



ROMÂNIA
CONSILIUL LOCAL AL MUNICIPIULUI CLUJ-NAPOCA
SERVICIUL PUBLIC DE INTERES LOCAL PENTRU ADMINISTRAREA
PARCĂRILOR DIN MUNICIPIUL CLUJ-NAPOCA

Calea Moșilor nr. 3, 400001, Cluj-Napoca
tel: +40 264 596 030; email: parcari.administrare@primariaclujnapoca.ro
www.primariaclujnapoca.ro | www.clujbusiness.ro | www.visitclujnapoca

MINUTA

Dezbaterii publice din 16.12.2022

**Privind stabilirea nivelului taxelor administrate de către Serviciul public de interes Local
pentru administrarea parcărilor din municipiul Cluj-Napoca pentru anul 2023**

Domnul Primar Emil Boc:

Declară deschisă dezbateră publică cu privire la propunerea de modificare a nivelului taxelor administrate de către Serviciul public de interes Local pentru administrarea parcărilor din municipiul Cluj-Napoca pentru anul 2023,

Domnul Primar: Bună seara tuturor este 17 fix, astăzi avem programată dezbateră publică cu privire la hotărârea care vizează stabilirea nivelului taxelor de administrare de către Serviciul Public de Interes Local pentru Administrare a Parcărilor din municipiul Cluj-Napoca pentru anul 2023. Veștile bune constau în aceea că bugetul național a fost aprobat. Probabil că se află în zilele următoare în drum spre Monitorul Oficial, dacă nu va fi atacat la Curtea Constituțională de vreo formațiune politică, dar oricum avem un buget național aprobat, ceea ce ne va da nouă șansă autorităților locale să avem mai repede și noi adoptate bugetele locale.

Cunoașteți prevederile legale. În termen de maxim 45 de zile de la publicarea în Monitorul Oficial, noi trebuie să adoptăm bugetele locale. În 10 zile de la publicare și după primirea sumelor de la direcțiile de Finanțe, trebuie să publicăm proiectul de buget. Evident că înainte de aceste proiecte de buget, care trebuie să fie prezentate public, trebuie stabilit nivelul impozite și taxelor locale, atât cu privire la parcări, cât și cu privire la proprietăți, conform prevederilor legale. În privința proprietăților, Curtea Constituțională a respins săptămâna aceasta sesizarea de neconstituționalitate cu privire la prorogarea până în anul 2025 a sistemului de impozite și taxe locale pe sistemul grilelor notarilor.

Asta înseamnă că rămânem la sistemul anterior de stabilire a impozitelor și taxelor locale și, în consecință, în viitoarea ședință de Consiliu Local vom propune nivelul taxelor și impozitelor locale fără ca ele să fie majorate, ci doar conform prevederilor legale, cu rata inflației. În aceeași logică și în oglindă, proiectul de hotărâre care vizează stabilirea nivelului taxelor pentru Serviciul Parcări respectă același principiu. În cartiere se majorează ca propunere. Evident că de aceea suntem în dezbateră să analizăm dacă e bine sau nu cu rata inflației la nivel central, pentru nivelul 0 unde, mă refer aici la zona centrală, unde taxele sunt oricum foarte mari, nu propunem majorarea acestora. Această politică de bază sau principiul de bază de la care pornim ca nivel al taxelor pentru anul 2023. De ce nu majorăm? Știți bine care sunt greutatea vremurilor pe care le trăim.

Nu cred că astăzi acolo unde putem să nu majorăm, să trecem și să majorăm numai de dragul de a majora. Cred că trebuie să ținem cont de aceste vremuri pe care le avem astăzi și acolo unde legea și viața noastră administrativă locală ne permite să nu majorăm, nu majoră.

Avem preț crescut la electricitate și în preț crescut la gaz, avem preț crescut la gigacalorie, avem inflație, avem alte probleme și greutate în viața de zi cu zi, nu ducem lipsă de ele. De aceea orientarea municipalității a fost acolo unde nu suntem obligați de viață și resursele pe care le putem acoperi, să nu majorăm.

Evident că această viziune, ca orice viziune, poate fi discutată, dezbătută și pot fi păreri diferite în acest sens. Dar, repet, viziunea noastră a municipalității este că sunt suficient de multe alte majorări pe diverse alte paliere, de la energie la gaz, la căldură, la alimente, datorată creșterii inflației, ca să mai trecem și la impozite și taxe locale și la parcări să le majorăm anul acesta cred că e o chestiune care ține de o anumită coerență a politicii administrației.

Acestea fiind zise, vreau să știți că am acordat atenție specială și m-am uitat în conținutul tuturor reglementelor în decursul timpului ca persoanele cu dizabilități, părinții persoanelor minori încadrați într-un grad de handicap și persoanele angajate ca asistenți personali ai persoanelor încadrate cu dizabilități, acestea să aibă locuri de parcare gratuite potrivit prevederilor legale și în baza prevederilor legii.

Dacă nu greșesc, 448 locuri de parcare gratuite. Atât în zona centrală și pot să vă spun că avem 207 locuri de parcare în zona centrală, cât și în parcările destinate riveranelor, în cartiere, un număr de 851 de locuri de parcare. Cred că este o formă de respect a orașului nostru față de persoanele care intră în această categorie. Și dincolo de forma de respect este și vorba despre respectarea prevederilor legale. Am vrut să subliniez acest lucru pentru că e un subiect la care împreună cu domnul viceprimar, cu domnul director și cu întreaga echipă a domniei sale, am încercat în decursul timpului să mărim cât a putut de mult acest număr de locuri de parcare și chiar dacă procesul nu este ușor, această direcție nu va fi abandonată în continuare.

Împreună cu domnul viceprimar, Dan Tarcea, cu domnul director Bugnar și cu echipa domniei sale căreia îi mulțumesc, iată, deși au trecut 2.30 ore de când ați terminat programul, sunteți încă aici. Apropo de unii consilieri locali care spun că nu lucrați nimic în ce faceți voi pe la meserie, zice doamne, degeaba veniți că nu munciți nimic, de ce nu meritați salariile? La persoanele de față se exclud întotdeauna. Știți bine că nu facem referiri la persoanele de față.

Mai glumim și noi, că trebuie să mai glumim din când în când, că altfel am avea acuma funcțiile încrețite, ne-am îmbolnăvi. Așa că îmi cer scuze dacă v-am supărat, dar vreau să vă mulțumesc în primul rând dragi colegi pentru tot ce faceți, nu numai pentru această după-amiază pentru că în spatele multor proiecte sunt ore, zile de muncă consistentă și susținută.

O să-l rog pe domnul viceprimar Dan Tarcea, care a coordonat direct tot acest demers în ultima perioadă și ca infrastructură, dar și ca know-how de aplicare a politicii pentru parcări să prezinte foarte pe scurt alte detalii minimale, urmând ca după aceea să dă drumul la dezbateri și toți cei care vor dori și sunt prezenți în sală sau online să ia cuvântul și să își exprime punctele de vedere. Eu să îmi cer scuze că la ora 17.30 trebuie să fiu prezent, din nefericire, la un alt eveniment, care, fiind acuma în preajma sărbătorilor, dacă am putea clona primarul și viceprimarul, ar fi foarte bine că am reuși să le acoperim pe toate, dar încercăm să facem față la toate solicitările, pentru că sunt ale comunității noastre.

Vă mulțumesc, domnule viceprimar, vă rog.

Domnul Viceprimar Dan Tarcea: Vă spun și eu bună seara.

Aș vrea să fac foarte pe scurt o prezentare a ce avem la Cluj-Napoca. În total avem 46690 de locuri de parcare, 4723 de locuri de parcare sunt în zona centrală, celelalte sunt în zonele de cartiere. Avem de asemenea 477 de locuri de parcare pentru biciclete, urmând ca anul acesta să mai finalizăm încă 150, deci practic în anul 2022 vom avea funcționale 627 de locuri de parcare, iar până la finele anului 2023 vom avea încă 300 de locuri de parcare pentru biciclete. Avem deja

licitația adjudecată, deci în total vom avea 827 de locuri pentru bicicletă. De asemenea, așa cum menționa și domnul primar, avem 1058 de locuri de parcare pentru persoane cu dizabilități, 207 sunt în zona centrală și semicentrală. Deci avem cei 4 % conform legislației.

Dar evident, ne preocupăm acest fenomen și ori de câte ori avem posibilitatea și avem ocazia să creștem locuri de parcare suplimentare ținem cont și de locurile de parcare pentru persoane cu dizabilități și cel mai important aspect este că le facem perfect pe normativ, pentru că locurile de parcare pentru persoane cu dizabilități trebuie să aibă o dimensiune mai mare, trebuie să aibă trotuarul pentru cei care au fotolii rulante. Deci trebuie atenție sporită în această zonă.

Legat de prețurile pentru locurile de parcare în cartiere vor crește cu 5.1% față de anul precedent, propunerea de creșterea este de 5,1% exact cu rata inflației și aș dori să vă dau câteva exemple.

În zonele de cartier de exemplu, pentru abonamente persoane fizice riveran, de la 118 lei vor crește la 124 de lei iar în zonele de cartiere, parcările care sunt în fața blocului de la 68 de lei vor crește la 71 de lei unde sunt și cele mai multe parcări.

Pentru cetățeni ca și noutate, începând de anul viitor va fi mult mai facilă depunerea cererilor pentru locurile de parcare. Am reușit să implementăm un program mult mai bun în ceea ce privește monitorizarea și identificarea mașinilor, a ITP-ului, astfel încât să eliminăm din documentele care vor fi solicitate în anii următori. Încă nu suntem conectați și interconectați cu toate, cu toate bazele de date de la nivel național. De aceea, acest proces este într-o dinamică.

Pe măsură ce vom avea acces mai mare la bazele de date naționale, atunci vom putea să implementăm mult mai multe soluții tehnice inovative. Le avem, le știm, dar dacă nu avem acces la aceste date, va fi mult mai greu de monitorizat.

Legat de numărul de garaje, continuăm și în anii următori demolarea garajelor. Sunt și pentru anul acesta deja trimise somații pentru începutul anului viitor, practic continuăm acest proces de demolare a garajelor, astfel încât să putem crea locuri de parcare suplimentare în toate zonele orașului.

Iar legat de numărul de cereri depuse, în anul 2022 au fost depuse 14185 de cereri, dintre care undeva la 8000 au fost depuse online. Deci 52-58 % dintre cereri au fost depuse online. Acesta este un lucru absolut îmbucurător, pentru că de la an la an creșterea numărului celor care folosesc instrumentele online pe care noi le avem la îndemână.

Dacă vor mai fi întrebări pe parcursul dezbaterii, o să vă răspundem punctual la întrebările dumneavoastră. Aș vrea acum să trecem la întrebări și la dezbateri efectivă. Văd că sunt înscriși 4 participanți. O să-l rog pe domnul Ciprian Nicoară să fie primul care intervine. După aceea pe domnul nu văd, domnul Aștilian, domnul Lespușcu și domnul consilier local care este prezent în sală Boloveschi, o să-l rog să intervină. Deci, vă rog, stimate domn, aveți cuvântul. Vă ascultăm cu mare interes.

Domnul Ciprian Nicoară: Bună seara, mă auziți?

Domnul viceprimar: Da, da, vă auzim foarte bine.

Domnul Ciprian Nicoară: Bună o să fiu scurt și la subiect.

Pornesc de la, să zicem, 2 principii de bază și anume primul:

Responsabilitatea de a deține o mașină trebuie să fie însoțită de o contribuție corectă la bugetul autorităților locale, care să permită dezvoltarea de servicii de parking-uri inteligente, respectiv construirea de parking-uri suplimentare noi. Investiția într-un parking, cum văd eu lucrurile sau locurile de parcare de lângă bloc trebuie să fie suportat în primul rând de către proprietarii de autoturisme, adică beneficiari direct și nu de toată comunitatea.

Clujul, zic eu că e un oraș pentru oameni și nu o sursă nesecată prin care se subvenționează

deținerea de mașini. Consider că deținerea unei mașini nu este un lucru pentru care, nu poți să respiri sau de care nu te poți lipsi. Poți să trăiești și fără mașină și poți să te deplasezi și cu mijloacele de transport în comun.

Deci sugestia mea în ca și o concluzie, este să creștem taxele de parcare la un nivel apropiat de cât se plătește pe piață și aici o să vă dau câteva exemple: în zona Mănășturului o o parcare sau un abonament, o plată lunară către o parcare privată este undeva la 100 de lei. Primăria obține 68 de lei pe an, nu mai zic de garajele subterane unde se plătește 200 - 250 de lei pe lună.

Deci revin, creșterea taxelor de parcare, respectiv o taxare și aici înțeleg că sunt 48000 de locuri de parcare deținute de primărie.

Ideea e ce facem cu restul mașinilor sau cum putem aduce la bugetul local mai multe taxe, în speță pe mașinile care parchează pe trotuare, spații publice, spații verzi tot tot tot. Cumva știm că avem 200000 de mașini înregistrate în Cluj-Napoca, nu știu procentul dintre ele, care au alocate un loc de parcare, dar pentru restul ar trebui ca ok, o taxă. Aicea cuantumul îl definiți dumneavoastră dar. ideea e ca cei care dețin mașini să ajute la bugetul destinat creării de noi locuri de parcare.

Atât am avut de spus.

Domnul viceprimar: În regulă. Mulțumesc pentru intervenție.

Domnule Astilian, vă rog o să răspundem la final la toate întrebările. Vă rog, domnule Aștilian, aveți cuvântul

Domnul Astilean: Bună bună seara, domnule viceprimar și mă bucur că sunt și colegii dumneavoastră de la Serviciu Parcări. Eu am mai trimis niște propuneri vizavi de modul de organizare a parcărilor.

Probabil că nu sunt de acord cu ceea ce a spus antevorbitorul meu ca să mărim costurile la nivel privat. Este o sumă mare pentru marea majoritate, dar așa avea o altă propunere să dispară aceste parcări nominale.

Vă pot da exemplul capitalei Belgiei, Bruxell unde parcările primăriei, în numărul care există, sunt hașurate cu linie albă. Toți proprietarii de autovehicule își plătesc taxa de parcare și pot parca în zona blocului lor sau mai departe, în funcție de cum găesc loc, pot parca mașina.

Vă spun din experiență, în fiecare noapte dacă se trece pe aleile interioare din cartiere, veți vedea parcările acestea nominalizate goale și mașinile urcate pe zone verzi, pe trotuare, pentru că omul nu vrea să parcheze acolo, că-i frică că vine și îi dă amendă și preferă să o pună pe un loc verde, de unde poate scapă, că nu vine poliția.

Va fi mult mai ușor și pentru Serviciul Parcări. Vor da probabil un ecuson, un acțiabil se va pune pe geam. Cine nu are acel acțiabil și este parcat pe o parcare a primăriei, automat ce-i în drept, vor trece la sancțiuni, care sunt necesare cât timp este nominalizat.

Eu sunt președinte și la o asociație de proprietari. Nu vreau să spun niciun nume și niciun exemplu. Să nu vină pe aicea că n-o să le dau, dar lângă blocul meu sunt cel puțin 5 parcări ai căror proprietari plătesc taxa, stau în casă, în altă parte și aicea stau mașini ale chiriașilor, ale altora, pe care le închiriază ei.

Ideal ar fi parcare să nu fie nominală, să nu fie nominalizată pe persoană.

Fiecare posesor de mașină pe care îl puteți verifica, că ați zis că o să puneți în funcțiune și un sistem informatizat, că este mașina cu ITP-ul că este cu a asigurarea sau cu ce mai trebuie să fie plătită, va putea să-și ridice acel ecuson și pe parcările exterioare, nu cele centrale, cu taxă, cele care sunt de cartier sau poate cine știe, poate și pe cele interioare o anumită oră, de exemplu, într-o anumită perioadă.

În Belgia, o oră poate opri și pe cele din interior, care sunt cu taxă. Dacă depășește acea oră,

are un ceas pe care și-l pune în momentul în care a ajuns acolo, când a trecut polițistul și a văzut că i-a trecut ora îi dă amendă și lui. Nu asta e o problemă cu cele centrale, e o problemă cu cele exterioare care rămân, marea majoritate, rămân noaptea libere fiindcă locatarii sunt plecați, ba în exteriorul localității, ba în o altă zonă unde locuiesc și parcare rămâne goală.

Deci asta ar fi o variantă și ar fi foarte bine dacă ar putea-o și colegii dumneavoastră de la Serviciul Parcări în ce privește taxele, că ceea ce ați spus și dumneavoastră și domnul primar este o creștere de 5.1%, faza inflație care e corectă.

Zona centrală care într-adevăr era scumpă, e bine că a rămas cum a rămas.

Nu sunt de acord să crească mai mult ca să ce, ce să facem cu ei, să răcească lumea sau în baza acelor fonduri vor fi făcute alte parcări supraterane sau io zic că putem face parcări supraterane și dacă vom obține fonduri europene sau inclusiv guvernamentale.

Vă mulțumesc

Domnul viceprimar: Si eu, vă mulțumesc domnului Așchilian pentru intervenție.

Domnul Lespuș, vă rog. A, domnul Lespuș ne-a comunicat că nu dorește să intervină doar să participe.

Domnule consilier Boloveschi, vă rog.

Domnul Boloveschi: Da, mulțumesc, mulțumesc pentru ocazie și mulțumesc ați venit la ora asta după sfârșitul programului de vineri. Mă bucur că înaintea mea cei 2 vorbitori au ridicat cam cele 2 mari mari propuneri.

O propunere clar, este de menținut situația actuală cu această îmbunătățire, să zicem, sau schimbare de sistem și celalalt cel cetățean care a prezentat, domnul Ciprian Nicoară, nevoia de a armoniza prețul la parcări pentru a se încasa mai mulți bani la bugetul local din care se pot administra.

Eu aș vrea să vorbesc despre echitate. În principal legat de tema prețurilor la parcări, pentru că cum s-a menționat și înainte, trebuie să recunoaștem că problema parcarilor în Cluj este destul de dificilă. Sunt foarte mulți cetățeni afectați de această problemă atât cei care beneficiază de un abonament de la primărie, cât și cei care nu beneficiază și poate sunt în trecere sau chiar se mută în Cluj din cele 14000 de locuri de cereri de locuri de parcare.

Aș fi curios câte cereri le putem onora anual pentru că pentru cei care nu pot să primească sunt nevoiți, cum s-a menționat și înainte, să meargă poate în piața privată și în piața privată un loc, cum s-a menționat înainte, este undeva între 100 de lei și 250 de lei pe lună în cartiere, care bănuiesc că este prețul pe care investitorul imobiliar care a investit în acea parcare este nevoit să-l pună ca să-și scoată investiția.

Sunt conștient că Primăria și Serviciul Public de Parcări nu trebuie să fie dezvoltatori imobiliari de parcări și trebuie să facă profit, dar avem o responsabilitate pentru toți cetățenii. Știu că la început s-a menționat că a fost un an greu și că, evident, nu ne dorim creșteri, creșteri de taxe în plus. Dar trebuie să ne gândim la toți cei 300000 de cetățeni din Cluj sau la toți cei 200000 de cetățeni care dețin mașini și care poate, unii dintre ei ar avea mai mare nevoie de un loc de parcare. Dar în momentul de față nu putem să le oferim, pentru că nu sunt destule și pentru că actualul fond de parcări este gestionat deficitar.

Aș zice și iau această declarație care nu-mi aparține, este din planul de mobilitate urbană durabilă. Din 2021 și până în 2030, unde citesc doar o concluzie de la pagina 103, politica tarifară pentru zona rezidențială este în continuare deficitară și încurajează achiziția unui autoturism personal. Deci, asta este concluzia la care au ajuns și specialiștii care au făcut planul de mobilitate urbană. Și ce înseamnă asta cu prețurile actuale.

Nu zic că trebuie crescute ca în București. Dacă probabil știți, în București, din 2021- 2022 s-

au crescut de până la 7-8 ori prețurile de la parcări și deja au acolo niște beneficii, au mai multe încasări la buget și au din ce să construiască noi parcări. Dar așa vrea să revin la ce efect are această politică tarifară? Are efectul pe care l-a menționat și unul dintre antevorbitorii mei, cetățeni care poate au mașini și nu le folosesc sau au locuri de parcare, locuiesc în altă parte și subînchiriază, evident, ilegal, locuri de parcare probabil la tariful pieței. Dacă e să speculez, nu așa știi, dar poate la tariful pieței și chiar obținând un mic profit de pe urma acestor locuri de parcare. Evident, asta este foarte greu de urmărit. La 48000 de locuri de parcare nu putem să le păzim pe toate. Asta ar fi....

Referitor la politica de prețuri, sunt conștient că este un an greu și nu, nu o să putem să propunem acum mari creșteri. Dar trebuie să ne asumăm că politica tarifară trebuie îmbunătățită și să existe un plan pe termen mediu și lung, 5 - 10 ani în care să reușim obiectivul. Ar trebui să fie în 10 ani, ca toate cererile de locuri noi de parcare să fie satisfăcut. Adică orice cetățean nou care se mută în Cluj și își cumpără un apartament și are nevoie de un loc de parcare, să existe un fond disponibil de locuri de parcare sau pentru vizitatori ocazionali.

În momentul de față, tensiunile sau acest subiect creează foarte multă frustrare pentru cetățeni, pentru cei cu locuri de parcare pentru că le este ocupat locul de parcare, pentru cei care nu au locuri de parcare, sunt invidioși pe cei care au loc de parcare și și-ar dori și ei un loc de parcare și se ajung la situații nedorite de parcat pe trotuar, parcat pe spații publice sau tensiuni între vecini sau după cum ziceam, o parte din cetățeni care poate ar avea nevoie, că poate și ei au copii mici, la fel cum au și cei care au deja și nu trebuie să meargă în mediu privat, da, în acea parcare privată și să plătească prețul pieței pe lună, nu pe an, care este disproporționat.

De asemenea, așa mai ridică 2 subiecte, pentru că am văzut că se introduce și baza sportivă La Terenuri în politica tarifară. Întrebarea ar fi de ce nu introducem și Baza Sportivă Gheorgheni, unde nu se taxează parcările, pentru că din nou, faptul că nu se taxează și bariera este ridicată creează ambuteiaj acolo, la diverse momente când intră mai multe mașini decât este capacitatea și plus încurajăm oamenii să vină cu mașina la Baza Sportivă Gheorgheni, în loc să-i curajăm să vină cu autobuzul sau pe jos sau cu bicicleta. Iar vorbim de echitate. Cei care să zicem, nu au mașină personală și aleg să vină cu autobuzul vor plăti tariful de autobuz sau vor avea un abonament de autobuz.

Cei care au mașină vor veni și vor parca gratis, atât poluând cât și ocupând mult mai mult spațiu decât cei care nu vin cu mașina personală. Deci asta ar fi o două întrebare de Baza Sportivă Gheorgheni, de ce nu o includem și cred că ar trebui să includem la tariful la care se include și La Terenuri, pentru că de acea investiție trebuie să avem grijă și cetățenii care vin și parchează să aibă un loc de parcare când vin, pentru că ce se întâmplă acuma, toată lumea știe că este gratis, vin, nu găsesc și parchează pe străzile din zonă și se formează iar ambuteiaje și este un cerc vicios. Faptul că este gratis, încurajăm cetățenii să folosească mașina mai mult decât este nevoie.

Tot în același în același context este parking-ul de la Sala Polivalentă, unde iară din planul de mobilitate urbană există aici o notă în care zice diferența de tarif între parcare de la Sala Polivalentă și parking-ul de pe Moșilor. Deci în contextul în care există discrepanțe de tarifare între diferiți operatori care oferă locuri de parcare, ce înseamnă asta?

La Polivalentă avem o taxă de un leu pe oră. La Cluj Arena, care este la 50 de metri distanță, avem 3 lei pe oră, zona 2 care e fix unde este Sala Polivalentă, este 3 lei pe oră.

Ce se întâmplă cu Sala Polivalentă? Tot timpul la evenimente sau multe momente este plină parcare și iară cei care vin pentru că sunt obișnuiți să găsească parcare ieftină acolo, parchează pe străduțele din zonă, pe trotuare, în zona Sălii Polivalente.

Din nou, dacă e să fac o paralelă cu transportul public și de ce tot fac paralel cu transportul

public? Pentru că, cel puțin pentru cetățenii din Cluj, care au opțiunea când merg undeva să folosească ori transportul public în care investim mulți bani ca să fie la un standard, ori să vină cu mașină, ori când pe transportul public plătesc 3 lei pe persoană pe călătorie. Deci 2 persoane ar plăti undeva la 12 lei ca să vină la Sala Polivalentă și să plece cu transportul public. Cu mașina, ei plătesc un leu și din nou nu este, nu consider că este echitabil și nici nu încurajăm comportamentul pe care ni-l dorim. Cum s-a menționat și unul dintre antevorbitorii mei, deținerea de mașină cel puțin în Cluj-Napoca și în mare parte din cartiere, transportul public, este foarte bine organizat, nu este o necesitate, nu este o nevoie de bază, se poate supraviețui și fără un loc de parcare, mașina pentru a fi folosită în weekend sau pentru alte evenimente. Se poate parca într-un park & ride la intrarea în oraș. Dar pentru toate acestea este nevoie de bani. Și acești bani ar fi cel mai echitabil să vină tot de la deținătorii de mașini și nu să vină din taxele tuturor sau din bugetul primăriei.

Din nou, pentru că nu este echitabil, ca să nu mai zic de componenta verde, pentru că ne dorim să fim verzi și da, să încurajăm să reducem poluarea, dar tot construim locuri de parcare. Nu avem clar o politică de a încuraja, iar asta este din partea cetățenilor.

Nu, nu, nu le-am inventat, n-avem politică de a încuraja, mașinile hibride și electrice prin politica de tarifare. Sunt modele, nu zic să dăm gratuitate la vehicule electrice sau hibride, dar se poate din politica de tarifare să încurajăm sau din politica de acordare a locurilor de parcare să încurajăm poate schimbarea flotei cetățenilor sau celor care aleg să își schimbe o mașină să meargă spre tehnologii nepoluante, hibride sau electrice.

Și iar din partea cetățenilor cred că asta e a patra problema pe care aș dori să o ridic. Este o problemă punctuală legată de parking-ul Mogoșoaia, de la o doamnă care stă pe strada Mogoșoaia și căreia i s-a respins cererea. Din câte am înțeles, nu toată strada Mogoșoaia este arondată parking-ului Mogoșoaia și înțeleg că în parking ar fi locuri disponibile și dânsa nu a putut primi. N-am avut timp să verific această situație, dar era la doar o cerere venită din partea cetățenilor. Mulțumesc.

Domnul viceprimar: Vă mulțumesc pentru intervenție, aș vrea să încerc să vă răspund la întrebările pe care le-ați ridicat.

În primul rând, la întrebarea domnului Nicoară. A început așa că suntem un oraș pentru oameni și în condițiile în care suntem un oraș pentru oameni, propunerea era de majorare a tarifelor la parcare.

Haideți să lămurim un aspect, dacă suntem un oraș pentru oameni și discutați și dumneavoastră, domnule consilier de echitate. La fel și domnu Nicoară spunea la un moment dat de echitate, care, echitate. Ca un cetățean, un pensionar care are 1200 de lei pensie sau 1500 de lei pensie, să intre la licitație, așa cum spuneți dumneavoastră sau cum ați sugerat la un anumit moment, în anumite discuții, cum își va putea plăti cel care are 1500 de lei sau 2000 de lei pensie sau salariu, locul de parcare în comparație cu cel care are, nu știu, 5000, 6000, 7000 lei sau au reușit să își cumpere o mașină de câteva zeci de mii de euro, foarte bine că a reușit să își cumpere mașina, îi aplaudăm. Mă bucur pentru el că a reușit să facă acest aspect. Dar unde este echitatea între oameni în condițiile în care facem acest aspect? Dacă discutăm despre principiu, de echitate și discutați de termen, de oraș pentru oameni.

Păi, dacă discutăm de oraș pentru oameni și de egalitate și discutăm de cum îi putem ajuta, de o zonă eco, nu ego, atunci nu credeți că ar trebui să avem niște tarife la locurile de parcare care să fie accesibile pentru toți, nu doar pentru cei cu care soarta a fost mai favorabilă și au reușit să-și cumpere o mașină sau să aibă un job mai bun? De aceea, ca și principiu, noi considerăm că trebuie să avem niște tarife de parcare care să și le poată permite oricine. Pe de altă parte, considerăm că nimeni nu trebuie să-și vândă mașina, că nu mai poate să-și plătească locul de parcare. Dacă are

locul de parcare, să poată să-și folosească mașina la necesitate. Și evident că aș vrea să fac și niște precizări aici.

Dacă în anul 1990 aveam 30000 de mașini, în anul 2022 avem 200000 de mașini. Și problemele majore cu locurile de parcare nu sunt în cartierele noi, pentru că cartierele noi au blocuri în care există cel puțin loc de parcare la un apartament sau un loc de parcare la 2 apartamente. Dacă au fost blocuri construite până acum 10 sau 15 ani ori în condițiile în care noi discutăm de parcări și de blocuri care au fost construite înainte de 1990 când locurile de parcare erau 1 la 5 apartamente, 1 la 7 apartamente sau 1 la 10 apartamente, unde discutăm, că trebuie să putem și cum credeți că putem să asigurăm necesarul de locuri de parcare în condițiile în care există nevoie și este nevoie de spații verzi. Este foarte mare nevoie de trotuare și de alei.

Și aș vrea să vă mai gândiți încă la un aspect. Faceți un exercițiu de imaginație. Cei care ați venit în Cluj în anul, nu știu, înainte de anul 2000 sau în anul 2005. Eu îmi aduc aminte că în momentul în care m-am mutat în anul 2001, un apartament la Cluj, la o scară de 10 apartament, erau 5 mașini. După 15 ani pe scară erau 16 mașini pe același loc de parcare. Evident că a crescut foarte mult numărul de locuri, numărul de mașini în această perioadă. Și noi, ca politică, am spus foarte clar că prioritizăm transportul în comun, că prioritizăm transportul alternativ, că prioritezăm mersul pe jos și abia după aceea mașină.

De aceea cred că cei, ca să concluzionez, cred că cei care dețin o mașină, fie că sunt vârstnici, fie că sunt tineri, trebuie în primul rând să poată să-și plătească un loc de parcare. Și nu cred că majorarea unor taxe de parcare de 10 ori ar rezolva problema. Până la urmă, discutăm de niște investiții pe care trebuie să le facem. Suntem serviciu public de interes local, nu suntem o companie privată în care să urmărim doar profitul. De aceea cred că taxele și impozitele trebuie să rămână la un nivel accesibil pentru toți cetățenii municipiului Cluj-Napoca.

Mai era încă o întrebare legată de organizarea parcărilor fără parcare nominală. Domnul Așchilean am avut discuții în cadrul serviciului despre acest subiect. Nu am ajuns încă la o concluzie, mai discutăm, vedem, nu spunem un NU hotărât la acest aspect.

Da, cred că mai sunt câteva elemente pe care trebuie să le luăm în calcul înainte să luăm această decizie. Vom analiza să vedem dacă o putem implementa și care ar fi avantajele la acest aspect. Da, știu că se mai folosește și la Viena acest aspect. Acolo, la Viena sunt cu zone cu zona verde, zona roșie, zona galbenă și așa mai departe. Am analizat deocamdată, vedem în ce măsură putem să asigurăm numărul de locuri de parcare necesar prin desființarea garajelor și parcări suplimentare, prin construirea de parking-uri.

Apropo, avem cele mai multe parking-uri din România. Nu cred că există un oraș în România care să aibă așa multe parking-uri cum are municipiul Cluj-Napoca. Discutăm de 9 parking-uri în municipiul Cluj existente deja. Cele 9 parking-uri, dacă bine rețin, au undeva la la vă spun imediat, 2000 aproape 3000 de locuri de parcare sunt în cele 9 parking-uri pe care le-a făcut Primăria municipiului Cluj-Napoca. Un parking costă 130000000 minim. Dacă vrem să facem un parking îngropat, mai cresc costurile cu cel puțin 50-80 % față de un parking normal. Nu sunt fonduri europene pentru parking-uri. Nu există fonduri europene și nici nu au fost niciodată, pentru că Uniunea Europeană nu încurajează construcția de parking-uri ci încurajează construcția de zone verzi și eliminarea parcărilor. Deci, bani, din păcate, pentru parking-uri nu există. Am sperat că vom putea să obținem în această zonă, dar nu există nicio soluție pentru a avea parking-uri pe fonduri europene. Am discutat, la ce făceați referire la un moment dat, domnule consilier, de parcări și de locuri de parcare care trebuie să fie în la intrările în orașe.

Da, pot să vă spun că avem un proiect de park & ride în zona aeroportului. Deja suntem în fază de licitație, urmează să semnăm contractul și mai avem de obținut încă un aviz până la

autorizație de construire. Discutăm de 863 de locuri de parcare în proximitate aeroportului, dintre care 63 vor fi pentru autobuze și pentru microbuze. De asemenea, se va reorganiza și activitatea de taximetrie din interiorul aeroportului, odată cu implementarea acestui park & ride. Deci lucrurile nu stau rău în din acest punct de vedere. De asemenea, și pe proiectul Centurii Metropolitane sunt prevăzute parking-uri și pe proiectul metroului sunt prevăzute parking-uri.

Pe proiectul metroului sunt prevăzute cred că aproximativ peste 5000 de locuri de parcare pentru biciclete, în condițiile în care urmează să fie la fiecare stație și un parking adecvat pentru biciclete, să poți să iei bicicleta și să să folosești transportul în comun. Avem 46 peste 46 de kilometri de piste de bicicletă. De asemenea, cred că suntem în top în România în ce privește numărul de kilometri de piste pentru bicicletă, peste 38 de kilometri îndeplinesc toate standardele solicitate de către ghiduri.

Zona centrală este bine interconectată între piste de biciclete și legate de piste de biciclete și avem în perioada următoare pe fonduri europene și alte proiecte astfel încât să putem crește numărul de piste de biciclete sigure, în primul rând pentru cetățeni, astfel încât să putem interconecta cât mai multe piste de biciclete și să poți să circuli în deplină siguranță pe piste de biciclete.

Vom continua și procesul de a face benzi dedicate pentru mijloacele de transport în comun, astfel încât să ne punem în aplicare politica pe care am stabilit-o legat de diverse sume care ar trebui sau reduceri pe care ar trebui să le facem pentru mașinile electrice sau pentru mașinile hibride. Păi, aș vrea să facem următorul exercițiu de imaginație, în condițiile în care plătești 20-30000 de euro pentru o mașină hibridă sau mai mult pe o mașină electrică. Credeți că cei 36 de lei să reducem abonamentul ar fi stimulat? La fel, discutăm de echitate. Eu cred că îți cumperi o mașină electrică pentru că îți dorești să ai o mașină în ton cu vremurile în care trăim. Asta este unul la mână, doi, îți pasă de condițiile de mediu și dorești să fi activ și să participi activ la condițiile de mediu și la a elimina poluarea. De aceea, cred că în aceste considerente lucrurile trebuie să rămână așa cum sunt ele în momentul de față. Aș vrea să spun că la Cluj-Napoca alimentarea este gratuită pentru mașinile electrice, lucru care nu se întâmplă la Brașov, de exemplu. Și cred că și la Timișoara și în alte orașe din România.

Deci, cred că este cea mai bună și cel mai mare stimulent pe care am putut să-l acordăm până până acum legat de achiziția unei mașini electrice. O să-l rog pe domnul Bugnar să răspundă și la întrebarea cu cererea respinse pe Mogoșoaia. Eu din informațiile pe care le am, nu există niciun loc disponibil în Parking-ul Mogoșoaia. Să nu credeți că cineva stă cu locul disponibil în teșcherea și nu dă locul disponibil în condițiile în care sunt solicitări. Dar aici am să îl rog pe domnul Bugnar să răspundă la această întrebare. Vă rog, domnule Bugnar,

Domnul Florin Bugnar: Mulțumesc, domnul viceprimar.

Domnul consilier, pentru a putea să vă răspundă, aș avea nevoie de niște date concrete ale persoanei care a depus cerere.

Într-adevăr, dacă ți-neți minte, prin hotărâre de consiliu local, acum 2 ani de zile s-a acceptat o anumită arondare a blocurilor pentru parking-urile de cartier, iar imobilele care nu sunt prevăzute în hotărârea de Consiliu Local, într-adevăr nu primesc locuri de parcare în zona respectivă. Vă pot răspunde cu mare drag dacă îmi spuneți cine, numărul de cerere sau persoană.

Domnul viceprimar: Evident aici aș vrea să mai fac încă o remarcă. Dacă cetățenii ne comunică și identificăm anumite anomalii sau anumite scăpări, că totuși sunt 46000 de locuri de parcare, suntem dispuși să le analizăm și să facem aceste corecții. Dacă sunt anumite scăpări să spun sau anumite chestiuni care pot să fie îmbunătățite.

O singură chestiune aș vrea să mai, să mai adaug, pentru că noi am răspuns, domnului

Aștilean, spunea că sunt locuri de parcare care sunt închiriate de către proprietari care nu mai locuiesc acolo. Aș vrea să spun că noi, din păcate, nu avem cum să facem aceste verificări pentru că alocăm locurile de parcare în baza unor documente, documentele care stau la baza emiterii sau unui abonament de loc de parcare sau a alocării unui abonament de parcare sau prelungirii unui abonament de parcare. În primul rând este buletinul, în al doilea rând este certificatul de înmatriculare a mașinii cu ITP-ul la zi. Eu nu am dreptul și nici nu pot să fac acest lucru, să-l oblig pe un cetățean să stabilească domiciliu în Cluj, în Gherla, în Dej, în Huedin, în Mărăști, în Mănăstur.

Este decizia lui și dovada domiciliului se face cu actul de identitate, atâta timp cât actul de identitate este acolo, domnule Aștilian, la asociația dumneavoastră, eu nu am cum să-l verific, mai ales dacă nu există niciun contract de închiriere înregistrat la Finanțe. Nu am cum să fac această verificare. Mi-aș dori să pot face această verificare și vă rog, dacă aveți date, vă rog să ni le comunicați sau orice alt cetățean, dacă are date, să ne e comunicați pentru că retragem de dată abonamentul de parcare. Este interzis închirierea sau subînchirierea locului de parcare, dar din păcate nu avem date și nu avem cum să facem această verificare. Nu-l putem verifica dacă deține buletinul, dacă are mașina la domiciliul respectiv, dacă mașina îndeplinește condițiile, dar din păcate, dacă nu mai îndeplinește condițiile și el a subînchiriat, noi nu mai avem cum să facem această verificare.

Dacă am nu am răspuns la o întrebare sau mai este nevoie de clarificări suplimentare, o să vă rog să să porniți microfonul și vă rog să mai participați. Dacă mai aveți întrebări, vă stau la dispoziție.

Domnul Boloveschi: Da, mulțumesc aș vrea doar eu să fac o clarificare referitor la cele 2 întrebări cu Baza Sportivă Gheorgheni și sala...

Domnul viceprimar: A, nu v-am răspuns. Urma să vă răspund. Mi-am adus aminte de 2 chestiuni la care nu v-am.... Nu v-am răspuns da.

Domnul Boloveschi: Deci nu am zis că ar trebui să facem licitație. Înțeleg sistemul da, nu ar fi echitabil pentru toți cetățenii și nici să creștem de 10 ori prețul de la anu. Dar aș veni cu întrebarea iară soluția ar fi dacă chiar vrem să să fie echitabil la fel ca la transport public?

Putem da reducere sau gratuitate pensionarilor sau persoanelor cu venituri mici prin regulament. La fel cum dăm acum reducere la pensionari pe transportul public. Putem să dăm reducere sau gratuitate la locurile de parcare, dacă ne dorim asta, dar ceilalți cetățeni să plătească un preț corect care să permită municipalityții să administreze aceste locuri de parcare.

Întrebarea mea sau totuși revin, pentru că înțeleg că cei care acum au loc de parcare, dar hai să zicem că nu vorbesc în numele celor care nu au un loc de parcare de la primărie cu 71 de lei pe an și care merg în privat și plătesc 100 de lei pe an care este răspunsul sau politica pentru acești cetățeni, că și ei sunt cetățeni cu buletine de Cluj, cu taxe plătite în Cluj, indiferent de ce venit au. Poate sunt și ei pensionari, poate sunt și ei familii tinere, cu copii, care nu-și permit și poate taie din alte cheltuieli ca să plătească un loc de parcare. Deci, pentru acești cetățeni, pentru că, cum ați zis și dumneavoastră, a crescut de 3-4 ori numărul de mașini în ultimii 20 de ani pentru ceilalți cetățeni care nu au un loc de parcare, care este soluția și răspunsul primăriei? Mulțumesc.

Domnul viceprimar: Da. Legat de întrebarea dumneavoastră, răspunsul este în felul următor: În decursul anilor am construit parting-uri în cartierele orașului, acolo unde am avut terenuri suficient de mari pentru a putea să construim parking-uri. De aceea am și specificat cele 9 parking-uri pe care le avem în cartierul Mănăstur, Primăverii 8, Primăverii 20, Mogoșoaia, Mehedinți, Negoiu, zona McDonalds, strada Fabricii, strada Băișoara, adică sunt câteva parking-uri construite.

De asemenea, prin demolarea garajelor cresc numărul de locuri de parcare. Din evidențele

pe care le avem avem un spor între 22 și 24 % la numărul de locuri de parcare suplimentare rezultate în urma demolării garajelor. Sunt anumite zone în care rezultă nu rezultă locuri de parcare în plus, dar în general, în momentul în care am demolat peste 5000 de garaj, am văzut că acesta este sporul de garaj. La 10000 de garaje demolate rezultă 2200 de locuri de parcare suplimentar, echivalentul a 9 parking-uri. Discutăm de 2200 de locuri de parcare. Ori, din păcate, în zona cartierelor clasice tradiționale nu sunt terenuri unde se putem face parking-uri. Din păcate, orașele de care dumneavoastră discutați din străinătate au fost făcute în anii 80 mai ales că discutați de Bruxelles sau discutați de Bruj.

Acolo au fost făcute parking-uri, au fost blocuri, au fost prevăzute cu parcări, cu parcări subterane. Încă din anii 80 din păcate, la noi nu au fost prevăzute cu parcări subterane. Și atunci astăzi să poți construi sub un bloc este foarte dificil, pentru că în primul rând avem constrângerea legată constrângerea bugetară în zonă.

Legat de tarifele de la Sala Polivalentă și stadion, sunt 2 entități diferite Consiliul Județean, Primăria. Considerăm că trebuie să asigurăm și pe perioada competițiilor și în altă parte să asigurăm alternative. În momentul în care avem 8 lei pe oră în zona centrală, cred că zona 1 a orașului cred că trebuie să putem asigura și alternative la 15 minute de mers pe jos de zona centrală, alternative pe care să și le poată plăti oricine, să și le poată suporta oricine.

Ori aceste parking-uri tocmai au fost făcute sub stadion, sub Sala Polivalentă, pentru a fi folosite și la competiții. Asta este scopul și rolul unui parking făcut acolo, pentru că sunt persoane care vin la aceste evenimente și din afara Clujului, sunt persoane care vin din zone mai îndepărtate ale orașului, așa că trebuie să le oferim alternative cu siguranță cred că cei care stau și stau într-o zonă bine vascularizată de mijloace de transport în comun folosesc mijloacele de transport în comun, pentru că dacă participă 10000 de oameni la un eveniment sau 7000 de oameni la un eveniment și noi avem doar 350 de locuri sau 400 de locuri de parcare, este infim în comparație cu numărul de oameni care folosesc parcările.

Legat de baza sportivă. Deci avem diferențe între baza sportivă de La Terenuri și Baza sportivă din Gheorgheni.

În primul rând, parcare de la baza sportivă de La Terenuri este situată într-o zonă rezidențială și nu vrem să se transforme această parcare în parcare permanentă pentru cei care locuiesc acolo sunt puține locuri de parcare în comparație cu cât este de mare această bază sportivă tocmai pentru a-i încuraja pe cetățeni să vină cu mijloacele de transport în comun, să vină pe jos la baza sportivă din Mănăștur. La fel și la baza sportivă din Gheorgheni. Cred că acolo avem undeva în vreo 50 de locuri de parcare. La baza sportivă din Gheorgheni, adică în condițiile în care sunt 100000 de oameni, 100000 de intrări la baza sportivă din Gheorgheni, plus cei care merg acolo să se plimbe sau să facă jogging care nu sunt înregistrați, gândiți-vă că numărul de locuri de parcare absolut infim și oamenii să știți că s-au obișnuit în mare parte.

Dacă comparăm 100000 de oameni versus 50 de locuri de parcare să folosească transportul în comun sau mersul pe jos sau chiar și bicicleta pentru a folosi aceste baze sportive. Dacă mai sunt alte intervenții sau întrebări. Vă rog, domnule Lespuc, aveți cuvântul.

Domnul Lespuc: Bună seara, eu încerc să înțeleg că este o dezbatere publică până la urmă și vroiam să înțeleg ce anume ați reținut și dorit să implementați din chestiunea asta. Că eu ce-am observat este că dumneavoastră ați reușit să contraziceți cumva toate părerile care au fost exprimate în seara asta și așa vrea să înțeleg dacă oamenii au intrat degeaba și tot ce au spus ei este practic nefolositor.

Domnul viceprimar: Domnule Lespuc, cred că lucrurile și punctul dumneavoastră de vedere, cum l-ați expus, este unul extrem de tendențios. Această este o dezbatere publică. Sigur, ascultăm și așa

cum am spus, legat de propunerea domnului Așchilian că o vom analiza la celelalte chestiuni, evident că și noi putem să avem un punct de vedere și să avem opțiune. Ascultăm pe toată lumea, dar până la urmă decidenții suntem noi și vă asigur că ne asumăm o decizie publică. Ascultăm pe toată lumea, învățăm împreună, pentru că nu ne-am născut învățați. Niciunul dintre noi nu suntem depozitarii adevărului absolut și tocmai de aceea facem aceste dezbateri publice.

Făcea referire la un moment dat, cred că unul dintre domni sau cel puțin într-un format scris, că ar trebui să introducem gratuitate pentru abonamentele de parcare pentru persoane cu handicap. Este o chestiune scrisă pe aș vrea să spun că le avem deja de peste 14 ani gratuitatea pentru persoanele cu dizabilități și sigur că nu orice temă care este ridicată sau orice propunere care este ridicată în urma dezbaterilor publice trebuie implementată imediat, obligatoriu.

De aceea analizăm aceste elemente, ne spunem și noi punctul de vedere. Analizăm și în măsura în care considerăm și vedem că sunt suficiente argumente în care să putem să mergem mai departe. Adică și noi avem un punct de vedere, nu cred că asta trebuie să fie. De aceea este dezbateră. Să facem schimb de idei, să facem schimb de păreri, să le analizăm și să implementăm. Și este mai bine pentru noi și pentru comunicare

Domnul Lespuș: Îmi pare rău dacă se interpretează că a fost tendențios. Nu asta a fost intenția. Eu doar încercam să înțeleg. Și dacă tot m-am înscris, rugăminte e să îmi spuneți dacă am avansat în vreun fel la intenția anunțată de mai mult timp de a se realiza parking-uri pe schelet metalic. Exista pe strada Rebreanu, îmi amintesc o discuție și am rămas acolo de câțiva ani.

Domnul viceprimar: Da, așa este. Pe strada Liviu Rebreanu, era proiect.

Nu am abandonat acest proiect pe strada Liviu Rebreanu să facem parking pe schelet metalic. Din păcate, resursa bugetară este așa cum este. Un parking, chiar dacă este pe structură metalică, costă mult mai mult. De aceea am schimbat puțin această politică încât să putem să alocăm banii pentru reamanajarea locurilor de parcare acolo unde demolăm garajele, astfel încât să putem asigura mai multe locuri de parcare în toate cartierele orașului. Pentru că am demolat garaje în Zorilor, în Mănăștur, în Mărăști, Între Lacuri, în Gheorgheni, în absolut toate cartierele orașului și am încercat să putem asigura peste tot locuri de parcare suficiente pentru a putea să satisfacem nevoia din din cartiere. Deci nu am abandonat. Urmează să fie prinse în bugetele anilor următori realizarea acestor parking-uri.

Mai sunt câteva studii de fezabilitate care au fost prin Consiliul Local în alte zone ale orașului pentru a putea să facem și alte parkinguri. Dar așa cum am menționat, discutăm de cel puțin 30000000 de lei investiție într-un parking, la prețurile pe care le avem astăzi .

Vă rog, dle. Nicoară, aveți cuvântul.

Domnul Ciprian Nicoară: Vorbim de constrângeri bugetare, deci totul se rezumă la bani, până la urmă. Deci un buget mic se traduce printr-o investiție mică sau demolarea garajelor pe 5-10 ani dacă se mărește taxa. Nu vorbim de 100 de lei pe lună cât e în privat. Vorbim de o taxă care să ajungă undeva la 200-300 de lei pe an la primărie, la locuri de parcare s-ar aduce printr-un număr crescut de garaje demolate și re-date cumva în circuitul sau băgate în circuitul parcarilor?

Domnul viceprimar: Chestiunea la demolarea garajelor nu se pune și nu este chestiune legată de bani. Adică nu demolăm toate garajele într-un an, pentru că nu avem banii necesari ca să demolăm toate garajele. Acolo sunt constrângeri legate de verificarea terenului, de situația juridică a terenului. Și acolo avem principalele constrângeri în demolarea garajelor, pentru că este extrem de complicat de a verifica toate terenurile și aș vrea să spun că din momentul în care am luat decizia de a demola garaje într-o anumită zonă durează aproximativ 8 sau 9 luni până când se întâmplă acest lucru, pentru că sunt foarte multe documente care trebuie verificate. Sunt 3 direcții din primărie care trebuie să facă aceste verificări succesive, adică nu le pot face deodată. Aceste

verificări, sunt foarte multe topografice care trebuie să fie verificate, după aceea intrăm în comisiile de specialitate.

Acolo durează foarte puțin după momentul în care trebuie să identificăm și să-i somăm pe cei care au garajele și aici, termenul din momentul în care a primit somația îi 3 sau 4 luni, depinde de condițiile de iarnă, astfel încât să putem să aibă oameni și predictibilitate și să putem să desființăm garajele. Deci nu aceasta este constrângerea. Noi în 2-3 ani am reușit să demolăm peste 5000 de garaje. Avem un proiect ca până în anul 2024 - 2025 să reușim să le demolăm și pe celelalte. Au rămas platformele mici de garaj, au rămas platformele cu probleme în în această situație și gândiți-vă că dacă avem 39000 de locuri de parcare la 100 de lei suplimentar sau 200 de lei discutăm de 390000 care oricum reprezintă 10 % din valoarea unui parking.

Deci, banii, să știți că nu vin, sunt mai multe, nu vin doar din locurile de parcare neaparat, banii din care investim în parking-uri, ci vin din taxele și impozitele plătite de către clujeni,

Domnul Ciprian Nicoară: Adică de către toți.

Domnul viceprimar: Așa este. de către clujeni,

Domnul Ciprian Nicoară: De care beneficiază puțin. Adică proprietarii de mașini beneficiază de taxele și impozitele care-s plătite de către toți. Aicea-i marea mea problemă care o am cu De ce? De ce n-aș direcționa impozitul dacă ar fi după mine? De ce n-aș redirecționa impozitul și taxele care le plătesc eu spre construcția de baze sportive versus construcția de parcuri. E o chestie simplă care ține de echitate. Da, nu vreau de ce să plătesc eu pentru cineva care își permite să cumpere o mașină care nu e o necesitate ca să-și parcheze mașina. De ce? De ce n-aș investi banii ăia și aș aloca banii în altă parte versus într-o parcare?

Domnul viceprimar. Domnule Nicoară, noi reprezentăm aici întreaga comunitate clujeană. Nu-i reprezentăm pe cei care vor să meargă doar în bazele sportive. Nu-i reprezentăm doar pe cei care vor să meargă în parcuri. Nu-i reprezentăm doar pe cei care vor să folosească transportul în comun ci îi reprezentăm pe toți. Avem obligații față de toți cetățenii orașului și cred că echilibrul acesta trebuie să fie păstrat și pentru cei care doresc să aibă o mașină în proprietate, și pentru cei care doresc să folosească o bază sportivă și pentru cei care nu vor să folosească transportul în comun și pentru cei care folosesc transportul în comun și pe cei care sunt de o etnie sau de altă etnie. Trebuie să-i reprezentăm pe toți.

De aceea nu vreau să facem aceste falii între oameni, să mergem doar într-o singură direcție. Cred că trebuie să fim echitabili și în acest moment să-i reprezentăm pe toți și să le reprezentăm interesele tuturor clujenilor în toate direcțiile. De aceea investim și în regenerare urbană, așa cum am investit și în malurile Someșului, cum investim și în baze sportivă, în cea de La Terenuri, așa cum investim și facem expoprieri și în Expo Transilvania de 17 ha de teren, așa cum facem parking în zona Piața Mărăști, astfel încât să putem elimina traficul de acolo și să facem o regenerare urbană în zona respectivă.

Deci, de echitate discutăm că trebuie să-i reprezentăm pe toți, indiferent de dorința mea astăzi personală sau a dumneavoastră personală, de a merge doar în direcția de fără mașină sau în cealaltă direcție de doar bază sportivă.

Domnul Ciprian Nicoară: Da 100 de lei plătesc.

Domnul viceprimar: Este clar, vă respect punctul de vedere, am reținut punctul dumneavoastră de vedere, dar eu cred că trebuie să-i reprezentăm pe toți clujenii, indiferent de opțiunea pe care o au.

Domnul Ciprian Nicoară: Perfect de acord. 100 de lei plătesc eu chirie lunară pentru o parcare exterioară. Ceilalți clujeni, să zicem norocoși, plătesc 70 de lei sau 118 lei dacă e un garaj, un parking suprateran, sau 68 sau 70 de lei parcare lângă blocuri, unde vedeți echitatea?

Domnul viceprimar: Domnule Nicoară, vă rog să vă depuneți și dumneavoastră solicitare la Primărie.

Domnul Ciprian Nicoară: Sunt în afara zonei, suntem pe Edgar Quinet, nu ajungem pe Negoiu, nu ajung locurile de parcare existente. Sunt 3 parking-uri în zonă. Nu există loc să arunci un pui, darămite să mai pui o parcare.

Domnul viceprimar: Noi nu avem pe strada Edgar Quinet locuri de parcare.

Domnul Ciprian Nicoară: Știu, locuri de parcare publice. Știu.

Domnul viceprimar: În momentul în care v-ați cumpărat un apartament acolo v-ați asumat acest aspect și ați știut care este situația, mai ales a locurilor de parcare. Până la urmă ați plătit un preț al apartamentului aferent unei anumite zone, cu sau fără locuri de parcare și v-ați asumat acest aspect. Și eu când îmi cumpăr un loc sau dacă vreau să îmi cumpăr casă analizez distanța față de școală, dacă am posibilitatea de loc de parcare la primărie, dacă nu am posibilitatea de loc de parcare la primărie și îmi asum anumite chestiuni.

Ce ne-am asumat, noi cu Strada Edgar Quinet, ne-am asumat să o prindem pe, proiectul Centurii Metropolitane, astfel încât s-o putem moderniza, s-o putem extinde și acolo. Mai sunt străzi care încă sunt în proprietate privată și știți foarte bine când v-ați cumpărat apartamentul pe strada Edgar Quinet, că a fost Mănăștur Holding acolo proprietar pe străzi și astăzi încă este pe anumite străzi care sunt perpendiculare pe strada Edgar Quinet.

Și să știți, se cunosc foarte bine zona Edgar Quinet, chiar extrem de bine o cunosc și am fost unul din cei care am făcut demersurile și am încurajat pentru predarea străzii de către cel care a deținut-o de Mănăștur Holding, primăriei, astfel încât să putem investi ulterior în această stradă. Mai trebuie să facem exproprierea,

Domnul Ciprian Nicoară: Să nu se înțeleagă greșit. Eu sunt ok cu suma de 100 de lei pe care o plătesc. N-am nicio treabă, nici nu vreau să ajung la primărie să plătesc. Plătesc când vin în centru cu mașina sau alte lucruri. Ce îmi doresc eu?

Ca cei care dețin o mașină și care parchează pe locurile primăriei și sau pe spațiile verzi să aducă un real beneficiu. Sau niște taxe la un buget local apropiat de realitate și nu ancorate undeva în anul 2005 -2010 inflația pe anul ăsta este 5.1%. Anul viitor să înțeleg că o să fie undeva la vreo 15 - 16 % creșterea de....

Domnul viceprimar: Exact o să fie rata inflației conform legislației în vigoare. Mulțumesc, domnule Nicoară pentru propuneri. Să știți că le vom analiza, chiar dacă astăzi pot să spun că nu sunt 100% de acord cu dumneavoastră. Vom analiza aceste aspecte și vom lua măsuri, vom veni în fața Consiliului Local la un moment cu anumite probleme, dar după ce le vom analiza și vedem care este și impactul pe care îl are orice decizie luăm asupra cetățenilor.

Vă mulțumesc pentru intervenție. Cred că domnul Așchilean mai dorea să intervină sau mi s-a părut doar.

Domnul Aschilian: Am vrut inițial să mai spun și eu 2 cuvinte. Până la urma urmei, cum zicea domnul Ciprian că plătim, sigur, suntem în comunitate și plătim toți pentru toate. Nu vom ajunge să le folosim pe toate. Folosim ce putem. Asta este problema, că dacă noi vom renunța la aceste locuri nominale, se vor putea lua taxele de parcare de pe toate mașinile. Poate că nu sunt 200 de mașini care vor avea nevoie, fiindcă marea majoritate sunt la casă, au în fața porții, au în interior, dar probabil 150 de mașini vor plăti taxa pentru parcare.

Cele 50000 de locuri sau sub 50000 de locuri vă spun că vor fi suficiente la cât este de mare afluența în afară și în interiorul orașului, mai ales pe timpul nopții. Acuma este o problemă care o veți analiza și eu zic că se va putea, se va putea mai bine rezolva așa, decât să existe abia discuții că asta, oare cu 100 de lei , 300 de lei sau cu 70 de lei plătiți la primărie.

Îmi pare rău că dânsul nu are probabil în zonă, cum a zis, un loc de parcare care l-ar putea obține de la primărie, dar poate se vor construi dacă cumva se va găsi spațiu. Asta este că din păcate trăim în comunitate și trebuie să suportăm cheltuielile împreună.

Domnul viceprimar: Vă mulțumesc, domnule Aschilian pentru intervenție vă rog, domnule consilier.

Domnul Boloveschi: Da, mulțumesc, mai vroiam doar să...Ați adus în discuție despre responsabilitate și cei care își cumpără un un apartament, domnul, care stă în Edgar Quinet. Știa la ce și și-a asumat-o. Asta aș vrea să transpunem și celor care își cumpără o mașină sau deține o mașină. Deținerea unei mașini vine și cu anumite responsabilități ITP.

Domnul viceprimar: Fără discuție.

Domnul Boloveschi: Asigurare care și le asumă că deține această mașină, la fel cum își asumă că dețin un apartament în Cluj unde nu sunt locuri de parcare, că dacă erau probabil într-o localitate mai mică nu există această problemă. În localități care nu taxează deloc. Deci aș zice că putem să nu taxăm deloc dacă vrem să ajutăm oamenii și două idei: Din planul de mobilitate urbană pagina 101, artere pe care se practică parcare neregulamentară Bulevardul Nicolae Titulescu, Bucegi câteva exemple în toată zona, în afara centrului, zona 1 și zona 2 este acest efect care ei denumesc de spillover. Adică cei care vin cu mașinile în loc să parcheze în zona tarifară sau cei care locuiesc acolo parchează pe trotuare și parchează pe o bandă de circulație, îngreunând traficul și aicea nu este despre a împărți societatea în două ,cei care au sau nu au o mașină sau nu este despre binele tuturor, adică despre interesul nostru comun. Interesul nostru comun este să avem un trafic fluid, este să se respecte legile de circulație și să nu se blocheze o bandă de circulație sau un trotuar.

Cum împăcăm această nevoie de interes comun, cred că al tuturor, este să avem trotuarele libere pentru persoanele cu dizabilități, pentru mamele cu copii, pentru ca oamenii cei mai vulnerabili, să nu se strecoare printre mașini și la fel și pentru cei care circulă pe stradă să nu aibă o bandă de circulație blocată de mașini. În momentul de față asta este situația. Dacă i-am amenda sau dacă Poliția Locală i-ar amenda pe toți acești cetățeni care parchează neregulamentar pentru că sunt nevoiți, sunt forțați pe de de situație am avea probabil mari probleme pentru că ar fi undeva la mii sau zeci mii de cetățeni care ar trebui să plătească amenzi pentru parcare neregulamentară. Deci asta este realitatea, s-o privim cum este.

Se parchează pe trotuar probabil la fel de mult cum se parchează pe locurile amenajate de primărie și sunt benzi de circulație în toate cartierele blocate. În Mănăștur sunt benzi de circulație care niciodată nu s-a circulat pentru că tot timpul au fost parcări neregulamentare și pentru că oamenii n-au unde parca. Deci asta este situația care trebuie să găsim o soluție. Mulțumesc.

Domnul viceprimar: Da, vă mulțumesc pentru intervenție.

Arterele principale de circulație nu mai sunt blocate de mașini și am luat aceste decizii de a elibera arterele principale și de a face locul unei benzi dedicate pentru transportul în comun Sau pur și simplu pentru a asigura o fluentă traficului. Și aici da, este vorba și de Bulevardul Nicolae Titulescu, este vorba și de Bulevardul Observatorului, dar acolo discutăm de o zonă de trotuar suficient de lat astfel încât să poată să circule împreună și pietonii, și mașinile.?

Mi-ați mai pus încă o întrebare, ce măsură am mai luat pentru a crește sau a da posibilitatea fiecărui cetățean ca să aibă un loc de parcare? Cred că de acum 3 ani am modificat criteriile de alocare a parcărilor pe apartament. Nu se mai pot alocă mai mult de 2 locuri de parcare pe apartament, adică am eliminat. Dacă înainte era această posibilitate, am eliminat cel de-al doilea loc de parcare. Este criteriu ultimul după care se alocă. Adică dacă a primit fiecare cetățean un loc de parcare și au rămas locuri de parcare disponibile, abia atunci se alocă cel de-al doilea loc de parcare, tocmai pentru că discutăm de echitate, astfel încât fiecare apartament să beneficieze de un

loc de parcare. Problema este că la apartamente sunt 2 sau 3 mașini.

Asta este într-adevăr problema, pentru că dacă transpunem cele 49000 - 46000 și scădem 40000 de locuri de parcare în cartiere, vedem că aproape fiecare apartament beneficiază de câte un loc de parcare. Problema este cea de-a doua sau a treia mașină pe care o dețin cetățenii. Asta este chestiunea cea mai mare și astăzi evident, așa cum cei care își cumpără un apartament trebuie să se uite dacă are unde să-și parcheze mașina sau nu, și cei care își cumpără cea de-a doua mașină sau a treia mașină trebuie să-și pună întrebarea când am cumpărat mașina, oare unde o parcheze? Pentru că discutăm de niște cartiere care sunt construite înainte de 1989 care structura este de așa natură încât nu mai ai unde să mai construiești, nici măcar un loc de parcare. Despre asta discutăm. Vă rog, domnule Lespuc, aveți cuvântul.

Domnul Lespuc: Mă gândeam la situația în care cineva care locuiește, să spunem în Mănăștur, are un loc de parcare, pleacă la serviciu dimineață și își lasă ceva pe locul de parcare, pentru că e a lui e proprietatea lui, a plătit omul la începutul anului și are dreptul să exploateze acel loc, după care merge în centru și mai ocupă un loc de parcare, pentru că sigur merge să muncească. Își lasă mașina în parcare din fața instituției sau undeva în zona centrală. Practic, în aceeași zi o singură mașină și un singur șofer ocupă 2 locuri de parcare. Și s-a mai discutat chestiunea asta. Dacă, de exemplu, mai ales în zonele unde există interes sporit, să spunem, să dăm un exemplu la Big. Da, în zona Big este unul dintre magazinele vechi care nu are locuri de parcare în zonă doar dintre cele care sunt deja închiriate, date locuitorilor din realul respectiv. Și atunci mă întrebam dacă și încă o dată nu este o idee nouă, s-a mai discutat inclusiv la Cluj dacă într-un anumit interval orar, mai ales în zonele acestea de interes, nu s-ar putea ca acea parcare să fie cumva transmisibilă între peri, între ora 8 dimineața și ora 4 sau 5 sau ceva de genul acesta, parcare să devină neutră. Cineva să poată să vină să parcheze acolo, iar proprietarul, cel care a închiriat, să reintre în drepturile sale după ce se întoarce de la serviciu. Asta ar fi o soluție în contextul în care avem mult mai puține locuri față de necesar.

Nu știu dacă s-ar putea referi la întreg orașul sau doar la zonele acestea unde există un interes, unde vine lumea pentru că există magneți, da, diverse magazine, instituții unde ai nevoie să vii să lași mașina pentru activități de o jumătate de oră sau oră. Mulțumesc,

Domnul viceprimar: Mulțumesc.

A fost o dezbatere chiar în Consiliul Local la un anumit moment pe situația asta, din păcate, propunerea atunci nu a avut succes. Dacă bine îmi aduc aminte, da, este o idee care este extrem, extrem de interesantă, mai ales într-un anumit interval orar în care oamenii să poată folosi locul de parcare. Oricum, eu cred că la Cluj funcționează un asemenea ecosistem în care în momentul în care este cineva plecat își mai lasă numărul de telefon în în parbriz. Este acel ecosistem și bun simț al Clujeanului.

Este o idee la care cred că trebuie să ne gândim la modul cel mai serios, astfel încât în urma unei analize să o putem pune pe masa consilierilor locali la un anumit moment, pentru că eu aș împărtăși o asemenea idee de a face un interval orar în care dacă parcare este disponibil, evident să fie să spunem un share a locului de parcare într-un anumit interval de timp. Asta trebuie să vedem și cu ce anume trebuie să mai coroborăm. Am să îi rog pe colegii mei să fac o astfel de analiză, să vedem ce anume trebuie să mai coroborăm în condițiile în care am putea să venim cu asemenea propunere.

Domnul Florin Bugnar: Părerea mea este că trebuie să ne gândim și la la începutul unui astfel de analize că parcările de riverani sau mașinile care sunt pe parcare de riveran n-ar trebui să se miște de acolo.

Adică cei care avem mașini să nu mergem la serviciu cu mașina, ar trebui să rămână locurile de

parcare.

Domnul viceprimar: A, dacă rămâne mașina acolo nu-i locul disponibil.

Domnul Florin Bugnar: În opinia mea, un loc disponibil în zona de funcțiuni mixte exact cum a zis domnul Lespuc, încet, încet, ar trebui să se transforme în parcuri tarifate orar la un moment dat.

Domnul viceprimar: Bun, vă rog faceți această analiză să vedem în ce măsură putem să le..... Nu-i vina omului că el locuiește într-o zonă în care există un magazin mixt. Dacă la parter este un magazin mixt acum nu trebuie să transformăm toate locurile de parcare în plată tarifară. Nu, dacă e magazin x. Mai ales că noi prin PUG obligăm în anumite zone să fie zonă mixtă. Adică trebuie să găsim acest echilibru a omului când vine acasă.

Ce face omul când vine acasă, dacă el e plecat cu mașina, poate sunt persoane pentru care mașina este indispensabilă. Am spus și am încurajat folosirea transportului în comun, dar trebuie să ne gândim că sunt persoane la care mașina este indispensabilă. Adică un instalator, un curier. Sunt diverse categorii de oameni la care mașina este indispensabilă.

Noi ceilalți, care evident nu trebuie să o folosim, să avem 10 opriri într-o zi putem să folosim foarte bine și transportul public în comun, da. Tocmai de aceea, se nasc idei. Uitați că deja suntem aici 6 - 7 oameni și deja avem 2 - 3 idei separate într-o anumită direcție, cred că trebuie să facem o analiză să vedem care este impactul și ulterior, evident, să o mai punem în dezbatere, să vedem care sunt cele mai bune soluții.

Vă rog, domnule consilier,

Domnul Boloveschi: Mulțumesc. Încă 2 întrebări scurte, sper.

Unu, legat de mașinile parcate pe trotuarele destul de late, dacă se pot amenaja locuri de parcare plătite acolo dacă tot parchează și ocupă spațiul public, asta ar fi prima întrebare. Și a doua, legate de PUG și noile construcții, mă gândesc la o soluție. Cum să creștem numărul de locuri de parcare a municipalității și dacă am putea cere dezvoltatorilor, la fel cum cedează parte din teren pentru drum sau pentru trotuar, să cedeze și un anumit număr de locuri de parcare care să intre în administrația primăriei și care primăria să le redistribuie. Deci fiecare bloc construit să ofere municipalității sau să poată să cedeze aceste locuri de parcare, pentru că ce vedem acolo? Iar din planul de mobilitate reiese asta, mulți cetățeni poate își cumpără un apartament, dar nu-și cumpără și locul de parcare și parchează neregular în zonă.

Din păcate, există și acest fenomen. Dar, e doar și o idee,

Domnul viceprimar: Da, din din păcate, cadrul legislativ nu ne permite să facem această obligativitate, să-i obligăm pe dezvoltatorii imobiliari să vândă imobilul cu locul de parcare. În alte țări funcționează acest lucru și nu poți să vinzi apartamentul respectiv fără locuri de parcare sau fără locurile de parcare. În funcție de solicitări.

Am avut această discuție încă de acum 4 ani și nu există cadru legislativ în care să putem să facem această modificare și să obligăm dezvoltatorul să vândă odată cu apartamentul și locul de parcare.

Cu siguranță că dacă am reuși să facem acest lucru și fac apel și la parlamentarii dumneavoastră, dacă am reușit să facem acest lucru, cu siguranță că prețul unui loc de parcare nu va mai fi de 5000 - 10000 - 15000 sau nu știu cu cât se vinde un loc de parcare astăzi la nivelul municipiului Cluj-Napoca și evident ar scădea și prețul pentru un loc de parcare, pentru că da, sunt situații în care parcurile stau goale în subsol, nici măcar nu sunt închiriate. Pe Edgar Quinet avem o astfel de situație, apropo de domnul Nicoară care locuiește acolo.

Avem o astfel de situație pe Edgar Quinet, sunt cred că vreo 10 sau 12 locuri de parcare care stau goale și sunt blocate, sunt în proprietatea celui care a vândut apartamentul și sunt nefolosite. Știm de o astfel de situație acolo, deci din păcate, cadrul legislativ astăzi nu ne permite să facem

acest lucru. Omul poate să își dezmembreze, sunt parcări în subsol, sunt parcări care sunt la nivelul solului și din păcate nu putem să să facem acest aspect. Mi-aș dori foarte mult să putem realiza acest lucru și poate împreună reușim să facem acest. Acest aspect nu ține de Consiliul Local. Repet, sunt mai multe instituții care trebuie să fie împreună puse și mai multe legi care trebuie să fie schimbate în această. În această direcție, legat de tarifarea celorlalte locuri de parcare, analizăm și vedem în ce măsură putem să și facem acest aspect.

Noi încercăm să căutăm alternative astfel încât să îi scoatem total de acolo pe oameni, nu să-i lăsăm acolo pe trotuar, pentru că la un moment dat trotuarul trebuie să fie liber, pentru că de aceea a fost gândit acum mulți ani de 3 m trotuarul, ca să încurajeze mersul pe jos și de aceea cred că trebuie să găsim alternative și căutăm alternative astfel încât să nu mai parcheze mașina pe trotuar și să le putem da în altă, dar din păcate, avem câteva constrângeri legate de teren.

Bun mulțumesc și dacă mai sunt alte intervenții... nu mai sunt alte intervenții.

Vă mulțumesc mult pentru întrebări, pentru discuție și să știți, domnule, Lespuc că suntem extrem de atenți la fiecare propunere care vine din partea cetățenilor, din partea societății civile, pentru că, repet, nu le știm pe toate.

Avem în fiecare moment de învățat, nu suntem depozitare a adevărului absolut. De aceea cred că și vă asigur că suntem extrem de deschiși la toate propunerile pe care le avem și le primim.

Domnul Lespuc: Sunt de acord cu dumneavoastră să știți, adică până la urmă, primăria este reprezentanta noastră, a cetățenilor, trebuie să colaborăm, nu este o relație de vasalitate.

Domnul viceprimar: Fără discuție.

Vă mulțumesc, vă doresc o seară frumoasă.