

PROIECT DE HOTĂRÂRE

privind aprobarea Planului Urbanistic Zonal – Tren Metropolitan Gilău-Florești- Cluj-Napoca - Baci- Apahida – Jucu - Bonțida – Etapa 1 a sistemului de transport metropolitan Cluj Magistrala 1 de Metrou și Tren Metropolitan, inclusiv legătura dintre acestea – COMPONENTA 1. MAGISTRALA 1 DE METROU

Consiliul local al comunei Florești întrunit în ședință ordinară,

Examinând proiectul de hotărâre privind aprobarea Planului Urbanistic Zonal – Tren Metropolitan Gilău-Florești- Cluj-Napoca -Baci- Apahida – Jucu - Bonțida – Etapa 1 a sistemului de transport metropolitan Cluj Magistrala 1 de Metrou și Tren Metropolitan, inclusiv legătura dintre acestea – COMPONENTA 1. MAGISTRALA 1 DE METROU, proiect din inițiativa primarului;

Reținând Referatul de aprobare nr. 78786/07.11.2025 al primarului comunei Florești, în calitate de inițiator;

Analizând Raportul de specialitate nr. 78795/07.11.2025 al Compartimentului de Urbanism și al Compartimentului Juridic, prin care se propune aprobarea Planului Urbanistic Zonal –Tren Metropolitan Gilău-Florești- Cluj-Napoca -Baci- Apahida – Jucu - Bonțida – Etapa 1 a sistemului de transport metropolitan Cluj Magistrala 1 de Metrou și Tren Metropolitan, inclusiv legătura dintre acestea – COMPONENTA 1. MAGISTRALA 1 DE METROU;

Reținând Avizul Arhitectului șef al Județului Cluj nr. 37 din 2.06.2025, adresa nr. 29975, 30495/16.07.2025 a Consiliului Județean Cluj, precum și avizele organismelor teritoriale interesate;

Potrivit prevederilor art. 56 al Legii 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, cu modificările și completările ulterioare;

Văzând avizul comisiei de specialitate;

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

H O T Ă R Ă Ș T E :

Art. 1. Se aprobă Planul Urbanistic Zonal – Tren Metropolitan Gilău-Florești- Cluj-Napoca - Baci- Apahida – Jucu - Bonțida – Etapa 1 a sistemului de transport metropolitan Cluj Magistrala 1 de Metrou și Tren Metropolitan, inclusiv legătura dintre acestea – COMPONENTA 1. MAGISTRALA 1 DE METROU, beneficiar: MUNICIPIUL CLUJ-NAPOCA, pentru un teren aflat în proprietatea Statului român, în administrarea Ministerului Transportului și infrastructurii prin Municipiul Cluj-Napoca, delimitat conform Deciziei de expropriere nr. 443988/29.04.2024 și a anexei la decizie.

Suprafața reglementată specific prin PUZ de pe raza UAT Cluj-Napoca (~40,39ha), cuprinde imobilele cu nr.cad.355567, nr. cad.355581, nr. cad.355582, nr.355583, nr. cad. 355584, nr. cad. 355585, nr.cad.355586, nr. cad. 355587, nr. cad. 355588, nr. cad. 355590, nr. cad. 355591, nr. cad. 355592, nr. cad. 355618, nr. cad. 355638, nr. cad. 355641, nr. cad. 355646, nr. cad. 355647, nr.cad. 355650, nr. cad. 355665, nr. cad. 355678, nr. cad. 355679, nr. cad. 355680, nr. cad. 355681 și nr. Cad. 355692.

Suprafața reglementată specific prin PUZ de pe raza UAT Florești (~19,98ha), cuprinde imobilele cu nr. cad. 88150, nr. cad. 88151, nr. cad. 88152, nr. cad. 88153, nr. cad. 88162, nr. cad. 88163, nr. cad. 88164 și nr.cad. 88170.

Documentația reglementează:

MUNICIPIUL CLUJ-NAPOCA

1. Unități teritoriale de referință aferente infrastructurii de metrou din Zona Construită Protejată:

- SZCP_IM1- subzonă aferentă infrastructurii de metrou aflată în ZCP, tip 1:

H maxim admisibil: parapetul de protecție va avea maxim 1,2m, semnalul M (stație metrou) va fi de maxim 3,5m, înălțimea prizelor maxim 1m, iar înălțimea liftului și a accesului la parcajul subteran pentru biciclete nu va depăși 4,5m;

- SZCP_IM2- subzonă aferentă infrastructurii de metrou aflată în ZCP, tip 2:

H maxim admisibil: înălțimea maximă a construcțiilor noi nu va depăși înălțimea clădirilor dominante din zonă. Este permisă depășirea clădirilor dominante din zonă cu maxim 1,5m de structura prizelor de ventilație având acoperirea plată;

POT maxim = 60%, CUT maxim = 2;

2. Unități teritoriale de referință aferente infrastructurii de metrou din exteriorul Zonei Construite Protejate:

- IM – subzonă aferentă infrastructurii de metrou aflată în exteriorul ZCP

H maxim admisibil: accesurile la stația de metrou vor fi de maxim 5m, înălțimea prizelor maxim 2m, iar înălțimea liftului și a accesului parcajului subteran pentru biciclete nu va depăși 4,5m;

POT maxim 15%, CUT maxim 0,3;

- IM_v – subzonă aferentă infrastructurii de metrou – interstație

H maxim admisibil 2m;

- M – zonă mixtă

H maxim: pentru clădiri comune – 24m la cornișă și 28m înălțimea totală, respectiv P+6E+7Er;
pentru parcelele de colț vor avea la atic 35m, respectiv P+8E;

POT maxim 50%, CUT maxim 2,5;

- Ms – zonă mixtă – Cartier Sopor

H maxim: primul segment 18m la cornișă, respectiv (1-3)S+P+3, POT maxim 70%;

segmentul 2 va avea la cornișă 31m, respectiv 35m la coamă, POT maxim 30%;

- L – zonă de locuințe colective

H maxim: 18m la cornișă și 21m înălțimea totală, respectiv P+4E+5Er;

POT maxim 30%, CUT maxim 1;

-Ls - zonă de locuințe colective- Cartier Sopor

H maxim: 18m la cornișă și 22m înălțimea totală, respectiv (1-3)S+P+4E+Er;

POT maxim 45%, CUT maxim 2;

-VI - zonă verde loisir

H maxim: amenajări 4m; parcajele subterane pentru biciclete 15m;

POT maxim 15%, CUT maxim 0,3;

-Vs – zonă verde – scuaruri, grădini, parcuri cu acces public nelimitat – Cartier

Sopor

H maxim: 9m la cornișă, respectiv (D)+P+1;

POT maxim 5%, CUT maxim 0,1;

-Vpr – zonă verde de protecție față de infrastructura majoră, de protecție sanitară, plantații cu rol de stabilizare și de reconstrucție ecologică

POT maxim 1%, CUT maxim 0,01;

-Tm- zonă infrastructură supraterană metrou – depou

Hmaxim: înălțimea în planul fațadei nu va depăși distanța dintre aliniamente și nici înălțimea maximă admisă în unitățile teritoriale de referință adiacente, cu excepția instalațiilor tehnice;

POT maxim 40%, CUT maxim 1;

COMUNA FLOREȘTI

- IM1- zonă aferentă infrastructurii de metrou – stație metrou subterană

Accesurile la stația de metrou vor fi de maxim 5m, înălțimea prizelor maxim 2m, înălțimea liftului maxim 4,5m, iar înălțimea parcajului subteran pentru biciclete nu va depăși 13m;

- IM2 – zonă aferentă infrastructurii de metrou- stație de metrou cu vestibul suprateran

Construcțiile vor fi de maxim 8m, iar înălțimea parcajului subteran pentru biciclete nu va depăși

13m;

- IM_v1 – zonă aferentă infrastructurii de metrou – interstație

H maxim construcții 2m;

- M – zonă mixtă

H maxim: clădiri comune – 24m la cornișă și 28m înălțimea totală, respectiv P+6E+7Er;

parcelele de colț cu clădiri care exclud locuirea vor avea la atic 35m, respectiv P+8E;

POT maxim 50%, CUT maxim 2,5;

-VI – zonă verde loisir

H maxim – amenajări 4m; parcajele subterane pentru biciclete 15m;

POT maxim 15%, CUT maxim 0,3;

-P&R – parcare la sol

H maxim – amenajări 3m; parcajele subterane pentru biciclete 13m;

POT maxim 15%, CUT maxim 0,3;

Toate investițiile propuse prin documentația de urbanism vor fi suportate de beneficiarul acesteia.

Regulamentul de urbanism se constituie în Anexa care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 2. Se stabilește perioada de valabilitate a documentației de zece ani de la aprobare.

Art. 3. Cu îndeplinirea prevederilor hotărârii se încredințează Compartimentul Urbanism.

Art. 4. Prezenta hotărâre se comunică, prin intermediul secretarului general al comunei Florești, în termen de maximum 10 zile lucrătoare de la adoptare, Primarului Comunei Florești, Prefectului Județului Cluj și se aduce la cunoștință publică, în termen de 5 zile de la data comunicării oficiale către prefect, prin afișare la sediul Primăriei, respectiv pe pagina de internet aferentă www.floresticluj.ro.

PRIMAR
PIVARIU BOGDAN NICOLAE



ROMÂNIA
PRIMĂRIA COMUNEI FLOREȘTI

Florești, Str. Avram Iancu, Nr. 170, jud. Cluj

Tel./Fax: 0264 265 101

Web: www.floresticluj.ro

Nr. înreg. 78786

Data: 07.11.2025

CĂTRE
CONSILIUL LOCAL FLOREȘTI,

Pivariu Bogdan Nicolae, în calitate de primar al Comunei Florești,

În temeiul prevederilor art. 136, alin. (1) din O.U.G. nr. 57/2019 privind Codul Administrativ, cu modificările și completările ulterioare, inițiez proiectul de hotărâre privind aprobarea Planului Urbanistic Zonal – Tren Metropolitan Gilău-Florești- Cluj-Napoca -Baciu- Apahida – Jucu - Bonțida – Etapa 1 a sistemului de transport metropolitan Cluj Magistrala 1 de Metrou și Tren Metropolitan, inclusiv legătura dintre acestea – **COMPONENTA 1. MAGISTRALA 1 DE METROU**, proiect în susținerea căruia înaintez următorul:

REFERAT DE APROBARE

Prin cererea nr. 669617/433/2025, MUNICIPIUL CLUJ-NAPOCA, prin Direcția Tehnică- Serviciul Investiții, solicită aprobarea în Consiliul Local a documentației P.U.Z - Tren Metropolitan Gilău - Florești- Cluj-Napoca -Baciu- Apahida – Jucu - Bonțida – Etapa 1 a sistemului de transport metropolitan Cluj Magistrala 1 de Metrou și Tren Metropolitan, inclusiv legătura dintre acestea – **COMPONENTA 1. MAGISTRALA 1 DE METROU**.

Municipiul Cluj-Napoca este un pol de creștere, fiind primul oraș ca mărime din România, după capitala București și cu cea mai dinamică creștere a populației, conform ultimului recensământ al INS. Localitățile limitrofe municipiului Cluj-Napoca, Florești, Apahida, Baciu, au cunoscut, de asemenea, o dezvoltare accentuată, situație care a condus la creșterea valorilor de trafic între acestea și polul de interes Cluj-Napoca. Din punct de vedere al populației stabile, aceasta este într-un trend crescător continuu accentuat pentru Cluj-Napoca și exploziv pentru Florești.

Rețeaua stradală existentă a municipiului Cluj-Napoca și, implicit rețeaua de transport, nu poate asigura necesarul pentru dinamica socio-economică, fapt care a condus în ultimii ani la accentuarea fenomenului de congestie a traficului nu doar pe axa principală de traversare a municipiului Cluj-Napoca, est-vest, vest-est, dar și pe căile de acces spre/dinspre municipiu din localitățile limitrofe ale municipiului Cluj-Napoca.

PMUD Cluj-Napoca 2016 – 2030 a subliniat oportunitatea, necesitatea și urgența realizării pe axa est-vest a unui sistem de transport public cu o capacitate crescută. În acest sens, conform datelor înregistrate în PMUD, pe intrarea vestică din oraș (Calea Florești, la vest de nodul N) se înregistrează în fiecare zi lucrătoare 58.660 de vehicule. Conform măsurătorilor efectuate de către Universitatea Tehnică din Cluj-Napoca, în data de 13 noiembrie 2015, s-a înregistrat un vârf de 74.258 de vehicule pe acest tronson, valoare cu mult superioară oricărei valori înregistrate anterior pe tronsoanele de drumuri naționale și autostrăzi din România. Acest volum de trafic este distribuit pe străzi cu intersecții la nivel și cu cel mult două benzi de circulație pe sens.

Axa vest-est prin centrul orașului este pe departe cea mai încărcată axă de transport în comun, pe porțiunea între str. Câmpului și sensul giratoriu din Mărăști. Axa vest – est de transport în comun prezintă pe anumite tronsoane valori de încărcare de aproape 6.000 de pasageri pe oră și sens. Această valoare este limita superioară pentru care se poate asigura transportul în comun cu un mod ”clasic”: autobuz / troleibuz / tramvai care împarte parțial sau total calea de rulare cu cea pentru transport general, și care are intersecții la nivel cu alte axe de transport.

Politica administrației locale a municipiului Cluj-Napoca din ultimii ani, de realizare benzi dedicate de transport în comun, s-a dovedit eficientă dar, raportat la rețeaua stradală existentă nu poate doar această măsură să țină pasul cu ritmul de creștere a necesităților de mișcare în municipiu și localitățile din zona

metropolitană. Având în vedere perspectivele, pe termen mediu și lung, de dezvoltare, s-a ajuns la necesitatea realizării unui sistem de transport modern, de capacitate mare care să asigure legătura între localitățile din zona metropolitană iar pe raza municipiului Cluj-Napoca să fie interconectat cu rețeaua de transport existentă și propusă.

De asemenea, metroul este vital pentru accesibilitatea la noul Spital Regional de Urgență. Construirea și dotarea Spitalului Regional de Urgență Cluj este cuprinsă în Acordul de Parteneriat al României cu Comisia Europeană pentru perioada 2014-2020.

Creșterea calității vieții nu se poate realiza atâta timp cât locuitorii din zona metropolitană folosesc preponderent autoturismul propriu și se ajunge în situația depășirii capacității de circulație a străzilor și intersecțiilor. Doar prin oferirea unei alternative de transport în comun modern, sigur și rapid, cetățenii vor alege să renunțe la autoturismul propriu și să utilizeze transportul în comun.

Un ultim element de context relevant este legat de faptul că în politica actuală a Uniunii Europene reprezintă un fanion promovarea tranziției către o mobilitate urbană durabilă (și, generalizat, către o economie cu emisii scăzute de dioxid de carbon în toate sectoarele), iar acest lucru va rămâne la fel în perioada de programare 2021 – 2027. În mod particular situația contextuală privind Programul Operațional Infrastructură Mare 2014 – 2020 din România este favorabilă finanțării unui proiect privind un sistem de transport rapid metropolitan.

Prin Pactul Verde European, Uniunea Europeană își propune găsirea unor soluții la problemele legate de schimbările climatice și să devină neutră din punct de vedere al impactului asupra climei până în anul 2050. În acest sens, se propun investiții în toate sectoarele economiei, inclusiv investiții în introducerea unor forme de transport public nepoluante și eficiente. Transporturile sunt responsabile de aproximativ un sfert din emisiile de gaze cu efect de seră din Uniunea Europeană. Tranziția către nivelul zero de emisii nete în anul 2050 are nevoie de infrastructură corespunzătoare, adică de investiții care să se concentreze asupra celor mai puțin poluante moduri de transport.

Municipiul Cluj-Napoca, prin Strategia de Dezvoltare și Planul de Mobilitate urbană durabilă își propune să se alinieze la aceste obiective de politică ale Uniunii Europene. Prin urmare, trecerea de la o mobilitate bazată pe autoturism propriu, la o mobilitate durabilă bazată pe transportul public, culoare pietonale și rețele de transport alternativ reprezintă o prioritate strategică a municipiului și a localităților din zona metropolitană.

Pentru a asigura această tranziție este nevoie să se ofere publicului o alternativă reală, eficientă, sigură, rapidă și de mare capacitate.

Studiul de fezabilitate realizat în 2020 pentru prezentul proiect a investigat 8 modalități de rezolvare a problemei de mobilitate. Autobuzul în cale proprie (BRT) și tramvaiul în cale proprie (LRT) nu pot deservi cererea de transport pe întregul orizont al proiectului și în plus constructiv și urbanistic ar fi impractic de realizat. Pe de altă parte, un metrou greu (similar cu cel din București) nu pare a fi justificat economic la acest moment, ar aduce costuri de investiție și exploatare prea ridicate și o operare la frecvențe neatrăgătoare. Dintre soluțiile de monorail și metrou ușor având beneficii și costuri similare, a fost ales metroul ușor, monorailul fiind incompatibil urbanistic cu orașul (în special datorită arterelor înguste prin centrul orașului). Modelul de transport actualizat în 2021 a demonstrat că zona metropolitană s-a dezvoltat mult mai dinamic decât prognozat în modelul PMUD din 2015 și conduce la o încărcare medie per stație de metrou ușor, încă din anul deschiderii, de 9000....10000 de călători pe zi. Deși în general pentru urbanizări de talie similară (cca. 500.000 de locuitori în zona metropolitană) nu este clar justificabil un sistem de transport metrou / metrou ușor, topologia particulară a rețelei de transport sprijină această soluție pentru zona metropolitană Cluj-Napoca, rețeaua fiind dominată de o coloană vertebrală de mobilitate evident conturată, fiind absente inelele de circulație, iar restul rutelor radiale fiind clar subordonate acestei axe dominante.

Proiectul Magistralei 1 de Metrou constă în construcția, echiparea și punerea în funcțiune a unei linii de metrou ușor în zona metropolitană Cluj-Napoca (în lungime de 21,1km cu 19 stații + depou), inclusiv câteva facilități pentru buna integrare a sa cu celelalte sisteme de mobilitate.

Teritoriul studiat prin PUZ are o suprafață totală de ~ 521ha, din care ~243ha pe teritoriul administrativ al UAT Cluj-Napoca și 278ha pe teritoriul administrativ al UAT Florești, iar teritoriul reglementat specific, în suprafață ~60,37ha, delimitat conform Deciziei de expropriere nr. 443988/29.04.2024 și a anexei la decizie , cuprinde imobile de pe raza UAT Cluj-Napoca (în suprafață de ~40,39ha) și UAT Florești (în suprafață de ~19,98ha).

Traseul liniei de metrou ușor începe din sudul Cartierului Terra din Florești. Primele trei stații deservesc zone de locuințe de densitate medie din Florești, iar apoi stațiile 4 și 5 deservesc zone multifuncționale într-o dinamică dezvoltare, desfășurate în jurul ancorelor viitorul spital regional de urgență și respectiv centrul comercial Vivo. Stațiile 6, 7 și 8 deservesc cartierul Mănăstur (cea mai densă zonă de locuințe din oraș), iar apoi linia urmează magistrala rutieră vest-est, traversând centrul orașului, până la Piața Mărăști. De aici, o ramură a liniei continuă înspre zona industrială Muncii, asigurând și legătura cu calea ferată și viitorul serviciu de tren metropolitan, iar o altă ramură deservește cartierele Gheorgheni și Sopor. Întreaga linie este în subteran, cu excepția racordului de tranziție de lângă depou.

Documentația de urbanism este structurată și elaborată conform normelor metodologice și legislației în vigoare – Indicativ GM-010-2000, Legea nr. 350/2001, Ordinul nr. 233/2016, fiind însoțită de toate avizele și acordurile prevăzute de lege și solicitate prin certificatul de urbanism.

În temeiul prevederilor art. 136 din O.U.G. nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare, îmi exprim inițiativa de promovare a proiectului de hotărâre privind aprobarea P.U.Z. – Tren Metropolitan Gilău-Florești- Cluj-Napoca -Baciu- Apahida – Jucu - Bonțida – Etapa 1 a sistemului de transport metropolitan Cluj Magistrala 1 de Metrou și Tren Metropolitan, inclusiv legătura dintre acestea – COMPONENTA 1. MAGISTRALA 1 DE METROU.

PRIMAR
PIVARIU BOGDAN NICOLAE



ROMÂNIA
PRIMĂRIA COMUNEI FLOREȘTI
Florești, Str. Avram Iancu, Nr. 170, jud. Cluj
Tel./Fax: 0264 265 101
Web: www.floresticluj.ro

RAPORT DE SPECIALITATE

În urma analizei proiectului de hotărâre nr. 153/07.11.2025 privind aprobarea Planului Urbanistic Zonal – Tren Metropolitan Gilău-Florești- Cluj-Napoca -Baciu- Apahida – Jucu - Bonțida – Etapa 1 a sistemului de transport metropolitan Cluj Magistrala 1 de Metrou și Tren Metropolitan, inclusiv legătura dintre acestea – COMPONENTA 1. MAGISTRALA 1 DE METROU, în conformitate cu prevederile art. 136 alin. (3) lit. a) din OUG nr. 57/2019 privind Codul Administrativ, constatăm următoarele:

Având în vedere:

Referatul de aprobare înregistrat sub nr. 78786/07.11.2025 al Primarului Comunei Florești;

Proiectul de hotărâre privind aprobarea Planului Urbanistic Zonal – Tren Metropolitan Gilău - Florești- Cluj-Napoca -Baciu- Apahida – Jucu - Bonțida – Etapa 1 a sistemului de transport metropolitan Cluj Magistrala 1 de Metrou și Tren Metropolitan, inclusiv legătura dintre acestea – COMPONENTA 1. MAGISTRALA 1 DE METROU;

Direcția Generală de Urbanism și Direcția Juridică precizează următoarele:

Prin cererea nr. 669617/43/2025, MUNICIPIUL CLUJ-NAPOCA, prin Direcția Tehnică- Serviciul Investiții, solicită aprobarea în Consiliul Local a documentației P.U.Z - Tren Metropolitan Gilău - Florești- Cluj-Napoca -Baciu- Apahida – Jucu - Bonțida – Etapa 1 a sistemului de transport metropolitan Cluj Magistrala 1 de Metrou și Tren Metropolitan, inclusiv legătura dintre acestea – COMPONENTA 1. MAGISTRALA 1 DE METROU.

Documentația a fost întocmită de ASOCIEREA SWS Engineering S.p.A. - SYSTRA - METRANS Engineering S.R.L. - proiectant general și URBAN VISION CONSULTING S.R.L (urb. Cristina Cioacă) – proiectant PUZ, la comanda MUNICIPIUL CLUJ-NAPOCA, pentru un teren situat pe teritoriul administrativ al UAT Cluj-Napoca și UAT Florești.

I. Zona studiată / zona reglementată

Teritoriul studiat prin PUZ are o suprafață totală de ~**521ha**, din care ~243ha pe teritoriul administrativ al UAT Cluj-Napoca și 278 ha pe teritoriul administrativ al UAT Florești.

Zona de studiu cuprinde următoarele artere de circulație importante:

Drumul Național 1 (DN1) – Str. Avram Iancu în Comuna Florești și Calea Florești / Str. Petru Maior / Str. Napoca / Str. Memorandumului / B-dul Eroilor / B-dul 21 Decembrie 1989 / Calea Turzii în Municipiul Cluj-Napoca;

Drumul Național 1C (DN1C) – Calea Dorobanților / B-dul 21 Decembrie 1989 / Str. Aurel Vlaicu în Municipiul Cluj-Napoca;

Drumul Național 1F (DN1F) – Str. Regale Ferdinand în Municipiul Cluj-Napoca.

Teritoriul reglementat specific prin PUZ, în suprafață de ~**60,37ha**, este delimitat conform Deciziei de expropriere nr. 443988/29.04.2024 și a anexei la decizie și cuprinde următoarele imobile, de pe raza UAT Cluj-Napoca și UAT Florești:

UAT Cluj-Napoca ~40,39 ha - nr. cad. 355567, nr. cad. 355581, nr. cad. 355582, nr. 355583, nr. cad. 355584, nr. cad. 355585, nr. cad. 355586, nr. cad. 355587, nr. cad. 355588, nr. cad. 355590, nr. cad. 355591, nr. cad. 355592, nr. cad. 355618, nr. cad. 355638, nr. cad. 355641, nr. cad. 355646, nr. cad. 355647, nr.cad. 355650, nr. cad. 355665, nr. cad. 355678, nr. cad. 355679, nr. cad. 355680, nr. cad. 355681 și nr. cad. 355692.

UAT Florești ~19,98ha - nr. cad. 88150, nr. cad. 88151, nr. cad. 88152, nr. cad. 88153, nr. cad. 88162, nr. cad. 88163, nr. cad. 88164 și nr.cad. 88170.

II. Obiectivele principale ale proiectului / descrierea succintă a investiției

Proiectul constă în construcția, echiparea și punerea în funcțiune a unei linii de metrou ușor în zona metropolitană Cluj-Napoca (în lungime de 21,1km cu 19 stații + depou), inclusiv câteva facilități pentru buna integrare a sa cu celelalte sisteme de mobilitate.

Obiectivele principale ale proiectului sunt:

1. Îmbunătățirea atractivității sistemului de transport public durabil metropolitan în vederea accesării rapide a oportunităților socio-economice din zona de studiu aflată pe axa est-vest a municipiului.
2. Sprijinirea aspirațiilor de creștere economică și a creșterii ocupării forței de muncă prin asigurarea unei capacități de transport îmbunătățite pentru deservirea axei est-vest a zonei metropolitane.
3. Reducerea impactului activităților de transport (poluarea aerului și zgomotul) asupra mediului în cadrul zonei de studiu prin asigurarea unei axe de transport durabil, care să contribuie la re-distribuția modală de la transportul cu autoturismul personal.

Traseul liniei de metrou ușor începe din sudul Cartierului Terra din Florești. Primele trei stații deservesc zone de locuințe de densitate medie din Florești, iar apoi stațiile 4 și 5 deservesc zone multifuncționale într-o dinamică dezvoltare, desfășurate în jurul ancorelor viitorul spital regional de urgență și respectiv centrul comercial Vivo. Stațiile 6, 7 și 8 deservesc cartierul Mănăstur (cea mai densă zonă de locuințe din oraș), iar apoi linia urmează magistrala rutieră vest-est, traversând centrul orașului, până la Piața Mărăști. De aici, o ramură a liniei continuă înspre zona industrială Muncii, asigurând și legătura cu calea ferată și viitorul serviciu de tren metropolitan, iar o altă ramură deservește cartierele Gheorgheni și Sopor.

Întreaga linie este în subteran, cu excepția racordului de tranziție de lângă depou. Cu toate că infrastructura de transport este realizată în subteran, vor exista construcții care se vor dezvolta deasupra nivelului terenului, după cum urmează: vestibule supraterane (la stația 1 și stația 2), accesuri stații metrou (pietonal, de urgență, tehnic), evacuări de urgență, prize de ventilație.

Traseul liniei de metrou (în lungime de 21,1km cu 19 stații + depou) este următorul:

Secțiunea VEST: Strada Teilor - Liziera pădurii (între Str. Eroilor și Str. Subcetate) – Str. Abatorului – Cazarmă Florești – viitorul Spital Regional de Urgență – Str. Răzoare, cu stațiile: Țara Moșilor (S1), Teilor (S2), Copiilor (S3), Sănătății (S4), Prieteniei (S5);

Secțiunea CENTRU: Drumul Sfântul Ioan – Str. Primăverii – Calea Mănăstur – Calea Moșilor – Str. Memorandumului – Piața Unirii-Universitate – B-dul 21 Decembrie 1989 – Piața Avram Iancu – B-dul 21 Decembrie 1989 – Piața Mărăști cu următoarele stații: Natura Verde (S6), Mănăstur (S7), Sfânta Maria (S8), Florilor (S9), Sportului (S10), Piața Unirii-Universitate (S11), Piața Avram Iancu (S12), Armonia (S13), Piața Mărăști (S14);

Secțiunea EST:

Piața Mărăști – Aurel Vlaicu – IRA – Strada Beiușului - Bulevardul Muncii, cu stațiile Transilvania (S15), Viitorului (S16), Muncii (S17);

Piața Mărăști – Strada Teodor Mihali – Strada Alexandru Vaida Voevod – Sopor, cu stațiile Cosmos (S18), Europa Unită (S19), Depou suprateran Sopor.

Linia de metrou ușor este echilibrată și diversă din punctul de vedere al tipului de zone deservite: seturile de stații ce deservesc zone rezidențiale (Florești; Mănăstur; Mărăști; Gheorgheni-Sopor) sunt intercalate cu seturi de stații ce deservesc în principal funcții non rezidențiale (spitalul regional și Vivo; zona centrală; zona industrială; zona mixtă din estul cartierului Gheorgheni). Acest fapt conduce la o încărcare simetrică și echilibrată, în ambele sensuri, a liniei de metrou, de-a lungul întregii zile.

Proiectul se coordonează și corelează cu celelalte proiecte majore de infrastructură de transport feroviar respectiv rutier aflate în derulare: proiectul de Electrificare și reabilitare linie de cale ferată Cluj-Napoca – Oradea – Episcopia Bihor și proiectul Centurii metropolitane Cluj „Drum Transregio Feleac TR35”.

Totodată, la stabilirea soluțiilor privind traseul și amplasarea stațiilor de metrou s-a ținut cont de următoarele proiecte: proiecte de dezvoltare rezidențială din Comuna Florești, proiectul centrului multicultural Subcetate – Florești, proiectul Spitalului Regional de Urgență Cluj – Florești, proiectul Campusului Agronomie Răzoare – Florești, proiectul de reconversie Zona industrială Bulevardul Muncii – Cluj-Napoca, proiectul Cartierului Sopor, proiecte de dezvoltare rezidențială Zona Est Cluj-Napoca, proiect de dezvoltare Aeroport Internațional Avram Iancu, proiect Park and Ride Someșeni – Aeroport Internațional Avram Iancu, documentații de urbanism aprobate prin HCL 663/2019, HCL 438/16.12.2015, HCL 335/22.09.2015 și 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,

III. Reglementări specifice propuse prin PUZ

Pentru documentația P.U.Z. s-a emis Avizul Arhitectului șef al Județului Cluj nr. 37 din 2.06.2025, fundamentat de Comisia Tehnică pentru Amenajarea Teritoriului și urbanism a Județului Cluj.

Prevederi RLU PUZ propuse:

MUNICIPIUL CLUJ-NAPOCA

1. Unități teritoriale de referință aferente infrastructurii de metrou din Zona Construită Protejată:

- SZCP_IM1- subzonă aferentă infrastructurii de metrou aflată în ZCP, tip 1:

H maxim admisibil: parapetul de protecție va avea maxim 1,2m, semnalul M (stație metrou) va fi de maxim 3,5m, înălțimea prizelor maxim 1m, iar înălțimea liftului și a accesului la parcajul subteran pentru biciclete nu va depăși 4,5m;

- SZCP_IM2- subzonă aferentă infrastructurii de metrou aflată în ZCP, tip 2:

H maxim admisibil: înălțimea maximă a construcțiilor noi nu va depăși înălțimea clădirilor dominante din zonă. Este permisă depășirea clădirilor dominante din zonă cu maxim 1,5m de structura prizelor de ventilație având acoperirea plată;

POT maxim = 60%, CUT maxim = 2;

2. Unități teritoriale de referință aferente infrastructurii de metrou din exteriorul Zonei Construite Protejate:

- IM – subzonă aferentă infrastructurii de metrou aflată în exteriorul ZCP

H maxim admisibil: accesurile la stația de metrou vor fi de maxim 5m, înălțimea prizelor maxim 2m, iar înălțimea liftului și a accesului parcajului subteran pentru biciclete nu va depăși 4,5m;

POT maxim 15%, CUT maxim 0,3;

- IM_v – subzonă aferentă infrastructurii de metrou – interstație

H maxim admisibil 2m;

- M – zonă mixtă

H maxim: pentru clădiri comune – 24m la cornișă și 28m înălțimea totală, respectiv P+6E+7Er;
pentru parcelele de colț vor avea la atic 35m, respectiv P+8E;

POT maxim 50%, CUT maxim 2,5;

- Ms – zonă mixtă – Cartier Sopor

H maxim: primul segment 18m la cornișă, respectiv (1-3)S+P+3, POT maxim 70%;

segmentul 2 va avea la cornișă 31m, respectiv 35m la coamă, POT maxim 30%;

- L – zonă de locuințe colective

H maxim: 18m la cornișă și 21m înălțimea totală, respectiv P+4E+5Er;

POT maxim 30%, CUT maxim 1;

-Ls - zonă de locuințe colective- Cartier Sopor

H maxim: 18m la cornișă și 22m înălțimea totală, respectiv (1-3)S+P+4E+Er;

POT maxim 45%, CUT maxim 2;

-VI - zonă verde loisir

H maxim: amenajări 4m; parcajele subterane pentru biciclete 15m;

POT maxim 15%, CUT maxim 0,3;

-Vs – zonă verde – scuaruri, grădini, parcuri cu acces public nelimitat – Cartier Sopor

H maxim: 9m la cornișă, respectiv (D)+P+1;

POT maxim 5%, CUT maxim 0,1;

-Vpr – zonă verde de protecție față de infrastructura majoră, de protecție sanitară, plantații cu rol de stabilizare și de reconstrucție ecologică

POT maxim 1%, CUT maxim 0,01;

-Tm- zonă infrastructură supratrană metrou – depou

Hmaxim: înălțimea în planul fațadei nu va depăși distanța dintre aliniamente și nici înălțimea maximă admisă în unitățile teritoriale de referință adiacente, cu excepția instalațiilor tehnice;

POT maxim 40%, CUT maxim 1;

COMUNA FLOREȘTI

- IM1- zonă aferentă infrastructurii de metrou – stație metrou subterană

Accesurile la stația de metrou vor fi de maxim 5m, înălțimea prizelor maxim 2m, înălțimea liftului maxim 4,5m, iar înălțimea parcajului subteran pentru biciclete nu va depăși 13m;

- IM2 – zonă aferentă infrastructurii de metrou- stație de metrou cu vestibul suprateran

Construcțiile vor fi de maxim 8m, iar înălțimea parcajului subteran pentru biciclete nu va depăși 13m;

- IM_v1 – zonă aferentă infrastructurii de metrou – interstație

H maxim construcții 2m;

- M – zonă mixtă

H maxim: clădiri comune – 24m la cornișă și 28m înălțimea totală, respectiv P+6E+7Er;

parcelele de colț cu clădiri care exclud locuirea vor avea la atic 35m, respectiv P+8E;

POT maxim 50%, CUT maxim 2,5;

-VI – zonă verde loisir

H maxim – amenajări 4m; parcajele subterane pentru biciclete 15m;

POT maxim 15%, CUT maxim 0,3;

-P&R – parcare la sol

H maxim – amenajări 3m; parcajele subterane pentru biciclete 13m;

POT maxim 15%, CUT maxim 0,3;

Toate investițiile propuse prin documentația de urbanism vor fi suportate de beneficiarul acesteia.

Ținând cont de gradul de complexitate și prevederile documentației se propune stabilirea perioadei de valabilitate a studiului de urbanism de 10 ani (conform Art. 56, alin. 4 din Legea nr. 350/2001).

Din punct de vedere tehnic, documentația de urbanism este structurată și elaborată conform normelor metodologice și legislației în vigoare – Indicativ GM-010-2000, Legea nr. 350/2001, Ordinul nr. 233/2016, fiind însoțită de toate avizele și acordurile prevăzute de lege și solicitate prin certificatul de urbanism nr. 1298 din 16.07.2021 (*cu termen de valabilitate până la finalizarea lucrărilor*) precum și tariful de exercitare a dreptului de semnătură achitat pentru specialistul R.U.R care a elaborat documentația (cf. Art. 56, alin. 6 din Legea nr. 350/2001).

În baza certificatului de urbanism nr. 1298/2021 s-au emis avizele solicitate, unele cu termen de valabilitate pe durata certificatului de urbanism, altele cu valabilitate de 12 luni. Pentru acestea din urmă s-au obținut reconfirmări ale avizelor vechi, sub aspectul valabilității, respectiv până la data finalizării lucrărilor. Pe de altă parte, inclusiv articolul 9 din OUG 31/2025 face referire exprese la menținerea valabilității avizelor și acordurilor deja obținute.

Ca studii de fundamentare pentru PUZ au fost întocmite: studiu rețele edilitare, studiu de coexistență SEN, studiu de soluție alimentare cu energie electrică - alimentarea la medie tensiune din rețeaua orășenească, studiu istoric-monumente, studiu arheologic, studiu geotehnic, studiu de transport (cererea de transport) inclusiv rezultate sondaje - studiu de trafic, studiu de analiză cost-beneficiu, studiu de mediu PUZ – SEA, studiu amplasamente stații, studiu configurație stații și accese - Imagini 3D - conformări spațial-volumetrice, studiu topografic - plan topografic avizat de Oficiul de Cadastru și Publicitate Imobiliară pentru întocmirea PUZ/SF, expertiză geotehnică, vericator tehnic (Studiu geotehnic), studiu de circulație - organizarea circulațiilor și transporturilor , studiu pentru identificarea locațiilor pentru depozitare rocă și sol excavate, aflate în valabilitate.

Documentația PUZ Magistrala I de metrou Cluj a fost precedată de un studiu de prefazabilitate și un studiu fezabilitate, (elaborat în baza Certificatului de urbanism nr. 1298/2021), ai căror indicatori tehnico-economici au fost aprobați prin HG nr. 1288/28.12.2021, iar în octombrie 2022 a fost emisă Hotărârea nr. 1245/2022 pentru reaprobarea indicatorilor tehnico economici aferenți obiectivului de investiții *"Tren metropolitan Gilău-Florești-Cluj-Napoca-Baciu-Apahida-Jucu-Bonțida - etapa I a sistemului de transport metropolitan rapid Cluj: Magistrala I de metrou și tren metropolitan, inclusiv legătura dintre acestea. Componenta 1. Magistrala I de metrou Cluj"*.

Ulterior s-a emis H.G. nr. 1327 din 28.12.2023 privind declanșarea procedurilor de expropriere a tuturor imobilelor proprietate privată care constituie coridorul de expropriere al lucrării de utilitate publică de interes național *„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 Cluj”*, aprobarea listei imobilelor proprietate publică a statului, precum și a listei imobilelor proprietate publică a unităților administrativ teritoriale care fac parte din coridorul de expropriere al lucrării de utilitate publică de interes național, urmată de Decizia de

expropriere nr. 443988 din 29.04.2024.

Documentatia PUZ a fost analizată în ședința CTATU a județului Cluj din 6.09.2024, fiind avizată favorabil, iar în vederea emiterii Avizului Arhitectului Sef al Judetului Cluj, s-a solicitat înscrierea coridorului de expropriere în cartea funciară.

În urma înscrierii coridorului de expropriere în cartea funciara, în 2.06.2025 a fost emis Avizul favorabil nr. 37 al Arhitectului Sef al Judetului Cluj.

Având în vedere cele expuse mai sus, proiectul de hotărâre îndeplinește condițiile de natură tehnică pentru a fi supus dezbaterii și aprobării plenului Consiliului Local.

Documentația P.U.Z. a fost supusă informării și consultării publicului conform prevederilor Ordinului nr. 2701/2010 pentru aprobarea Metodologiei de informare și consultare a publicului cu privire la elaborarea sau revizuirea planurilor de amenajare a teritoriului și de urbanism și a H.C.L. nr. 153/2012 privind aprobarea Regulamentului local referitor la implicarea publicului în elaborarea sau revizuirea planurilor de urbanism sau de amenajare a teritoriului, respectându-se procedura.

Ținând cont că propunerea PUZ vizează terenuri cuprinse atât pe raza UAT Cluj-Napoca, cât și UAT Florești, documentația PUZ va fi supusă aprobării în Consiliul local Cluj-Napoca și Consiliul local Florești , în conformitate cu prevederile Art. 27 din Ordinul nr. 233/2016 *“Planurile urbanistice zonale pentru investiții care se realizează pe teritoriul a două sau mai multe unități administrativ-teritoriale reprezintă o documentație de urbanism unitară, dar care se aprobă de către fiecare dintre consiliile locale interesate”*.

Din punct de vedere juridic, raportat la dispozițiile Art. 56 din Legea nr. 350/2001 și Art. 129 alin. 6 lit. c din O.U.G nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare, potrivit cărora aprobarea documentațiilor de urbanism se face prin hotărârea Consiliului local, proiectul de hotărâre îndeplinește condițiile legale pentru a fi supus dezbaterii și aprobării plenului Consiliului Local.

Având în vedere prevederile legale expuse în prezentul raport, apreciem că proiectul de hotărâre privind aprobarea Planului Urbanistic Zonal – Tren Metropolitan Gilău - Florești- Cluj-Napoca -Baciu- Apahida – Jucu - Bonțida – Etapa 1 a sistemului de transport metropolitan Cluj Magistrala 1 de Metrou și Tren Metropolitan, inclusiv legătura dintre acestea – COMPONENTA 1. MAGISTRALA 1 DE METROU, poate fi supus dezbaterii și aprobării plenului Consiliului Local.

Compartiment Urbanism,

Arhitect șef,
Lădariu Alexandru

Compartiment Juridic,

Consilier juridic,
Șereș Ioana Mihaela