

P R O C E S – V E R B A L
Nr. 658.498/305/23.11.2021

Încheiat cu ocazia ședinței extraordinare a Consiliului local al municipiului Cluj-Napoca din data de 22 noiembrie 2021, ședință convocată de către primar.

Ședința se desfășoară prin platforma on-line de videoconferință Cisco webex și se procedează la vot electronic.

La această ședință, doamna Jr. Aurora Roșca, secretarul general al municipiului, fiind în concediu de odihnă, este înlocuită de doamna Jr. Alina Rus, director executiv Direcția Juridică.

La apelul nominal se constată că absentează consilierul local Fugel Edina. Consiliul local este legal întrunit.

Secretarul general al municipiului – supune la vot procesul-verbal al ședinței anterioare.

Se constată că a fost înregistrat un număr de 25 de voturi „pentru” și un vot a fost neînregistrat, respectiv, votul domnului consilier Vaida.

DI cons. Vaida – votul este „pentru”.

Procesul-verbal al ședinței anterioare a fost aprobat cu 26 de voturi pentru.

Se intonează Imnul de Stat al României.

Președintele de ședință – supune atenției următorul proiect al ordinii de zi:

1. Proiect de hotărâre privind aprobarea Studiului de fezabilitate (documentația tehnică și indicatorii tehnico-economici) pentru obiectivul de investiții „Tren metropolitan Gilău-Florești-Cluj-Napoca-Baciu-Apahida-Jucu-Bonțida – etapa I a sistemului de transport metropolitan rapid Cluj: Magistrala I de Metrou și Tren Metropolitan, inclusiv legătura dintre acestea și a studiilor conexe viitoarelor obiective de investiții” – componenta investițională Magistrala I de Metrou. Proiect din inițiativa primarului.
2. Proiect de hotărâre privind modificarea Hotărârii nr 653/2018 (aprobarea prețurilor și tarifelor locale pentru energia termică livrată populației de către societatea Termoficare Napoca S.A. și a prețului local al energiei termice facturată populației). Proiect din inițiativa primarului.

DI primar – le mulțumește consilierilor locali pentru că au acceptat invitația de a participa la această importantă ședință de consiliu, în cadrul căreia vor fi dezbătute două teme de maxim interes: factura la încălzire pentru această iarnă și mobilitatea alternativă în Cluj-Napoca și în zona metropolitană; prezintă o informare cu privire la situația pandemică a municipiului Cluj-Napoca; susține procesul de vaccinare; afirmă că există posibilitatea ca, având în vedere situația din Europa, certificatul verde să fie completat cu cea de-a treia doză; prezintă și susține cele două puncte de pe ordinea de zi, subliniind urgența acestora; anunță că vineri va fi deschis Târgul de Crăciun, accesul fiind permis în baza certificatului verde, iar Ziua Națională a României, 1 Decembrie, va fi sărbătorită în format restrâns.

Președintele de ședință – anunță că cvorumul de ședință este de 26.

Se supune la vot ordinea de zi și se obțin 26 de voturi pentru.

Se trece la discutarea ordinii de zi aprobate:

1. *Proiect de hotărâre privind aprobarea Studiului de fezabilitate (documentația tehnică și indicatorii tehnico-economici) pentru obiectivul de investiții „Tren metropolitan Gilău-Florești-Cluj-Napoca-Baciu-Apahida-Jucu-Bontida – etapa I a sistemului de transport metropolitan rapid Cluj: Magistrala I de Metrou și Tren Metropolitan, inclusiv legătura dintre acestea și a studiilor conexe viitoarelor obiective de investiții” – componenta investițională Magistrala I de Metrou. Proiect din inițiativa primarului.*

DI Ionel Oprea – proiectant – prezintă traseul metroului, precum și indicatorii tehnico-economici și soluțiile tehnice cuprinse în Studiul de fezabilitate.

DI primar – îi mulțumește domnului Ionel Oprea pentru prezentare și, chiar dacă a participat și la alte dezbateri pe acest subiect, îl roagă să rămână și la dispoziția consilierilor locali, pentru a clarifica eventuale nelămuriri.

DI cons. Irimie – secretarul Comisiei I – aviz favorabil.

Dna cons. Pop – președintele Comisiei II – aviz favorabil.

DI cons. Ionescu – președintele Comisiei VI – aviz favorabil.

DI Răzvan-Andrei Radu – cetățean – speră că toată lumea a avut timp să parcurgă măcar jumătate, dacă nu mai mult, din cele 700 de pagini ale documentației; oferă exemplul orașului Zürich, unde construcția unui metrou a fost abandonată în anii '70, printr-un referendum, fiind dezvoltat, în consecință, transportul de suprafață, iar tramvaiul funcționează

optim, inclusiv în centrul istoric, pe străduțe înguste, fiind cuplat cu o rețea de troleibuze și cu un tren metropolitan; consideră că acest proiect are un cost de operare „ca în Dubai”, potrivit paginii 118 a proiectului de hotărâre, cu risc geotehnic major, conform paginii 98, cu o analiză bazată pe prețuri fixe la nivelul anului 2018, cu riscuri cu o valoare reziduală ridicată, în special cele economice, potrivit paginii 181 și cu riscuri de tasare a blocurilor P+7, P+8 și P+10, studiate într-o etapă ulterioară a proiectului; susține că beneficiile de timp, pentru că e clar că aici nu este vorba de rentabilitate economică, sunt calculate cu valori de ordinul sutelor de milioane de euro, dar problema cea mai mare este că primul tronson nu va deservi deloc Floreștiul, care nu va putea fi deservit până când nu va fi făcută săpătura Sopor-Mărăști-Câmpului, mai ales că de acolo va veni alimentarea cu energie electrică; prezintă detalii tehnice referitoare la problemele care pot apărea la alimentarea cu energie electrică a metroului; afirmă că a găsit un detaliu interesant, la pagina 214 a proiectului de hotărâre, și anume, darea în folosință a fazei I „sau darea în folosință a *whole faze*, cum este denumit întregul proiect” este programată pentru anul 2033; susține că, de asemenea, calculele sunt făcute doar pe o valoare de 1,35 de miliarde de euro, partea de construcții, montaj, nu pe costul total al investiției, de 1,72 de miliarde de euro, fără T.V.A.; afirmă că, doar la etapa studiilor de fezabilitate și de fezabilitate, pe primul tronson, costurile au crescut cu 25%, acesta fiind cel mai negativ scenariu luat în calcul; susține că diferența dintre cele două valori, de 1,35, respectiv, de 1,72 de miliarde de euro, este deja de 27,5%, iar recomandarea este de a acorda compensarea de la bugetul de stat, iar asta înseamnă că întreaga Românie va plăti subvenția pentru metroul din Cluj-Napoca; consideră că, dacă cel puțin o parte dintre consilierii locali nu au avut acces la informații, în afara prezentării exhaustive făcute la această ședință, cel mai sănătos lucru ar fi ori retragerea proiectului de pe ordinea de zi „ori abținerea de la vot”, stabilirea unei perioade de studiu de două-trei săptămâni și acordarea unui vot în consecință de cauză, date fiind toate aceste implicații.

DI primar – are rugămintea să intervină toți cei care doresc să ia cuvântul, după care domnul Ionel Oprea va oferi un răspuns unitar; consideră că „domnul Răzvan Radu a luat niște chestiuni izolate și a încercat să facă o ciorbă separată; e și asta o tehnică modernă, dar nu întotdeauna reușită”.

Dna Mirela-Ioana Maniu – cetățean – susține că vorbește în numele locatarilor de pe Calea Moșilor, care sunt afectați de amplasamentul propus pentru stația de metrou Sportului, și anume Calea Moșilor nr. 40, 56, 58, 62, 63 și 64, adică într-o zonă în care sunt multe unități locative, clădiri istorice și instituții publice; arată că stația propusă este situată la o distanță de 600 de metri de stația de metrou Florilor-Platinia și la 900 de metri distanță față de stația Piața Unirii; consideră că, pentru un mijloc de transport rapid, distanța de 600 de metri este prea mică, iar, ținând cont și de mijloacele de transport supraterane existente,

solicită desființarea stației Sportului; referitor la campusul studențesc Hasdeu, arată că acesta este foarte bine conectat cu stația de metrou Florilor, prin str. Piezișă și Clinicilor; precizează că în proiect este prevăzută, pe Calea Moșilor nr. 63, o alee de acces șerpuită spre str. Clinicilor, prevăzută ca o alternativă prin care studenții să ajungă la mijloacele de transport în comun; afirmă că este greu de crezut că studenții vor alege să folosească această alee printre case, în condițiile în care deja există atât str. Iuliu Hațieganu, care se apropie de stația de metrou Piața Unirii, cât și str. Clinicilor, care duce către stația Florilor; arată că, bineînțeles, această idee presupune exproprieri și demolări; evidențiază că clinicile și spitalele din zonă au în vecinătate stații de transport suprateran, aflate la câteva minute de mers pe jos, stații amplasate exact în zona în care este propusă realizarea stației de metrou Sportului; consideră că persoanele care vor merge la spital vor folosi sau mașina proprie, pentru că în imediata vecinătate există parkingul de la primărie sau transportul public; arată că administrația locală intenționează să construiască un spital monobloc în Borhanci, deci traficul va fi dirijat într-o cu totul altă zonă a orașului decât cea vizată de stația Sportului; susține că legătura metroului cu Parcul Central, Sala Polivalentă și Stadionul *Cluj Arena* poate fi realizată prin intermediul stației Florilor, care beneficiază de mai multe străzi de legătură; consideră că cetățenii nu circulă doar pe axa est-vest a orașului, deci, inevitabil, vor fi folosite și mijloacele de transport în comun existente, iar evenimentele și competițiile sportive nu au loc zilnic, deci demolarea unor locuințe și exproprierea unor familii nu sunt justificate; precizează că stația de metrou Sportului presupune cele mai multe exproprieri și demolări din întregul proiect; consideră că nu este de neglijat numărul mare de familii care locuiesc în zonă, formate, în majoritatea lor, din persoane vârstnice, cu probleme de sănătate, existând însă și familii care au copii; susține că este cunoscut și faptul că valoarea exproprierii nu asigură posibilitatea reală de achiziționare a unor locuințe în zona adiacentă, nici condiții de trai echivalente, nefiind prevăzute soluții de relocare; susține că exproprierile reprezintă un capitol important al proiectului, care a fost tratat cu superficialitate și pus într-un plan secundar; arată că este vorba despre aproximativ 20 de familii, care au formulat în luna iunie o solicitare de desființare a acestei stații, iar pe parcursul întocmirii studiului de fezabilitate au făcut propuneri, dar acestea au fost respinse; crede că lipsesc buna-voință și respectul față de cetățenii afectați, pentru că nu este firesc ca dezvoltarea orașului să arunce în stradă o parte a cetățenilor; afirmă că țesutul urban tradițional va fi afectat în zonă, pentru că, chiar dacă va fi refăcut frontul continuu al străzii, aspectul arhitectural nu ar mai fi același; solicită să fie reanalizată documentația și să se constate dacă este cu adevărat necesară această stație.

Președintele de ședință – anunță că domnul Călin Constantea, care s-a înscris la cuvânt, nu este conectat la ședința de consiliu local; întreabă dacă mai există alte persoane conectate și care doresc să ia cuvântul.

DI Iosif Pop – cetățean – consideră că este foarte important ca într-o comunitate unită comunicarea să fie deschisă, sinceră și că problemele reale, dar și riscurile acestui proiect nu sunt evidențiate; menționează că nimeni nu este împotriva proiectului metroului, doar că acum nu este momentul pentru această investiție, motivând în acest sens; afirmă că problema traficului trebuie rezolvată, că nu există capacitate de a implementa astfel de proiecte și că, la data de 30 octombrie, acest proiect trebuia predat, după afirmațiile domnului primar.

DI primar – îi solicită domnului Iosif Pop să nu confundă centura metropolitană cu metronul și să nu dezinformeze.

DI Iosif Pop – cetățean – îi solicită domnului primar să fie mai precaut și mai sincer.

DI primar – reiterează că domnul Iosif Pop nu trebuie să dezinformeze cu privire la termene, proiectanții fiind cei care au solicitat prelungirea termenelor pentru centura metropolitană.

DI Iosif Pop – cetățean – afirmă că domnul primar, prin ambiția dumnealui, a pus pe picioare un proiect, convingând și alte persoane să fie de acord cu această investiție.

Președintele de ședință – îi solicită domnului Iosif Pop să facă referire strict la detaliile tehnice ale proiectului.

DI Iosif Pop – cetățean – spune că, din punct de vedere tehnic, există cel puțin patru documente depuse la Primăria municipiului Cluj-Napoca; anunță că, după dezbateră publică inițială a acestui proiect, a primit un răspuns instituțional, în care sunt prezentate argumentele constructorului și nu ale proiectantului; îi îndeamnă pe consilierii locali să se concentreze pe trenul metropolitan și nu pe investiția privind metroul, oferind, ca exemplu, soluția hub-ului de la gară; adaugă că centura ocolitoare și străzile adiacente acoperă nevoia de mobilitate a municipiului Cluj-Napoca.

DI primar – afirmă că în democrație există o relație între legitimitate și responsabilitate, precum și că deciziile se bazează pe expertize; anunță că acest proiect a început de la o necesitate, de la o problemă ridicată de cetățeni și că, din anul 2017, au fost consultate forurile Uniunii Europene competente și au fost realizate studii de fezabilitate, prin care au fost analizate diversele modalități în care să fie implementat proiectul; este de părere că orice subiect de interes public trebuie discutat transparent și cu respectarea regulilor elementare, specifice dezbaterii democratice.

DI Iosif Pop – cetățean – anunță că acest proiect a fost propus înainte de anul 1989, existând studii geotehnice și de fezabilitate; la acea vreme, oamenii de specialitate au ajuns la concluzia că este mai util să investească în tramvai, și nu în metrou, existând, astfel, și extensiile aferente; afirmă că, în cele patru mandate, domnul primar ar fi trebuit să-și asume aceste proiecte de extensie a liniilor de tramvai.

Dna cons. Cristian – consideră că este necesară o detaliere a fondurilor europene identificate în secțiunea de finanțare a proiectului; întreabă care este împărțirea procentuală a sumelor de bani necesare investițiilor, care este suma prioritară, dacă există un proiect deja scris, dacă cei doi beneficiari ai proiectului au capacitatea financiară de a susține proiectul de la bugetele locale, care este cuantumul estimat, precum și care sunt celelalte surse legal-constituite pe parcursul proiectului; este de părere că obiectivele de investiții au costurile finale mult mai mari față de costurile estimate; întreabă dacă există un management al riscurilor.

DI cons. Ionescu – întreabă dacă au fost solicitate și alte jaloane, pentru acest proiect, cu excepția celor aferente anilor 2022, 2023, 2024 și 2026, și care sunt acestea, precum și dacă există un calendar al termenelor de implementare a proiectului pentru exproprieri și unul pentru terenul de la depouri.

Președintele de ședință – anunță că doamna consilier local Ciubăncan nu poate interveni, având o problemă tehnică.

DI primar – îi solicită doamnei consilier local Ciubăncan să deschidă microfonul și să verifice conexiunea la internet.

DI cons. Mătușan – anunță că și consilierii locali ai P.S.D. au susținut toate proiectele de dezvoltare din municipiul Cluj-Napoca, inclusiv cel al metroului, și că ar fi trebuit, în consecință, să fie și ei menționați; întreabă care este data-limită până la care aceste studii de fezabilitate pot fi depuse la comisia interministerială și dacă acest proiect de hotărâre nu ar fi putut să fie dezbătut în următoarea ședință ordinară, la începutul lunii decembrie.

DI primar – răspunde că luna decembrie era prevăzută în proiect, perioadă în care acesta ar trebui să ajungă obligatoriu la Ministerul Transporturilor și în comisia interministerială.

Președintele de ședință – afirmă că, în prezentarea făcută de domnul primar, și P.S.D. a fost nominalizat ca susținător al proiectului metroului.

DI cons. Mătușan – menționează că P.S.D. a fost nominalizat ca partid care a strâns semnături pentru susținerea acestui proiect, însă nu a fost enumerat alături de celelalte partide care au sprijinit proiectele importante, la nivel local sau național.

DI primar – reiterează că toate partidele din consiliul local au fost de aceeași parte a baricadei în ceea ce privește proiectele mari de investiții.

DI cons. Mătușan – solicită să fie luate în considerare toate sesizările trimise de cetățeni cu privire la acest proiect; întreabă dacă, din cele 300 de milioane de euro alocate prin P.N.R.R., pot fi distribuite sume în vederea degrevării traficului dinspre zona Florești înspre Cluj-Napoca și viceversa.

Președintele de ședință – o anunță pe doamna consilier local Ciubăncan că este conectată la ședință de pe două dispozitive și îi solicită să se reconecteze de pe unul singur, având în vedere că urmează supunerea la vot a acestui punct de pe ordinea de zi; îi propune să îi transmită întrebarea domnului consilier local Mătușan sau să o scrie pe chat.

DI primar – afirmă că, odată ce doamna consilier local Ciubăncan se deconectează de pe unul din cele două dispozitive, ar exista posibilitatea să îi fie remediată problema tehnică.

Dna cons. Oană – își exprimă îngrijorarea cu privire la finanțarea acestui proiect; întreabă cum este evaluat riscul ca proiectul metroului din Cluj-Napoca să rămână în urmă și banii să fie redistribuiți pentru proiectul metroului din București.

DI primar – răspunde că în P.N.R.R. este alocată atât o sumă globală pentru ambele proiecte de metrou, cât și câte o sumă pentru fiecare proiect în parte; confirmă că, în funcție de evoluția unuia sau altuia dintre proiecte, sumele alocate pot să migreze înspre un proiect sau înspre altul; își arată încrederea că, în privința implementării, proiectul de la Cluj-Napoca se află într-un stadiu mult mai avansat decât cel de la București; îi solicită domnului Oprea să confirme sau să infirme acest aspect.

DI Ionel Oprea – proiectant – prezintă situația proiectului de metrou de la București și confirmă că proiectul de la Cluj-Napoca este mult mai avansat; anunță că sunt alocate, prin P.N.R.R., câte 300 de milioane de euro pentru fiecare dintre cele două proiecte, existând posibilitatea ca un proiect care respectă calendarul de implementare să primească alocări suplimentare; explică diferența de preț dintre studiul de fezabilitate și studiul de fezabilitate.

DI cons. Sebesi – întreabă dacă există o singură entitate care va urmări execuția financiară a proiectului, având în vedere diferitele surse de finanțare.

DI cons. Boloveschi – întreabă dacă există un studiu realizat în rândul cetățenilor referitor la susținerea acestui proiect și dacă îi poate fi pus la dispoziție.

DI cons. Mătușan – prezintă întrebările care i-au fost transmise de către doamna consilier local Ciubăncan: cât timp vor dura lucrările în săpătură deschisă, dacă există soluții alternative la blocajul complet al circulației pe durată nedeterminată, având în vedere că primul tronson cuprins în realizarea proiectului vizează o parte din municipiul Cluj-Napoca bine deservită de transportul în comun; care este cauza diferenței privind costul de execuție dintre varianta propusă Guvernului în anul 2020 și cea propusă azi, în consiliu local; de ce nu a fost respectat calendarul public al acestor proiecte, postat pe site-ul primăriei.

DI primar – anunță că rezultatele sondajului de opinie realizat în rândul cetățenilor cu privire la acest proiect, precum și cele ale analizei tehnice, au fost prezentate cu ocazia dezbaterii publice și că vor fi anunțate în detaliu în luna decembrie.

DI cons. Vișan – felicită echipa de proiectare și crede că acesta este un moment istoric, în care municipiul Cluj-Napoca este dus la un alt nivel.

Dna Mirela-Ioana Maniu – cetățean – afirmă că, prin acțiunea de demolare a imobilelor, vor fi multe persoane afectate; îi solicită domnului Ionel Oprea să ia în considerare faptul că amplasarea stației de metrou în imediata vecinătate a unor locatari va genera un trafic mare de persoane, mai ales odată cu participarea cetățenilor la diferite evenimente organizate la Sala Polivalentă și la Cluj Arena.

DI Radu Răzvan-Gabriel – cetățean – spune că proiectantul a admis faptul că a preluat aproximativ 75 la sută din proiectele Consiliului Civic Local și că două investiții mari din Cluj-Napoca au fost generate ca urmare a concursurilor de idei dintre primărie și cetățeni.

DI cons. Maior – îl felicită pe domnul Ionel Oprea pentru prezentarea realizată; întreabă dacă varianta pesimistă este integrată din punct de vedere al managementului riscurilor.

DI Ionel Oprea – proiectant – referitor la întrebarea domnului consilier Maior, dacă varianta pesimistă este analizată sau este integrată în managementul riscurilor, răspunde că ei au propus mai multe variante – optimiste, respectiv, realiste – în cadrul proiectului; arată că varianta pesimistă este foarte greu de cuantificat și de luat în calcul, deoarece graficul de execuție este realizat în condițiile în care toate ipotezele legate de locul în care se află siturile arheologice sau rețelele sau ipotezele legate de straturile geologice sunt îndeplinite; precizează că, în situația în care una dintre ipoteze nu este îndeplinită, atunci graficul este extins cu perioada necesară respectivei lucrări; afirmă că cea mai gravă este sincopa de finanțare, deoarece generează cele mai mari costuri, dar speră că aceasta nu va apărea; explică motivele pentru care metroul este realizat înaintea trenului metropolitan, deși acesta trebuia realizat primul: proiectul are două componente – magistrala I de metrou și trenul metropolitan; arată că, cu toate că a fost prioritizat metroul, asta nu înseamnă că nu au lucrat și la trenul metropolitan; afirmă că motivul pentru care a fost prioritizat proiectul metroului este că, prin P.N.R.R. (Planul Național de Redresare și Reziliență al României, n.n.), au fost aprobate metroul, nu trenurile metropolitane, dar au lucrat și la studiul de fezabilitate al trenului metropolitan; evidențiază că problema este că, în prezent, din discuțiile purtate cu C.F.R. Infrastructură, cu beneficiarii, cu toate unitățile administrativ-teritoriale implicate, acest proiect a crescut în anvergură ca necesar de lucrări, ceea ce a cauzat creșterea costurilor de realizare, proiectul nemaifiind justificat, pentru că numărul călătorilor ar trebui să fie de cinci ori mai mare; subliniază că, în prezent, sunt purtate discuții atât cu Ministerul Transporturilor, cu C.F.R., cu beneficiarii, cu unitățile-administrativ-teritoriale, cât și cu Comisia Europeană, în vederea reducerii anvergurii proiectului; arată că, oricum, serviciul de tren metropolitan va rămâne, urmând a fi realizate unele dintre stațiile de cale ferată; speră ca

până în primăvara următoare studiul de fezabilitate să fie aprobat, iar până în toamna viitoare să fie realizat și studiul de fezabilitate, în cazul în care va mai fi necesar; referitor la proiectul metroului, arată că diferența dintre studiul de fezabilitate și studiul de fezabilitate este generată de faptul că, anul trecut, prin studiul de fezabilitate a fost aprobată necesitatea unei linii de transport de mare capacitate, pe coridorul vest-est, care, în acea analiză, pornea din centrul Floreștiului până în zona I.R.A., având 14 km; precizează că, odată cu aprobarea tehnologiei de transport și a necesității liniei de mare capacitate, la faza de S.F., au trecut la efectuarea studiilor de transport, a studiilor de bază: analiza opțiunilor de traseu, a amplasamentelor stațiilor, analiza zonelor de deservire, toate acestea fiind incluse în analiza cost-beneficiu; arată că au decis, împreună cu clientul și cu consultantul Jaspers, ca, prin proiect, să fie propuse soluții tehnice care să deservească și zona Bdului Muncii și cartierul Sopor, astfel, proiectul extinzându-se, de la 14 km la aproape 21 de km; precizează că toate stațiile vor fi executate în săpătură deschisă, însă, pentru a diminua perioada de prezență a organizării de șantier, a fost adoptată tehnologia top down, potrivit căreia mai întâi este realizat tavanul stației, sprijinit de pereți mulați, astfel încât să poată fi realizate lucrări și excavații în interior; estimează că perioada cea mai grea este reprezentată de primele nouă luni, adică realizarea tavanului stației și a pereților mulați, dar, pentru a depăși această perioadă dificilă, de comun acord cu operatorul de transport public și cu Primăria municipiului Cluj-Napoca, au decis achiziționarea a 60 de autobuze, care să înlocuiască flota de troleibuze, astfel încât, local, în zona stațiilor, să poată fi deviat transportul public; subliniază că au fost prevăzuți și zece km suplimentari de linie de troleibuz; referitor la sprijinul logistic sau la capacitatea administrativă a celor două unități administrativ-teritoriale, menționează că în planul de achiziții, deja avizat de beneficiari, Primăria municipiului Cluj-Napoca și Primăria Florești, o componentă foarte importantă este alegerea, prin achiziție publică, a consultantului care va asigura managementul proiectului, urmărirea respectării contractului și supervizarea lucrărilor, prin diriginți de șantier; arată că în planul de achiziții este prevăzută și activitatea de expropriere: achiziția, în primă fază, a serviciilor de expropriere și, ulterior, obținerea terenurilor propriu-zise; susține că documentația include, ca referință la studiul de fezabilitate, toate aceste aspecte referitoare la raportul de evaluare al specialiștilor, la plata despăgubirilor la justa valoare și la lista proprietarilor afectați de expropriere și demolări; precizează că a fost selectată zona urbană ca secțiunea 1 a proiectului, pentru că, dacă ar fi fost aleasă zona Florești, în momentul în care metroul ar fi ajuns la marginea Clujului, pe str. Câmpului, zona aceea ar fi fost foarte aglomerată, iar capacitatea mijloacelor de transport nu ar fi făcut față acestui flux, astfel încât s-a preferat ca metroul să fie realizat mai întâi în secțiunea urbană, de la Sopor către stația Sfânta Maria, o zonă pe care locuitorii comunei Florești o pot accesa ușor, cu mijloacele de transport în comun sau cu

autorurismele proprii; arată că, într-adevăr, în P.N.R.R. sunt incluse niște jaloane, însă acestea sunt mai puțin optimiste decât cele din proiect; în ceea ce privește costurile suplimentare generate de execuția propriu-zisă, față de S.F., menționează că, în cazul magistralei 5 a metroului din București, care a fost pusă în funcțiune acum doi ani, costurile au crescut cu 25%, dar costurile tehnice nu au depășit 10%, restul de 15% fiind costuri suplimentare generate de sincopa de finanțare, de peste un an, care a presupus costuri de conservare mari, fiind blocați, de asemenea, subcontractori, furnizori și angajați; susține că, dacă nu sunt sincopate de finanțare, costurile nu vor depăși bugetul alocat; subliniază că costurile generate de sincopatele de finanțare nu pot fi cuantificate, costurile de conservare fiind foarte mari; arată că, potrivit schemei de finanțare, proiectul beneficiază de 300 de milioane de euro, cu posibilitatea de creștere a acestei sume, prin P.N.R.R.; precizează că există și 260.000 de euro, pe o listă a proiectelor din viitorul Program Național de Transport; prezintă detalii suplimentare privind schema de finanțare, precizând că Ministerul Transporturilor va asigura integral bugetul proiectului, din bugetul local fiind plătit doar contractul proiectantului, care furnizează studiul de fezabilitate și documentația de achiziție; referitor la intervenția domnului Iosif Pop, arată că a răspuns în două rânduri întrebărilor acestuia, inclusiv în scris și consideră că a explicat toate chestiunile tehnice care i-au fost adresate și, dacă este necesar, va răspunde din nou în scris; precizează că toate datele pe care le deține privind mobilitatea, ipotezele de calcul și schimbarea paradigmei transportului public sunt bazate pe instrucțiunile Jaspers și ale Comisiei Europene; consideră că mobilitatea nu a scăzut, ci și-a schimbat scopurile, în sensul că linia de metrou tot va fi utilizată; în ceea ce privește poziționarea stației Sportului, arată că documentația de exproprieri este o referință a studiului de fezabilitate, aceasta, împreună cu raportul de evaluare al specialiștilor, neputând fi făcută publică decât după declanșarea procedurilor de expropriere, conform legii, după aprobarea indicatorilor tehnico-economici, prin hotărâre de guvern, după ce este constituită comisia; precizează că raportul de evaluare include lista proprietarilor și sumele estimate la justa valoare, bazate pe grila notarilor publici și pe evaluările de specialitate; referitor la amplasarea stației Sportului, afirmă că ar fi a treia oară când le răspunde doamnei Mirela-Ioana Maniu și locuitorilor din zonă, de două ori în scris, însă o face cu plăcere de fiecare dată; susține că stația Sportului este vitală pentru ca linia de metrou să fie funcțională, pentru că, dacă n-ar exista aceasta, distanța dintre celelalte două stații ar fi de peste un kilometru și jumătate, iar scopul proiectului nu ar fi atins; oferă exemplul liniei trei de metrou din București, pe tronsonul Ștefan cel Mare-Mihai Bravul, unde distanța dintre stații este de peste un kilometru și jumătate, linia respectivă trebuind să fie dublată de tramvai și de autobuze; precizează că linia metroului clujean a fost proiectată exact ca ultima linie a metroului din București sau ca linia metroului parizian, adică cu interstații mici, de 700 de metri până într-un kilometru; arată că își menține

soluția, stația Sportului servind ca a doua ieșire pentru marea aglomerare de oameni din zona infrastructurii sportive a orașului, stația deservind, de asemenea, și zona str. Clinicilor, pasajul având o lățime de patru metri; precizează că proiectul metroului are două faze, primul tronson care va fi pus în funcțiune fiind Sopor-Europa Unită-Sfânta Maria, în 2026, iar următoarea secțiune care va fi pusă în funcțiune, în 2030-2032, este Florești-Câmpului, respectiv Bdul Muncii-I.R.A.; arată că stația de transformare, prevăzută în Piața Mărăști, va fi realizată concomitent cu lucrările de structură, studiul de soluții fiind aprobat de operatorul de distribuție; subliniază că întreaga alimentare cu energie electrică a metroului are o rezervă de 200%, stația de transformare având două transformatoare, pe barele căreia vin câte două cabluri din stații electrice diferite, aceasta fiind o regulă de proiectare; reiterează că stația este inclusă în pachetul 1 de lucrări de infrastructură, urmând a fi realizată odată cu metroul; arată că „este 1,7 costul investiției, în analiză, 1,3 este însă costul eligibil din fonduri europene”, deci 85%; referitor la tasări, menționează că în echipa de proiectare se află două dintre primele trei firme din lume: S.V.S. este proiectant de structuri subterane, stații de metrou și tuneluri feroviare – este liderul consorțiului de proiectare al celui mai lung tunel feroviar, pe sub Alpi, derulând nenumărate proiecte de stații de metrou, în special în Italia –, iar Systra este cea mai puternică firmă din Franța, fiind lider mondial în proiectarea de infrastructură subterană, în special feroviară, de metrou; subliniază că niciuna dintre aceste firme nu și-ar fi pus semnătura și sigla pe un proiect care induce tasări la blocuri de zece etaje, cu sute de locuitori; precizează că, în cadrul proiectului, specialiștii de la S.V.S. au realizat o evaluare preliminară a clădirilor din vecinătatea proiectului, pentru a impune soluții care să elimine 100% riscul acestor tasări, atât pentru zona construită protejată, cu monumente istorice, cât și pentru blocurile de locuințe; arată că, potrivit proiectului, între structura metroului și clădirile din zonele adiacente, în special cele mai apropiate, sunt doi pereți, de o parte și de alta, de injecții de consolidări, ceea ce a dus la creșterea însemnată a proiectului; reiterează că aceste măsuri au fost luate tocmai pentru a elimina 100% riscul tasărilor, atât la monumentele istorice, cât și la blocurile de locuințe, deoarece nimeni nu-și permite să se joace cu viața oamenilor; susține că, mai mult decât oricine, constructorul va valida și își va asuma soluțiile cuprinse în proiect; arată că au fost analizate mai multe moduri de transport, analiza de opțiuni fiind foarte laborioasă, multicriterială și consideră că nu este fezabilă realizarea unei linii de tramvai de 21 de km, care să treacă prin comuna Florești, așa cum este configurată în acest moment, prin zona istorică a municipiului Cluj-Napoca, iar apoi să fie realizată și bifurcația; precizează că prin intermediul tramvaiului nu poate fi asigurată capacitatea de transport necesară, mai mult, linia de tramvai urmând să despartă orașul în două; consideră că această soluție, de realizare a unui transport public la suprafață, pe această axă, nu este

fezabilă, și nu crede că o recomandă niciun alt consorțiu de proiectare din lume; susține că metroul este soluția optimă, fezabilă din punct de vedere tehnico-economic.

DI Emil Constantea – reprezentant Kaufland România – prezintă situația unui amplasament aflat în proprietatea societății Kaufland, din comuna Florești, care potrivit studiului de fezabilitate este propus pentru expropriere și organizare de șantier; arată că societatea Kaufland a identificat trei alternative în organizarea șantierului din zonă și că acestea nu au fost luate în considerare.

DI Ionel Oprea – proiectant – informează că au existat mai multe întâlniri cu reprezentanții societății Kaufland și prezintă concluziile acestora.

Dna cons. Oană – observă că, în privința percepției acestui proiect, a existat o problemă la nivelul comunicării, subliniind că un amplu proces de dezbatere publică ar fi fost necesar; anunță că U.S.R. nu se opune proiectelor verzi; solicită ca în fiecare ședință de consiliu local să le fie pus la dispoziție consilierilor locali câte un raport de status complet și transparent asupra evoluției acestui proiect, să fie prioritizate și alte proiecte mai puțin costisitoare care soluționează problema traficului, precum și să existe autoritatea de a opri acest proiect în cazul în care nu vor fi respectate jaloanele din P.N.R.R., iar proiectul se dovedește a nu fi viabil.

DI cons. Mătușan – nu este lămurit cu privire la riscul de prăbușire a imobilelor înalte de șapte-opt etaje.

Președintele de ședință – afirmă că domnul Ionel Oprea a oferit acest răspuns, acum zece minute, și îl invită să reitereze răspunsul.

DI Ionel Oprea – proiectant – reiterează datele cu privire la tasările induse clădirilor din vecinătatea metroului.

DI primar – mulțumește echipei de proiectare și consilierilor locali pentru contribuție; afirmă că nu a fost sărită nicio etapă din procesul de dezbatere publică și că proiectele Centura Metropolitană și Trenul Metropolitan sunt prioritare.

Se supune la vot proiectul și se obțin 24 de voturi pentru și două voturi împotriva.

- 2. Proiect de hotărâre privind modificarea Hotărârii nr 653/2018 (aprobarea prețurilor și tarifelor locale pentru energia termică livrată populației de către societatea Termoficare Napoca S.A. și a prețului local al energiei termice facturată populației). Proiect din inițiativa primarului.**

DI cons. Irimie – secretarul Comisiei I – aviz favorabil.

Dna cons. Pop – președintele Comisiei II – aviz favorabil.

Dna cons. Cristian – întreabă dacă a fost luată în calcul posibilitatea ca o parte din reducerea datorată scăderii T.V.A.-ului să fie regăsită în preț final pentru utilizator.

Președintele de ședință – răspunde că a fost luată în calcul această situație, oferind explicațiile necesare.

Se supune la vot proiectul și se obțin 25 de voturi pentru și o abținere.

Nemaifiind alte probleme de dezbătut la ordinea de zi, **președintele de ședință** declară lucrările închise.

Președintele de ședință,
Ec. **Dan Ștefan Tarcea**

Secretarul general al municipiului,
Jr. **Aurora Roșca**

Audierea înregistrării, redactarea, rezumarea și corectura, de consilier superior Ioan Raul Pușcaș și Inspector de specialitate Ramona Nistor.

Notă: Ședința a fost înregistrată electronic, putând fi ascultată/consultată pe siteul instituției, ea fiind mai apoi arhivată în condițiile legii¹.

¹ Legea nr. 16/1996 privind Arhivele Naționale, republicată, Legea nr. 358/2002 pentru modificarea și completarea Legii nr. 16/1996 a Arhivelor Naționale, precum și Dispoziția primarului nr. 3820/2020 privind aprobarea unui nou Nomenclator arhivistic al documentelor elaborate de către aparatul de specialitate al primarului municipiului Cluj-Napoca și de serviciile publice din subordinea Consiliului local al municipiului Cluj-Napoca.