrou Cluj - Asociera SWS - SYSTRA - METRANS

Ionel Oprea - Șef Proiect și Responsabil de Contract

Michele Palomba - Șef echipă SWS - Structură de rezistență stații și tuneluri

Abdesamad El Amrani - Geotehnică

Emmanuel Boutmy - Șef echipă SYSTRA

Marius Vlăsceanu - Șef echipă METRANS - Specialist Plan General

Cristina Cioacă - Șef Protecție Urbanism PUZ

Raluca Nicolae - Șef Departament de Mediu Geostud

Ioana Pușcașu - Biolog - Specialist Mediu

Ionuț Mîlroiu - Specialist Planificare Transporturi

Radu Dumitru - Director General METRANS

Petru Nicolae - Director General GEOSTUD

Participanți

Radu Prodan - CFR Regionala Cluj

Călin Constanlea (Kaufland)

Robert Antal (Kaufland)

Traian Decebal Mureșan (Kaufland)

Vlad Petrișan (Kaufland)

Cristina Jalba (Kaufland)

Monia Dobrescu (Casa de Avocatură Mușat & Asociații)
Andrei Bran (Casa de Avocatură Mușat & Asociații)
Mădălina Trifan (Casa de Avocatură Mușat & Asociații)
Ana Maria Abrudan (Casa de Avocatură Mușat & Asociații)
Bianca Vlăduțiu
Andreea Mureșan
Iosif Pop
Răzvan Radu
Zenoviu Haiduc
Dinu Ionescu
Mihai Varga
Nadina Terec
Dan Petaca
Alexandru Anghel
Marius Bota
Adrian Zoicas
Daciana Streiner
Sanda Spiroiu
Alin Coleșa (Camera Deputaților)
Bianca Cecil
Mirela Maniu
Daniel Tamasan
Erica Ginnante
Ildiko Bartha Constatinescu
Sorin Scripcariu (Birou de Avocatură Scripcariu)
Horea Stoica
Rareș Drăgan
Cristian Urcan
Marius Tarau