Co-funded by the European Union

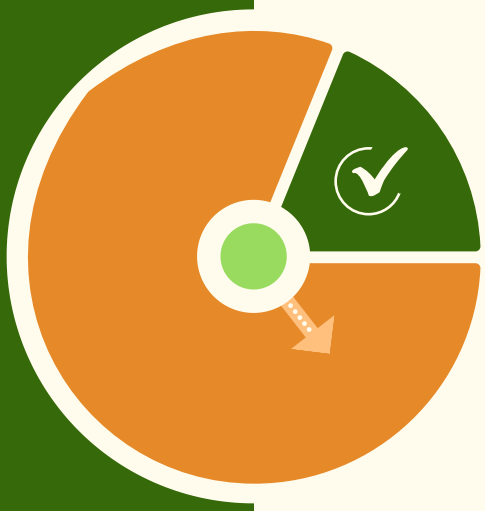
CENTRUL ROMÂN DE POLITICI EUROPENE
CRPE
DEBATING EUROPE, PROVIDING EXPERTISE

Mobilitate urbană durabilă în Cluj-Napoca

Raport de monitorizare



Octombrie 2026



Cuprins

1. **Sumar executiv**.....*3*
2. **Introducere**.....*5*
3. **Cadrul strategic și obiectivele de mediu**.....*7*
4. **Metodologia și instrumentele utilizate**.....*9*
5. **Investițiile identificate**.....*10*
6. **Participare publică și implicarea tinerilor în guvernanța mobilității**.....*12*
7. **Indicatori de monitorizare a performanței de mediu și mobilitate**.....*13*
8. **Evaluarea implementării și principalele constatări**.....*15*
9. **Recomandări pentru îmbunătățirea implementării și transparenței**.....*16*
10. **Bibliografie**.....*18*

01 SUMAR EXECUTIV



Sursă foto: https://functionalareas.eu/sustainable-public-transport-infrastructure-and-services-in-cluj-napoca-metropolitan-area/

Prezentul raport analizează stadiul implementării investițiilor în transportul public din Cluj-Napoca, cu accent pe achiziția autobuzelor autonome și a troleibuzelor noi, precum și transparența informațiilor privind progresul acestor proiecte. Prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) și Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană (SIDU), Cluj-Napoca și-a propus modernizarea transportului public și reducerea poluării de trafic.

PMUD prevede creșterea ponderii deplasărilor cu transportul public de la 18% în 2020, an afectat de pandemie, la 37% în 2030, precum și reducerea emisiilor din transportul rutier de la 1.184 de mii de tone la 972 de mii de tone CO_2 echivalent anual. Printre investițiile planificate se numără achiziția a 14 autobuze autonome și două etape de achiziție a 50, respectiv 25 de troleibuze.

Dar câte dintre aceste investiții au fost efectiv realizate și cât de aproape este Clujul de obiectivele asumate? Rezultatele monitorizării arată că proiectul privind achiziția autobuzelor autonome nu a fost implementat, fiind realizată doar o etapă de testare în anul 2025. În cazul investițiilor privind achiziția a 50 și 25 de troleibuze prevăzute în SIDU, nu au fost identificate documente oficiale care să confirme implementarea acestora în cadrul perioadei 2021-2027. În schimb, au fost identificate două proiecte finanțate prin Programul Operațional Regional 2014-2020, prin care au fost achiziționate 50 de troleibuze, ulterior introduse în exploatare de Compania de Transport Public Cluj-Napoca.

Monitorizarea s-a concentrat asupra proiectelor de modernizare a transportului public, mai precis asupra achiziției autobuzelor autonome și a troleibuzelor noi, precum și asupra transparenței informațiilor privind stadiul acestor investiții. Analiza a avut la bază documente oficiale, informații disponibile public și răspunsul transmis de Primărie în baza Legii nr. 544/2001.

01 SUMAR EXECUTIV

Monitorizarea a evidențiat și dificultăți privind accesul la informații actualizate despre stadiul unor proiecte. Pentru unele dintre investițiile analizate nu au fost identificate, în sursele publice consultate, actualizări suficiente pentru stabilirea clară a stadiului implementării. De asemenea, pentru mai mulți indicatori din PMUD nu au fost găsite valori oficiale actualizate pentru 2025-2026, ceea ce împiedică evaluarea completă a progresului față de țintele stabilite pentru 2030. Potrivit echipei de monitorizare, primele două solicitări de informații transmise prin e-mail nu au primit răspuns, informațiile fiind obținute ulterior prin formularul online al Primăriei. Deși SIDU a fost elaborată printr-un proces de consultare publică, documentele analizate de echipă nu permit evaluarea modului în care propunerile cetățenilor au influențat proiectele de mobilitate monitorizate.

Pentru o monitorizare mai eficientă, raportul recomandă actualizarea periodică a informațiilor despre proiectele de mobilitate și publicarea indicatorilor de monitorizare prevăzuți în PMUD și SIDU. De asemenea, se recomandă respectarea termenelor legale de răspuns la solicitările de informații publice și consolidarea comunicării cu cetățenii pe parcursul implementării investițiilor.

02 INTRODUCERE

Activitatea de monitorizare a avut ca scop analizarea modului în care Primăria Municipiului Cluj-Napoca implementează măsurile și investițiile pentru o mobilitate urbană durabilă. Cercetarea s-a concentrat pe proiectele de modernizare a transportului public incluse în Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană (SIDU) 2021-2030. Mai exact, analiza a urmărit stadiul achiziției de autobuze autonome și troleibuze noi, precum și transparența informațiilor privind implementarea acestor proiecte.

Echipa a ales această temă deoarece mobilitatea urbană este un domeniu important pentru calitatea vieții în oraș. Transportul public modern și nepoluant poate contribui la reducerea emisiilor poluante și a dependenței de autoturismul personal. Aceste investiții beneficiază de finanțări importante din fonduri europene și naționale. Din acest motiv, monitorizarea a urmărit și modul în care sunt utilizate aceste resurse și sunt gestionate investițiile.

De ce rămâne traficul auto una dintre principalele provocări ale mobilității din Cluj-Napoca? Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) Cluj-Napoca 2021-2030 evidențiază că principala provocare structurală a orașului o reprezintă dependența ridicată de autoturismul personal la orele de vârf ale dimineții. Potrivit datelor din Matricea Origine-Destinație (Tabelul 34), ponderea deplasărilor cu autoturismul ar urma să scadă ușor până în 2035, de la 69,51% la 67,92%. În cifre absolute, însă, numărul de mașini aflate simultan în trafic ar urma să crească. Numărul acestora ar crește de la 120.878 la 151.009. Astfel, chiar dacă ponderea deplasărilor cu autoturismul scade, numărul de mașini din trafic ar crește.

În același timp, PMUD prezintă date privind evoluția transportului public. În 2015, acesta reprezenta 32,1% din deplasări. În 2020, ponderea a scăzut la 18%, valoare înregistrată într-un an afectat de restricțiile asociate pandemiei și care trebuie interpretată în acest context. Pentru 2030, PMUD stabilește o țintă de 37%. Raportată strict la valoarea din 2020, această țintă reprezintă mai mult decât dublarea ponderii transportului public, însă comparația trebuie interpretată cu precauție din cauza caracterului atipic al anului de referință. Municipalitatea și-a propus, de asemenea, ca până în 2028 întreaga flotă de transport public de pe liniile urbane din Cluj-Napoca să fie nepoluantă.

02 INTRODUCERE

PMUD include și indicatori privind emisiile generate de transportul rutier. Potrivit Tabelului 58, „Indicatori de monitorizare PMUD 2021-2027", emisiile au fost de 1.184 mii de tone de CO_2 echivalent pe an în 2020. Ținta pentru 2030 este de 972 de mii de tone. Pentru atingerea acestei ținte, municipalitatea și-a propus să retragă din circulație cele 150 de autobuze diesel. Acestea urmează să fie înlocuite cu vehicule electrice și pe hidrogen. PMUD prevede și introducerea unor benzi dedicate transportului public. De asemenea, PMUD include un proiect-pilot privind utilizarea autobuzelor autonome pe coridorul central Sala Polivalentă-Piața Avram Iancu. Măsura este prevăzută în documentul strategic și se înscrie în obiectivul de dezvoltare a orașului ca reper al inovației urbane.

Pentru evaluarea stadiului implementării, obiectivele asumate de municipalitate au fost comparate cu rezultatele și datele prezentate în documentele oficiale. În acest scop, a fost transmisă o solicitare de informații către Primăria Cluj-Napoca, în baza Legii nr. 544/2001 privind liberul acces la informațiile de interes public, pentru obținerea unor date actualizate privind proiectele monitorizate. Ulterior, răspunsul primit a fost analizat și corelat cu informațiile din documentele strategice ale orașului. Analiza a inclus PMUD, SIDU și Raportul de activitate al Primarului pentru anul 2025, precum și informațiile și actualizările publicate pe site-ul oficial al instituției. În paralel, analiza a urmărit și nivelul de transparență al Primăriei, cu accent pe modul în care instituția comunică public stadiul și progresul proiectelor către cetățeni.

03 CADRUL STRATEGIC ȘI OBIECTIVELE DE MEDIU

Primăria Municipiului Cluj-Napoca a fost aleasă ca principală instituție monitorizată datorită rolului său în planificarea și implementarea politicilor locale privind mobilitatea urbană și transportul public. Instituția este implicată în gestionarea investițiilor pentru modernizarea transportului public și stabilește direcțiile de dezvoltare reflectate în documente precum PMUD și SIDU. Documentele analizate indică, de asemenea, implicarea altor instituții și structuri în planificarea și implementarea politicilor de mobilitate, precum Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Cluj (ADI ZMC) și Compania de Transport Public Cluj-Napoca (CTP), astfel încât responsabilitățile nu trebuie atribuite exclusiv Primăriei Municipiului Cluj-Napoca.

Monitorizarea este relevantă atât pentru urmărirea investițiilor în transportul public asumate de municipalitate, cât și pentru verificarea transparenței privind implementarea acestora.

DOCUMENTELE ANALIZATE

1. **Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Zonei Metropolitane Cluj - Orizont 2030 și 2050 (SIDU)**

- Anul adoptării: 2021 (document elaborat în martie 2021, pentru perioada de planificare 2021-2030 și cu viziune până în 2050)
- Instituția responsabilă: Primăria Municipiului Cluj-Napoca, în parteneriat cu Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Cluj (ADI ZMC). Documentul a fost elaborat în cadrul Programului de Dezvoltare Urbană, cu asistență tehnică din partea Băncii Mondiale.

2. **Planul de Mobilitate Urbană Durabilă Cluj-Napoca 2021-2030 (PMUD)**

- Anul adoptării: 2022 (consultare publică în octombrie 2021, însă PMUD a fost aprobat oficial în anul 2022 prin Hotărârea Consiliului Local nr. 2/2022).
- Instituția responsabilă: Primăria Municipiului Cluj-Napoca, împreună cu Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Cluj (ADI ZMC). Documentul a fost elaborat de CIVITTA Strategy & Consulting S.A. și TTL Planning SRL la solicitarea autorităților locale.

03 CADRUL STRATEGIC ȘI OBIECTIVELE DE MEDIU

OBIECTIVELE ASUMATE PRIN PMUD ȘI SIDU

În urma analizei documentelor strategice au fost identificate următoarele obiective de mediu și mobilitate urbană relevante pentru monitorizare:

- creșterea ponderii utilizării transportului public până la 37% din totalul deplasărilor până în anul 2030;
- reducerea utilizării autoturismului personal și încurajarea utilizării modurilor de transport sustenabile;
- reducerea emisiilor generate de transportul rutier de la 1.184 mii de tone CO_2 echivalent/an (2020) la 972 mii de tone CO_2 echivalent/an până în 2030;
- modernizarea flotei de transport public prin introducerea vehiculelor nepoluante, astfel încât transportul urban să fie realizat exclusiv cu mijloace nepoluante;
- dezvoltarea infrastructurii dedicate transportului public și mobilității active (benzi dedicate, extinderea rețelei de troleibuze, infrastructură pentru biciclete și pietoni);
- promovarea soluțiilor de mobilitate inteligentă și digitalizarea serviciilor de transport public.

OBIECTIVELE RELEVANTE

Pornind de la aceste obiective strategice, activitatea de monitorizare și-a propus:

O1. Verificarea stadiului de implementare a proiectelor de modernizare a transportului public prevăzute în SIDU și PMUD, prin compararea obiectivelor asumate cu informațiile disponibile în sursele analizate.

O2. Evaluarea progresului în modernizarea flotei de transport public prin analiza numărului de vehicule nepoluante introduse în circulație și a investițiilor realizate în perioada analizată.

O3. Analizarea gradului de transparență al Primăriei Municipiului Cluj-Napoca privind comunicarea informațiilor referitoare la proiectele de mobilitate urbană, pe baza informațiilor publicate și a răspunsului transmis în baza Legii nr. 544/2001.

O4. Identificarea eventualelor diferențe dintre obiectivele asumate prin documentele strategice și stadiul implementării rezultat din documentele și informațiile oficiale analizate.

04 METODOLOGIA ȘI INSTRUMENTELE UTILIZATE

Activitatea de monitorizare a fost realizată prin analiza documentelor oficiale și a informațiilor publice disponibile referitoare la mobilitatea urbană din municipiul Cluj-Napoca. În prima etapă au fost identificate documentele strategice relevante, respectiv PMUD 2021-2030 și SIDU 2021-2030, din care au fost extrase obiectivele asumate de autoritatea locală privind modernizarea transportului public. Ulterior, au fost analizate informațiile publicate pe site-ul oficial al Primăriei Municipiului Cluj-Napoca și Raportul de activitate al Primarului pentru anul 2025, în vederea verificării stadiului de implementare a proiectelor monitorizate.

Pentru completarea informațiilor disponibile public, a fost transmisă o solicitare de informații de interes public în baza Legii nr. 544/2001, pentru a obține date privind stadiul unor proiecte incluse în SIDU referitoare la modernizarea flotei de transport public. Răspunsul primit a fost utilizat pentru compararea obiectivelor asumate cu informațiile disponibile privind stadiul implementării.

Una dintre principalele limitări ale monitorizării a fost dificultatea obținerii unui răspuns la solicitările de informații transmise autorității publice prin e-mail. Primele două solicitări transmise prin e-mail nu au primit răspuns, iar informațiile au fost obținute după transmiterea solicitării prin formularul online al Primăriei. O altă limitare a monitorizării este disponibilitatea neuniformă a datelor actualizate pentru indicatorii prevăzuți în PMUD. Pentru mai mulți indicatori analizați nu au fost identificate valori oficiale actualizate pentru perioada 2025-2026. În aceste cazuri, monitorizarea poate evalua disponibilitatea informațiilor și stadiul proiectelor identificate, dar nu poate determina complet progresul față de țintele stabilite pentru 2030. De asemenea, anul 2020 reprezintă o perioadă de referință atipică în statisticile oficiale. Restricțiile din perioada pandemiei au redus semnificativ utilizarea transportului public și au schimbat modul în care oamenii se deplasau. Din acest motiv, datele din 2020 trebuie analizate critic și comparațiile directe cu valorile din anii ulteriori trebuie interpretate cu precauție.

05 INVESTIȚIILE IDENTIFICATE

Achiziționare autobuze autonome (14 bucăți) și dezvoltare soft

- **Denumirea investiției:** Achiziționare autobuze autonome (14 bucăți) și dezvoltare soft
- **Tipul investiției:** Transport verde și mobilitate urbană inteligentă
- **Stadiul proiectului:** Planificat
- **Buget estimat:** 5.500.000 euro
- **Sursa finanțării:** POR 2021-2027, PNRR, alte fonduri externe, buget local
- **Scopul investiției:** Modernizarea transportului public prin introducerea autobuzelor autonome și a soluțiilor software aferente, reducerea emisiilor poluante, creșterea eficienței transportului public și promovarea mobilității urbane sustenabile.

Autobuze autonome în Cluj-Napoca: proiect implementat sau tehnologie încă în faza de testare? În anul 2021, Primăria Municipiului Cluj-Napoca a lansat o procedură de achiziție pentru până la 14 autobuze autonome electrice. La licitație au participat două companii specializate în acest domeniu, însă procedura a fost anulată deoarece ofertele depuse nu au îndeplinit condițiile stabilite. Totodată, la acel moment existau și dificultăți legate de cadrul legislativ privind utilizarea vehiculelor autonome pe drumurile publice.

Chiar dacă proiectul nu a fost implementat, în luna mai 2025 municipiul Cluj-Napoca a organizat primul test public din România cu un autobuz autonom. Testarea a avut loc pe un traseu limitat și în condiții controlate, scopul fiind verificarea modului în care această tehnologie poate fi integrată în transportul public și evaluarea funcționării sale în trafic.

În cadrul activității de monitorizare, au fost analizate atât documentele strategice, cât și răspunsul transmis de Primăria Municipiului Cluj-Napoca în baza Legii nr. 544/2001. Din informațiile primite reiese că, în prezent, investițiile autorității locale sunt concentrate în principal pe extinderea flotei de autobuze electrice și pe introducerea autobuzelor alimentate cu hidrogen. În schimb, nu au fost comunicate informații privind reluarea procedurii de achiziție a autobuzelor autonome sau un termen estimativ pentru implementarea acestui proiect.

Proiectul se înscrie în obiectivele asumate prin PMUD și SIDU privind dezvoltarea unui transport public nepoluant și inteligent. Cu toate acestea, până în prezent, inițiativa a rămas în etapa de testare. Deși a fost realizat un proiect demonstrativ, achiziția celor 14 autobuze autonome prevăzută în documentele strategice nu a fost încă realizată.

05 INVESTIȚIILE IDENTIFICATE

2. Achiziție troleibuze noi (50 de bucăți) - Etapa I

- **Denumirea investiției:** Achiziție troleibuze noi (50 de bucăți) - Etapa I
- **Tipul investiției:** Transport verde
- **Stadiul proiectului:** În februarie 2024, Primăria raporta finalizarea unei achiziții de 50 de troleibuze, dar documentul nu precizează dacă este investiția nouă din SIDU.
- **Buget estimat:** 30.000.000 euro
- **Sursa finanțării:** POR 2021-2027, PNRR, buget local
- **Scopul investiției:** Înlocuirea și extinderea flotei de transport public cu vehicule electrice nepoluante, reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, îmbunătățirea calității serviciilor de transport și încurajarea utilizării transportului public.

3. Achiziție troleibuze noi (25 de bucăți) - Etapa II

- **Denumirea investiției:** Achiziție troleibuze noi (25 de bucăți) - Etapa Ii
- **Tipul investiției:** Transport verde
- **Stadiul proiectului:** Investiție planificată în PMUD pentru perioada 2027-2030+. În sursele publice verificate nu a fost identificată o actualizare oficială care să confirme stadiul pregătirii achiziției.
- **Buget estimat:** 15.000.000 euro
- **Sursa finanțării:** POR 2021-2027, PNRR, buget local
- **Scopul investiției:** Continuarea procesului de modernizare a transportului public electric prin achiziția de troleibuze noi, reducerea poluării atmosferice și creșterea atractivității transportului public în municipiul Cluj-Napoca.

06 PARTICIPAREA PUBLICĂ ȘI IMPLICAREA TINERILOR ÎN GUVERNANȚA MOBILITĂȚII

Au avut cetățenii un cuvânt de spus în alegerea proiectelor de transport public? În cadrul monitorizării au fost analizate modalitățile și mecanismele prin care cetățenii, inclusiv tinerii, sunt implicați în deciziile locale privind mediul și mobilitatea durabilă din Cluj-Napoca. Conform SIDU, municipalitatea dispune de mai multe mecanisme de participare publică. În elaborarea SIDU 2021-2030 au fost organizate 8 dezbateri sectoriale, iar consultarea cetățenilor a inclus cercetări sociologice realizate pe eșantioane de 1.121 și 1.832 de respondenți, un sondaj de prioritizare la care au participat 406 persoane și o consultare online prin platforma SurveyMonkey, utilizată de 632 de persoane. În etapa de consultare publică, proiectul strategiei a fost publicat pe site-ul Primăriei, a fost organizată o dezbatere publică online și cetățenii au avut posibilitatea de a transmite observații. Potrivit SIDU, observațiile primite au fost analizate și integrate în forma finală a documentului. Cu toate acestea, nu sunt disponibile informații privind numărul total de propuneri primite, numărul participanților la dezbaterea publică sau modificările concrete aduse strategiei în urma consultărilor. Printre principalele mecanisme de participare se numără dezbaterile organizate prin Centrul de Inovare și Imaginație Civică (CIIC), care a integrat Divizia de Inovare Urbană (DIU), chestionarele adresate populației și platformele de bugetare participativă, prin care locuitorii pot propune proiecte de interes local.

În cazul proiectelor de transport public ecologic, precum achiziția de troleibuze și autobuze autonome, au fost organizate consultări în etapa de elaborare a documentației strategice. Deși cetățenii au la dispoziție mecanisme pentru transmiterea opiniilor, informațiile analizate nu permit evaluarea măsurii în care propunerile formulate în cadrul consultărilor au influențat deciziile finale privind proiectele monitorizate. De asemenea, nu au fost identificate suficiente informații publice privind participarea cetățenilor pe parcursul implementării acestor proiecte.

Implicarea tinerilor este menționată ca fiind importantă, în contextul în care Cluj-Napoca este un important centru universitar. Aceștia sunt implicați în special prin inițiative precum bugetarea participativă pentru elevi și parteneriatele cu organizațiile studențești locale. Informațiile analizate nu permit însă evaluarea distinctă a nivelului de participare a tinerilor la procesele decizionale privind proiectele de mobilitate monitorizate. Din acest motiv, o recomandare este îmbunătățirea informării adresate tinerilor și facilitarea accesului acestora la mecanismele de participare ale autorității locale. Aceste măsuri ar facilita implicarea tinerilor în planificarea și dezvoltarea unui oraș mai verde și mai sustenabil.

07 INDICATORI DE MONITORIZARE A PERFORMANȚEI DE MEDIU ȘI MOBILITATE

Transportul public se modernizează. Dar cum știm dacă orașul se apropie de obiectivele pentru 2030?

Indicator	Situație actuală
Cotă modală transport public	**2020:** 18% din deplasările zilnice; **Țintă 2030:** 37% din deplasările zilnice Nu au fost identificate valori oficiale actualizate pentru perioada 2025-2026, astfel încât progresul către atingerea țintei nu poate fi evaluat pe baza informațiilor publice. **Sursă:** PMUD Cluj-Napoca 2021-2030, Tabel 57 https://www.clujmet.ro/wp-content/uploads/2022/01/PMUD_Cluj-Napoca_Draft-final.pdf
Viteza medie operațională a transportului public	**2020:** 15,67 km/h; **Țintă 2030:** 20 km/h Nu au fost identificate valori oficiale actualizate pentru 2025-2026 în rapoartele publice de monitorizare **Sursă:** PMUD Cluj-Napoca 2021-2030, Tabel 57 https://www.clujmet.ro/wp-content/uploads/2022/01/PMUD_Cluj-Napoca_Draft-final.pdf
Numărul vehiculelor noi din flota de transport public (cu o vechime sub 5 ani)	**2020:** 242 vehicule; ra **Țintă în 2030:** 204 În august 2026, CTP exploata în medie 81 de autobuze electrice, 90 troleibuze și 28 de tramvaie. Flota a continuat să fie modernizată prin achiziția de vehicule nepoluante, ceea ce indică un progres în reînnoirea flotei. **Surse:** PMUD Cluj-Napoca 2021-2030, Tabel 57 https://www.clujmet.ro/wp-content/uploads/2022/01/PMUD_Cluj-Napoca_Draft-final.pdf; https://primariaclujnapoca.ro/informatii-publice/comunicate/70-din-flota-de-transport-in-comun-este-nepoluanta-40-de-autobuze-electrice-au-intrat-in-circulatie/
Ponderea vehiculelor nepoluante din flota de transport public	**2020:** 53%; **Țintă 2030:** 100% Potrivit Primăriei Cluj-Napoca, în august 2026, 70% din flota de transport public a municipiului era electrică și nepoluantă. Această valoare indică o evoluție față de anul de referință, deși comparabilitatea exactă cu indicatorul PMUD necesită verificarea modului de calcul. **Sursă:** PMUD Cluj-Napoca 2021-2030, Tabel 57 https://www.clujmet.ro/wp-content/uploads/2022/01/PMUD_Cluj-Napoca_Draft-final.pdf
Ponderea vehiculelor accesibilizate în totalul flotei	**2020:** 91%; **Țintă 2030:** 100% Nu au fost identificate valori oficiale actualizate pentru 2025-2026, deși toate vehiculele noi introduse în flotă sunt accesibilizate pentru persoanele cu mobilitate redusă. **Sursă:** PMUD Cluj-Napoca 2021-2030, Tabel 57 https://www.clujmet.ro/wp-content/uploads/2022/01/PMUD_Cluj-Napoca_Draft-final.pdf

07 INDICATORI DE MONITORIZARE A PERFORMANȚEI DE MEDIU ȘI MOBILITATE

Datele disponibile permit doar o evaluare parțială a progresului față de țintele stabilite în PMUD. Pentru mai mulți indicatori nu au fost identificate în sursele analizate valori oficiale actualizate pentru perioada 2025-2026. În aceste cazuri, nu poate fi stabilit în ce măsură municipiul s-a apropiat de țintele prevăzute pentru 2030.

În ceea ce privește flota de transport public, potrivit datelor comunicate de Primăria Cluj-Napoca în august 2026, flota includea 81 de autobuze electrice, 90 de troleibuze și 28 de tramvaie. Aceste date descriu componența flotei, dar nu permit evaluarea directă a indicatorului privind numărul vehiculelor cu o vechime sub cinci ani, întrucât nu sunt disponibile informații privind anul fabricației sau introducerii lor în exploatare.

În cazul indicatorului privind ponderea vehiculelor nepoluante, PMUD stabilește o țintă de 100% pentru anul 2030. În sursele analizate nu au fost identificate valori oficiale actualizate pentru 2025-2026 care să permită calcularea progresului față de această țintă. În mod similar, pentru indicatorii privind cota modală a transportului public, viteza medie de deplasare și ponderea vehiculelor accesibilizate, lipsa unor valori actualizate în sursele analizate limitează evaluarea progresului față de valorile de referință și țintele stabilite în PMUD.

08 EVALUAREA IMPLEMENTĂRII ȘI PRINCIPALELE CONSTATĂRI

Monitorizarea arată că municipiul Cluj-Napoca a făcut progrese în dezvoltarea transportului public nepoluant. Totuși, pentru unele investiții nu există suficiente informații pentru a stabili clar stadiul implementării și contribuția lor la obiectivele pentru perioada 2021-2027.

Analiza investițiilor monitorizate evidențiază dificultatea urmăririi proiectelor prevăzute în documentele strategice, din cauza lipsei unor informații publice actualizate și suficient de detaliate. De asemenea, datele disponibile nu permit evaluarea completă a progresului față de indicatorii și țintele stabilite în PMUD pentru 2030. Un exemplu este investiția privind achiziția a 50 de troleibuze - Etapa I. După cum s-a menționat în capitolul dedicat investițiilor, într-un răspuns transmis Consiliului Civic Local în februarie 2024, Primăria Cluj-Napoca a indicat o achiziție de 50 de troleibuze ca fiind finalizată, fără a preciza dacă aceasta corespunde Etapei I prevăzute în SIDU. În cazul Etapei II, care vizează achiziția a 25 de troleibuze și este programată pentru perioada 2027-2030+, documentele analizate nu oferă suficiente informații privind stadiul pregătirii investiției.

Aceste exemple evidențiază nevoia unor informații publice mai clare și actualizate periodic despre investițiile asumate de municipalitate. Publicarea stadiului fiecărui proiect, a termenelor de implementare și a surselor de finanțare ar permite cetățenilor să urmărească mai ușor progresul investițiilor și să identifice eventualele diferențe dintre ceea ce a fost planificat și ceea ce s-a realizat efectiv.

În ceea ce privește transparența, informații despre investiții sunt disponibile în documentele strategice și rapoartele Primăriei. Pentru date actualizate a fost însă necesară transmiterea unei solicitări în baza Legii nr. 544/2001. Primele două solicitări trimise prin e-mail nu au primit răspuns, iar informațiile au fost comunicate după transmiterea solicitării prin formularul online al Primăriei.

09 RECOMANDĂRI PENTRU ÎMBUNĂTĂȚIREA IMPLEMENTĂRII ȘI TRANSPARENȚEI

În urma monitorizării, au fost identificate câteva probleme în aplicarea măsurilor prevăzute în strategiile locale. Pe baza acestor constatări, sunt propuse următoarele recomandări pentru Primăria Municipiului Cluj-Napoca:

1. **RESPECTAREA TERMENELOR DE RĂSPUNS LA SOICITĂRILE DE INFORMAȚII PUBLICE**

Experiența echipei de monitorizare sugerează că solicitările transmise la adresa de e-mail a registraturii nu sunt întotdeauna procesate cu promptitudine. Pentru a primi un răspuns, au fost necesare trei solicitări și, în final, folosirea formularului de pe site-ul Primăriei. Ar fi util ca sistemul să fie îmbunătățit, astfel încât solicitările să primească un răspuns într-un timp rezonabil, în termenele prevăzute de Legea nr. 544/2001, indiferent de modalitatea de transmitere. Acest lucru ar facilita accesul la informații atât pentru cetățeni, cât și pentru studenți și cercetători care urmăresc activitatea administrației locale.

2. **ACTUALIZAREA PERIODICĂ A PAGINII DE INTERNET CU PRIVIRE LA STADIUL PROIECTELOR**

Informațiile comunicate ulterior de Primărie nu permit întotdeauna identificarea clară a stadiului proiectelor prevăzute în documentele strategice. De exemplu, SIDU prevede achiziția a 14 autobuze autonome, cu un buget de 5,5 milioane de euro. În răspunsurile recente ale Primăriei sunt menționate însă doar autobuzele electrice și cele pe hidrogen, fără informații clare despre stadiul proiectului privind autobuzele autonome. Pentru o mai bună transparență, ar fi utilă crearea unei secțiuni dedicate pe site-ul Primăriei, unde stadiul fiecărui proiect din PMUD și SIDU să fie actualizat periodic, de exemplu: în pregătire, în licitație, în implementare sau finalizat.

3. **EXPLICAREA DATELOR TEHNICE DE MOBILITATE PE ÎNȚELESUL TUTUROR**

Strategiile oficiale (PMUD și SIDU) sunt documente ample, care conțin numeroși termeni tehnici dificil de înțeles pentru persoanele fără pregătire de specialitate. Pentru ca aceste informații să fie mai accesibile inclusiv tinerilor, aceste date (cum ar fi cota modală sau viteza de deplasare a transportului public) ar trebui explicate prin infografice simple pe rețelele de socializare sau hărți interactive.

4. **IMPLICAREA REALĂ A COMUNITĂȚII**

Cluj-Napoca dispune de mecanisme de participare publică, precum Centrul de Inovare și Imaginație Civică (CIIC), care a integrat Divizia de Inovare Urbană (DIU). Cu toate acestea, consultările publice nu sunt întotdeauna însoțite de informații suficiente pentru evaluarea implicării cetățenilor în implementarea proiectelor.

09 RECOMANDĂRI PENTRU ÎMBUNĂTĂȚIREA IMPLEMENTĂRII ȘI TRANSPARENȚEI

Se recomandă implicarea asociațiilor de mediu, a experților independenți și a reprezentanților studenților în echipe mixte de monitorizare, care să urmărească implementarea proiectelor pe întreaga durată a acestora, nu doar în etapa consultărilor inițiale.

5. PUBLICAREA PERIODICĂ A DATELOR ANUALE DE PERFORMANȚĂ ALE CTP

Pentru ca monitorizarea civică să fie eficientă, este nevoie de date actualizate și ușor accesibile. Ar fi util ca Primăria să publice periodic, conform frecvențelor de monitorizare prevăzute în PMUD, într-un format ușor de descărcat și utilizat, principalii indicatori privind transportul public, precum numărul de călători, reducerea emisiilor de CO_2 datorată flotei electrice și timpul petrecut în trafic. Publicarea acestor date ar permite comunității să urmărească mai ușor progresul și să evalueze în ce măsură municipiul se apropie de obiectivul de a avea 100% transport nepoluant până în 2030.

EXEMPLU DE BUNĂ PRACTICĂ LA NIVEL EUROPEAN - GHENT (BELGIA)

Un exemplu relevant pentru consultarea publică este Regiunea de Transport Ghent din Belgia, în cadrul elaborării Planului Regional de Mobilitate 2030-2050 (SUMP), adoptat în decembrie 2023 și aplicabil din februarie 2024. Administrația nu a tratat planificarea ca pe un exercițiu izolat, ci a construit-o printr-un proces de colaborare instituțională pe mai multe niveluri.

În primul rând, planul regional a fost coordonat de Departamentul Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), împreună cu Agenția de Drumuri și Trafic și operatorul de transport public De Lijn. Regiunea de transport a beneficiat și de aportul unor membri consultativi, printre care Provincia Flandra de Est, Portul North Sea, NMBS și Infrabel. Orașul Ghent, ca cea mai mare și centrală municipalitate din regiune, a fost implicat activ încă din etapa de pregătire, tocmai pentru ca strategia locală de mobilitate să rămână coerentă cu obiectivele regionale.

Este un model util ca punct de plecare pentru consultările publice din Cluj-Napoca, în special în privința coordonării dintre diferitele niveluri de planificare și a nevoii de a comunica clar cetățenilor logica din spatele restricțiilor de circulație.

10 BIBLIOGRAFIE

Documente oficiale:

1. https://www.clujmet.ro/wp-content/uploads/2022/01/PMUD_Cluj-Napoca_Draft-final.pdf
2. https://files.primariaclujnapoca.ro/2022/10/04/SIDU-Cluj_RO_Sep28.pdf
3. https://files.primariaclujnapoca.ro/2026/01/09/Raport-2025.pdf
4. https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/resources/case-studies/ghents-approach-sustainable-mobility-planning-aligning-regional-and-city-level-sumps_en
5. https://consiliulciviclocal.ro/wp-content/uploads/2024/03/32012-raspuns-CCL-1.pdf
6. https://documents1.worldbank.org/curated/en/099850010282239359/pdf/P172384038eb760700add008aa9b21cd8bf.pdf

Co-funded by the European Union

CENTRUL ROMÂN DE POLITICI EUROPENE
CRPE
DEBATING EUROPE, PROVIDING EXPERTISE

INFORMAȚII DESPRE

Echipă



Andreea Nicolae

Andreea este absolventă a masterului de Dezvoltare Regională Durabilă din cadrul Facultății de Științe Economice și Gestiunea Afacerilor (FSEGA), Universitatea Babeș-Bolyai. A acumulat experiență în domeniul dezvoltării regionale, în special în scrierea proiectelor cu finanțare nerambursabilă, context în care și-a dezvoltat interesul pentru politicile de mediu și sustenabilitate.



Anna Maria Mujdei

Anna Maria este absolventă a masterului de Dezvoltare Regională Durabilă din cadrul Facultății de Științe Economice și Gestiunea Afacerilor (FSEGA), Universitatea Babeș-Bolyai. Este o persoană organizată, analitică și orientată spre soluții, interesată de procesele de dezvoltare teritorială, mecanismele de finanțare europeană și integrarea principiilor de sustenabilitate în proiecte și politici.

COORDONATOARE CRPE

Doriana Gheorghe, Tania Acsinte și Cătălina Meirosu

Finanțat de Uniunea Europeană. Opiniile și punctele de vedere exprimate aparțin exclusiv autorului/autorilor și nu reflectă neapărat cele ale Uniunii Europene sau ale Agenției Executive pentru Educație și Cultură (EACEA). Nici Uniunea Europeană, nici autoritatea de finanțare nu pot fi considerate responsabile pentru acestea.