

329742 / 31.05.2021

Sugestie PUZ metrou - denumire statii

Corina Sima

Trimis: 31 mai 2021 10:40**Până la:** registratura**Categorii:** DIANA

Buna ziua,

As dori sa va trimit o sugestie privind PUZ metrou (in urma acestui anunt).

O parte din denumirile statiilor au o rezonanta extrem de comunista: Prieteniei, Sanatatii, Viitorului. Sunt denumiri care apartin unei alte perioade, nu reflecta deloc o abordare moderna, si nu cred ca ne vor face cinste. Inteleg ca s-a dorit corelarea cu anumite obiective din zona, insa din punctul meu de vedere ati reusit doar corelarea cu trecutul "glorios" de acum 30+ ani.

Avand in vedere ca aceste statii vor fi folosite inclusiv de straini, as sugera favorizarea alegerii unor denumiri in concordanta cu obiectivele din zona: Manastur, Avram Iancu, Piata Unirii sunt foarte adecvate.

In plus, pentru un strain, un cuvânt greu de pronuntat si fara o legatura prea evidenta cu zona (din punctul sau de vedere, care nu cunoaste semnificatia in limba romana), nu va fi nici folositor, nici usor de utilizat.

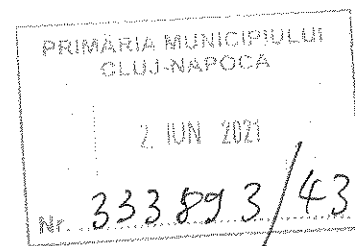
Sugestia mea este sa nu cadem in ridicol din dorinta de a fi creativi si de a gasi denumiri "originale" si "speciale" (oricum nu sunt nici originale, nici speciale).

Daca intern nu se reuseste gasirea unor denumiri mai adecvate, va sugerez organizarea unui sondaj online, unde se pot face propuneri si unde se poate vota. Sunt sigura ca veti gasi in acest fel niste idei mai proaspete si conectate cu acest secol. Chiar daca decizia finala va va apartine, veti avea posibilitatea de a largi putin sfera ideilor.

Va multumesc,
Corina Sima

This email was scanned by Bitdefender

**CĂTRE
PRIMĂRIA CLUJ-NAPOCA
DIRECȚIA URBANISM**



Ref. PLAN URBANISTIC ZONAL pentru proiectul "TREN METROPOLITAN GILĂU – FLOREȘTI – CLUJ-NAPOCA – BACIU – APAHIDA – JUCU – BONȚIDA, ETAPA I A SISTEMULUI DE TRANSPORT METROPOLITAN RAPID CLUJ: MAGISTRALA I DE METROU ȘI TREN METROPOLITAN, INCLUSIV LEGATURA DINTRE ACESTEA"

Subsemnații **POP ADRIAN IARIN**, cu domiciliul în Cluj-Napoca, str. nr. _____ având _____ și soția **POP DACIANA PARASCHIVA**, cu domiciliul la aceeași adresă, tel. _____ mail _____ formulăm prezenta:

C E R E R E

prin care vă solicităm, în mod respectuos, în calitate de proprietari ai terenului în suprafață de 2900 mp situat în intravilanul municipiului Cluj-Napoca, în cartierul Mănăștur, pe str. Drumul Sfântul Ion f.n., în continuarea cartierului Mănăștur, în zona „COLINA”,

să ne comunicați suprafața din terenul nostru care se intersectează cu traseul proiectului "TREN METROPOLITAN GILĂU – FLOREȘTI – CLUJ-NAPOCA – BACIU – APAHIDA – JUCU – BONȚIDA" - ETAPA I A SISTEMULUI DE TRANSPORT METROPOLITAN RAPID CLUJ MAGISTRALA I DE METROU ȘI TREN METROPOLITAN, INCLUSIV LEGĂTURA DINTRE ACESTEA" COMPONENTA 1. MAGISTRALA I DE METROU.

Terenul proprietatea subsemnaților se identifică din punct de vedere al evidențelor de carte funciară sub nr. cadastral 22304, fiind înscris în C.F. nr. 268713 Cluj-Napoca.

Având în vedere faptul că o parte din terenul proprietatea subsemnaților (aproximativ 1.240 mp) va fi expropriat pentru executarea proiectului TR 35, conform adresei Explan SRL nr. 152/OB/05.06.2020,

Precum și faptul că, așa cum reiese din planșele afișate la <https://files.primariaclujnapoca.ro/2021/05/28/piese-desenate.pdf>, o parte din terenul subsemnaților va fi subtraversat de linia de metrou, instituindu-se astfel Zona Minimă de Siguranță a Metroului, zonă în care amplasarea oricărei construcții noi, civile și industriale, a

instalațiilor aferente, inclusiv cele tehnologice și de interes public în aceasta zonă se poate face numai după obținerea Avizului Administratorului Infrastructurii de Metrou,

Pe calea prezentului memoriu, înțelegem să solicităm schimbarea încadrării funcționale a terenului care nu va face obiectul exproprierii, în cazul în care un astfel de teren va exista, într-un UTR care să permită exercitarea dreptului de proprietate asupra acestuia.

Păstrarea încadrării Aapp nu poate fi avută în vedere deoarece, pe de o parte, ideea agrementului pe marginea centurii ocolitoare contravine definiției din PUG: "Terenurile sunt în general pajiști adiacente lizierei pădurilor" și, pe de altă parte, diminuarea suprafeței face imposibilă îndeplinirea condițiilor impuse de UTR Aapp (front la stradă / suprafață minimă).

Prin păstrarea încadrării funcționale de Aapp, practic se perpetuează o încadrare abuzivă, conducând la același rezultat, încălcarea dreptului nostru de proprietate, realizându-se astfel o expropriere de facto, lipsită însă de justa despăgubire prevăzută de Legea 255/2010.

Pentru toate aceste considerente, solicităm modificarea încadrării funcționale a terenului care va rămâne în proprietatea subsemnaților din Aapp într-o încadrare care să permită utilizarea acestuia (exploatarea din punct de vedere economic), sau, exproprierea întregii parcele, conform prevederilor legale.

POP ADRIAN IARIN și POP DACIANA PARASCHIVA





Oficiul de Cadastru și Publicitate Imobiliară CLUJ
Biroul de Cadastru și Publicitate Imobiliară Cluj-Napoca

Nr. cerere	224917
Zlăua	06
Luna	12
Anul	2018



EXTRAS DE CARTE FUNCİARĂ PENTRU INFORMARE

Carte Funciară Nr. 268713 Cluj-Napoca

A. Partea I. Descrierea imobilului

TEREN Necunoscut

Nr. CF vechi:184031

Adresa: Loc. Cluj-Napoca, Jud. Cluj

Nr. Crt	Nr. cadastral Nr. topografic	Suprafața* (mp)	Observații / Referințe
A1	CAD: 22304	2.900	

B. Partea II. Proprietari și acte

Înscrieri privitoare la dreptul de proprietate și alte drepturi reale		Referințe
61475 / 27/05/2010		
Act Administrativ nr. 68141, din 11/06/1994 emis de CONSILIUL LOCAL CLUJ NAPOCA (act notarial nr. 279/26-05-2010 emis de BNP TELEKY ILDIKO);		
B3	Intabulare, drept de PROPRIETATE cumpărare, dobandit prin Conventie, cota actuala 1/1	A1
	1) POP ADRIAN - IARIN, și soția	
	2) POP DACIANA - PARASCHIVA, bun comun	

C. Partea III. SARCINI .

Înscrieri privind dezmembrămintele dreptului de proprietate, drepturi reale de garanție și sarcini	Referințe
NU SUNT	

Anexa Nr. 1 La Partea I

Teren

Nr cadastral	Suprafața (mp)*	Observații / Referințe
CAD: 22304	2.900	

* Suprafața este determinată în planul de proiecție Stereo 70.

DETALII LINIARE MOBIL

Geometria pentru acest imobil nu a fost găsită.

Date referitoare la teren

Nr Crt	Categorie folosință	Intra vilan	Suprafața (mp)	Tarla	Parcelă	Nr. topo	Observații / Referințe
1	alte	-	2.900	-	-	-	teren în Dealu Gol

Extrasul de carte funciară generat prin sistemul informatic integrat al ANCPI conține informațiile din cartea funciară active la data generării. Acesta este valabil în condițiile prevăzute de art. 7 din Legea nr. 455/2001, coroborat cu art. 3 din O.U.G. nr. 41/2016, exclusiv în mediul electronic, pentru activități și procese administrative prevăzute de legislația în vigoare. Valabilitatea poate fi extinsă și în forma fizică a documentului, fără semnătură olografă, cu acceptul expres sau procedural al instituției publice ori entității care a solicitat prezentarea acestui extras.

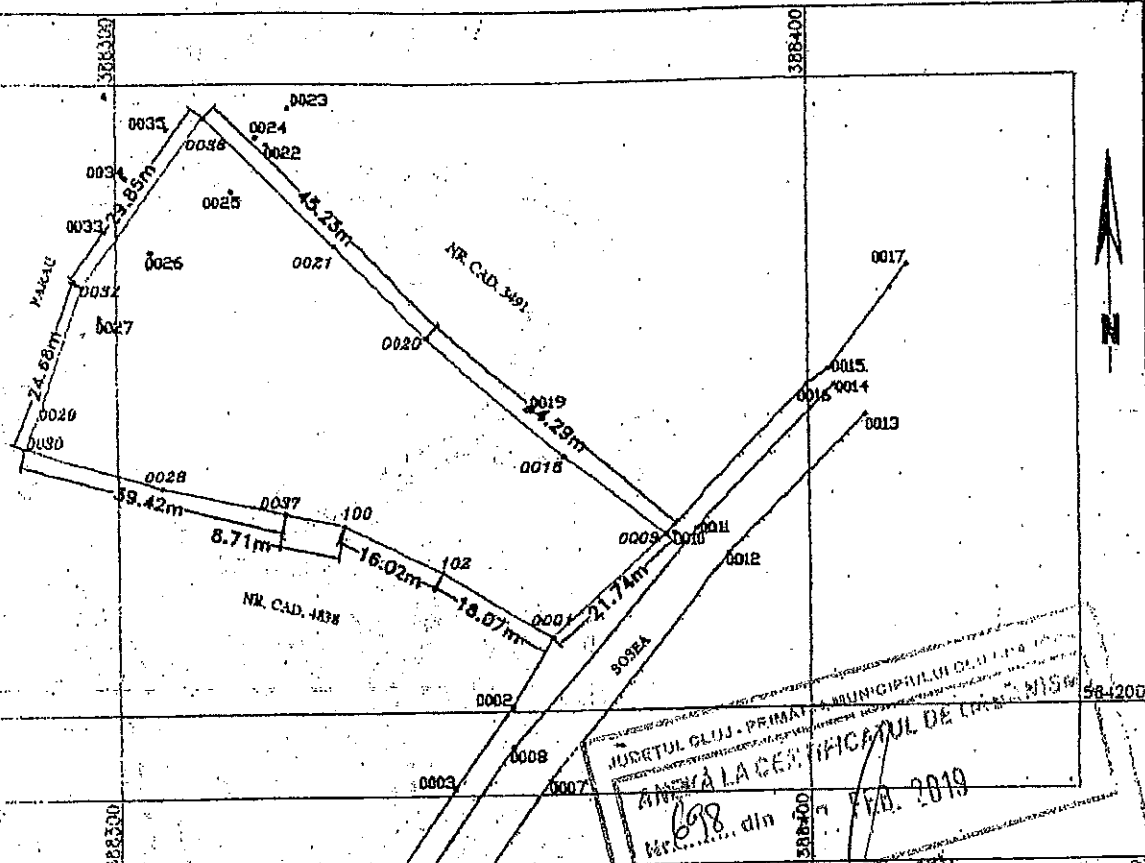
Verificarea corectitudinii și realității informațiilor conținute de document se poate face la adresa www.ancpi.ro/verificare, folosind codul de verificare online disponibil în anet. Codul de verificare este valabil 30 de zile calendaristice de la momentul generării documentului.

Data și ora generării,

06/12/2018, 16:00

PLAN DE AMPLASAMENT SI DELIMITARE A IMOBILULUI
SCARA 1:1000

Nr. Cadastral	Suprafata masurata	Adresa imobilului
22304	2930.96 mp	Cluj-Napoca, Dealul Gol, jud. Cluj
Cartea Funciara Nr.	UAT	Cluj



A. Date referitoare la teren

Nr. parcela	Categorie de folosinta	Suprafata	Valoare de impozitare (lei)	Mentii
	A	2930.96 mp		
Total		2930.96 mp		

B. Date referitoare la constructii

Cod constr.	Sup. construita la sol (mp)	Valoarea de impozitare (lei)	Mentii
Total			

INVENTAR DE COORDONATE

Sistem de proiecție Stere 70

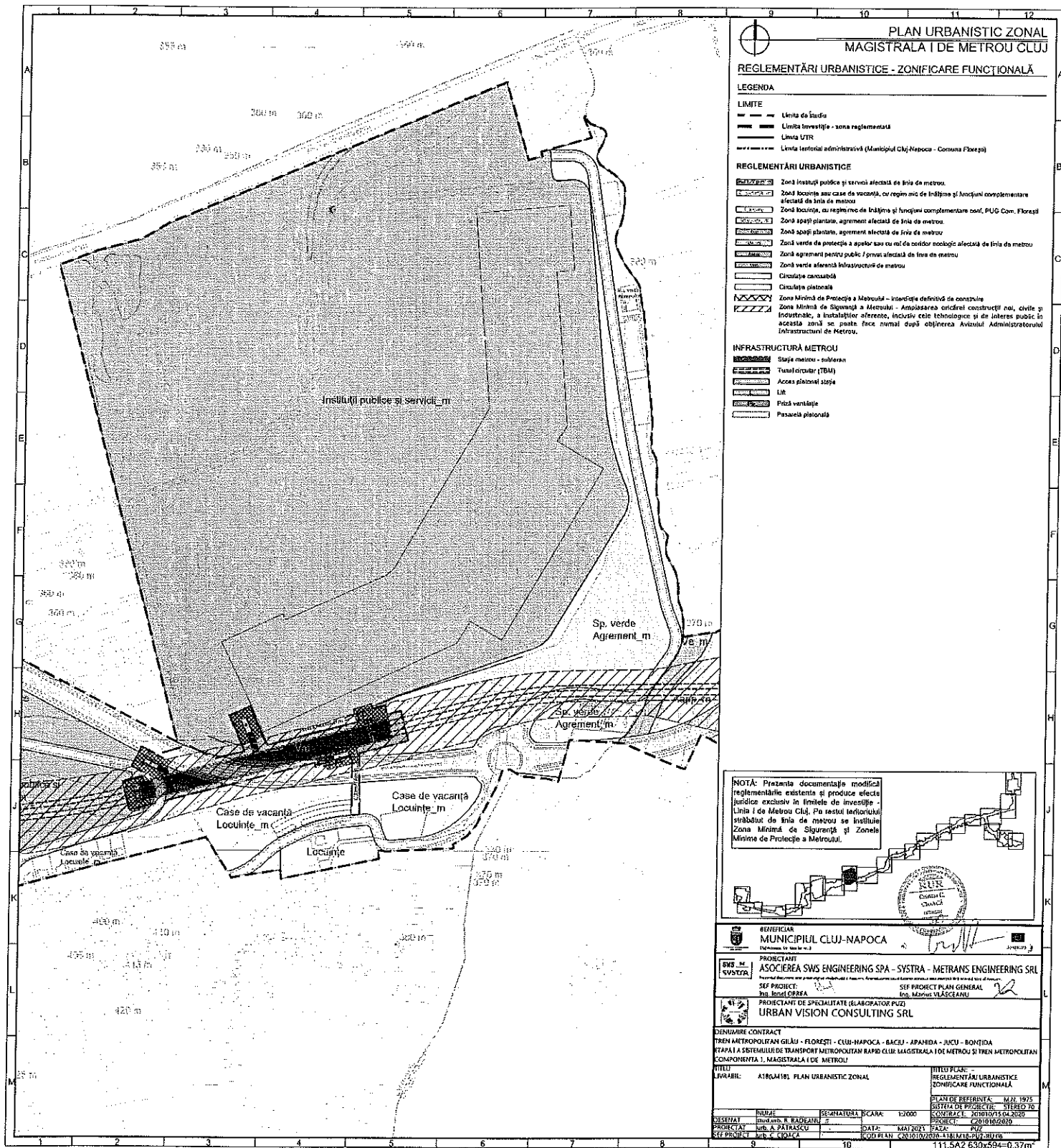
Pct.	N(m)	E(m)
9	584224.838	388378.779
10	584236.256	388364.114
20	584253.415	388344.937
30	584268.393	388331.388
32	584284.994	388312.550
33	584260.866	388294.971
34	584243.543	388288.540
35	584237.974	388285.740
36	584232.175	388306.245
37	584228.248	388323.943
40	584226.543	388332.482
41	584219.804	388347.021
42	584210.456	388362.480

Suprafata totala masurata = 2930.96 mp
Suprafata din act = 2908 mp

Executant, Vicedirector Daniel Autorizatie Nr. 13203

Se confirma suprafata din măsuratori si introducere
imobilului in baza de date

145416/02.12.08
ȘONCUTEAN ANA MARIA
inspector de cadastru



Catre

Primaria Municipiului Cluj-Napoca
Biroul Strategii urbane

Subsemnatele PAȘCA ILEANA și NEAMȚ MĂRIOARA, în calitate de proprietar și locatar al imobilului situat pe Calea Motilor nr. _____ facem următoarele propuneri și observații legate de propunerea preliminară PUZ Magistrala I de metrou, supusă consultării publice:

Solicităm fie renunțarea la stația Sportului, ce afectează fondul construit de pe Calea Motilor nr. 54, 56, 58, 60, 62, 63, 64, fie reconfigurarea stației Sportului, astfel încât să nu fie afectat fondul construit de la nr. 63, în care locuiesc patru familii.

Stația Sportului este propusă între stația Florilor (Calea Motilor nr.120-124) și stația P-ta Unirii. Având în vedere că distanța dintre Stația Florilor și stația P-ta Unirii este de 1.5km, ce se parcurge în 2 minute cu mașina, intercalarea unei stații suplimentare (stația Sportului) pe traseul Calea Motilor – pta Unirii, nu apare ca fiind strict necesară.

Am dori să știm motivul pentru care s-a propus stația Sportului cu afectarea fondului construit de pe ambele laturi ale străzii. Parcelele propuse spre expropriere sunt pe latura nordică (nr.54-64) și doar una, pe latura sudică (cea de la nr. 63). În cazul în care se dorește realizarea unei legături cu str. Clinicilor, ne întrebăm de ce nu se poate folosi strada Iuliu Hațieganu și ați ales varianta desființării fondului construit de la nr.63, care ne afectează în mod direct.

Vă rugăm să reconsiderați soluția propusă astfel încât să nu ne fie afectată locuința, iar propunerile de expropriere să se limiteze la strictul necesar pentru implementarea proiectului.

Pasca Ileana

Neamț Mărioara

tel. _____

338945/04.06.2021

Către

Primăria Municipiului Cluj-Napoca

Biroul Strategii Urbane

Subsemnații MAYER ION DUMITRU și MAYER GETA NICULINA, în calitate de proprietari ai imobilului situat pe Calea Moșilor , facem următoarele propuneri și observații legate de propunerea preliminară PUZ Magistrala 1 de metrou, supusă consultării publice:

Solicităm fie renunțarea la stația Sportului, ce afectează fondul construit de pe Calea Moșilor nr.54, 56, 58, 60, 62, 63, 64, fie reconfigurarea stației Sportului, astfel încât să nu fie afectat fondul construit de la nr. 63, în care locuiesc patru familii.

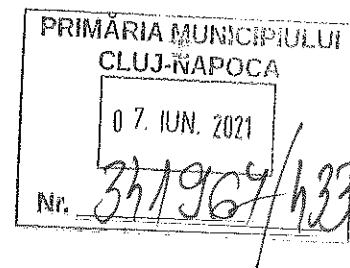
Stația Sportului este propusă între stația Florilor (Calea Moșilor nr.120-124) și stația P-ța Unirii. Având în vedere că distanța dintre stația Florilor și stația P-ța Unirii este de 1,5 km, ce se parcurge în 2 minute cu mașina, intercalarea unei stații suplimentare (stația Sportului) pe traseul Calea Moșilor - P-ța Unirii, nu apare ca fiind strict necesară.

Am dori să știm motivul pentru care s-a propus stația Sportului, cu afectarea fondului construit de pe ambele laturi ale străzii. Parcelele propuse spre expropriere sunt pe latura nordică (nr.54-64) și doar una, pe latura sudică (cea de la nr.63). În cazul în care se dorește realizarea unei legături cu str. Clinicilor, ne întrebăm de ce nu se poate folosi strada Iuliu Hațieganu și ați ales varianta desființării fondului construit de la nr.63, care ne afectează în mod direct.

Vă rugăm să reconsiderați soluția propusă, astfel încât să nu ne fie afectată locuința, iar propunerile de expropriere să se limiteze la strictul necesar pentru implementarea proiectului.

Mayer Ion Dumitru

Mayer Geta Niculina



Către

Primăria Municipiului Cluj-Napoca

Biroul Strategii Urbane

Subsemnații, în calitate de proprietari și locatari ai imobilelor propuse pentru demolare pe strada Calea Moșilor, conform anexei alăturate prezentei, luând act de propunerea PUZ – Magistrala 1 de metrou.

Solicităm renunțarea la stația Sportului, ce afectează fondul construit de pe Strada Calea Moșilor nr. 40, 54, 56, 58, 60, 62, 63, 64, întrucât nu se justifică!

Stația Sportului este propusă între stația Florilor (Strada Calea Moșilor nr.120-124) și stația P-ța Unirii. Distanța dintre Stația Florilor și P-ța Unirii este de **1.5 km**, se parcurge în 2 minute cu mașina și în 19 minute pe jos. Pentru obiectivele situate în zona stației Sportului se ajunge în 7 minute pe jos de la stația Florilor și maxim 12 minute pe jos de la stația Unirii, intercalarea unei stații suplimentare (stația Sportului) pe traseul Strada Calea Moșilor – P-ța Unirii nu este necesară.

Fondul locativ propus pentru demolare afectează zeci de familii, instituții de educație și învățământ – creșa și grădinița, precum și imobile – monument istoric.

Anexăm lista proprietarilor și locatarilor afectați de această propunere și adresele de corespondență.

Solicităm primirea individuală a răspunsului la adresele de corespondență atașate.
În cazul în care nu e posibilă trimiterea individuală la adresele de corespondență, rugăm primirea răspunsului pe adresele de e-mail:

Cluj-Napoca,

Data: 07.06.2021

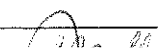
fel:

MAYER GETA - NICULINA, Calea Moșilor, nr.

Anexa 1c) Str. Calea Moșilor nr 63

Nr. crt.	Nume și prenume	Adresă domiciliu	Adresă de corespondență	Nr. telefon	Semnătura
1	Feșnic Silviu				
2	Vladutiu Bianca Rada				
3	Mayer Ion Dumitru și Mayer Geta Niculina				
4	Pașca Ileana si Neamț Mărioara				

Anexa 1d) Str. Calea Moșilor nr. 56

Nr. crt.	Nume și prenume	Adresă domiciliu	Adresă de corespondență	Nr. telefon	Semnătura
1	Nurigaleb Norbert			0757512050	
2	Osvath-Boros Jolan				
3	Roman Adrian Sorin Emil				
4	Felecan Romulus				
5	Culda Ilie				

Anexă listă proprietari și locatari

Anexa 1a) Str. Calea Moșilor nr 64

Nr. crt.	Nume și prenume	Adresă domiciliu	Adresă de corespondență	Nr. Telefon	Semnătura
1	Cocan Alexandru			0741047016	
2	Maniu Mirela-Ioana				
3	Poruțiu Maria				
4	Baciu Adrian Eugen				
5	Bucșar Zoltan				
6	Stan Maricel				
7	Văcar Traian				
8	Dan Nicușor				
9	Bucner Tiberiu (SC BTV)				

Anexa 1b) Str. Calea Moșilor nr. 62

Nr. crt.	Nume și prenume	Adresă domiciliu	Adresă de corespondență	Nr. telefon	Semnătura
1	Băican Liana	Strada Calea Moșilor nr. 62	Strada Calea Moșilor nr. 62	0010722228077	

Anexa 1e) Str. Calea Moșilor nr. 54

Nr. crt.	Nume și prenume	Adresă domiciliu	Adresă de corespondență	Nr. telefon	Semnătura
1	Șerban Doina				
2	Tamaș Viorica				
3	Bercean Oltița				
4	Ionescu Sabina Ioana				

Anexa 1f) Str. Calea Moșilor nr. 40

Nr. crt.	Nume și prenume	
1	Haiduc Ioan și Haiduc Elena	

342404 / 07.06.2021

Către

Primăria Municipiului Cluj-Napoca

Biroul Strategii Urbane

Subsemnata BIANCA RADA VLADUTIU, în calitate de proprietar al imobilului situat pe Calea Moșilor _____ fac următoarele propuneri și observații legate de propunerea preliminară PUZ Magistrala 1 de metrou, supusă consultării publice:

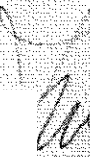
Solicit fie renunțarea la stația Sportului, ce afectează fondul construit de pe Calea Moșilor nr.54, 56, 58, 60, 62, 63, 64, fie reconfigurarea stației Sportului, astfel încât să nu fie afectat fondul construit de la nr. 63, în care locuiesc patru familii.

Stația Sportului este propusă între stația Florilor (Calea Moșilor nr.120-124) și stația P-ța Unirii. Având în vedere că distanța dintre stația Florilor și stația P-ța Unirii este de 1,5 km, ce se parcurge în 2 minute cu mașina, intercalarea unei stații suplimentare (stația Sportului) pe traseul Calea Moșilor - P-ța Unirii, nu apare ca fiind strict necesară.

As dori să știu motivul pentru care s-a propus stația Sportului, cu afectarea fondului construit de pe ambele laturi ale străzii. Parcelele propuse spre expropriere sunt pe latura nordică (nr.54-64) și doar una, pe latura sudică (cea de la nr.63). În cazul în care se dorește realizarea unei legături cu str. Clinicilor, mă întreb de ce nu se poate folosi strada Iuliu Hațieganu și ați ales varianta desființării fondului construit de la nr.63, care ne afectează în mod direct.

Vă rog să reconsiderați soluția propusă, astfel încât să nu imi fie afectată locuința, iar propunerile de expropriere să se limiteze la strictul necesar pentru implementarea proiectului.

Bianca Rada Vladutiu



343840/7.06.2021

Consultare PUZ Tren Metropolitan

Todirel Florin [florintodirel@gmail.com]

Trimis: 7 iunie 2021 15:47

Până la: registratura

Categorii: DIANA

Atașări: PUZ tren metropolitan.JPG (185 KO)

Buna ziua,

Doresc sa stiu ce se va intampla cu constructiile care acum se ridica si se suprapun peste PUZ-ul propus? Constructiile se regasesc in Floresti, in zona viitoarei infrastructuri de suprafata, in zona Sesul de Sus.

Am atasat o exemplificare grafica aproximativa. Formele cu galben arata locurile unde sunt construite blocuri noi sau urmeaza sa se construiasca.

Cu respect.

FLORIN TODIREL

This email was scanned by Bitdefender



CATRE

PRIMARIA MUNICIPIULUI CLUJ-NAPOCA

BIROUL STRATEGII URBANE,

Subsemnatii **HAIDUC ELENA - MARIOARA** si **HAIDUC IOAN** cu domiciliul in Cluj-Napoca, str. _____ judetul Cluj, *cu adresa de corespondenta aleasa pentru comunicarea actelor in Cluj-Napoca, str.Fagului* jud Cluj(persoana imputernicita pentru ridicarea corespondentei fiind Elena Vasile-jurist, identificata cu CI seria CJ nr 194865) telefoane de contact _____ in calitate de **proprietari ai imobilului situat in Cluj-Napoca, Calea Motilor nr 40**, inscris in CF 266048 Cluj-Napoca, nr cadastrale 266048, 266048-C1, imobil propus a fi demolat/ expropriat pentru construirea Statiei Sportului in propunerea preliminara **PUZ MAGISTRALA I METROU** supusa consultarii publice,

prin prezenta formulam urmatoarele **OBSERVATII, PROPUNERI**, dupa cum urmeaza

1.Solicitam renuntarea sau reconfigurarea statiei de metrou Sportului, propusa pe locatia imobilului din Calea Motilor nr 40 pentru urmatoarele considerente:

a) **Statia de metrou propusa pe locatia de pe Calea Motilor nr 40 nu se necesita**, aceasta fiind la 2 minute de mers cu masina fata de statiile invecinate propuse, respectiv statia Florilor si statia P-ta Unirii ;

Astfel Statia Sportului este propusa intre statia Florilor(Calea Motilor nr 120-124) si statia P-ta Unirii. Avand in vedere ca distanta dintre statia Florilor si statia P-ta Unirii este de 1.5 km ce se parcurge in 2 minute cu masina, intercalarea unei statii suplimentare(statia Sportului)pe traseul Calea Motilor—P-ta Unirii, nu apare ca necesara.

b) Mai mult, **configurarea unei statii de metrou suplimentare(Sportului) pe fozdul construit de pe Motilor**, implica demolarea mai multor case particulare locuite de foarte multe familii, spatii comerciale, monumente istorice, sedii de banca(CEC-ul), care *afecteaza in primul rand dreptul de proprietate al persoanelor fizice sau/si juridice* si in al doilea rand, angreneaza

cetatenii Clujului la costuri enorme de despagubire in caz de expropriere/demolare imobile dar si de reconstructie zonala.

c) Configurarea unei statii de metrou si propunerea unui spatiu verde pe locatia de pe Calea Motilor nr 40 va afecta imaginea bulevardului prin stirbirea/vaduvirea acestuia de o constructie (la nr 40) care se aliniaza cu restul cladirilor de pe bulevard si care se incadreaza perfect in cadrul architectural zonal;

d) Construirea unei statii de metrou se poate realiza cu costuri financiare/ de despagubire mai reduse pe locatia de pe str Motilor nr 38, unde statul roman este proprietar al terenului de sub constructiile aferente, conform inscrierilor din cf 250611 Cluj-Napoca, nr cad 250611.

Despagubirile acordate persoanelor afetate de expropriere /demolari ar fi mai reduse, in conditiile in care terenul apartine statului roman, iar procedurile de expropriere ar fi mult mai facile;

2. Ca ultima solutie, in cazul in care nu luati in considerare sugestiile noastre de mai sus, de renuntare la statia propusa pe Calea Motilor nr 40, propunem un parteneriat public -privat privind imobilul nostru, prin alocarea unei parti a imobilului(parterul) (in conditii negociate de ambele parti) in vederea construirii unei guri de iesire pentru metrou , asa cum se intampla si in alte capital ale lumii: Paris , Londra, New York;

Astfel, **va rugam sa reconsiderati solutia propusa pe Calea Motilor nr 40, astfel incat sa nu ne fie afectata proprietate iar propunerile de expropriere sa se limiteze la strictul necesar pentru implementarea proiectului.**

Avand in vedere ca suntem proprietari direct afectati de proiectul propus in cauza, va solicitam un raspuns scris la adresa mentionata in preambulul prezentei.

Cu respect,

Data: 09.06.2021

HAIDUC ELENA - MARIOARA si HAIDUC IOAN

Elena *Ioan*

**Către,
MUNICIPIUL CLUJ-NAPOCA,
DIRECTIA URBANISM,
ARHITECTULUI SEF AL MUNICIPIULUI**

Cluj-Napoca 10.06.2021

Subscrisele, PAROHIA ORTODOXA ROMANA LUNA DE SUS, CIF 10220437, cu sediul in Luna de sus, str. Principala nr. 380, com. Floresti si SC GENERAL CONCEPT SRL, cu sediul in Bistrita, str. Sub Cetate nr. 22, CUI J06/848/2006, ambele reprezentate de SFERLE&CIOCIAN SCA, prin avocat Ciocian Ioana Crina - avocat in cadrul Baroului Cluj, cu domiciliul procesual ales la sediul avocailor nostri in mun. Cluj-Napoca, str. Artelor, nr. 42, jud. Cluj – unde va solicitam sa ne comunicati toate actele,

în calitate de proprietar/chirias ai imobilului identificat prin CF 72966, cadastral 72966, in suprafata totala de 75.000 mp, din care suprafata de 30.000 mp face obiectul contractului de inchiriere, imobil situat in localitatea Floresti, formulam prezentele:

OBIECTIUNI:

referitoare la documentatia privind propunerea preliminară PLAN URBANISTIC ZONAL pentru proiectul” TREN METROPOLITAN GILĂU – FLOREȘTI – CLUJ-NAPOCA – BACIU – APAHIDA – JUCU – BONTIDA, ETAPA I A SISTEMULUI DE TRANSPORT METROPOLITAN RAPID CLUJ: MAGISTRALA I DE METROU ȘI TREN METROPOLITAN, INCLUSIV LEGATURA DINTRE ACESTEA”, documentatie afisata pe site-ul institutiei dvs in scopul informarii si consultarii publicului.

Cu titlu prealabil, va invederam faptul intre subscrisele exista un contract de inchiriere asupra terenului mai sus indicat, pentru suprafata de 30.000 mp, sens in care ne intemeiem prezentele obiectiuni in calitate de persoane interesate.

Referitor la documentatia propusa informarii si consultarii publicului, va informam despre faptul ca proiectul initiat de dvs ne afecteaza in mod grav atat dreptul de proprietate cat si

activitatea comerciala pentru care imobilul care ne apartine a fost inchiriat, pentru o suma considerabila.

Astfel, conform celor afisate de dvs, pe terenul care ne apartine, pe o parte importanta din acesta ca si suprafata si ca si pozitionare, ar urma sa fie edificat depoul aferent proiectului dvs, urmand ca o buna parte din suprafata de 30.000 mp a fi afectata.

Fata de aceasta propunere, subscrisele ne manifestam in mod categoric opozitia, bazat atat pe argumente raportate la respectarea dreptului nostru de proprietate, cat si referitor la oportunitatea unei astfel de propuneri care nu are nici un fundament faptic de a fi pusa in aplicare, pe proprietatea noastra.

Astfel, din punct de vedere al dreptului de proprietate, fara a intra in detaliile legate de respectarea acestui drept, va solicitam sa aveti in vedere cele prevazute de Constitutia Romaniei, continuand cu dreptul ca subscrisele sa ne putem exploata acest drept si a putea desfasura, pe proprietatile noastre, activitati comerciale care nu pot fi afectate in mod direct de situatii neprevazute – cum este cea de fata.

Subscrisa General Concept, cunoscand realitatea imobilului pe care am inteles sa il inchiriez, am facut prospectiuni financiare implicand investitii considerabile pe acesta, pentru ca la acest moment sa fie adusa o astfel de propunere fara nici un fel de suport care sa justifice prezenta proiectare propusa prin PUZ supus dezbaterii, pe terenul pe care am demarat deja investitii.

De asemenea, subscrisa Parohia Ortodoxa Romana Luna de Sus, am incheiat contractul cu General Concept in virtutea dreptului pe care il avem pe acest teren, sens in care am incasat o suma de bani de la chirias, suma care a fost deja utilizata in scopul bunei functionari, sens in care o reziliere a contractului dintre parti nu poate fi avuta in vedere cu restituirea prestatiiilor deja efectuate.

Cu atat mai mult insa, obligatia dvs, ca beneficiari ai unui PUZ de o astfel de amploare, era de a verifica in prealabil situatiile si realitatile juridice de la fata locului, pentru fiecare imobil afectat.

V-am prezentat mai sus situatia juridica a terenului in discutie, solicitandu-va a avea in vedere atat actele deja incheiate fata de acesta, cat si drepturile si obligatiile care decurg din contracte existente anterior noilor propuneri de reglementare venite din partea dvs, sens in care va solicitam sa aveti in vedere aceste aspecte.

Referitor la oportunitatea aprobarii unei astfel de propuneri de PUZ, va solicitam sa observati urmatoarele contraargumente fata de pozitionarea depoului pe o parte din terenul care ne

apartine:

1. In zona in care este situat imobilul nostru - *respectiv zona in care dvs aveti intentia de a pozitiona aceasta locatie a depoului* - exista amplasati stalpi de inalta tensiune, aspect care la momentul implementarii propriu zise a proiectului dvs va trebui sa aiba in vedere retragerile legale prevazute de legislatia speciala in acest domeniu. Practic, existenta acestor stalpi de inalta tensiune cu siguranta nu va permite edificarea depoului pe locatia efectiv propusa la acest moment de dvs, cu toate acestea subscrisele fiind obligate sa va clarificam inca de la acest moment despre acest inconvenient despre care dvs trebuia sa aveti cunostinta inca de la data initierii proiectului supus azi dezbaterii;
2. De asemenea, in zona in care este propusa realizarea depoului exista o statie de transformare energie, una dintre cele mai mari din intreaga zona. Este evident faptul ca edificarea unui depou al metroului nu are cum sa fie o varianta fezabila din punct de vedere al realizarii propriu zise, date fiind restrictiile privind retragerile obligatorii fata de o astfel de statie. De altfel, nu putem sa ne imaginam faptul ca amplasarea depoului in aceasta locatie este atat de importanta cat sa implice vreo relocare – *imposibila de altfel* – a statiei la care am facut referire, avand in vedere lucrarile de anvergura care ar trebui realizate si costurile aferente unor astfel de relocari.
3. Din punct de vedere al acceselor la depoul propriu zis, nu cunoastem in ce detalii ati previzionat deja aceste accese. Ce este cert este insa faptul ca avand in vedere restrictiile pe care deja le-am aratat mai sus, referitoare la retrageri si conditionari legale, aceste accese nu par a fi nici realizabile, nici real de infaptuit, astfel cum o astfel de lucrare ar presupune-o;
4. De asemenea, in zona in care este pozitionat imobilul care ne apartine, si pe sub imobilele invecinate noua, trece magistrala de apa a orasului. Cum poate fi imaginata o edificare a unui depou al metroului, cu toate implicatiile tehnice care implica construirea si functionarea unei astfel de structuri, in masura in care pe sub terenurile vizate este aceasta magistrala? Care sunt costurile pe care le-ati avut in vedere pentru inlaturarea unor astfel de impedimente existente la acest moment?

Fara a va inveda toate inconvenientele referitoare la propunerea de pozitionare a depoului previzionat de dvs, va solicitam sa aveti in vedere realitatea si posibilitatea realizarii unei astfel de

investitii, atat din punct de vedere al posibilitatii efective de realizare, datorita aspectelor deja existente la fata locului, cat si a modului in care ne este intr-un final afectata intreaga proprietate.

Nu cunoastem la acest moment daca la fata locului au avut loc cercetari detaliate din partea proiectantului unei astfel de documentatii PUZ, din realitatile de la fata locului parand ca acest fapt nu a fost facut. In cazul in care s-ar fi avut in vedere atat cele care pot fi observate cu ochiul liber (*respectiv existenta statiei de transformare si stalpii de inalta tensiune*), cat si existenta subterana a magistralei de apa a municipiului, ne indoim ca o astfel de propunere ar fi putut fi apreciata ca realizabila si fezabila, inclusiv din punct de vedere financiar pentru dvs.

Facem prezenta mentiune referitor la toate costurile care ar implica relocarea tuturor echipamentelor si functiunilor mai sus aratate, cu toate acestea, imobilul care ne apartine aparand ca fiind partial propus pentru a fi alocat edificarii unei astfel de structuri.

Fara a desconsidera necesitatea si utilitatea unei astfel de investitii, la acest moment ne vedem obligati sa va incunostiintam despre toate aceste inconveniente, atat din punct de vedere al relatiilor comerciale existente pentru imobilul nostru, pentru suprafata de 30.000 mp, cat si de aspectele care nu fac plauzibila pozitionarea depoului in zona in care ati prezentat-o ca si propunere.

Fata de noi insa, la acest moment, data fiind propunerea afisata de dvs pe site, implica prezentul demers de a va incunostiinta despre faptul ca nu suntem de acord cu pozitionarea acestei structuri pe imobilul nostru, chiar si partiala, scopul si destinatia contractelor existente deja incheiate fiind afectate in mod iremediabil.

Mai mult, in cazul in care veti intelege sa mentineti pozitionarea pe imobilul nostru, acest fapt ne va lipsi de accesul la terenul ramas in proprietatea noastra, sens in care, in cazul in care aveti in vedere o expropriere a suprafetei necesare, aceasta va trebui sa vizeze intregul teren, restul ramas nemaiavand accese, devenind complet inutilizabil si incompatibil cu obiectul comercial al relatiilor dintre parti.

Cu toate acestea, la o studiere indeaproape si temeinica a zonelor invecinate, dvs aveti posibilitatea relocarii acestei structuri fie la o distanta de 300 m – *unde se afla o zona virana, fara existenta structurilor de electrificare sau existenta magistralei de apa*, fie pe partea opusa terenului nostru unde, de asemenea, exista imobile neconstruite, imobile care v-ar permite o procedura de expropriere mult mai putin vatamatoare decat in cazul nostru, imobile care nu sunt afectate de utilitatile la care am facut referire mai sus.

Nu cunoastem la acest moment daca cele previzionate de dvs, astfel cum apar reflectate la acest moment in propunerea dvs, au avut parte de o cercetare riguroasa atat din punct de vedere

juridic, cat si faptic, la acest moment solicitandu-va sa aveti in vedere prezentele obiectiuni si sa dispuneti reaprecierea amplasarii depoului de pe imobilul care ne apartine.

Astfel, pentru a evita afectarea structurilor deja existente in zona si retragerile fata de stalpii de inalta tensiune sau fata de statia de transformare, precum si pentru evitarea unor lucrari majore care ar implica relocarea magistralei de apa a orasului, alaturi de considerentele privind respectarea dreptului de proprietate si a relatiilor contractuale existente pentru imobilul nostru, va solicitam ca din propunerea PUZ sa dispuneti relocarea depoului preconizat pe o parte din terenul nostru, fie prin amplasarea acestuia pe parcele invecinate – care nu mai implica apropierea de statia de transformare si stalpi, fara afectarea magistalei de apa – fie prin pozitionarea acestuia la o distanta de aproximativ 300 m – unde exista teren viran neafectat de vicii cum sunt cele mai sus aratate, sau in orice alta locatie veti aprecia, locatie care sa va permita real edificarea acestui obiectiv.

In sensul celor mai sus aratate, pentru orice acte apreciati ca ati avea nevoie, sau in vederea clarificarii celor mai sus invederate, va ramanem la dispozitie prin intermediul avocatului ales, doamna Ciocian Ioana, care poate fi contactata atat telefonic 0746177720, cat si la adresa din partea introductiva, sau la email ioana@ps-lawyers.ro.

Depunem atasate scripte care dovedesc cele mai sus invederate, in vederea clarificarii pozitionarii terenului care ne apartine si pentru dovedirea impedimentelor la care am facut referire.

Cu consideratie,

**PAROHIA ORTODOXA ROMANA LUNA DE SUS,
SC GENERAL CONCEPT SRL
prin avocat, Ciocian Ioana**



**Cluj-Napoca,
10.06.2021,**



2

3

4

teren detinut
afectat

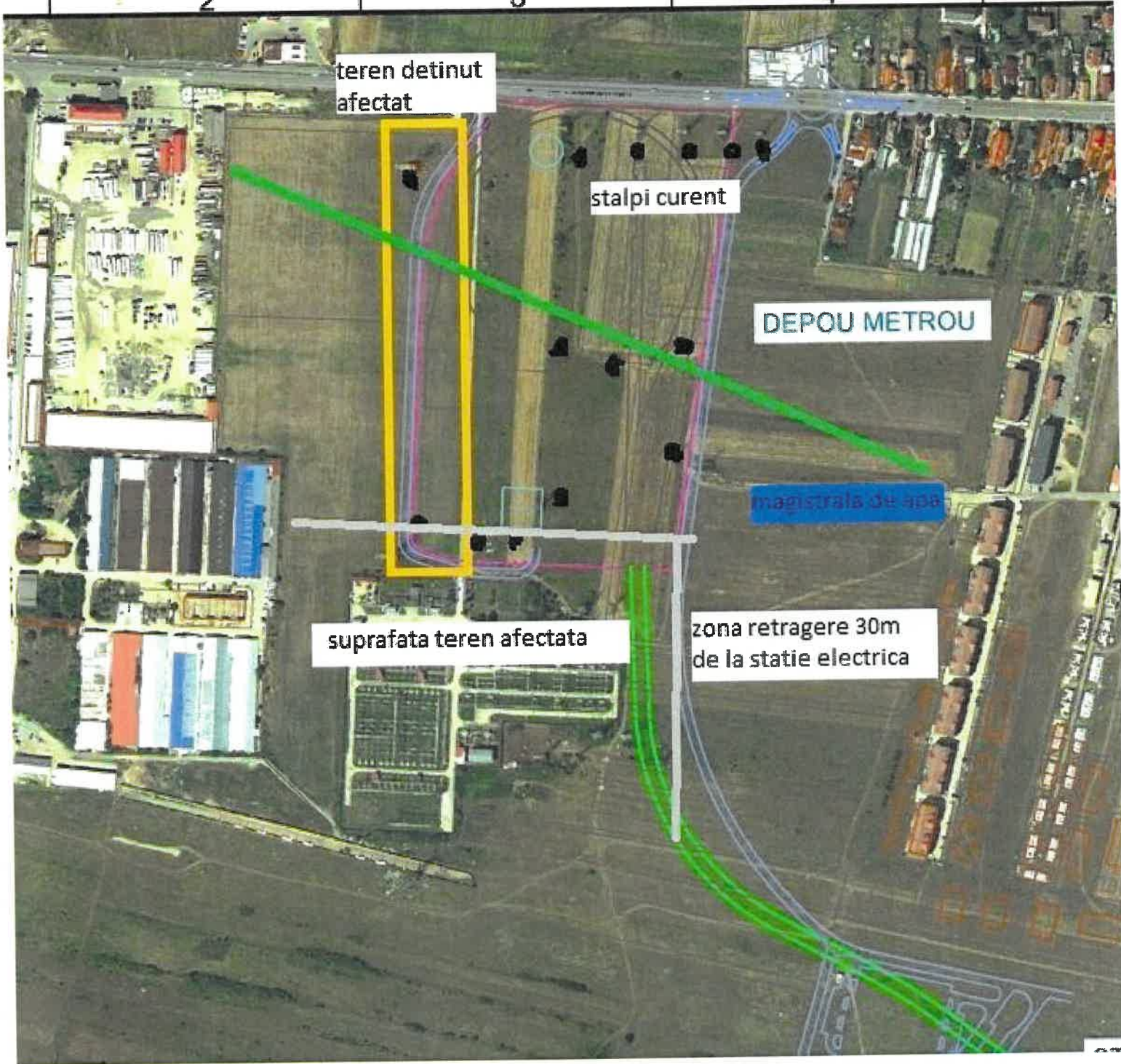
stalpi curent

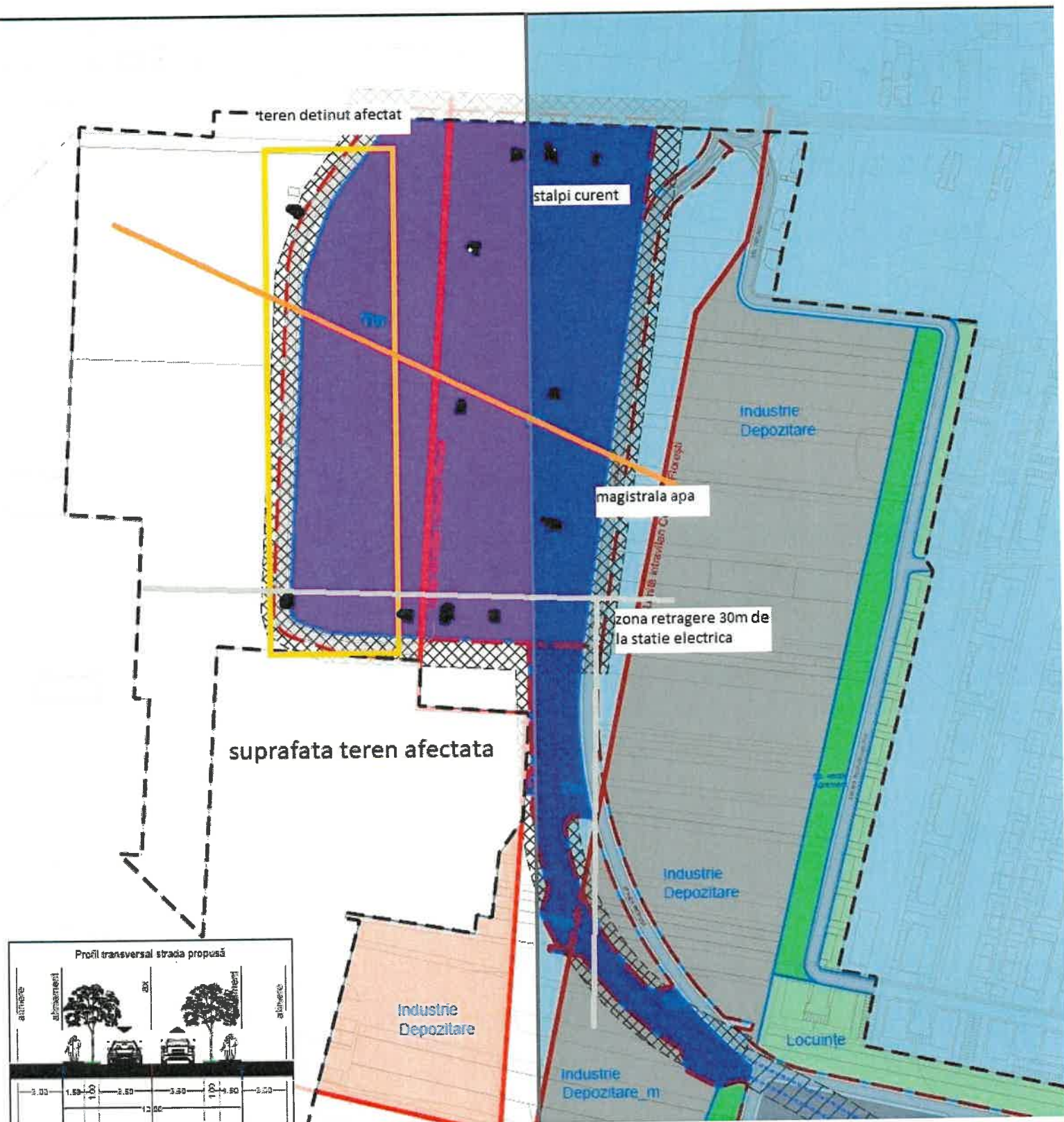
DEPOU METROU

magistrala de apa

suprafata teren afectata

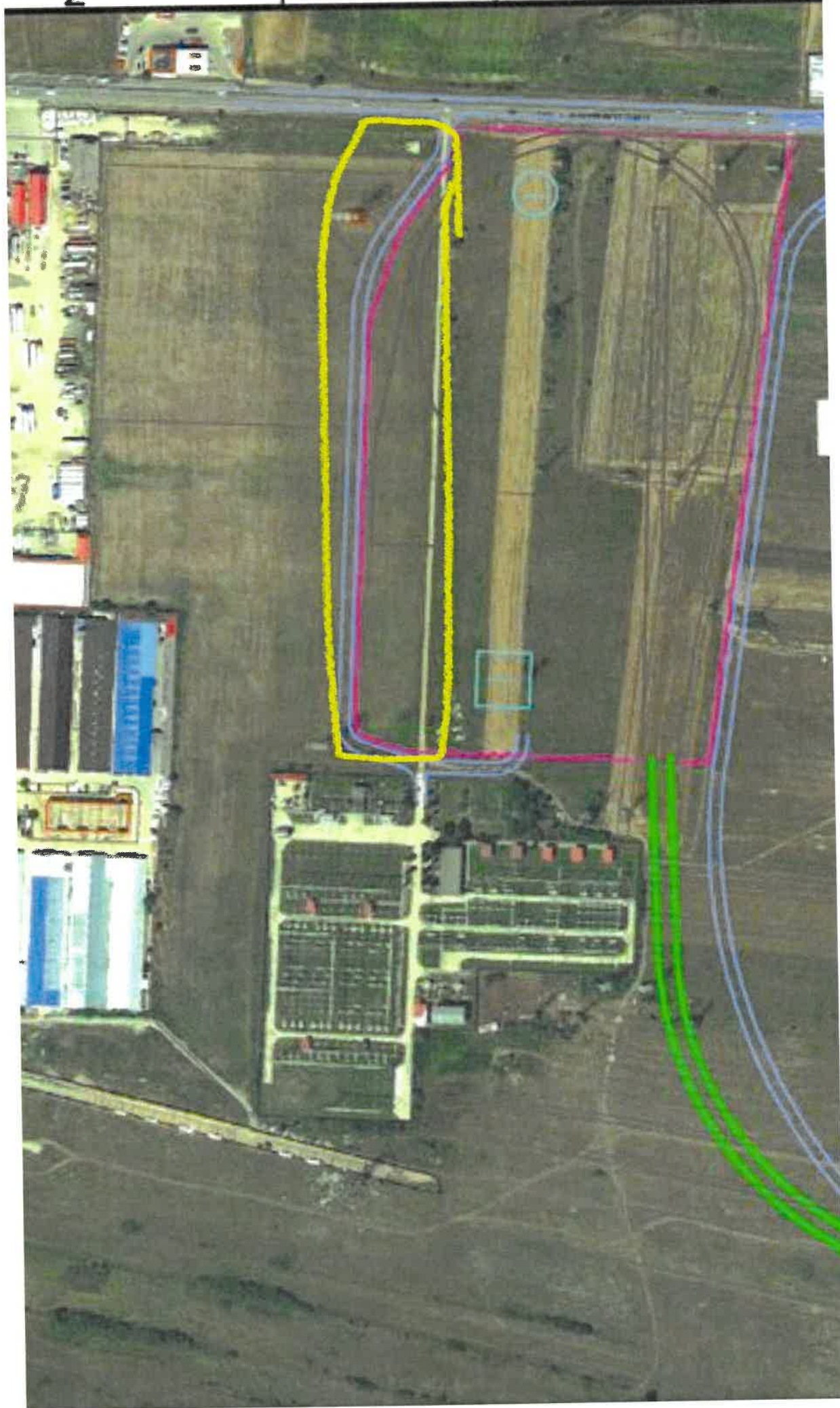
zona retragere 30m
de la statie electrica

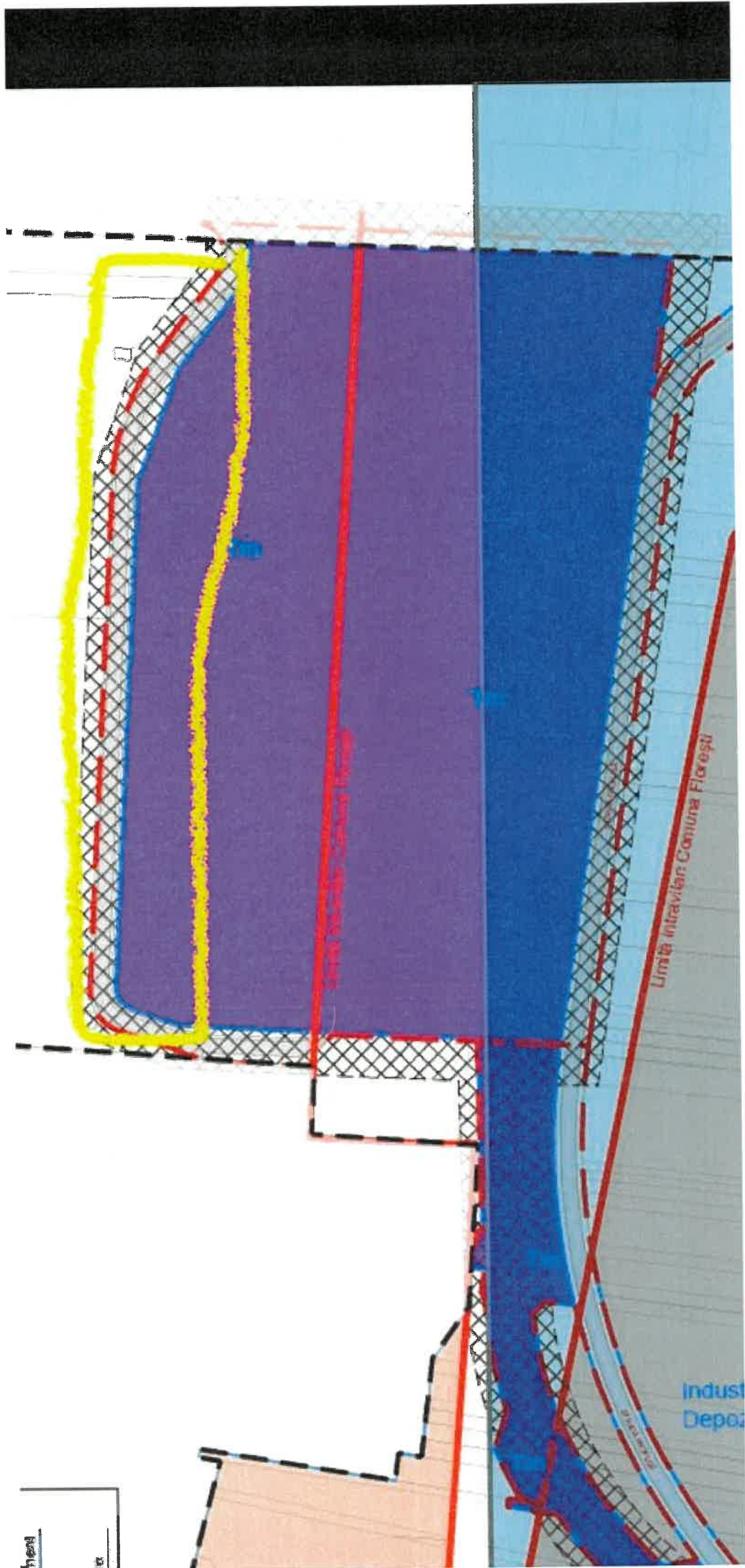


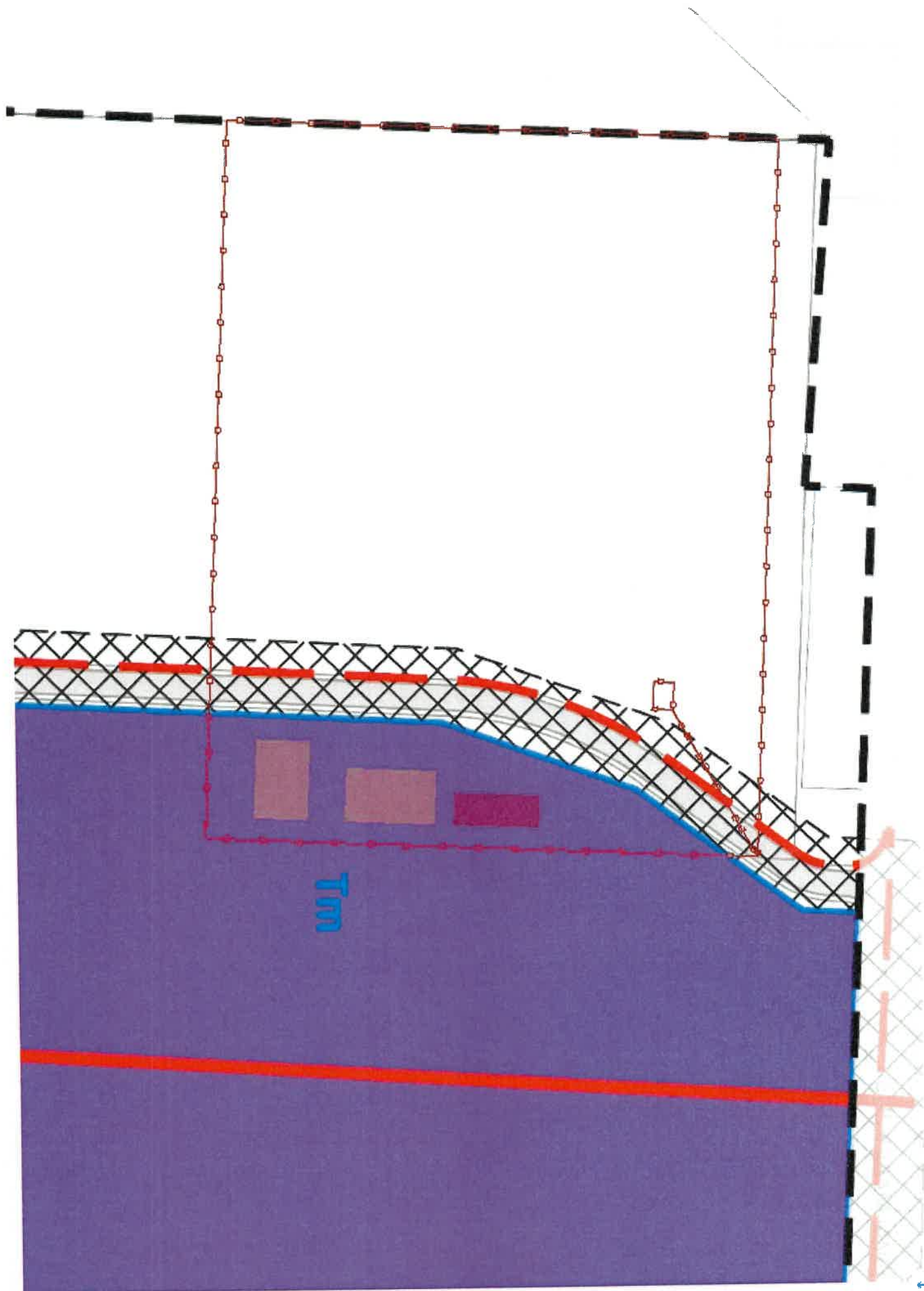


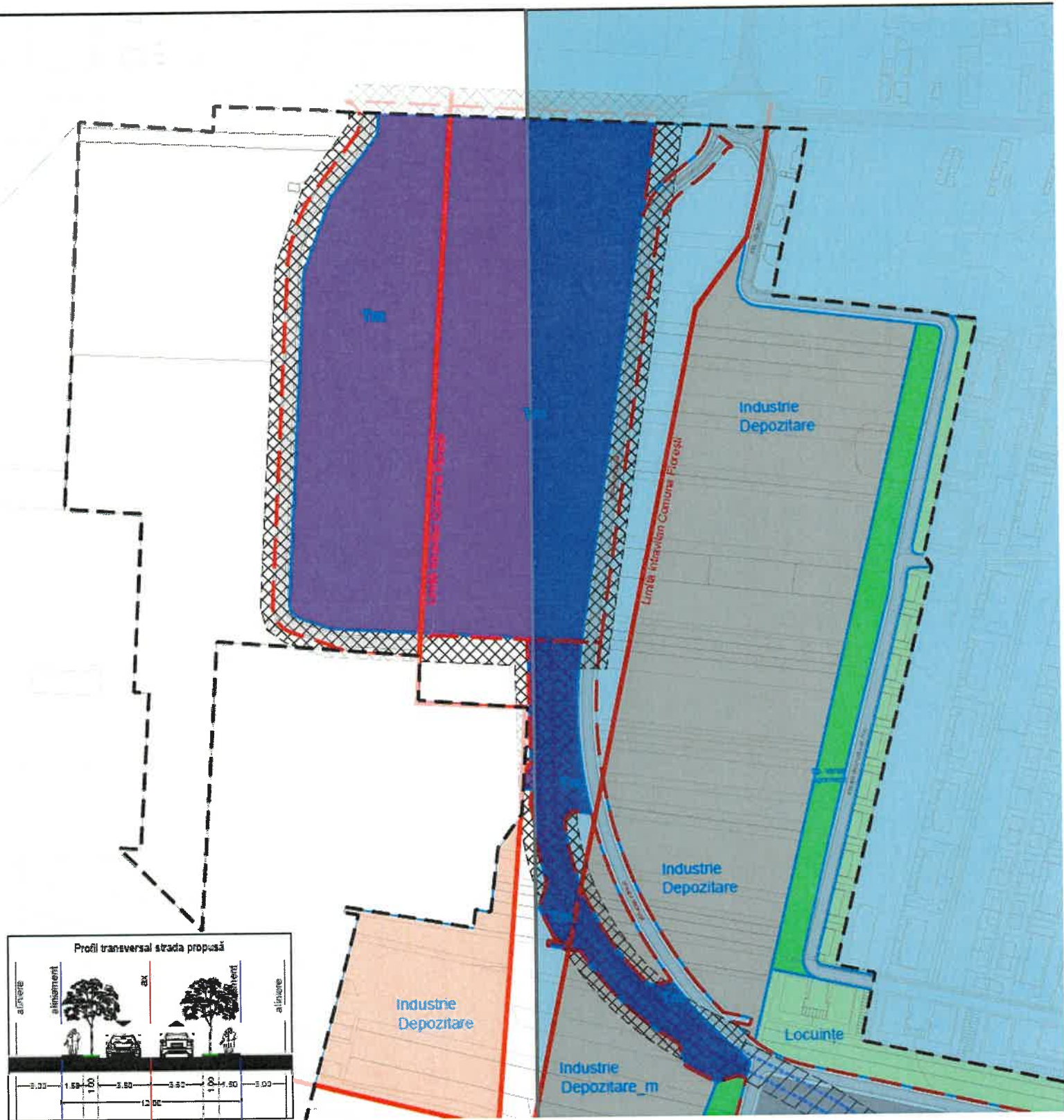
2

3









Consultare PUZ - MAGISTRALA I DE METROU

Mihai Varga

Trimis: 10 iunie 2021 18:55

Până la: registratura

Categorii: DIANA

Buna ziua,

Sunt dr. Mihai Varga, cetatean al orasului Cluj-Napoca si voi incerca sa ofer cateva puncte de vedere pe baza expertizei mele profesionale dobandite in strainatate. Este o forma de implicare civica prin care doresc sa contribui la imbunatatirea vietii comunitatii.

Desi sunt foarte incantat de abordarea Primariei si de ambitia domnului Primar de a oferi o viziune coerenta dezvoltarii orasului, in acest email ma voi focaliza pe lucrurile care ar trebui imbunatate.

1. Fundamentarea oportunitatii Metroului

Dezvoltarea unei infrastructuri de metrou in oras reprezinta un pas strategic important pentru oras si trebuie analizata si proiectata cu o atentie deosebita. In ceea ce priveste oportunitatea unui astfel de proiect de infrastructura, studiul de pre-fezabilitate si fezabilitate ofera o **fundamentare superficiala**. Sunt prezentate o serie de informatii despre Pactul Verde European, o serie de statistici fara sursa despre o crestere nesemnificativa a populatiei in zona metropolitana si cateva comparatii irelevante cu metroul din Bucuresti. Mai mult, documentatia prevede ca "pentru urbanizări de talie similară (cca. 500.000 de locuitori în zona metropolitană) nu este clar justificabil un sistem de transport metrou / metrou ușor" si ca totusi, datorita "topologiei particulare a rețelei de transport", este sprijinita ideea de a face o astfel de investitie in infrastructura de metrou. In 2021, orice specialist trebuie sa lucreze intr-o paradigma bazata pe dovezi (*evidence-based*).

Intrebarea 1: Care sunt datele demografice statistice (va rog indicati si sursa), datele tehnice din literatura de specialitate precum si care sunt modelarile statistice pe care le-ati efectuat pentru a sustine o astfel de investie cu impact major asupra orasului?

Toate aceste informatii trebuie furnizate transparent pentru ca noi, specialistii independenti, sa putem sa evaluam modul in care ati calculat impactul pe care-l are o astfel de investitie asupra orasului. De asemenea, dupa santierul de cel putin 20 de ani care se preconizeaza, cetatenii afectati vor avea nevoie de re-amintiri frecvente despre motivele care au stat la baza acestei decizii. In fine, este important sa ne stabilim corect obiectivele masurabile in studiile de fezabilitate pentru a putea vedea la finalul interventiei daca proiectul si-a indeplinit scopul.

In studiul de fezabilitate s-a mai explicat si ca "benzile dedicate de transport în comun, s-au dovedit eficiente dar, raportat la rețeaua stradală existentă nu pot să țină pasul cu ritmul de creștere a necesităților de mișcare". Benzile dedicate sunt inca in faza experimentală si inca nu au continuitate, si chiar si in aceste conditii, au fost anuntate rezultate de succes in ceea ce priveste viteza de deplasare si volumul de calatori.

Intrebarea 2: Care este ritmul de crestere a necesitatilor de miscare pe care l-ati amintit in documentul supus dezbaterii publice? Va rog sa prezentati date statistice cu sursa aferenta, pentru a vedea despre ce crestere este vorba.

Intrebarea 3: Ati luat in considerare ca exista proiecte in desfasurare care implica introducerea benzilor dedicate exact pe traseul propus al metroului? Cum ati introdus aceste date in modelele statistice predictive si care sunt concluziile? Va rog sa prezentati modelarile statistice si variabilele predictor si modul in care au fost masurate.

Intrebarea 4: Ce date ati folosit pentru estimarea reducerii traficului in urma realizarii benzilor dedicate pe suprapunerea dintre trasee, avand in vedere ca aceste benzi vor fi utilizabile in aproximativ 1-3 ani?

2. Traseul Metroului

Traseul stabilit pare sa fie fundamentat pe dublarea axei principale de mobilitate a municipiului Cluj-Napoca orientata est-vest. Desi traseul ales pare sa fie cea mai ieftina varianta datorita faptului ca presupune

traversarea pe sub artere de circulatie, redundanta care rezulta din suprapunerea traseului viitoarelor benzi dedicate de la suprafata cu traseul metroului indica, in mod cert, o ineficienta de proiectare. Zonele deservite de metrou vor fi deja deservite de transport in comun de suprafata pe benzi dedicate pe majoritatea traseului.

Intrebarea 5: Care este fundamentarea teoretica pentru care se justifica redundanta rezultata din suprapunerea traseului viitoarelor benzi dedicate de la suprafata cu traseul metroului? Va rog sa puneti la dispozitie modelarile statistice pe baza carora ati considerat ca aceasta redundanta are sens pentru "necesitățile de mișcare". La cum este prezentat proiectul traseului in aceasta faza, pare ca dublam o legatura de transport public care functioneaza (sau care va functiona) foarte bine in oras si ignoram zonele care nu sunt asa de bine deservite de transportul de suprafata.

In ceea ce priveste legaturile punctelor de interes, traseul propus reuseste in mare parte sa cuprinda multe dintre obiectivele orasului.

Sugestia 1:

Cluj Arena, Sala polivalenta, Sala Sporturilor si Parcul Central ar trebui sa fie deservite de o statie care sa fie in apropiere, chiar si cu implicatiile de a reduce din statiile de pe Calea Manastur sau Calea Motilor. Acestea sunt argumentele:

-Aceste obiective atrag un volum semnificativ de participanti la diverse evenimente, iar statia Sportului si statia Florilor sunt la o distanta neatractiva fata de aceste obiective.

-Aceste obiective ofera un numar mare de parcare, astfel incat ar fi o optiune excelenta pentru conceptul de *Metro Park and Ride stations*.

-Exista suficiente spatii largi pentru evacuarea unui numar mare de calatori, pe Calea Manastur si pe Calea Motilor abia incap pe trotuar trecatorii actuali.

-Exista spatii largi pentru construirea statiei, astfel incat se vor evita acele exproprii fara sens pe Calea Motilor care afecteaza un numar mare de cetateni.

Sugestia 2:

Distanta dintre multe dintre statii este nejustificat de mica, iar acest lucru determina costuri ridicate pentru constructia unui numar mare de statii, costuri ridicate pentru mentenanta statiilor in timpul operarii, costuri ridicate privind personalul aferent fiecarei statii precum si viteza redusa de deplasare si introducerea unor timpi de asteptare pentru metrou.

3. Problemele de mediu

In primul rand doresc sa spulber mitul metroului ca alternativa verde la transportul in comun, mai ales in cazul oraselor mici, pentru care exista solutii mult mai eficiente. Studiul elaborat de Saxe, Miller, Guthrie (2017) a aratat ca impactul asupra mediului in urma constructiei cat si operarii metroului este unul puternic si de durata. Pe baza estimarii autorilor, abia dupa o perioada de pana la 35 de ani de operare putem vorbi despre o ameliorare a impactului asupra mediului. Altfel spus, trebuie sa folosim metroul pe o durata de pana la 35 de ani ca sa compensam pentru emisiile de gaze pe care le-am generat construindu-l. Nu cred ca intereseaza acest aspect pe vreun inginer, dar e important macar sa stim macar la nivel de discurs politic ca, din perspectiva ecologica, metroul nu reprezinta o solutie "verde" pentru o zona de dimensiunea zonei metropolitane.

Ce ar trebui insa sa ii preocupe intens pe ingineri, este problema vibratiilor, care este o problema critica. S-ar putea sa reprezinte problema cea mai grava pentru care trebuie sa fie gasite solutiile tehnice cele mai potrivite. Traseul metroului va traversa zone intens locuite si s-ar putea sa le afecteze fie structura de rezistenta a cladirilor, fie sa produca un zgomot puternic care sa produca poluare sonora semnificativa. In documentatie, este prevazuta foarte pe scurt o solutie tehnica, si anume armarea "floating mass". Doresc sa-i laud pe ingineri pentru ca au amintit de aceasta tehnica, deoarece studiile realizate de Ma, Jiang, Liu si Liu (2020) au indicat faptul ca Floating Slab Tracks (FST) este solutia care ofera cea mai buna reducere a vibratiilor care exista deocamdata.

Intrebarea 6: Exista cel putin 6 modele predictive pentru calculul vibratiilor in functie de substratul geologic, adancimea tunelului, greutatea garniturilor, tehnologia de amortizare si alte variabile. Care este modelul pe care l-ati folosit pentru calculul impactului vibratiilor asupra cladirilor si asupra zonelor locuite? Va rog sa puneti la dispozitia harta rezultata in urma modelarii statistice a impactului vibratiilor asupra imobilelor din proximitatea traseului metroului.

Intrebarea 7: Pentru atenuarea zgomotelor si a vibratiilor, se ia in considerare armarea “floating mass” pe intreg traseul metroului?

4. Problema expropriilor

In Romania, Legea nr. 255/2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică cu completarile ulterioara, este o lege nedreapta si nociva. Chiar daca exista la nivel teoretic justa si prealabila despagubire, aceasta rar ajunge la 70% din pretul pieteii si cauzeaza o nedreptate inimaginabila pentru proprietarii afectati. E o lege proasta care e foarte confortabila pentru autoritatile locale, care pot sa exproprieze rapid si negandit si ieftin, iar intre timp proprietarul trebuie sa cheltuie mii de euro pe avocati si ani de zile pe procese ca sa-si recupereze o parte din paguba. Pe scurt, legea privind exproprierea pentru cauza de utilitate publica este una nedreapta, iar consecintele politicianilor nostri slabi le suporta cetatenii afectati. Aceste exproprii produc insa dezgust public, tocmai pentru modul inechitabil in care se executa.

De aceea este de apreciat ca ati incercat sa expropriati cat mai putine imobile. Dreptul la proprietate este un drept fundamental si trebuie protejat cat se poate, chiar si in conditiile unei legi cretine.

Sugestia 3: Prin mutarea amplasamentului statiei mai aproape de Cluj Arena, Sala Polivalenta si de celelalte obiective unde ar avea sens logic sa fie, evitam macar o parte din expropriile propuse. In locul statiilor Florilor si Sportului, este mai logica amplasarea unei singure statii care sa deserveasca Cluj Arena, Sala Polivalenta, Sala Sporturilor si Parcul Central. Acestea sunt obiectivele pe care vrem sa le conectam la infrastructura de transport public.

Va multumesc pentru aceasta consultare publica si sper sa fi contribuit pozitiv la acest demers important pentru orasul meu.

Cu stima,
Dr. Mihai Varga

This email was scanned by Bitdefender

CATRE PRIMARIA CLUJ-NAPOCA

DIRECTIA URBANISM

Ref. Plan Urbanistic Zonal, pentru proiectul "TREN METROPOLITAN GILAU-FLORESTI-CLUJ-NAPOCA- BACIU-APAHIDA-JUCU-BONTIDA, ETAPA SISTEMULUI DE TRANSPORT METROPOLITAN RAPID CLUJ: MAGISTRALA I DE METROU SI TREN METROPOLITAN, INCLUSIV LEGATURA DINTRE ACESTE

Subscrisa SCALA DOI SRL, cu sediul in Cluj-Napoca, str. Branului, nr. 53, jud. Cluj, cod unic de inregistrare 42318000, capital social 100.000 lei, nr. de ordine in Registrul Comertului J12/745/2020, reprezentata prin administrator Pitic Mihai-Dan, tel: formulam prezenta:

CERERE

Prin care va rugam, in calitate de superficial constand in dreptul de a construi asupra imobilelor situate in intravilanul Mun. Cluj-Napoca, jud. Cluj, zona str. Soporului, inscise in CF nr. 340967 Cluj-Napoca, nr. cadastral 340967, teren neimprejmuit in suprafata de 11.540 mp, avand categoria de folosinta "arabil", CF 340966 Cluj-Napoca, nr. cadastral 340966, teren neimprejmuit in suprafata de 1744 mp, avand categoria de folosinta "arabil", si CF 340968 Cluj-Napoca, nr. cadastral 340968, teren neimprejmuit in suprafata de 926 mp, avand categoria de folosinta "arabil", ultimele doua urmand a primi destinatia de drum, care urmeaza sa edifice un Ansamblu de locuinte colective si spatii cu alte destinatii, impreuna cu toate accesele, utilitatile si functiunile auxiliare, cu respectarea Planului Urbanistic Zonal de Urbanizare str. Soporului, aprobat prin HCL nr. 248/12.05.2020, sa ne precizati urmatoarele:

1. Ce impact ar putea avea HCL 663/2019, HCL 438/16.12.2015, HCL 335/22.09.2015 si HCL 224/09.07.2015, HCL 155/2020, HCL 59/2018, HCL 756/2019, HCL 842/2019, HCL 643/2018, HCL 716/2019, HCL 596/2018, HCL 439/2018, HCL 406/2019, HCL 167/2018, HCL 811/2018, HCL 1057/2018, HCL 639/2018 (referitoare la PUZ Tren Metropolitan) asupra cu HCL 248/20.05.2020? Solicitam ca in toate documentatiile emise de Primarie cu privire la proiectul "TREN METROPOLITAN GILAU-FLORESTI-CLUJ-NAPOCA- BACIU-APAHIDA-JUCU-BONTIDA, ETAPA SISTEMULUI DE TRANSPORT METROPOLITAN RAPID CLUJ: MAGISTRALA I DE METROU SI TREN METROPOLITAN, INCLUSIV LEGATURA

Nr. 5/10.06.2021

DINTRE ACESTE” sa fie mentionata si HCL nr. 248/12.05.2020 pentru a fi luata in considerare in orice documente emise pentru elaborarea proiectului.

2. Daca planul de metrou este corelat cu planul de centura atasat (anexa nr. 1 - in care statia de metrou apare pe terenul pentru care subscrisa detine un drept de superficie);
3. Care este relatia tehnica si de cote de nivel dintre sensul giratoriu Km 29+940 aferent intersectie str. Soporului cu Etapa I – Drum Transregio Feleac TR35 –Centura Metropolitana – din cadrul proiectului general **DRUM TRANSREGIO FELEAC TR35 pe teritoriul Mun. Cluj-Napoca – Com. Floresti: satele Floresti si Luna de Sus – com. Gilau: sat Gilau – com. Baci: sat Baci, Suceagu, Popesti – com. Apahida: satele Apahida, Sannicoara si Subcoasta – Com. Feleacu: sat. Feleacu- com. Capusu Mare –sat. Capusu Mare, jud. Cluj**, care urmeaza a fi construit pe str. Soporului, statia de metrou care va fi construita acolo si strada Soporului inclusiv accesele auto la proprietati?
4. Care este modalitatea prin care locuitorii de pe partea opusa a statiei de metrou vor putea accesa statia de metrou?
5. Ce se va intampla cu linia de inalta tensiune LEA de 110 din zona?
6. Cum se vor efectua accesele: auto, la pista de biciclete, si la trotuar, in timpul lucrarilor si ulterior construirii statiei de metrou in zona Soporului?
7. Cand se estimeaza startul lucrarilor de construire pentru metrou in zona Soporului, care va fi durata acestora si cand se estimeaza finalizarea acestora?

Va rugam sa ne comunicati raspunsul scris la adresa de la sediul societatii: Cluj-Napoca, str. Branului, nr. 53, jud. Cluj sau pe adresa de e-mail: sabina.moldovan@scaladevelopment.ro.

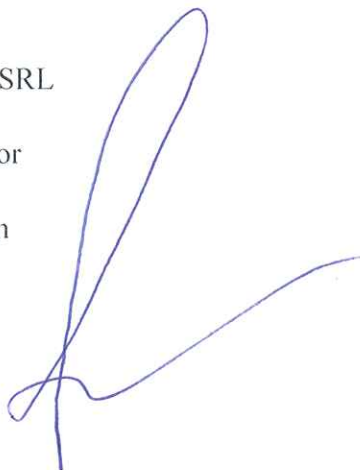
Anexa: Plan urbanistic zonal Sopor Masterplan Mun. Cluj-Napoca plan in care apare figurata si schitata statia de metrou pe proprietatea noastra.

Cu stima,

S.C. SCALA DOI SRL

Prin administrator

Pitic Mihai-Dan



Metroul

bela bossanyi

Trimis: 11 iunie 2021 13:20

Până la: registratura

Categorii: DIANA

Alăturat îmi exprim observațiile în legătură cu Planul de metrou Clujean.

1. Proiectul nu ușurează circulația din oraș, cele mai mari cartiere rămân înafara traseului.
2. Clujul fiind un oraș construit pe dealuri abrupte nu poate fi acoperit de o singură linie - axială de metrou.
3. Nicăieri în lume nu s-a făcut o singură linie de metrou rămânând zonele deluroase ale orașelor. De exemplu: dealul mitropoliei din București, partea Buda din Budapesta, Mont Marte din Paris etc.
4. Orașele mari cu condiții geografice asemănătoare Clujului nu au metrou. Ca de exemplu: Roma, San Francisco, etc.
5. Era corect dacă în articolul lui Adrian Avarvarei ar fi precizat câte linii de metrou și cât de lungi s-au realizat în acele orașe "mici", și ce diferențe de nivel traversează.
6. Proiectul Clujean este de "propagandă", aidoma proiectului trenului suspendat.
7. Nimeni nu se gândește cum se pot accesa acele stații, sau rămâne coborârea urcarea pe trepte?! Pentru că trecerile subterane Clujene sunt și azități fără scări rulante și în accesibile handicapților.
8. Propun ca banii ce s-ar folosi pentru această "fantazmagorie" s-ar folosi pentru realizarea Centurii Clujului și pentru treceri subterane utile și utilizabile, nu ca cele 3-4 din cartierul Mănăstur, dublate de treceri de pietoni, astfel ele devenind WC -uri publice acoperite și fără posibilitate utilizării lor de handicapați și persoanele cu copii în cărucior.
9. Realizarea centurii Clujului și a unori treceri subterane utilizabile precum și desființarea a multor stopuri ar fluidiza mult mai repede și cu cheltuieli mult mai mici circulația Metropolitană.
10. De altfel chiar nu v-a trecut prin minte să se realizeze ramificații asemănătoare ca și la extrema estică și vestică a orașului. Ce ușoară e circulația în zona Polusului-VIVO- precum și selectarea drumului spre Iulius Mol- Platforma CUG-spre oraș și spre Someșeni ca de altfel la capătul vest între cartierul Grigorescu-Florești- Mănăstur.
11. Se pare că și în acest caz s-a adevărit zicala: un nebun aruncă o piatră în lac și 100 de deștepți nu sunt în stare să aducă înapoi.
12. Astfel de ramificații ar trebui create și în Florești.
13. Devizul estimativ este subdimensionat, cum se obișnuiește la noi. Cheltuielile reale vor fi cel puțin de două ori mai mari, bani de care nu vom dispune niciodată.
14. Eșecul este previzibil, deoarece se lucrează fără cap, chiar și lucrările mici se înfăptuiesc anapoda. De exemplu: parcare de la Alea Padin nr.9-13, bloc D10, unde nu se poate crea o parcare deoarece o parte a terenului a fost retrocedată și încă să află în proces, dar totuși au demarat lucrările și nu se pot finaliza nici cum, iar după ce se va termina procesul se vor relua lucrul pentru a termina cu a cheltuială dublă față de cel prevăzut.

6/11/2021

Metroul

This email was scanned by Bitdefender

Obiectii aduse cu privire la PUD si PUZ Magistrala 1 Metrou, in cadrul Informarii si Consultarii publicului, serviciul Strategii Urbane

Liana Serdean [lianaserdean@gmail.com]

Trimis: 11 iunie 2021 13:21

Până la: registratura

Categorii: M.Anca

Către,

Primăria Municipiului Cluj Napoca,

Subsemnata Serdean Liana am aflat, cu surprindere, despre reglementările Planului Urbanistic Zonal "TREN METROPOLITAN GILĂU – FLOREȘTI – CLUJ-NAPOCA – BACIU – APAHIDA – JUCU – BONȚIDA" - ETAPA I A SISTEMULUI DE TRANSPORT METROPOLITAN RAPID CLUJ MAGISTRALA I DE METROU ȘI TREN METROPOLITAN, INCLUSIV LEGĂTURA DINTRE ACESTE". Sunt domiciliata pe Calea Moșilor nr 40, unde familia mea locuiește de 4 generatii, într-un imobil actualmente propus spre demolare în cadrul proiectului aflat în discuție. In aceasta calitate, aduc următoarele observații cu privire la propunerea PUZ – Magistrala 1 metrou

Solicit renuntarea la Stația Sportului, ce afectează fondul construit pe Calea Motilor 40, 54,56, 58, 60, 62,63,64, intrucat nu se justifica.

Stația Sportului este propusă între Stația Florilor (Calea Motilor 120-124) și Stația Piața Unirii. Distanța dintre Stația Florilor și Piața Unirii este de 1,5 km, se parcurge în 2 minute cu mașina și 19 minute de mers pe jos. Pentru obiectivele situate în zona Stației Sportului, se ajunge în 7 minute de mers pe jos de la Stația Florilor și în maxim 12 minute de mers pe jos de la Piața Unirii, prin urmare intercalarea unei stații suplimentare (Stația Sportului) pe traseul Calea Motilor – Piata Unirii nu este necesara.

Fondul locativ propus pentru demolare afectează zeci de familii, instituții de educație și învățământ – cresa si gradinita, cât și imobile monument istoric. Totodată nu se justifica dezradacinarea a numeroase familii pentru facilitarea accesului la evenimente ce au loc cateva zile pe an.

De asemenea, consider că instituirea oricăror servituți asupra proprietății mele, fără a fi consultată în mod direct, îmi afectează dreptul de proprietate. Dacă nu as fi avut acces la mass-media și, de acolo, la informațiile publicate pe site-ul Primăriei nu as fi putut consulta aceste informații care sunt de specialitate, greu de interpretat și mă privesc personal.

Nivelul de detaliere tehnica al documentației puse la dispoziție de Primărie este foarte sumar dar îmi afectează proprietatea în mod categoric. Consider că este necesară demonstrarea necesității amplasării acestei evacuări de urgență specific pe terenul nostru, aflat în proprietate privată și nu în vecinătate, pe terenuri care aparțin Primăriei.

Sunt proiecte ale Primăriei care nu au ajuns sa fie finalizate de ani de zile, cum ar fi proiectul centurii Floresti-Cluj. Totuși, planurile urbanistice zonale afectează multe proprietăți și imi e teama să nu ajung în aceeași situație cu un proiect care in prezent este doar parțial finanțat. În Planul Urbanistic Zonal nu se precizează exact momentul în care proiectul devine cu adevărat fezabil si se poate proceda la operațiuni cadastrale justificate. De asemenea, dorim un termen de valabilitate al acestei documentații, după care, în cazul în care proiectul nu a fost pus în aplicare, planul urbanistic să expire.

Doresc sa primesc raspunsul dumneavoastra prin posta la adresa mea de domiciliu, cat si prin e-mail la adresa lianaserdean@gmail.com

Cu multumiri,

Liana Serdean

This email was scanned by Bitdefender

CATRE



PRIMARIA MUNICIPIULUI CLUJ-NAPOCA

BIROUL STRATEGII URBANE,

Subsemnatii **HAIDUC ELENA - MARIOARA** si **HAIDUC IOAN** cu domiciliul in Cluj-Napoca, judetul Cluj, *cu adresa de corespondenta aleasa pentru comunicarea actelor in Cluj-Napoca,* jud Cluj(persoana imputernicita pentru ridicarea corespondentei fiind Elena Vasile-jurist, identificata cu CI seria CJ nr 194865) telefoane de contact , in calitate de **proprietari ai imobilului situat in Cluj-Napoca, Calea Motilor nr 40,** inscris in CF 266048 Cluj-Napoca, nr cadastrale 266048, 266048-C1, imobil propus a fi demolat/ expropriat pentru construirea Statiei Sportului in propunerea preliminara **PUZ MAGISTRALA I METROU** supusa consultarii publice,

prin prezenta formulam urmatoarele ~~OBSERVATII~~, **PROPUNERI**, dupa cum urmeaza

1.Solicitam renuntarea sau reconfigurarea statiei de mertrou Sportului, propusa pe locatia imobilului din Calea Motilor nr 40 pentru urmatoarele considerente:

a) **Statia de metrou propusa pe locatia de pe Calea Motilor nr 40 nu se necesita,** aceasta fiind la 2 minute de mers cu masina fata de statiile invecinate propuse, respectiv statia Florilor si statia P-ta Unirii ;

Astfel Statia Sportului este propusa intre statia Florilor(Calea Motilor nr 120-124) si statia P-ta Unirii. Avand in vedere ca distanta dintre statia Florilor si statia P-ta Unirii este de 1.5 km ce se parcurge in 2 minute cu masina, intercalarea unei statii suplimentare(statia Sportului)pe traseul Calea Motilor—P-ta Unirii, nu apare ca necesara.

b) Mai mult, *configurarea unei statii de metrou suplimentare(Sportului) pe fodul construit de pe Motilor,* implica demolarea mai multor case particulare locuite de foarte multe familii, spatii comerciale, monumente istorice, sedii de banca(CEC-ul), care *afecteaza in primul rand dreptul de proprietate al persoanelor fizice sau/si juridice* si in al doilea rand, angreneaza

c) Configurarea unei statii de metrou si propunerea unui spatiu verde pe locatia de pe Calea Motilor nr 40 va afecta imaginea bulevardului prin stirbirea/vaduvirea acestuia de o constructie care se aliniaza cu restul cladirilor de pe bulevard si care se incadreaza perfect in cadrul architectural zonal;

d) Construirea unei statii de metrou se poate realiza cu costuri financiare/ de despagubire mai reduse pe locatia de pe str Motilor nr 38, unde statul roman este proprietar al terenului de sub constructiile aferente, conform inscrierilor din cf 250611 Cluj-Napoca, nr cad 250611.

Despagubirile acordate persoanelor afectate de exproprii /demolari ar fi mai reduse, in conditiile in care terenul apartine statului roman, iar procedurile de expropriere ar fi mult mai facile;

2. Ca ultima solutie, in cazul in care nu luati in considerare sugestiile noastre de mai sus, de renuntare la statia propusa pe Calea Motilor nr 40, propunem **un parteneriat public -privat** privind imobilul nostru, prin alocarea unei parti a imobilului(parterul) (in conditii negociate de ambele parti) in vederea construirii unei guri de iesire pentru metrou , asa cum se intampla si in alte capital ale lumii: Paris , Londra, New York

Astfel, va rugam sa reconsiderati solutia propusa pe Calea Motilor nr 40, astfel incat sa nu ne fie afectata proprietate iar propunerile de expropriere sa se limiteze la strictul necesar pentru implementarea proiectului.

Avand in vedere ca suntem proprietari direct afectati de proiectul propus in cauza, va solicitam un raspuns scris la adresa mentionata in preambulul prezentei.

Cu respect,

Data: 09.06.2021

HAIDUC ELENA - MARIOARA si HAIDUC IOAN

Către Primăria Cluj-Napoca
Biroul Strategii Urbane



PROPUNERE
privind Planul Urbanistic Zonal pentru proiectul Trenului Metropolitan

Subscrisa UDMR Organizația Cluj-Napoca, prin președinte Oláh Emese, înaintăm prezenta propunere privind Planul Urbanistic Zonal ce vizează Trenul Metropolitan. Metroul va deveni un element indispensabil în viața cotidiană a clujenilor, iar cele 19 stații de metrou vor avea denumiri variate, inspirate în general din specificul locului unde care vor fi amplasate. Considerăm, însă, că la atribuirea denumirilor stațiilor trebuie avute în vedere și specificitățile locale, respectiv faptul că în Cluj-Napoca trăiește o comunitate însemnată de maghiari, că anumite cartiere ale orașului au deja denumiri consacrate, respectiv că o mare parte dintre turiștii care vizitează acest oraș sunt din Ungaria. La alegerea denumirilor am putea avea în vedere următoarele propuneri: să poartă numele unor personalități ale culturii și/sau istoriei Clujului, fie să redea în mod evident locul în care se poziționează.

De aceea dorim să propunem înlocuirea următoarelor denumiri cu:

- **Calvaria** în loc de Sfânta Maria
- **Pákey Lajos** în loc de Sportului
- **Regele Matia Corvin** în loc de Piața Unirii
- **Hoștat** în loc de Armonia
- **Someșeni** în loc de Viitorului
- **Sopor** în loc de Europa unită

Pe lângă faptul că prin această cale am evita utilizarea unor denumiri străine locuitorilor clujeni, am reuși să dăm dovadă de deschidere și de respect față de personajele marcante ale acestei urbe.

Totodată, având în vedere caracterul multicultural al acestui oraș este esențial ca indicatoarele și informațiile să apară în cel puțin trei limbi: română, maghiară și engleză.

Din aceste considerente vă rugăm să aveți în vedere denumirile propuse.

Cu deosebită considerație,

Oláh Emese
Președinte UDMR Organizația Cluj-Napoca

Catre

Primaria Cluj Napoca



Subsemnatul **Kászoni Bencze**,
in **Cluj Napoca** calea **Motilor** nr.
proprietari vizati (si nu numai),

proprietar si domiciliat
n urma analizarii si consultarii cu alti

Prin prezenta depun urmatoarele

Propuneri, sugestii si observatii

cu privire la propunerea preliminara PUZ (de pe raza UAT Cluj-Napoca), PLAN URBANISTIC ZONAL pentru proiectul:

"TREN METROPOLITAN GILAU – FLORESTI – CLUJ-NAPOCA – BACIU – APAHIDA – JUCU – BONTIDA, ETAPA I A SISTEMULUI DE TRANSPORT METROPOLITAN RAPID CLUJ: MAGISTRALA I DE METROU SI TREN METROPOLITAN, INCLUSIV LEGATURA DINTRE ACESTEA"

COMPONENTA 1. MAGISTRALA I DE METROU

1. **Demolarea** imobilului din Cluj Napoca, Calea **Motilor nr. 54** **NU ESTE JUSTIFICATA**
2. **Statia** propusa de metrou **"SPORTULUI"** prin **demolarea 7 imobile** (Motilor 54-64, 63) **NU ESTE JUSTIFICATA**
3. **MODIFICARI PROPUSE** la propunerea traseului si statiilor de metrou

Detalierea argumentarilor este prezentata in paginile **2-5**

In speranta solutionarii in conformitate cu cele expuse in prezentul memoriu,

Cu stima,
Kászoni Bencze
tel.

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Kászoni Bencze', written over a horizontal line.

Detalierea observatiilor si sugestiiilor

1. Demolarea imobilului din Cluj Napoca, Calea Motilor nr. 54 NU ESTE JUSTIFICATA

Argumente:

a. Imobilul se afla pe **LISTA MONUMENTELOR ISTORICE 2015** – judetul Cluj, la pozitia 909, avand cod LMI: **CJ-II-m-B-07423**

- In evidenta casa figureaza a fi construita in sec. XIX, insa partea stradala din cladire figureaza deja pe harta detailata a orasului „*Theil des Koloser Comitats*” (1769-1773 ?) - *Josephinische Landaufnahme*, sec. XVIII. Doar aripa vestica din curte, adaugata ulterior, a fost construita in sec. XIX

- Cu toate ca partea stradala a cladirii are aspect neglijat (datorat statiei de transport in comun amplasat gresit chiar in fata cladirii), aceasta urmeaza a fi renovat dupa finalizarea demersurilor legale de avizare

b. Curtea interioara este o oaza bio al Naturii, in centrul metropolitan !

Cele doua aripi locuite sunt renovate si ingrijite, cuprinzand curtea extrem de linistita si plina de vegetatie (peste 40 feluri de flori, 6 feluri de pomi fructiferi si brazi, asigurand reducerea exemplara al poluarii atmosferice si sonore !)

Este un exemplu de urmat in lupta pentru reducerea poluarii !

c. Conform desenului ” M3 - Piese-desenate” expusa pe site-ul Primariei, din cladirea Motilor nr. 54 figureaza ca afectabil **doar** cca. **1-1,5 m**, din coltul stradal vestic – parte care ar urma sa fie transformata pentru uz pietonal (!?!?).

Cladirea (a 3-a cladire ca vechime, pastrata in afara zidurilor orasului de epoca) cunoscuta ca ”Casa Schindler” sau ”Casa Schiling” are o arhitectura externa si interna de raritate in zona Clujului !

d. **Demolarea unei asemenea cladiri istorice emblematic este de neconceput, un mare pacat impotriva comunitatii**, pentru scopul de a asigura in plus **1,5m spatiu liber** (pietonal) in jurul statiei de metrou propus ! Proiectul si statia (daca se va construi) trebuie facuta **FARA DEMOLAREA** acestei cladirii, cu **intarirea asiguratorie a zidului vestic**, spre statia de metrou.

e. Pentru evitarea deteriorarii zugravelii fatadei prin vopsiri tip ”grafity”, de catre persoane ”plictisite” de asteptarea transportului public de noapte, se impune **mutarea statiei CTP** la amplasamentul vechi, in fata imobilului str. **Motilor nr. 58.**

2. **Statia** propusa de metrou "**SPORTULUI**" prin **demolarea 7 imobile** (Motilor 54-64, 63) **NU ESTE JUSTIFICATA**

- a. Construirea unei statii de metrou prin zona de mijloc a Calea Motilor **NU SE JUSTIFICA ECONOMIC** din cauza numarului mic de calatori.
- In statiile de transport public (CTP) "Spitalul de Copii" stationeaza/urca/coboara un numar mic de calatori. Pe parcursul zilei stau in asteptarea autobuzelor /troleibuzelor un numar mic (pana la 10) persoane, respectiv coboara un numar asemanator de calatori. La ore de varf, numarul acestor persoane se tripleaza. O parte semnificativa a calatorilor circula spre- si dinspre cartierul Grigorescu. Astfel, numarul zilnic estimabil de calatori pe axa traseului metroului propus este sub 7000 persoane zilnic, in ambele sensuri. Din acest numar, cel putin jumatate va alege mersul cu transportul supratran, din cauza obisnuintei, dar mai ales din cauza coborarii si urcarii in- si din subteranul metroului.
- b. In zona, nivelul **apei freatice** este la cca. -2m sau chiar mai sus. In caz de ploi de vara abundente, apa pluviala deseori depaseste capacitatea de colectare a sistemului stradal de colectare, apa curgand de pe deal spre raul Someș cu preponderenta pe suprafata carosabila a strazilor Motilor, Eminescu, Cardinal Iuliu Hossu. Aceste cantitati mari de apa (permanente si ocazionale) perecliteaza metroul propus, iar pentru evitarea scurgerii apelor spre interiorul tunelurilor metroului necesita amenajari de protectie cu costuri suplimentare uriașe !
- c. **Daca nu se face** statia "Sportului" in aceasta zona, atunci **viteza trenurilor de metrou poate fi mai ridicat, consumul-, timpul si costul de realizare si de transport devine mult mai redus !**
- d. Demolarea imobilelor de pe strada Motilor numerele 54-64 **nu se justifica** din motivul ca, pe acest segment sunt mai multe cladiri valoroase:
- o cladire **monument istoric**, avand curtea amenajata ("oaza" cu multe plante si liniste)
 - o cladire in care s-a amenajat o **gradinita** cu cca. 300 copii
 - aproape fiecare cladire are **curte proprie** unde se pot pastra decent masinile locatarilor, ne fiind nevoie de parcare pe strazi

3. **MODIFICARI PROPUSE** la propunerea traseului si statiilor de metrou

Cu privire la linia de metrou propus (PUZ), se impun urmatoarele modificari majore (de conceptie):

- a. **Eliminarea statiei "Sportului"** din proiect (argumentele vezi la 2.a-e).
Astfel, viteza trenurilor poate fi mai mare, consumul de energie si costurile de constructie/intretinere mai mici
- b. Proiectarea si amenajarea **statiei** cu **capacitate marita** in zona cladirii "Platinum" (Fabrica de bere), care poate deservi inclusiv complexul studentesc "Hasdeu", cartierul "Intre Ape" - Plopilor, Facultatea de agronomie (USAMV), dar si intregul complex sportiv apropiat (stadionul de fotbal, Sala Polivalenta, Sala Sporturilor, etc., pentru care **aceasta** statie ar putea intr-adevar primi denumirea "Sportului"). Amenajarea zonei este de asemenea prevazuta intr-un alt proiect, aflat in derulare.
- c. **Infiintarea unei noi statii "Piata Centrala"** in zona sensului giratoriu din fata Halei Agroalimentare din piata Mihai Viteazul.

Aceasta statie ar deservi cei mai multi calatori din municipiu !

Mare parte a liniilor de transport in comun spre cartierele si periferia orasului (si chiar mai departe) au statii de origine in piata Mihai Viteazul. Majoritatea calatorilor si-ar putea continua drumul mult mai usor spre cartierele Manastur sau Marasti decat cu actualele linii de transport (care s-ar putea desfiinta), iar pentru accesul de la gara CFR s-ar putea infiinta un traseu circular scurt de troleibuz: Gara – Piata M.Viteazul.

Pentru discutii despre aspectele prezentate **suntem dispusi la dialog**, pentru obtinerea rezultatelor cele mai optime, din toate punctele de vedere, inclusiv la pastrarea valorilor existente a "Orasului Comoara", Cluj !

Kászoni Bencze
tel.

Semnaturi de sustinere din partea celor vizati de demolare, Calea Motilor:

Semnături de susținere din partea celor vizati de demolare, Calea Motilor:

54-
64

Numele si Prenumele	Adresa	CNP	Semnatura
COCAN ALEXANDRU			
COCAN JLEANA			
ROȘU FINA			
ROȘU MARIU MIRELA			
PORUTIU MARIA			
VĂCAR TRAIAN			
VĂCAR MIHAELA			
VĂCAR BOGDAN			
BACIU ADRIAN			
BACIU LUCIA			
TORATI DENISA			
TORATI JANIS			
BUCEAR ZOLTAN			
STAN MARICEL			
STAN FINCA			
DAN NICUSOR CORNEL			
DAN MARIA			
DAN ALEXANDRA			
DAN SIMONA			
S.C. B.T.V.J.RL			
KÁSZONI MARIKA			

Numele si Prenumele	Adresa	CNP	Semnatura
BERCEAN- OLIVIA			
Tomás-Viorica			
BERCEAN-SILVIA			
Telean Ronelu			
ROMAN ADRIAN SORIN EMIL			
Varadai-Gisa MARIA			
OSVATH-BOROS JOLAN			
OSVATH-BOROS PETER			
Radu Claudiu			
Radu Sligo			
PONESCU SABINA			

Parohia Ortodoxă Română
„Sfinții Arhangheli Mihail și Gavril”
Sat Luna de sus, str. Principală nr. 380,
com. Florești, jud. Cluj,
telefon: -
email: -

356485/14.06.2021
Nr.: 34/11.06.2021

Către,
MUNICIPIUL CLUJ-NAPOCA,
DIRECTIA URBANISM,
ARHITECTULUI SEF AL MUNICIPIULUI

Noi, Parohia Ortodoxă Română Luna de sus, cu sediul în sat Luna de sus, comuna Florești, județul Cluj, str. Principală nr. 380, reprezentată prin Pr. Paul Voinel Bodea în calitate de preot paroh, în calitate de proprietar a imobilelor identificate prin CF 81645, cadastral 81645, în suprafața de 30.000 mp, CF 81486, cadastral 81486 în suprafața de 2.000 mp, CF 81646, cadastral 81646, în suprafață de 44.511 mp, și care în fapt constituie o singură tarla în suprafață totală de 76.511 mp parcelată în cele trei parcele mai sus menționate detaliat, imobil situat în localitatea Florești, formulăm prezentele:

OBIECȚIUNI:

referitoare la documentația privind propunerea preliminară PLAN URBANISTIC ZONAL pentru proiectul "TREN METROPOLITAN GILĂU – FLOREȘTI – CLUJ-NAPOCA – BACIU – APAHIDA – JUCU – BONTIDA, ETAPA I A SISTEMULUI DE TRANSPORT METROPOLITAN RAPID CLUJ: MAGISTRALA I DE METROU ȘI TREN METROPOLITAN, INCLUSIV LEGATURA DINTRE ACESTEA", documentație afisată pe site-ul instituției dvs în scopul informării și consultării publicului.

Referitor la documentația propusă informării și consultării publicului, vă informăm despre faptul că proiectul inițiat de dvs ne afectează în mod grav atât dreptul de proprietate.

Astfel, conform celor afisate de dvs, pe terenul care ne aparține, pe o parte considerabilă, ar urma să fie edificat depoul aferent proiectului dvs, urmând ca o bună parte din suprafața de 76.511 mp să fie afectată.

Fata de aceasta propunere, noi parohia ne manifestam în mod categoric opozitia, bazat atat pe argumente raportate la respectarea dreptului nostru de proprietate.

Astfel, din punct de vedere al dreptului de proprietate, fara a intra în detaliile legate de respectarea acestui drept, va solicitam sa aveti în vedere cele prevazute de Constitutia Romaniei, continuand cu dreptul ca noi sa ne putem exploata acest drept si a putea fructifica, proprietatile noastre.

Noi, PAROHIA ORTODOXA ROMANA LUNA DE SUS, în calitate de proprietar a imobilelor sus menionate ne exprimăm astfel dezacordul prin următoarele motivări:

1. Suprafețele de teren care ar putea fi afectate de proiectul dvs. constituie plată sacrificiului suprem făcut de membrii comunității noastre parohiale în cele două războaie mondiale.
2. Suprafețele de teren care ar putea fi afectate constituie singura noastră sursă majoră de finanțare a activităților noastre, dat fiind faptul că nu avem venituri materiale din alte părți, statul suportând doar contravaloarea a 65% din salarizarea preotului iar celelalte cheltuieli sunt suportate din fonduri proprii de la credincioși.
3. Noi am închiriat deja cu contract închiriere valabil pe o perioadă de 20 de ani o parte de 30.000 mp din teren unei societăți comerciale care acum se vede amențată de acest proiect inexistent la momentul semnării contractului
4. Înainte de semnarea contractului de închiriere eram practic în incapacitate de plată ca cheltuielilor curente și nici nu speram la proiecte de investiții.
5. În această locație în urma regimului comunist noi am fost expropriați cu suprafața de 110,000 mp, suprafață pe care nu am recuperat-o nici până azi desi am facut demersurile legale.

Fara a desconsidera necesitatea si utilitatea unei astfel de investitii, la acest moment ne vedem obligati sa va incunostiintam despre toate aceste inconveniente.

Fata de noi inasa, la acest moment, data fiind propunerea afisata de dvs pe site, implica prezentul demers de a va incunostiinta despre faptul ca nu suntem de acord cu pozitionarea acestei structuri pe imobilul nostru, chiar si partiala.

Nu cunoastem la acest moment daca cele previzionate de dvs, astfel cum apar reflectate la acest moment in propunerea dvs, au avut parte de o cercetare riguroasa atat din punct de vedere juridic, cat si factic, la acest moment solicitandu-va sa aveti in vedere prezentele obiectiuni si sa dispuneti reaprecierea amplasarii depoului de pe imobilul care ne apartine.

In sensul celor mai sus aratate, pentru orice acte apreciati ca ati avea nevoie, sau in vederea clarificarii celor mai sus mentionate, va ramanem la dispozitie prin intermediul reprezentatului legal al parohiei, Pr. Paroh Bodea Paul Voinel, care poate fi contactata atat telefonic cat si la adresa din partea introductiva, sau la email:

Cu respect, Pr. Bodea Paul Voinel.

Pace, sănătate și bucurie !

Luna de sus

Pr. Paroh Bodea Paul Voinel

11.06.2021

316601 / 14.06.2021

Parohia Ortodoxă Română
„Sfinții Arhangheli Mihail și Gavril”
Sat Luna de sus, str. Principală nr. 380,
com. Florești, jud. Cluj,
telefon: ()
email:

Nr.: 34/11.06.2021

Către,
MUNICIPIUL CLUJ-NAPOCA,
DIRECTIA URBANISM,
ARHITECTULUI SEF AL MUNICIPIULUI

Noi, Parohia Ortodoxă Română Luna de sus, cu sediul în sat Luna de sus, comuna Florești, județul Cluj, str. Principală nr. 380, reprezentată prin Pr. Paul Voinel Bodea în calitate de preot paroh, *în calitate de proprietar a imobilelor identificate prin CF 81645, cadastral 81645, în suprafața de 30.000 mp, CF 81486, cadastral 81486 în suprafața de 2.000 mp, CF 81646, cadastral 81646, în suprafață de 44.511 mp, și care în fapt constituie o singură tarla în suprafață totală de 76.511 mp parcelată în cele trei parcele mai sus menționate detaliat, imobil situat în localitatea Florești, formulăm prezentele:*

OBIECȚIUNI:

referitoare la documentația privind propunerea preliminară PLAN URBANISTIC ZONAL pentru proiectul "TREN METROPOLITAN GILĂU – FLOREȘTI – CLUJ-NAPOCA – BACIU – APAHIDA – JUCU – BONTIDA, ETAPA I A SISTEMULUI DE TRANSPORT METROPOLITAN RAPID CLUJ: MAGISTRALA I DE METROU ȘI TREN METROPOLITAN, INCLUSIV LEGATURA DINTRE ACESTEA", documentație afisată pe site-ul instituției dvs în scopul informării și consultării publicului.

Referitor la documentația propusă informării și consultării publicului, vă informăm despre faptul că proiectul inițiat de dvs ne afectează în mod grav atât dreptul de proprietate.

Astfel, conform celor afisate de dvs, pe terenul care ne aparține, pe o parte considerabilă, ar urma să fie edificat depoul aferent proiectului dvs, urmând ca o bună parte din suprafața de 76.511 mp a fi afectată.

Fata de aceasta propunere, noi parohia ne manifestam in mod categoric opozitia, bazat atat pe argumente raportate la respectarea dreptului nostru de proprietate.

Astfel, din punct de vedere al dreptului de proprietate, fara a intra in detaliile legate de respectarea acestui drept, va solicitam sa aveti in vedere cele prevazute de Constitutia Romaniei, continuand cu dreptul ca noi sa ne putem exploata acest drept si a putea fructifica, proprietatile noastre.

Noi, PAROHIA ORTODOXA ROMANA LUNA DE SUS, in calitate de proprietar a imobilelor sus menionate ne exprimam astfel dezacordul prin urmatoarele motivari:

1. Suprafetele de teren care ar putea fi afectate de proiectul dvs. constituie plata sacrificiului suprem facut de membrii comunitatii noastre parohiale in cele doua razboaie mondiale.
2. Suprafetele de teren care ar putea fi afectate constituie singura noastra sursa majora de finantare a activitatilor noastre, dat fiind faptul ca nu avem venituri materiale din alte parti, statul suportand doar contravaloarea a 65% din salarizarea preotului iar celelalte cheltuieli sunt suportate din fonduri proprii de la credinciosi.
3. Noi am inchiriat deja cu contract inchiriere valabil pe o perioada de 20 de ani o parte de 30.000 mp din teren unei societati comerciale care acum se vede amenintata de acest proiect inexistent la momentul semnarii contractului
4. Inainte de semnarea contractului de inchiriere eram practic in incapacitate de plata ca cheltuielilor curente si nici nu speram la proiecte de investitii.
5. In aceasta locatie in urma regimului comunist noi am fost expropriati cu suprafata de 110,000 mp, suprafata pe care nu am recuperat-o nici pana azi desi am facut demersurile legale.

Parohia Ortodoxă Română
„Sfinții Arhangheli Mihail și Gavril”
Sat Luna de sus, str. Principală nr. 380,
com. Florești, jud. Cluj,
telefon:
email:

Nr.: 34/11.06.2021

Fara a desconsidera necesitatea si utilitatea unei astfel de investitii, la acest moment ne vedem obligati sa va incunostiintam despre toate aceste inconveniente.

Fata de noi insa, la acest moment, data fiind propunerea afisata de dvs pe site, implica prezentul demers de a va incunostiinta despre faptul ca nu suntem de acord cu pozitionarea acestei structuri pe imobilul nostru, chiar si partiala.

Nu cunoastem la acest moment daca cele previzionate de dvs, astfel cum apar reflectate la acest moment in propunerea dvs, au avut parte de o cercetare riguroasa atat din punct de vedere juridic, cat si faptic, la acest moment solicitandu-va sa aveti in vedere prezentele obiectiuni si sa dispuneti reaprecierea amplasarii depoului de pe imobilul care ne apartine.

In sensul celor mai sus aratate, pentru orice acte apreciati ca ati avea nevoie, sau in vederea clarificarii celor mai sus mentionate, va ramanem la dispozitie prin intermediul reprezentatului legal al parohiei, Pr. Paroh Bodea Paul Voinel, care poate fi contactata atat telefonic cat si la adresa din partea introductiva, sau la email:

Cu respect, Pr. Bodea Paul Voinel.

Pace, sănătate și bucurie !

Luna de sus

Pr. Paroh Bodea Paul Voinel

11.06.2021

Nr. 5/10.06.2021

CATRE PRIMARIA CLUJ-NAPOCA
DIRECTIA URBANISM



Ref. Plan Urbanistic Zonal, pentru proiectul "TREN METROPOLITAN GILAU-FLORESTI-CLUJ-NAPOCA- BACIU-APAHIDA-JUCU-BONTIDA, ETAPA SISTEMULUI DE TRANSPORT METROPOLITAN RAPID CLUJ: MAGISTRALA I DE METROU SI TREN METROPOLITAN, INCLUSIV LEGATURA DINTRE ACESTEA

Subscrisa SCALA DOI SRL, cu sediul in Cluj-Napoca, str. Branului, nr. 53, jud. Cluj, cod unic de inregistrare 42318000, capital social 100.000 lei, nr. de ordine in Registrul Comertului J12/745/2020, reprezentata prin administrator Pitic Mihai-Dan, tel: formulam prezenta:

CERERE

Prin care va rugam, in calitate de superficiar constand in dreptul de a construi asupra imobilelor situate in intravilanul Mun. Cluj-Napoca, jud. Cluj, zona str. Soporului, inscise in CF nr. 340967 Cluj-Napoca, nr. cadastral 340967, teren neimprejmuit in suprafata de 11.540 mp, avand categoria de folosinta "arabil", CF 340966 Cluj-Napoca, nr. cadastral 340966, teren neimprejmuit in suprafata de 1744 mp, avand categoria de folosinta "arabil", si CF 340968 Cluj-Napoca, nr. cadastral 340968, teren neimprejmuit in suprafata de 926 mp, avand categoria de folosinta "arabil", ultimele doua urmand a primi destinatia de drum, care urmeaza sa edifice un Ansamblu de locuinte colective si spatii cu alte destinatii, impreuna cu toate accesele, utilitatile si functiunile auxiliare, cu respectarea Planului Urbanistic Zonal de Urbanizare str. Soporului, aprobat prin HCL nr. 248/12.05.2020, sa ne precizati urmatoarele:

1. Ce impact ar putea avea HCL 663/2019, HCL 438/16.12.2015, HCL 335/22.09.2015 si HCL 224/09.07.2015, HCL 155/2020, HCL 59/2018, HCL 756/2019, HCL 842/2019, HCL 643/2018, HCL 716/2019, HCL 596/2018, HCL 439/2018, HCL 406/2019, HCL 167/2018, HCL 811/2018, HCL 1057/2018, HCL 639/2018 (referitoare la PUZ Tren Metropolitan) asupra cu HCL 248/20.05.2020? Solicitam ca in toate documentatiile emise de Primarie cu privire la proiectul "TREN METROPOLITAN GILAU-FLORESTI-CLUJ-NAPOCA- BACIU-APAHIDA-JUCU-BONTIDA, ETAPA SISTEMULUI DE TRANSPORT METROPOLITAN RAPID CLUJ: MAGISTRALA I DE METROU SI TREN METROPOLITAN, INCLUSIV LEGATURA

Nr. 5/10.06.2021

DINTRE ACESTEA” sa fie mentionata si HCL nr. 248/12.05.2020 pentru a fi luata in considerare in orice documente emise pentru elaborarea proiectului.

2. Daca planul de metrou este corelat cu planul de centura atasat (anexa nr. 1 - in care statia de metrou apare pe terenul pentru care subscrisa detine un drept de suprafacie);
3. Care este relatia tehnica si de cote de nivel dintre sensul giratoriu Km 29+940 aferent intersectie str. Soporului cu Etapa I – Drum Transregio Feleac TR35 –Centura Metropolitana – din cadrul proiectului general **DRUM TRANSREGIO FELEAC TR35 pe teritoriul Mun. Cluj-Napoca – Com. Floresti: satele Floresti si Luna de Sus – com Gilau: sat Gilau – com. Baci: sat Baci, Suceagu, Popesti – com. Apahida: satele Apahida, Sannicoara si Subcoasta – Com. Feleacu: sat. Feleacu- com. Capusu Mare –sat. Capusu Mare, jud. Cluj**, care urmeaza a fi construit pe str. Soporului, statia de metrou care va fi construita acolo si strada Soporului inclusiv accesele auto la proprietati?
4. Care este modalitatea prin care locuitorii de pe partea opusa a statiei de metrou vor putea accesa statia de metrou?
5. Ce se va intampla cu linia de inalta tensiune LEA de 110 din zona?
6. Cum se vor efectua accesele: auto, la pista de biciclete, si la trotuar, in timpul lucrarilor si ulterior construirii statiei de metrou in zona Soporului?
7. Cand se estimeaza startul lucrarilor de construire pentru metrou in zona Soporului, care va fi durata acestora si cand se estimeaza finalizarea acestora?

Va rugam sa ne comunicati raspunsul scris la adresa de la sediul societatii: Cluj-Napoca, str. Branului, nr. 53, jud. Cluj sau pe adresa de e-mail: sabina.moldovan@scaladevelopment.ro.

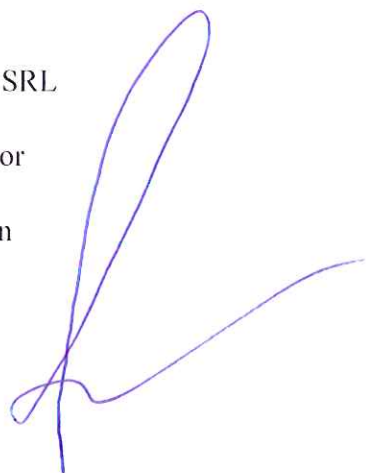
Anexa: Plan urbanistic zonal Sopor Masterplan Mun. Cluj-Napoca plan in care apare figurata si schitata statia de metrou pe proprietatea noastra. + HCL 248/12.05.2020

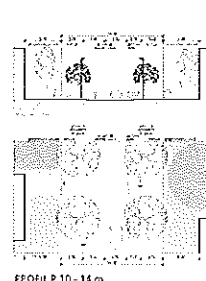
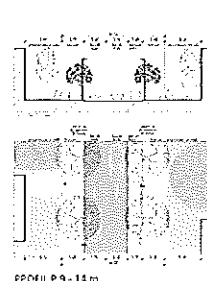
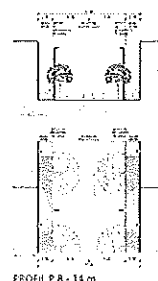
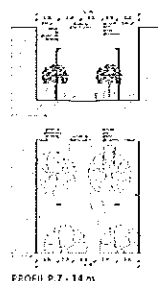
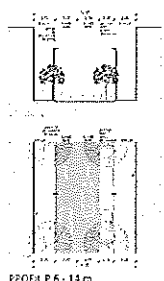
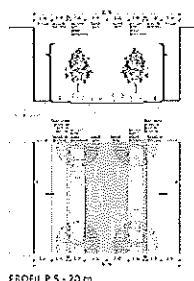
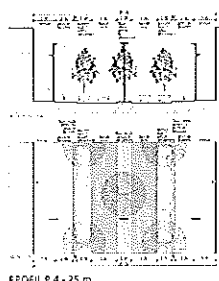
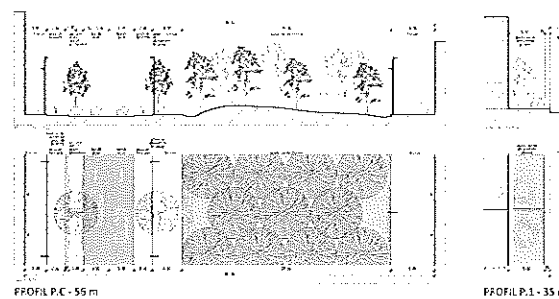
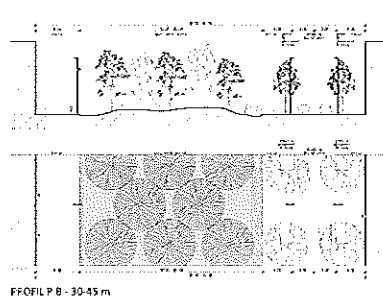
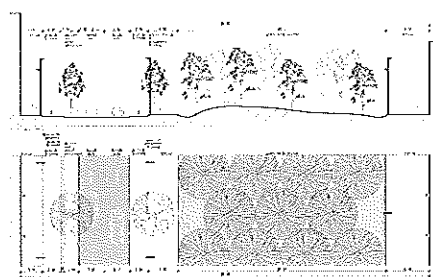
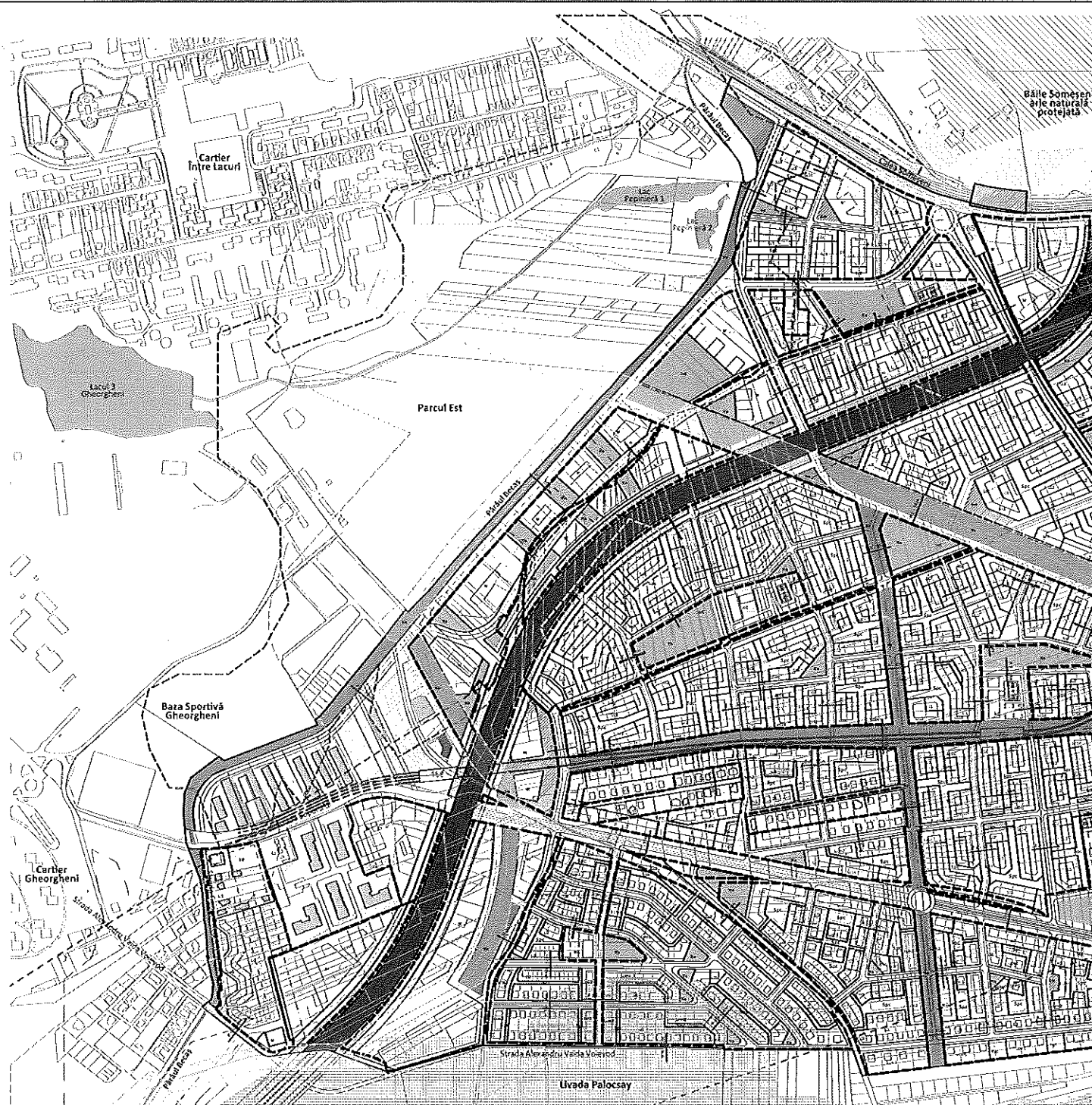
Cu stima,

S.C. SCALA DOI SRL

Prin administrator

Pitic Mihai-Dan





HOTĂRÂRE
privind aprobarea Planului Urbanistic Zonal de urbanizare - strada Soporului

Consiliul local al municipiului Cluj-Napoca întrunit în ședință ordinară,
Examinând proiectul de hotărâre privind aprobarea Planului Urbanistic Zonal de urbanizare - strada Soporului – proiect din inițiativa primarului;

Reținând Referatul de aprobare nr. 218661/1/4.05.2020, conex cu nr. 159456/1/13.03.2020, al primarului municipiului Cluj-Napoca, în calitate de inițiator;

Analizând Raportul de specialitate nr. 218727/433/4.05.2020, conex cu nr. 159586 din 13.03.2020, al Direcției Generale de Urbanism și al Direcției Juridice, prin care se propune aprobarea Planului Urbanistic Zonal de urbanizare - strada Soporului, beneficiari: Varga Ioan Alexandru și S.D.C. Imobiliare S.R.L.;

Reținând Avizul de Oportunitate nr. 517 din 12.06.2019, Avizul Arhitectului Șef nr. 1029 din 4.11.2019, precum și avizele organismelor teritoriale interesate;

Văzând avizul comisiei de specialitate;

Potrivit prevederilor art. 56 din Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare și ținând cont de prevederile Regulamentului Local de Urbanism, aprobat prin Hotărârea nr. 493/2014, așa cum a fost modificat și completat prin Hotărârea nr. 118/2015, Hotărârea nr. 737/2017 și Hotărârea nr. 579/2018, precum și ale Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică;

Potrivit dispozițiilor art. 129, 133 alin. 1, 139 și 196 din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ,

HOTĂRĂȘTE:

Art. 1 - Se aprobă Planul Urbanistic Zonal de urbanizare - strada Soporului, beneficiar: Varga Ioan Alexandru și S.D.C. Imobiliare S.R.L. pe parcelele cu nr. Cad. 255191, nr. Cad. 293814, nr. Cad. 296675, nr. Cad. 309321, nr. Cad. 309320 și nr. Cad. 309322.

Documentația reglementează:

- **UTR M3* Zonă mixtă cu regim de construire deschis, adiacentă principalelor artere de trafic – ansamblu cu funcțiuni mixte**

- **funcțiunea predominantă:** Structură funcțională mixtă incluzând locuire colectivă, activități administrative, de administrarea afacerilor, financiar-bancare, comerciale (terțiare), alimentație publică, culturale, servicii cu acces public, de învățământ, de sănătate, de turism, sportive etc.;

- **regimul de construire:** deschis;

- **înălțimea maximă admisă:** (1-2S)+P+9E, Hmax=34 m;

- **indici urbanistici:** P.O.T maxim = 50%, C.U.T maxim = 2,4; pentru nivelele cu destinație de locuire AC maximă = 40% x St (suprafața terenului);

- **retragere min. față de aliniament:** Clădirile vor fi amplasate în retragere față de aliniament, în front discontinu (deschis). Față de arterele principale (str. Soporului, str. „B”), retragerea de la aliniament va fi de minimum 6 m. Față de străzi de interes local propuse prin P.U.Z. (str. „C”), retragerea de la aliniament va fi de minimum 5 m;

- **retragerea minimă față de limitele laterale și posterioară:** min. 10 m față de parcelele construibile din zona mixtă (U.T.R. M3*, U.T.R. S_Is*), min. 3 m față de zona verde (U.T.R. Ve) și subzona verde propusă (U.T.R. S_Va);

- **circulațiile și accesele:** accesul la ansamblul mixt se realizează din str. Soporului (reglementată prin P.U.G. la ampriză de 30 m), str. „B” cu ampriză de 18 m și str. „C” cu ampriză de 15 m;

- **staționarea autovehiculelor:** în proporție minimă de 75% în spații specializate, dispuse la subsolul/demisolul/parterul clădirilor și parcaje la sol;

- **echiparea tehnico-edilitară:** existentă pe str. Soporului;

- **U.T.R Ve - Zonă verde de protecție a apelor sau cu rol de culoar ecologic**

- **funcțiune predominantă:** zonă verde, fâșiile de protecție a cursurilor de apă secundare – pâraielor - canalelor.

- **regim de construire, înălțimea maximă admisă, retragerea față de aliniament și față de limitele laterale și posterioară:** nu e cazul;

- *indici urbanistici*: P.O.T maxim = 0%, C.U.T maxim = 0;
 - *circulațiile și accesele*: din str. Soporului și str. „B”;
 - *staționarea autovehiculelor*: este interzisă parcare automobilelor pe teritoriul zonelor verzi;
 - *echiparea tehnico-edilitară*: existentă la str. Soporului;
 - **U.T.R. S_{Is} – Subzona de instituții și servicii publice și de interes public constituite în clădiri dedicate, situate în zone de urbanizare**
 - *funcțiunea predominantă*: funcțiuni de sănătate (creșă), funcțiuni de învățământ, cercetare și asistență socială;
 - *regimul de construire*: deschis, izolat;
 - *înălțimea maximă admisă*: clădirile se vor înscrie într-o înălțime maximă la cornișă de 10 m, măsurată de la nivelul trotuarului, respectiv, un regim de înălțime maxim de S(D)+P+E; Hmax. = 12 m;
 - *indici urbanistici*: P.O.T maxim = 25%, C.U.T maxim = 0.75;
 - *retragerea min. față de aliniament*: 6 m;
 - *retragerea minimă față de limitele laterale și posterioară*: H cornișă/2, dar nu mai puțin de 3 m;
 - *circulațiile și accesele*: din str. „B”, adiacentă pâraului Becaș, reglementată la ampriză de 18 m;
 - *staționarea autovehiculelor*: staționarea autovehiculelor va fi realizată numai în interiorul parcelor, în garaje colective subterane/supraterane sau parcaje amenajate la sol;
 - *echiparea tehnico-edilitară*: existentă la str. Soporului;
 - **U.T.R. S_{Va} – Subzonă verde: scuar, grădină, parc public**
 - *funcțiunea predominantă*: spații verzi, scuaruri, grădini, parcuri cu acces public nelimitat;
 - *înălțimea maximă admisă*: P, Hmax.= 4,5m;
 - *indici urbanistici*: P.O.T maxim = 5%, C.U.T maxim = 0.1;
 - *retragere min. față de aliniament*: 6 m;
 - *retragerea minimă față de limitele laterale și posterioare*: 2 m;
 - *circulațiile și accesele*: din str. Soporului și str. „B”;
 - *staționarea autovehiculelor*: este interzisă parcare automobilelor pe teritoriul zonelor verzi.
- Acestea vor fi organizate/reglementate în vecinătatea zonelor de intrare, ca parte a sistemului de parcaje publice;
- *echiparea tehnico-edilitară*: existentă la str. Soporului.

Se mențin prevederile P.U.G. pentru suprafața de teren încadrată în U.T.R. Vpr.

Toate investițiile propuse prin documentația de urbanism vor fi suportate de beneficiarii acestora.

Anterior emiterii autorizațiilor de construire pentru imobilele din cadrul ansamblului propus, vor fi realizate la strat de uzură și echipate edilitar, prin proiect de specialitate, circulațiile din care se realizează accesul, respectiv, str. C (profil III.G 15 m) și str. B (profil III.B 18 m) și se vor transfera în domeniul public, cu titlu gratuit, suprafețele de teren necesare lărgirii străzii Soporului și realizării circulației adiacente culoarului Becașului.

Recepția construcțiilor din zona mixtă propusă va fi realizată ulterior construirii și recepției finale a construcției (creșă) din U.T.R. S_{Is}* și realizării, prin grija și cheltuiala investitorului/beneficiarului P.U.Z., a brațului 5 la sensul giratoriu de la intersecția străzii Alexandru Vaida Voevod cu strada Unirii, în baza unui proiect de specialitate, în corelare cu etapa II a proiectului centurii metropolitane – drumuri de legătură.

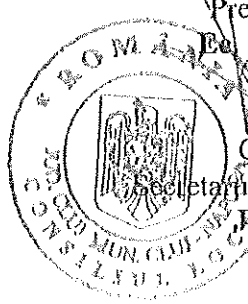
Implementarea investițiilor din cadrul zonei mixte va fi realizată etapizat. Accentul vertical din partea sud-estică a amplasamentului, din vecinătatea nodului rutier propus prin P.U.G, va fi realizat în ultima etapă.

Art.2- Se stabilește perioada de valabilitate a documentației de cinci ani.

Art. 3- Cu îndeplinirea prevederilor hotărârii se încredințează Direcția Generală de Urbanism.

Președinte de ședință,
Dr. Dan Ștefan Tarcea

Contrasemnează:
 Secretarul general al municipiului,
Dr. Aurora Roșca





PRIMĂRIA ȘI CONSILIUL LOCAL
AL CLUJ-NAPOCA

ROMÂNIA

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI CLUJ-NAPOCA

Calea Moșilor, nr. 3, 400001, Cluj-Napoca, tel: +40 264 592 301; fax: +40 264 599 329
www.primariaclujnapoca.ro | www.clujbusiness.ro | www.visitclujnapoca.ro



ARHITECT-ȘEF

Primar,

EMM BOC

Ca urmare a cererii adresate de VARGA IOAN ALEXANDRU cu domiciliul în Cluj-Napoca, str. Turda, str. Mihai Viteazul nr.45, înregistrată cu nr. 559920/43/2018, completat cu nr. 318221/43/2019 și cu nr. 432327/43/2019 în conformitate cu prevederile Legii nr.350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare și Ordinului nr. 233/2016, se emite următorul:

AVIZ
Nr. 1092 din 7.11.2019

pentru P.U.Z. de urbanizare - strada Soporului

generat de imobilele cu nr. Cad. 255191, nr. Cad. 293814, nr. Cad. 296675, nr. Cad. 309321, nr. Cad. 309320, nr. Cad. 309322
Inițiator: VARGA IOAN ALEXANDRU și I&C TRANSILVANIA CONSTRUCȚII S.R.L

Proiectant: S.C. Atelier Schmidt S.R.L

Specialist cu drept de semnătură RUR: arh. Adina Crina I. Schmidt

Amplasare, delimitare, suprafață zona studiată în P.U.Z.: teren în suprafață de aprox. 2,7 ha, este delimitat de strada Soporului în partea de sud, culoarul Becășului în partea de nord, canal colector ce deversează în pârâul Becăș în partea de vest și teritoriul reglementat prin P.U.Z. aprobat prin H.C.L nr.467/2007 în partea de est.

Prevederi P.U.G- R.L.L. aprobate anterior:

Terenul este încastrat preponderant în U.T.R. UM3 - zonă de urbanizare - zonă mixtă cu regim de construire deschis, adiacentă principalelor artere de trafic, parțial în U.T.R. Ve - Zona verde de protecție a apelor sau cu rol de culoar ecologic și parțial în U.T.R. Tr - zonă de circulație rutieră și amenajări aferente.

CTR UM3 - Zonă de urbanizare Zonă mixtă cu regim de construire deschis, adiacentă principalelor artere de trafic

-funcțiune predominantă: Zonă cu funcțiuni mixte de tip subcentru dezvoltată în lungul principalelor artere de circulație ale municipiului

-înălțimea maximă admisă: Clădirile se vor înscrie într-o înălțime maximă la cornișă de 24 m, măsurată de la nivelul trotuarului. În plus se vor aplica cumulativ următoarele criterii: (a) pentru clădirile comune înălțimea maximă la cornișă nu va depăși 24 m, iar înălțimea totală (maximă) nu va depăși 28 m, respectiv un regim de înălțime de (1-3S)-P16+1R. Ultimul nivel admis va avea o retragere față de planul fațadei de minimum 1,80 m. (b) pentru parcelele de colț, pentru funcțiuni ce exclud locuirea, se poate admite o înălțime maximă la atic ce nu va depăși 35 m, respectiv un regim de înălțime de (1-3S)E+8. (c) pentru clădirile cu funcțiuni deosebite și aflate în poziții urbane privilegiate (dominante), prin P.U.Z. se pot stabili regimuri de înălțime mai mari, cu condiția respectării celorlalte prevederi ale prezentului Regulament.

-indici urbanistici: Pentru parcelele comune: P.O.T. maxim = 40% Pentru nivelele cu destinație de locuire AC maximă = 40% x St (suprafața terenului) Pentru parcelele de colț: P.O.T. maxim = 50% Pentru nivelele cu destinație de locuire AC maximă = 40% x St (suprafața terenului) Pentru parcele ce includ clădiri pentru garaje/parcaje colective cu o capacitate cel puțin dublă față de necesarul stabilit la punctul 9: P.O.T. maxim = 60% ; Pentru parcelele comune: C.U.T. maxim = 2,0 Pentru parcelele de colț: C.U.T. maxim = 2,4 Pentru parcele ce includ clădiri pentru garaje/parcaje colective cu o capacitate cel puțin dublă față de necesarul stabilit la punctul 9: C.U.T. maxim = 3,0

-retragere min. față de aliniament: Clădirile se vor amplasa în retragere față de aliniament, în front discontinuu (deschis). Retragera de la aliniament va fi de minimum 6 m și va fi stabilită prin P.U.Z. de urbanizare a terenurilor. Pentru parcelele de colț, retragera se va realiza față de ambele aliniamente. Tente construcțiile de pe parcelă se vor amplasa în interiorul fâșiei de teren adiacente alinamentului cu adâncimea de 35 m, cu excepția garajelor colective, pentru care adâncimea va fi de 45 m și a eticulelor cu caracter provizoriu ce contribuie la organizarea spațiilor verzi interioare cvartalelor.

-retragere min. față de limitele laterale și posterioare: Clădirile se vor retrage în mod obligatoriu față de limitele laterale ale parcelei cu o distanță mai mare sau egală cu jumătate din înălțimea acestora, măsurată la cornișă superioară sau atic în punctul cel

mai înalt, dar nu mai puțin de 4,5 m. Este admisă retragerea în trepte, cu condiția asigurării la fiecare cornișă sau atic intermediar a regulii de retragere menționate mai sus. Retragera față de limita posterioară de proprietate va fi mai mare sau egală cu jumătate din înălțimea clădirilor, măsurată la cornișă superioară sau atic în punctul cel mai înalt, dar nu mai puțin de 9 m. Este admisă retragerea în trepte, cu condiția asigurării la fiecare cornișă sau atic intermediar a regulii de retragere menționate mai sus.

-*amplasarea clădirilor unele față de altele pe aceeași parcelă*: Distanța minimă dintre două clădiri aflate pe aceeași parcelă va fi egală cu:

(a) înălțimea clădirii mai înalte, măsurată la cornișă sau atic în punctul cel mai înalt, dar nu mai puțin decât 12 m în cazul în care cel puțin una dintre acestea are orientare spre zona de învecinare camere de locuit sau spații destinate unor activități permanente;

(b) jumătate din înălțimea clădirii mai înalte, măsurată la cornișă sau atic în punctul cel mai înalt, dar nu mai puțin decât 6 m în cazul în care nici una dintre acestea nu are orientare spre zona de învecinare camere de locuit sau spații destinate unor activități permanente. Este admisă retragerea în trepte, cu condiția asigurării la fiecare cornișă sau atic intermediar a regulii de retragere menționate mai sus.

-*circulații, accese*: Autorizarea executării construcțiilor este permisă numai dacă există posibilități de acces la drumurile publice, direct sau prin servitute. Se vor prevedea accese pietonale și carosabile de acces la garaje, conform normelor. O parcelă va dispune de un singur acces carosabil, cu lățimea de maximum 6 m. Orice acces la drumurile publice se va face conform avizului și autorizației speciale de construire, eliberate de administratorul acestora. Pentru amenajările cu rol pietonal și carosabile din interiorul parcelelor se recomandă utilizarea învelitorilor permeabile.

-*staționarea autovehiculelor*: Necesarul de parcaje va fi dimensionat conform Anexei 2 la prezentul Regulament. Atunci când se prevăd funcțiuni diferite în interiorul aceleiași parcele, necesarul de parcaje va fi determinat prin însumarea numărului de parcaje necesar fiecărei funcțiuni în parte. Staționarea autovehiculelor se va realiza în proporție minimă de 75% în spații specializate, dispuse la subsolul / demisolul / parterul clădirilor. Parcajele amenajate la sol vor respecta normele sanitare în vigoare, respectiv vor păstra o distanță minimă de 5 m față de ferestrele camerelor de locuit. Se interzice parcarea autoturismelor în interiorul porțelilor / cvartalelor, în spatele clădirilor, indiferent de funcțiune. Alternativ, parcajele / garajele pot fi organizate în comun (pachete de parcaje/garaje, garaje colective), situate la distanțe de maximum 150 m de cea mai îndepărtată clădire deservită, dacă pentru locurile necesare există un drept real de folosință, garantat prin deținerea în proprietate sau prin concesiune. Pe străzile de acces local se vor organiza suplimentar parcaje publice în lung, pentru vizitatori sau staționare pe termen scurt. S_ U1a - Subzona de instituții și servicii publice și de interes public constituite în clădiri dedicate - a se vedea RLUF aferent U1a

-*echipare tehnico-edilitară*: Zona e echipată edilitar complet prin aplicarea procedurii de urbanizare. Toate clădirile se vor racorda pentru asigurarea utilităților necesare la rețelele edilitare publice. Se interzice conducerea apelor meteorice spre domeniul public sau parcelele vecine. Firidele de bransament și contorizare vor fi integrate în clădiri. Se interzice dispunerea aeriană a cablurilor de orice fel (electrice, telefonice, CATV etc.). Fiecare parcelă va dispune de un spațiu interior parcelei (eventual integrat în clădire) destinat colectării deșeurilor menajere, accesibil din spațiul public.

UTR Ve - Zona verde de protecție a apelor sau cu rol de culoar ecologic

-*funcțiune predominantă*: Culoarele aferente cursurilor de apă oferă oportunitatea dezvoltării unei rețele de spații verzi cu pot include trasee pietonale și deci crearea unor legături avantajoase în structura urbană.

-*înălțimea maximă admisă*: Nu e cazul.

-*indicei urbanistici*: P.O.T. maxm = 1% C.U.T. - 0.01

-*retragere min. față de alimentant*: Nu e cazul.

-*retragere min. față de limitele laterale și posterioare*: Nu e cazul.

-*amplasarea clădirilor unele față de altele pe aceeași parcelă*: Nu e cazul.

-*circulații, accese*: Sunt admise, pe baza unui plan director (masterplan) și P.U.Z., modificări ale organizării spațiale în scopul integrării acestora în sistemul general urban al traseelor pietonale și velo. Pentru altele pietonale și velo din interiorul spațiilor verzi se vor utiliza sisteme mixte specifice - agregate compactate, pavaje din piatră naturală etc. Este admisibilă folosirea de îmbrăcămiși asfaltice, cu tratamente superficiale din agregate de balastieră, asemănătoare cu imaginea aleilor din agregate compactate.

-*staționarea autovehiculelor*: Este interzisă parcarea automobilelor pe teritoriul zonelor verzi. Acestea se vor organiza / reglementa ca parte a sistemului de parcaje / garaje publice.

-*echipare tehnico-edilitară*: Zona e echipată edilitar complet. Se va da o atenție deosebită iluminatului public, ce va face obiectul unor studii de specialitate. Se vor prevedea puncte de alimentare cu apă din rețeaua publică. Se interzice dispunerea aeriană a cablurilor de orice fel (electrice, telefonice, CATV etc.).

UTR Tr - zonă de circulație rutieră și amenajări aferente

-*funcțiune predominantă*: Cuprinde culoarele noilor elemente ale infrastructurii majore de transport rutier din intravilanul municipiului, prevăzute prin prezentul P.U.G. Sunt în general artere de transport rutier rapid, fără cadru architectural adiacent, precum Inelul Sudic, legăturile spre autostrada Transilvania / centurile ecologice ale localităților Florești și Badiu etc. Sunt incluse: platforma căilor de circulație, fișile de protecție ale acestora, zonele afectate de lucrările de sistematizare verticală, de construcțiile de artă inginerescă, suprafețele nodurilor rutiere, etc.

-*înălțimea maximă admisă*: Nu e cazul.

-*indicei urbanistici*: Nu e cazul.

-*retragere min. față de alimentant*: Nu e cazul.

-*retragere min. față de limitele laterale și posterioare*: Nu e cazul.

-*amplasarea clădirilor unele față de altele pe aceeași parcelă*: Nu e cazul.

-*circulații, accese*: Nodurile / intersecțiile cu celelalte elemente ale tramei stradale majore se vor reglementa prin P.U.Z. aferent arterei de circulație, ca și eventualele accese spre parcelele / terenurile reiverane ale unor obiective de interes public major,

- intersecțiile cu trama strădală de interes local, numai în cazul lipsei demonstrate a unor alternative rezonabile, cu condiția elaborării unor studii de fundamentare privind traficul și accesibilitatea locală.
- staționarea autovehiculelor: În interiorul culoarelor arterelor de circulație oprirea / staționare / parcare autovehiculelor este interzisă. Adiacent zonei, în vecinătatea nodurilor de circulație / stațiilor de transport în comun se recomandă construirea de parcaje publice ca parte a sistemului de transfer intermodal.
- echipare tehnico-edilitară: În interiorul culoarelor arterelor de circulație pot fi amplasate elemente ale infrastructurii edilitare majore, în conformitate cu cadrul normativ în vigoare, cu condiția dispunerii acestora exclusiv în subteran. Se interzice dispunerea aeriană a cablurilor de orice fel (electrice, telefonice, CATV etc) sau pe sol a conductelor de orice fel. Traversările se vor realiza exclusiv în subteran, cu excepția liniilor aeriene de înaltă tensiune. Apele meteorice vor fi colectate exclusiv în interiorul culoarului arterelor de circulație și conduse spre emisari sau canalizarea publică. Se interzice conducerea acestora în exterior, spre terenurile / parcelele învecinate.

Prevederi P.U.Z.- R.L.U. propuse

-U.T.R. M3* Zonă mixtă cu regim de construire deschis, adiacentă principalelor artere de trafic – ansamblu cu funcțiuni mixte

-funcțiune predominantă: Structură funcțională mixtă incluzând locuire colectivă, activități administrative, de administrarea afacerilor, financiar-bancare, comerciale (terțiar), alimentație publică, culturale, servicii cu acces public, de învățământ, de sănătate, de turism, sportive etc.

-regim de construire: deschis;

-înălțimea maximă admisă: $(1-2S)+P+9E$, $H_{max}=34m$;

-indici urbanistici: P.O.T maxim = 50%, C.U.T maxim = 2,4

-centru nivelele cu destinație de locuire AC maximă = $40\% \times St$ (suprafața terenului)

-retragere min. față de aliniament: Clădirile se vor amplasa în retragere față de aliniament, în front discontinu (deschis). Față de arterele principale (str. Soporului, str. „B”) retragerea de la aliniament va fi de minimum 6 m. Față de străzi de interes local propuse prin PUZ (str. „C”) retragerea de la aliniament va fi de minimum 5 m.

-retragerea minimă față de limitele laterale și posterioară: min. 10m față de parcelele construibile din zona mixtă (U.T.R. M3*, U.T.R. S_1s*), min.3m față de zona verde (U.T.R. Ve) și subzona verde propusă (U.T.R. S_Ve).

-circulații și accese: accesul la ansamblul mixt se realizează din str. Sopor (reglementată prin PUG la ampriză de 30 m), str. „B” cu ampriză de 18m și str. „C” cu ampriză de 15 m;

-staționarea autovehiculelor: în proporție minimă de 75% în spații specializate, dispuse la subsolul / demisolul / parterul clădirilor și parcaje la sol;

-echiparea tehnico-edilitară: existentă pe str. Sopor.

-U.T.R. Ve - Zonă verde de protecție a apelor sau cu rol de culoar ecologic

-funcțiune predominantă: zonă verde, fâșiile de protecție a cursurilor de apă secundare – pâraiele - canalelor.

-regim de construire, înălțimea maximă admisă, retragere față de aliniament și față de limitele laterale și posterioară: nu e cazul;

-indici urbanistici: P.O.T maxim = 0%, C.U.T maxim = 0;

-circulații și accese: din str. Sopor și str. „B”;

-staționarea autovehiculelor: este interzisă parcare automobilelor pe teritoriul zonelor verzi;

-echiparea tehnico-edilitară: existentă la str. Soporului;

-U.T.R. S_1s - Subzona de instituții și servicii publice și de interes public constituite în clădiri dedicate situate în zone de urbanizare

-funcțiune predominantă: funcțiuni de sărătate (creșă), funcțiuni de învățământ, cercetare și asistență socială;

-regim de construire: deschis, izolat;

-înălțimea maximă admisă: clădirile se vor înscrie într-o înălțime maximă la cornișă de 10 m, măsurată de la nivelul trotuarului, respectiv un regim de înălțime maxim de $S(1)+P+E$; $H_{max} = 12m$;

-indici urbanistici: P.O.T maxim = 25%, C.U.T maxim = 0.75

-retragere min. față de aliniament: 6 m;

-retragerea minimă față de limitele laterale și posterioară: H cornișă/2 dar nu mai puțin de 3 m;

-circulații și accese: din str. „B”, adiacentă pâraului Becaș, reglementată la ampriză de 18m;

-staționarea autovehiculelor: staționarea autovehiculelor se va realiza numai în interiorul parcelelor, în garaje colective subterane / supraterane sau parcaje amenajate la sol;

-echiparea tehnico-edilitară: existentă la str. Sopor;

-U.T.R. S_Va - Subzonă verde: scuar, grădină, parc public

-funcțiune predominantă: spații verzi, scuaruri, grădini, parcuri cu acces public nelimitat;

-înălțimea maximă admisă: P, $H_{max} = 4,5m$;

- *indicii urbanistici*: P.O.T maxim = 5%, C.U.T maxim = 0.1;
 - *retragere min. față de aliniament*: 6 m;
 - *retragerea minimă față de limitele laterale și posterioare*: 2 m;
 - *circulații și accese*: din str. Sopor și str. „B”;
 - *staționarea autovehiculelor*: Este interzisă parcare autovehiculelor pe teritoriul zonelor verzi. Acestea se vor organiza /reglementa în vecinătatea zonelor de intrare, ca parte a sistemului de parcaje publice;
 - *echiparea tehnico-edilitară*: existentă în str. Soporului.
- Se mențin prevederile P.U.G pentru suprafața de teren încadrată în U.T.R. Vpr.

Toate investițiile propuse prin documentația de urbanism vor fi suportate de beneficiarii acestora.

Conform planșei P.U.Z A06 „Proprietatea asupra terenurilor”, suprafețele de teren grevate de servituțile de utilitate publică înstituite prin P.U.G la strada Sopor și strada adiacentă cuioarului Becașului sunt propuse pentru transfer cu titlu gratuit în domeniu public.

Anterior emiterii autorizațiilor de construire pentru imobilele din cadrul ansamblului propus, se vor realiza la strat de uzură și echipa edilitară, circulațiile din care se realizează accesul, respectiv str. C (profil III.G 15m) și str. B (profil III.B 18m) și se vor transfera în domeniul public suprafețele de teren grevate de servituțile de utilitate publică înstituite prin P.U.G, dezmembrate din parcelele inițiale și înscrise în CT cu destinația *teren rezervat pentru servitute de utilitate publică*.

Recepția construcțiilor din zona mixtă propusă se va realiza ulterior construirii și recepției finale a construcției (creșă) din U.T.R. S. Is*.

Implementarea investițiilor din cadrul zonei mixte se va realiza etapizat. Accentul vertical din partea sud-estică a amplasamentului, din vecinătatea nodului ratier propus prin P.U.G, se va realiza în ultima etapă.

În urma ședinței Comisiei tehnice de amenajare a teritoriului și urbanism din data de 30.08.2019 și a verificării completărilor depuse în ședința operativă din 11.09.2019 se avizează favorabil Planul urbanistic zonal și Regulamentul local de urbanism aferent acestuia.

Prezentul aviz este valabil numai împreună cu planșa de reglementări anexată și vizată spre neschimbare. Elaboratorul și beneficiarul P.U.Z. răspund pentru exactitatea datelor și veridicitatea înscririlor cuprinse în P.U.Z. care face obiectul prezentului aviz, în conformitate cu art. 63 alin. (2) lit. g) din Legea nr.350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare.

Prezentul aviz este un aviz tehnic și poate fi folosit numai în scopul aprobării P.U.Z. Documentația tehnică pentru autorizarea executării lucrărilor de construire (D.T.A.C) se poate întocmi numai după aprobarea P.U.Z. și cu obligativitatea respectării întocmai a prevederilor acestuia.

Prezentul Aviz este valabil de la data emiterii sale pe toată durata de valabilitate a certificatului de urbanism nr. 4865 din 20.11.2018 emis de Primaria Municipiului Cluj-Napoca.

Arhitect/Șef,
Arh. Daniel Pop

Inspector specialitate,
Arh. Exp. Ligia Subțirică

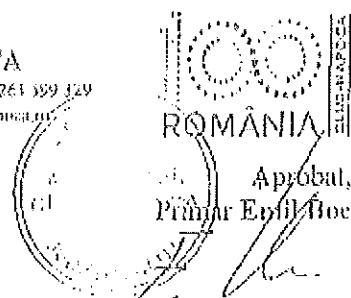
Șef Birou Strategii Urbane
arh. Andreea Mureșan

Red. 3ex. Arh. Adina Mădălan

Achitat taxa de 12 lei, conform Chitanței nr. 3726204 din 19.11.2019
Prezentul aviz a fost transmis solicitantului direct/prin poștă la data de 19.11.2019



ROMÂNIA
PRIMĂRIA MUNICIPIULUI CLUJ-NAPOCA
Str. Măgister, nr. 3, 400001, Cluj-Napoca, tel: +40 264 592 301; fax: +40 264 599 429
www.primariaclujnapoca.ro | www.clujnapoca.ro | www.visitclujnapoca.ro



Ca urmare a cererii adresate de VARGA IOAN ALEXANDRU cu domiciliul în Cluj-Napoca și I&C TRANSILVANIA CONSTRUCȚII S.R.L. cu sediul în județul Cluj, municipiul Turda, str. Mihai Viteazu nr.45, înregistrată sub nr.592250/433/2018, în conformitate cu prevederile Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare și a fundamentării tehnice a Comisiei Tehnice de Amenajare a Teritoriului și de urbanism înrunită în ședința operativă data de 15.03.2019, se emite prezentul

Aviz de Oportunitate
Nr. *5417* din *12.06.2019*

pentru elaborarea P.U.Z. de urbanizare - strada Soporului generat de imobilele cu nr. Cad. 255191, nr. Cad.293814, nr. Cad. 296675, nr. Cad. 309321, nr. Cad. 309320, nr. Cad. 309322, cu respectarea următoarelor condiții:

1. Teritoriul care urmează să fie studiat prin P.U.Z:

Conform anexei la prezentul aviz, teritoriul de reglementat este delimitat de strada Soporului în partea de sud, culoarul Becașului în partea de nord, canal colector ce deversează în pârâul Becaș în partea de vest și teritoriul reglementat prin P.U.Z. aprobat prin H.C.L nr.467/2007 în partea de est. Teritoriul de studiat cuprinde zona de reglementat și vecinătățile adiacente. Clădirile existente și cele autorizate cu parcelele aferente vor fi integrate în P.U.Z. de urbanizare ca elemente existente.

2. Categoriile funcționale ale dezvoltării și eventualele servituti:

2.1. *existent*: conf. P.U.G. aprobat cu H.C.L. nr. 493/2014 teritoriul de studiat este încadrat preponderent în U.T.R. UM3 - zonă de urbanizare - zonă mixtă cu regim de construire deschis, adiacentă principalelor artere de trafic, parțial în U.T.R. Ve - Zona verde de protecție a apelor sau cu rol de culoar ecologic și parțial în U.T.R. Tr - zonă de circulație rutieră și amenajări aferente.

2.2. *propus*: zonă mixtă cu regim de construire deschis, adiacentă principalelor artere de trafic (ce conține subzonă de servicii de interes public constituite în clădiri dedicate și subzonă verde - scuar, grădină, parc cu acces public nelimitat). Se menține încadrarea din P.U.G. pentru suprafața de teren încadrată în U.T.R. Ve și U.T.R. Tr.

2.3. servituti de utilitate publică instituite prin P.U.G.:

- strada Soporului, profil tip II.C - 30m;
- servitutea de utilitate publică de-a lungul pârâului Becaș, profil tip III.B - 18m;
- servitute de utilitate publică, profil II.K 23m;

3. Indicatori urbanistici obligatorii:

pentru zona mixtă

- parcelele comune: P.O.T max = 40% , C.U.T max=2,0 ADC/mp
pentru nivelele cu destinație de locuire A.C max. = 40% x St (suprafața terenului)
- parcelele de colț: P.O.T max = 50%, C.U.T max= 2,4 ADC/mp
pentru nivelele cu destinație de locuire A.C max. = 40% x St (suprafața terenului)

pentru subzona verde cu acces public nelimitat:

- P.O.T max = 5%, C.U.T max = 0,1
numai pentru clădiri ce includ spații interioare, de orice tip

pentru subzonă de servicii de interes public

- P.O.T max = 60% , C.U.T max=2,2 ADC/mp

pentru zonă verde de protecție a apelor: P.O.T max.= 1%, C.U.T max= 0,3;

4. Dotările de interes public necesare, asigurarea acceselor, parcajelor, utilităților:

- servicii de interes public, spații verzi cu acces public nelimitat (scuar, grădină, par);
- asigurarea servitiui de utilitate publică instituită prin P.U.G. la strada Soporului și în zona adiacentă pârâului Becag;
- accesul auto la zona de urbanizare se realizează din strada Soporului;
- staționarea autovehiculelor se va realiza în interiorul parcelelor și în proporție minimă de 75% în spații specializate, dispuse la subsolul / demisolul / parterul clădirilor
- echiparea edilitară va cădea în sarcina proprietarilor parcelelor din zona reglementată conform avizelor furnizorilor de utilități;
- circulațiile noi propuse prin documentația P.U.Z., vor fi realizate de către investitori la strad de uzură anterior investițiilor propuse pe parcele.

5. Capacitățile de transport admise:

- se vor aplica profile transversale în conformitate cu prevederile Anexei 6 a R.L.U aferent P.U.G și normele tehnice specifice.

6. Acorduri/Avize specifice ale organismelor centrale și/sau teritoriale pentru P.U.Z., studii de fundamentare:

- conform cu Certificatul de Urbanism nr. 4865 din 20.11.2018;
- studii cu caracter analitic privind caracteristicile zonei (relația zonă-oraș, conformări spațial-volumetrice, caracteristicile jesutului urban, condiții geotehnice și hidrotehnice, reambulare topografică).
- studiu de trafic, analiza impactului investiției asupra traficului rutier, Tema de proiectare a studiului de trafic va fi supusă avizării în Comisia Municipală de sistematizare a circulației rutiere și pieconale;
- documentația de urbanism se va corela cu studiul pentru centura metropolitană; în acest sens se va prezenta punctul de vedere al proiectantului SF și P.U.Z centura metropolitană.

7. Obligațiile inițiatorului P.U.Z., ce derivă din procedurile specifice de informare și consultare publicului

- conform regulamentul local referitor la implicarea publicului în elaborarea sau revizuirea planurilor de urbanism sau amenajare a teritoriului aprobat cu H.C.L. nr. 153/2012.

Prezentul aviz este valabil de la data emiterii sale pe toată durata de valabilitate a Certificatului de urbanism nr. 4865 din 20.11.2018 emis de Primăria Municipiului Cluj-Napoca. Documentația se va întocmi conform Ghidului privind metodologia de întocmire a documentației de urbanism PUZ - GM - 010 - 2000, cu respectarea prevederilor Legii nr. 350/2001 actualizată și Ord. nr. 233/2016.

Emiterea Avizului de oportunitate nu obligă autoritatea publică locală implicit la aprobările ulterioare ale documentațiilor de urbanism.

Arhitect Șef,
Arh. Daniel Pop

Inspector specialitate,
Arh. Exp. Ligia Subțirică

Șef birou Strategii urbane,
Arh. Andreae Măreșan

Red. 3 ex., arh. Popa Annamaria
Inspector, Birou Strategii urbane.

Achitat taxa de 12 lei, conform Ghidului nr. 010/2000 actualizat
Prezentul aviz a fost transmis solicitantului direct prin poștă la data de 20.11.2018

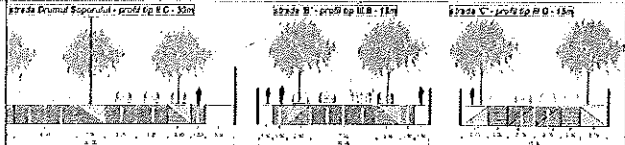
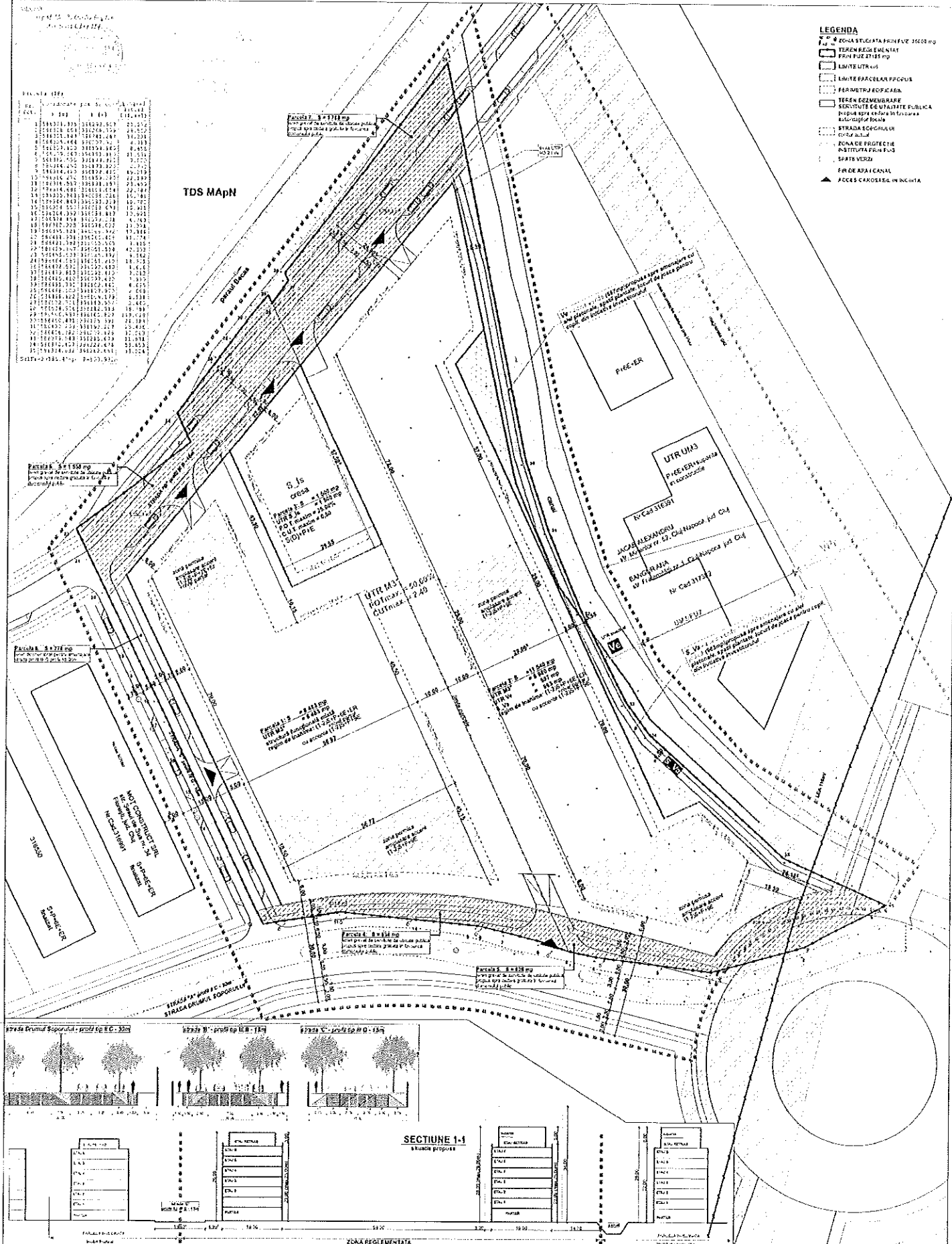
Fig. 15. Planul de amenajare a terenului

Lot	Suprafata (m ²)	Suprafata (m ²)	Suprafata (m ²)
1	10000	10000	10000
2	10000	10000	10000
3	10000	10000	10000
4	10000	10000	10000
5	10000	10000	10000
6	10000	10000	10000
7	10000	10000	10000
8	10000	10000	10000
9	10000	10000	10000
10	10000	10000	10000
11	10000	10000	10000
12	10000	10000	10000
13	10000	10000	10000
14	10000	10000	10000
15	10000	10000	10000
16	10000	10000	10000
17	10000	10000	10000
18	10000	10000	10000
19	10000	10000	10000
20	10000	10000	10000
21	10000	10000	10000
22	10000	10000	10000
23	10000	10000	10000
24	10000	10000	10000
25	10000	10000	10000
26	10000	10000	10000
27	10000	10000	10000
28	10000	10000	10000
29	10000	10000	10000
30	10000	10000	10000
31	10000	10000	10000
32	10000	10000	10000
33	10000	10000	10000
34	10000	10000	10000
35	10000	10000	10000
36	10000	10000	10000
37	10000	10000	10000
38	10000	10000	10000
39	10000	10000	10000
40	10000	10000	10000
41	10000	10000	10000
42	10000	10000	10000
43	10000	10000	10000
44	10000	10000	10000
45	10000	10000	10000
46	10000	10000	10000
47	10000	10000	10000
48	10000	10000	10000
49	10000	10000	10000
50	10000	10000	10000
51	10000	10000	10000
52	10000	10000	10000
53	10000	10000	10000
54	10000	10000	10000
55	10000	10000	10000
56	10000	10000	10000
57	10000	10000	10000
58	10000	10000	10000
59	10000	10000	10000
60	10000	10000	10000
61	10000	10000	10000
62	10000	10000	10000
63	10000	10000	10000
64	10000	10000	10000
65	10000	10000	10000
66	10000	10000	10000
67	10000	10000	10000
68	10000	10000	10000
69	10000	10000	10000
70	10000	10000	10000
71	10000	10000	10000
72	10000	10000	10000
73	10000	10000	10000
74	10000	10000	10000
75	10000	10000	10000
76	10000	10000	10000
77	10000	10000	10000
78	10000	10000	10000
79	10000	10000	10000
80	10000	10000	10000
81	10000	10000	10000
82	10000	10000	10000
83	10000	10000	10000
84	10000	10000	10000
85	10000	10000	10000
86	10000	10000	10000
87	10000	10000	10000
88	10000	10000	10000
89	10000	10000	10000
90	10000	10000	10000
91	10000	10000	10000
92	10000	10000	10000
93	10000	10000	10000
94	10000	10000	10000
95	10000	10000	10000
96	10000	10000	10000
97	10000	10000	10000
98	10000	10000	10000
99	10000	10000	10000
100	10000	10000	10000

TDS MapN

LEGENDA

- 1. ZONA STUDIATA PRIN FVZ 35000 mp
- 2. TEREN REGLEMENTAT PRIN FVZ 27185 mp
- 3. LIMITE UTR-UR
- 4. LIMITE PARCELAR PPR-UR
- 5. PERIMETRU ECHIPAMENT
- 6. TEREN DEZEMEUARE
- 7. SERVICIU DE UTILITATE PUBLICA
- 8. STRADA ECHIPATA
- 9. CANALIZATIE
- 10. ZONA DE PROTECTIE
- 11. STRADA VERDE
- 12. FOT DE APA I CANAL
- 13. ACCES CAROSABIL IN INCINTA



SECTIUNE 1-1

stadiu propus

BILANT DE SUPRAFETE EXISTENT/PROPOS

Tipul functiei	Suprafata (m ²)	Suprafata (m ²)	Suprafata (m ²)
1. ZONA MONTANA	10000	10000	10000
2. ZONA VERDE	10000	10000	10000
3. ZONA DE PROTECTIE	10000	10000	10000
4. ZONA DE UTILITATE PUBLICA	10000	10000	10000
5. ZONA DE DEZEMEUARE	10000	10000	10000
6. ZONA DE ECHIPAMENT	10000	10000	10000
7. ZONA DE STRADA	10000	10000	10000
8. ZONA DE CANALIZATIE	10000	10000	10000
9. ZONA DE ACCES	10000	10000	10000
10. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
11. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
12. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
13. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
14. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
15. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
16. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
17. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
18. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
19. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
20. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
21. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
22. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
23. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
24. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
25. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
26. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
27. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
28. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
29. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
30. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
31. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
32. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
33. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
34. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
35. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
36. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
37. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
38. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
39. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
40. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
41. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
42. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
43. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
44. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
45. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
46. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
47. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
48. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
49. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
50. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
51. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
52. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
53. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
54. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
55. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
56. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
57. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
58. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
59. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
60. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
61. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
62. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
63. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
64. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
65. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
66. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
67. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
68. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
69. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
70. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
71. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
72. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
73. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
74. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
75. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
76. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
77. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
78. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
79. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
80. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
81. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
82. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
83. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
84. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
85. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
86. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
87. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
88. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
89. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
90. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
91. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
92. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
93. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
94. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
95. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
96. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
97. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
98. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
99. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000
100. ZONA DE ALTE UTILITATI	10000	10000	10000

Suprafata teren studiat in cadrul P.U.Z. = 35 000,00 mp
Suprafata teren reglementat prin P.U.Z. = 27 185,60 mp
POT existent = 0
CUT existent = 0

UTR propus: M3

UTR propus: M3

UTR propus: M3

UTR propus: M3

UTR propus: M3

UTR propus: M3

UTR propus: M3

UTR propus: M3

UTR propus: M3