

Plan strategic de dezvoltare a Municipiului Cluj-Napoca

Amenajarea teritoriului, urbanism, infrastructura

I. ANALIZA PRELIMINARA - Situatia actuala

Municipiul Cluj – Napoca este orasul resedinta al judetului Cluj si se intinde pe o suprafata de 197.5 kmp pe vaile Somesului Mic si Nadasului, cu unele prelungiri pe vaile secundare ale Popestiului, Chintaului, Borhanciului si Popii. Spre Sud – Est ocupa spatiul terasei superioare de pe versantul nordic al Feleacului, fiind inconjurat pe trei parti de dealuri si coline cu inaltimi intre 500 si 700 metri.

Populatia (*fisa localitatii*) municipiului numara la 18 martie 2002 un numar de 317.953 locuitori reprezentand 43.1% din populatia judetului si 65% din totalul celei urbane, fata de 329.310 locuitori in anul 2000.

1. Incadrarea municipiului Cluj-Napoca in regiune

Municipiul are acces direct la magistralele feroviare si rutiere care il traverseaza, situatie ce asigura legaturi atat pentru calatori cat si pentru marfuri, nu numai cu capitala si principalele centre ale tarii, ci si cu exteriorul. La acestea se adauga facilitatile oferite pentru traficul intern si international de aeroportul situat in limita de Est a hotarului municipiului.

Legaturile auto la Coridorul 4 (Arad-Deva-Alba Iulia-Targu-Mures-Brasov-Bucuresti-Constanta) nu beneficiaza de finantari europene si nu reprezinta o prioritate actuala, ceea ce impiedica intrarea municipiului in circuitul european. Lipsa de legaturi rapide cu partea de NE si E a tarii, inclusiv cu Coridorul 9 European (Marea Baltica-Marea Neagra), priveaza Clujul de legaturile necesare cu aria sa de influenta economica.

Lipsa centurilor ocolitoare care sa descongessioneze traficul separand fluxul de tranzit/transporturi de marfuri inspre alte centre din regiune de circulatia interna, determina ca in prezent, **traficul de tranzit** sa se desfasoare pe strazile municipiului Cluj-Napoca, perturband circulatia in municipiu si ridicand gradul de poluare peste limitele admisibile.

Pentru reducerea traficului prin municipiu s-a propus realizarea variantei ocolitoare sud-est prin reabilitarea drumurilor judetene DJ 103 G Tureni-Aiton și DJ 105 S Boju-Pata si realizarea unui tronson de drum intre localitatile Aiton si Boju, asigurandu-se astfel legatura intre drumul national DN 1 si drumul național DN 1 C. Lungimea totala a variantei ocolitoare, DN1-Tereni-Ceanu Mic-Aiton-Boju-Pata-Dezmir-Sanicoara-DN1C, este de 23.200 km. Traseul propus se desprinde din DN 1

in apropierea localitatii Tureni, se suprapune peste DJ103G pana in intrarea in localitatea Aiton, dupa care urmeaza o deviere pentru ocolirea localitatii Aiton si Boju, apoi se suprapune peste DJ105S, peste un drum de camp si un drum betonat si se racordeaza la DN 1C. Un al doilea tronson care exista dar trebuie modernizat si care preia traficul de tranzit dinspre S inspre Oradea, este Turda DN1-Sandulesti-Petresti-Craiesti-Lita-Savadisla-Luna de Sus- DN1. Al treilea tronson existent este DN1 Capus-Garbau- DN1F si preia traficul din DN1 Cluj - Oradea spre DN1F Cluj-Zalau ocolind municipiul. Al patrulea tronson propus este Cluj – Napoca - B-dul Muncii – DC 142C (Sanicoara)- Sub Coasta-Apahida DN1C. Alt tronson vizeaza malul nordic al Somesului : DN1C Apahida- Sub Coasta- Vama Chinteni - Dealul Steluta - Dealul Lombului - Baciul Floresti ar urma sa preia traficul dinspre Baia - Mare spre Autostrada Transilvania. Traseul acestui tronson vizeaza terenuri in panta cu portiuni instabile si dizlocari, la acest dezechilibru contribuind in mare masura structura geologica, infiltratiile si eroziunea.

Autostrada Bors- Oradea- Zalau- Cluj-Napoca- Turda- Brasov ar putea scurta distanta dintre principalele centre ale regiunii permitand totodata conectarea la infrastructurile de transport est - vest cu relatia Moldova. In zona studiata autostrada urmareste traseul Mihai Viteazu – DJ107L- Ciurila-Petresti, urmand sa se racordeze la DN1 in localitatea Gilau. Astfel, autostrada este proiectata la o distanta de 15 km V de municipiu, legatura Cluj-Napoca- Autostrada Transilvania constituind o alta problema care necesita rezolvare. In prezent lucrarile la Autostrada sunt sistate din lipsa finantarii.

Dat fiind faptul ca traficul in Cluj- Napoca este aglomerat se impune constructia unor sosele de centura, prin care sa se devieze traficul greu pe rute ocolitoare aflate in afara municipiului. Cluj- Napoca se confrunta cu aceasta problema de suprautilizare din cauza cresterii exponentiale a parcului auto in ultimii ani.

2. Influenta municipiului Cluj-Napoca asupra zonei periurbane

Municipiul Cluj-Napoca exercita o influenta importanta asupra unei zone periurbane ce cuprinde aproape jumatate din teritoriul judetului. Aceasta zona cuprinde 18 comune care apartin unor unitati teritoriale dupa cum urmeaza:

-10 comune in culoarul Somesului (Apahida, Baciul, Bontida, Capusul Mare, Feleacu, Floresti, Gilau, Garbau, Jucu, Savadisla);

- 3 comune in Podisul Somesan (Borsa, Chinteni, Sampaul);

- 2 comune in Campia Transilvaniei (Caianu, Cojocna);

- 2 comune in culoarul Ariesului (Aiton, Tureni);

-1 comuna in Munrii Apuseni (Ciurila).

Populatia acestei zone a scazut ca numar de locuitori prin migratia masiva catre oras si prin scaderea natalitatii, care a dus la imbatranirea accentuata a populatiei ramase, cu exceptia localitatilor mai apropiate Cluj: Apahida, Baciou, Floresti, Gilau, Luna de Sus, Sanicoara. Aceste localitati au fost de altfel si singurele care au atras implantari industriale sau de depozitare din zona periurbana. In restul zonei periurbane, Clujul a constituit un puternic pol de atractie fapt care a dus la o "desertificare" a zonei. Evolutiile din ultimii ani au condus la scaderea rolului de "exportator" de servicii specializate, personal calificat sau capital fenomen relevat de scaderea drastica a navetismului invers.

In prezent exista un proiect de infiintare a **zonei metropolitane Cluj** insa nu este considerat o prioritate pentru anul viitor, urmand a fi cuprins in strategia pe 2007-2013. In acest sens au fost adoptate hotarari de consilii locale la nivelul comunelor incluse in proiect: Apahida, Bontida, Chinteni, Feleacu, Gilau, Iclod, Jucu, Savadisla. Consiliile locale Baciou si Floresti au respins asocierea.

3. Urbanism si disciplina in constructii

Planul Urbanistic General (P.U.G) a fost intocmit de SC Arhitex Intelsoft SRL Bucuresti – proiectant general - si aprobat prin Hotararea Consiliului Local nr. 792/1999.

Administratia locala intentioneaza sa actualizeze PUG dupa finalizarea Studiului de circulatie ca o conditie importanta si o baza de fundamentare.

Pe parcursul timpului PUG a suferit schimbari cu ocazia aprobarii de catre Consiliul Local a unor PUD-uri si PUZ-uri care modifica uneori complet regulile impuse prin PUG. O parte foarte importanta din PUG este conditionata de cele trei PUZ-uri care vor fi demarate in prima jumatate a anului curent cu scopul stabilirii unui traseu pentru inelele de ocolire in zonele recent introduse in intravilan. De asemenea este importanta definitivarea strategiei municipiului Cluj-Napoca pentru a sta la baza actualizarii PUG.

Suprafata totala a teritoriului administrativ al municipiului era de 17 952 ha la data intocmirii P.U.G.-ului, din care 22,67% (4 069,68 ha) intravilan si 77,33% (13 881,95) extravilan (*fisa localitatii*).

Terenul agricol al municipiului (*fisa localitatii*) era in 2004 in suprafata de 9.931 ha, din care 4.925 ha terenuri arabile, 2.725 ha pasuni, 964 ha fanete si 1.317 ha livezi.

Terenul neagricol era in 2004 in suprafata de 8.021 ha, din care 2.812 ha paduri si alte terenuri forestiere, 286 ha terenuri cu ape si ape cu stuf, 395 ha cai de comunicatii si cai ferate, 3.397 ha terenuri ocupate cu constructii si curti si 1.131 ha terenuri degradate si neproductive.

Din total suprafetei terenurilor, 804 ha reprezinta proprietate publica - 540 ha suprafata neagricola si 41 ha suprafata agricola - si 13.705 proprietate privata - din care 218 ha teren neagricol si 1.067 ha teren agricol.

Fata de vechiul intravilan PUG a introdus o suprafata de teren in zona sudica a orasului, care practic dubleaza vechiul intravilan. Acest lucru nu a ramas fara urmari, datorita faptului ca nu au fost continuate studiile de urbanism prin PUZ-uri menite sa reglementeze mai detaliat posibilitatea de construire, pozitia cailor de acces, a infrastructurii, motiv pentru care s-a construit haotic si lipsit de perspectiva in vedrea unei dezvoltari durabile.

In urma avizarii favorabile a Planului Urbanistic de Zona (P.U.Z) Faget – Cluj-Napoca, intravilanul municipiului s-a extins cu o zona in suprafata de 1135 ha din care peste jumatate – 53,2% terenuri neagricole, in cadrul carora vegetatia forestiera – paduri si tufarisuri - ocupa 89.7% - padure de protectie cu rol social de recreere. Oportunitatea elaborarii P.U.Z. Faget-Cluj-Napoca a fost motivata de nevoia de a proteja printr-un cadru legislativ specific zona Faget de presiunea antropica, de construire fara autorizatie sau cu autorizatie de construire eliberata de Consiliul Judetean pentru constructii cu caracter asa-zis provizoriu, de vacanta.

Cu toate ca PUZ-ul a delimitat zonele functionale construibile, introducerea in intravilan a zonei Faget a amplificat presiunea antropica asupra padurii, tot mai multe terenuri forestiere private au fost parcelate si vandute, amplificand tendinta de construire in interiorul trupului de padure, fenomen la care autoritatile locale sunt chemate sa faca fata. De asemenea, s-a extins presiunea amatorilor de drumetie asupra padurilor apartinand comunelor invecinate (Feleacu, Ciurila, Tureni, Floresti).

Padurea Faget reprezinta o zona protejata din punct de vedere silvic, fiind considerata padure cu rol de protectie cu regim special de exploatare.

In prezent Comisia de urbanism a luat hotararea de a informa Consiliul Local cu privire la necesitatea stoparii constructiilor ilegale in zona, urmand ca acesta sa se pronunte.

Padurea Manastur, aflata candva in cea mai mare parte in proprietatea Consiliului Local Cluj-Napoca, a fost retrocedata in parte asociatiei Fiii Vechiului Manastur, o parte au dobandit-o prin schimburi persoane private si o mica parte, neidentificata in teren, se mai afla in proprietatea Consiliului Local. In prezent zone importante din aceasta padure sunt parcelate si se tranzactioneaza pentru constructii de case si cabane.

Spatiile verzi se afla sub normele de suprafata raportata la numarul de locuitori. Cu toate acestea exista o presiune extraordinara de a fi anihilate si cele care exista. Starea lor este in mare majoritate precara. In ultimul an s-au alocat fonduri consistente pentru intretinerea zonelor verzi. In perceptia colectiva, zona verde este un loc privit ca o mare oportunitate de a construi si in nici un caz ca o zona care trebuie intretinuta ca atare

4. Circulatia rutiera in municipiu

In anul 2000 (*fisa localitatii*) lungimea strazilor orasenesti era de 342 km din care 162 modernizati, iar in 2004 era de 347 km, din care 261 modernizati. Rezulta o crestere cu 1,46%, adica 5

km a lungimii strazilor orasenesti, iar a celor modernizati modernizati cu 61, 1% fata de 2000, adica 99 km.

In prezent este in derulare un proiect al primariei, de modernizare a unui numar de 288 de strazi de pe raza municipiului Cluj – Napoca. Proiectul a fost elaborat/propus de administratia anterioara si preluat de cea actuala si vizeaza reabilitarea a 288 de strazi nemodernizate din toate cartierele municipiului Cluj – Napoca. Proiectul a fost atribuit in urma unei licitatii publice deschise internationale, la care au participat 4 firme, firmei Garboli Tirena Scavi. Contractul a fost semnat in data de 11.07.2005 in baza Hotararii de Adjudecare din 17.05.2005.

Pentru anul 2005, mai precis pentru perioada iulie - decembrie 2005, au fost predate spre executie firmei italiene un numar de 20 de strazi, pe 5 dintre ele fiind terminate lucrarile de modernizare: str. Republicii – tronson 1, str. Piezisa, str. Simion Balint, str. Meteor si str. Sputnik. Programarea strazilor pentru executie se face printr-o corelare permanenta cu programul/lucrarile furnizorii de utilitati (mai precis, pe strazile libere de sarcini din partea retelelor). Se doreste astfel evitarea situatiilor in care dupa lucrarile de modernizare a strazilor erau realizate lucrari la retelele de utilitati care afectau noua trama stradala. Programarea strazilor pe anul 2006 se va face pana cel tarziu in luna decembrie 2005, in functie de raspunsul detinatorilor de retele de utilitati.

In ceea ce priveste circulatia rutiera, exista disfunctionalitati generale datorate lipsei unor legaturi functionale intre punctele de penetrare in municipiu (PUG). Astfel, traversarea municipiului pe directia V-E Oradea - Dej precum si pe directia S-N Turda - Zalau, se face prin centrul orasului, constrangerile de relief facand dificila realizarea de artere de circulatie care sa evite zona centrala. De asemenea, lipsesc legaturi functionale intre centrul orasului si marile cartiere de locuit.

Raportat la elementele stradale, exista urmatoarele disfunctionalitati:

- strazi cu gabarite necorespunzatoare categoriei;
- strazi cu capacitate de circulatie depasita;
- intersectii amenajate la care capacitatea de circulatie este depasita;
- inrsectii neamenajate corespunzator;
- pietele de circulatie sau grupari de intersectii amenajate necorespunzator;
- sistemul de dirijare al circulatiei semaforizate este discontinuu.

In zona centrala, se constata fluxuri mari de pietoni care se suprapun peste fluxuri auto importante, neexistand trasee pietonale in spatii proprii. De asemenea nu este prevazuta o zona exclusiv pietonala care sa valorifice din punct de vedere turistic centrul istoric al municipiului, si sa constituie un

spatiu de loisir pentru locuitori si tineretul universitar rezident o mare parte din an in municipiu, asa cum se pot intalni in alte orase din Transilvania (Sibiu, Arad).

Pentru optimizarea circulatiei, primaria are in derulare urmatoarele investitii:

- sens giratoriu Observator;
- sens giratoriu Buna Ziua;
- realizarea unui studiu de circulatie in vederea identificarii unor metode de decongestionare si fluidizare a traficului auto

Locurile de **parcare** (date primarie) din municipiul Cluj – Napoca ocupa o suprafata totala de 361. 271 mp, dispusa pe cartiere astfel: cartierul Marasti – 101.625 mp, cartierul Gheorgheni – 62.588 mp, cartierul Zorilor - 54.550 mp, cartierul Grigorescu – 45.404 mp, cartierul Manastur – 88.592 mp si zona Centrala 8.512 mp (nu sunt incluse parcarile aflate in administrarea firmei S.C. Valcon grup). Toate parcarile se afla pe domeniul public. Parcarile din zona centrala cu exceptia celor 8.512 mp, sunt gestionate de catre firma S.C Valcon grup, cu care s-a semnat un contract de asociere in anul 1997. Activitatea firmei vizeaza: instalarea de parcometre si incasarea de abonamente conform regulamnetului de gestionare a locurilor de pcare din zona centrala. Un loc de parcare are 2.5 m latime si 5 m lungime. Pana in prezent, pe anul 2005 exista un numar de 1 485 cereri de locuri de parcare.

In centrul municipiului nu exista parcarile mari subterane sau supraterane, aceasta determinand ocuparea partiala a trotuarelor si a partii carosabile, fapt care ingreuneaza si mai mult circulatia. In prezent exista 5 proiecte de parcarile publice: in Piata Mihai Viteazul un garaj public suprateran; in Piata Avram Iancu, parcare subterana, ambele fiind in faza de licitatie a lucrarilor; Str. Dorobantilor fn (in apropierea pietei agroalimentare Marasti – parcare cu 230-250 de locuri; Parcaj Primarie cu 350 de locuri pentru care exista PUZ aprobat; Parcare pe str. Avram Iancu prin asociere intre Primarie, RADP si o firma germana – 300 de locuri. La acestea se adauga proiectul Consiliului Judetean de a construi un parking la intersectia strazilor Victor Babes si Hasdeu, in incinta Spitalului de Pneumoftiziologie. Parcarile colective trebuie sa rezolve aglomeratia datorata cresterii explozive a gradului de motorizare precum si stationarea la institutiile publice importante din oras, la spitale si universitati..

Zone pietonale

In partea centrala a municipiului au fost stabilite zone pietonale prin Studiul de Circulatie etapa I aprobat de Consiliul Local., zone practic inexistente in prezent. Acestea vor cuprinde B-dul Eroilor, P-ta Unirii, Str. Matei Corvin, Str. Vasile Goldis, P-ta Muzeului, Str. Bolyai, Str. David Ferencz. In vederea intocmirii acestor proiecte a fost demarat un concurs de idei care este in derulare si urmeaza sa se termine in luna martie 2006, lucrarile fiind preconizate sa inceapa in prima jumatate a anului curent.

5. Transportul in comun in Cluj-Napoca - situatia prezenta

Transportul urban este asigurat de o retea de 321 de km de strazi, din care 261 km modernizate. Societatea RATUC este cea care are in gestiune acest serviciu public.

Majoritatea liniilor de transport urbane s-au format acum mai bine de 20 de ani si s-au grefat pe necesitatiile orasului in diverse etape de dezvoltare.

In total, in Cluj-Napoca circula: 229 de autobuze pe 21 de linii, 110 troleibuze pe 6 linii, 49 de tramvaie pe 3 linii, acest sistem fiind completat de 12 microbuze. Achizitionarea lor nu s-a facut anual, astfel ca 2005 a adus doar 11 autobuze si 10 microbuze, ultima achizitie la troleibuze facandu-se in urma cu 2 ani, desi aceste linii sunt cele mai rentabile, avand un nivel de incarcare foarte mare. Aceasta aglomerare, incarcare a trolebuzelor, este simtita mai ales intre 7:20 si 7:40 dimineata, perioada ce este considerata a fi critica, datorita numarului mare de elevi care pleaca la scoala. Din acest motiv, doar pentru acest interval societatea suplimenteaza, zilnic, numarul masinilor cu inca 2. Pe de alta parte, nici cresterea numarului de masini nu ar fi o solutie viabila, existand riscul ocuparii exagerat de mult a tramei stradale, si asa destul de aglomerata. In plus, ar fi si neeconomic pentru societate. Vechimea mare a masinilor este o problema importanta a firmei, unele masini fiind in circulatie de peste 15 ani, maxima admisa fiind de 8, conform legii.

RATUC evidentiaza investitiile pe care a reusit sa le faca in ultimii ani: achizitionarea unui aparat BOSCH de verificare ITP, spalatorii automatizate, personal TESA calificat si bine structurat, o distributie eficienta a biletelor (reusindu-se distribuirea numarului necesar de bilete nu cu 100 de case de bilete, cat teoretic ar trebui sa fie, ci cu doar 70). Un alt fapt ar fi mentinerea pretului unui bilet cu doua calatorii la o valoare medie, accesibila pentru cetatean, bilet ce poate fi folosit pentru a parcurge orice distanta.

Mentinerea unor linii neproductive, doar la insistentele catorva cetateni, evenimente neasteptate, precum greve (de exemplu, greva 7-28 noiembrie 2005 a adus RATUC-ului o pierdere de peste 1.6 mld lei) sau vacantele si sarbatorile (perioade cand se scot din circulatie pana la 20 % sau chiar 60 % din masini), sunt doar cateva dintre dezavantajele ce trebuie depasite si pe care RATUC nu le poate neglija, contribuind la incarcarea cheltuielilor pe care firma le suporta. Proasta cooperare cu municipalitatea, datorita inexistentei unor termene fixe pentru aprobari, ingreuneaza punerea in aplicare a unor decizii urgente; slaba contributie a Primariei, privind gratuitatea pe mijloacele de transport in comun (doar de 30% pentru pensionari si nu in totalitate, asa cum prevede legea), sunt alte motive pentru care investitiile facute nu-si vad efectul.

In schimb, atragerea investitiilor a dus la concretizarea unor proiecte precum: organizarea unei licitatii, la sfarsitul lunii noiembrie 2005, pentru refacerea liniei de tramvai, costurile fiind suportate

din fonduri comunitare. Instalarea unui sistem GPS pe 20 de autobuze, este de natura sa faciliteze informarea cetatenilor, in ceea ce priveste punctualitatea si frecventa curselor.

6. Aeroportul Cluj-Napoca . Situatie existenta.

Aeroportul international Cluj – Napoca este amplasat in partea estica a municipiului, intre strada Traian Vuia si albia raului Somesul Mic, la 9 km distanta de zona centrala, la 12 km de gara CFR, si asigura legatura pentru cursele interne si internationale de pasageri si pentru aviatia utilitara.

Numarul total de pasageri in anul 2004 a fost de 162.668. Numarul total de pasageri a crescut fata de anul trecut cu 34,4 % iar numarul pasagerilor aflati in trafic international a crescut cu 51,6 %.. Din numarul total de pasageri de 162.668, un numar de 93.490 au fost pasagerii de pe zborurile internationale, reprezentind ~ 57,4 % din totalul traficului aerian.

Pe aeroport opereaza zboruri regulate trei companii aeriene:TAROM, CARPATAIR, CLUBAIR si foarte multe avioane charter.

Din luna octombrie 2004 a demarat activitatea de cargo pe Aeroportul International Cluj-Napoca firma TNT Romania opereaza zilnic un zbor cargo cu o aeronava LET 410 de capacitate mica. De asemenea Compania Jetair opereaza zilnic un zbor de marfa pentru POSTA ROMANA.

Dintre aeronavele cu capacitati mai mari de transport care au operat in anul 2004 enumeram urmatoarele tipuri: Boeing 737 (132 de locuri), Bae 146 (92 de locuri) pe cursele regulate iar peste vara au operat aeronave de tip AIRBUS 320 (178 de locuri), AIRBUS 319 (142 de locuri) si MD 83 (172 de locuri) ca si chartere turistice cu frecventa saptaminala.

Veniturile proprii in anul 2004 au fost de 57.220.376 mii lei fata de 28.299.835 mii lei in anul 2004 inregistrindu-se o crestere de 102.2 %.

S-au transferat catre Aeroportul International Cluj-Napoca fostele cladiri apartinand escadrilei de elicoptere. De asemenea, Aeroportul a obtinut o suprafata de 14,2 ha de teren, trecuta din administrarea MAPN in administrarea Aeroportului Cluj – Napoca.

In acest an s-au transferat trei hectare de teren catre Ministerul Administratiei si Internelor pentru infintarea unei unitati speciale de elicoptere.

Caracteristicile pistei de decolare-aterizare:

- Suprafata din beton;
- Lungime: 1850 m ; latime : 30 m (beton) cu 7,5m acostamente (asfalt);
- Rezistenta : 36 / R / D / W / T
- Sistem de balizaj luminos CATEGORIA 1.
- Terminal de pasageri cu capacitate de prelucrare de 300 pasageri/ora;
- Platforma de imbarcare - debarcare de dimensiuni 182,5 m x 114 m cu capacitate de 8 locuri pentru aeronave de tip BOEING 737; ATR-24; SAAB 340.

Facilitati pentru pasageri:

- Transportul pasagerilor de la aeroport spre centrul comercial al orasului asigurat prin: autobuzele / microbuzele aeroportului, taxi, transport in comun sau la cerere, prin serviciul rent-a-car al firmelor JETTOUR, AVIS, AUTORENT, ZIPPO, RODNA TRANS
- Salon oficial;
- Snack-bar.
- Bancomat ATM - Visa-Card, Master-Card, Euro -Card
- Duty paid
- Exchange office - BCR (Commercial Romanian Bank)

Facilitati pentru companii:

- Asistare TWR
- Briefing
- Balizaj
- Zone de miscare (pista si platforma)
- Servicii de handling la sol
- Realimentare
- Catering - asigurat la cerere
- Informatii, telecomunicatii
- Dotari terminal:
- Birou Check - in
- Prelucrare bagaje
- Birouri
- Servicii speciale:
- Asistenta contra incendiilor
- Asistenta medicala

7. Fondul locativ

Delimitate de cai de comunicatie sau de detalii naturale din teren, s-au conturat 13 cartiere – unitati urbanistice complexe ce constituie zone de referinta cu cladiri al caror regim de inaltime variaza de la nivelul de parter pana la 10 etaje. Se disting ca talie cartierele: Zorilor, Manastur, Grigorescu, Gheorgheni, Central, Andrei Muresanu, Marasti.

Fondul locativ cuprindea in 2004 o suprafata locuibila de 4.539.426 mp. din care suprafata locuibila privata era de 4.483.054 mp, iar cea publica era de 56.372 mp. Suprafata locuibila totala a crescut fata de anul 2000 cu 11%, reprezentand 494.221 mp. Suprafata locuibila proprietate publica a scazut fata de anul 2000 cu 20.4%, adica 14.443 mp. Suprafata locuibila proprietate privata a crescut fata de acelasi an cu 12,7%, reprezentand 508.664 mp.

In 2004, fondul locativ cuprindea 116.931 locuinte din care 114.839 constituie locuinte din fonduri private si 2.092 constituie locuinte proprietate publica. Fata de anul 2000, numarul total al locuintelor a crescut cu 2,4 %, reprezentand 2.893 locuinte. Fata de acelasi an, numarul locuintelor din proprietate publica a scazut cu 9.5 %, reprezentand 221 locuinte. Pe de alta parte, numarul locuintelor in proprietate privata a crescut fata de anul 2000 cu 2.78 %, reprezentand 3.114 locuinte.

In prezent numarul de cereri de locuinte inregistrate la Primaria pentru constructii A.N.L. este 3.200 in perioada 2003 – 2005.

Cladirile de locuit din Municipiul Cluj Napoca au o vechime in exploatare cuprinsa intre 20 si 55 ani si reprezinta majoritatea cladirilor din municipiul nostru la care in intervalul de timp mentionat nu s-a facut nici o interventie majora la structura constructiva sau la instalatiile interioare.

In contextul reducerii consumului energetic, prin O.U.G. nr.174/2002, aprobata si modificata prin Legea nr.211/2003, modificata prin O.U.G. nr.187/2005, s-au aprobat masuri speciale pentru reabilitarea termica a unor cladiri de locuit si a instalatiilor aferente, realizate dupa proiecte- tip in perioada 1950-1985, amplasate in zone urbane si racordate la sistemele centralizate de furnizare a energiei termice ale unitatilor administrative-teritoriale, in contextul reducerii consumului energetic. Prin H.G.nr.1070/2003 s-au aprobat normele de aplicare a O.U.G.nr.174/2002. Aceste norme urmeaza sa fie actualizate dupa aprobarea prin lege a O.U.G.nr.187/2005.

Consiliul Local urmareste prin reabilitarea termica a cladirilor reducerea / economisirea energiei in special al celei termice. Unele surse, bazate pe experinta altor state din Europa, sustin procente de potential pentru reducerea pierderilor de caldura care ajung pina la 65%.

Pierderile de caldura, la orice tip de constructie si indiferent de destinatie, se apreciaza prin gradul de izolare termica a acesteia. Activitatea de reabilitare termica a cladirilor urmareste imbunatatirea performantei termice globale, a gradului de izolare termica a elementelor de constructie (anvelopa cladirii), precum si cresterea eficientei energetice a instalatiilor interioare termice si sanitare (incalzire si apa calda de consum). In prezent executivul primariei actioneaza in baza actelor normative mentionate.

Primaria are in administratie si spatii cu alta destinatie decat cea de locuit. In prezent in municipiu sunt 970 **spatii cu alta destinatie** reprezentand birouri, ateliere, sedii fundatii si sedii de partide. Dintre acestea 652 sunt propuse spre vanzare, 352 dintre ele fiind revendicate iar 126 fiind deja vandute. Restul de 174 urmeaza a fi vandute in baza Ordonantei de Urgenta a Guvernului nr. 110/14 Iulie 2005 privind vanzarea spatiilor proprietate privata a statului sau a unitatilor administrativ teritoriale cu destinatia de cabinete medicale precum si a spatiilor in care se desfasoara activitati conexe actului medical. Din cele aproximativ 970 de spatii cu alta destinatie, 318 sunt spatii detinute de asociatii, fundatii, partide politice si dispensare medicale.

8. Piața Imobiliară din Municipiul Cluj - Napoca

Date generale – piața imobiliară

Piața imobiliară din România este o piață în continuă creștere din 1990 încoace. În același timp este una foarte sensibilă la toți factorii care generează motive de destabilizare a leului cum ar fi - alegerile prezidentiale; creditele acordate de diverse bănci pentru cumpărări de imobile; raportul leu-valuta; migrația forței de muncă din mediul rural spre mediul urban; migrația forței de muncă spre alte țări; creșterea investițiilor în domeniul imobiliar.

În prezent ne aflăm într-o situație de apreciere a leului românesc, ce fenomen a determinat un blocaj în tranzacțiile imobiliare în special în domeniul apartamentelor de bloc, terenurile nefiind afectate de acest fenomen. Principalul motiv pentru care terenurile nu sunt afectate de influențele indirecte ale stabilității leului este creșterea investițiilor în domeniul imobiliar. Investițiile în domeniul imobiliar sunt foarte diverse de la simpla cumpărare de imobile și construirea de blocuri de locuințe din fonduri private, până la construirea de sedii de firmă și spații de producție, toate având o influență directă asupra terenurilor deoarece acest tip de imobil este necesar fiecărei tip de construcție.

Piața imobiliară Cluj – Napoca. În Cluj – Napoca piața imobiliară este una foarte dezvoltată și atractivă, Clujul prezentând un interes deosebit din punct de vedere economic și universitar ca cel mai mare oraș din județ și regiune. Apariția unui număr tot mai mare de firme și investitori pe piața economică clujeană a dus la mărirea numărului de tranzacții imobiliare, stimulând totodată migrația forței de muncă spre Cluj. Astfel s-au amplificat tranzacțiile de vânzare – cumpărare, închiriere de imobile, construire de sedii, spații de depozitare, producție.

În ultimii 2 ani s-a remarcat în special o creștere a tranzacțiilor cu terenuri, ca urmare a cererii tot mai mari de a construi clădiri de tip industrial (hale) care să asigure un confort sporit și dotări deosebite comparativ cu vechile clădiri sau a dorinței de a construi clădiri de tip comercial, administrativ (birouri) care în prezent sunt la mare căutare. Odată cu dezvoltarea orașului, tot mai multe firme din alte zone ale țării sau din afara țării sunt interesate de astfel de construcții.

Datorită presiunii accentuate pe cerere, piața imobiliară este în momentul de față a vânzătorilor. Aceasta implică, pe de o parte, posibilități de tranzacționare a proprietăților la nivelul maxim al valorii lor și, pe de altă parte, posibilități de creștere a valorii în viitor deoarece oferta este foarte limitată.

O analiză a tranzacțiilor imobiliare din Cluj – Napoca în perioada 1997 – 2005, releva o tendință de creștere a prețurilor tuturor tipurilor de apartamente din toate zonele orașului. Această tendință s-a accentuat în special după anul 2001, iar în perioada 1997 – 1999 a stagnat înregistrându-

se chiar scăderi ale ei. Excepția o constituie apartamentele din zona centrală a orașului, pentru care tendința este de creștere continuă, datorită coeficientul de unicitate din zonă.

Interesul tot mai mare a investitorilor din alte zone ale țării și din străinătate și migrarea permanentă a populației în regiunea municipiului Cluj – Napoca, conduc la o prognoză favorabilă a pieței imobiliare clujene pentru următorii ani.

9. Cluj-Napoca – important centru administrativ

În Municipiul Cluj-Napoca funcționează o importantă rețea de instituții administrative. Structurarea acestor instituții publice pe ministere sau alte organe publice centrale sau locale este următoarea:

- *Ministerul Administrației și Internelor*
 - Inspectoratul de Poliție Județean Cluj
 - Inspectoratul Județean pentru Situații de Urgență „Avram Iancu” Cluj
 - Inspectoratul de Jandarmi Județean Cluj
 - Gruparea de Jandarmi Mobilă „Someșul” Cluj-Napoca
 - Oficiul Județean de Cadastru și Publicitate Imobiliară Cluj
 - Autoritatea pentru Străini
 - Biroul pentru Străini Cluj
- *Ministerul Finanțelor Publice - Agenția Națională de Administrare Fiscală*
 - Direcția Generală a Finanțelor Publice Cluj
 - Garda Financiară – Comisariatul Regional Cluj
 - Direcția Regională Vamală Cluj
 - Biroul Vamal Cluj
- *Ministerul Muncii, Solidarității Sociale și Familiei*
 - Direcția de Muncă, Solidaritate Socială și Familie Cluj
 - Inspectoratul Teritorial de Muncă Cluj
 - Casa Națională de Pensii și alte Drepturi de Asigurări Sociale
 - Casa Județeană de Pensii Cluj
 - Agenția Națională pentru Ocuparea Forței de Muncă Cluj
 - Agenția Județeană pentru Ocuparea Forței de Muncă Cluj
 - Centrul Regional de Formare Profesională a Adulților Cluj
- *Ministerul Agriculturii, Pădurilor și Dezvoltării Rurale*
 - Direcția pentru Agricultură și Dezvoltare Rurală Cluj
 - Unitatea Județeană Fitosanitară Cluj
 - Unitatea pentru Ameliorare și Reproducție în Zootehnie Cluj
 - Inspectoratul Teritorial pentru Calitatea Semințelor și Calitatea Materialului Săditor Cluj
 - Inspectoratul Teritorial de Regim Silvic și de Vânătoare Cluj-Napoca
 - Agenția Domeniilor Statului – Sucursala Cluj
 - Inspecția Piscicolă – Filiala Someș-Tisa
 - Agenția de Plăți și Intervenție pentru Agricultură – Sucursala Cluj
 - Agenția Veterinară și pentru Siguranța Alimentelor Cluj
 - Direcția Sanitar Veterinară și pentru Siguranța Alimentelor Cluj
 - Agenția Națională de Consultanță Agricolă
 - Centrul Județean de Consultanță Agricolă Cluj
 - Regia Națională a Pădurilor
 - Direcția Silvică Cluj
- *Ministerul Mediului și Gospodăririi Apelor*

- Agenția Națională pentru Protecția Mediului
 - Agenția Regională pentru Protecția Mediului Cluj
 - Agenția Județeană pentru Protecția Mediului Cluj
- Garda Națională de Mediu
 - Garda Națională de Mediu – Comisariatul Regional Cluj
 - Garda Națională de Mediu – Comisariatul Județean Cluj
- *Ministerul Transporturilor, Construcțiilor și Turismului*
 - Direcția Regională de Drumuri și Poduri Cluj
 - Secția Drumuri Naționale Cluj
 - Autoritatea Rutieră Română – Agenția Cluj
 - Registrul Auto Român – Reprezentanța Cluj
 - Agenția Națională pt. Locuințe – Oficiul Teritorial Cluj
- *Ministerul Economiei și Comerțului*
 - Inspecția de Stat pentru Controlul Cazanelor, Recipientilor sub Presiune și Instalații de Ridicat Cluj
 - Biroul Român de Metrologie Legală
 - Direcția Regională de Metrologie Legală Cluj
- *Ministerul Apărării Naționale*
 - Centrul Militar Zonal Cluj
 - Corpul 4 Armată Teritorial „Mareșal Constantin Prezan”
- *Ministerul Sănătății*
 - Direcția Județeană de Sănătate Publică Cluj
 - Casa Națională de Asigurări de Sănătate
 - Casa Județeană de Asigurări de Sănătate Cluj
- *Ministerul Educație și, Cercetării*
 - Inspectoratul Școlar Județean Cluj
- *Ministerul Culturii și Cultelor*
 - Direcția Județeană pentru Cultură, Culte și Patrimoniul Cultural Național Cluj
 - R.A. România Film – Filiala Transilvania
- *Ministerul Comunicațiilor și Tehnologiei Informației*
 - Inspectoratul General pentru Comunicații și Tehnologia Informației – Direcția Teritorială Cluj
- *Institutul Național de Statistică*
 - Direcția Regională de Statistică Cluj
- *Agenția Națională pentru Sport*
 - Direcția Județeană pentru Sport Cluj
- *Autoritatea Națională pentru Turism*
 - Reprezentanța Teritorială Cluj – Maramureș – Sălaj
- *Agenția Națională pentru Resurse Minerale*
 - Compartimentul de Inspecție Teritorială pentru Resurse Minerale Cluj
- *Agenția pentru Strategii Guvernamentale*
 - Oficiul Teritorial de Informare Publică Cluj
- *Agenția Națională pentru Întreprinderile Mici și Mijlocii*
 - Oficiul Teritorial Timișoara – Centrul de Informare Cluj
- *Autoritatea Națională pentru Protecția Consumatorilor*
 - Oficiul Județean pentru Protecția Consumatorilor Cluj
- *Inspectoratul de Stat în Construcții*
 - Inspectoratul Teritorial în Construcții Cluj
 - Inspectoratul Județean în Construcții Cluj
- *Oficiul Central de Stat pentru Probleme Speciale*
 - Oficiul de Mobilizare a Economiei și Pregătire a Teritoriului pentru Apărare a Județului Cluj
- *R.A. Administrația Patrimoniului, Protocolului de Stat București*

Unele dintre aceste instituții sunt organizate la nivel regional/teritorial coordonând activitatea structurilor din mai multe județe, respectiv:

- Garda Financiară – Comisariatul Regional Cluj - 6 județe arondate: Cluj, Alba, Bistrița-Năsăud, Maramureș, Satu Mare, Sălaj
- Direcția Regională Vamală Cluj – 6 birouri vamale subordonate: Cluj, Cluj-aeroport, Alba Iulia, Bistrița, Târgu Mureș și Zalău,
- Centrul Regional de Formare Profesională a Adulților Cluj - 6 județe arondate: Cluj, Bihor, Bistrița-Năsăud, Maramureș, Satu Mare și Sălaj
- Inspectoratul Teritorial pentru Calitatea Semințelor și Calitatea Materialului Săditor Cluj – 2 județe arondate: Cluj, Bistrița-Năsăud
- Inspectoratul Teritorial de Regim Silvic și de Vânătoare Cluj-Napoca - 3 județe arondate; Alba, Mureș, Bistrița-Năsăud
- Agenția Regională pentru Protecția Mediului Cluj – 6 județe arondate: Cluj, Bihor, Satu Mare, Maramureș, Sălaj, Bistrița-Năsăud
- Garda Națională de Mediu – Comisariatul Regional Cluj – 6 județe arondate: Cluj, Bihor, Bistrița-Năsăud, Maramureș, Satu Mare și Sălaj
- Direcția Regională de Drumuri și Poduri Cluj – 7 județe arondate. Cluj, Bistrița-Năsăud, Bihor, Alba, Satu Mare, Sălaj, Baia Mare
- Agenția Națională pt. Locuințe – Oficiul Teritorial Cluj
- Inspecția de Stat pentru Controlul Cazanelor, Recipientilor sub Presiune și Instalații de Ridicat Cluj – 3 județe arondate: Cluj, Bistrița-Năsăud, Sălaj
- Direcția Regională de Metrologie Legală Cluj – 6 județe arondate: Cluj, Bistrița-Năsăud, Bihor, Satu Mare, Sălaj, Maramureș
- Centrul Militar Zonal Cluj
- Corpul 4 Armată Teritorial „Mareșal Constantin Prezan”
- Inspectoratul General pentru Comunicații și Tehnologia Informației – Direcția Teritorială Cluj – 10 județe arondate: Cluj, Alba, Baia Mare, Bihor, Bistrița-Năsăud, Satu Mare, Sibiu, Târgu Mureș, Sălaj, Harghita
- Direcția Regională de Statistică Cluj – 6 județe arondate: Cluj, Bistrița-Năsăud, Satu Mare, Sălaj, Bihor, Maramureș
- Autoritatea Națională pentru Turism - Reprezentanța Teritorială Cluj – Maramureș – Sălaj – 3 județe arondate: Cluj, Sălaj, Maramureș
- Compartimentul de Inspecție Teritorială pentru Resurse Minerale Cluj – 2 județe arondate: Cluj, Sălaj
- Oficiul Teritorial de Informare Publică Cluj – 6 județe arondate: Cluj, Alba, Bistrița-Năsăud, Sălaj, Maramureș, Satu Mare
- Inspectoratul Teritorial în Construcții Cluj - 4 județene arondate: Cluj, Bistrița-Năsăud, Maramureș, Alba
- R.A. România Film – Filiala Transilvania - 7 județe arondate: Cluj, Alba, Bistrița-Năsăud, Mureș, Maramureș, Sălaj și Satu Mare.

În general, unele dintre aceste structuri se confruntă cu probleme legate de:

- Suprafața disponibilă insuficientă corespunzătoare desfășurării în condiții optime a activității lor specifice;
- Personal insuficient pentru derularea acțiunilor de control
- Dotare deficitară cu mijloace de transport pentru deplasarea în teritoriu

Totodată, caracterul regional al acestora determină frecventarea instituțiilor respective de către un număr ridicat de persoane fizice și/sau juridice, provenite nu numai din județul Cluj, solicitând diverse servicii, fapt ce duce la o îngreunare a circulației în zonele respective, locurile de parcare fiind insuficiente.

De asemenea, la nivelul municipiului Cluj-Napoca funcționează o serie de regii autonome, societăți comerciale cu subordonare locală/județeană, după cum urmează:

- subordonare locală:

- Regia Autonomă de Termoficare Cluj-Napoca
- Regia Autonomă de Transport Urban Călători Cluj-Napoca
- Regia Autonomă a Domeniului Public Cluj-Napoca

- subordonare județeană:

- Aeroportul Internațional Cluj-Napoca
- S.C. Compania de Apă „Someșul” Cluj
- Regia Autonomă a Drumurilor Județene Cluj
- Regia Autonomă de Administrare a Domeniului Public și Privat Cluj
- S.C. TETAROM S.A. Cluj

10. Infrastructura pentru educație/invățământ (*sursa: fișa localității*) cuprindea în 2004, 154 unități din care:

- 62 grădinițe de copii;
- 30 școli pentru învățământul primar și gimnazial;
- 45 licee cu diferite profiluri;
- 1- școala profesională, complementară sau de ucenici;
- 6 – școli postliceale;
- 10 institute de învățământ universitar, din care 6 în sectorul public și 4 în sectorul privat.

Fata de anul 2000, numărul total al unităților de învățământ a scăzut cu 9, de la 163 la 154. Fata de același an, numărul grădinițelor a scăzut de la 65 la 62, cel al școlilor din învățământul primar și gimnazial a scăzut de la 34 la 30, cel al liceelor scăzut de la 46 la 45, cel al școlilor postliceale a scăzut de la 7 la 6, iar cel al institutelor de învățământ superior a rămas constant.

În cadrul acestor unități de învățământ, se înregistrează un număr total de 2.838 săli de clasă și cabinete școlare, în creștere față de anul 2000 când se înregistra un număr de 2.644. Laboratoarele școlare erau în 2004 în număr de 1.497, de asemenea în creștere față de anul 2000, când erau 1.144. Numărul atelierelor școlare a scăzut în 2004 la 255 față de 305 câte erau în 2000.

La stabilirea priorităților (*primarie*) privind lucrările de reparații se au în vedere programele de modernizare a unităților de învățământ: grupuri sanitare, izolații hidrofuge și termice, reabilitări de instalații, refacerea fatadelor, amenajări de cabinete și laboratoare, amenajarea curților, reabilitarea terenurilor și a salilor de sport. Din cele 121 de unități de învățământ din subordinea Primăriei Cluj – Napoca, un număr de 105 au solicitat efectuarea de lucrări de reparații și întreținere.

Fondurile alocate de la buget pentru aceste lucrari pe anul 2005 insumeaza 13 milioane RON. In conformitate cu procedurile legale, au fost licitate 88 de obiective si elaborate hotararile de atribuire precum si s-a realizat redactarea contractelor de executie. Valoarea contractelor este de 4,5 milioane RON. Prin executarea lucrarilor de reparatii si intretinere se transpun in practica programe de modernizare a unitatilor de invatamant:

- modernizarea grupurilor sanitare, bucatarii, spalatorii – in 9 unitati;
- reabilitarea invelitorilor si a acoperisurilor – 7 unitati;
- reabilitarea instalatiilor de incalzire – 9 unitati;
- reabilitarea instalatiilor electrice – 2 unitati;
- reabilitarea tamplariei exterioare – 17 unitati.

In ceea ce priveste infrastructura unitatilor de **cultura**, se remarca existenta a 2 teatre dramatice, 2 opere, 2 teatre de pupusi, 4 case de cultura (Casa Municipala de Cultura, Casa Universitarilor, Casa de Cultura a Studentilor si Casa Tineretului), Orchestra Filarmonica, reseaua celor 6 muzee: de Arta, al Farmaciei, Istorie a Transilvaniei, al Satului, Mineralogiei si Zoologic. Un loc aparte il ocupa Gradina Botanica, a 2-a ca importanta in Europa, autentic tezaur botanic, cu un variat numar de plante, unele dintre ele foarte rare. Tabloul cultural clujean trebuie completat cu prezenta celor 3 mari biblioteci: Biblioteca Centrala Universitara „Lucian Blaga” , Biblioteca Academiei si Biblioteca Judeteana „Octavian Goga”.

11. Infrastructura din domeniul sanitar cuprinde 11 spitale – din care 9 spitale – clinici in administrarea Consiliului Judetean si 2 institute subordonate direct Ministerului Sanatatii (Institutul Oncologic si Institutul Inimii), un preventoriu, 12 policlinici de stat si 4 policlinici private, 107 dispensare in sectorul de stat, 30 de cabinete scolare si 141 de cabinete medicale private, 170 de cabinete stomatologice si 28 de laboratoare medicale de tehnica dentara. Amenajarile din domeniul sanitar ocupa suprafete importante de teren in centrul municipiului, cu constructii si dotari specifice (exemplu zona str. Clinicilor, str. Victor Babes si str. Hasdeu – circa 9 ha). Din aceste suprafete, o parte nu mai justifica utilizarea actuala.

12. Reteaua de apa si canalizare

In ceea ce priveste reseaua de alimentare cu apa si canalizare a municipiului Cluj-Napoca Compania de Apa Somes S.A. (fosta Regie Autonoma Judeteana Apa-Canal), in cadrul programului ISPA (instrument structural de preaderare), deruleaza in prezent programul “Reabilitarea si modernizarea sistemelor de alimentare cu apa si canalizare pentru zona Cluj”. Acesta reprezinta o cofinantare a Uniunii Europene si Bancii Europene de Investitii castigata de compania de apa Somes S.A.. Programul, in valoare totala de 61.2 milioane de euro, este prevazut a se derula pe parcursul a trei

ani, pana in decembrie 2006, in municipiul Cluj-Napoca si in localitatile limitrofe, fiind structurat pe doua contracte C1 si C2.

O mare parte a Programului se concentreaza pe patru categorii de obiective cuprinse in contractul C1:

- ✓ reabilitarea (inlocuirea) unor retele inechite de apa;
- ✓ reabilitarea (inlocuirea) unor retele inechite de canalizare;
- ✓ extinderea sistemului actual de alimentare cu apa intr-o serie de zone din municipiu care in prezent nu dispun de retele publice de alimentare cu apa (adica infiintarea de retele noi);
- ✓ extinderea sistemului actual de canalizare, adica infiintarea de retele noi in zonele unde nu exista.

Programul vizeaza innoirea si infiintarea in urmatoorii 3 ani a circa 200 km de retele de apa canal.

Pana in prezent aproape jumatate din contractul C1 este in faza avansata de executie.

S-au finalizat sau sunt in stadii avansate de executie lucrarile de infiintare de noi retele de alimentare cu apa pe 52 de strazi din 12 zone ale municipiului, reprezentand circa 48.3% din lucrarile planificate din aceasta categorie. La lucrarile de modernizare (inlocuire) a retelelor vechi de apa, realizarile fizice sunt de 57.3 % cu 54 de puncte de lucru din 11 zone ale municipiului finalizate sau in stadii avansate.

In ceea ce priveste infiintarea de retele complet noi de canalizare, atat in Cluj-Napoca cat si in zona rurala din amonte este gata in proportie de 34.75% adica realizari fizice pe 91 de strazi din 13 zone ale programului in lungime de 31.8 km, iar la capitolul de modernizari retele de canalizare, progresul este de 41%- in 13 puncte din 3 zone ale municipiului.

Canalul colector pentru cartierul Gheorgheni, prevazut a se realiza in lungime de 1.7 km, diametrul de 2.25 m si 4 puturi de vizitare ale carui lucrari au fost inaugurate la sfarsitul lunii ianuarie 2005 este finalizat pe o lungime de 1.05 km, iar puturile intermediare, partial finalizate. Lucrarile se realizeaza pe tehnici miniere- sapatura scurta- astfel incat sunt evitate inconvenientele pe care le-ar presupune sapaturile deschise. La finalizare, colectorul va colecta toate apele uzate si pluviale din zona Centru- Gheorgheni pentru a fi transportate spre Canalul colector existent pe malul drept al Somesului Mic si apoi la Statia de Epurare in vederea procesarii. O serie de alte lucrari: instalarea de hidrofoare, modernizarea statiilor de pompare sunt, de asemenea, in variate stadii de executie.

Se preconizeaza ca pana la incheierea programului, in decembrie 2006, circa 200 km de retele de alimentare cu apa respectiv de canalizare vor fi modernizate sau infiintate. Lucrarile sunt destinate modernizarii infrastructurii deservita de Compania de Apa Somes, aducerii unui plus de calitate a apei

potabile si serviciilor prestate in beneficiul utilizatorilor, reducerii pierderilor de apa si a consumurilor specifice si, nu in ultimul rand contribuirii esentiale la alinierea cu standardelor europene in domeniu si a conformarii cu cerintele comunitate de protectie a mediului.

Compania de Apa Somes S.A. a demarat incepand din anul 1992 un masiv program de investitii din surse proprii, locale si comunitare. Astfel, municipiul Cluj-Napoca a beneficiat de doua mari programe de asistenta financiara: MUDP II (Programul de Dezvoltare a Utilitatilor Municipale etapa a II a, finalizat din punct de vedere al lucrarilor), si ISPA care urmeaza a se derula pana in 2006. Ca valoare insumata a fondurilor atrase Compania de Apa Somes S.A., pe locul al doilea pe tara, cu aproape 100 milioane USD destinati printre altele reabilitarii si modernizarii de retele si instalatii de apa si canal, contorizarii, inlaturarii poluarii mediului.

Cele mai importante realizari ale Companiei pana in prezent sunt:

- contorizarea municipiului Cluj-Napoca, la nivel de imobil, in proportie de 100%;
- reabilitarea unei lungimi considerabile de retele de canalizare si a statiei de tratare cat si constructia canalului colector principal, investitii care au avut drept finalitate eliminarea deversarii apelor uzuale menajere si industriale in raul Somes;
- extinderea si reabilitarea retelei de distributie a apei pe 80.4 km;
- extinderea si reabilitarea retelei de canalizare pe 103 km;
- imbunatatirea tratarii apei si epurarii apelor uzate.

In luna iulie a 2005 au fost finalizate lucrarile de modernizare a statiei de epurare a apelor uzate Cluj-Napoca, lucrari ce au o valoare totala de 267.5 miliarde *ROL*. Investitiile facute au permis cresterea capacitatii de prelucrare a statiei cu inca 970 l/s apa, fata de 1200 l/s de apa anterior modernizarii, astfel s-au creat conditii pentru procesarea intregului volum de ape uzate din municipiul Cluj-Napoca si zona rurala din amonte de oras, adecvat dezvoltarii urbane actuale si de perspectiva, prin solutii cu impact minim asupra mediului.

Lungimea simpla a retelei de distributie a **apei potabile** era in 2004 de 426 km, aceeasi ca in 2000.

Lungimea simpla a **retelei de canalizare** era in 2004 de 334(394) km, in crestere fata de anul 2000 cu 8 km (326 km), reprezentand un procent de 2.45%.

13. Alimentarea cu energie termica a municipiului Cluj-napoca

Prezentarea sistemului de alimentare centralizat cu energie termică (SACET)

Acest sistem este operat de Regia Autonomă de Termoficare, care a luat ființă în anul 1990, prin decizia 510-16.11.1990 a Prefecturii Cluj.

RAT are urmatoarele domenii ca obiect de activitate:

- Producția și distribuția energiei termice și a apei calde menajere
- Lucrări de instalații sanitare, încălzire centrală și de montaj de echipamente și utilaje tehnologice la clădiri și construcții inginerești
- Activități de servicii prestate în principal asociațiilor de proprietari/locatari și agenților economici

În prezent, RAT are încheiate contracte de furnizare cu cca. 1730 de asociații de proprietari/locatari, totalizând un număr de aproximativ 57742 apartamente (45.3% din totalul populației municipiului) și cca. 497 de contracte cu agenții economici și instituții publice

Situația actuală a SACET

- Centrala termică de Zonă (CTZ) Someș Nord, cu o putere termică instalată de 232 MW
- 68 centrale termice de cvartal (CT), deserving cartierele Gheorgheni, Grigorescu, Mărăști, Zorilor și zona centrală. Puterea termică totală instalată este de cca. 563 MW
- 2 centrale termice cu cogenerare, având o putere termică instalată de 13 MW, interconectate între ele și cu 2 puncte termice. Aceste centrale sunt proprietatea SC Colonia Cluj-Napoca Energie SRL, societate cu capital mixt româno-german.
- Centrale termice de bloc în zona Mamaia-Dragalina, în locul CT Dragalina.
- Rețele de transport a energiei termice –16 km.
- Rețele de distribuție a energiei termice –128 km.
- Puncte termice –38.

O parte din dotările menționate fac parte din patrimoniul Consiliului Local (44.9%) iar restul în patrimoniul RAT (55.1%), aflată la rîndul ei în patrimoniul Consiliului Local.

Pentru 54.7% din totalul populației municipiului Cluj-Napoca, încălzirea imobilelor se face pe alte sisteme.

Evoluția prețului energiei termice furnizate de SACET

În intervalul 2005-2007 vor dispărea treptat subvențiile acordate pentru energia termică furnizată populației. Odată cu dispariția acestora, va dispărea și prețul național de referință pentru energia termică (în prezent, prețul mediu de furnizare a energiei termice de către RAT este de 38 EU/Gcal) din care 67% este reprezentat de costul gazului natural.

Evoluția prețului în intervalul menționat este influențată de următorii factori:

- Reducerea consumului de gaz prin modernizări
- Creșterea prețului mediu al gazului
- Reducerea costurilor fixe (exploatare, întreținere, amortizări)
- Introducerea prețului binom care va oglindi costurile fixe și variabile.

14. Alimentarea cu gaze naturale

Lugimea simplă a conductei de distribuire a **gazelor** în municipiul Cluj-Napoca este de circa 650 km, rețeaua fiind administrată de Distrigaz Nord Tg. Mures, Sucursala Cluj.

Starea rețelei

40 % di rețele au uzură normată depășită (vechime de peste 15 ani – stabilită prin lege), dar se afla în stare bună de funcționare (verificări periodice, iar în caz de probleme, se i-au măsuri de remediere). Intervin probleme de alimentare în anumite zone, datorită consumului mare și a cantității insuficiente de gaz la intrarea în oraș, la temperaturi de sub –20 de grade, și presiune a gazului sub 1,5 bari. (problema din Grigorescu a fost remediată prin interconecta-rea rețelei cu cea din valea Nadășului prin Tăietura Turcului, astfel asigurându-se o bună alimentare și a Parcului Industrial Tetarom 2).

Proiecte de investiții existente

-Exista un proiect de înlocuire a rețelelor vechi, uzate, cu rețele din polietilenă, garantate 50 de ani. A fost aprobată înlocuirea conductei de presiune medie de pe b-dul 21 decembrie 1989 (prima conductă de gaz a orașului, montată în 1947), și a conductelor de pe străzile József Attila, Alba Iulia (partea draptă a Căii Turzii), Gheorghe Dima, Romulus Vuia și împrejurimi. O parte a acestor lucrări vor fi încredințate prin licitație, spre execuție, altor firme, iar o parte vor fi executate în regie proprie. -De asemenea a început modernizarea a 8 stații de reglare – acum sunt în faza de control tehnic, modernizarea fiind programată pe parcursul anului.

15. Gestionarea deșeurilor

Colectarea deșeurilor se face în general fara o presortare în funcție de potențialul de valorificare, rata de reciclare a componentelor valorificabile din deșeurile menajere este redusă în ciuda evoluției calitatii deșeurilor (ponderea materialelor reciclabile-ambalaje din materiale plastice, hartie, metal-a crescut în ultimii ani în detrimentul deșeurilor organice). Presortarea sistematică a deșeurilor se afla într-un stadiu incipient.

Actualul depozit de deșuri al municipiului este situat în intravilan la 1,5 km de limita cartierului Someșeni, pe drumul spre comuna Pata și ocupa o suprafață de cca 10 ha, teren revendicat de foștii proprietari. Amplasarea haldei este neadecvată iar capacitate de preluare este de mult timp depășită. Depozitul este mixt și preia toate cele trei categorii de deșuri: menajere și stradale, industriale și sanitare. De aceea nu este autorizat de instituțiile de mediu, sanitare și de gospodărire a apelor. Exploatarea rudimentară a haldei face ca aceasta să aibă un impact negativ asupra principalilor factori de mediu: apă, aer, sol, peisaj.

În afara depozitului oficial de deșuri urbane există și alte zone în care s-au depus sau se produc și în prezent depuneri ilegale de deșuri.

Depozitele de deșuri industriale sunt în majoritate situate în intravilan, în incinta întreprinderilor aferente și odată cu procesele tehnologice respective își exercită influența negativă asupra orașului.

În prezent, amenajarea unei rampe ecologice de deșuri pentru municipiu face obiectul unui proiect întocmit de Primăria Cluj.

II. ANALIZA SWOT

ANALIZĂ SWOT –URBANISM SI DISCIPLINA IN CONSTRUCTII

<p>PUNCTE TARI</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dezvoltare policentrica, diferențiată clar pe cartiere; - Existența centrelor de cartier; - Diversitatea istorică și tipologică a construcțiilor; - Prezența elementelor naturale în oraș sau apropierea lui (râu, pădure, denivelări accentuate), conferind orașului specificitate și confort d.p.d.v. al mediului; - “Centralizarea” anumitor funcțiuni (ex: cultură, loisir) - Piata imobiliara dinamica si atractivaș - Existenta institutiilor publice cu acoperire locala si regionalaș - Servicii publice locala bine dezvoltate(transport in comun, utilitati); 	<p>PUNCTE SLABE</p> <ul style="list-style-type: none"> - fortarea permanenta a limitelor intravilanului - insuficienta spatiilor verzi si ca tendinta, presiunea antropica din ce in ce mai mare asupra padurilor din imprejurimi, paduri care nu sunt percepute în complexitate afunctiunilor lor(de mediu, de agrement, sociala, economica...) - Accesul dificil între cartiere cu trecerea aproape obligatorie prin zona centrală - Insuficiente funcțiuni îndeplinite de centrele de cartier - Dificultăți în dezvoltare datorate elementelor naturale - Numarul mare de constructii executate cu incalcarea PUG si a Regulamentului de Urbanism - Infrastructură urbană necorespunzătoare la periferii și in zonele industriale - Existența unor vechi unități industriale cu destinații incerte; - Starea precara si inestetica a unor cladiri; - Servicii slab structurate si repartizate in teritoriu.
<p>OPORTUNITATI</p> <ul style="list-style-type: none"> - posibilitatea actualizarii PUG - existenta unei Facultati de Arhitectura si a unor Sectii de Urbanism la universitatile din municipiu; - traditia si numarul mare de specialisti si de societati private cu experienta relevanta in domeniu; - progresul tehnologic – posibilitatea de a intocmi harti si planuri prin satelit, Programe informatice(GIS) de gestionare a localitatilor - posibilitatea de a institui o zona metropolitana cu localitati din zona periurbana - posibilitatea de a accesa fonduri structurale pentru regenerare urbana; - Cadrul normativ privind reabilitarea termica a imobilelor 	<p>AMENINTARI</p> <ul style="list-style-type: none"> - refuzul uno comunelor invecinate de a se angrena intr-o zona metropolitana datorita necunoasterii si lipsei de experienta asociativa; - insuficienta fondurilor alocate pentru zonele de risc - dificultatea unei amenajari rationale datorita discordantei existente între actiunile administrative si ritmul retrocedarilor imobiliare

ANALIZA SWOT INFRASTRUCTURA DE CIRCULAȚIE ȘI TRANSPORT

Puncte tari

- Dotarea orașului cu toate tipurile de căi de transport, cu excepția celor navale
- Cluj-Napoca este traversat de magistrala rutieră E60(DN1): București - Brașov - Cluj-Napoca - Oradea – Budapesta – Viena
- Legături atat pentru calatori cat si pentru marfuri cu capitala si principalele centre ale tarii, precum si cu exteriorul
- Aeroportul Internațional din Cluj-Napoca - modernizat în ultimii ani si cu un trafic internațional real.- conectat prin legături aeriene interne cu București, Timișoara, Târgu Mureș, iar externe cu Bergamo, Bologna, Budapesta, Chișinau, Clermont-Ferand (ocazional), Florența, Munchen, Split (ocazional), Treviso, Verona, Trieste, Viena, Frankfurt și deservit de către 3 companii aeriene (Tarom, Carpatair, Clubair) precum si de avioane charter
- Numarul total de pasageri a crescut fata de anul trecut cu 34,4% iar numarul pasagerilor aflatii in trafic international a crescut cu 51,6 %.
- La nivelul anului 2002 aeroportul Cluj prelua 73% din traficul regional de pasageri
- Rețea feroviară dezvoltată pentru transportul de marfuri (Cluj-Napoca Est)
- Modernizarea Gării Cluj-Napoca
- Legături feroviare cu principalele orase ale tarii, puncte vamale precum si cu exteriorul (Budapesta)
- Infrastructura de transport urban însumează 347 km de străzi, din care 261 km modernizate (2004)
- Stare destul de bună a drumurilor în comparație cu alte municipii
- In Cluj-Napoca funcționează multe firme de transport internațional pentru persoane și firme de transport de marfă
- Cresterea cu 61, 1% fata de 2000, adica 99 km, a kilometrilor de strazi modernizati
- Proiectul al primariei de modernizare a unui numar de 288 de strazi de pe raza municipiului si modernizarea și asfaltarea străzilor periferice neasfaltate
- Continuarea procesului de modernizare a trotuarelor și în cartiere
- Construirea unei centuri de ocolire a orașului pe relatiile b-dul Muncii - Apahida

Puncte slabe

- Lipsa centurilor ocolitoare care sa descongestioneze traficul separand fluxul de tranzit/transporturi de marfuri inspre alte centre din regiune de circulatia interna, determina ca in prezent,
- Traficul de tranzit se desfasoara pe strazile municipiului Cluj-Napoca, perturband circulatia in municipiu si ridicand gradul de poluare peste limitele admisibile
- Aeroportul Cluj Napoca are posibilitati reduse de extindere datorita amplasamentului in conditiile in care pista de aterizare este una dintre cele mai scurte din tara
- Ceața care îngreunează deseori desfășurarea activităților aeroportuare în condiții normale
- Infrastructura rutiera invecinata - neelectrificarea căii ferate Cluj-Napoca—Oradea
- Cluj-Napoca nu este nod feroviar
- Condiții de trafic nesigure pe E60 datorită lipsei traseelor alternative pentru vehicule cu tracțiune animală și agricole
- Relieful deluros din împrejurimile orașului (Dealul Feleacului), fapt care, face foarte dificilă și costisitoare construirea unei centuri ocolitoare
- Lipsa de alternative prezente în ce privește trasee care să ocolească centrul orașului
- Aglomerația la intrarea / ieșirea din oraș la ore de vârf cauzată de lățimea insuficientă a benzilor de circulație
- Circulație îngreunată de numărul extrem de mare de automobile și de arhitectura centrului orașului (centrul orașului corespunde cu centrul vechi al orașului și este alcătuit din străzi strâmte întortocheate și din clădiri vechi)
- Străzile înguste și întortocheate din zona centrală creează dificultăți în aprovizionarea magazinelor din

- centru
- Existența de strazi neasfaltate la zonele periferice precum și în zone apropiate de centrul orașului
- Locuri de parcare insuficiente coroborat cu faptul că strazile sunt înguste (în special în zona centrală și pe aleile dintre blocuri) duc la sufocarea traficului
- Lipsa unor parkinguri atât în zona centrală cât și în principalele cartiere ale municipiului
- Depășirea duratei maxime de viață a unui segment important din rețeaua de distribuție
- Lipsa unei reale planificări urbanistice
- Legăturile auto la Coridorul 4 (Arad-Deva-Alba Iulia-Targu-Mures-Brasov-Bucuresti-Constanta) nu beneficiază de finanțări europene și nu reprezintă o prioritate actuală, ceea ce împiedică intrarea municipiului în circuitul european.
- Lipsa de legături rapide cu partea de NE și E a țării, inclusiv cu Coridorul 9 European (Marea Baltică-Marea Neagră), privează Clujul de legăturile necesare cu aria sa de influență economică.
- Lipsa autogarilor

Oportunități

- Deschiderea unor zboruri internaționale cu Elveția, Israel s.a.m.d., dezvoltarea infrastructurii, îmbunătățirea performanțelor economice și pregătirea viitorului transport combinat.
- Proiectele de prelungire a pistei aeroportului și modernizare a terminalului cargo
- Fluidizarea și descongestionarea traficului în oraș o dată cu darea în folosință a autostrăzii Borș-Brașov pe tronsonul spre Turda
- Autostrada Bors- Oradea- Zalău- Cluj- Napoca- Turda- Brasov ar putea scurta distanța dintre principalele centre ale regiunii permitând totodată conectarea la infrastructurile de transport est - vest cu relația Moldova
- În primele 10 proiecte prioritare propuse pentru Planul Operational Sectorial pe Transporturi și susținute de Consiliul de Dezvoltare Regională, Cluj Napoca ar

Riscuri

- Aglomerarea din ce în ce mai accentuată și chiar blocarea traficului, datorită lipsei prezente de alternative în ce privește traseele ocolitoare
- Poluarea excesivă datorată circulației urbane
- Evitarea orașului de către turiști datorită traficului aglomerat
- Evitarea orașului de către investitori din pricina infrastructurii rutiere deficitare
- Creșterea numărului de accidente rutiere în oraș
- Existența în apropiere a mai multor aeroporturi - Targu Mures, Satu Mare, Baia Mare, Oradea care ar putea prelua fluxul de călători și marfuri în cazul în care infrastructura adiacentă aeroportului

beneficia de un numar de 5 proiecte in valoare totala de aproximativ 1.770 milioane euro (Electrificarea, dublarea si modernizare CF Episcopia Bihor - Cluj-Napoca - Teius pentru viteze maxime de 160 km/h; Tren suspendat cu monosina in Cluj-Napoca: T1 Manastur – Marasti; Sistemul de centuri al municipiului Cluj-Napoca; Dezvoltarea Aeroportului International Cluj-Napoca; Electrificarea si modernizarea CF Satu Mare - Dej - Cluj pentru viteze maxime de 120 km/h

nu va fi dezvoltata

- Aeroportul Cluj Napoca nu beneficiaza de finantari importante de la nivel national

ANALIZA SWOT - CIRCULATIE RUTIERA, PARCARI, ZONE PIETONALE

Puncte tari

- Retea densa de drumuri publice
- Realizarea unui studiu de circulatie in vederea identificarii unor metode de decongestionare si fluidizare a traficului auto prin asigurarea unui sistem de semaforizare coordonat
- Existenta 5 proiecte de parcare publice: in Piata Mihai Viteazul un garaj public suprateran; in Piata Avram Iancu, parcare subterana, ambele fiind in faza de licitatie a lucrarilor; Str. Dorobantilor (in apropierea pietei agroalimentare Marasti – parcare cu 230-250 de locuri; Parcaj Primarie cu 350 de locuri pentru care exista PUZ aprobat; Parcare pe str. Avram Iancu prin asociere intre Primarie, RADP si o firma germana – 300 de locuri

Puncte slabe

- Exista disfunctionalitati generale datorate lipsei unor legaturi functionale intre punctele de penetrare in municipiu (PUG)
- Traversarea municipiului pe directia V-E Oradea - Dej precum si pe directia S-N Turda - Zalau, se face prin centrul orasului
- Traficul in oras este lent, expus la aparitia blocajelor in trafic
- Constrangerile de relief fac dificila realizarea de artere de circulatie care sa evite zona centrala
- Lipsesc legaturi functionale intre centrul orasului si marile cartiere de locuit
- Strazi cu gabarite necorespunzatoare categoriei;
- Strazi cu capacitate de circulatie depasita;
- Intersectii amenajate la care capacitatea de circulatie este depasita;
- Intersectii neamenajate corespunzator;
- Piete de circulatie sau grupari de intersectii amenajate necorespunzator;
- Sistemul de dirijare al circulatiei semaforizate este discontinuu si necoordonat
- Fluxuri mari de pietoni care se suprapun peste fluxuri auto importante
- Inexistenta traseelor pietonale in spatii proprii
- Nu este prevazuta o zona exclusiv pietonala care sa valorifice din punct de vedere turistic centrul istoric al municipiului
- In centrul municipiului nu exista parcare publice mari subterane sau supraterane, aceasta determinand ocuparea partiala a trotuarelor si a partii carosabile, fapt care ingreuneaza si mai mult circulatia

<p>Oportunități</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Potential turistic ridicat al centrului istoric, valorificabil prin crearea unei zone pietonale 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Evoluție ascendentă a valorilor nivelului de zgomot în special de-a lungul arterelor de circulație intensă auto ○ Traficul auto reprezintă una dintre sursele de poluare a atmosferei, precum și a solurilor ○ Nu există un sistem de monitorizare / dispecerizare a traficului ○ Lipsa de finanțare pentru dezvoltare și modernizare, prin modernizare înțelegând sistemele video, detectori și senzori de trafic <p>Riscuri</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Creșterea explozivă a gradului de motorizare precum și staționarea la instituțiile publice importante din oraș, la spitale și universități ○ Aderarea la piața unică europeană va înlătura restricțiile la importul de automobile
--	--

ANALIZA SWOT - FOND LOCATIV, PIAȚA IMOBILIARĂ

Puncte tari	Puncte slabe
<ul style="list-style-type: none"> ○ Suprafața locuibilă totală a crescut față de anul 2000 cu 11% ○ Față de anul 2000, numărul total al locuințelor a crescut cu 2,4 %, reprezentând 2.893 locuințe ○ Primăria are în administrație și spații cu altă destinație decât cea de locuit ○ Autorizarea pentru construire a 200 de noi blocuri în municipiu ○ Creșterea numărului de construcții din municipiu ○ Creșterea în prețuri curente a valorii lucrărilor de construcții cu 15,4% (septembrie 2004) față de aceeași perioadă a anului 2003 ○ Prezența a numeroase firme specializate în domeniul proiectării și construcțiilor ○ creșterea investițiilor în domeniul imobiliar ○ piața imobiliară este una foarte dezvoltată și atractivă ○ creșterea numărului de 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Una dintre cele mai scumpe piețe imobiliare din țară mai ales la capitolul apartamente ○ Lipsa căilor speciale de acces, pentru persoanele cu handicap, în cele mai multe dintre instituțiile și unitățile orașului ○ numărul de cereri de locuințe înregistrate la Primărie pentru construcții A.N.L. este 3.200 în perioada 2003 – 2005

<p>tranzacții imobiliare (vânzare – cumpărare, închiriere de imobile, construire de sedii, spații de depozitare, producție)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ În ultimii 2 ani s-a remarcat în special o creștere a tranzacțiilor cu terenuri 	
<p>Oportunități</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Sprijinul autorităților locale în construirea de locuințe, prin alocarea de fonduri, ducerea utilităților și dezvoltarea parteneriatului public-privat ○ cerere tot mai mare de a construi clădiri de tip industrial (hale), de tip comercial, administrativ (birouri) ○ posibilități de creștere a valorii tranzacțiilor în viitor deoarece oferta este foarte limitată ○ Asigurarea utilităților (apa, canalizare, gaz, telefon, curent electric, drumuri) în zonele noi în care sunt planificate a se construi noi locuințe ○ Interesul tot mai mare al investitorilor din alte zone ale țării și din străinătate ○ migrarea permanentă a populației în regiunea municipiului Cluj – Napoca ○ Programul de reabilitare termică a locuințelor 	<p>Riscuri</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Sensibilitate crescută a pieței imobiliare la toți factorii care generează motive de destabilizare a leului cum ar fi - alegerile prezidentiale; creditele acordate de diverse bănci pentru cumpărări de imobile; raportul leu-valuta; migrația forței de muncă din mediul rural spre mediul urban; migrația forței de muncă spre alte țări; creșterea investițiilor în domeniul imobiliar

<p><i>PUNCTE TARI</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Infrastructura existentă acoperă aproape toată suprafața municipiului, cu posibilități de extindere • Diversitatea sistemelor de generare a agentului termic crește flexibilitatea și posibilitățile de adaptare noilor cerințe • Echipamentele și rețelele de transport și distribuție sunt modernizate în proporție de aproape 40% • Existența unei baze stabile de consumatori • S-a reușit atragerea de finanțări importante din partea sectorului privat • S-a reușit realizarea de asocieri cu parteneri străini de prestigiu 	<p>PUNCTE SLABE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mare parte a echipamentelor și în special rețelele sunt depășite tehnologic și cu grad ridicat de uzură, fiind ineficiente și necesitând cheltuieli mari de întreținere • Controlul și respectarea nivelului emisiilor de gaze poluante și cu efect de seră este posibil doar în centralele de putere mare, prevăzute cu sisteme de reducere a noxelor • Implementarea cogenerării presupune echipamente de valori mari și o dimensionare corespunzătoare a consumului, nefiind eficientă la valori mici de consum • Gradul mare de diversitate a echipamentelor folosite și stadiile diferite de uzură în care se află face dificilă găsirea unei abordări unitare <p>Durata mare de recuperare a investițiilor</p>
<p>OPORTUNITĂȚI</p> <ul style="list-style-type: none"> • Introducerea cogenerării ca soluție de bază pentru creșterea eficienței, recomandată și de directiva UE din Decembrie 2003 • Încurajarea utilizării surselor regenerabile de energie (biogas, deșeuri, energie solară) • Elaborarea unei strategii unitare, bazată pe specificul fiecărei zone • Continuarea modernizării echipamentelor și rețelelor permite o reducere substanțială a costurilor • Refolosirea sumelor primite anterior ca subvenții pentru continuarea programului de investiții • Diversificarea surselor de finanțare și încurajarea parteneriatului cu sectorul privat 	<p><i>AMENINȚĂRI</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Creșterea prețului gazului natural • Creșterea nivelului de poluare în municipiu • Creșterea numărului celor debransați poate afecta negativ performanțele rețelei. • Dispariția unor surse de finanțare

ANALIZĂ SWOT –UTILITĂȚI PUBLICE - GAZ

<p><i>PUNCTE TARI</i></p> <p>Puncte tari:</p> <ul style="list-style-type: none">-starea buna a retelelor actuale, in ciuda vechimii lor-Disciplina consumatorilor (sunt respectate instructiunile date pentru evitarea problemelor)-Seriozitatea unor mari consumatori de gaz (și în achitarea facturilor), cum ar fi Regia de termoficare, Sanex, Sticla Luxil, Tehnofrig	<p>PUNCTE SLABE</p> <ul style="list-style-type: none">-nerespectarea tuturor normelor și regulilor, de utilizare a gazelor naturale de catre consumatori
<p>OPORTUNITĂȚI</p> <ul style="list-style-type: none">- Parcului Industrial Tetarom - crestere a consumului de gaz-Perspectivele aparitiei unor investitori mari, consumatori de gaz-existenta unor proiecte de anvergura privind inlocuirea conductelor si modernizarea unor statii de masurare	<p><i>AMENINȚĂRI</i></p> <ul style="list-style-type: none">-Lipsa unor investitori, mari consumatori de gaz

ANALIZĂ SWOT –UTILITĂȚI PUBLICE –APA SI CANALIZARE

<p>PUNCTE TARI</p> <ul style="list-style-type: none"> • Contorizarea municipiului la nivel de imobil în proporție de 100% • Construcția canalului colector principal • Extinderea și reabilitarea rețelei de distribuție a apei pe 80,4 km • Extinderea și reabilitarea rețelei de canalizare pe 103 km <p>Îmbunătățirea tratării apei și epurării apelor uzate</p>	<p>PUNCTE SLABE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lungimea simplă a rețelei de distribuție a apei era în 2004 aceeași ca în 2000, 426 km • Lungimea simplă a rețelei de canalizare era în 2004 în creștere față de 2000 cu doar 2,45%, adică 8 km
<p>OPORTUNITATI</p> <ul style="list-style-type: none"> • Derularea fazei a doua a proiectului de finanțare din partea UE și BEI • Extinderea rețelei de distribuție a apei cu încă 42,9 km, pe 91 de străzi 	<p>AMENINTARI</p> <ul style="list-style-type: none"> • O mare parte a rețelelor de distribuție a apei și canalizare se află încă într-o stare avansată de degradare • Imposibilitatea accesii unor noi fonduri ISPA

<ul style="list-style-type: none">• Înlocuirea a 35,3 km de conducte cu defecțiuni• Extinderea rețelei de canalizare cu încă 50,3 km pe 141 străzi	
---	--

ANALIZĂ SWOT –TRANSPORTUL ÎN COMUN

<p>PUNCTE TARI</p> <ul style="list-style-type: none"> • Îmbunătățirea parcului cu mijloace de transport noi, performante (mai ales microbuze) • Reabilitarea sistemului de încălzire a mijloacelor de transport • Existența unui program de înlocuire etapizată a stâlpilor rețelei de contact pentru tracțiunea electrică • Achiziționarea unui aparat Bosch de verificare ITP și spalatorii automatizate • Personal calificat și bine structurat • Distribuție eficientă a biletelor 	<p>PUNCTE SLABE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Majoritatea liniilor de transport s-au format acum mai bine de 20 ani și s-au grefat pe necesitățile orașului în diferite stadii de dezvoltare • Aglomerarea, încărcarea excesivă a mijloacelor de transport, mai ales între 7:00 și 7:40 dimineața • Slaba contribuție a Primăriei privind gratuitatea mijloacelor de transport în comun • Vechimea mare a unei părți importante a mijloacelor de transport (peste 15 ani) • Absența unor sisteme „inteligente” pentru transportul public de persoane • Număr redus de mijloace de transport adecvate pentru persoanele cu handicap
<p>OPORTUNITĂȚI</p> <ul style="list-style-type: none"> • Atragerea unor investiții și finanțări • Organizarea unei licitații pentru refacerea liniei de tramvai • Instalarea unui sistem GPS pe 20 de autobuze 	<p>AMENINȚĂRI</p> <ul style="list-style-type: none"> • Creșterea numărului de mijloace de transport amplifică riscul ocupării exagerate a tramei stradale • Menținerea unor linii neproductive, la insistențele câtorva cetățeni • Grevele precum și vacanțele și sărbătorile afectează negativ eficiența

ANALIZĂ SWOT –GESTIONAREA DEȘEURILOR

<p style="text-align: center;">Puncte tari</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Amenajarea unei rampe ecologice face obiectul unor proiecte sustinute de Primăria Cluj-Napoca ○ Evoluția calității deșeurilor – ponderea materialelor reciclabile a crescut în detrimentul deșeurilor organice 	<p style="text-align: center;">Puncte slabe</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Colectarea deșeurilor cu o presortare sistematică la sursă se face doar parțial ○ Rata de reciclare a componentelor valorificabile este redusă ○ Actualul depozit de deșeuri se află în intravilan ○ Capacitatea de preluare este de mult depășită ○ Actualul depozit nu este autorizat de instituțiile de mediu, sanitare și gospodărire a apelor <p>Depozitele de deșeuri industriale sunt în majoritate în intravilan</p>
<p>Oportunități</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Posibilitatea accesării unor fonduri de la bugetul de stat și europene ○ Posibilitatea parteneriatului cu alte municipalități <p>Posibilitatea stabilirii de parteneriate cu firme private straine, pe Protocolul de la Kyoto</p>	<p>Amenințări</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ terenul pe care este situat actualul depozit este revendicat de foștii proprietari ○ înmulțirea depozitărilor ilegale de deșeuri

III.IDENTIFICAREA PROBLEMELOR STRATEGICE

Pe baza analizei SWOT au fost identificate urmatoarele **probleme strategice**:

1. Municipiul Cluj-Napoca nu este racordat la nici o cale majora de transport(autostrada, aeroport international-cargo, tren de mare viteza);
2. Infrastructura de circulatie si transport este deficitara;
3. Zonele verzi sunt insuficiente, degradate si supuse permanent presiunilor de a li se acorda alte destinatii;
4. Lipsa unui plan de integrare a zonei periurbane intr-un proiect de dezvoltare coerent;

In urma identificarii problemelor strategice, s-au formulat si se propun urmatoarele strategii care sa raspunda la aceste probleme:

1. Racordarea municipiului Cluj-Napoca la Autostrada Transilvania, realizarea unui centru intermodal care sa uneasca cele trei cai majore de transport;
2. Crearea de centuri ocolitoare, inele de circulatie, devierea trafic greu si de tranzit, optimizarea circulatiei, stabilirea de zone pietonale in centrul istoric;
3. Prezervarea zonelor verzi existente si amenajarea de noi zone verzi dupa normele urbanistice;
4. Crearea unei zone metropolitane in care initiativa sa apartina municipalitatii.

IV. BENEFICII SI COSTURI

1. *Racordarea municipiului Cluj-Napoca la Autostrada Transilvania, realizarea unui centru intermodal care sa uneasca cele trei cai majore de transport* - Pentru racordarea la autostrada, în stadiul actual de proiectare costurile sunt minime, deoarece acesta este un proiect finanțat de la nivel național. Trebuie luat însă în considerare dacă E60 va putea prelua traficul provenit de pe autostradă pe relatiia Gilău - Cluj-Napoca asigurând în același timp traficul propriu. Beneficiile acestui proiect sunt multiple – conectarea la magistrale de transport europene, facilitarea legaturilor Clujului cu marile orase din Europa, scurtarea distanței dintre principalele centre ale regiunii, transport de mărfuri mai ușor, mai rapid și mai predictibil.

Crearea unui centru intermodal care sa ofere posibilitatea de transferare a marfurilor intre cele 3 cai de transport - aerian, rutier și pe cale ferată va fi un avantaj important în atragerea investitorilor si în dezvoltarea afacerilor existente. Un lucru necesar în acest sens este dezvoltarea traficului de marfuri pe aeroport. Trebuie avută în vedere o colaborare la un nivel mai amplu – nivelul regional fiind deosebit de interesat in acest proiect deoarece ar putea aduce beneficii întregii regiuni. Costurile unui asemenea proiect pot fi suportate la acest nivel.

2. *Crearea de centuri ocolitoare, inele de circulatie, devierea trafic greu si de tranzit, optimizarea circulatiei, stabilirea de zone pietonale in centrul istoric* – acestea vor duce la descongestionarea traficului în interiorul municipiului, fluidizarea traficului urban, reducerea timpului de traversare a orașului, transport mai rapid catre destinatiile externe municipiului, scaderea numărului de accidente în oras cat si pe rutele periculoase, scăderea gradului de poluare din municipiu – prin devierea traficului greu, relansarea orașului ca atracție turistică prin valorificarea potențialului centrului istoric. Costurile in acest caz sunt ridicate dar aceasta reprezinta singura optiune pentru ca orasul sa rezolve marile probleme cu care se confruntă acum precum si sa se dezvolte. O mare parte din aceste costuri pot fi acoperite cu fonduri europene si nationale, parteneriate public-privat

3. *Prezervarea zonelor verzi existente si amenajarea de noi zone verzi dupa normele urbanistice;* - reducerea poluării, existența unui climat normal și placut, înfrumusetarea orasului, crearea unei imagini de „oras curat”. Costurile in acest sens sunt mici, trebuie avută inasa o viziune corecta si coerenta asupra planificarii urbane, lucru care pana acum nu s-a intamplat.

4. *Crearea unei zone metropolitane in care initiativa sa apartina municipalitatii* – beneficiile în acest caz vor fi multiple – cresterea competitivitatii printr-o viziune unitara la nivelul acestei zone asupra planificării dezvoltării viitoare, dezvoltarea sectorului constructiilor, posibilitatea atragerii investitorilor prin oferirea de terenuri viabilizate, dotate cu utilități, dezvoltarea pietei imobiliare. Beneficiile nu vor fi doar de partea municipalității ci si de partea localitatilor ce vor face parte din aceasta zona - extinderea utilităților in ariile cuprinse in zona metropolitana, extinderea celorlalte servicii municipale etc.