

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

PIVARIU
BOGDAN-
NICOLAE

Digitally signed by
PIVARIU BOGDAN-
NICOLAE
Date: 2025.11.07
13:15:43 +02'00'



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

PIVARIU
BOGDAN-
NICOLAE

Digitally signed by PIVARIU
BOGDAN-NICOLAE
Date: 2025.11.07 13:15:27
+02'00'



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

Semnat: Lădariu Alexandru
Data și ora semnării: 2025.11.07 11:58:07 +0200



Compartiment Juridic,

Consilier juridic,

Șereș Ioana Mihaela

Semnat: Șereș Ioana-Mihaela
Data și ora semnării: 2025.11.07 11:35:16 +0200





R O M Â N I A
J U D E Ţ U L C L U J
C O M U N A F L O R E Ş T I
U R B A N I S M
Floreşti | Str. Avram Iancu nr. 170
Tel./ fax.: 0364.994
e-mail: urbanism@floresticluj.ro

Nr. 78801 din 07.11.2025

Raportul informării şi consultării publicului,

care fundamentează decizia Consiliului Local de adoptare sau neadoptare a planului de urbanism sau amenajare a teritoriului

Document elaborat în conformitate cu Ordinul nr. 2701 din 30 decembrie 2010 emis de Ministerul Dezvoltării Regionale şi Turismului pentru aprobarea „Metodologiei de informare şi consultare a publicului cu privire la elaborarea sau revizuirea planurilor de amenajare a teritoriului şi de urbanism” şi a Regulamentului Local referitor la implicarea publicului în elaborarea sau revizuirea planurilor de urbanism sau de amenajare a teritoriului, aprobat cu H.C.L. nr. 153/2012

- **Iniţiator :** MUNICIPIUL CLUJ- NAPOCA
- **Proiectant :** ASOCIEREA SWS Engineering S.p.A. – SYSTRA – METRANS Engineering SRL
URBAN VISION CONSULTING SRL

Acte de autoritate publică de reglementare eliberate de Consiliul Judeţean Cluj :

- **Certificat de urbanism nr. 1298/16.07.2021**
- **Aviz Arhitect Şef al Judeţului Cluj nr. 37/2.06.2025**

A. Detalii privind tehnicile şi metodele utilizate de solicitant pentru a informa şi a consulta publicul, inclusiv:

1. Autoritatea publică a efectuat o serie de demersuri prin care a adus la cunoştinţa publică elaborarea documentaţiei aferente proiectului de infrastructură după cum urmează :

În **29 aprilie 2021**, a fost publicat pe site-ul primăriei Cluj-Napoca memoriul de prezentare a proiectului împreună cu o serie de anexe tehnice ale proiectului, prin care Municipiul Cluj-Napoca anunţă publicul interesat asupra depunerii solicitării de emitere a acordului de mediu pentru proiectul PLAN URBANISTIC ZONAL şi studiu de fezabilitate pentru proiectul: ”TREN METROPOLITAN GILĂU – FLOREŞTI – CLUJ-NAPOCA – BACIU – APAHIDA – JUCU – BONŢIDA” - ETAPA I a sistemului de transport metropolitan Cluj Magistrala 1 de metrou şi tren metropolitan, inclusiv legătura dintre acestea - Componenta 1. Magistrala 1 de metrou” (disponibile la linkul <https://primariaclujnapoca.ro/informatii-publice/anunturi/anunt-privind-depunerea-solicitarii-de-emitere-a-acordului-de-mediu/>),

În **4 mai 2021** a fost publicat pe site-ul primăriei Floreşti anunţul prin care Municipiul Cluj-Napoca anunţă publicul interesat asupra depunerii solicitării de emitere a acordului de mediu pentru proiectul PLAN URBANISTIC ZONAL şi studiu de fezabilitate pentru proiectul: ”TREN METROPOLITAN GILĂU – FLOREŞTI – CLUJ-NAPOCA – BACIU – APAHIDA – JUCU – BONŢIDA” - ETAPA I a sistemului de transport metropolitan Cluj Magistrala 1 de metrou şi tren

metropolitan, inclusiv legătura dintre acestea - Componenta 1. Magistrala 1 de metrou” (disponibile la linkul <https://floresticluj.ro/anunt-solicitare-de-emitere-a-acordului-de-mediu-pentru-proiectul-plan-urbanistic-zonal-si-studiu-de-fezabilitate-tren-metropolitan-gilau-floresti-cluj-napoca-baciu-apahida-jucu-bontida/>)

În **28 mai 2021** a fost publicat pe site-ul primăriei Cluj-Napoca spre informarea și consultarea publicului propunerea preliminară a **Planului Urbanistic Zonal, partea scrisă și partea desenată** (disponibil la linkul <https://primariaclužnapoca.ro/strategii-urbane/informarea-si-consultarea-publicului-pud-si-puz/>),

În **29 mai 2021** a fost publicat pe site-ul primăriei Florești spre informarea și consultarea publicului propunerea preliminară a **Planului Urbanistic Zonal, partea scrisă și partea desenată** (disponibil la linkul <https://floresticluj.ro/primaria-comunei-floresti-publica-spre-informarea-si-consultarea-publicului-propunerea-preliminara-plan-urbanistic-zonal-pentru-proiectul-tren-metropolitan-gilau-floresti/>)

În **11 iunie 2021** a fost publicat pe site-ul primăriei Cluj-Napoca necesitatea efectuării evaluării de mediu în vederea obținerii avizului de mediu pentru PLAN URBANISTIC ZONAL și studiu de fezabilitate pentru proiectul: ”TREN METROPOLITAN GILĂU – FLOREȘTI – CLUJ-NAPOCA – BACIU – APAHIDA – JUCU – BONȚIDA” – ETAPA I a sistemului de transport metropolitan Cluj Magistrala 1 de metrou și tren metropolitan, inclusiv legătura dintre acestea – Componenta 1. Magistrala 1 de metrou (disponibil la linkul <https://primariaclužnapoca.ro/informatii-publice/anunturi/anunt-agentia-pentru-protectia-mediului-cluj/>)

În **11 iunie 2021** a fost publicat pe site-ul primăriei Florești necesitatea efectuării evaluării de mediu în vederea obținerii avizului de mediu pentru PLAN URBANISTIC ZONAL și studiu de fezabilitate pentru proiectul: ”TREN METROPOLITAN GILĂU – FLOREȘTI – CLUJ-NAPOCA – BACIU – APAHIDA – JUCU – BONȚIDA” – ETAPA I a sistemului de transport metropolitan Cluj Magistrala 1 de metrou și tren metropolitan, inclusiv legătura dintre acestea – Componenta 1. Magistrala 1 de metrou (disponibil la linkul <https://floresticluj.ro/anunt-agentia-pentru-protectia-mediului-cluj/>)

În **20 august 2021** a fost publicat pe site-ul primăriei Cluj-Napoca Anunțul privind organizarea dezbaterii publice a alternativei finale pentru „PLAN URBANISTIC ZONAL și studiu de fezabilitate pentru proiectul: ”TREN METROPOLITAN GILĂU – FLOREȘTI – CLUJ-NAPOCA – BACIU – APAHIDA – JUCU – BONȚIDA” – ETAPA I a sistemului de transport metropolitan Cluj Magistrala 1 de metrou și tren metropolitan, inclusiv legătura dintre acestea – Componenta 1. Magistrala 1 de metrou <https://primariaclužnapoca.ro/informatii-publice/anunturi/anunt-privind-organizarea-dezbaterii-publice-a-alternativei-finale-pentru-plan-urbanistic-zonal-si-studiu-de-fezabilitate-pentru-proiectul-tren-metropolitan-gilau-floresti/>

În **08 septembrie 2021** a fost publicată pe site-ul primăriei Cluj-Napoca alternativa finală a planului (disponibil la linkul <https://primariaclužnapoca.ro/strategii-urbane/informarea-si-consultarea-publicului-pud-si-puz/>)

În **29 octombrie 2021** a fost publicat pe site-ul primăriei Cluj-Napoca anunțul privind decizia agenției pentru Protecția Mediului Cluj de emitere a avizului de mediu pentru plan – PLAN URBANISTIC ZONAL și studiu de fezabilitate pentru proiectul: ”TREN METROPOLITAN GILĂU – FLOREȘTI – CLUJ-NAPOCA – BACIU – APAHIDA – JUCU – BONȚIDA” – ETAPA I (disponibil la linkul <https://primariaclužnapoca.ro/informatii-publice/anunturi/anunt-privind-decizia-agentiei->

pentru-protectia-mediului-cluj-de-emitere-a-avizului-de-mediu-pentru-plan-plan-urbanistic-zonal-si-studiu-de-fezabilitate-pentru-proiectul-tren-metropolitan/)

În **29 octombrie 2021** a fost publicat pe site-ul primăriei Florești anunțul privind decizia Agenției pentru Protecția Mediului Cluj de emitere a avizului de mediu pentru plan – PLAN URBANISTIC ZONAL și studiu de fezabilitate pentru proiectul: ”TREN METROPOLITAN GILĂU – FLOREȘTI – CLUJ-NAPOCA – BACIU – APAHIDA – JUCU – BONȚIDA” – ETAPA I (disponibil la linkul <https://floresticluj.ro/municipiul-cluj-napoca-titular-al-planului-plan-urbanistic-zonal-si-studiu-de-fezabilitate-pentru-proiectul-tren-metropolitan-gilau-floresti-cluj-napoca/>)

Datele și locurile tuturor întâlnirilor:

La data de 29.04.2021, primaria municipiului Cluj-Napoca și primaria Florești au procedat la afisarea la sediile proprii a proiectului așa cum reiese din anunțul nr. 274599 și transmis spre publicare în ziarul local Făclia, anunțurile referitoare la proiectul anterior menționat astfel:

-în 29.04.2021 -declansarea etapei de incadrare cf HG 1076/2004 in vederea obtinerii avizului de mediu

-în 30.04.2021 – depunerea solicitarii de emitere a acordului de mediu

-în 04.05.2021 - declansarea etapei de incadrare cf HG 1076/2004 in vederea obtinerii avizului de mediu

- în 29.05.2021 – propunerea preliminară PUZ

- în 11.06.2021 – necesitatea efectuării evaluării de mediu

- în 19.08.2021 – elaborarea alternativei finale pentru plan

- în 23.08.2021 – elaborarea alternativei finale pentru plan

- în 23.08.2021 – organizarea sedinței de dezbatere publică a alternativei finale pentru plan

- în 29.08.2021 – organizarea sedinței de dezbatere publică a alternativei finale pentru plan

-în 31.08.2021 – organizarea sedinței de dezbatere publică a alternativei finale pentru plan

2. conținutul, invitații la întâlniri, buletine informative și alte publicații, numărul persoanelor care au participat la proces;

Invitații la dezbaterile publice organizate s-au realizat prin anunțuri în presa locală și prin afișarea anunțurilor pe site-ul primăriei Cluj-Napoca, comunei Florești și Consiliului Județean Cluj (pentru ședința CTATU Județul Cluj).

Dezbaterea publică organizată în **15 octombrie 2021** pe tema alternativei finale pentru PLAN URBANISTIC ZONAL și studiu de fezabilitate pentru proiectul: ”TREN METROPOLITAN GILĂU – FLOREȘTI – CLUJ-NAPOCA – BACIU – APAHIDA – JUCU – BONȚIDA” – ETAPA I a sistemului de transport metropolitan Cluj Magistrala 1 de metrou și tren metropolitan, inclusiv legătura dintre acestea – Componenta 1. Magistrala 1 de metrou, din municipiul Cluj-Napoca și comuna Florești, jud. Cluj, în vederea obținerii avizului de mediu.

Dezbatere publică organizată în **23 iunie 2022** la Casino Centrul de Cultură Urbană din Parcul Central „Simion Bărnuțiu” din Municipiul Cluj-Napoca precum și în regim electronic- teleconferință, pe tema Raportul privind impactul asupra mediului pentru proiectul „TREN METROPOLITAN GILĂU – FLOREȘTI – CLUJ-NAPOCA – BACIU – APAHIDA – JUCU – BONȚIDA” – ETAPA I a sistemului de transport metropolitan Cluj Magistrala 1 de metrou și tren metropolitan, inclusiv legătura dintre acestea – Componenta 1. MAGISTRALA 1 DE METROU”.

3. dezbaterea PUZ în ședința Comisiei Tehnice de Amenajarea Teritoriului și de urbanism.

Publicului interesat i s-a dat posibilitatea să asiste la dezbaterea lucrării în ședința C.T.A.T.U județul Cluj din data de 29.06.2023 ora 9,00 și în data de 4.07.2024, desfășurată în format de

videoconferinta.

La analiza documentației în ședințele C.T.A.T.U. a județului Cluj din 29.06.2023 și 4.07.2024 au participat: membrii comisiei C.T.A.T.U, urb. Cristina Cioacă, elaborator PUZ-ului acestui proiect și Ionel Oprea, șeful proiectului.

B. Rezumat al problemelor, observațiilor și rezervelor exprimate de public pe parcursul procesului de informare și consultare, inclusiv:

Pentru propunerea preliminară PUZ, supusă consultării publice în mai 2021, observațiile/sugestiile primite s-au axat, în principal, pe reconfigurarea/renunțarea la Stația Sportului, care afecta imobilele de pe Calea Moșilor nr. 40, nr.54-64, reconfigurarea Stației Armonia, care afecta imobilelor de pe Bvd. 21 Decembrie 1989, nr.116 și relocarea depoului propus inițial în Florești. (*A se vedea Anexa 1 – propuneri/sugestii primite*).

Răspunsul la observațiile publicului s-a publicat pe site-ul instituției. (*a se vedea Anexa 2*)

La dezbateră publică din 15.10.2021 pe tema alternativei finale pentru PLAN URBANISTIC ZONAL și studiu de fezabilitate pentru proiectul: "TREN METROPOLITAN GILĂU – FLOREȘTI – CLUJ-NAPOCA – BACIU – APAHIDA – JUCU – BONȚIDA" – ETAPA I a sistemului de transport metropolitan Cluj Magistrala 1 de metrou și tren metropolitan, inclusiv legătura dintre acestea – Componenta 1. Magistrala 1 de metrou, din municipiul Cluj-Napoca și comuna Florești, jud. Cluj, în vederea obținerii avizului de mediu, organizată online, au participat reprezentanți ai autorității publice locale, reprezentanți APM, ai echipei de proiectare și cetățeni interesați.

Temele dezbătute au fost cuprinse în procesul-verbal al ședinței, afișat pe site-ul instituției (*a se vedea Anexa 3*)

Prezentul raport a fost întocmit în conformitate cu Regulamentul Local al Comunei Florești privind implicarea publicului în elaborarea sau revizuirea planurilor de urbanism, raport ce se supune deciziei Consiliului Local de adoptare sau neadoptare a planului, împreună cu documentația completă.

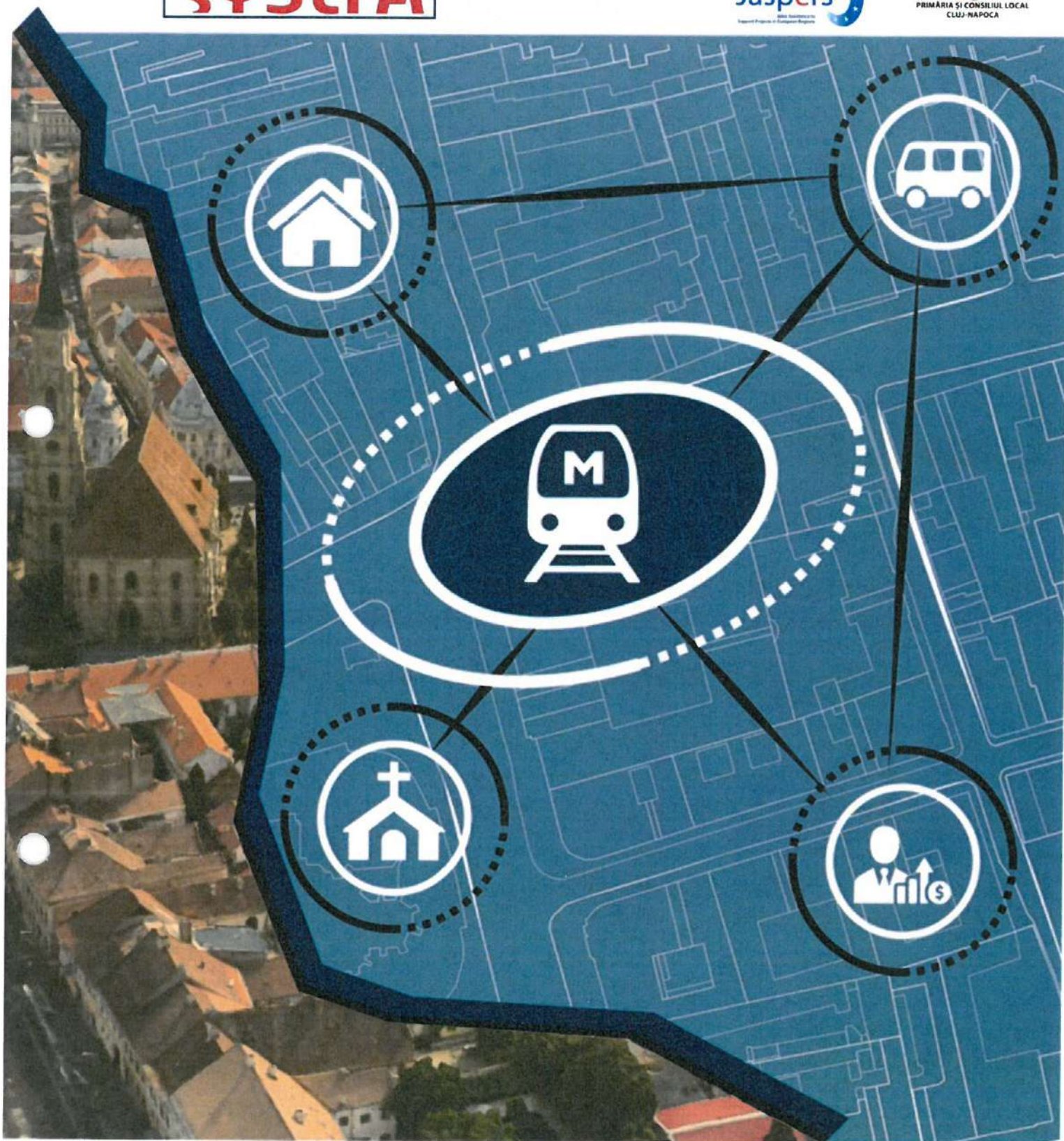
Precizăm că în baza raportului informării și consultării publicului, Consiliul Local poate solicita modificarea și completarea documentației de urbanism supuse aprobării.

ARHITECT ȘEF,

ARH. ALEXANDRU LĂDARIU

Semnatar: Ladariu Alexandru
Data si ora semnarii: 2025.11.07 11:58:07 +0200





„SERVICII DE ELABORARE STUDII DE PRE-FEZABILITATE, FEZABILITATE, IMPACT ASUPRA MEDIULUI ȘI EVALUAREA STRATEGICĂ ADECVATĂ PENTRU OBIECTIVUL 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 ȘI A STUDIILOR CONEXE VIITOARELOR OBIECTIVE DE INVESTIȚII CONFORM CERINȚELOR CAIETULUI DE SARCINI ȘI A DOCUMENTAȚIEI DE ATRIBUIRE”

COMPONENTA 1. MAGISTRALA I DE METROU

LIVRABIL A18(LM18). PLAN URBANISTIC ZONAL (PUZ)

REGULAMENT LOCAL DE URBANISM

MARTIE 2025 - Contract nr. 201010/2020

Număr de referință document	
Număr de referință intern EDMS	C201010/2020-A18LM18-PUZ-RLU.06
Număr de referință extern EDMS	

ID Revizie	Data	Descriere	Elaborat de	Verificat de	Aprobat de
0	05/2021	Varianta inițială	Cristina Cioacă	Marius Vlăsceanu	Ionel Oprea
	06/2021	Revizia 1	Cristina Cioacă	Marius Vlăsceanu	Ionel Oprea
	08/2021	Revizia 2	Cristina Cioacă	Marius Vlăsceanu	Ionel Oprea
	08/2021	Revizia 3	Cristina Cioacă	Marius Vlăsceanu	Ionel Oprea
	11/2021	Revizia 4	Cristina Cioacă	Marius Vlăsceanu	Ionel Oprea
	03/2022	Revizia 5	Cristina Cioacă	Marius Vlăsceanu	Ionel Oprea
	03/2025	Revizia 6	 Cristina Cioacă	 Marius Vlăsceanu	 Ionel Oprea

Semnătura



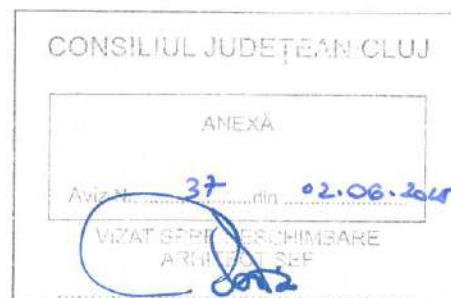
CUPRINS

REGULAMENT LOCAL DE URBANISM.....	5
1. DISPOZIȚII GENERALE.....	5
1.1. Rolul RLU.....	5
1.2. Baza legală a elaborării	5
1.3. Domeniu de aplicare.....	6
2. REGULI DE BAZĂ PRIVIND MODUL DE OCUPARE A TERENURILOR	6
2.1. Reguli cu privire la păstrarea integrității mediului și protejarea patrimoniului natural și construit ..	6
2.2. Reguli cu privire la siguranța construcțiilor și la apărarea interesului public.....	7
2.3. Reguli de amplasare și retrageri minime obligatorii	7
2.4. Reguli cu privire la asigurarea accesurilor minime obligatorii	8
2.5. Reguli cu privire la echiparea edilitară	9
2.6. Reguli cu privire la forma și dimensiunile terenurilor pentru construcții	9
2.7. Reguli cu privire la amplasarea de spații verzi și împrejurimi	10
3. ZONIFICAREA FUNCȚIONALĂ.....	11
3.1. Unități și subunități funcționale	11
4. PREVEDERI LA NIVELUL UNITĂȚILOR ȘI SUBUNITĂȚILOR FUNCȚIONALE – MUNICIPIUL CLUJ-NAPOCA	12
4.1. SZCP_IM1 - Subzona aferentă infrastructurii de metrou aflată în ZCP, tip 1.....	12
4.2. SZCP_IM2 - Subzona aferentă infrastructurii de metrou aflată în ZCP, tip 2.....	15
4.3. IM – Subzonă aferentă infrastructurii de metrou – aflată în exteriorul ZCP	18
4.4. IM_v – Subzonă aferentă infrastructurii de metrou – interstație	21
4.5. M – Zonă mixtă.....	24
4.6. Ms – Zonă mixtă – Cartier Sopor.....	28
4.7. L - Zonă locuințe colective.....	32
4.8. Ls - Zonă locuințe colective – Cartier Sopor.....	36
4.9. VI – Zonă verde loisir.....	41

4.10. Vs – Zonă verde – scuaruri, grădini, parcuri cu acces public nelimitat – Cartier Sopor.	43
4.11. Vpr – Zonă verde de protecție față de infrastructura majoră, de protecție sanitară, plantații cu rol de stabilizare a versanților și de reconstrucție ecologică.	46
4.12. Tm – Zonă infrastructură supraterrană metrou - Depou	48

5. PREVEDERI LA NIVELUL UNITĂȚILOR ȘI SUBUNITĂȚILOR FUNCȚIONALE – COMUNA FLOREȘTI

.....	51
5.1. IM1 – Subzonă aferentă infrastructurii de metrou – stație de metrou subterană	51
5.2. IM2 – Subzonă aferentă infrastructurii de metrou – stație de metrou cu vestibul supraterran.....	54
5.3. IM_v1 – Subzonă aferentă infrastructurii de metrou – interstație.....	56
5.4. M1 – Zonă mixtă.....	59
5.5. VI1 – Zonă verde loisir.....	63
5.6. P&R – Parcare la sol.	65



REGULAMENT LOCAL DE URBANISM

1. Dispoziții generale

1.1. Rolul RLU

În abordarea sistemică a analizei perimetrului studiat s-a avut în vedere corelarea reglementărilor propuse - privind regimul juridic, economic și tehnic, cu reglementările din PUG al Municipiului Cluj-Napoca și PUG al Comunei Florești (de ordin general și local), aplicându-se normele în vigoare din domeniul urbanismului și construcțiilor.

Autorizarea lucrărilor de construire în perimetrul studiat se va face de către Administrația publică locală în condițiile legii, cu respectarea reglementărilor instituite prin PUZ.

Normele cuprinse în prezentul Regulament sunt obligatorii la autorizarea execuțiilor construcțiilor în limitele teritoriului studiat în PUZ.

Prezentul Regulament Local de Urbanism explicitează și detaliază prevederile cu caracter de reglementare ale Planul Urbanistic Zonal Magistrala 1 de Metrou Cluj.

Prezenta documentație servește la stabilirea regulilor de ocupare a terenurilor și de servire edilitară și a amenajărilor aferente acestora pe o suprafață totală de ~521 ha, suprafața care a generat studiul fiind de ~54 ha și este compusă din terenuri situate în Județul Cluj, Municipiul Cluj-Napoca și Comuna Florești.

Pe zona ce face obiectul studiului, se propune realizarea Magistralei de Metrou 1 Cluj, ce face legătura între vestul Comunei Florești și estul Municipiului Cluj-Napoca.

1.2. Baza legală a elaborării

La baza elaborării Regulamentului Local de Urbanism aferent Planului Urbanistic Zonal, stă Regulamentul General de Urbanism ale căror prevederi sunt detaliate în conformitate cu condițiile specifice zonei studiate.

Regulamentul este elaborat în conformitate cu:

- Ordinul MDRAP nr. 233/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul și de elaborare și actualizare a documentațiilor de urbanism;
- Ordinul MDRL nr. 839/2009 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordinul MLPAT nr. 176/N/2000 pentru aprobarea Ghidului privind metodologia de elaborare și conținutul-cadru al Planului Urbanistic Zonal, indicativ GM-010-2000;
- Ordinul MLPAT nr. 21/N/2000 pentru aprobarea Ghidului privind elaborarea și aprobarea regulamentelor locale de urbanism, indicativ GM-007-2000;

În cadrul prezentului Regulament Local de Urbanism se preiau prevederile cuprinse în Planul Urbanistic General al Municipiului Cluj-Napoca, în Planul Urbanistic General al Comunei Florești și prevederile documentațiilor de urbanism aprobate ulterior acestora, corelate cu prevederile documentațiilor în curs de avizare, reglementând inserția infrastructurii de metrou și implicațiile sale specifice.

1.3. Domeniu de aplicare

Reglementările cuprinse în prezentul PUZ pot fi folosite pentru autorizarea lucrărilor de construire a obiectivelor de utilitate publică și de amenajare a domeniului public.

Terenurile sunt situate în perimetrul administrativ al Municipiului Cluj-Napoca și al Comunei Florești. Regulamentul Local de Urbanism se aproba prin Hotărârea Consiliului Local al Municipiului Cluj-Napoca și prin Hotărârea Consiliului Local al Comunei Florești și constituie act de autoritate al administrației publice.

Valabilitate și modificări

Prezentul Plan Urbanistic Zonal și Regulamentul Local de Urbanism aferent este valabil până la apariția unor reglementări echivalente cu prevederi diferite, cu respectarea filierei de avizare pe care a urmat-o și documentația inițială și legislația în vigoare.

2. Reguli de bază privind modul de ocupare a terenurilor

2.1. Reguli cu privire la păstrarea integrității mediului și protejarea patrimoniului natural și construit

Autorizarea executării lucrărilor de construire este permisă cu respectarea condițiilor legii și ale prezentului regulament, cu respectarea impunerilor privind menținerea și conservarea spațiilor verzi conform OUG 114/2007. Se vor avea în vedere măsuri de protecție a mediului atât pe timpul execuției lucrărilor, cât și ulterior punerii în exploatare a liniei de metrou.

Pentru prevenirea oricăror posibile efecte negative asupra mediului înconjurător și implicit asupra calității construcțiilor de metrou, pe toată durata execuției structurilor subterane se va avea în vedere monitorizarea parametrilor care condiționează aspectele menționate mai sus. Monitorizarea reprezintă astfel un instrument operațional de decizie, ce permite adaptarea soluțiilor tehnice propuse, în raport cu situația concretă din teren.

Desfășurarea activității de monitorizare va fi posibilă numai în condițiile asigurării unui suport logistic necesar pentru:

- urmărirea nivelului apei subterane,
- urmărirea deformațiilor structurii de rezistență a tunelelor,
- urmărirea tasărilor suprafeței terenului precum și deformațiile masivului de pământ în adâncime, până la nivelul diametrului orizontal al tunelelor.

De asemenea, se impune efectuarea monitorizării tehnologice, care este o acțiune diferită comparativ cu monitorizarea calității factorilor de mediu și are ca scop verificarea periodică a stării și funcționalității echipamentelor și dotărilor aferente, respectiv:

- verificarea stării betoanelor și/sau a dalelor din structura platformelor;
- verificarea sistemelor de drenaj;
- verificarea canalelor colectoare;
- verificarea respectării zonelor de protecție a conductelor de apă, canalizare și a celor aferente cablurilor electrice;
- respectarea condițiilor și restricțiilor din acordul de mediu.

2.2. Reguli cu privire la siguranța construcțiilor și la apărarea interesului public

Din punct de vedere al impactului produs ca urmare a exploatării rețelei de metrou, precum și a protejării structurii de metrou în raport cu construcțiile adiacente se instituie Zona Minimă de Siguranță a Metroului și Zonă Minimă de Protecție a Metroului.

Zona Minimă de Siguranță a Metroului (cf. Planșei de reglementări) unde amplasarea oricărei construcții, instalație sau amenajare nouă se poate face numai după obținerea Avizului Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.

Zona Minimă de Siguranță a Metroului cuprinde fașile de teren situate la stânga și la dreapta verticalelor exterioare ale construcțiilor subterane ale metroului, inclusiv terenul situat între verticalele exterioare ale construcțiilor subterane de metrou, în conformitate cu prevederile OMT 2031/2020.

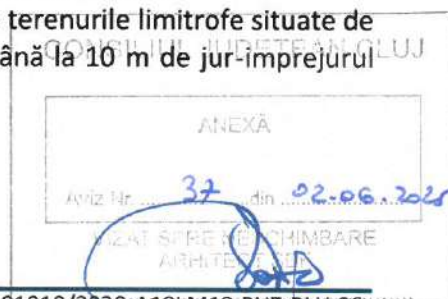
Zonă Minimă de Protecție a Metroului (cf. Planșei de reglementări) unde amplasarea oricărei construcții, instalație sau amenajare nouă se poate face numai după obținerea Avizului Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.

Zona Minimă de Protecție a Metroului cuprinde terenurile limitrofe situate de o parte și de alta a verticalelor exterioare ale prizelor de aer, până la 15 m de jur-împrejurul prizelor de aer, în conformitate cu prevederile OMT 2031/2020.

2.3. Reguli de amplasare și retrageri minime obligatorii

Din punct de vedere al siguranței circulației călătorilor se instituie **Zonă Minimă de Protecție a Metroului – zonă de excludere** (cf. Planșei de reglementări) unde amplasarea oricărei construcții provizorii sau definitive, cu excepția amplasării panourilor publicitare este interzisă.

Zona Minimă de Protecție a Metroului – zonă de excludere cuprinde terenurile limitrofe situate de o parte și de alta a verticalelor exterioare ale accesului în stație, până la 10 m de jur-împrejurul accesului în stație, în conformitate cu prevederile OMT 2031/2020;



Sunt permise:

- sunt permise construcțiile conform prezentului proiect (construcții ale metroului și parări supratereane/ subterane de biciclete);
- construcții subterane, altele decât cele de metrou, cu avizul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii;
- lucrări de reabilitare, consolidare, protejare, restaurare, conservare a construcțiilor existente cu avizul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii;
- extinderea și/sau supraetajarea construcțiilor existente, fără diminuarea Zonei Minime de Protecție a Metroului, cu avizul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii;
- lucrări de întreținere a construcțiilor existente fără avizul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.

Administrația locală va solicita, conform prevederilor legale, prin certificatele de urbanism eliberate, obținerea avizului MAI pentru documentațiile de urbanism și emiterea autorizațiilor de construire pentru investițiile cu amplasament în interiorul zonelor de restricție sau în imediata vecinătate a acestora, identificate pe planșa de reglementări urbanistice drept "Zonă în care este obligatorie obținerea avizului MAI" sau "Zonă cu restricții de înălțime în care este obligatorie obținerea avizului MAI", conform adresă MAI nr. 560.098 din 28.07.2021.

Pentru zona de restricție identificată în planșa de Reglementări Urbanistice – Zonificare funcțională și în legendă drept "Zonă cu restricții de înălțime în care este obligatorie obținerea avizului MAI", înălțimea maximă a elementelor ce vor fi edificate și a ansamblurilor necesare edificării acestora nu va depăși 9 m față de cota terenului actual", conform adresă MAI nr. 560.098 din 28.07.2021.

Modificarea poziției și numărului elementelor supratereane ale infrastructurii de metrou, față de planul de reglementări urbanistice anexat, este posibilă, fără elaborarea altei documentații de urbanism (în cazul în care prezentul regulament nu specifică obligativitatea elaborării unei astfel de documentații), doar dacă modificările au loc în cadrul zonei reglementate, respectă prevederile prezentului regulament și nu aduc servituți de niciun fel asupra loturilor învecinate.

2.4. Reguli cu privire la asigurarea accesurilor minime obligatorii

Pentru construcțiile aferente noii linii de metrou vor fi asigurate atât accesuri publice în stații - pentru publicul călător cât și accesuri tehnice.

Fiecare stație de metrou va fi prevăzută cu minim două accesuri pentru public, câte unul în fiecare capăt al stației (peronului). Acesta sunt impuse de cerințele privind siguranța publicului călător și a personalului propriu în caz de incendiu sau alte evenimente nedorite.

Accesurile tehnice sunt pentru personalul de întreținere și exploatare, amplasate mai ales în zona centralelor de ventilație și a stațiilor de pompare de pe interstație (câte un acces pentru fiecare centrală de ventilație în zona prizelor de aer).

Stațiile de metrou s-au amplasat în locurile de formare a fluxurilor de călători și în zonele de interes public: piețe, intersecții aglomerate, zone cu servicii și comerț importante la scara orașului și în proximitatea marilor dezvoltări preconizate, conform proiectelor în curs de avizare.

2.5. Reguli cu privire la echiparea edilitară

Traseul de metrou nu va determina modificări semnificative a sistemului rețelelor edilitare existent. Eventualele modificări vor fi aduse doar ca urmare a necesității devierilor rețelelor edilitare existente în amplasamentul structurilor subterane de metrou în vederea execuției acestora. La solicitarea deținătorilor de rețele edilitare, noile trasee se vor corela cu noile modificări ale străzilor și vor fi dimensionate astfel încât să asigure capacitățile de transport corespunzătoare viitoarelor dezvoltări preconizate/proiectate în zona afectată de lucrările de metrou.

Realizarea devierilor de rețele va avea o grijă deosebită în adaptarea acestora la noua sistematizare, cu care ocazie să se asigure:

- capacitatea corespunzătoare de transport a cerințelor la nivelul de ocupare propus pentru perspectivă;
- asigurarea unor poziții corecte a rețelelor față de profilul transversal al străzii;
- asigurarea realizării unor rețele din materiale performante, care să le asigure o durată mare de funcționare, cu cât mai puține intervenții asupra sistemelor rutiere.

Problemele legate de sistemul de rețele edilitare existente sunt de asigurarea unor condiții de funcționare în siguranță, care implică eliminarea materialelor sensibile la acțiuni agresive, în special pentru rețelele purtătoare de fluide.

Principalele lucrări de devieri de rețele edilitare și refacere la situația definitivă și la capacitățile existente propuse a se realiza, pentru a se crea condițiile de execuție a lucrărilor de metrou sunt prevăzute în Studiul de Fezabilitate.

2.6. Reguli cu privire la forma și dimensiunile terenurilor pentru construcții

Noua linie de metrou va avea un traseu amplasat în marea sa parte în subteran. Traseul iese la suprafață, pe teritoriul municipiului Cluj-Napoca, între ultima stație și depou (amplasat la la suprafața terenului).

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 la Stația 2.);
- accesuri stații metrou (pietonal, de urgență, tehnic);
- evacuări de urgență;
- prize de ventilație.

În ceea ce privește aspectul exterior al construcțiilor, autorizarea acestora este permisă numai dacă nu se depreciază aspectul general al zonei.

Pentru implementarea liniei de metrou ușor se propun următoarele soluții tehnologice pentru realizarea structurii subterane:

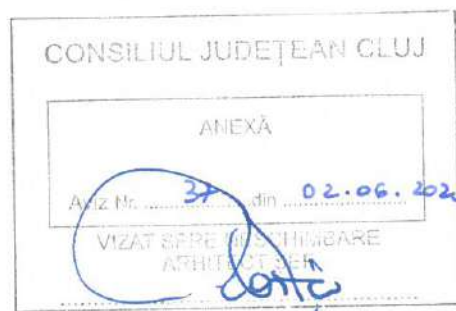
- *stații* (inclusiv accesuri și prize de ventilație) a căror execuție se realizează în săpătură deschisă în incintă de pereți mulați (cut & cover), rezultând incinte subterane cu o lățime de aprox. 22m cu lungimea variabilă;
- *galerii rectangulare interstație* a căror execuție se realizează în săpătură deschisă în incintă de pereți mulați (cut & cover), rezultând incinte subterane cu o lățime de aprox. 12m cu lungimea variabilă;
- *evacuări de urgență interstație* a căror execuție se realizează cu ajutorul unui cheson circular (VSM - Vertical Sinking Machine), rezultând o incintă circulară verticală cu diametrul de 12m;
- *tunele circulare interstație* a căror execuție se realizează cu ajutorul scutului (TBM – Tunnel Boring Machine), rezultând două tunele circulare cu diametrul de 5,7m cu lungimea variabilă.

2.7. Reguli cu privire la amplasarea de spații verzi și împrejmuiri

Spațiile verzi vor fi prevăzute de la caz la caz în funcție de caracterul zonei și cerințelor urbanistice locale.

Accesurile nu se vor împrejmuiri, fiind construcții cu posibilitatea limitării accesului publicului atunci când se dorește acest lucru.

Zonele din vecinătatea prizelor centralelor de ventilație care asigură aerul proaspăt în subteran vor fi prevăzute cu amenajarea de spații verzi, astfel încât construcția de la suprafață să fie mascată într-un tablou natural de verdeață sau construcția poate fi amenajată/conformată în funcție de cerințele urbanistice din zonă. Nu este necesară realizarea de împrejmuiri în aceste zone.



3. Zonificarea funcțională

3.1. Unități și subunități funcționale

În cadrul actualului Planul Urbanistic Zonal se regăsesc zone și subzone aparținând unități teritoriale de referință din Planul Urbanistic General al Municipiului Cluj-Napoca și din Planul Urbanistic General al Comunei Florești.

Față de reglementările stabilite în acestea, prezenta documentație adaugă doar regulile cu privire la posibilitățile de construire pe suprafețele de teren aflate în Zona Minimă de Siguranță a metroului, în Zona Minimă de Protecție a metroului și în Zona Minimă de Protecție – zonă de excludere a metroului, conform delimitărilor din planșa Reglementări urbanistice și modifică, acolo unde este cazul, în zona delimitată ca fiind aferentă investiției (Linia de Metrou Cluj), zonificare funcțională stabilită în Planurile Urbanistice Generale, aprobate (conform planșa Reglementări urbanistice).

Prezentul RLU are efecte juridice exclusiv în zonele aferente investiției – Linia de metrou Cluj.

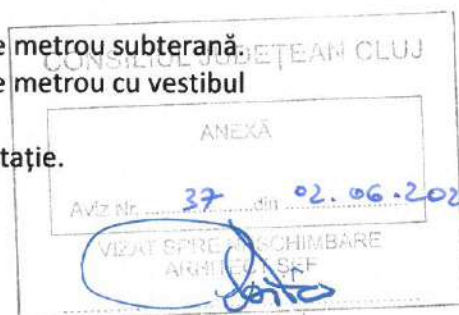
Municipiul Cluj-Napoca

1. Unități teritoriale de referință aferente infrastructurii de metrou din Zona Construită Protejată:
 - SZCP_IM1 - Subzona aferentă infrastructurii de metrou aflată în ZCP, tip 1
 - SZCP_IM2 - Subzona aferentă infrastructurii de metrou aflată în ZCP, tip 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
 - IM_v – Subzonă aferentă infrastructurii de metrou – interstație.
 - M – Zonă mixtă.
 - Ms – Zonă mixtă – Cartier Sopor.
 - L - Zonă locuințe colective.
 - Ls - Zonă locuințe colective – Cartier Sopor.
 - VI – Zonă verde loisir.
 - Vs – Zona verde – scuaruri, grădini, parcuri cu acces public nelimitat – Cartier Sopor.
 - Vpr – Zonă verde de protecție față de infrastructura majoră, de protecție sanitară, plantații cu rol de stabilizare a versanților și de reconstrucție ecologică.
 - Tm – Zonă infrastructură supratrană metrou - Depou

Comuna Florești

Unități teritoriale de referință aferente infrastructurii de metrou:

- IM1 – Subzonă aferentă infrastructurii de metrou – stație de metrou subterană.
- IM2 – Subzonă aferentă infrastructurii de metrou – stație de metrou cu vestibul supratran.
- IM_v1 – Subzonă aferentă infrastructurii de metrou – interstație.
- M1 – Zonă mixtă.
- VI1 – Zonă verde loisir.
- P&R – Parcare la sol.



4. Prevederi la nivelul unităților și subunităților funcționale – Municipiul Cluj-Napoca

Unități teritoriale de referință aferente infrastructurii de metrou aflate în Zona Construită Protejată:

4.1. SZCP_IM1 - Subzona aferentă infrastructurii de metrou aflată în ZCP, tip 1

GENERALITĂȚI: CARACTERUL ZONEI

Subzona face parte din Zona Construită Protejată reglementată astfel conform PUG Municipiul Cluj-Napoca și cuprinde terenurile afectate în perioada execuției Stațiilor de metrou 9, 11 și 12.

SECȚIUNEA I : UTILIZARE FUNCȚIONALĂ

1. UTILIZĂRI ADMISE

- acces stație subterană metrou și lift;
- acces de urgență metrou;
- priză de ventilație metrou;
- parcaj subteran biciclete;
- spațiu verde amenajat.

2. UTILIZĂRI ADMISE CU CONDIȚIONĂRI

- în Zonă Minimă de Siguranță a Metroului (cf. Planșei de reglementări) amplasarea oricărei construcții, instalație sau amenajare nouă se poate face numai după obținerea Avizului Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.
- în Minimă de Protecție a Metroului (până la 15 m de jur-imperejurul prizelor de aer) amplasarea oricărei construcții, instalație sau amenajare nouă sau existentă se poate face numai după obținerea Avizului Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.
- în Minimă de Protecție a Metroului – zonă de excludere (până la 10 m de jur-imperejurul accesului în stație) amplasarea oricărei construcții provizorii sau definitive, cu excepția amplasării panourilor publicitare este interzisă. Sunt permise:
 - sunt permise construcțiile conform prezentului proiect (construcții ale metroului și parcuri subterane de biciclete);
 - construcții subterane, altele decât cele de metrou, cu avizul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii;
 - lucrări de reabilitare, consolidare, protejare, restaurare, conservare a construcțiilor existente cu avizul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii;

- extinderea și/sau supraetajarea construcțiilor existente, fără diminuarea Zonei Minime de Protecție a Metroului, cu avizul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii;
 - lucrări de întreținere a construcțiilor existente fără avizul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.
 - Pentru Autorizația de construire, în condițiile respectării prezentului regulament, conform conform Aviz MC nr. 241/U/2021:
 - se va elabora și aproba un PUD, având avizul Ministerului Culturii;
 - se va elabora Proiect de autorizație de construire pentru care se va obține avizul Ministerului Culturii.
 - *Administrația locală va solicita, conform prevederilor legale, prin certificatele de urbanism eliberate, obținerea avizului MAI pentru documentațiile de urbanism și emiterea autorizațiilor de construire pentru investițiile cu amplasament în interiorul zonelor de restricție sau în imediata vecinătate a acestora, identificate pe planșa de reglementări urbanistice drept "Zonă în care este obligatorie obținerea avizului MAI", conform adresă MAI nr. 560.098 din 28.07.2021.*
3. UTILIZĂRI INTERZISE
- orice utilizări care ar putea afecta funcționarea infrastructurii de metrou sau ar putea împiedica evacuarea în siguranță a galeriei.
 - orice utilizări, altele decât cele admise la punctul 1 și 2.

SECȚIUNEA II: CONDIȚII DE AMPLASARE, ECHIPARE ȘI CONFORMARE A CLĂDIRILOR

4. CARACTERISTICI ALE PARCELELOR (SUPRAFEȚE, FORME, DIMENSIUNI)
- conform planului de reglementări anexat.
5. AMPLASAREA CLĂDIRILOR FAȚĂ DE ALINIAMENT
- conform planului de reglementări anexat.
 - accesurile la stația de metrou vor fi ampasate în zona pietonală a profilului străzii, dar nu mai aproape de 1.50m de aliniamentul străzii.
6. AMPLASAREA CLĂDIRILOR FAȚĂ DE LIMITELE LATERALE ȘI POSTERIOARE ALE PARCELELOR.
- conform planului de reglementări anexat.
7. AMPLASAREA CLĂDIRILOR UNELE FAȚĂ DE ALTELE PE ACEEAȘI PARCELĂ
- se vor respecta distanțele impuse de Zona Minimă de Protecție a Metroului – zonă de excludere, conform planului de reglementări anexat.

8. CIRCULAȚII ȘI ACCESURI

- accesul pietonal și accesul ocazional carosabil la elementele supraterane ale infrastructurii de metrou este obligatoriu.

9. STAȚIONAREA AUTOVEHICULELOR

- nu este cazul.

10. ÎNĂLȚIMEA MAXIMĂ ADMISIBILĂ A CLĂDIRILOR

- accesurile la stația de metrou nu vor fi acoperite. Parapetul de protecție va avea maxim 1.20m, iar semnalul (M – stație de metrou) va avea o înălțime maximă de 3.50m.
- înălțimea prizelor de ventilație nu va depăși 1.00m.
- înălțimea liftului și a accesului parcajului subteran pentru biciclete nu va depăși 4.50m.

11. ASPECTUL EXTERIOR AL CLĂDIRILOR.

- construcțiile vor avea un finisaj neutru, transparent, în nuanțe naturale, specifice zonei protejate.
- parapetul accesurilor în stația de metrou și liftul vor avea structura metalică și geam laminat, iar finisajul prizelor de ventilației va fi realizat din tencuială decorativă, în nuanțe naturale. Acoperirea prizelor de ventilație se va realiza dintr-o confecție metalică, tip grătar.

12. CONDIȚII DE ECHIPARE EDILITARĂ

- zona e echipată edilitar complet.
- toate construcțiile se vor racorda pentru utilitățile necesare la rețelele edilitare publice.
- se interzice dispunerea aeriană a cablurilor de orice fel.

13. SPAȚII LIBERE ȘI SPAȚII PLANTATE

- spațiile verzi vor cuprinde exclusiv vegetație (joasă, medie și înaltă).
- se recomandă mascarea prizelor de ventilație cu vegetație medie.
- suprafețele având o îmbrăcăminte de orice tip sunt cuprinse în categoria spațiilor libere, pentru care se vor utiliza materiale în nuanțe naturale, specifice zonei protejate.

14. ÎMPREJMUIRI

- nu este cazul

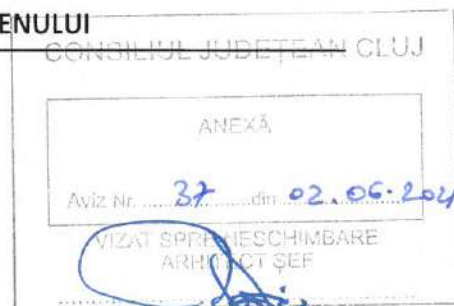
SECȚIUNEA III: POSIBILITĂȚI MAXIME DE OCUPARE ȘI UTILIZARE A TERENULUI

15. PROCENT MAXIM DE OCUPARE A TERENULUI (POT)

- nu este cazul

16. COEFICIENT MAXIM DE UTILIZARE A TERENULUI (CUT)

- nu este cazul



4.2. SZCP_IM2 - Subzona aferentă infrastructurii de metrou aflată în ZCP, tip 2

GENERALITĂȚI: CARACTERUL ZONEI

Subzona face parte din Zona Construită Protejată reglementată astfel conform PUG Municipiul Cluj-Napoca și cuprinde terenurile afectate în perioada execuției Stației de metrou 10 și a evacuărilor de urgență de pe interstație.

SECȚIUNEA I : UTILIZARE FUNCȚIONALĂ

1. UTILIZĂRI ADMISE

- acces stație subterană metrou și lift;
- acces de urgență metrou;
- evacuare de urgență;
- acces tehnic metrou;
- priză de ventilație metrou;
- parcaj subteran biciclete;
- funcțiuni administrative, de administrarea afacerilor, financiar-bancare;
- comerciale (terțiere) ;
- culturale;
- învățământ ;
- sănătate cu caracter ambulatoriu;
- turism.

2. UTILIZĂRI ADMISE CU CONDIȚIONĂRI

- în Zonă Minimă de Siguranță a Metroului (cf. Planșei de reglementări) amplasarea oricărei construcții, instalație sau amenajare nouă se poate face numai după obținerea Avizului Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.
- în Minimă de Protecție a Metroului (până la 15 m de jur-imperejurul prizelor de aer) amplasarea oricărei construcții, instalație sau amenajare nouă sau existentă se poate face numai după obținerea Avizului Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.
- în Minimă de Protecție a Metroului – zonă de excludere (până la 10 m de jur-imperejurul accesului în stație) amplasarea oricărei construcții provizorii sau definitive, cu excepția amplasării panourilor publicitare este interzisă. Sunt permise:
 - sunt permise construcțiile conform prezentului proiect;
 - construcții subterane, altele decât cele de metrou, cu avizul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii;

- lucrări de reabilitare, consolidare, protejare, restaurare, conservare a construcțiilor existente cu avizul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii;
 - extinderea și/sau supraetajarea construcțiilor existente, fără diminuarea Zonei Minime de Protecție a Metroului, cu avizul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii;
 - lucrări de întreținere a construcțiilor existente fără avizul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.
- Pentru Autorizația de construire, în condițiile respectării prezentului regulament, conform conform Aviz MC nr. 241/U/2021:
- se va elabora și aproba un PUD, având avizul Ministerului Culturii;
 - se va elabora Proiect de autorizație de construire pentru care se va obține avizul Ministerului Culturii.

3. UTILIZĂRI INTERZISE

- orice utilizări care ar putea afecta funcționarea infrastructurii de metrou sau ar putea împiedica evacuarea în siguranță a galeriei.
- orice utilizări, altele decât cele admise la punctul 1 și 2.

SECȚIUNEA II: CONDIȚII DE AMPLASARE, ECHIPARE ȘI CONFORMARE A CLĂDIRILOR

4. CARACTERISTICI ALE PARCELELOR (SUPRAFEȚE, FORME, DIMENSIUNI)

- se păstrează tipologia parcelarului, conform planului de reglementări anexat.

5. AMPLASAREA CLĂDIRILOR FAȚĂ DE ALINIAMENT

- construcțiile aferente infrastructurii de metrou vor fi amplasate conform planului de reglementări anexat.
- construcțiile ce vor adăposti și alte funcțiuni se vor amplasa în aliniament străzii.

6. AMPLASAREA CLĂDIRILOR FAȚĂ DE LIMITELE LATERALE ȘI POSTERIOARE ALE PARCELELOR.

- conformarea clădirilor pe parcelă va fi determinată de contextul generat de cadrul construit adiacent (UTR ZCP_M1). Principiul constă în acoperirea calcanelor existente și respectiv contrapunerea de curți în dreptul celor de pe parcelele vecine. Regula se aplică atât pe limitele laterale cât și pe cele posterioare de proprietate.
- clădirile, altele decât cele care adăpostesc infrastructura metroului (acces, lift, priză de ventilație, acces de urgență) se vor dezvolta între limitele laterale ale parcelelor, pe o adâncime de maximum 18 m de la aliniament.
- se admite și dezvoltarea în adâncime de-a lungul uneia sau ambelor laturi, pe o adâncime de maximum 30 m, cu condiția să se aplice tipologii precum « L », « U », « C », « T », « O » etc.
- calcanele vor constitui limite de compartiment de incendiu și vor fi conformate conform normelor specifice.

7. AMPLASAREA CLĂDIRILOR UNELE FAȚĂ DE ALTELE PE ACEEAȘI PARCELĂ

- construcțiile aferente infrastructurii de metrou vor fi amplasate conform planului de reglementări anexat.
- se vor respecta distanțele impuse de Zona Minimă de Protecție a Metroului – zonă de excludere, conform planului de reglementări anexat.

8. CIRCULAȚII ȘI ACCESURI

- clădirile vor avea asigurat în mod obligatoriu accesul dintr-o circulație publică și se va asigura accesul carosabil loturilor din vecinătatea nordică a zonei.

9. STAȚIONAREA AUTOVEHICULELOR

- staționarea autovehiculelor se va realiza exclusiv în subsolul / demisolul, doar pe zona edificabilului din planul de reglementări atașat și fără ca acesta să fie suprapus peste structura stației de metrou. De asemenea staționarea autovehiculelor se poate realiza în parterul clădirilor, fără ca parcajul să fie vizibil din circulația publică.

10. ÎNĂLȚIMEA MAXIMĂ ADMISIBILĂ A CLĂDIRILOR

- înălțimea maximă a construcțiilor noi nu va depăși înălțimea clădirilor dominante din zonă.
- este permisă depășirea înălțimii clădirilor dominante din zonă cu maxim 1.50m de structura prizelor de ventilație, a căror acoperire va fi plată.

11. ASPECTUL EXTERIOR AL CLĂDIRILOR.

- arhitectura construcțiilor va fi de factură modernă și va exprima caracterul programului. Se interzice realizarea de pastişe arhitecturale sau imitarea stilurilor istorice.
- volumetria se va conforma tipologiilor specifice construcției urbane cu cvartale. Fațadele spre spațiile publice vor fi plane și se vor situa în aliniament.
- acoperirea clădirilor tip va fi șarpantă.
- raportul plin-gol va fi în concordanță cu caracterul arhitectural impus de profilul funcțional, dar și cu specificul zonei.
- pentru a determina o imagine urbană unitară se vor utiliza materialele de finisaj specifice zonei – tencuieli decorative pentru fațade, placaje din piatră pentru fațade, socluri și alte elemente arhitecturale.
- culorile vor fi pastelate, deschise, apropiate de cele naturale. Se interzice folosirea culorilor saturate, stridente, la toate elementele construcției.
- parapetul accesurilor în stația de metrou și liftul vor avea structura metalică și geam laminat, iar finisajul prizelor de ventilației va fi realizat din tencuială decorativă, în nuanțe naturale. Acoperirea prizelor de ventilație se va realiza dintr-o confecție metalică, tip grătar.

12. CONDIȚII DE ECHIPARE EDILITARĂ

- zona e echipată edilitar complet.
- toate construcțiile se vor racorda pentru utilitățile necesare la rețelele edilitare publice.
- se interzice dispunerea aeriană a cablurilor de orice fel.

13. SPAȚII LIBERE ȘI SPAȚII PLANTATE

- spațiile verzi organizate pe solul natural vor ocupa minimum 10% și vor cuprinde exclusiv vegetație (joasă, medie și înaltă).
- suprafețele având o îmbrăcăminte de orice tip sunt cuprinse în categoria spațiilor libere, pentru care se vor utiliza materiale în nuanțe naturale, specifice zonei protejate.

14. ÎMPREJMUIRI

- nu este cazul

SECȚIUNEA III: POSIBILITĂȚI MAXIME DE OCUPARE ȘI UTILIZARE A TERENULUI

15. PROCENT MAXIM DE OCUPARE A TERENULUI (POT)

- POT maxim = 60%
- pentru parcelele de colț - POT maxim = 70%

16. COEFICIENT MAXIM DE UTILIZARE A TERENULUI (CUT)

- CUT maxim = 2,0
- pentru parcelele de colț - CUT maxim = 2,8

Unități teritoriale de referință aferente infrastructurii de metrou din exteriorul Zonei Construite Protejate, conform PUG:

4.3. **IM – Subzonă aferentă infrastructurii de metrou – aflată în exteriorul ZCP**

GENERALITĂȚI: CARACTERUL ZONEI

Zona se regăsește adiacent Stațiilor de metrou subterane 6, 7, 8, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19 în jurul accesurilor călătorilor, accesurilor de urgență sau tehnice, evacuărilor de urgență și prizelor de ventilație (cf. Planșei de reglementări).

SECȚIUNEA I : UTILIZARE FUNCȚIONALĂ

1. UTILIZĂRI ADMISE

- acces stație subterană metrou și lift;
- acces de urgență metrou;



- acces tehnic metrou;
- evacuare de urgență;
- priză de ventilație metrou;
- parcaj suprateran biciclete;
- parcaj subteran biciclete;
- spațiu verde amenajat;
- circulație carosabilă;
- sistem de alei și platforme pentru circulații pietonale și velo;
- mobilier urban, odihnă;
- acces auto pentru loturile din vecinătate;

2. UTILIZĂRI ADMISE CU CONDIȚIONĂRI

- în Zonă Minimă de Siguranță a Metroului (cf. Planșei de reglementări) amplasarea oricărei construcții, instalație sau amenajare nouă se poate face numai după obținerea Avizului Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.
- în Minimă de Protecție a Metroului (până la 15 m de jur-imperejurul prizelor de aer) amplasarea oricărei construcții, instalație sau amenajare nouă sau existentă se poate face numai după obținerea Avizului Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.
- în Minimă de Protecție a Metroului – zonă de excludere (până la 10 m de jur-imperejurul accesului în stație) amplasarea oricărei construcții provizorii sau definitive, cu excepția amplasării panourilor publicitare este interzisă. Sunt permise:
 - sunt permise construcțiile conform prezentului proiect (construcții ale metroului și parcări subterane de biciclete);
 - construcții subterane, altele decât cele de metrou, cu avizul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii;
 - lucrări de reabilitare, consolidare, protejare, restaurare, conservare a construcțiilor existente cu avizul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii;
 - extinderea și/sau supraetajarea construcțiilor existente, fără diminuarea Zonei Minime de Protecție a Metroului, cu avizul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii;
 - lucrări de întreținere a construcțiilor existente fără avizul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.
- Pentru Autorizația de construire, în condițiile respectării prezentului regulament, conform conform Aviz MC nr. 241/U/2021:
 - se va elabora și aproba un PUD, având avizul Ministerului Culturii;
 - se va elabora Proiect de autorizație de construire pentru care se va obține avizul Ministerului Culturii.
- *Administrația locală va solicita, conform prevederilor legale, prin certificatele de urbanism eliberate, obținerea avizului MAI pentru documentațiile de urbanism și emiterea*

CONSILIUL JUDEȚEAN CLUJ

autorizațiilor de construire pentru investițiile cu amplasament în interiorul zonelor de restricție sau în imediata vecinătate a acestora, identificate pe planșa de reglementări urbanistice drept “Zonă în care este obligatorie obținerea avizului MAI”, conform adresă MAI nr. 560.098 din 28.07.2021.

3. UTILIZĂRI INTERZISE

- orice utilizări care ar putea afecta funcționarea infrastructurii de metrou sau ar putea împiedica evacuarea în siguranță a galeriei.
- orice utilizări, altele decât cele admise la punctul 1 și 2.

SECȚIUNEA II: CONDIȚII DE AMPLASARE, ECHIPARE ȘI CONFORMARE A CLĂDIRILOR

4. CARACTERISTICI ALE PARCELELOR (SUPRAFEȚE, FORME, DIMENSIUNI)

- conform planșei Reglementări urbanistice.

5. AMPLASAREA CLĂDIRILOR FAȚĂ DE ALINIAMENT

- conform planului de reglementări anexat.
- accesurile la stația de metrou vor fi ampasate în zona pietonală a profilului străzii, dar nu mai aproape de 1.50m de aliniamentul străzii.

6. AMPLASAREA CLĂDIRILOR FAȚĂ DE LIMITELE LATERALE ȘI POSTERIOARE ALE PARCELELOR.

- conform planului de reglementări anexat.

7. AMPLASAREA CLĂDIRILOR UNELE FAȚĂ DE ALTELE PE ACEEAȘI PARCELĂ

- se vor respecta distanțele impuse de Zona Minimă de Protecție a Metroului – zonă de excludere, conform planului de reglementări anexat.

8. CIRCULAȚII ȘI ACCESURI

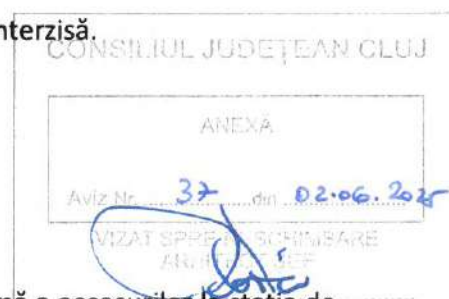
- acces auto pentru întreținere și intervenții la infrastructura de metrou va avea caracter ocazional și limitat.
- blocarea accesurilor auto și pietonale, chiar și temporar este interzisă.
- acces auto pentru loturile din vecinătate va fi asigurat.

9. STAȚIONAREA AUTOVEHICULELOR

- nu este cazul.

10. ÎNĂLȚIMEA MAXIMĂ ADMISIBILĂ A CLĂDIRILOR

- accesurile la stația de metrou vor fi acoperite. Înălțimea maximă a accesurilor la stația de metrou nu va depăși de 5.00m.
- înălțimea prizelor de ventilație nu va depăși 2.00m.
- înălțimea liftului și a accesului parcajului subteran pentru biciclete nu va depăși 4.50m.



- înălțimea parcajului supraterran pentru biciclete nu va depăși 13.00m.
- construcțiile aflate în *Zona cu restricții de înălțime în care este obligatorie obținerea avizului MAI, înălțimea maximă a elementelor ce vor fi edificate și a ansamblurilor necesare edificării acestora nu va depăși 9 m față de cota terenului actual*, conform adresă MAI nr. 560.098 din 28.07.2021

11. ASPECTUL EXTERIOR AL CLĂDIRILOR.

- accesurile la metrou vor fi realizate din pereți cortină de sticlă și vor fi acoperite cu terase înierbate, în pantă.
- prizele de ventilație vor avea un finisaj rezistent la intemperii, din materiale durabile, similar cu cel al fondului construit din proximitate. Acoperirea prizelor de ventilație se va realiza dintr-o confecție metalică, tip grătar.

12. CONDIȚII DE ECHIPARE EDILITARĂ

- se va da o atenție deosebită iluminatului public.
- toate construcțiile se vor racorda pentru utilitățile necesare la rețelele edilitare publice.
- se interzice dispunerea aeriană a cablurilor de orice fel.

13. SPAȚII LIBERE ȘI SPAȚII PLANTATE

- spațiile verzi vor cuprinde exclusiv vegetație (joasă, medie și înaltă).
- se recomandă mascarea prizelor de ventilație cu vegetație medie.

14. ÎMPREJMUIRI

- împrejmuirea este interzisă,
- separarea de trotuar se va face prin borduri în lungul cărora, pe o distanță de minim 0,5 metri terenul va fi coborât cu minim 0,10 metri sub nivelul părții superioare a bordurii.

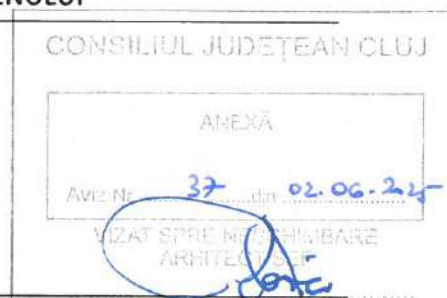
SECȚIUNEA III: POSIBILITĂȚI MAXIME DE OCUPARE ȘI UTILIZARE A TERENULUI

15. PROCENT MAXIM DE OCUPARE A TERENULUI (POT)

- POT maxim = 15%

16. COEFICIENT MAXIM DE UTILIZARE A TERENULUI (CUT)

- CUT maxim = 0,3



4.4. IM_v – Subzonă aferentă infrastructurii de metrou – interstație

GENERALITĂȚI: CARACTERUL ZONEI

Zona se regăsește pe traseul tunelurilor de metrou, interstațiilor, în jurul accesurilor de urgență sau tehnice, evacuărilor de urgență și prizelor de ventilație (cf. Planșei de reglementări).

SECȚIUNEA I : UTILIZARE FUNCȚIONALĂ

1. UTILIZĂRI ADMISE

- acces de urgență metrou;
- acces tehnic metrou;
- priză de ventilație metrou;
- spațiu verde amenajat;
- circulație carosabilă;
- sistem de alei și platforme pentru circulații pietonale și velo;
- mobilier urban, odihnă;
- acces auto pentru loturile din vecinătate;

2. UTILIZĂRI ADMISE CU CONDIȚIONĂRI

- în Zonă Minimă de Siguranță a Metroului (cf. Planșei de reglementări) amplasarea oricărei construcții, instalație sau amenajare nouă se poate face numai după obținerea Avizului Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.
- în Minimă de Protecție a Metroului (până la 15 m de jur-imperejurul prizelor de aer) amplasarea oricărei construcții, instalație sau amenajare nouă sau existentă se poate face numai după obținerea Avizului Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.
- în Minimă de Protecție a Metroului – zonă de excludere (până la 10 m de jur-imperejurul accesului în stație) amplasarea oricărei construcții provizorii sau definitive, cu excepția amplasării panourilor publicitare este interzisă. Sunt permise:
 - sunt permise construcțiile conform prezentului proiect (construcții ale metroului și parcuri subterane de biciclete);
 - construcții subterane, altele decât cele de metrou, cu avizul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii;
 - lucrări de reabilitare, consolidare, protejare, restaurare, conservare a construcțiilor existente cu avizul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii;
 - extinderea și/sau supraetajarea construcțiilor existente, fără diminuarea Zonei Minime de Protecție a Metroului, cu avizul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii;
 - lucrări de întreținere a construcțiilor existente fără avizul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.

3. UTILIZĂRI INTERZISE

- orice utilizări care ar putea afecta funcționarea infrastructurii de metrou sau ar putea împiedica evacuarea în siguranță a galeriei.
- orice utilizări, altele decât cele admise la punctul 1 și 2.



SECȚIUNEA II: CONDIȚII DE AMPLASARE, ECHIPARE ȘI CONFORMARE A CLĂDIRILOR

4. CARACTERISTICI ALE PARCELELOR (SUPRAFEȚE, FORME, DIMENSIUNI)

- conform planșei Reglementări urbanistice.

5. AMPLASAREA CLĂDIRILOR FAȚĂ DE ALINIAMENT

- conform planului de reglementări anexat.

6. AMPLASAREA CLĂDIRILOR FAȚĂ DE LIMITELE LATERALE ȘI POSTERIOARE ALE PARCELELOR.

- conform planului de reglementări anexat.

7. AMPLASAREA CLĂDIRILOR UNELE FAȚĂ DE ALTELE PE ACEEAȘI PARCELĂ

- se vor respecta distanțele impuse de Zona Minimă de Protecție a Metroului – zonă de excludere, conform planului de reglementări anexat.

8. CIRCULAȚII ȘI ACCESURI

- acces auto pentru întreținere și intervenții la infrastructura de metrou avea caracter ocazional și limitat.
- blocarea accesurilor auto și pietonale, chiar și temporar este interzisă.
- acces auto pentru loturile din vecinătate va fi asigurat.

9. STAȚIONAREA AUTOVEHICULELOR

- nu este cazul.

10. ÎNĂLȚIMEA MAXIMĂ ADMISIBILĂ A CLĂDIRILOR

- înălțimea construcțiilor nu va depăși 2.00m.

11. ASPECTUL EXTERIOR AL CLĂDIRILOR.

- construcțiile vor avea un finisaj rezistent la intemperii, din materiale durabile, similar cu cel al fondului construit din proximitate.

12. CONDIȚII DE ECHIPARE EDILITARĂ

- toate construcțiile se vor racorda pentru utilitățile necesare la rețelele edilitare publice.
- se interzice dispunerea aeriană a cablurilor de orice fel.

13. SPAȚII LIBERE ȘI SPAȚII PLANTATE

- spațiile verzi vor cuprinde exclusiv vegetație (joasă, medie și înaltă).
- se recomandă mascarea prizelor de ventilație cu vegetație medie.



14. ÎMPREJMUIRI

- Împrejmuirea este interzisă,
- separarea de trotuar se va face prin borduri în lungul cărora, pe o distanță de minim 0,5 metri terenul va fi coborât cu minim 0,10 metri sub nivelul părții superioare a bordurii.

SECȚIUNEA III: POSIBILITĂȚI MAXIME DE OCUPARE ȘI UTILIZARE A TERENULUI

15. PROCENT MAXIM DE OCUPARE A TERENULUI (POT)

- fără obiect

16. COEFICIENT MAXIM DE UTILIZARE A TERENULUI (CUT)

- fără obiect

4.5. M – Zonă mixtă.

GENERALITĂȚI: CARACTERUL ZONEI

Zona se regăsește adiacent Stației de metrou 17 aflate în Municipiul Cluj-Napoca, în nordul Bd-lui Muncii și cuprinde o parte din terenul ce va fi ocupat, pe perioada execuției acesteia, de organizarea de șantier.

SECȚIUNEA I : UTILIZARE FUNCȚIONALĂ

1. UTILIZĂRI ADMISE

- instituții, servicii și echipamente publice de nivel supramunicipal, municipal, de sector și de cartier;
- sedii ale unor companii și firme, servicii pentru întreprinderi, proiectare, cercetare, expertizare, consultanță în diferite domenii și alte servicii profesionale;
- servicii sociale, colective și personale;
- sedii ale unor organizații politice, profesionale etc.;
- locuințe;
- comerț cu amănuntul;
- activități manufacturiere;
- hoteluri, pensiuni, agenții de turism;
- restaurante, baruri, cofetării, cafenele etc.;
- sport și recreere în spații acoperite;
- spații libere pietonale;
- spații plantate - scuaruri;



- parcaj supraterran biciclete;

2. UTILIZĂRI ADMISE CU CONDIȚIONĂRI

- în zonă Minimă de Protecție a Metroului amplasarea oricărei construcții, instalație sau amenajare nouă se poate face numai după obținerea Avizului Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.
- funcțiuni care admit accesul publicului în mod permanent sau conform unui program de funcționare specific și vor fi prevăzute cu vitrine luminate noaptea.

3. UTILIZĂRI INTERZISE

- activități / servicii de tip industrial sau cvasiindustrial, poluante de orice natură, cu risc tehnologic sau incomode prin traficul generat.
- depozitare en gros.
- depozitare de materiale refolosibile.
- comerț en gros.
- comerț en detail în clădiri independente de tip supermarket, hypermarket (big box), mall etc.
- comerț și alimentație publică practicate prin vitrine / ferestre.
- garaje în clădiri provizorii sau permanente independente amplasate în interiorul parcelelor. elemente supraterrane independente ale infrastructurii tehnico-edilitare dispuse pe spațiul public.
- ansambluri monofuncționale rezidențiale. Locuire de tip individual.
- construcții provizorii de orice natură.
- instalații / utilaje exterioare, montate pe fațada dinspre spațiul public a imobilelor.
- publicitate comercială realizată prin amplasarea de materiale.

SECȚIUNEA II: CONDIȚII DE AMPLASARE, ECHIPARE ȘI CONFORMARE A CLĂDIRILOR

4. CARACTERISTICI ALE PARCELELOR (SUPRAFEȚE, FORME, DIMENSIUNI)

- în cazul construcțiilor publice dispuse izolat, terenul minim este de 1000 mp, cu un front la stradă de minim 30.00 metri;
- pentru celelalte categorii de funcțiuni, se recomandă lotizarea terenului în parcele având minim 500 mp și un front la stradă de minim 12.00 metri, în cazul construcțiilor înșiruite dintre două calcanne laterale și de minim 18.00 metri în cazul construcțiilor cuplate la un calcan lateral sau independente; în funcție de necesități vor putea fi concesionate sau cumpărate una sau mai multe parcele adiacente;

5. AMPLASAREA CLĂDIRILOR FAȚĂ DE ALINIAMENT

- echipamentele publice vor fi retrase de la aliniament cu minim 6 - 10 metri sau vor fi dispuse pe aliniament în funcție de caracterul străzii, de profilul activității și de normele existente;

- la intersecția dintre străzi aliniamentul va fi racordat printr-o linie perpendiculară pe bisectoarea unghiului dintre străzi având o lungime de minim 12.00 metri pe străzi de categoria I, a II-a și de 6.00 metri pe străzi de categoria a III-a.
 - clădirile care alcătuiesc fronturi continue vor avea o adâncime față de aliniament care nu va depăși 20 metri (aliniament posterior).
 - în cazul străzilor cu fronturi continue sau discontinue retrase față de aliniament se va respecta o retragere de minim 5.00 metri.
6. AMPLASAREA CLĂDIRILOR FAȚĂ DE LIMITELE LATERALE ȘI POSTERIOARE ALE PARCELELOR.
- clădirile publice se vor amplasa în regim izolat, retragerea față de limitele laterale vor fi de minim jumătate din înălțimea la cornișe, dar nu mai puțin de 5.00 metri, retragerea față de limitele posterioare va fi de minim jumătate din înălțimea la cornișe, dar nu mai puțin de 6.00 metri;
 - clădirile se vor retrage față de limita posterioară la o distanță de cel puțin jumătate din înălțimea clădirii măsurată la cornișă, dar nu mai puțin de 5.00 metri;
 - se recomandă ca, pentru respectarea intimității locuințelor, parapetul ferestrelor de pe fațadele laterale ale clădirilor din zona mixtă cu alte funcțiuni decât locuințe care sunt orientate spre locuințele de pe parcelele laterale situate la mai puțin de 10.00 metri, să aibă parapetul ferestrelor la minim 1.90 metri de la pardoseala încăperilor.
7. AMPLASAREA CLĂDIRILOR UNELE FAȚĂ DE ALTELE PE ACEEAȘI PARCELĂ
- clădirile vor respecta între ele distanțe egale cu jumătate din înălțimea celei mai înalte; distanța se poate reduce la jumătate din înălțime, dar nu mai puțin de 6.00 metri, numai în cazul în care fațadele prezintă ferestre care nu asigură luminarea unor încăperi fie de locuit, fie pentru alte activități permanente care necesită lumină naturală.
8. CIRCULAȚII ȘI ACCESURI
- clădirile vor avea asigurat în mod obligatoriu accesul dintr-o circulație publică;
 - este obligatorie asigurarea accesului în spațiile publice a persoanelor handicapate sau cu dificultăți de deplasare.
9. STAȚIONAREA AUTOVEHICULELOR
- 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 parcare autoturismelor în interiorul parcelelor / 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.

10. ÎNĂLȚIMEA MAXIMĂ ADMISIBILĂ A CLĂDIRILOR

- 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:
 - 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 P+6E+7Er. Ultimul nivel va avea o retragere față de planul fațadei de minimum 1,80 m.
 - 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 P+8E.

11. ASPECTUL EXTERIOR AL CLĂDIRILOR.

- autorizarea executării construcțiilor care, prin conformare, volumetrie și aspect exterior, intră în contradicție cu aspectul general al zonei și depreciază valorile general acceptate ale urbanismului și arhitecturii, este interzisă. (HG 525/1996, Art. 32).
- arhitectura clădirilor va fi de factură modernă și va exprima caracterul programului (imobile cu funcțiune mixă, implicând uneori locuirea la nivelele superioare). Se interzice realizarea de paștișe arhitecturale sau imitarea stilurilor istorice.
- volumetria se va conforma tipologiilor specifice construcției urbane de tip deschis. Fațadele spre spațiile publice vor fi plane și se vor situa în aliniere. Se admite realizarea de balcoane, bow- window-uri etc, începând de la înălțimea de 4,00 m de la cota trotuarului, cu condiția ca acestea să nu fie dispuse la ultimul nivel de sub cornișă și să ocupe, cumulat, maximum o treime din lungimea frontului clădirii.
- acoperirea clădirilor va fi plată (acoperișuri terasă sau cu pante mai mici de 10%). Raportul plin-gol va fi în concordanță cu caracterul arhitectural impus de profilul funcțional.
- culorile vor fi pastelate, deschise, apropiate de cele naturale. Se interzice folosirea culorilor saturate, stridente, la toate elementele construcției.
- firmele comerciale / necomerciale și vitrinele vor respecta reglementările cuprinse în Anexa 3 la prezentul regulament.

12. CONDIȚII DE ECHIPARE EDILITARĂ

- toate construcțiile se vor racorda în mod obligatoriu la rețelele edilitare – electrice, apă, canalizare.
- se interzice conducerea apelor meteorice spre căile de circulație carosabilă sau pietonală. firidele de branșament și contorizare vor fi integrate în împrejurimi.
- 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.

13. SPAȚII LIBERE ȘI SPAȚII PLANTATE

- spațiile verzi organizate pe solul natural vor ocupa minimum 20% și vor cuprinde exclusiv vegetație (joasă, medie și înaltă). Suprafețele având o îmbrăcăminte de orice tip sunt cuprinse în categoria spațiilor libere.
- prin excepție, pe parcelele ce includ clădiri pentru garaje / parcaje colective cu acces public, spațiile verzi organizate pe solul natural vor ocupa minim 15% din suprafața totală.
- pe fâșia de teren cuprinsă între stradă / spațiu public și clădirile retrase de la aliniment (grădina de fațadă), minim 30% din suprafețe vor fi organizate ca spații verzi.

14. ÎMPREJMUIRI

- împrejuririle orientate spre circulația publică vor avea un soclu opac cu înălțimea maximă de 80 cm și o parte transparentă, realizată din grilaj metalic sau într-un sistem similar care permite vizibilitatea în ambele direcții și pătrunderea vegetației. Înălțimea maximă a împrejuririlor va fi de 2,2m. Împrejuririle vor putea fi dublate de garduri vii.
- împrejuririle spre parcelele vecine vor avea maximum 2,20 m înălțime și vor fi de tip transparent sau opac.
- porțile împrejuririlor situate în aliniament se vor deschide spre interiorul parcelei.

SECȚIUNEA III: POSIBILITĂȚI MAXIME DE OCUPARE ȘI UTILIZARE A TERENULUI

15. PROCENT MAXIM DE OCUPARE A TERENULUI (POT)

- POT maxim = 50%

16. COEFICIENT MAXIM DE UTILIZARE A TERENULUI (CUT)

- CUT maxim = 2,5

4.6. Ms – Zonă mixtă – Cartier Sopor.

GENERALITĂȚI: CARACTERUL ZONEI

Zona se regăsește adiacent Stației de metrou 19 aflate în Municipiul Cluj-Napoca, în zona Sopor și cuprinde o parte din terenul ce va fi ocupat, pe perioada execuției acesteia, de organizarea de șantier.

Este o zonă cu funcțiuni mixte de tip subcentral cu parcelar omogen și regulat, rezultat al operațiunii de urbanizare aferentă PUZ Masterplan Sopor.

SECȚIUNEA I : UTILIZARE FUNCȚIONALĂ

1. UTILIZĂRI ADMISE

- structură funcțională mixtă incluzând activități administrative, de administrarea afacerilor, financiar-bancare, terțiare, culturale, de sănătate, de turism.

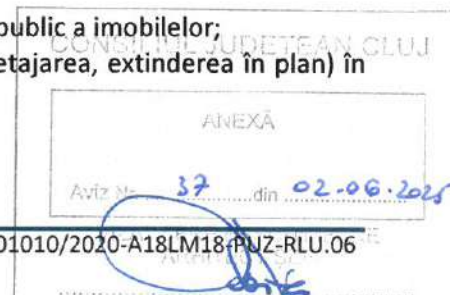
- parterele spre spațiile publice vor avea în mod obligatoriu funcțiuni de interes pentru public.
- volumetria clădirilor va fi organizată în 2 segmente pe verticală:
 - I. Primul segment cu structură funcțională mixtă incluzând activități administrative, de administrarea afacerilor, financiar-bancare, terțiare, culturale, de sănătate, de turism – primele 3-4 niveluri (maxim P+3) cu P.O.T. 70%;
 - II. Al doilea segment cu structură funcțională mixtă incluzând activități administrative, de administrarea afacerilor, financiar-bancare, terțiare, culturale, de sănătate, de turism – nivelurile superioare, cu P.O.T. 30%;

2. UTILIZĂRI ADMISE CU CONDIȚIONĂRI

- în zonă Minimă de Protecție a Metroului amplasarea oricărei construcții, instalație sau amenajare nouă se poate face numai după obținerea Avizului Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.
- pentru servicii publice/de interes public se admite accesul din gang sau pe parcelă, din curtea imobilului. Elemente aferente infrastructurii tehnico-edilitare, cu condiția amplasării acestora în subteran sau în afara spațiului public.
- instalații exterioare (de climatizare, de încălzire, pompe de căldură etc) cu condiția ca în funcționare acestea să producă un nivel de zgomot care să fie inaudibil la nivelul ferestrelor vecinilor.
- garaje publice sau private sub și supraterane în clădiri dedicate cu următoarele condiții:
 - a) să nu ocupe frontul spre spațiul public (să fie amplasate în interiorul parcelei, în spatele unui tract dedicat altor funcțiuni);
 - b) accesul autovehiculelor să se realizeze acolo unde este posibil din străzi cu circulație redusă / secundare și să fie organizat astfel încât să nu perturbe traficul.

3. UTILIZĂRI INTERZISE

- locuirea de orice tip.
- activități / servicii de tip industrial sau cvasiindustrial, poluante de orice natură, cu risc tehnologic sau incomode prin traficul generat;
- depozitare en gros;
- depozitare de materiale re folosibile;
- comerț en detail în clădiri independente, mall;
- comerț și alimentație publică practicate prin vitrine / ferestre;
- garaje în clădiri provizorii sau permanente independente amplasate în interiorul parcelelor;
- elemente supraterane independente ale infrastructurii tehnico-edilitare dispuse pe spațiul public;
- construcții provizorii de orice natură.
- instalații / utilaje exterioare, montate pe fațada dinspre spațiul public a imobilelor;
- reparația capitală, restructurarea, amplificarea (mansardarea, etajarea, extinderea în plan) în orice scop a clădirilor provizorii sau parazitare;
- orice utilizări, altele decât cele admise la punctul 1 și punctul 2;



- sunt interzise lucrări de terasament și sistematizare verticală de natură să afecteze amenajările din spațiile publice sau de pe parcelele adiacente.

SECȚIUNEA II: CONDIȚII DE AMPLASARE, ECHIPARE ȘI CONFORMARE A CLĂDIRILOR

4. CARACTERISTICI ALE PARCELELOR (SUPRAFEȚE, FORME, DIMENSIUNI)

- se consideră construibile parcelele care îndeplinesc cumulativ următoarele condiții:
 - a) să aibă front la stradă;
 - b) lungimea frontului la stradă să fie de mai mare sau egală cu 21m
 - c) adâncimea să fie mai mare decât frontul la stradă;
 - d) suprafața să fie mai mare sau egală cu 600 mp;
- se admit operațiuni de divizare sau comasare a parcelelor, numai cu condiția ca toate parcelele rezultate să respecte condițiile mai sus menționate.

5. AMPLASAREA CLĂDIRILOR FAȚĂ DE ALINIAMENT

- clădirile se vor amplasa în aliniamentul spațiului public cu regim închis.
- la nivelul parterului se vor realiza retrageri de minim 1,5 m și de maxim 2,5 m din aliniament sub formă de consolă sau portic.

6. AMPLASAREA CLĂDIRILOR FAȚĂ DE LIMITELE LATERALE ȘI POSTERIOARE ALE PARCELELOR.

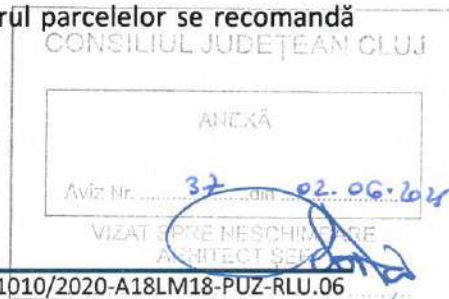
- de regulă imobilele se vor amplasa în sistem închis (front continuu).
- în cazul unei discontinuități în frontul cvartalului se va dispune realizarea continuității parterului prin mijloace arhitecturale: prelungirea registrului parterului sub formă de împrejmuire cu accesibilitate controlată către domeniul privat corespunzător interiorului cvartalului; se va acorda o atenție deosebită modului în care se configurează imaginea către domeniul public.

7. AMPLASAREA CLĂDIRILOR UNELE FAȚĂ DE ALTELE PE ACEEAȘI PARCELĂ

- distanța minimă dintre două clădiri aflate pe aceeași parcelă va fi egală cu înălțimea clădirii mai înalte, măsurată la cornișă sau atic în punctul cel mai înalt, dar nu mai puțin de 20 m;

8. CIRCULAȚII ȘI ACCESURI

- autorizarea executării construcțiilor este permisă numai dacă există posibilități de acces la drumurile publice, în mod direct. Se vor prevedea accesuri pietonale și carosabile de acces la garaje, conform normelor. Orice acces la drumurile publice se va face conform avizului și autorizației speciale de construire, eliberate de administratorul acestora. Pentru amenajările curților cu rol pietonal și carosabile din interiorul parcelelor se recomandă utilizarea învelitorilor permeabile.



9. STAȚIONAREA AUTOVEHICULELOR

- 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.
- alte funcțiuni: – conform Anexei 2 din RLU PUG Municipiul Cluj-Napoca, atunci când se prevăd funcțiuni diferite în interiorul aceleiași parcele / imobil, necesarul de parcaje va fi determinat prin însumarea numărului de parcaje necesar fiecărei funcțiuni în parte.

10. ÎNĂLȚIMEA MAXIMĂ ADMISIBILĂ A CLĂDIRILOR

- clădirile multifuncționale vor fi organizate volumetric în 2 segmente distribuite pe verticală după cum urmează:
 - I. Primul segment cu funcțiunile menționate la Secțiunea 2. Utilizări funcționale cu înălțimea maximă la cornișă de 18 m, măsurată de la nivelul trotuarului, respectiv un regim de înălțime de (1-3S)+P+3;
 - II. Următorul segment cu funcțiunile menționate la Secțiunea 2. Utilizări funcționale etajele 4, 5, 6, 7 (maxim 4 niveluri) și eventual 1 etaj retras care nu vor depăși înălțimea maximă la cornișă de 31 m și înălțimea maximă a clădirii de 35 m.
 - III. Ultimul nivel admis va avea o retragere față de planul fațadei de minimum 1,80 m.

11. ASPECTUL EXTERIOR AL CLĂDIRILOR.

- autorizarea executării construcțiilor este permisă numai dacă aspectul lor exterior nu contravine funcțiunii acestora, caracterului zonei așa cum a fost el descris în preambul și peisajului urban.
- autorizarea executării construcțiilor care, prin conformare, volumetrie și aspect exterior, intră în contradicție cu aspectul general al zonei și depreciază valorile general acceptate ale urbanismului și arhitecturii, este interzisă.
- arhitectura clădirilor noi va fi de factură modernă și va exprima caracterul programului.
- se interzice realizarea de pastişe arhitecturale sau imitarea stilurilor istorice.
- volumetria va fi echilibrată, specifică programului arhitectural.
- raportul plin-gol va fi cel specific programului.
- culorile vor fi pastelate, deschise, apropiate de cele naturale.
- se interzice folosirea culorilor saturate, stridente, închise la toate elementele construcției.

12. CONDIȚII DE ECHIPARE EDILITARĂ

- toate construcțiile se vor racorda în mod obligatoriu la rețelele edilitare – electrice, apă, canalizare.
- se interzice conducerea apelor meteorice spre căile de circulație carosabilă sau pietonală.
- firidele de bransament și contorizare vor fi integrate în împrejurimi.
- se interzice dispunerea aeriană a cablurilor de orice fel (electrice, telefonice, CATV etc).
- clădirile noi vor dispune de un spațiu (eventual integrat în construcție) destinat colectării deșeurilor menajere, accesibil din spațiul public.



- alternativ, se pot organiza puncte de colectare a deșeurilor comune pentru mai multe clădiri, care se vor organiza/reorganiza în edicule independente, astfel încât distanța de la acestea până la cea mai îndepărtată clădire deservită va fi de maximum 75 m.
- distanța până la cea mai apropiată fereastră va fi de minimum 15 m.

13. SPAȚII LIBERE ȘI SPAȚII PLANTATE

- pe ansamblul unei parcele spațiile verzi organizate pe solul natural vor ocupa minimum 10% și vor cuprinde exclusiv vegetație (joasă, medie și înaltă).
- suprafețele având o îmbrăcăminte de orice tip sunt cuprinse în categoria spațiilor libere.
- eventuale parcaje vor fi dispuse (subteran, semiîngropat) astfel încât acoperișul acestora să fie integrat la nivelul solului pe minimum două laturi și să fie destinat folosințelor anterior menționate.

14. ÎMPREJMUIRI

- spre spațiul public aliniamentul va fi închis pe toată lungimea.
- în cazul în care este discontinuită în frontul continuu al cvartalului se va dispune o împrejmuire structurată articulat cu registrul parterului clădirii de pe parcela respectivă.
- porțile împrejmuirilor situate în aliniament se vor deschide spre interiorul parcelei. Tratamentul arhitectural al împrejmuirilor va fi corelat cu cel al clădirilor aflate pe parcelă.

SECȚIUNEA III: POSIBILITĂȚI MAXIME DE OCUPARE ȘI UTILIZARE A TERENULUI

15. PROCENT MAXIM DE OCUPARE A TERENULUI (POT)

- P.O.T. 1 maxim = 70% - pentru primul segment;
- P.O.T. 2 maxim = 30% - pentru al doilea segment.

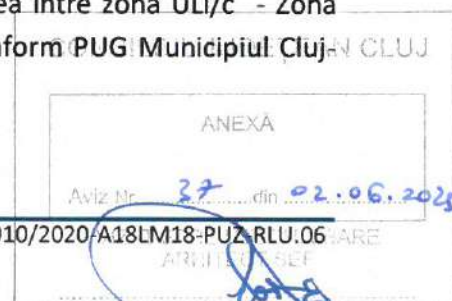
16. COEFICIENT MAXIM DE UTILIZARE A TERENULUI (CUT)

- CUT maxim = 3,8

4.7. L - Zonă locuințe colective.

GENERALITĂȚI: CARACTERUL ZONEI

Zona se află în proximitatea Stației de metrou 17 și cuprinde o parte din terenul ce va fi ocupat, pe perioada execuției acesteia, de organizarea de șantier, făcând trecerea între zona ULi/c - Zonă locuințe individuale, semicolective și colective mici, reglementată conform PUG Municipiul Cluj-Napoca și zona M – zonă mixtă propusă în prezenta documentație.



SECȚIUNEA I : UTILIZARE FUNCȚIONALĂ

1. UTILIZĂRI ADMISE

- locuințe colective medii cu standard mediu sau ridicat;
- construcții aferente echipării tehnico-edilitare;
- amenajări aferente locuințelor: căi de acces carosabile și pietonale, parcaje, spații plantate, locuri de joacă pentru copii, amenajări de sport pentru tineret, împrejurimi.

2. UTILIZĂRI ADMISE CU CONDIȚIONĂRI

- locuințele sociale nu vor depăși 20%-30% din numărul total al locuințelor dintr-o operațiune urbanistică și nu vor distona în nici o privință în raport cu restul locuințelor;
- în cazul existenței unor echipamente publice la parterul blocurilor de locuit se recomandă:
 - funcțiunile complementare locuirii de la parterul blocurilor să aibă un acces separat de cel al locatarilor;
 - creșele și grădinițele să aibă un acces separat de cel al locatarilor și să dispună în utilizare exclusivă de o suprafață minimă de teren de 100 mp pentru jocul copiilor;
- se permite schimbarea destinației apartamentelor, indiferent de amplasare, numai pentru categoriile de funcțiuni cuprinzând activități pentru servicii specializate și practică profesională private cu grad redus de perturbare a locuirii și program de activitate de 12 ore pe zi (între 8 și 20), de exemplu: cabinete medicale, birouri de avocatură, notariale, consultanță, asigurări, proiectare, reprezentanțe, agenții imobiliare etc.;
- se permite schimbarea destinației apartamentelor de la parterul locuințelor pentru categoriile descrise mai sus, precum și pentru cele cu caracter comercial, cum ar fi comerț cu produse alimentare și nealimentare, farmacii, librării, frizerii, etc.;
- lucrări ample de remodelare a fațadelor, accesurilor sau spațiilor publice pot fi aprobate numai în condițiile promovării unor proiecte vizând transformarea funcțională a parterului unui întreg tronson de clădire, respectiv apartamentele deservite de cel puțin o scară comună;

3. UTILIZĂRI INTERZISE

- se interzice schimbarea destinației apartamentelor pentru activități generatoare de disconfort pentru locatari cum ar fi funcțiuni de producție, alimentație publică, jocuri electronice sau de noroc, depozite de marfă, ateliere de reparații etc.;
- se interzice schimbarea destinației spațiilor comune ale imobilelor având funcțiunea de circulație, holuri, accesuri, culoare, ganguri, curți interioare, casele scărilor etc.;
- se interzic la nivelul ansamblului următoarele activități și lucrări:
 - curățătorii chimice;
 - construcții provizorii de orice natură;
 - depozitare en-gros sau mic-gros;
 - depozitări de materiale refolosibile;
 - platforme de precolectare a deșeurilor urbane;
 - depozitarea pentru vânzare a unor cantități mari de substanțe inflamabile sau toxice;



- publicitate comercială realizată prin amplasarea de materiale publicitare de orice natură pe imobile - fațade, calcane, acoperișuri, terase - sau pe împrejurimi.
- autobaze;
- stații de întreținere auto peste 5 mașini;
- stații de betoane;
- lucrări de terasament de natură să afecteze amenajările din spațiile publice și construcțiile învecinate;
- orice lucrări de terasament care pot să provoace scurgerea necontrolată a apelor meteorice sau care împiedică evacuarea și colectarea acestora.

SECȚIUNEA II: CONDIȚII DE AMPLASARE, ECHIPARE ȘI CONFORMARE A CLĂDIRILOR

4. CARACTERISTICI ALE PARCELELOR (SUPRAFEȚE, FORME, DIMENSIUNI)

- posibilitatea construirii poate fi precizată numai în urma elaborării și aprobării unor documentații PUD sau PUZ, după caz (divizare în mai mult de trei parcele,...).
- se consideră construibile parcelele care îndeplinesc cumulativ următoarele condiții:
 - să aibă front la stradă;
 - lungimea frontului la stradă să fie de mai mare sau egală cu 21 m;
 - adâncimea să fie de mai mare sau egală cu 21 m;
 - suprafața să fie mai mare sau egală cu 600 mp;
 - să aibă formă regulată.

5. AMPLASAREA CLĂDIRILOR FAȚĂ DE ALINIAMENT

- clădirile se vor retrage de la aliniament cu minim 4.0 m pe străzi de categoria III și 6.0 m pe străzi de categoria II, dar nu cu mai puțin decât diferența dintre înălțimea construcțiilor și distanța dintre aliniamente;

6. AMPLASAREA CLĂDIRILOR FAȚĂ DE LIMITELE LATERALE ȘI POSTERIOARE ALE PARCELELOR.

- clădirile vor fi construite în regim izolat, vor avea fațade laterale și se vor retrage de la limitele parcelei la o distanță cel puțin egală cu jumătate din înălțimea la cornișa clădirii măsurată în punctul cel mai înalt față de teren;
- retragerea față de limita posterioară a parcelei va fi cel puțin egală cu jumătate din înălțimea la cornișa a clădirii măsurată în punctul cel mai înalt față de teren, dar nu mai puțin de 5.0m.

7. AMPLASAREA CLĂDIRILOR UNELE FAȚĂ DE ALTELE PE ACEEAȘI PARCELĂ

- între fațadele înspre care sunt orientate camere de locuit distanța va fi egală cu înălțimea clădirii celei mai înalte; distanța se poate reduce la jumătate în cazul în care pe fațadele opuse sunt numai ferestre ale dependențelor și ale casei scării.

8. CIRCULAȚII ȘI ACCESURI

- clădirile vor avea asigurat în mod obligatoriu accesul dintr-o circulație publică.

9. STAȚIONAREA AUTOVEHICULELOR

- 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.
- nu se admite accesul sau staționarea autovehiculelor în curțile din spatele clădirilor de locuit, în afara fâșiei de teren adiacente aliniamentului/alinierii, destinate amplasării construcțiilor.

10. ÎNĂLȚIMEA MAXIMĂ ADMISIBILĂ A CLĂDIRILOR

- înălțimea maximă la cornișă nu va depăși 18 m, iar înălțimea totală (maximă) nu va depăși 21 m, respectiv un regim de înălțime de P+4E+5Er. Ultimul nivel va avea o retragere față de planul fațadei de minimum 1,80 m.
- se admit nivele parțiale (supante, mezanine) cu condiția încadrării în înălțimea la cornișă reglementată.

11. ASPECTUL EXTERIOR AL CLĂDIRILOR.

- autorizarea executării construcțiilor care, prin conformare, volumetrie și aspect exterior, intră în contradicție cu aspectul general al zonei și depreciază valorile general acceptate ale urbanismului și arhitecturii, este interzisă. (HG 525/1996, Art. 32).
- arhitectura clădirilor noi va fi de factură modernă și va exprima caracterul programului - locuire. Se interzice realizarea de paste arhitecturale sau imitarea stilurilor istorice.
- volumetria va fi echilibrată, specifică programului arhitectural.
- acoperirile vor fi de tip plat sau terasă. Se admit acoperiri cu șarpante (mansarde) la regimuri de înălțime de maximum P+2+M. În acest caz, învelitorile vor fi din țiglă în culori naturale sau tablă de oțel zincat de culoare gri, de cupru sau zinc natur, fălțuită.
- raportul plin-gol va fi cel specific programului.
- culorile vor fi pastelate, deschise, apropiate de cele naturale. Se interzice folosirea culorilor saturate, stridente, închise la toate elementele construcției.
- pe clădirile de locuit existente, în zona intrărilor, serviciile profesionale ale ocupanților vor putea fi marcate prin plăci metalice gravate cu dimensiunea maximă de 30x50 cm.

12. CONDIȚII DE ECHIPARE EDILITARĂ

- toate construcțiile se vor racorda în mod obligatoriu la rețelele edilitare – electrice, apă, canalizare.
- se interzice conducerea apelor meteorice spre căile de circulație carosabilă sau pietonală. Firidele de branșament și contorizare vor fi integrate în împrejurimi.
- se interzice dispunerea aeriană a cablurilor de orice fel (electrice, telefonice, CATV etc).
- se vor organiza puncte de colectare a deșeurilor comune pentru mai multe clădiri, care se vor organiza în edicule independente, astfel încât distanța de la acestea până la cea mai îndepărtată clădire deservită va fi de maximum 75 m. Distanța până la cea mai apropiată fereastră va fi de minimum 15 m.

13. SPAȚII LIBERE ȘI SPAȚII PLANTATE

- spațiile verzi organizate pe solul natural vor ocupa minimum 40% și vor cuprinde exclusiv vegetație (joasă, medie și înaltă). Suprafețele având o îmbrăcăminte de orice tip sunt cuprinse în categoria spațiilor libere.
- în interiorul cvartalelor/între clădirile de locuit, spațiul neconstruit va fi utilizat pentru amenajarea de spații verzi, locuri de joacă pentru copii, spații pentru sport, odihnă etc. Eventuale parcaje vor fi dispuse (subteran, semiîngropat) astfel încât acoperișul acestora să fie integrat la nivelul solului pe minimum două laturi și să fie destinat folosințelor anterior menționate.

14. ÎMPREJMUIRI

- împrejuririle orientate spre circulația publică vor avea un soclu opac cu înălțimea maximă de 80 cm și o parte transparentă, realizată din grilaj metalic sau într-un sistem similar care permite vizibilitatea în ambele direcții și pătrunderea vegetației. Înălțimea maximă a împrejuririlor va fi de 2,2m. Împrejuririle vor putea fi dublate de garduri vii.
- împrejuririle spre parcelele vecine vor avea maximum 2,20 m înălțime și vor fi de tip transparent sau opac.
- porțile împrejuririlor situate în aliniament se vor deschide spre interiorul parcelei.

SECȚIUNEA III: POSIBILITĂȚI MAXIME DE OCUPARE ȘI UTILIZARE A TERENULUI

15. PROCENT MAXIM DE OCUPARE A TERENULUI (POT)

- POT maxim = 30%

16. COEFICIENT MAXIM DE UTILIZARE A TERENULUI (CUT)

- CUT maxim = 1,0

4.8. Ls - Zonă locuințe colective – Cartier Sopor.

GENERALITĂȚI: CARACTERUL ZONEI

Zona se regăsește adiacent Stației de metrou 19 aflate în Municipiul Cluj-Napoca, în zona Sopor și cuprinde o parte din terenul ce va fi ocupat, pe perioada execuției acesteia, de organizarea de șantier.

Zona este caracterizată de funcțiunea rezidențială de densitate medie, de parcelar omogen și regulat, rezultat al operațiunii de urbanizare aferentă PUZ Masterplan Sopor.

SECȚIUNEA I : UTILIZARE FUNCȚIONALĂ

1. UTILIZĂRI ADMISE

- locuințe colective cu parter comercial (funcțiuni terțiare – comerț alimentar și nealimentar, servicii de interes și cu acces public, servicii profesionale, servicii manufacturiere, servicii medicale ambulatorii, alimentație publică).

Modul de organizare/structurare a zonei parterului activ:

- atât accesul publicului, cât și accesurile de serviciu (pentru aprovizionare / evacuarea deșeurilor etc) să se facă direct din spațiul public și să fie separate de accesurile locuințelor;
- să nu afecteze în nici un fel spațiile exterioare din interiorul cvartalelor, ce sunt destinate exclusiv rezidenților – să nu existe accesuri înspre aceste spații;

2. UTILIZĂRI ADMISE CU CONDIȚIONĂRI

- instalații exterioare (de climatizare, de încălzire, pompe de căldură etc) cu condiția ca în funcționare acestea să producă un nivel de zgomot care să fie inaudibil la nivelul ferestrelor vecinilor.
- funcțiuni terțiare – comerț alimentar și nealimentar, servicii de interes și cu acces public, servicii profesionale, servicii manufacturiere, servicii medicale ambulatorii, alimentație publică.
- activități de tip terțiar ale locatarilor desfășurate în interiorul locuințelor, fără ca acest fapt să implice o conversie funcțională – servicii profesionale sau manufacturiere, cu următoarele condiții:
 - a) să se desfășoare în apartamentul în cauză în paralel cu funcțiunea de locuire;
 - b) să aibă acces public limitat (ocazional);
 - c) să nu producă poluare fonică, chimică sau vizuală;
 - d) activitatea (inclusiv depozitarea) să se desfășoare numai în interiorul locuinței.

3. UTILIZĂRI INTERZISE

- activități / servicii de tip industrial sau cvasiindustrial, poluante de orice natură, cu risc tehnologic sau incomode prin traficul generat.
- depozitare en gros.
- depozitare de materiale re folosibile.
- comerț en gros.
- comerț și alimentație publică practicate prin vitrine / ferestre.
- garaje individuale în clădiri provizorii sau permanente independente.
- construcții provizorii de orice natură.
- instalații / utilaje exterioare, montate pe fațada dinspre spațiul public a imobilelor.
- sunt interzise orice utilizări, altele decât cele admise la punctul 1 și punctul 2.
- sunt interzise lucrări de terasament și sistematizare verticală de natură să afecteze amenajările din spațiile publice sau de pe parcelele adiacente.

SECȚIUNEA II: CONDIȚII DE AMPLASARE, ECHIPARE ȘI CONFORMARE A CLĂDIRILOR

4. CARACTERISTICI ALE PARCELELOR (SUPRAFEȚE, FORME, DIMENSIUNI)

- se consideră construibile parcelele care îndeplinesc cumulativ următoarele condiții:
 - e) să aibă front la stradă;
 - f) lungimea frontului la stradă să fie de mai mare sau egală cu 21 m;
 - g) adâncimea să fie de mai mare sau egală cu 21 m;
 - h) suprafața să fie mai mare sau egală cu 500 mp;
- se admit operațiuni de divizare sau comasare a parcelelor, numai cu condiția ca toate parcelele rezultate să respecte condițiile mai sus menționate.
- clădirile de locuit vor avea adâncimea tronsonului paralel cu strada de maxim 14 m.

5. AMPLASAREA CLĂDIRILOR FAȚĂ DE ALINIAMENT

- clădirile se vor amplasa în aliniamentul spațiului public cu regim închis.
- la nivelul parterului se vor realiza retrageri de minim 1,5 m și de maxim 2,5 m din aliniament sub formă de consolă sau portic.

6. AMPLASAREA CLĂDIRILOR FAȚĂ DE LIMITELE LATERALE ȘI POSTERIOARE ALE PARCELELOR.

- de regulă imobilele se vor amplasa în sistem închis (front continuu).
- în cazul unei discontinuități în frontul cvartalului se va dispune realizarea continuității parterului prin mijloace arhitecturale: prelungirea registrului parterului sub formă de împrejmuire cu accesibilitate controlată către domeniul privat corespunzător interiorului cvartalului; se va acorda o atenție deosebită modului în care se configurează imaginea către domeniul public.
- în cazul discontinuității, aceasta va fi de minim 10 m, evitându-se ca eventualele ferestre ale camerele de locuit să fie dispuse față în față.

7. 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 de 20 m în cazul în care cel puțin una dintre acestea are orientate spre zona de învecinare camere de locuit;
 - b) jumătate din înălțimea clădirii mai înalte, măsurată la cornișă sau atic în punctul cel mai înalt, dar nu mai puțin de 10 m în cazul în care nici una dintre acestea nu are orientate spre zona de învecinare camere de locuit.
- este admisă retragerea în trepte, cu condiția asigurării la fiecare cornișă sau atic intermediar a regulii de retragere menționate mai sus.

8. CIRCULAȚII ȘI ACCESURI

- autorizarea executării construcțiilor este permisă numai dacă există posibilități de acces la drumurile publice, în mod direct. Se vor prevedea accesuri 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 curților cu rol pietonal și carosabile din interiorul parcelelor se recomandă utilizarea învelitorilor permeabile.

9. STAȚIONAREA AUTOVEHICULELOR

- 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.
- nu se admite accesul sau staționarea autovehiculelor în curțile din spatele clădirilor de locuit, în afara fâșiei de teren adiacente alinamentului/alinierii, destinate amplasării construcțiilor.

Necesarul de parcaje:

- **Locuințe:**
 - un loc de parcare pentru fiecare apartament cu suprafața utilă mai mică de 100 mp;
 - două locuri de parcare pentru fiecare apartament cu suprafața utilă mai mare de 100 mp.
- **Alte funcțiuni:** – conform Anexei 2 din RLU PUG Municipiul Cluj-Napoca, atunci când se prevăd funcțiuni diferite în interiorul aceleiași parcele / imobil, necesarul de parcaje va fi determinat prin însumarea numărului de parcaje necesar fiecărei funcțiuni în parte.

10. ÎNĂLȚIMEA MAXIMĂ ADMISIBILĂ A CLĂDIRILOR

- se vor aplica cumulativ următoarele criterii: înălțimea maximă la cornișă nu va depăși 18 m, măsurată de la nivelul trotuarului, iar înălțimea totală (maximă) nu va depăși 22 m, respectiv un regim de înălțime de (1-3S)+P+4+1R. Ultimul nivel admis va avea o retragere față de planul fațadei de minimum 1,80 m.

11. ASPECTUL EXTERIOR AL CLĂDIRILOR.

- autorizarea executării construcțiilor este permisă numai dacă aspectul lor exterior nu contravine funcțiunii acestora și caracterului zonei.
- autorizarea executării construcțiilor care, prin conformare, volumetrie și aspect exterior, intră în contradicție cu aspectul general al zonei și depreciază valorile general acceptate ale urbanismului și arhitecturii, este interzisă.
- arhitectura clădirilor noi va fi de factură modernă și va exprima caracterul programului - locuire.
- se interzice realizarea de pastişe arhitecturale sau imitarea stilurilor istorice.
- volumetria va fi echilibrată, specifică programului arhitectural.
- raportul plin-gol va fi cel specific programului.

- culorile vor fi pastelate, deschise, apropiate de cele naturale.
- se interzice folosirea culorilor saturate, stridente, închise la toate elementele construcției.
- pe clădirile de locuit existente, în zona intrărilor, serviciile profesionale ale ocupanților vor putea fi marcate prin plăci metalice gravate cu dimensiunea maximă de 30x50 cm.

12. CONDIȚII DE ECHIPARE EDILITARĂ

- toate construcțiile se vor racorda în mod obligatoriu la rețelele edilitare – electrice, apă, canalizare.
- se interzice conducerea apelor meteorice spre căile de circulație carosabilă sau pietonală.
- firidele de branșament și contorizare vor fi integrate în împrejurimi.
- se interzice dispunerea aeriană a cablurilor de orice fel (electrice, telefonice, CATV etc).
- clădirile noi vor dispune de un spațiu (eventual integrat în construcție) destinat colectării deșeurilor menajere, accesibil din spațiul public.
- alternativ, se pot organiza puncte de colectare a deșeurilor comune pentru mai multe clădiri, care se vor organiza/reorganiza în edicule independente, astfel încât distanța de la acestea până la cea mai îndepărtată clădire deservită va fi de maximum 75 m.
- distanța până la cea mai apropiată fereastră va fi de minimum 15 m.

13. SPAȚII LIBERE ȘI SPAȚII PLANTATE

- pe ansamblul unei parcele / a teritoriului rezidențial în cazul în care terenul nu e parcat, spațiile verzi organizate pe solul natural vor ocupa minimum 20% și vor cuprinde exclusiv vegetație (joasă, medie și înaltă).
- suprafețele având o îmbrăcăminte de orice tip sunt cuprinse în categoria spațiilor libere.
- în interiorul cvartalelor/între clădirile de locuit, spațiul neconstruit va fi utilizat pentru amenajarea de spații verzi, locuri de joacă pentru copii, spații pentru sport, odihnă etc.
- eventuale parcaje vor fi dispuse (subteran, semiîngropat) astfel încât acoperișul acestora să fie integrat la nivelul solului pe minimum două laturi și să fie destinat folosințelor anterior menționate.

14. ÎMPREJMUIRI

- spre spațiul public aliniamentul va fi închis pe toată lungimea.
- în cazul în care este discontinuită în frontul continuu al cvartalului se va dispune o împrejmuire structurată articulat cu registrul parterului clădirii de pe parcela respectivă.
- porțile împrejuririlor situate în aliniament se vor deschide spre interiorul parcelei. Tratamentul arhitectural al împrejuririlor va fi corelat cu cel al clădirilor aflate pe parcelă.

SECȚIUNEA III: POSIBILITĂȚI MAXIME DE OCUPARE ȘI UTILIZARE A TERENULUI

15. PROCENT MAXIM DE OCUPARE A TERENULUI (POT)

- POT maxim = 45%

16. COEFICIENT MAXIM DE UTILIZARE A TERENULUI (CUT)

- CUT maxim = 2,0

4.9. VI – Zonă verde loisir.

GENERALITĂȚI: CARACTERUL ZONEI

Zona se regăsește adiacent Stației de metrou 16, între aceasta și Parcul Aurel Vlaicu.

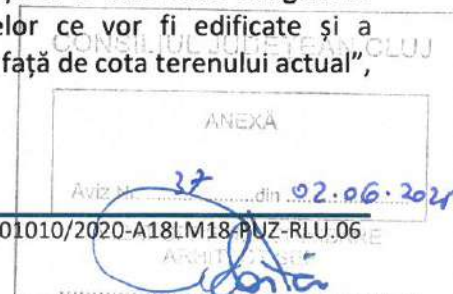
SECȚIUNEA I : UTILIZARE FUNCȚIONALĂ

1. UTILIZĂRI ADMISE

- parcaj suprateran biciclete;
- parcaj subteran biciclete;
- spațiu verde amenajat;
- sistem de alei și platforme pentru circulații pietonale și velo;
- mobilier urban, amenajări pentru jocă, odihnă, sport și alte activități în aer liber compatibile;
- construcții pentru activități culturale și alimentație publică;
- edicule, componente ale amenajării peisagere;
- grupuri sanitare, spații pentru administrare și întreținere.

2. UTILIZĂRI ADMISE CU CONDIȚIONĂRI

- în Zonă Minimă de Siguranță a Metroului (cf. Planșei de reglementări) amplasarea oricărei construcții, instalație sau amenajare nouă se poate face numai după obținerea Avizului Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.
- în Minimă de Protecție a Metroului (până la 15 m de jur-impjurul prizelor de aer) amplasarea oricărei construcții, instalație sau amenajare nouă sau existentă se poate face numai după obținerea Avizului Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.
- administrația locală va solicita, conform prevederilor legale, prin certificatele de urbanism eliberate, obținerea avizului MAI pentru documentațiile de urbanism și emiterea autorizațiilor de construire pentru investițiile cu amplasament în interiorul zonelor de restricție sau în imediata vecinătate a acestora, identificate pe planșa de reglementări urbanistice "Zonă cu restricții de înălțime în care este obligatorie obținerea avizului MAI", conform adresă MAI nr. 560.098 din 28.07.2021.
- pentru zona de restricție identificată în planșa de Reglementări Urbanistice – Zonificare funcțională și în legendă drept "Zonă cu restricții de înălțime în care este obligatorie obținerea avizului MAI", înălțimea maximă a elementelor ce vor fi edificate și a ansamblurilor necesare edificării acestora nu va depăși 9 m față de cota terenului actual", conform adresă MAI nr. 560.098 din 28.07.2021.



- acces auto pentru întreținere, intervenții, transport de materiale pe sistemul de alei și platformele pietonale și velo, cu condiția ca acesta să aibă caracter ocazional și limitat.
- elemente aferente infrastructurii tehnico-edilitare, cu condiția să deservească exclusiv spațiul respectiv, să fie amplasate în subteran sau astfel încât să aibă un impact vizual minim, să nu producă poluare fonică sau de altă natură.

3. UTILIZĂRI INTERZISE

- orice utilizări, altele decât cele admise la punctul 1 și punctul 2.

SECȚIUNEA II: CONDIȚII DE AMPLASARE, ECHIPARE ȘI CONFORMARE A CLĂDIRILOR

4. CARACTERISTICI ALE PARCELELOR (SUPRAFEȚE, FORME, DIMENSIUNI)

- conform planșei Reglementări urbanistice.

5. AMPLASAREA CLĂDIRILOR FAȚĂ DE ALINIAMENT

- amplasarea parcajelor supraterane pentru biciclete se va face la minim 5.00m față de aliniament.
- amplasarea pentru restul amenajărilor se va stabili în baza unei documentații PUD.

6. AMPLASAREA CLĂDIRILOR FAȚĂ DE LIMITELE LATERALE ȘI POSTERIOARE ALE PARCELELOR.

- amplasarea parcajelor supraterane pentru biciclete se va face la minim 5.00m față de limitele laterale și posterioare.
- amplasarea pentru restul amenajărilor se va stabili în baza unei documentații PUD.

7. AMPLASAREA CLĂDIRILOR UNELE FAȚĂ DE ALTELE PE ACEEAȘI PARCELĂ

- se va stabili în baza unei documentații PUD.

8. CIRCULAȚII ȘI ACCESURI

- acces auto pentru întreținere, intervenții, transport de materiale pe sistemul de alei vor avea caracter ocazional și limitat.
- accesurile carosabile ocazionale vor fi separate de accesurile velo și pietonale.

9. STAȚIONAREA AUTOVEHICULELOR

- parcajele se vor dimensiona și dispune în afara circulațiilor publice conform normelor specifice și proiectelor de specialitate legal aprobate.

10. ÎNĂLȚIMEA MAXIMĂ ADMISIBILĂ A CLĂDIRILOR

- înălțimea maximă admisă a parcajelor supraterane pentru biciclete este de 15m;
- pentru restul amenajărilor înălțimea maximă este de 4.00m.



11. ASPECTUL EXTERIOR AL CLĂDIRILOR.

- Arhitectura clădirilor va fi de factură modernă și va exprima caracterul programului.

12. CONDIȚII DE ECHIPARE EDILITARĂ

- se va da o atenție deosebită iluminatului public.
- se vor prevedea puncte de alimentare cu apă din rețeaua publică.
- se interzice conducerea apelor meteorice spre domeniul public sau parcelele vecine.
- în zona de întreținere se va organiza un spațiu destinat colectării deșeurilor, accesibil din spațiul public și unul pentru resturi vegetale (compost).

13. SPAȚII LIBERE ȘI SPAȚII PLANTATE

- suprafața spațiilor verzi propriu-zise, organizate pe solul natural vor ocupa minim 60% din suprafața totală a zonei verzi și vor cuprinde exclusiv vegetație (joasă, medie și înaltă).

14. ÎMPREJMUIRI

- împrejurimile spre spațiile publice adiacente vor fi realizate prin dispunerea perimetrală a unor garduri vii.

SECȚIUNEA III: POSIBILITĂȚI MAXIME DE OCUPARE ȘI UTILIZARE A TERENULUI

15. PROCENT MAXIM DE OCUPARE A TERENULUI (POT)

- POT maxim = 15%

16. COEFICIENT MAXIM DE UTILIZARE A TERENULUI (CUT)

- CUT maxim = 0,3

4.10. Vs – Zonă verde – scuaruri, grădini, parcuri cu acces public nelimitat – Cartier Sopor.

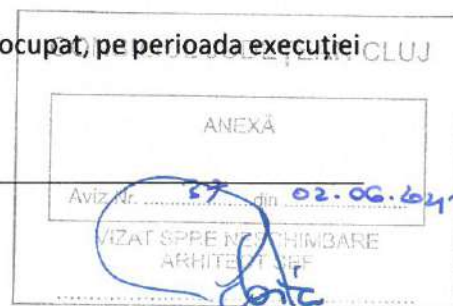
GENERALITĂȚI: CARACTERUL ZONEI

Zona se regăsește în zona Sopor și cuprinde o parte din terenul ce va fi ocupat, pe perioada execuției tunelului de metrou, de organizarea de șantier.

SECȚIUNEA I : UTILIZARE FUNCȚIONALĂ

1. UTILIZĂRI ADMISE

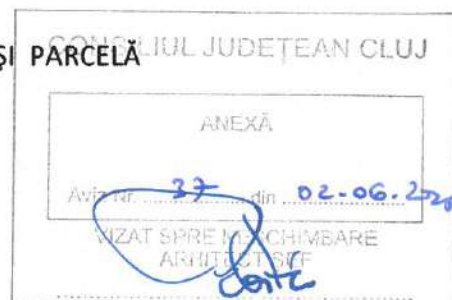
- plantații înalte, medii și joase;
- sistem de alei și platforme pentru circulații pietonale și velo;
- mobilier urban, amenajări pentru joacă, odihnă, sport și alte activități în aer liber compatibile;



- edicule, componente ale amenajării peisagere;
 - construcții pentru activități culturale și alimentație publică;
 - grupuri sanitare, spații pentru administrare și întreținere.
2. UTILIZĂRI ADMISE CU CONDIȚIONĂRI
- în Zonă Minimă de Siguranță a Metroului (cf. Planșei de reglementări) amplasarea oricărei construcții, instalație sau amenajare nouă se poate face numai după obținerea Avizului Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.
 - acces auto pentru întreținere, intervenții, transport de materiale pe sistemul de alei și platformele pietonale și velo, cu condiția ca acesta să aibă caracter ocazional și limitat.
 - elemente aferente infrastructurii tehnico-edilitare, cu condiția să deservească exclusiv spațiul respectiv, să fie amplasate în subteran sau astfel încât să aibă un impact vizual minim, să nu producă poluare fonică sau de altă natură.
3. UTILIZĂRI INTERZISE
- orice utilizări, altele decât cele admise la punctul 1 și punctul 2.

SECȚIUNEA II: CONDIȚII DE AMPLASARE, ECHIPARE ȘI CONFORMARE A CLĂDIRILOR

4. CARACTERISTICI ALE PARCELELOR (SUPRAFEȚE, FORME, DIMENSIUNI)
- conform planșei Reglementări urbanistice.
5. AMPLASAREA CLĂDIRILOR FAȚĂ DE ALINIAMENT
- se va stabili în baza unei documentații PUD.
6. AMPLASAREA CLĂDIRILOR FAȚĂ DE LIMITELE LATERALE ȘI POSTERIOARE ALE PARCELELOR.
- se va stabili în baza unei documentații PUD.
7. AMPLASAREA CLĂDIRILOR UNELE FAȚĂ DE ALTELE PE ACEEAȘI PARCELĂ
- se va stabili în baza unei documentații PUD.
8. CIRCULAȚII ȘI ACCESURI
- se va stabili în baza unei documentații PUD.
9. STAȚIONAREA AUTOVEHICULELOR
- este interzisă parcarea automobilelor pe teritoriul zonelor verzi. Acestea se vor organiza / reglementa în vecinătatea zonelor de intrare, ca parte a sistemului de parcaje / garaje publice. Necesarul de parcaje va fi dimensionat conform Anexei 2 la RLU PUG.



10. ÎNĂLȚIMEA MAXIMĂ ADMISIBILĂ A CLĂDIRILOR

- pentru clădiri noi înălțimea maximă la cornișă nu va depăși 9 m și respectiv (D)+P+1.

11. ASPECTUL EXTERIOR AL CLĂDIRILOR.

- autorizarea executării construcțiilor este permisă numai dacă aspectul lor exterior nu contravine funcțiunii acestora, caracterului zonei așa cum a fost el descris în preambul și peisajului urban.
- autorizarea executării construcțiilor care, prin conformare, volumetrie și aspect exterior, intră în contradicție cu aspectul general al zonei și depreciază valorile general acceptate ale urbanismului și arhitecturii, este interzisă.
- arhitectura clădirilor va fi de factură modernă și va exprima caracterul programului. Se interzice realizarea de pastişe arhitecturale sau imitarea stilurilor istorice.

12. CONDIȚII DE ECHIPARE EDILITARĂ

- se va da o atenție deosebită iluminatului public.
- se vor prevedea puncte de alimentare cu apă din rețeaua publică.
- se interzice conducerea apelor meteorice spre domeniul public sau parcelele vecine.
- în zona de întreținere se va organiza un spațiu destinat colectării deșeurilor, accesibil din spațiul public și unul pentru resturi vegetale (compost).

13. SPAȚII LIBERE ȘI SPAȚII PLANTATE

- se va stabili, după caz, prin P.U.D.
- suprafața spațiilor verzi propriu-zise, organizate pe solul natural vor ocupa minim 60% din suprafața totală a zonei verzi și vor cuprinde exclusiv vegetație (joasă, medie și înaltă).
- suprafețele având o îmbrăcăminte de orice tip sunt cuprinse în categoria spațiilor libere.

14. ÎMPREJMUIRI

- se va stabili în baza unei documentații PUD.

SECȚIUNEA III: POSIBILITĂȚI MAXIME DE OCUPARE ȘI UTILIZARE A TERENULUI

15. PROCENT MAXIM DE OCUPARE A TERENULUI (POT)

- P.O.T. maxim = 5 % (numai pentru clădiri ce includ spații interioare, de orice tip)

16. COEFICIENT MAXIM DE UTILIZARE A TERENULUI (CUT)

- C.U.T. maxim = 0,1 (numai pentru clădiri ce includ spații interioare, de orice tip)



4.11. Vpr – Zonă verde de protecție față de infrastructura majoră, de protecție sanitară, plantații cu rol de stabilizare a versanților și de reconstrucție ecologică.

GENERALITĂȚI: CARACTERUL ZONEI

Zona cuprinde:

- spații verzi cu rol de protecție față de infrastructura majoră;
- plantații cu rol de stabilizare a versanților abrupti, rezultat al unor intervenții antropice sau cu risc natural de alunecare.

SECȚIUNEA I : UTILIZARE FUNCȚIONALĂ

1. UTILIZĂRI ADMISE

- plantații înalte, medii și joase, în conformitate cu cadrul normativ specific fiecărei categorii de utilizare în parte.

2. UTILIZĂRI ADMISE CU CONDIȚIONĂRI

- în Zonă Minimă de Siguranță a Metroului (cf. Planșei de reglementări) amplasarea oricărei construcții, instalație sau amenajare nouă se poate face numai după obținerea Avizului Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.
- spații verzi cu acces public:
 - sistem de alei și platforme pentru circulații pietonale și velo;
 - mobilier urban, amenajări pentru activități în aer liber compatibile – sport, joacă, odihnă;
 - edicule, componente ale amenajării peisagere cu condiția ca stabilirea profilului funcțional să se facă în corelare cu cadrul normativ specific fiecărei categorii de utilizare în parte.
 - construcții subterane;
 - căi de acces auto pe terenurile cu categoria de folosință curți construcții. Elemente aferente altor tipuri de infrastructuri urbane (de circulație, tehnico-edilitare etc.), cu condiția compatibilității.

3. UTILIZĂRI INTERZISE

- orice utilizări, altele decât cele admise la punctul 1 și punctul 2.

SECȚIUNEA II: CONDIȚII DE AMPLASARE, ECHIPARE ȘI CONFORMARE A CLĂDIRILOR

4. CARACTERISTICI ALE PARCELELOR (SUPRAFEȚE, FORME, DIMENSIUNI)

- nu este cazul.



5. AMPLASAREA CLĂDIRILOR FAȚĂ DE ALINIAMENT

- nu este cazul.

6. AMPLASAREA CLĂDIRILOR FAȚĂ DE LIMITELE LATERALE ȘI POSTERIOARE ALE PARCELELOR.

- nu este cazul.

7. AMPLASAREA CLĂDIRILOR UNELE FAȚĂ DE ALTELE PE ACEEAȘI PARCELĂ

- nu este cazul.

8. CIRCULAȚII ȘI ACCESURI

- se vor integra în sistemul general urban al traseelor pietonale și velo. Pentru aleile pietonale și velo din interiorul spațiilor verzi se vor utiliza sisteme rutiere specifice – agregate compactate, pavaje din piatră naturală etc.
- este admisibilă folosirea de îmbrăcămînți asfaltice cu tratamente superficiale din agregate de balastieră, asemănătoare ca imagine aleilor din agregate compactate.

9. STAȚIONAREA AUTOVEHICULELOR

- este interzisă parcare automobilelor pe teritoriul zonelor verzi.
- acestea se vor organiza / reglementa ca parte a sistemului de parcaje / garaje publice.

10. ÎNĂLȚIMEA MAXIMĂ ADMISIBILĂ A CLĂDIRILOR

- nu este cazul.

11. ASPECTUL EXTERIOR AL CLĂDIRILOR.

- nu este cazul.

12. CONDIȚII DE ECHIPARE EDILITARĂ

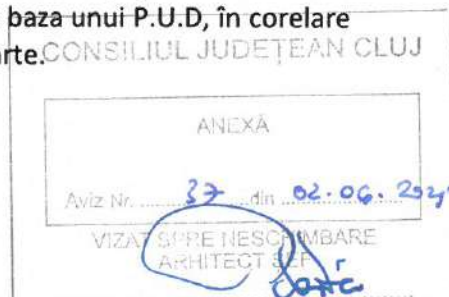
- zonele vor fi echipate edilitar conform necesităților specifice.
- se va da o atenție deosebită iluminatului public, ce va face obiectul unor studii de specialitate.
- în cazul în care accesul public e permis, se vor prevedea puncte de alimentare cu apă din rețeaua publică.

13. SPAȚII LIBERE ȘI SPAȚII PLANTATE

- intervenții importante asupra spațiilor verzi și a sistemului de alei și platforme se vor realiza numai pe bază de studii dendrologice și peisagere, pe baza unui P.U.D, în corelare cu cadrul normativ specific fiecărei categorii de utilizare în parte.

14. ÎMPREJMUIRI

- se va stabili în baza unei documentații PUD.



SECȚIUNEA III: POSIBILITĂȚI MAXIME DE OCUPARE ȘI UTILIZARE A TERENULUI

15. PROCENT MAXIM DE OCUPARE A TERENULUI (POT)

- POT maxim = 1%

16. COEFICIENT MAXIM DE UTILIZARE A TERENULUI (CUT)

- CUT maxim = 0,01

4.12. Tm – Zonă infrastructură supratereană metrou - Depou

GENERALITĂȚI: CARACTERUL ZONEI

Zona se regăsește pe terenul unde metroul iese la suprafață, pe teritoriul municipiului Cluj-Napoca, după ultima stație, Stația de metrou 19.

SECȚIUNEA I : UTILIZARE FUNCȚIONALĂ

1. UTILIZĂRI ADMISE

- depou;
- stații de călători și de triaj cu instalații, construcții, depozite și amenajări necesare funcționării metroului;
- clădiri de birouri administrative (dispecerat);
- amenajări, lucrări de terasamente și infrastructură;
- lucrări de protecție împotriva poluării (ziduri antifonice etc.);
- spații verzi amenajate pe suprafețele libere rezultate din modul de organizare a incintelor, necesare îmbunătățirii calității mediului și aspectului peisagistic;
- parcaje pentru salariați și pentru călători.

2. UTILIZĂRI ADMISE CU CONDIȚIONĂRI

- în Zonă Minimă de Siguranță a Metroului (cf. Planșei de reglementări) amplasarea oricărei construcții, instalație sau amenajare nouă se poate face numai după obținerea Avizului Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.
- pentru toate construcțiile, instalațiile și amenajările aferente se vor obține avizele / acordurile de protecție specificate prin R.G.U. și legislația în vigoare.
- spațiile de parcare se vor dimensiona și amplasa conform prevederilor din:
 - R.G.U. - art. 33 și Anexa Nr. 5;
 - normativul pentru proiectarea parcajelor de autoturisme în localități urbane – Indicativ P 132-93;
 - normativul pentru proiectarea, execuția, exploatarea și postutilizarea parcajelor etajate pentru autoturisme – indicativ NP 24 – 1997;
- parcajele publice vor fi plantate și înconjurare de gard viu de minim 1,20 m înălțime.

- depozitele și anexele vor respecta măsurile și normele admisibile de poluare și de asigurare împotriva riscurilor de incendiu și explozie;

3. UTILIZĂRI INTERZISE

- se interzic orice utilizări care afectează buna funcționare și diminuează posibilitățile ulterioare de modernizare sau extindere;
- se interzic pe terenurile vizibile din circulațiile publice rutiere, feroviare și aeriene (inclusiv în aria vizibilă la aterizare și decolare): depozitări de materiale, piese sau utilaje degradate, amenajări de șantier abandonate, platforme cu suprafețe deteriorate, construcții degradate, terenuri lipsite de vegetație, gropi de acumulare a apelor meteorice, depozite de deșeuri etc.;

SECȚIUNEA II: CONDIȚII DE AMPLASARE, ECHIPARE ȘI CONFORMARE A CLĂDIRILOR

4. CARACTERISTICI ALE PARCELELOR (SUPRAFEȚE, FORME, DIMENSIUNI)

- pentru construcțiile de birouri, parcela minimă construibilă este de 300 mp, cu un front la stradă de minim 5 metri;
- pentru construcțiile și instalațiile tehnologice conform studiilor de specialitate.

5. AMPLASAREA CLĂDIRILOR FAȚĂ DE ALINIAMENT

- clădirile de birouri se vor retrage la o distanță de minim 5,0 metri față de aliniament.

6. AMPLASAREA CLĂDIRILOR FAȚĂ DE LIMITELE LATERALE ȘI POSTERIOARE ALE PARCELELOR.

- distanța față de limitele parcelei va fi de minim jumătate din înălțimea clădirii, dar nu mai puțin de 5,0 metri.

7. AMPLASAREA CLĂDIRILOR UNELE FAȚĂ DE ALTELE PE ACEEAȘI PARCELĂ

- în toate cazurile se vor respecta normele tehnice specifice.

8. CIRCULAȚII ȘI ACCESURI

- se va asigura accesul în incinte numai direct dintr-o circulație publică.

9. STAȚIONAREA AUTOVEHICULELOR

- staționarea autovehiculelor se va asigura în afara circulațiilor publice;

10. ÎNĂLȚIMEA MAXIMĂ ADMISIBILĂ A CLĂDIRILOR

- înălțimea clădirilor în planul fațadei nu va depăși distanța dintre aliniamente și nici înălțimea maximă admisă în unitățile de referință adiacente, cu excepția instalațiilor tehnice.

11. ASPECTUL EXTERIOR AL CLĂDIRILOR.

- volumele construite vor fi simple și se vor armoniza cu caracterul zonei și cu vecinătățile imediate;

- fațadele posterioare și laterale vor fi tratate arhitectural la același nivel cu fațada principală;
- tratarea acoperirii clădirilor va ține seama de faptul ca acestea pot fi percepute din clădirile înconjurătoare mai înalte;

12. CONDIȚII DE ECHIPARE EDILITARĂ

- toate clădirile vor fi racordate la rețelele publice de apă și canalizare și se va asigura preepurarea apelor uzate, inclusiv a apelor meteorice care provin din parcaje, circulații și platforme exterioare;
- în cazul alimentării cu apă în sistem propriu se va obține avizul autorității competente care administrează resursele de apă.

13. SPAȚII LIBERE ȘI SPAȚII PLANTATE

- orice parte a terenului incintelor sau culoarelor vizibile din circulațiile publice, vor fi astfel amenajate încât să nu altereze aspectul general al localității;
- suprafețele libere din spațiul de retragere față de aliniament vor fi plantate cu arbori în proporție de minim 40% formând de preferință o perdea vegetală pe tot frontul incintei;
- suprafețele libere neocupate cu circulații, parcaje și platforme funcționale vor fi plantate cu un arbore la fiecare 200 mp și tratate peisagistic.

14. ÎMPREJMUIRI

- împrejuririle spre stradă vor fi transparente cu înălțimi de maxim 2,00 metri, din care un soclu opac de 0.60 m și vor fi dublate cu gard viu; în cazul necesității unei protecții suplimentare, se recomandă dublarea spre interior, la 2,50 m distanță, cu un al doilea gard transparent, sau de opacitatea necesară, de 2,20 m înălțime, între cele două garduri fiind plantați dens arbori și arbuști;
- porțile de intrare în incinte vor fi tratate simplu, similar cu împrejmuirea.

SECȚIUNEA III: POSIBILITĂȚI MAXIME DE OCUPARE ȘI UTILIZARE A TERENULUI

15. PROCENT MAXIM DE OCUPARE A TERENULUI (POT)

- POT maxim = 40%

16. COEFICIENT MAXIM DE UTILIZARE A TERENULUI (CUT)

- CUT maxim = 1



5. Prevederi la nivelul unităților și subunităților funcționale – Comuna Florești

5.1. IM1 – Subzonă aferentă infrastructurii de metrou – stație de metrou subterană

GENERALITĂȚI: CARACTERUL ZONEI

Zona se regăsește adiacent stațiilor de metrou subterane, în jurul accesurilor călătorilor, accesurilor de urgență sau tehnice, evacuărilor de urgență și prizelor de ventilație (cf. Planșei de reglementări).

SECȚIUNEA I : UTILIZARE FUNCȚIONALĂ

1. UTILIZĂRI ADMISE

- acces stație subterană metrou și lift;
- acces de urgență metrou;
- acces tehnic metrou;
- pasarelă pietonală;
- priză de ventilație metrou;
- parcaj supateran biciclete;
- parcaj subteran biciclete;
- spațiu verde amenajat;
- circulație carosabilă;
- sistem de alei și platforme pentru circulații pietonale și velo;
- mobilier urban, odihnă;
- acces auto pentru loturile din vecinătate;

2. UTILIZĂRI ADMISE CU CONDIȚIONĂRI

- în Zonă Minimă de Siguranță a Metroului (cf. Planșei de reglementări) amplasarea oricărei construcții, instalație sau amenajare nouă se poate face numai după obținerea Avizului Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.
- în Minimă de Protecție a Metroului (până la 15 m de jur-imperejurul prizelor de aer) amplasarea oricărei construcții, instalație sau amenajare nouă sau existentă se poate face numai după obținerea Avizului Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.
- în Minimă de Protecție a Metroului – zonă de excludere (până la 10 m de jur-imperejurul accesului în stație) amplasarea oricărei construcții provizorii sau definitive, cu excepția amplasării panourilor publicitare este interzisă. Sunt permise:
 - sunt permise construcțiile conform prezentului proiect (construcții ale metroului și parcări subterane de biciclete);

- construcții subterane, altele decât cele de metrou, cu avizul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii;
- lucrări de reabilitare, consolidare, protejare, restaurare, conservare a construcțiilor existente cu avizul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii;
- extinderea și/sau supraetajarea construcțiilor existente, fără diminuarea Zonei Minime de Protecție a Metroului, cu avizul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii;
- lucrări de întreținere a construcțiilor existente fără avizul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.

3. UTILIZĂRI INTERZISE

- orice utilizări care ar putea afecta funcționarea infrastructurii de metrou sau ar putea împiedica evacuarea în siguranță a galeriei.
- orice utilizări, altele decât cele admise la punctul 1 și 2.

SECȚIUNEA II: CONDIȚII DE AMPLASARE, ECHIPARE ȘI CONFORMARE A CLĂDIRILOR

4. CARACTERISTICI ALE PARCELELOR (SUPRAFEȚE, FORME, DIMENSIUNI)

- conform planșei Reglementări urbanistice.

5. AMPLASAREA CLĂDIRILOR FAȚĂ DE ALINIAMENT

- conform planului de reglementări anexat.
- accesurile la stația de metrou vor fi amplasate în zona pietonală a profilului străzii, dar nu mai aproape de 1.50m de aliniamentul străzii.

6. AMPLASAREA CLĂDIRILOR FAȚĂ DE LIMITELE LATERALE ȘI POSTERIOARE ALE PARCELELOR.

- conform planului de reglementări anexat.

7. AMPLASAREA CLĂDIRILOR UNELE FAȚĂ DE ALTELE PE ACEEAȘI PARCELĂ

- se vor respecta distanțele impuse de Zona Minimă de Protecție a Metroului – zonă de excludere, conform planului de reglementări anexat.

8. CIRCULAȚII ȘI ACCESURI

- acces auto pentru întreținere și intervenții la infrastructura de metrou avea caracter ocazional și limitat.
- blocarea accesurilor auto și pietonale, chiar și temporar este interzisă.
- acces auto pentru loturile din vecinătate va fi asigurat.

9. STAȚIONAREA AUTOVEHICULELOR

- nu este cazul.



10. ÎNĂLȚIMEA MAXIMĂ ADMISIBILĂ A CLĂDIRILOR

- accesurile la stația de metrou vor fi acoperite. Înălțimea maximă a accesurilor la stația de metrou nu va depăși de 5.00m.
- înălțimea prizelor de ventilație nu va depăși 2.00m.
- înălțimea liftului nu va depăși 4.50m.
- înălțimea parcajului supraterran pentru biciclete nu va depăși 13.00m.

11. ASPECTUL EXTERIOR AL CLĂDIRILOR.

- accesurile la metrou vor fi realizate din pereți cortină de sticlă și vor fi acoperite cu terase înierbate, în pantă.
- prizele de ventilație vor avea un finisaj rezistent la intemperii, din materiale durabile, similar cu cel al fondului construit din proximitate. Acoperirea prizelor de ventilație se va realiza dintr-o confecție metalică, tip grătar.

12. CONDIȚII DE ECHIPARE EDILITARĂ

- se va da o atenție deosebită iluminatului public.
- toate construcțiile se vor racorda pentru utilitățile necesare la rețelele edilitare publice.
- se interzice dispunerea aeriană a cablurilor de orice fel.

13. SPAȚII LIBERE ȘI SPAȚII PLANTATE

- spațiile verzi vor cuprinde exclusiv vegetație (joasă, medie și înaltă).
- se recomandă mascarea prizelor de ventilație cu vegetație medie.

14. ÎMPREJMUIRI

- împrejmuirea este interzisă,
- separarea de trotuar se va face prin borduri în lungul cărora, pe o distanță de minim 0,5 metri terenul va fi coborât cu minim 0,10 metri sub nivelul părții superioare a bordurii.

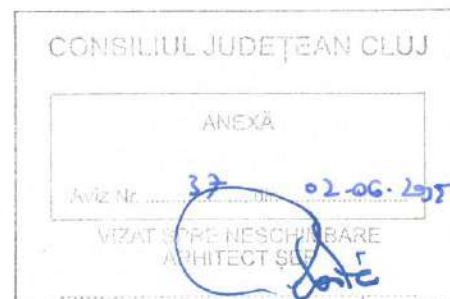
SECȚIUNEA III: POSIBILITĂȚI MAXIME DE OCUPARE ȘI UTILIZARE A TERENULUI

15. PROCENT MAXIM DE OCUPARE A TERENULUI (POT)

- fără obiect

16. COEFICIENT MAXIM DE UTILIZARE A TERENULUI (CUT)

- fără obiect



5.2. IM2 – Subzonă aferentă infrastructurii de metrou – stație de metrou cu vestibul suprateran

GENERALITĂȚI: CARACTERUL ZONEI

Zona se regăsește adiacent stațiilor de metrou subterane, cu vestibul suprateran – Stația de metrou 1 și 2 (cf. Planșei de reglementări).

SECȚIUNEA I : UTILIZARE FUNCȚIONALĂ

1. UTILIZĂRI ADMISE

- stație metrou cu vestibul suprateran;
- parcaj suprateran biciclete;
- parcaj subteran biciclete;
- spațiu verde amenajat;
- circulație carosabilă;
- sistem de alei și platforme pentru circulații pietonale și velo;
- mobilier urban, odihnă;

2. UTILIZĂRI ADMISE CU CONDIȚIONĂRI

- în Zonă Minimă de Siguranță a Metroului (cf. Planșei de reglementări) amplasarea oricărei construcții, instalație sau amenajare nouă se poate face numai după obținerea Avizului Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.
- în Minimă de Protecție a Metroului (până la 15 m de jur-imperejurul prizelor de aer) amplasarea oricărei construcții, instalație sau amenajare nouă sau existentă se poate face numai după obținerea Avizului Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.
- în Minimă de Protecție a Metroului – zonă de excludere (până la 10 m de jur-imperejurul accesului în stație) amplasarea oricărei construcții provizorii sau definitive, cu excepția amplasării panourilor publicitare este interzisă. Sunt permise:
 - sunt permise construcțiile conform prezentului proiect (construcții ale metroului și parcări subterane de biciclete);
 - construcții subterane, altele decât cele de metrou, cu avizul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii;
 - lucrări de reabilitare, consolidare, protejare, restaurare, conservare a construcțiilor existente cu avizul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii;
 - extinderea și/sau supraetajarea construcțiilor existente, fără diminuarea Zonei Minime de Protecție a Metroului, cu avizul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii;
 - lucrări de întreținere a construcțiilor existente fără avizul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.

3. UTILIZĂRI INTERZISE

- orice utilizări care ar putea afecta funcționarea infrastructurii de metrou sau ar putea împiedica evacuarea în siguranță a galeriei.
- orice utilizări, altele decât cele admise la punctul 1 și 2.

SECȚIUNEA II: CONDIȚII DE AMPLASARE, ECHIPARE ȘI CONFORMARE A CLĂDIRILOR

4. CARACTERISTICI ALE PARCELELOR (SUPRAFEȚE, FORME, DIMENSIUNI)

- conform planșei Reglementări urbanistice.

5. AMPLASAREA CLĂDIRILOR FAȚĂ DE ALINIAMENT

- conform planului de reglementări anexat.
- accesurile la stația de metrou vor fi ampasate în zona pietonală a profilului străzii, dar nu mai aproape de 1.50m de aliniamentul străzii.

6. AMPLASAREA CLĂDIRILOR FAȚĂ DE LIMITELE LATERALE ȘI POSTERIOARE ALE PARCELELOR.

- conform planului de reglementări anexat.

7. AMPLASAREA CLĂDIRILOR UNELE FAȚĂ DE ALTELE PE ACEEAȘI PARCELĂ

- se vor respecta distanțele impuse de Zona Minimă de Protecție a Metroului – zonă de excludere, conform planului de reglementări anexat.

8. CIRCULAȚII ȘI ACCESURI

- acces auto pentru întreținere și intervenții la infrastructura de metrou avea caracter ocazional și limitat.
- blocarea accesurilor auto și pietonale, chiar și temporar este interzisă.

9. STAȚIONAREA AUTOVEHICULELOR

- nu este cazul.

10. ÎNĂLȚIMEA MAXIMĂ ADMISIBILĂ A CLĂDIRILOR

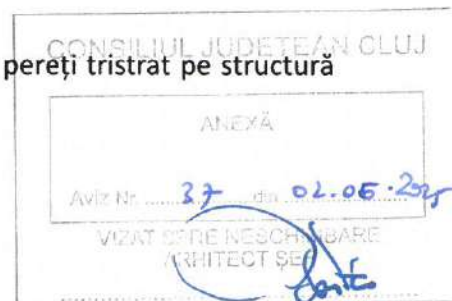
- înălțimea maximă a construcțiilor este de 8.00m.
- înălțimea parcajului supraterran pentru biciclete nu va depăși 13.00m.

11. ASPECTUL EXTERIOR AL CLĂDIRILOR.

- construcțiile vor fi realizate din pereți cortină de sticlă și/sau pereți tristrat pe structură ușoară, cu față decorativă.
- finisajul nu va deranja vecinătățile.

12. CONDIȚII DE ECHIPARE EDILITARĂ

- se va da o atenție deosebită iluminatului public.



- toate construcțiile se vor racorda pentru utilitățile necesare la rețelele edilitare publice.
- se interzice dispunerea aeriană a cablurilor de orice fel.

13. SPAȚII LIBERE ȘI SPAȚII PLANTATE

- spațiile verzi vor cuprinde exclusiv vegetație (joasă, medie și înaltă).

14. ÎMPREJMUIRI

- împrejmuirea este interzisă,
- separarea de trotuar se va face prin borduri în lungul cărora, pe o distanță de minim 0,5 metri terenul va fi coborât cu minim 0,10 metri sub nivelul părții superioare a bordurii.

SECȚIUNEA III: POSIBILITĂȚI MAXIME DE OCUPARE ȘI UTILIZARE A TERENULUI

15. PROCENT MAXIM DE OCUPARE A TERENULUI (POT)

- fără obiect

16. COEFICIENT MAXIM DE UTILIZARE A TERENULUI (CUT)

- fără obiect

5.3. IM_v1 – Subzonă aferentă infrastructurii de metrou – interstație

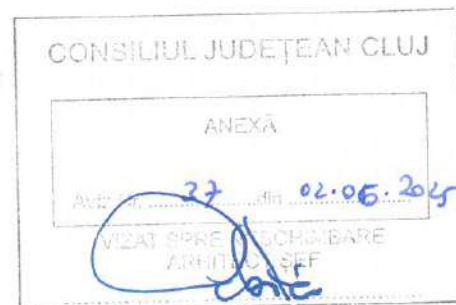
GENERALITĂȚI: CARACTERUL ZONEI

Zona se regăsește pe traseul tunelurilor de metrou, în jurul accesurilor de urgență sau tehnice, evacuărilor de urgență și prizelor de ventilație (cf. Planșei de reglementări).

SECȚIUNEA I : UTILIZARE FUNCȚIONALĂ

1. UTILIZĂRI ADMISE

- acces de urgență metrou;
- acces tehnic metrou;
- priză de ventilație metrou;
- spațiu verde amenajat;
- circulație carosabilă;
- sistem de alei și platforme pentru circulații pietonale și velo;
- mobilier urban, odihnă;
- acces auto pentru loturile din vecinătate;



2. UTILIZĂRI ADMISE CU CONDIȚIONĂRI

- în Zonă Minimă de Siguranță a Metroului (cf. Planșei de reglementări) amplasarea oricărei construcții, instalație sau amenajare nouă se poate face numai după obținerea Avizului Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.
- în Minimă de Protecție a Metroului (până la 15 m de jur-împrejurul prizelor de aer) amplasarea oricărei construcții, instalație sau amenajare nouă sau existentă se poate face numai după obținerea Avizului Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.
- în Minimă de Protecție a Metroului – zonă de excludere (până la 10 m de jur-împrejurul accesului în stație) amplasarea oricărei construcții provizorii sau definitive, cu excepția amplasării panourilor publicitare este interzisă. Sunt permise:
 - sunt permise construcțiile conform prezentului proiect (construcții ale metroului și parcări subterane de biciclete);
 - construcții subterane, altele decât cele de metrou, cu avizul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii;
 - lucrări de reabilitare, consolidare, protejare, restaurare, conservare a construcțiilor existente cu avizul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii;
 - extinderea și/sau supraetajarea construcțiilor existente, fără diminuarea Zonei Minime de Protecție a Metroului, cu avizul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii;
 - lucrări de întreținere a construcțiilor existente fără avizul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.

3. UTILIZĂRI INTERZISE

- orice utilizări care ar putea afecta funcționarea infrastructurii de metrou sau ar putea împiedica evacuarea în siguranță a galeriei.
- orice utilizări, altele decât cele admise la punctul 1 și 2.

SECȚIUNEA II: CONDIȚII DE AMPLASARE, ECHIPARE ȘI CONFORMARE A CLĂDIRILOR

4. CARACTERISTICI ALE PARCELELOR (SUPRAFEȚE, FORME, DIMENSIUNI)

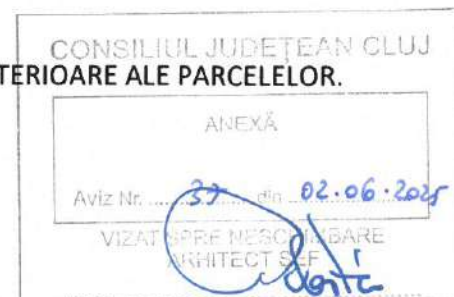
- conform planșei Reglementări urbanistice.

5. AMPLASAREA CLĂDIRILOR FAȚĂ DE ALINIAMENT

- conform planului de reglementări anexat.

6. AMPLASAREA CLĂDIRILOR FAȚĂ DE LIMITELE LATERALE ȘI POSTERIOARE ALE PARCELELOR.

- conform planului de reglementări anexat.



7. AMPLASAREA CLĂDIRILOR UNELE FAȚĂ DE ALTELE PE ACEEAȘI PARCELĂ

- se vor respecta distanțele impuse de Zona Minimă de Protecție a Metroului – zonă de excludere, conform planului de reglementări anexat.

8. CIRCULAȚII ȘI ACCESURI

- acces auto pentru întreținere și intervenții la infrastructura de metrou avea caracter ocazional și limitat.
- blocarea accesurilor auto și pietonale, chiar și temporar este interzisă.
- acces auto pentru loturile din vecinătate va fi asigurat.

9. STAȚIONAREA AUTOVEHICULELOR

- nu este cazul.

10. ÎNĂLȚIMEA MAXIMĂ ADMISIBILĂ A CLĂDIRILOR

- înălțimea construcțiilor nu va depăși 2.00m.

11. ASPECTUL EXTERIOR AL CLĂDIRILOR.

- construcțiile vor avea un finisaj rezistent la intemperii, din materiale durabile, similar cu cel al fondului construit din proximitate.

12. CONDIȚII DE ECHIPARE EDILITARĂ

- toate construcțiile se vor racorda pentru utilitățile necesare la rețelele edilitare publice.
- se interzice dispunerea aeriană a cablurilor de orice fel.

13. SPAȚII LIBERE ȘI SPAȚII PLANTATE

- spațiile verzi vor cuprinde exclusiv vegetație (joasă, medie și înaltă).
- se recomandă mascarea prizelor de ventilație cu vegetație medie.

14. ÎMPREJMUIRI

- împrejmuirea este interzisă,
- separarea de trotuar se va face prin borduri în lungul cărora, pe o distanță de minim 0,5 metri terenul va fi coborât cu minim 0,10 metri sub nivelul părții superioare a bordurii.

SECȚIUNEA III: POSIBILITĂȚI MAXIME DE OCUPARE ȘI UTILIZARE A TERENULUI

15. PROCENT MAXIM DE OCUPARE A TERENULUI (POT)

- fără obiect

16. COEFICIENT MAXIM DE UTILIZARE A TERENULUI (CUT)

- fără obiect

CONSILIUL JUDEȚEAN CLUJ

ANEXĂ

AVIZ NR. 37 din 02.06.2025

VIZAT ȘI ÎNȘIRUIT
ARHITECT ȘEF

5.4. M1 – Zonă mixtă.

GENERALITĂȚI: CARACTERUL ZONEI

Zona se regăsește adiacent Stațiilor de metrou 1 și 2 aflate în Comuna Florești și cuprinde o parte din terenul ce va fi ocupat, pe perioada execuției acestora, de organizarea de șantier.

SECȚIUNEA I : UTILIZARE FUNCȚIONALĂ

1. UTILIZĂRI ADMISE

- instituții, servicii și echipamente publice de nivel supramunicipal, municipal, de sector și de cartier;
- sedii ale unor companii și firme, servicii pentru întreprinderi, proiectare, cercetare, expertizare, consultanță în diferite domenii și alte servicii profesionale;
- servicii sociale, colective și personale;
- sedii ale unor organizații politice, profesionale etc.;
- locuințe;
- comerț cu amănuntul;
- activități manufacturiere;
- hoteluri, pensiuni, agenții de turism;
- restaurante, baruri, cofetării, cafenele etc.;
- sport și recreere în spații acoperite;
- spații libere pietonale;
- spații plantate - scuaruri;
- parcaj supratecan biciclete;

2. UTILIZĂRI ADMISE CU CONDIȚIONĂRI

- funcțiuni care admit accesul publicului în mod permanent sau conform unui program de funcționare specific și vor fi prevăzute cu vitrine luminate noaptea;

3. UTILIZĂRI INTERZISE

- activități / servicii de tip industrial sau cvasiindustrial, poluante de orice natură, cu risc tehnologic sau incomode prin traficul generat.
- depozitare en gros.
- depozitare de materiale re folosibile.
- comerț en gros.
- comerț en detail în clădiri independente de tip supermarket, hypermarket (big box), mall etc.
- comerț și alimentație publică practicate prin vitrine / ferestre.



- garaje în clădiri provizorii sau permanente independente amplasate în interiorul parcelelor. elemente supraterane independente ale infrastructurii tehnico-edilitare dispuse pe spațiul public.
- ansambluri monofuncționale rezidențiale. Locuire de tip individual.
- construcții provizorii de orice natură.
- instalații / utilaje exterioare, montate pe fațada dinspre spațiul public a imobilelor.
- publicitate comercială realizată prin amplasarea de materiale.

SECȚIUNEA II: CONDIȚII DE AMPLASARE, ECHIPARE ȘI CONFORMARE A CLĂDIRILOR

4. CARACTERISTICI ALE PARCELELOR (SUPRAFEȚE, FORME, DIMENSIUNI)

- în cazul construcțiilor publice dispuse izolat, terenul minim este de 1000 mp, cu un front la stradă de minim 30.00 metri;
- pentru celelalte categorii de funcțiuni, se recomandă lotizarea terenului în parcele având minim 500 mp și un front la stradă de minim 12.00 metri, în cazul construcțiilor înșiruite dintre două calcane laterale și de minim 18.00 metri în cazul construcțiilor cuplate la un calcan lateral sau independente; în funcție de necesități vor putea fi concesionate sau cumpărate una sau mai multe parcele adiacente;

5. AMPLASAREA CLĂDIRILOR FAȚĂ DE ALINIAMENT

- echipamentele publice vor fi retrase de la aliniament cu minim 6 - 10 metri sau vor fi dispuse pe aliniament în funcție de caracterul străzii, de profilul activității și de normele existente;
- la intersecția dintre străzi aliniamentul va fi racordat printr-o linie perpendiculară pe bisectoarea unghiului dintre străzi având o lungime de minim 12.00 metri pe străzi de categoria I, a II-a și de 6.00 metri pe străzi de categoria a III-a.
- clădirile care alcătuiesc fronturi continue vor avea o adâncime față de aliniament care nu va depăși 20 metri (aliniament posterior).
- în cazul străzilor cu fronturi continue sau discontinue retrase față de aliniament se va respecta o retragere de minim 5.00 metri.

6. AMPLASAREA CLĂDIRILOR FAȚĂ DE LIMITELE LATERALE ȘI POSTERIOARE ALE PARCELELOR.

- clădirile publice se vor amplasa în regim izolat, retragerea față de limitele laterale vor fi de minim jumătate din înălțimea la cornișe, dar nu mai puțin de 5.00 metri, retragerea față de limitele posterioare va fi de minim jumătate din înălțimea la cornișe, dar nu mai puțin de 6.00 metri;
- clădirile se vor retrage față de limita posterioară la o distanță de cel puțin jumătate din înălțimea clădirii măsurată la cornișă, dar nu mai puțin de 5.00 metri;
- se recomandă ca, pentru respectarea intimității locuințelor, parapetul ferestrelor de pe fațadele laterale ale clădirilor din zona mixtă cu alte funcțiuni decât locuințe care sunt orientate spre locuințele de pe parcelele laterale situate la mai puțin de 10.00 metri, să aibă parapetul ferestrelor la minim 1.90 metri de la pardoseala încăperilor.

7. AMPLASAREA CLĂDIRILOR UNELE FAȚĂ DE ALTELE PE ACEEAȘI PARCELĂ

- clădirile vor respecta între ele distanțe egale cu jumătate din înălțimea celei mai înalte; distanța se poate reduce la jumătate din înălțime, dar nu mai puțin de 6.00 metri, numai în cazul în care fațadele prezintă ferestre care nu asigură luminarea unor încăperi fie de locuit, fie pentru alte activități permanente care necesită lumină naturală.

8. CIRCULAȚII ȘI ACCESURI

- clădirile vor avea asigurat în mod obligatoriu accesul dintr-o circulație publică;
- este obligatorie asigurarea accesului în spațiile publice a persoanelor handicapate sau cu dificultăți de deplasare.

9. STAȚIONAREA AUTOVEHICULELOR

- 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 parcare autoturismelor în interiorul parcelelor / 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.

10. ÎNĂLȚIMEA MAXIMĂ ADMISIBILĂ A CLĂDIRILOR

- 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:
 - 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 P+6E+7Er. Ultimul nivel va avea o retragere față de planul fațadei de minimum 1,80 m.
 - 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 P+8E.

11. ASPECTUL EXTERIOR AL CLĂDIRILOR.

- autorizarea executării construcțiilor care, prin conformare, volumetrie și aspect exterior, intră în contradicție cu aspectul general al zonei și depreciază valorile general acceptate ale urbanismului și arhitecturii, este interzisă. (HG 525/1996, Art. 32).
- arhitectura clădirilor va fi de factură modernă și va exprima caracterul programului (imobile cu funcțiune mixă, implicând uneori locuirea la nivelele superioare). Se interzice realizarea de pastişe arhitecturale sau imitarea stilurilor istorice.

- volumetria se va conforma tipologiilor specifice construcției urbane de tip deschis. Fațadele spre spațiile publice vor fi plane și se vor situa în aliniere. Se admite realizarea de balcoane, bow- window-uri etc, începând de la înălțimea de 4,00 m de la cota trotuarului, cu condiția ca acestea să nu fie dispuse la ultimul nivel de sub cornișă și să ocupe, cumulativ, maximum o treime din lungimea frontului clădirii.
- acoperirea clădirilor va fi plată (acoperișuri terasă sau cu pante mai mici de 10%). Raportul plin-gol va fi în concordanță cu caracterul arhitectural impus de profilul funcțional.
- culorile vor fi pastelate, deschise, apropiate de cele naturale. Se interzice folosirea culorilor saturate, stridente, la toate elementele construcției.
- firmele comerciale / necomerciale și vitrinele vor respecta reglementările cuprinse în Anexa 3 la prezentul regulament.

12. CONDIȚII DE ECHIPARE EDILITARĂ

- toate construcțiile se vor racorda în mod obligatoriu la rețelele edilitare – electrice, apă, canalizare.
- se interzice conducerea apelor meteorice spre căile de circulație carosabilă sau pietonală. firidele de branșament și contorizare vor fi integrate în împrejurimi.
- 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.

13. SPAȚII LIBERE ȘI SPAȚII PLANTATE

- spațiile verzi organizate pe solul natural vor ocupa minimum 20% și vor cuprinde exclusiv vegetație (joasă, medie și înaltă). Suprafețele având o îmbrăcăminte de orice tip sunt cuprinse în categoria spațiilor libere.
- prin excepție, pe parcelele ce includ clădiri pentru garaje / parcaje colective cu acces public, spațiile verzi organizate pe solul natural vor ocupa minim 15% din suprafața totală.
- pe fâșia de teren cuprinsă între stradă / spațiu public și clădirile retrase de la aliniament (grădina de fațadă), minim 30% din suprafețe vor fi organizate ca spații verzi.

14. ÎMPREJMUIRI

- împrejuririle orientate spre circulația publică vor avea un soclu opac cu înălțimea maximă de 80 cm și o parte transparentă, realizată din grilaj metalic sau într-un sistem similar care permite vizibilitatea în ambele direcții și pătrunderea vegetației. Înălțimea maximă a împrejuririlor va fi de 2,2m. Împrejuririle vor putea fi dublate de garduri vii.
- împrejuririle spre parcelele vecine vor avea maximum 2,20 m înălțime și vor fi de tip transparent sau opac.
- porțile împrejuririlor situate în aliniament se vor deschide spre interiorul parcelei.

SECȚIUNEA III: POSIBILITĂȚI MAXIME DE OCUPARE ȘI UTILIZARE A TERENULUI

15. PROCENT MAXIM DE OCUPARE A TERENULUI (POT)

- POT maxim = 50%

16. COEFICIENT MAXIM DE UTILIZARE A TERENULUI (CUT)

- CUT maxim = 2,5

5.5. VI1 – Zonă verde loisir.

GENERALITĂȚI: CARACTERUL ZONEI

Zona se regăsește adiacent Stației de metrou 2, cuprinzând o parte din terenul ce va fi ocupat, pe perioada execuției acesteia, de organizarea de șantier.

SECȚIUNEA I : UTILIZARE FUNCȚIONALĂ

1. UTILIZĂRI ADMISE

- parcaj supratean biciclete;
- parcaj subteran biciclete;
- spațiu verde amenajat;
- sistem de alei și platforme pentru circulații pietonale și velo;
- mobilier urban, amenajări pentru jocăcă, odihnă, sport și alte activități în aer liber compatibile;
- construcții pentru activități culturale și alimentație publică;
- edicule, componente ale amenajării peisagere;
- facilități metrou, grupuri sanitare, spații pentru administrare și întreținere.

2. UTILIZĂRI ADMISE CU CONDIȚIONĂRI

- în Zonă Minimă de Siguranță a Metroului (cf. Planșei de reglementări) amplasarea oricărei construcții, instalație sau amenajare nouă se poate face numai după obținerea Avizului Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.
- acces auto pentru întreținere, intervenții, transport de materiale pe sistemul de alei și platformele pietonale și velo, cu condiția ca acesta să aibă caracter ocazional și limitat.
- elemente aferente infrastructurii tehnico-edilitare, cu condiția să deservească exclusiv spațiul respectiv, să fie amplasate în subteran sau astfel încât să aibă un impact vizual minim, să nu producă poluare fonică sau de altă natură.

3. UTILIZĂRI INTERZISE

- orice utilizări, altele decât cele admise la punctul 1 și punctul 2.



SECȚIUNEA II: CONDIȚII DE AMPLASARE, ECHIPARE ȘI CONFORMARE A CLĂDIRILOR

4. CARACTERISTICI ALE PARCELELOR (SUPRAFEȚE, FORME, DIMENSIUNI)

- conform planșei Reglementări urbanistice – Zonificare funcțională.

5. AMPLASAREA CLĂDIRILOR FAȚĂ DE ALINIAMENT

- amplasarea parcajelor supraterane pentru biciclete se va face la minim 5.00m față de aliniament.
- amplasarea pentru restul amenajărilor se va stabili în baza unei documentații PUD, cu excepția facilităților pentru metrou.

6. AMPLASAREA CLĂDIRILOR FAȚĂ DE LIMITELE LATERALE ȘI POSTERIOARE ALE PARCELELOR.

- amplasarea parcajelor supraterane pentru biciclete se va face la minim 5.00m față de limitele laterale și posterioare.
- amplasarea pentru restul amenajărilor se va stabili în baza unei documentații PUD, cu excepția facilităților pentru metrou.

7. AMPLASAREA CLĂDIRILOR UNELE FAȚĂ DE ALTELE PE ACEEAȘI PARCELĂ

- se va stabili în baza unei documentații PUD, cu excepția facilităților pentru metrou.

8. CIRCULAȚII ȘI ACCESURI

- acces auto pentru întreținere, intervenții, transport de materiale pe sistemul de alei vor avea caracter ocazional și limitat.
- accesurile carosabile ocazionale vor fi separate de accesurile velo și pietonale.

9. STAȚIONAREA AUTOVEHICULELOR

- parcajele se vor dimensiona și dispune în afara circulațiilor publice conform normelor specifice și proiectelor de specialitate legal aprobate.

10. ÎNĂLȚIMEA MAXIMĂ ADMISIBILĂ A CLĂDIRILOR

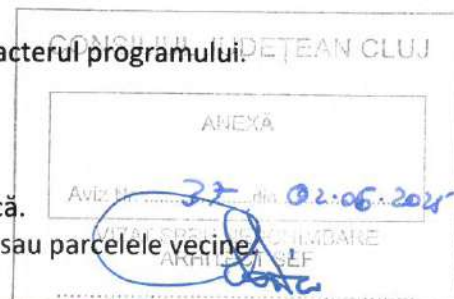
- înălțimea maximă admisă a parcajelor supraterane pentru biciclete este de 15m;
- înălțimea maximă admisă a parcajelor supraterane pentru biciclete este de 15m;
- pentru restul amenajărilor înălțimea maximă este de 4.00m.

11. ASPECTUL EXTERIOR AL CLĂDIRILOR.

- arhitectura clădirilor va fi de factură modernă și va exprima caracterul programului.

12. CONDIȚII DE ECHIPARE EDILITARĂ

- se va da o atenție deosebită iluminatului public.
- se vor prevedea puncte de alimentare cu apă din rețeaua publică.
- se interzice conducerea apelor meteorice spre domeniul public sau parcelele vecine.



- în zona de întreținere se va organiza un spațiu destinat colectării deșeurilor, accesibil din spațiul public și unul pentru resturi vegetale (compost).

13. SPAȚII LIBERE ȘI SPAȚII PLANTATE

- suprafața spațiilor verzi propriu-zise, organizate pe solul natural vor ocupa minim 60% din suprafața totală a zonei verzi și vor cuprinde exclusiv vegetație (joasă, medie și înaltă).

14. ÎMPREJMUIRI

- împrejuririle spre spațiile publice adiacente vor fi realizate prin dispunerea perimetrală a unor garduri vii.

SECȚIUNEA III: POSIBILITĂȚI MAXIME DE OCUPARE ȘI UTILIZARE A TERENULUI

15. PROCENT MAXIM DE OCUPARE A TERENULUI (POT)

- POT maxim = 15%

16. COEFICIENT MAXIM DE UTILIZARE A TERENULUI (CUT)

- CUT maxim = 0,3

5.6. P&R – Parcare la sol.

GENERALITĂȚI: CARACTERUL ZONEI

Zona se regăsește adiacent Stației 1 de metrou, pe teritoriu Comunei Florești, între aceasta și strada de legătură cu Centura Metropolitană, propusă.

SECȚIUNEA I : UTILIZARE FUNCȚIONALĂ

1. UTILIZĂRI ADMISE

- acces de urgență metrou;
- acces tehnic metrou;
- priză de ventilație metrou;
- construcții, amenajări și instalații aferente sistemul de circulații publice (carosabil, trotuare, piste pentru cicliști, acostamente, șanturi, rigole, taluzuri, șanturi de gardă, ziduri de sprijin, lucrări de sistematizare verticale, pasarele, mijloace de semnalizare rutieră activă sau pasivă etc.);
- construcții, amenajări și instalații aferente sistemului de transport în comun al călătorilor;
- construcții, amenajări și instalații aferente mijloacelor alternative de transport (autovehicule electrice, hibride, biciclete, etc.);
- parcaj supraterran biciclete;



- cai de comunicație special amenajate pentru circulația vehiculelor și a pietonilor;
- spații verzi publice cu acces nelimitat, fașii plantate;
- se vor adopta măsuri pentru reducerea poluării fonice față de vecinătăți prin utilizarea de materiale fonoabsorbante, perdele de vegetație, sistematizare verticală și alte măsuri similare între construcțiile și amenajările generatoare de disconfort și vecinătate.

2. UTILIZĂRI ADMISE CU CONDIȚIONĂRI

- în Zonă Minimă de Siguranță a Metroului (cf. Planșei de reglementări) amplasarea oricărei construcții, instalație sau amenajare nouă se poate face numai după obținerea Avizului Ministerului Transporturilor și Infrastructurii.

3. UTILIZĂRI INTERZISE

- orice utilizări care ar putea afecta funcționarea infrastructurii de metrou sau ar putea împiedica evacuarea în siguranță a galeriei.
- orice utilizări, altele decât cele admise la punctul 1 și 2.

SECȚIUNEA II: CONDIȚII DE AMPLASARE, ECHIPARE ȘI CONFORMARE A CLĂDIRILOR

4. CARACTERISTICI ALE PARCELELOR (SUPRAFEȚE, FORME, DIMENSIUNI)

- conform planșei Reglementări urbanistice – Zonificare funcțională.

5. AMPLASAREA CLĂDIRILOR FAȚĂ DE ALINIAMENT

- nu este cazul.

6. AMPLASAREA CLĂDIRILOR FAȚĂ DE LIMITELE LATERALE ȘI POSTERIOARE ALE PARCELELOR.

- nu este cazul.

7. AMPLASAREA CLĂDIRILOR UNELE FAȚĂ DE ALTELE PE ACEEAȘI PARCELĂ

- nu este cazul.

8. CIRCULAȚII ȘI ACCESURI

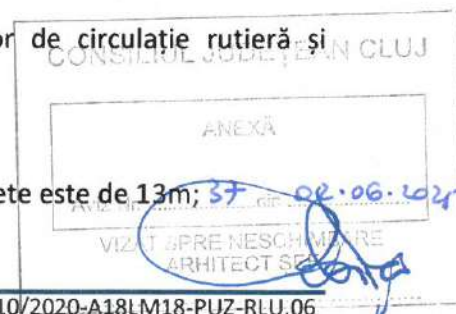
- accesul pietonal și rutier se va realiza conform planșei Reglementări urbanistice – Zonificare funcțională.

9. STAȚIONAREA AUTOVEHICULELOR

- staționarea autovehiculelor se va asigura în afara fluxurilor de circulație rutieră și pietonală.

10. ÎNĂLȚIMEA MAXIMĂ ADMISIBILĂ A CLĂDIRILOR

- înălțimea maximă admisă a parcajului supraterran pentru biciclete este de 13m; 37 02.06.2021
- pentru restul amenajărilor înălțimea maximă este de 3m.



11. ASPECTUL EXTERIOR AL CLĂDIRILOR.

- autorizarea executării construcțiilor este permisă numai dacă aspectul lor exterior nu contravine funcțiunii acestora și caracterului zonei.

12. CONDIȚII DE ECHIPARE EDILITARĂ

- se va da o atenție deosebită iluminatului public.
- se vor prevedea puncte de alimentare cu apă din rețeaua publică.
- se interzice conducerea apelor meteorice spre domeniul public sau parcelele vecine.

13. SPAȚII LIBERE ȘI SPAȚII PLANTATE

- suprafețele libere se vor înierba în totalitate și se vor planta cu vegetație medie și înaltă, ținându-se cont de considerentele / reglementările privind securitatea rutieră.

14. ÎMPREJMUIRI

- împrejmuirea nu este necesară.

SECȚIUNEA III: POSIBILITĂȚI MAXIME DE OCUPARE ȘI UTILIZARE A TERENULUI

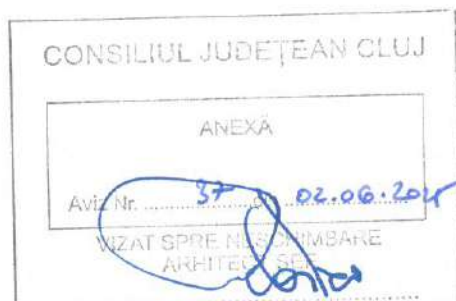
15. PROCENT MAXIM DE OCUPARE A TERENULUI (POT)

- POT maxim = 15%

16. COEFICIENT MAXIM DE UTILIZARE A TERENULUI (CUT)

- CUT maxim = 0,3

Întocmit,
urb. Cristina Cioacă





Proces-Verbal de Ședință (Minuta Discuțiilor)

- Ședința Metrou Cluj – DEZBATERE PUBLICĂ -

AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI CLUJ

Informații despre întâlnire

Proiect:	„Tren Metropolitan Gilău – Florești – Cluj-Napoca – Baci – Apahida – Jucu – Bonțida”- etapa I a sistemului de transport metropolitan rapid Cluj : Magistrala I de Metrou și Tren Metropolitan
Obiectiv:	Componenta 1. Magistrala I de metrou
Data:	15.10.2021
Ora:	04:00 PM - 07:00 PM
Locația:	Teleconferință WEBEX – Platforma online a Primăriei Municipiului Cluj-Napoca
Tip Ședință:	DEZBATERE PUBLICĂ AVIZ DE MEDIU (SEA) - 15.10.2021 Etapa de încadrare din cadrul procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri și programe conform HG nr. 1076/2004
Organizator:	AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI CLUJ

Agenda Discuțiilor / Acțiuni

1 Prezentare Studiu de Fezabilitate și Plan Urbanistic Zonal Magistrala I de metrou Cluj

Proiectantul a prezentat următoarele:

- A. STUDIU DE FEZABILITATE (1. DATE GENERALE, 2. NECESITATEA ȘI OPORTUNITATEA INVESTIȚIEI, 3. SOLUȚIILE TEHNICO-ECONOMICE, 4. OPERARE-MENTENANȚĂ)
- B. PLAN URBANISTIC ZONAL (5. REGLEMENTĂRI URBANISTICE)
- C. RAPORT DE MEDIU (6. ASPECTE RELEVANTE DE MEDIU)
- D. PREZENTARE TRASEU

2 Intervenții

Prezentarea echipei de Proiect:

Reprezentanți Primăria Cluj-Napoca

Moderator: Viceprimar Olah Emese

Director executiv: Ovidiu Cîmpean

Director executiv: Virgil Poruțiu

Șef Serviciu Investiții: Maria Opreș

Arhitect Șef: Daniel Pop

Reprezentanță Agenția de Protecție a Mediului Cluj

Director Agenția de Protecție a Mediului - Adina Socaciu

Șef Serviciu Avize, Acorduri, Autorizații - Anca Cîmpean

Aurelia Mureșianu Melean – consilier superior

Reprezentanți Proiectant

Șef Proiect: Ionel Oprea

Șef Proiect Urbanism: Cristina Cioacă

Șef Proiect Modelare Transport: Ionuț Mitroi

Șef echipă METRANS - Șef Proiect Plan general: Marius Vlăsceanu

Șef echipă SWS: Michele Palomba

Geotehnică: Abdesamad El Amrani –

Șef echipă SYSTRA: Emmanuel Boutmy

Șef Proiect Mediu: Ioana Pușcașu – Biolog

Șef Departament de Mediu Geostud: Raluca Nicolae

MODERATOR: Luările de cuvânt se vor realiza în ordinea înscrierii pe platforma online.

CHIOREAN VALER: Nu a fost prezent.

MIRCEA CRĂCIUN: Nu a fost prezent

MODERATOR: Fiind foarte mulți solicitanți (5) din partea Kaufland solicită nominalizarea unei singure luări de cuvânt. Documentele solicitate pe chat-ul videoconferinței vor fi transmise ulterior.

CRISTINA JALBA (reprezentant Kaufland): Cedează luarea de cuvânt Domnului Traian Mureșan.

TRAIAN MUREȘAN: La stabilirea organizarea de șantier de la Stația Teilor s-a luat în considerare costurile și procedura de eliminare a azbocimentului (estimat la 100-120t) și decontaminarea amplasamentului?

ȘEF PROIECT: Studiul de Fezabilitate a luat în calcul costul terenului și costul demolărilor. Eventualele costuri suplimentare necesare eliminării a azbocimentului și decontaminării amplasamentului vor fi acoperite din capitolul de diverse și neprevăzute din Devizul General al lucrării.

TRAIAN MUREȘAN: Care sunt motivele pentru care prin documentația de urbanism s-a interzis construirea unui supermarket în zona amplasamentului stației Teilor având în vedere existența unui Aviz de oportunitate eliberat de Primăria din Florești pentru construirea unui supermarket Kaufland în respectivul amplasament.

ȘEF PROIECT: La demararea activităților de proiectare, s-au făcut solicitări și s-au primit informații privind proiectele în zona de studiu dar nu s-a adus la cunoștință de către Primăria Florești existența vreunui Aviz de oportunitate pentru construirea unui supermarket Kaufland în respectivul amplasament. Ne menținem punctul de vedere ca pe zona afectată de organizarea de șantier de la Stația Teilor să nu se elibereze aviz pentru nicio construcție având în vedere importanța amplasamentului respectiv ca organizare de șantier principală inclusiv pentru gospodărire scuturi lansate către Cluj-Napoca Stația Sfânta Maria.

DIRECTOR EXECUTIV: Se va analiza solicitarea transmisă și după consultarea Primăriei din Florești se va reveni cu un răspuns mai detaliat. (A se vedea răspunsurile la solicitările scrise pct. A18.)

POP IOSIF - Consiliul Civic Local: A exprimat considerații generale cu privire la:

- oportunitatea momentului și riscurile asumării momentului pentru demararea proiectului;
- realizările Municipality Cluj-Napoca, nemulțumiri legate de cheltuielile realizate și nerealizarea anumitor proiecte în perioada 2004-2020, fără consultarea publicului în prealabil;

A exprimat considerații practice cu privire la:

- cu cele 80 mil euro aferente Studiului de Fezabilitate al Centurii Ocolitoare se puteau construi 10 noi școli și 15 grădinițe în noile zone urbane;
- începerea unui nou șantier pe același traseu cu lucrări în execuție nu va face decât să blocheze orașul și să suplimenteze cheltuielile deja realizate;
- atacarea unui proiect de 1,7 mld. Euro cu acoperire financiară de 17,3% din finanțarea sperată din PNRR, preluând preluarea de riscuri incontolabile și restituire banilor în caz de eșec de către comunitate;
- suportul bugetar pentru operarea și mentenanța ulterioară este foarte greu de suportat din bugetul local având în vedere că se încurajează munca de acasă;
- prin construirea unei linii de metrou subteran se soluționează doar o mică parte din problemele existente în momentul acesta în Cluj (relația vest – est), rămânând nesoluționate cel cele transversale;
- cerințele de mediu nu sunt influențate negativ prin introducerea metroului;
- introducerea metroului este oportună numai după 2060.

Domnul Iosif Pop a afirmat ca propunerile CCL sunt cunoscute prin adresele adresate către Primăria Cluj Napoca, la

care nu s-au primit răspunsurile la soluțiile specialiștilor CCL. (A se vedea răspunsurile la solicitările scrise pct. A19.)

CĂLIN CONSTANEA: Nu a fost prezent

ATTILA VERDES: Nu a fost prezent

RĂZVAN RADU: La cât este estimată Secțiunea de metrou pusă în funcțiune în 2026?

ȘEF PROIECT: Prima Secțiune (Sfânta Maria – Sopor) este estimată la aprox. 800 mil Euro, din care se asigură 300 mil. Euro prin bugetul PNRR - Planul Național de Relansare și Reziliență (PNRR) 2021-2027 Fonduri Europene Nerambursabile și Rambursabile, 260 mil Euro prin bugetul POT - Programul Operațional Transporturi (POT) 2021-2027 Fonduri Europene Nerambursabile și restul de la bugetul național prin credite de angajament din partea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, fiind astfel asigurată toată finanțarea primei secțiuni.

RĂZVAN RADU: Ce se întâmplă dacă una din cele 3 surse de finanțare nu este asigurată pe timpul execuției?

ȘEF PROIECT: Graficul de execuție este realizat în condițiile în care este asigurat fluxul bugetar (cash-flow-ul) 100% corespunzător alocărilor solicitate din Studiul de fezabilitate. Dacă una din cele 3 surse de finanțare nu este asigurată pe timpul execuției se va mări durata de execuție.

DIRECTOR EXECUTIV: Conform legii contractele se semnează când există prevedere bugetară. Graficul de execuție prezentat de Proiectant este unul realist.

RĂZVAN RADU: Regimul juridic al terenului pe care este amplasat Depoul Sopor arată că terenul este al MAPN?

Structura de metrou între Piața Mărăști și dezvoltarea Studium Green este propusă în săpătură deschisă?

Cum poate fi realizată stația electrică în Piața Mărăști având în vedere că nu există nicio sursă bună în apropiere?

ȘEF PROIECT: Conform soluțiilor tehnice ale Studiului de soluție la faza SF+PUZ realizat pentru alimentarea cu energie electrică a metroului din Cluj-Napoca, pentru stația electrică din Piața Mărăști s-a obținut acordul operatorului de distribuție a energiei electrice din Cluj-Napoca, urmând ca în conformitate cu instrucțiunile acestuia, la faza de Proiect Tehnic să se obțină Avizul de racordare. Pe taxa de aviz de racordare se va realiza această stație electrică odată cu celelalte lucrări necare prevăzute.

Structura de metrou în săpătură deschisă între Piața Mărăști și dezvoltarea Studium Green a fost singura soluție posibilă pentru asigurarea bifurcației către cele două capete ale liniei. Execuția acestei structuri (galerie) se va realiza etapizat astfel încât să nu fie întreruptă circulația traseelor liniilor de transport de suprafață. Nu este posibilă realizarea bifurcației prin tuneluri realizate cu mașini de forat tuneluri tip TBM.

Regimul juridic al terenului aferent Depoului Sopor este incert, nu se cunosc toți proprietarii iar în raportul de evaluare a imobilelor a fost prevăzută cea mai defavorabilă situație: proprietate privată. Având în vedere amplasarea acestuia în proximitatea poligonului de tragere al unității militare din apropiere, a fost necesară solicitarea și obținerea avizului MAPN care a fost emis. Terenul nu este al MAPN.

RĂZVAN RADU: Estimarea reducerii numărului de mașini în circulație ca urmare a implementării proiectului este optimistă, acesta ar putea să se datoreze mai mult din faptul că din 2030 nu se va mai permite în Uniunea Europeană comercializare autovehiculelor cu ardere internă precum și prin proiectele de modernizare a transportului public implementate în Cluj-Napoca (benzi dedicate pentru liniile de troleibuze).

HAIDUC ZEVONIU (proprietar imobil situat în Calea Moșilor nr. 40 – propus spre expropriere): Din prezentare s-a înțeles că pe amplasamentul imobilului situat în Calea Moșilor nr. 40 se va realiza Stația Sportului.

De ce nu se realizează stația de metrou pe imobilul situat în Calea Moșilor nr. 38, proprietarul fiind Primăria?

Se solicită realizarea unui parteneriat public privat în cazul în care amplasamentul stației de metrou nu poate fi relocat.

ȘEF PROIECT: Pe amplasamentul imobilului situat în Calea Moșilor nr. 40 este propusă o evacuare de urgență, necesar a fi proiectată pentru distanțe mai mari de 750m în conformitate cu Normativele de proiectare de metrou și

reglementările tehnice pentru Protecție Civilă și Prevenire și Stingere a incendiilor, similar cazului imobilului situat pe Calea Moșilor nr. 5.

Amplasamentele respective au rezultat în urma unei analize detaliate, imobilele respective fiind cele care nu sunt clasate ca monumente istorice și care permit ca dimensiuni amplasarea construcțiilor de metrou respective.

ȘEF PROIECT URBANISM: Amplasamentul imobilului situat în Calea Moșilor nr. 38 nu are dimensiunea necesară realizării evacuărilor de urgență.

ȘEF PROIECT: Având în vedere scopul tehnic al utilizării construcției de metrou respective (doar în caz de urgență), nu se pune problema unui parteneriat public-privat.

HAIDUC ZEVONIU: Își exprimă dezacordul cu privire la alegerea imobilului situat în Calea Moșilor nr. 40 pentru realizarea evacuării de urgență (suprafață expropriată este prea mare) exprimând considerații generale privind valoarea acestuia din punct de vedere personal dar și pentru Municipiul Cluj-Napoca.

Prin amplasarea evacuării de urgență se va leza orașul din punct de vedere arhitectural. Pentru acest lucru trebuie să se obțină avizul Direcției Județene de Cultură Cluj, nu a Comisiei Naționale de Cultură.

Solicită realizarea unei analize pentru găsirea unui alt amplasament pentru construirea evacuării de urgență având în vedere valoarea și locația imobilului situat pe Calea Moșilor nr. 40 și faptul că există în proximitate parcele mult mai puțin valoroase.

ȘEF PROIECT: S-a obținut avizul Direcției Județene de Cultură Cluj cu condiția întregirii frontului construit. S-a obținut punctul de vedere consultativ al Comisiei Naționale de Arheologie care a aprobat soluțiile prezentate cu condiția prezentării la faza următoare de Proiect Tehnic.

Pe baza coridorului de expropriere stabilit conform soluțiilor tehnice s-a realizat Raportul de evaluare a imobilelor afectate în care s-a prevăzut Lista proprietarilor cu toate sumele aferente despăgubirii proprietăților expropriate.

S-au analizat și alte amplasamente, însă majoritatea sunt monumente sau nu oferă spațiul suficient amplasării și execuției structurii de metrou aferente.

DIRECTOR EXECUTIV: Roagă Proiectantul să reanalizeze solicitarea Domnului Haiduc (găsirea unui alt amplasament) și în urma acestei activități se va realiza o ședință pe această temă, dacă este cazul.

(A se vedea răspunsurile la solicitările scrise pct. A20.)

POP IOSIF: Solicită nemodificarea soluțiilor tehnice deja adoptate.

TRAIAN MURESAN: Este în asentimentul Domnului Haiduc fiind într-o situație similară având un teren în Localitatea Florești pe suprafața cărui se vor realiza lucrări provizorii (organizare de șantier). S-au propus printr-o adresă amplasamente similare în imediata vecinătate.

ȘEF PROIECT: Soluțiile propuse au fost analizate anterior, acestea fiind amplasate mai departe de centrul de greutate al organizării de șantier astfel încât depozitarea bolțurilor și a celorlalte materiale se va face mai departe, evacuarea pământului din subteran se va face cu costuri mai mari, linia tehnologică este mai lungă. Soluția optimă tehnico-economică este cea propusă prin proiect și se menține acest punct de vedere, ca și în cazul anterior.

DIRECTORUL AGENȚIEI DE PROTECȚIE A MEDIULUI CLUJ: Agenția de Protecție a Mediului Cluj a emis pentru Kaufland un program de conformare pentru acele 180t de azbociment și un acord de mediu prin care aceștia trebuie să realizeze demolarea și decontaminarea ce cade în responsabilitatea Kaufland și nu a proiectului de metrou.

MODERATOR: Obiectul prezentei dezbateri publice se referă la implicațiile în ceea ce privește impactul asupra mediului.

TRAIAN MURESAN: Când vor începe lucrările de execuție a structurii de metrou conform graficului de execuție și care este termenul de finalizare al liniei de metrou.

ȘEF PROIECT: Lucrările pentru Secțiunea Câmpului – Sopor vor începe la jumătatea anului 2023 și se estimează a

fi finalizate în Decembrie 2026. În prima jumătate a anului 2025 vor începe lucrările la stația Teilor iar scuturile vor fi mutate în organizarea de șantier de la Stația Teilor în a doua jumătate a anului 2025 și la începutul anului 2026. Estimăm că organizarea de șantier va fi utilizată până în anul 2028.

BIANCA VLĂDUȚIU (proprietar imobil situat pe Calea Moșilor nr 63 – propus spre expropriere): Se pot cupla stațiile Florilor și Sportului într-o singură stație în zona intersecției Căii Moșilor cu Str. Clinicilor (conform Magistralei 2 de metrou din București care pentru aprox. aceeași lungime are 14 stații) având în vedere că există mai mult spațiu liber și clădiri nelocuite (86 și 88)?

Conform soluției prezentate este necesară consolidarea terenului pentru subtraversarea monumentului istoric situat pe Calea Mănăstur nr.1, lucru care s-ar evita dacă s-ar comasa cele două stații așa cum s-a propus anterior.

ȘEF PROIECT: Magistrala 2 de metrou din București a fost proiectată la începutul anilor 80 și construită până în anul 1987. Având în vedere distanța mare a interstațiilor pe anumite zone a fost necesară suplimentarea transportului public de suprafață. După anii 90 Magistralele de metrou au fost proiectate cu interstații sub 1km pentru a prelua toți călătorii, inclusiv cei care folosesc transportul public de suprafață.

Prin eliminarea Stației Sportului se va înregistra o interstație mai mare de 1km între Agronomie și Piața Unirii și s-ar pierde bazinul de călători din zona Clinicilor (Spital-Universitate) și cea de-a doua evacuare pentru stadion.

În zona propusă nu poate fi amplasată stația de metrou deoarece este o zonă de curbă cu raza mult mai mică decât prevederile în vigoare pentru amplasarea peronului stației de metrou.

BIANCA VLĂDUȚIU (proprietar imobil situat pe Calea Moșilor nr 63 – propus spre expropriere): De când se presupune că vom fi evacuați din casele noastre.

ȘEF PROIECT: Estimă că în prima jumătate a anului 2023 se vor realiza procedurile de expropriere.

ALEXANDRU BEJAN: Nu a fost prezent.

MARIUS BOTA: A exprimat considerații cu privire la:

- lipsa unei strategii a întregii rețele de metrou la nivelul anului 2060, spre exemplu, nu doar a unui traseu pe direcția vest-est;
- menținerea traficului rutier ca urmare a introducerii acestui proiect;
- proiectul este învechit tehnologic (transportul modern este pe pneuri nu pe șine);
- distanța între stații trebuie să fie de max. 500m, deoarece deplasarea oamenilor se face pe distanțe mici și preferă mijloacele de transport, nu mersul pe jos;
- evitarea suprapunerii a mai mult de două mijloace de transport pe același traseu;
- lipsa conexiunilor cu traseele de metrou viitoare.

ȘEF PROIECT: Analiza traseului de metrou s-a realizat pornind de la modelul de transport dezvoltat prin PMUD care acoperă zona urbană Cluj-Napoca inclusiv zona metropolitană. Conform PMUD actualizat transportul la suprafață se va reconfigura ierarhic astfel încât celelalte moduri de transport de suprafață vor deservi traseul de metrou.

Conform contractului de proiectare se va realiza un studiu preliminar privind dezvoltarea pe viitor a rețelei de metrou din Cluj prin extensii, alte linii sau inele de metrou care vor deservi și cartierele din Nord și Sud.

Durata de viață a liniei de metrou este de 100 ani.

ȘEF PROIECT MODELARE TRANSPORT: Pentru prognozele pe termen lung s-a luat în considerare utilizarea terenurilor și dezvoltările imobiliare pe următorii 30 de ani. S-a ținut cont de dinamica caracteristicilor socio-economice și de mobilitate, cât și obținerea beneficiilor și a impactului asupra diversilor indicatori de mediu/trafic.

MIRELA MANIU (proprietar imobil situat pe Calea Moșilor nr 64 – propus spre expropriere): Solicită desființarea Stației Sportului și mutarea Stației Florilor mai la est, conform propunerii Doamnei Vlăduțiu.

Ca urmare a exproprierii acestui imobil vor fi afectate aprox. 20 familii, având în vedere că nu sunt prevăzute soluții de relocare a locatarilor.

Ca urmare a demolărilor pentru execuția Stației Sportului zona va fi sacrificială din punct de vedere arhitectural, cu toate că se va asigura continuitatea frontului construit.

Solicită reevaluarea solicitării de adaptare a Stației având în vedere că deja acest lucru s-a realizat (inițial se prezentase o stație care afecta mai multe proprietăți).

MODERATOR: Se va reanaliza solicitarea privind posibilitatea de relocare sau restrângere a Stației Sportului.

(A se vedea răspunsurile la solicitările scrise pct. A21.)

BANGA ATTILA: Nu a fost prezent.

IONESCU DINU: Nu are nimic de adăugat.

CĂLIN CONSTANȚA: Solicită punerea la dispoziție Certificatului de Urbanism nr. 222 din Februarie 2021, deoarece cel emis de Primăria Municipiului Cluj-Napoca se referă la cu totul alt proiect.

ȘEF PROIECT: Certificatul de Urbanism emis pentru proiectul de metrou are nr. 222 din Februarie 2021 dar este emis de Consiliul Județean Cluj.

MIHAI VARGA: A exprimat câteva puncte de vedere pe baza expertizei profesionale din străinătate în domeniul industrial:

- proiectul metroului în Cluj este construit pe multe erori, deoarece este construit pe datele istorice (nu predictive) ale orașului, adică pe baza datelor actuale (Eurostat) care arată că până în anul 2050 populația orașului va scăde și nu va crește;
- este discutabilă sintagma de soluție verde pentru metrou, conform unui studiu recent impactul asupra mediului este unul puternic și de durată, adică după 35 ani de operare se poate vorbi de o ameliorare a impactului asupra mediului realizat pe timpul execuției;
- problema vibrațiilor este problema cea mai gravă deoarece poate afecta structura de rezistență a clădirilor;
- ideea acestui proiect nu este una optimă deoarece este construită pe date eronate;
- decongestionarea traficului se poate face odată cu crearea unei benzi speciale pentru transportul în comun și a unei centuri a orașului;
- există spații largi de construire a stațiilor fără a demola locuințele;
- se recomandă relocarea traseului adiacent Stadionului din Cluj Arena;
- este de apreciat că s-a propus exproprierea a cât mai puține imobile.

ȘEF PROIECT: Răspunsurile anterioare transmise la solicitările dlui Varga au fost transmise la faza Studiu de fezabilitate a proiectului. În prezent s-a finalizat Studiul de fezabilitate iar soluțiile se cunosc cu exactitate. Dacă se dorește se vor transmite solicitări la care să se răspundă la această fază de proiectare. Soluția de cale de rulare anti-vibrații se va aplica de la Câmpului la Piața Mărăști pe zona centrală protejată unde sunt monumente istorice. Aceasta reprezintă o soluție suplimentară având în vedere și adâncimea mare a tunelului de metrou pe zona respectivă. Conform contractului de proiectare se va realiza un studiu preliminar privind dezvoltarea pe viitor a rețelei de metrou din Cluj prin extensii, alte linii sau inele de metrou care vor deservi și cartierele din Nord și Sud. Se mulțumește pentru aprecieri.

MODERATOR: Se mulțumește pentru participare.

Decizii, note și informații

Se va elabora Procesul Verbal al ședinței.

Se va răspunde și la întrebările transmise în scris în timpul ședinței.

Participanți

AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI CLUJ și invitații de specialitate

Adina Socaciu – Director Agenția de Protecția Mediului Cluj



Anca Câmpean – Șef Serviciu Avize, Acorduri, Autorizații Agenția de Protecția Mediului Cluj

Aurelia Mureșianu Melean – consilier superior

Beneficiar - Municipiul Cluj-Napoca

Olah Emese - Viceprimar

Virgil Poruțiu – Director Executiv

Ovidiu Cîmpean – Director

Maria Opreș – Șef Serviciul Investiții

Arhitect Șef: Daniel Pop

Primăria Comunei Florești

Iuoras Remus

Popa Patricius

Proiectant Tren Metropolitan și Metrou Cluj - Asocieria SWS – SYSTRA – METRANS

Ionel Oprea – Șef Proiect și Responsabil de Contract

Michele Palomba – Șef echipă SWS - Structură de rezistență stații și tuneluri

Abdesamad El Amrani – Geotehnică

Emmanuel Boutmy – Șef echipă SYSTRA

Marius Vlăsceanu – Șef echipă METRANS - Specialist Plan General

Cristina Cioacă – Șef Protecție Urbanism PUZ

Raluca Nicolae – Șef Departament de Mediu Geostud

Ioana Pușcașu – Biolog – Specialist Mediu

Ionuț Mîlroi – Specialist Planificare Transporturi

Radu Dumitru – Director General METRANS

Petru Nicolae – Director General GEOSTUD

Participanți

Radu Prodan – CFR Regionala Cluj

Călin Constanța (Kaufland)

Robert Antal (Kaufland)

Traian Decebal Mureșan (Kaufland)

Vlad Petrișan (Kaufland)

Cristina Jalba (Kaufland)

Monia Dobrescu (Casa de Avocatură Mușat & Asociații)
Andrei Bran (Casa de Avocatură Mușat & Asociații)
Mădălina Trifan (Casa de Avocatură Mușat & Asociații)
Ana Maria Abrudan (Casa de Avocatură Mușat & Asociații)
Blanca Vlăduțiu
Andreea Mureșan
Iosif Pop
Răzvan Radu
Zenoviu Haiduc
Dinu Ionescu
Mihai Varga
Nadina Terec
Dan Petaca
Alexandru Anghel
Marius Bota
Adrian Zoicas
Daciana Streiner
Sanda Spiroiu
Alin Coleșa (Camera Deputaților)
Bianca Cecil
Mirela Maniu
Daniel Tamasan
Erica Ginnante
Ildiko Bartha Constălinescu
Sorin Scripcariu (Birou de Avocatură Scripcariu)
Horea Stoica
Rareș Drăgan
Cristian Urcan
Marius Tarau



PRIMĂRIA ȘI CONSILIUL LOCAL
CLUJ-NAPOCA

ROMÂNIA
PRIMĂRIA MUNICIPIULUI CLUJ-NAPOCA
SERVICIUL INVESTIȚII

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

Nr. 593359/445/20.10.2021

Către,

Participanții prezenți la **Dezbaterea publică - Aviz de Mediu (SEA) – 15.10.2021** -
Etapa de încadrare din cadrul procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru
planuri și programe conform HG nr. 1076/2004:

dl. Iosif Pop,	email: iosif.pop2@gmail.com
dl. Radu Răzvan,	email: razvan.radu587@gmail.com
dl. Traian Muresan,	email: traian-decebal.muresan@kaufland.ro , office@kaufland.ro , cluj@kaufland.ro
dl. Bota,	email: deputat.bota@yahoo.com
dna. Maniu Mirela,	email: mirela_maniu@yahoo.com
dna. Ana Maria Abrudan,	email: ana.abrudan@yahoo.com
dl. Mihai Varga	email: psihodrept@yahoo.com

Referitor la **Dezbaterea publică care a avut loc în data de 15.10.2021, online pe platforma webex, în vederea obținerii Avizului de Mediu (SEA)** – Etapa de încadrare din cadrul procedurii de realizare a evaluării de mediu pentru planuri și programe conform HG nr. 1076/2004, mai jos transmitem răspunsurile întocmite cu sprijinul echipei de proiectare, cu privire la întrebările puse de participanți în aplicația webex:

A. Întrebările transmise în scris în timpul ședinței

1. from iosif Pop to everyone: 4:19 PM
Suma anuala a costurilor de intretinere si exploatare ?
Răspuns: Costurile medii anuale de operare și mentenanță au fost estimate la aprox. 29 mil. Euro pe an (aprox. 145 mil Lei).
2. from iosif Pop to everyone: 4:20 PM
Costul calatoriei la deschidere ?
Răspuns: Costul mediu al unei călătorii cu metroul din Cluj-Napoca s-a considerat de 1,5 lei.
3. from iosif Pop to everyone: 4:21 PM
Care este valoarea subventiei anuale ?
Răspuns: Valoarea medie a compensației anuale s-a estimat la aprox. 13 mil Euro pe an (aprox. 65 mil. Lei).
4. from iosif Pop to everyone: 4:24 PM
Cati pensionari si elevi neplatitori sunt luati in calcul?

Răspuns: În estimarea veniturilor aferente calculelor din analiza cost-beneficiu nu s-au cuantificat veniturile aferente pensionarilor și elevilor neplătitori.

5. from Razvan Radu to everyone: 4:26 PM

Durata executie statie subterana de transformare ? Necesita legaturi pe 110kV in subteran de cel putin 5km ! Linia de 110 kV este in Sopor / Piata M Viteazul / Clujana.

Răspuns: Durata de execuție a stației electrice este inclusă în durata totală de execuție a metroului. Conform soluțiilor tehnice ale Studiului de soluție la faza SF+PUZ realizat pentru alimentarea cu energie electrică a metroului din Cluj-Napoca, pentru stația electrică din Piața Mărăști s-a obținut acordul operatorului de distribuție a energiei electrice din Cluj-Napoca, urmând ca în conformitate cu instrucțiunile acestuia, la faza de Proiect Tehnic să se obțină Avizul de racordare. Pe taxa de aviz de racordare se va realiza această stație electrică odată cu celelalte lucrări necare prevăzute, inclusiv cablurile electrice subterane de 110kV.

6. from Traian Muresan to everyone: 4:47 PM

Buna ziua. Felicitari pentru prezentare. Mai jos va transmit o lista de intrebari referitoare la amplasamentul Organizarii de Santier de la statia Teilor din Floresti.

7. from Traian Muresan to everyone: 4:47 PM

1. La stabilirea OS Teilor a fost luat în considerare bugetarea si procedura de eliminare a azbocimentului (intre 100-180 tone), precum si a decontaminării amplasamentului?

Răspuns: Studiul de Fezabilitate a luat în calcul costul terenului și costul demolărilor. Eventualele costuri suplimentare necesare eliminării a azbocimentului și decontaminării amplasamentului vor fi acoperite din capitolul de diverse și neprevăzute din Devizul General al lucrării, în funcție de documentele emise până la această dată în conformitate cu legislația în vigoare.

2. La data de 19.11.2020 cand s-a eliberat CU pentru Kaufland, Primaria Floresti era informata de exproprierea amplasamentului Kaufland? Va rugam sa ne transmiteti si dovada informarii.

Răspuns: Studiul de prefezabilitate care include în zona de studiu și amplasamentul menționat precum și traseele propuse, a fost finalizat în Septembrie 2020, fiind predat cu Adresa nr. MTE-883/30.09.2020, depus prin Proces verbal de predare – primire nr. 475929/445/01.10.2020 și fiind avizat de Comisia de recepție și avizare a Proiectului la data de 16.10.2020 prin Proces verbal de recepție și avizare a documentației tehnico-economice faza Studiu de prefezabilitate nr. 209105/16.10.2020, semnat și de reprezentanții Primăriei Florești, membrii ai comisiei respective.

3. In ce data a fost instiintata Primaria Floresti despre toate scenariile (traseele) din SPF? Va rugam sa ne transmiteti si dovada informarii.

Răspuns: Studiul de prefezabilitate care include în zona de studiu și amplasamentul menționat precum și traseele propuse, a fost finalizat în Septembrie 2020, fiind predat cu Adresa nr. MTE-883/30.09.2020, depus prin Proces verbal de predare – primire nr. 475929/445/01.10.2020 și fiind avizat de Comisia de recepție și avizare a Proiectului la data de 16.10.2020 prin Proces verbal de recepție și avizare a documentației tehnico-economice faza Studiu de prefezabilitate nr. 209105/16.10.2020, semnat și de reprezentanții Primăriei Florești, membrii ai comisiei respective.

4. In ce data s-a ales scenariul (traseul) final si terenurile afectate de acesta pentru UAT Floresti? Va rugam sa ne transmiteti si dovada deciziei.

Răspuns: Traseul final (implicit terenurile afectate) s-a decis prin emiterea Certificatului de Urbanism nr. 222/18.02.2021.

Certificatul de Urbanism respectiv a fost emis după obținerea Avizului Primarului Municipiului Cluj-Napoca și al Avizului Primarului Comunei Florești nr. 22710/05.02.2021.

Prin adresa 169512/445/25.01.2021 Primăria Cluj-Napoca a transmis solicitarea către Primăria Comunei Florești ca la eliberarea oricărui document care ar putea afecta zona de studiu să se solicite Avizul(Acordul) Asocierii care proiectează obiectivul de investiții pentru a evita suprapunerea unor viitoare investiții peste zona studiată.

8. from Traian Muresan to everyone: 4:48 PM

5. Va rugam sa ne comunicati data la care UAT Floresti a anuntat UAT Cluj/proiectantul de specialitate despre eliberarea avizului de oportunitate al proiectului Kaufland din Floresti (OS Teilor/statia Teilor). Va rugam sa ne transmiteti si dovada informarii.

Răspuns: UAT Municipiul Cluj-Napoca și Proiectantul metroului Cluj au aflat despre existența Avizelor de oportunitate ale proiectului Kaufland din Florești emise de Primăria Comunei Florești, cu ocazia adresei transmisă de Kaufland către Primăria Municipiului Cluj-Napoca și spre știință Asocierii cu nr. 700/24.09.2021.

6. Care este data la care UAT Cluj-Napoca a informat UAT Floresti despre continutul si apoi publicarea SPF, SF si PUZ preliminar aferent tren metropolitan Cluj? Va rugam sa ne transmiteti si dovada informarii.

Răspuns: Studiul de fezabilitate a fost finalizat în Septembrie 2020, fiind predat cu adresa nr. MTE-883/30.09.2020, depus prin Proces verbal de predare – primire nr. 475929/445/01.10.2020 și fiind avizat de Comisia de recepție și avizare a Proiectului la data de 16.10.2020 prin Proces verbal de recepție și avizare a documentației tehnico-economice faza Studiu de fezabilitate nr. 209105/16.10.2020, semnat și de reprezentantul Primăriei Florești, membru al comisiei respective. Planul urbanistic zonal a fost finalizat în Mai 2021, fiind predat cu adresa nr. MTE-1267/20.05.2021 și MTE-1272/21.05.2021 și fiind avizat de Comisia de recepție și avizare a Proiectului la data de 01.07.2021 prin Proces verbal de recepție și avizare a documentației Plan Urbanistic Zonal nr. 391164/01.07.2021, semnat și de reprezentantul desemnat al Primăriei Florești, membru al comisiei respective.

Studiul de fezabilitate a fost finalizat în Septembrie 2021, fiind predat cu adresa nr. MTE1497/14.09.2021, depus prin Proces verbal de predare – primire nr. 525560/445/15.09.2021 și fiind avizat de Comisia de recepție și avizare a Proiectului la data de 29.09.2021 prin Proces verbal de recepție și avizare a documentației tehnico-economice Studiu de fezabilitate nr. 552677/29.09.2021, semnat și de reprezentantul desemnat al Primăriei Florești, membru al comisiei respective.

7. Care este data la care Primaria Floresti a fost instiintata de catre UAT Cluj despre posibila expropriere a amplasamentului Kaufland Floresti? Va rugam sa ne transmiteti si dovada informarii.

Răspuns: Studiul de fezabilitate a fost finalizat în Septembrie 2020, fiind predat cu adresa nr. MTE-883/30.09.2020, depus prin Proces verbal de predare – primire nr. 475929/445/01.10.2020 și fiind avizat de Comisia de recepție și avizare a Proiectului la data de 16.10.2020 prin Proces verbal de recepție și avizare a documentației tehnico-economice faza Studiu de fezabilitate nr. 209105/16.10.2020, semnat și de reprezentantul Primăriei Florești, membru al comisiei respective.

Planul urbanistic zonal a fost finalizat în Mai 2021, fiind predat cu adresa nr. MTE-1267/20.05.2021 și MTE-1272/21.05.2021 și fiind avizat de Comisia de recepție și avizare a Proiectului la data de 01.07.2021 prin Proces verbal de recepție și avizare a documentației Plan Urbanistic Zonal nr. 391164/01.07.2021, semnat și de reprezentantul desemnat al Primăriei Florești, membru al comisiei respective.

Studiul de fezabilitate a fost finalizat în Septembrie 2021, fiind predat cu adresa nr. MTE1497/14.09.2021, depus prin Proces verbal de predare – primire nr. 525560/445/15.09.2021 și fiind avizat de Comisia de recepție și avizare a Proiectului la data de 29.09.2021 prin Proces verbal de recepție și avizare a documentației tehnico-economice Studiu de fezabilitate nr. 552677/29.09.2020, semnat și de reprezentantul desemnat al Primăriei Florești, membru al comisiei respective.

8. Având în vedere ca amplasamentul Kaufland are un aviz de oportunitate emis, care sunt motivele pentru care proiectantul propune prin PUZ trecerea amplasamentului Kaufland în zona mixta cu interdicție de supermarket tip Big Box și de ce?

Răspuns: Având în vedere că terenurile expropriate vor rămâne în proprietatea publică a statului, prin PUZ s-au prevăzut reglementări urbanistice corespunzătoare.

9. from Traian Muresan to everyone: 4:50 PM

9. În Raportul de mediu Iulie 2021 la pagina 56, organizarea de santier pentru TBM la stația Teilor, este prinsă doar parcela Kaufland. De ce nu au fost studiate și alte parcele și numere cadastrale din zona Stației Teilor?

Răspuns: După cum s-a răspuns anterior în scris dar și în cadrul dezbaterii publice, au fost analizate anterior mai multe soluții, acestea fiind amplasate mai departe de centrul de greutate al organizării de șantier astfel încât depozitarea bolțarilor și a celorlalte materiale s-ar fi făcut mai departe, evacuarea pământului din subteran s-ar fi făcut cu costuri mai mari, linia tehnologică ar fi fost mai lungă. Soluția optimă tehnico-economică este cea propusă prin proiect și se menține acest punct de vedere.

10. La pagina 69 din raportul de mediu Iulie 2021 se face referire la alternative pentru organizare de santier în zona Stației Teilor dar nu este propusă niciuna. În scopul reanalizării necesității exproprierii terenului Kaufland, subscrisă a propus alte 2 posibile parcele și numere cadastrale pentru organizare de santier. De asemenea, propune restrângerea organizării de santier de la Stația Teilor pe restul numerelor cadastrale aferente fermei de pui. Ce se poate face în acest sens?

Răspuns: După cum s-a răspuns anterior în scris dar și în cadrul dezbaterii publice, au fost analizate anterior mai multe soluții, acestea fiind amplasate mai departe de centrul de greutate al organizării de șantier astfel încât depozitarea bolțarilor și a celorlalte materiale s-ar fi făcut mai departe, evacuarea pământului din subteran s-ar fi făcut cu costuri mai mari, linia tehnologică ar fi fost mai lungă. Soluția optimă tehnico-economică este cea propusă prin proiect și se menține acest punct de vedere.

11. Este menționat în raportul de mediu Iulie 2021 (revizia 1) pagina 67 - CU 222 din Februarie 2021. Acest CU, este atribuit pentru alt obiect - construire blocuri pe strada Frunzisului, Cluj-Napoca. Va rugăm să ne puneți la dispoziție CU corect.

Certificatul de Urbanism emis pentru proiectul de metrou are nr. 222/18.02.2021 și este emis de Consiliul Județean Cluj pe baza Avizului Primarului Municipiului Cluj-Napoca și al Avizului Primarului Comunei Florești nr. 22710/05.02.2021.

A fost emis și Certificatul de Urbanism nr. 1298/16.07.2021 de către Consiliul Județean Cluj pe baza Avizului Primarului Municipiului Cluj-Napoca și al Avizului Primarului Comunei Florești nr. 51398/16.07.2021.

Certificatul de Urbanism nr. 1298 din 16.07.2021 a fost emis pentru COMPONENTA 1. MAGISTRALA 1 DE METROU CLUJ, ca și Certificatul de Urbanism nr. 222 din 18.02.2021, singura modificare fiind relocarea Depoului de la Florești la Sopor. Astfel, Certificatul de Urbanism nr. 1298 din 16.07.2021 face următoarea mențiune: Avizele și acordurile obținute anterior pe baza Certificatului de Urbanism nr. 222 din 18.02.2021 rămân valabile, cu condiția completării acestora cu avize și acorduri privind relocarea Depoului de la Florești la Sopor.

10. from Traian Muresan to everyone: 4:51 PM

12. In SPF Septembrie 2020 la pagina 21 reiese ca si contributie la finantare ca UAT Cluj-Napoca va suporta 71.74% iar UAT Floresti 28.26%. Din ce fonduri vor sustine cele 2 UAT-uri aceste costuri? De asemenea, in SPF avem 14 statii pentru un buget de 986 milioane Euro. Pentru 19 statii (conform ultimelor planse oficiale), cat este bugetul calculat si din ce fonduri vor sustine cele 2 UAT-uri aceste costuri?

Răspuns: Valoarea totală a investiției (fără TVA) este de aprox. 1.730 mil. Euro (aprox. 8.524 mil. Lei) iar sursele de finanțare vor fi următoarele

Fonduri Europene Nerambursabile prin Programul Operațional Infrastructură Mare (POIM) 2014-2020;

Fonduri Europene Nerambursabile și Rambursabile prin Planul Național de Relansare și Reziliență (PNRR) 2021-2027;

Fonduri Europene Nerambursabile prin Programul Operațional Transporturi (POT) 2021-2027;

Alocații de la bugetul de stat prin Ministerul Transporturilor;

Alocații de la bugetul local prin UAT Municipiul Cluj-Napoca și UAT Comuna Florești;

Alte surse legal constituite identificate pe parcurs.

13. Este mentionat in raportul de mediu Iulie 2021 (revizia 1) pagina 67 - CU 222 din Februarie 2021. Acest CU, este atribuit pentru alt obiect - construire blocuri pe strada Frunzisului, Cluj-Napoca.

Certificatul de Urbanism emis pentru proiectul de metrou are nr. 222/18.02.2021 și este emis de Consiliul Județean Cluj pe baza Avizului Primarului Municipiului Cluj-Napoca și al Avizului Primarului Comunei Florești nr. 22710/05.02.2021.

A fost emis și Certificatul de Urbanism nr. 1298/16.07.2021 de către Consiliul Județean Cluj pe baza Avizului Primarului Municipiului Cluj-Napoca și al Avizului Primarului Comunei Florești nr. 51398/16.07.2021.

Certificatul de Urbanism nr. 1298 din 16.07.2021 a fost emis pentru COMPONENTA 1. MAGISTRALA 1 DE METROU CLUJ, ca și Certificatul de Urbanism nr. 222 din 18.02.2021, singura modificare fiind relocarea Depoului de la Florești la Sopor. Astfel, Certificatul de Urbanism nr. 1298 din 16.07.2021 face următoarea mențiune: Avizele și acordurile obținute anterior pe baza Certificatului de Urbanism nr. 222 din 18.02.2021 rămân valabile, cu condiția completării acestora cu avize și acorduri privind relocarea Depoului de la Florești la Sopor.

14. In ce data a fost finalizat/eliberat SPF-ul?

Răspuns: Studiul de prefezabilitate a fost finalizat în Septembrie 2020, fiind predat cu adresa nr. MTE-883/30.09.2020, depus prin Proces verbal de predare – primire nr. 475929/445/01.10.2020 și

fiind avizat de Comisia de recepție și avizare a Proiectului la data de 16.10.2020 prin Proces verbal de recepție și avizare a documentației tehnico-economice faza Studiu de fezabilitate nr. 209105/16.10.2020, semnat și de reprezentantul Primăriei Florești, membru al comisiei respective. Studiul de fezabilitate a fost aprobat prin Hotărârea de Guvern nr. 1010/2020 pentru aprobarea Notei de fundamentare privind necesitatea și oportunitatea efectuării cheltuielilor aferente proiectului 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", județul Cluj.

11. from Traian Muresan to everyone: 4:51 PM

15. In ce data a iesit raportul de mediu? Exista o necorcondanta pe planuri - exista raport de mediu din aprilie 2021 si iulie 2021.

Răspuns: Raportul de mediu din aprilie 2021 a fost revizuit în iulie 2021 conform Certificatului de Urbanism nr. 1298 din 16.07.2021 ce a fost emis pentru COMPONENTA 1. MAGISTRALA 1 DE METROU CLUJ, ca și Certificatul de Urbanism nr. 222 din 18.02.2021, singura modificare fiind relocarea Depoului de la Florești la Sopor. Astfel, Certificatul de Urbanism nr. 1298 din 16.07.2021 face următoarea mențiune: Avizele și acordurile obținute anterior pe baza Certificatului de Urbanism nr. 222 din 18.02.2021 rămân valabile, cu condiția completării acestora cu avize și acorduri privind relocarea Depoului de la Florești la Sopor.

16. PNRR face obiectul construirii primelor 9 statii (2 etape). Floresti ar trebuie sa faca parte din etapa 3 de constructie. Cand incepe organizarea de santier si cand incepe etapa 3 si care este termenul de finalizare al acesteia?

Răspuns: Lucrările pentru Secțiunea Florești - Câmpului ce fac parte din etapa a 2-a de execuție, în funcție de demararea procedurilor legale, se estimează că vor începe în anul 2025 și se estimează a fi finalizate în Decembrie 2028. În prima jumătate a anului 2025 se estimează că vor începe lucrările la stația Teilor iar scuturile vor fi mutate în organizarea de șantier de la Stația Teilor în a doua jumătate a anului 2025 și la începutul anului 2026. Estimăm că organizarea de șantier va fi utilizată până în anul 2028.

17. Cf. pag. 22 din memoriu SPF Septembrie 2021, Graficul de executie este de 84 luni (7 ani). Conform paginii 241, din acelasi memoriu, graficul de executie al scenariului ales, este de 128 luni.

Răspuns: Graficul de execuție inițial a fost bazat pe asigurarea unei finanțări integrale imediate în principal din fonduri europene nerambursabile și rambursabile prin PNRR – Planul Național de Redresare și Reziliență.

Conform surselor de finanțare cunoscute până în prezent s-a prezentat un Grafic de realizare a investiției bazat pe o alocare reală conform schemei de finanțare propuse.

12. from Traian Muresan to everyone: 4:52 PM

Va multumim si asteptam raspunsurile dvs.

from Traian Muresan to everyone: 4:55 PM

Adresa noastra de corespondenta unde ne puteti trimite raspunsurile in scris este office@kaufland.ro, cluj@kaufland.ro.

from Traian Muresan to everyone: 5:01 PM

Pentru un istoric recent al amplasamentului organizarii de santier de la statia Teilor va precizam urmatoarele:

from Traian Muresan to everyone: 5:03 PM

In datele de 19.11.2019 si 04.05.2020 Primaria Floresti informeaza Kaufland ca nu exista proiecte de interes public care sa afecteze terenul in discutie.

from Traian Muresan to everyone: 5:04 PM

31.07.2020 - Kaufland achizitioneaza terenul in urma unei licitatii publice

from Traian Muresan to everyone: 5:05 PM

29.10.2020 - Primaria Floresti adopta HCL 116 pentru traseul metroului conform SPF

from Traian Muresan to everyone: 5:06 PM

19.11.2020 - Primaria Floresti emite Certificat de Urbanism in vederea obtinerii autorizatiei de demolare si PUZ pentru acest amplasament

from Traian Muresan to everyone: 5:07 PM

15.02.2021 - Primaria Floresti emite aviz de oportunitate pentru investitia Kaufland pe acest amplasament

from Traian Muresan to everyone: 5:08 PM

14.07.2021 La solicitarea Kaufland, Primaria Cluj anunta propunerea de expropriere a terenului Kaufland

from Traian Muresan to everyone: 5:09 PM

26.07.2021 - Primaria Floresti emite aviz de oportunitate actualizat pentru amplasamentul Kaufland

from Traian Muresan to everyone: 5:10 PM

Adresa noastra de corespondenta unde ne puteti trimite raspunsurile in scris este office@kaufland.ro, cluj@kaufland.ro. Va multumim anticipat pentru raspunsuri.

Răspuns: S-a transmis anterior punctul de vedere al Proiectantului și al Primăriei Municipiului Cluj-Napoca.

13. from bota to everyone: 5:21 PM

bota pt cuvânt

14. from Maniu Mirela to everyone: 5:29 PM

Buna ziua! Si eu doresc sa iau cuvânt

from Maniu Mirela to everyone: 6:22 PM

incerc acum

from Maniu Mirela to everyone: 6:25 PM

am avut o problema cu internetul, as droti sa iau

from Maniu Mirela to everyone: 6:26 PM

doresc sa iau cuvântul*

to Maniu Mirela (privately): 6:27 PM

am anuntat

Răspuns: A se vedea răspunsul de mai sus.

15. from Mihai Varga to everyone: 6:39 PM

doresc eu

from Mihai Varga to everyone: 6:39 PM

am formulat cerere

from Mihai Varga to everyone: 6:39 PM

dar nu am primit raspuns

from Andreea Muresan to everyone: 6:43 PM

s-a raspuns dlui Mihai Varga. Raspunsul e public, pe site-ul primariei (a se vedea pag.10)
<https://files.primariaclujnapoca.ro/2021/07/15/356472-Raspuns-proiectant-pt-PUZ-METROU-.pdf>
Răspuns: A se vedea răspunsul de mai sus.

16. from Ana Maria Abrudan to everyone: 6:44 PM

Va multumim pentru prezentare! Rugam comunicarea inregistrarii acestei dezbateri tuturor participantilor sau, dupa caz, transcrierea acesteia intr-un document oficial / proces verbal al sedintei. Subsemnatei la adresa: ana.abrudan@yahoo.com.

Răspuns: Se va proceda conform solicitării. Se va transmite procesul verbal al sedintei.

17. from iosif Pop to everyone: 6:50 PM

Excelente argumente dle.Bota si dle.Varga. Oare sunt in masura sa inteleaga ce le-ati spus ?

Răspuns: S-a răspuns solicitărilor în timpul ședinței de dezbatere publică.

18. Din Proces-Verbal Ședința de Dezbatere Publică:

DIRECTOR EXECUTIV: Se va analiza solicitarea transmisă și după consultarea Primăriei din Florești se va reveni cu un răspuns mai detaliat.

Răspuns:

După cum s-a răspuns anterior în scris dar și în cadrul dezbaterii publice, au fost analizate anterior mai multe soluții, acestea fiind amplasate mai departe de centrul de greutate al organizării de șantier astfel încât depozitarea bolțarilor și a celorlalte materiale s-ar fi făcut mai departe, evacuarea pământului din subteran s-ar fi făcut cu costuri mai mari, linia tehnologică ar fi fost mai lungă. Soluția optimă tehnico-economică este cea propusă prin proiect și se menține acest punct de vedere.

19. Din Proces-Verbal Ședința de Dezbatere Publică:

Domnul Iosif Pop a afirmat ca propunerile CCL sunt cunoscute prin adresele adresate către Primăria Cluj Napoca, la care nu s-au primit răspunsurile la soluțiile specialiștilor CCL.

Răspuns: La 24.09.2021 s-a răspuns la toate solicitările domnului Iosif Pop transmise la 13.09.2021.

20. Din Proces-Verbal Ședința de Dezbatere Publică:

DIRECTOR EXECUTIV: Roagă Proiectantul să reanalizeze solicitarea Domnului Haiduc (găsirea unui alt amplasament) și în urma acestei activități se va realiza o ședință pe această temă, dacă este cazul.

Răspuns: La solicitarea anterioară a proprietarului, în Iunie 2021 s-a răspuns astfel:

„1. Imobilul situat pe Calea Moșilor nr. 40 nu este propus spre demolare pentru execuția unui acces la Stația Sportului, ci pentru execuția accesului aferent uneia din cele două evacuări în caz de urgență (câte una pentru fiecare tunel în parte) necesar a fi executate pe Interstația Sportului – Piața Unirii-Universitate (lungime 813m), pentru asigurarea unei distanțe de minim 762m între două căi de evacuare în caz de urgență.

Având în vedere că pentru execuția unei evacuări de urgență este necesară o suprafață de teren care are cel puțin două laturi alăturate de minim 20m, nu este suficientă demolarea numai a imobilului situat pe Calea Moșilor nr. 38 (așa cum sugerați dumneavoastră) deoarece acesta are o lățime mai mică de 20m.

2. *Execuția accesului aferent unei evacuări de urgență comportă realizarea unei structuri independente, adiacente tunelului de metrou, reprezentată de o construcție circulară verticală în diametru de 12m (în interiorul căreia se va amplasa accesul respectiv).*

În concluzie, demolarea imobilului situat pe Calea Moșilor nr. 40 este propusă pentru realizarea întregii structuri a evacuării de urgență prin intermediul căreia va fi asigurată evacuarea călătorilor în caz de urgență, nu numai a unui acces pietonal pentru care ar fi afectată o suprafață mult mai mică de teren.”

Amplasamentul respectiv a rezultat în urma unei analize anterioare detaliate, imobilul respectiv fiind cel care nu are construcții clasate ca monumente istorice și care permite ca dimensiuni amplasarea construcției de metrou respective.

În concluzie considerăm că soluția optimă tehnico-economică este cea propusă prin proiect și ne menținem acest punct de vedere.

21. Din Proces-Verbal Ședința de Dezbatere Publică:

MODERATOR: Se va reanaliza solicitarea privind posibilitatea de relocare sau restrângere a Stației Sportului.

Răspuns: S-a răspuns la toate solicitările anterioare ale proprietarului începând cu Iunie 2021.

Analizele anterioare au dus la stabilirea amplasamentului respectiv. Prin eliminarea Stației Sportului se va înregistra o interstație mai mare de 1km între Agronomie și Piața Unirii și s-ar pierde bazinul de călători din zona Clinicilor (Spital-Universitate) și cea de-a doua evacuare pentru stadion.

În concluzie considerăm că soluția optimă tehnico-economică este cea propusă prin proiect și ne menținem acest punct de vedere.

B. Întrebările directe din timpul ședinței

TRAIAN MUREȘAN: La stabilirea organizarea de șantier de la Stația Teilor s-a luat în considerare costurile și procedura de eliminare a azbocimentului (estimat la 100-120t) și decontaminarea amplasamentului?

ȘEF PROIECT: Studiul de Fezabilitate a luat în calcul costul terenului și costul demolărilor. Eventualele costuri suplimentare necesare eliminării a azbocimentului și decontaminării amplasamentului vor fi acoperite din capitolul de diverse și neprevăzute din Devizul General al lucrării.

TRAIAN MUREȘAN: Care sunt motivele pentru care prin documentația de urbanism s-a interzis construirea unui supermarket în zona amplasamentului stației Teilor având în vedere existența unui Aviz de oportunitate eliberat de Primăria din Florești pentru construirea unui supermarket Kaufland în respectivul amplasament.

ȘEF PROIECT: La demararea activităților de proiectare, s-au făcut solicitări și s-au primit informații privind proiectele în zona de studiu dar nu s-a adus la cunoștință de către Primăria Florești existența vreunui Aviz de oportunitate pentru construirea unui supermarket Kaufland în respectivul amplasament. Ne menținem punctul de vedere ca pe zona afectată de organizarea de șantier de la Stația Teilor să nu se elibereze aviz pentru nicio construcție având în vedere importanța amplasamentului respectiv ca organizare de șantier principală inclusiv pentru gospodărire scuturi lansate către Cluj-Napoca Stația Sfânta Maria.

DIRECTOR : Se va analiza solicitarea transmisă și după consultarea Primăriei din Florești se va reveni cu un răspuns mai detaliat. (A se vedea răspunsurile la solicitările scrise pct. A18.)

POP IOSIF - Consiliul Civic Local: A exprimat considerații generale cu privire la:

oportunitatea momentului și riscurile asumării momentului pentru demararea proiectului;
realizările Municipality Cluj-Napoca, nemulțumiri legate de cheltuielile realizate și nerealizarea anumitor proiecte în perioada 2004-2020, fără consultarea publicului în prealabil;

A exprimat considerații practice cu privire la:

cu cele 80 mil euro aferente Studiului de Fezabilitate al Centurii Ocolitoare se puteau construi 10 noi școli și 15 grădinițe în noile zone urbane;
începerea unui nou șantier pe același traseu cu lucrări în execuție nu va face decât să blocheze orașul și să suplimenteze cheltuielile deja realizate;
atacarea unui proiect de 1,7 mld. Euro cu acoperire financiară de 17,3% din finanțarea sperată din PNRR, pretinde preluarea de riscuri incontolabile și restituire banilor în caz de eșec de către comunitate;
suportul bugetar pentru operarea și mentenanța ulterioară este foarte greu de suportat din bugetul local având în vedere că se încurajează munca de acasă;
prin construirea unei linii de metrou subteran se soluționează doar o mică parte din problemele existente în momentul acesta în Cluj (relația vest – est), rămânând nesoluționate cel cele transversale;
cerințele de mediu nu sunt influențate negativ prin introducerea metroului;
introducerea metroului este oportună numai după 2060.

Domnul Iosif Pop a afirmat ca propunerile CCL sunt cunoscute prin adresele adresate către Primăria Cluj Napoca, la care nu s-au primit răspunsurile la soluțiile specialiștilor CCL. *(A se vedea răspunsurile la solicitările scrise pct. A19.)*

CĂLIN CONSTANEA: Nu a fost prezent

ATTILA VERDES: Nu a fost prezent

RĂZVAN RADU: La cât este estimată Secțiunea de metrou pusă în funcțiune în 2026?

ȘEF PROIECT: Prima Secțiune (Sfânta Maria – Sopor) este estimată la aprox. 800 mil Euro, din care se asigură 300 mil. Euro prin bugetul PNRR - Planul Național de Relansare și Reziliență (PNRR) 2021-2027 Fonduri Europene Nerambursabile și Rambursabile, 260 mil Euro prin bugetul POT - Programul Operațional Transporturi (POT) 2021-2027 Fonduri Europene Nerambursabile și restul de la bugetul național prin credite de angajament din partea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, fiind astfel asigurată toată finanțarea primei secțiuni.

RĂZVAN RADU: Ce se întâmplă dacă una din cele 3 surse de finanțare nu este asigurată pe timpul execuției?

ȘEF PROIECT: Graficul de execuției este realizat în condițiile în care este asigurat fluxul bugetar (cash-flow-ul) 100% corespunzător alocațiilor solicitate din Studiul de fezabilitate. Dacă una din cele 3 surse de finanțare nu este asigurată pe timpul execuției se va mări durata de execuție.

DIRECTOR: Conform legii contractele se semnează când există prevedere bugetară. Graficul de execuție prezentat de Proiectant este unul realist.

RĂZVAN RADU: Regimul juridic al terenului pe care este amplasat Depoul Sopor arată că terenul este al MapN?

Structura de metrou între Piața Mărăști și dezvoltarea Studium Green este propusă în săpătură deschisă?

Cum poate fi realizată stația electrică în Piața Mărăști având în vedere că nu există nicio sursă bună în apropiere?

ŞEF PROIECT: Conform soluțiilor tehnice ale Studiului de soluție la faza SF+PUZ realizat pentru alimentarea cu energie electrică a metroului din Cluj-Napoca, pentru stația electrică din Piața Mărăști s-a obținut acordul operatorului de distribuție a energiei electrice din Cluj-Napoca, urmând ca în conformitate cu instrucțiunile acestuia, la faza de Proiect Tehnic să se obțină Avizul de racordare. Pe taxa de aviz de racordare se va realiza această stație electrică odată cu celelalte lucrări necare prevăzute.

Structura de metrou în săpătură deschisă între Piața Mărăști și dezvoltarea Studium Green a fost singura soluție posibilă pentru asigurarea bifurcației către cele două capete ale linie. Execuția acestei structuri (galerie) se va realiza etapizat astfel încât să nu fie întreruptă circulație traseelor liniilor de transport de suprafață. Nu este posibilă realizarea bifurcației prin tuneluri realizate cu mașini de forat tuneluri tip TBM.

Regimul juridic al terenului aferent Depoului Sopor este incert, nu se cunosc toți proprietarii iar în raportul de evaluare a imobilelor a fost prevăzută cea mai defavorabilă situație: proprietate privată. Având în vedere amplasarea acestuia în proximitatea poligonului de tragere al unității militare din apropiere, a fost necesară solicitarea și obținerea avizului MAPN care a fost emis. Terenul nu este al MAPN.

RĂZVAN RADU: Estimarea reducerii numărului de mașini în circulație ca urmare a implementării proiectului este optimistă, acesta ar putea să se datoreze mai mult din faptul că din 2030 nu se va mai permite în Uniunea Europeană comercializare autovehiculelor cu ardere internă precum și prin proiectele de modernizare a transportului public implementate în Cluj-Napoca (benzi dedicate pentru liniile de troleibuze).

HAIDUC ZEVONIU (proprietar imobil situat în Calea Moșilor nr. 40 – propus spre expropriere): Din prezentare s-a înțeles că pe amplasamentul imobilului situat în Calea Moșilor nr. 40 se va realiza Stația Sportului.

De ce nu se realizează stația de metrou pe imobilul situat în Calea Moșilor nr. 38, proprietarul fiind Primăria?

Se solicită realizarea unui parteneriat public privat în cazul în care amplasamentul stației de metrou nu poate fi relocat.

ŞEF PROIECT: Pe amplasamentul imobilului situat în Calea Moșilor nr. 40 este propusă o evacuare de urgență, necesar a fi proiectată pentru distanțe mai mari de 750m în conformitate cu Normativele de proiectare de metrou și reglementările tehnice pentru Protecție Civilă și Prevenire și Stingere a incendiilor, similar cazului imobilului situat pe Calea Moșilor nr. 5.

Amplasamentele respective au rezultat în urma unei analize detaliate, imobilele respective fiind cele care nu sunt clasate ca monumente istorice și care permit ca dimensiuni amplasarea construcțiilor de metrou respective.

ŞEF PROIECT URBANISM: Amplasamentul imobilului situat în Calea Moșilor nr. 38 nu are dimensiunea necesară realizării evacuărilor de urgență.

ŞEF PROIECT: Având în vedere scopul tehnic al utilizării construcției de metrou respective (doar în caz de urgență), nu se pune problema unui parteneriat public-privat.

HAIDUC ZEVONIU: Își exprimă dezacordul cu privire la alegerea imobilului situat în Calea Moșilor nr. 40 pentru realizarea evacuării de urgență (suprafață expropriată este prea mare) exprimând considerații generale privind valoarea acestuia din punct de vedere personal dar și pentru Municipiul Cluj-Napoca.

Prin amplasarea evacuării de urgență se va leza orașul din punct de vedere arhitectural. Pentru acest lucru trebuie să se obțină avizul Direcției Județene de Cultură Cluj, nu a Comisiei Naționale de Cultură.

Solicită realizarea unei analize pentru găsirea unui alt amplasament pentru construirea evacuării de urgență

având în vedere valoarea și locația imobilului situat pe Calea Moșilor nr. 40 și faptul că există în proximitate parcele mult mai puțin valoroase.

ȘEF PROIECT: S-a obținut avizul Direcției Județene de Cultură Cluj cu condiția întregirii frontului construit. S-a obținut punctul de vedere consultativ al Comisiei Naționale de Arheologie care a aprobat soluțiile prezentate cu condiția prezentării la faza următoare de Proiect Tehnic.

Pe baza coridorului de expropriere stabilit conform soluțiilor tehnice s-a realizat Raportul de evaluare a imobilelor afectate în care s-a prevăzut Lista proprietarilor cu toate sumele aferente despăgubirii proprietăților expropriate.

S-au analizat și alte amplasamente, însă majoritatea sunt monumente sau nu oferă spațiul suficient amplasării și execuției structurii de metrou aferente.

DIRECTOR: Roagă Proiectantul să reanalizeze solicitarea Domnului Haiduc (găsirea unui alt amplasament) și în urma acestei activități se va realiza o ședință pe această temă, dacă este cazul.

(A se vedea răspunsurile la solicitările scrise pct. A20.)

POP IOSIF: Solicită nemodificarea soluțiilor tehnice deja adoptate.

TRAIAN MURESAN: Este în asentimentul Domnului Haiduc fiind într-o situație similară având un teren în Localitatea Florești pe suprafața căruia se vor realiza lucrări provizorii (organizare de șantier). S-au propus printr-o adresă amplasamente similare în imediata vecinătate.

ȘEF PROIECT: Soluțiile propuse au fost analizate anterior, acestea fiind amplasate mai departe de centrul de greutate al organizării de șantier astfel încât depozitarea bolțarilor și a celorlalte materiale se va face mai departe, evacuarea pământului din subteran se va face cu costuri mai mari, linia tehnologică este mai lungă. Soluția optimă tehnico-economică este cea propusă prin proiect și se menține acest punct de vedere, ca și în cazul anterior.

DIRECTORUL AGENȚIEI DE PROTECȚIE A MEDIULUI CLUJ: Agenția de Protecție a Mediului Cluj a emis pentru Kaufland un program de conformare pentru acele 180t de azbociment și un acord de mediu prin care aceștia trebuie să realizeze demolarea și decontaminarea ce cade în responsabilitatea Kaufland și nu a proiectului de metrou.

MODERATOR: Obiectul prezentei dezbateri publice se referă la implicațiile în ceea ce privește impactul asupra mediului.

TRAIAN MURESAN: Când vor începe lucrările de execuție a structurii de metrou conform graficului de execuție și care este termenul de finalizare al liniei de metrou.

ȘEF PROIECT: Lucrările pentru Secțiunea Câmpului – Sopor vor începe la jumătatea anului 2023 și se estimează a fi finalizate în Decembrie 2026. În prima jumătate a anului 2025 vor începe lucrările la stația Teilor iar scuturile vor fi mutate în organizarea de șantier de la Stația Teilor în a doua jumătate a anului 2025 și la începutul anului 2026. Estimăm că organizarea de șantier va fi utilizată până în anul 2028.

BIANCA VLĂDUȚIU (proprietar imobil situat pe Calea Moșilor nr 63 – propus spre expropriere): Se pot cupla stațiile Florilor și Sportului într-o singură stație în zona intersecției Căii Moșilor cu Str. Clinicilor (conform Magistralei 2 de metrou din București care pentru aprox. aceeași lungime are 14 stații) având în vedere că există mai mult spațiu liber și clădiri nelocuite (86 și 88)?

Conform soluției prezentate este necesară consolidarea terenului pentru subtraversarea monumentului istoric situat pe Calea Mănăștur nr.1, lucru care s-ar evita dacă s-ar comasa cele două stații așa cum s-a propus anterior.

ȘEF PROIECT: Magistrala 2 de metrou din București a fost proiectată la începutul anilor 80 și construită

până în anul 1987. Având în vedere distanța mare a interstațiilor pe anumite zone a fost necesară suplimentarea transportului public de suprafață. După anii 90 Magistralele de metrou au fost proiectate cu interstații sub 1km pentru a prelua toți călătorii, inclusiv cei care folosesc transportul public de suprafață.

Prin eliminarea Stației Sportului se va înregistra o interstație mai mare de 1km între Agronomie și Piața Unirii și s-ar pierde bazinul de călători din zona Clinicilor (Spital-Universitate) și cea de-a doua evacuare pentru stadion.

În zona propusă nu poate fi amplasată stația de metrou deoarece este o zonă de curbă cu raza mult mai mică decât prevederile în vigoare pentru amplasarea peronului stației de metrou.

BIANCA VLĂDUȚIU (proprietar imobil situat pe Calea Moșilor nr 63 – propus spre expropriere): De când se presupune că vom fi evacuați din casele noastre.

ȘEF PROIECT: Estimă că în prima jumătate a anului 2023 se vor realiza procedurile de expropriere.

ALEXANDRU BEJAN: Nu a fost prezent.

MARIUS BOTA: A exprimat considerații cu privire la:

- lipsa unei strategii a întregii rețele de metrou la nivelul anului 2060, spre exemplu, nu doar a unui traseu pe direcția vest-est;

- menținerea traficului rutier ca urmare a introducerii acestui proiect;

- proiectul este învechit tehnologic (transportul modern este pe pneuri nu pe șine);

- distanța între stații trebuie să fie de max. 500m, deoarece deplasarea oamenilor se face pe distanțe mici și preferă mijloacele de transport, nu mersul pe jos;

- evitarea suprapunerii a mai mult de două mijloace de transport pe același traseu;

- lipsa conexiunilor cu traseele de metrou viitoare.

ȘEF PROIECT: Analiza traseului de metrou s-a realizat pornind de la modelul de transport dezvoltat prin PMUD care acoperă zona urbană Cluj-Napoca inclusiv zona metropolitană. Conform PMUD actualizat transportul la suprafață se va reconfigura ierarhic astfel încât celelalte moduri de transport de suprafață vor deservi traseul de metrou.

Conform contractului de proiectare se va realiza un studiu preliminar privind dezvoltarea pe viitor a rețelei de metrou din Cluj prin extensii, alte linii sau inele de metrou care vor deservi și cartierele din Nord și Sud.

Durata de viață a liniei de metrou este de 100 ani.

ȘEF PROIECT MODELARE TRANSPORT: Pentru prognozele pe termen lung s-a luat în considerare utilizarea terenurilor și dezvoltările imobiliare pe următorii 30 de ani. S-a ținut cont de dinamica caracteristicilor soio-economice și de mobilitate, cât și obținerea beneficiilor și a impactului asupra diversilor indicatori de mediu/trafic.

MIRELA MANIU (proprietar imobil situat pe Calea Moșilor nr 64 – propus spre expropriere): Solicită desființarea Stației Sportului și mutarea Stației Florilor mai la est, conform propunerii Doamnei Vlăduțiu.

Ca urmare a exproprierii acestui imobil vor fi afectate aprox. 20 familii, având în vedere că nu sunt prevăzute soluții de relocare a locatarilor.

Ca urmare a demolărilor pentru execuția Stației Sportului zona va fi sacrificată din punct de vedere arhitectural, cu toate că se va asigura continuitatea frontului construit.

Solicită reevaluarea solicitării de adaptare a Stației având în vedere că deja acest lucru s-a realizat (inițial se prezentase o stație care afecta mai multe proprietăți).

MODERATOR: Se va reanaliza solicitarea privind posibilitatea de relocare sau restrângere a Stației

Sportului.

(A se vedea răspunsurile la solicitările scrise pct. A21.)

BANGA ATILA: Nu a fost prezent.

IONESCU DINU: Nu are nimic de adăugat.

CĂLIN CONSTANTEA: Solicită punerea la dispoziție Certificatului de Urbanism nr. 222 din Februarie 2021, deoarece cel emis de Primăria Municipiului Cluj-Napoca se referă la cu totul alt proiect.

ȘEF PROIECT: Certificatul de Urbanism emis pentru proiectul de metrou are nr. 222 din Februarie 2021 dar este emis de Consiliul Județean Cluj.

MIHAI VARGA: A exprimat câteva puncte de vedere pe baza expertizei profesionale din străinătate în domeniul industrial:

proiectul metroului în Cluj este construit pe multe erori, deoarece este construit pe date istorice (nu predictive) ale orașului, adică pe baza datelor actuale (Eurostat) care arată că până în anul 2050 populația orașului va scăde și nu va crește;

este discutabilă sintagma de soluție verde pentru metrou, conform unui studiu recent impactul asupra mediului este unul puternic și de durată, adică după 35 ani de operare se poate vorbi de o ameliorare a impactului asupra mediul realizat pe timpul execuției;

problema vibrațiilor este problema cea mai gravă deoarece poate afecta structura de rezistență a clădirilor;

ideea acestui proiect nu este una optimă deoarece este construită pe date eronate;

decongestionarea traficului se poate face odată cu crearea unei benzi speciale pentru transportul în comun și a unei centuri a orașului;

există spații largi de construire a stațiilor fără a demola locuințele;

se recomandă relocarea traseului adiacent Stadionului din Cluj Arena;

este de apreciat că s-a propus exproprierea a cât mai puține imobile.

ȘEF PROIECT: Răspunsurile anterioare transmise la solicitările dlui Varga au fost transmise la faza Studiu de fezabilitate a proiectului. În prezent s-a finalizat Studiul de fezabilitate iar soluțiile se cunosc cu exactitate. Dacă se dorește se vor transmite solicitări la care să se răspundă la această fază de proiectare. Soluția de cale de rulare anti-vibrații se va aplica de la Câmpului la Piața Mărăști pe zona centrală protejată unde sunt monumente istorice. Aceasta reprezintă o soluție suplimentară având în vedere și adâncimea mare a tunelului de metrou pe zona respectivă. Conform contractului de proiectare se va realiza un studiu preliminar privind dezvoltarea pe viitor a rețelei de metrou din Cluj prin extensii, alte linii sau inele de metrou care vor deservi și cartierele din Nord și Sud. Se mulțumește pentru aprecieri.

MODERATOR: Se mulțumește pentru participare.

Cu deosebit respect,

PRIMAR,
EMIL BOC

DIRECTOR EXECUTIV
VIRGIL PORUȚIU

PORUTIU VIRGIL Digitally signed by PORUTIU VIRGIL
Date: 2021.10.20 15:32:41 +03'00'

Emil
Boc Semnat digital
de Emil Boc
Data:
2021.10.21
15:35:42 +03'00'

ȘEF SERVICIU
MARIA OPRÎȘ

Maria Opris Semnat digital de Maria Opris
Data: 2021.10.20 15:07:54
+03'00'



356472 / 14.06.2021

Către: Municipiul Cluj-Napoca,
Adresa: Calea Moșilor, nr. 1-3; Localitate: Cluj-Napoca; Jud. Cluj;
Cod Poștal: 400001; Țara: România;
E-mail: registratura@primariaclužnapoca.ro;
Nr de telefon: +40 264596030; Fax: +40 264431575;

În atenția: Domnului Virgil Poruțu - DIRECTOR EXECUTIV
Spre știință: Doamnei Maria Opreș - RESPONSABIL DE CONTRACT
Referitor la: Adresa nr. 343535/445/07.06.2021 (MTE-1316/11.06.2021)

RĂSPUNS LA OBIECȚIUNI PUZ MAGISTRALA I DE METROU CLUJ
CONTRACT DE SERVICII nr. 201010/15.04.2020 (MTE-C75/23.04.2020)
Nr. înreg.: MTE-1317/11.06.2021

Stimate Domnule Director,

Referitor la Contractul de servicii nr. 201010/15.04.2020 (MTE-C75/23.04.2020) pentru obiectivul de investiții „Servicii de elaborare Studii de Pre-Fezabilitate, Fezabilitate, impact asupra mediului și evaluarea strategică adecvată pentru obiectivul de investiții „Tren Metropolitan Gilău – Florești – Cluj-Napoca – Baci – Apahida – Jucu – Bonțida”- etapa I a sistemului de transport metropolitan rapid Cluj: Magistrala I de Metrou și Tren Metropolitan, inclusiv legătura dintre acestea și a studiilor conexe viitoarelor obiective de investiții”, ca urmare a adresei Dumneavoastră sus-menționată, vă transmitem următoarele răspunsuri:

Referitor la adresa înregistrată cu nr. 329742/31.05.2021

- Denumirile sunt provizorii. Primăria Municipiului Cluj-Napoca va organiza o consultare publică pe tema denumirilor stațiilor. Decizia va fi luată până la punerea în funcțiune cu călători.

Referitor la adresa înregistrată cu nr. 333893/43/02.06.2021

- Planul Urbanistic Zonal servește la stabilirea regulilor de ocupare a terenurilor ce stau la baza proiectului ce are ca scop construcția, echiparea și punerea în funcțiune cu succes a unei linii de metrou ușor în zona metropolitană Cluj-Napoca, în lungime de 20 km, având 19 stații, un depou.
- Documentația stabilește regulile de ocupare a terenurilor și de amenajare a acestora, pe suprafețele afectate atât în perioada de execuție, cât și în perioada de exploatare.
- Regulamentul Local de Urbanism aferent PUZ MAGISTRALA I DE METROU CLUJ detaliază prevederile cu caracter de reglementare în zonele în care se intervine la nivelul terenului și introduce noi condiții de avizare față de reglementările deja aprobate în documentațiile de urbanism anterioare.
- Planul de reglementări – Zonificare funcțională conține:
 - limita zonei de studiu, a zonei reglementate, a UTR-urilor;
 - reglementări - zonificare funcțională;
 - reglementări ale terenurilor afectate în perioada execuției și exploatarei metroului;
 - UTR-uri conform PUG care sunt afectate de Zona Minimă de Siguranță și/sau Zona Minimă de Protecție a Metroului;
 - UTR-uri conform PUG;
 - infrastructură metrou: depou, stații supraterrane, accese stații, prize de ventilație, evacuări de urgență.
- În ceea ce privește solicitarea referitoare la suprafața de teren care se intersectează cu traseul proiectului, precizăm că linia de metrou subteraneează terenul pe o suprafață de aprox. 300mp.
- Cu referire la cererea de modificare a încadrării funcționale a terenului, vă comunicăm următoarele:

- o documentația PUZ MAGISTRALA I DE METROU CLUJ modifică reglementările existente și produce efecte juridice **exclusiv** în limitele de investiție - Linia I de Metrou Cluj. Pe restul teritoriului străbătut de linia de metrou se instituie Zona Minimă de Siguranță și Zonele Minime de Protecție a Metroului.
- o terenul aflat în proprietatea dumneavoastră nu este afectat pe perioada de execuție sau în perioada de exploatare a Magistralei I de metrou. Astfel, așa cum am spus și mai sus, prin prezenta documentație nu se poate schimba zonificarea funcțională deja reglementată în PUG Municipiul Cluj-Napoca sau în alte documentații aprobate ulterior acestuia, investiția neproducând efecte juridice asupra terenului cu nr. cadastral 22304.
- o proprietatea dumneavoastră este subtraversată de structura metroului, fapt ce a dus la instituirea Zonei Minime de Siguranță a Metroului. Acest lucru înseamnă că, în cazul în care veți dori să utilizați terenul, pe lângă avizele solicitate în mod normal, în baza reglementărilor existente, va fi necesar și cel al Administratorului Infrastructurii de Metrou.

Referitor la adresa înregistrată cu nr. 336834/03.06.2021

- Conform analizelor multicriteriale (tehnice și economico-financiare) desfășurate la faza SPF și SF, Proiectantul a recomandat, și Clientul și Consultantul au aprobat, realizarea pe coridorul menționat a unei linii de metrou ușor, inclusiv amplasamentele stațiilor și acceselor.
- Pentru această soluție a fost emis Certificat de urbanism de către Consiliul Județean Cluj și s-a elaborat Planul Urbanistic Zonal.
- Stația Sportului a fost amplasată în locația respectivă pentru a deservi atât zona adiacentă dar și zona Cluj-Arena. Interstația de 1,5km în zona urbană centrală este neadecvată deservirii optime a centrului plin de obiective (sociale, administrative, etc.) a Municipiului Cluj-Napoca.
- Pentru a afecta cât mai puțin construcțiile din zona Stației Sportului (cât și a monumentelor adiacente Căii Moților), aceasta a fost deja proiectată într-o soluție specială, cu peroane suprapuse pentru a diminua dimensiunile pe lățime, astfel încât să se diminueze zona afectată.
- Latura nordică a fost afectată în principal inclusiv prin amplasarea acceselor și a construcțiilor speciale (prize de ventilație, evacuări de urgență).
- Construcțiile afectate respective nu sunt încadrate ca monumente.
- Pentru latura sudică s-a afectat proprietatea respectivă prin amplasarea unui acces al stației precum și prin prevederea unei legături pietonale cu str. Clinicilor (lungimea acesteia este de aprox. 130m, pe când cea prin Str. Iuliu Hațieganu este de aprox. 400m). Menționăm că, din motive de asigurare a evacuării în caz de urgență a călătorilor, stațiile de metrou trebuie dotate cu două accese pietonale (deschise pe timpul operării metroului) și unul de urgență (deschis doar în caz de urgență).
- Nici construcțiile afectate aflate pe această latură nu sunt încadrate ca monumente.

Referitor la adresa înregistrată cu nr. 338945/04.06.2021

- Conform analizelor multicriteriale (tehnice și economico-financiare) desfășurate la faza SPF și SF, Proiectantul a recomandat, și Clientul și Consultantul au aprobat, realizarea pe coridorul menționat a unei linii de metrou ușor, inclusiv amplasamentele stațiilor și acceselor.
- Pentru această soluție a fost emis Certificat de urbanism de către Consiliul Județean Cluj și s-a elaborat Planul Urbanistic Zonal.
- Stația Sportului a fost amplasată în locația respectivă pentru a deservi atât zona adiacentă dar și zona Cluj-Arena. Interstația de 1,5km în zona urbană centrală este neadecvată deservirii optime a centrului plin de obiective (sociale, administrative, etc.) a Municipiului Cluj-Napoca.

- Pentru a afecta cât mai puțin construcțiile din zona Stației Sportului (cât și a monumentelor adiacente Căii Moșilor), aceasta a fost deja proiectată într-o soluție specială, cu peroane suprapuse pentru a diminua dimensiunile pe lățime, astfel încât să se diminueze zona afectată.
- Latura nordică a fost afectată în principal inclusiv prin amplasarea acceselor și a construcțiile speciale (prize de ventilație, evacuări de urgență).
- Construcțiile afectate respective nu sunt încadrate ca monumente.
- Pentru latura sudică s-a afectat proprietatea respectivă prin amplasarea unui acces al stației precum și prin prevederea unei legături pietonale cu str. Clinicilor (lungimea acesteia este de aprox. 130m, pe când cea prin Str. Iuliu Hațieganu este de aprox. 400m). Menționăm că, din motive de asigurare a evacuării în caz de urgență a călătorilor, stațiile de metrou trebuie dotate cu două accese pietonale (deschise pe timpul operării metroului) și unul de urgență (deschis doar în caz de urgență).
- Nici construcțiile afectate aflate pe această latură nu sunt încadrate ca monumente.

Referitor la adresa înregistrată cu nr. 341967/433/07.06.2021

- Conform analizelor multicriteriale (tehnice și economico-financiare) desfășurate la faza SPF și SF, Proiectantul a recomandat, și Clientul și Consultantul au aprobat, realizarea pe coridorul menționat a unei linii de metrou ușor, inclusiv amplasamentele stațiilor și acceselor.
- Pentru această soluție a fost emis Certificat de urbanism de către Consiliul Județean Cluj și s-a elaborat Planul Urbanistic Zonal.
- Stația Sportului a fost amplasată în locația respectivă pentru a deservi atât zona adiacentă dar și zona Cluj-Arena. Interstația de 1,5km în zona urbană centrală este neadekvată deservirii optime a centrului plin de obiective (sociale, administrative, etc.) a Municipiului Cluj-Napoca.
- Pentru a afecta cât mai puțin construcțiile din zona Stației Sportului (cât și a monumentelor adiacente Căii Moșilor), aceasta a fost deja proiectată într-o soluție specială, cu peroane suprapuse pentru a diminua dimensiunile pe lățime, astfel încât să se diminueze zona afectată.
- Latura nordică a fost afectată în principal inclusiv prin amplasarea acceselor și a construcțiile speciale (prize de ventilație, evacuări de urgență).
- Construcțiile afectate respective nu sunt încadrate ca monumente.
- Pentru latura sudică s-a afectat proprietatea respectivă prin amplasarea unui acces al stației precum și prin prevederea unei legături pietonale cu str. Clinicilor (lungimea acesteia este de aprox. 130m, pe când cea prin Str. Iuliu Hațieganu este de aprox. 400m). Menționăm că, din motive de asigurare a evacuării în caz de urgență a călătorilor, stațiile de metrou trebuie dotate cu două accese pietonale (deschise pe timpul operării metroului) și unul de urgență (deschis doar în caz de urgență).
- Nici construcțiile afectate aflate pe această latură nu sunt încadrate ca monumente.

Referitor la adresa înregistrată cu nr. 342404/07.06.2021

- Conform analizelor multicriteriale (tehnice și economico-financiare) desfășurate la faza SPF și SF, Proiectantul a recomandat, și Clientul și Consultantul au aprobat, realizarea pe coridorul menționat a unei linii de metrou ușor, inclusiv amplasamentele stațiilor și acceselor.
- Pentru această soluție a fost emis Certificat de urbanism de către Consiliul Județean Cluj și s-a elaborat Planul Urbanistic Zonal.

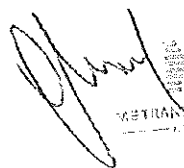
- Stația Sportului a fost amplasată în locația respectivă pentru a deservi atât zona adiacentă dar și zona Cluj-Arena. Interstația de 1,5km în zona urbană centrală este neadecvată deservirii optime a centrului plin de obiective (sociale, administrative, etc.) a Municipiului Cluj-Napoca.
- Pentru a afecta cât mai puțin construcțiile din zona Stației Sportului (cât și a monumentelor adiacente Căii Moșilor), aceasta a fost deja proiectată într-o soluție specială, cu peroane suprapuse pentru a diminua dimensiunile pe lățime, astfel încât să se diminueze zona afectată.
- Latura nordică a fost afectată în principal inclusiv prin amplasarea acceselor și a construcțiile speciale (prize de ventilație, evacuări de urgență).
- Construcțiile afectate respective nu sunt încadrate ca monumente.
- Pentru latura sudică s-a afectat proprietatea respectivă prin amplasarea unui acces al stației precum și prin prevederea unei legături pietonale cu str. Clinicilor (lungimea acesteia este de aprox. 130m, pe când cea prin Str. Iuliu Hațieganu este de aprox. 400m). Menționăm că, din motive de asigurare a evacuării în caz de urgență a călătorilor, stațiile de metrou trebuie dotate cu două accese pietonale (deschise pe timpul operării metroului) și unul de urgență (deschis doar în caz de urgență).
- Nici construcțiile afectate aflate pe această latură nu sunt încadrate ca monumente.

Referitor la adresa înregistrată cu nr. 343840/07.06.2021

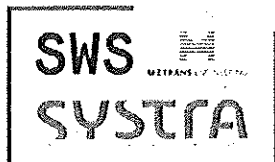
- Din informațiile și datele colectate din vizitele în teren, precum și din corespondența avută cu Primăria Căminului Florești, nu au fost identificate construcții aflate în curs de execuție sau în stadiu de proiectare în zona marcată de dumneavoastră (Șesul de Sus) care să fie amplasate în zona reglementată prin PUZ.
- Vă rugăm să ne transmiteți date mai concrete (fotografii cu construcțiile în curs de execuție, documentații urbanistice faza PUZ, etc.) din care pot fi identificate amplasamentele construcțiilor observate de dumneavoastră.

Vă mulțumim pentru colaborare!

ASOCIEREA SWS – SYSTRA – METRANS
ȘEF DE PROIECT și RESPONSABIL DE CONTRACT IONEL OPREA
ȘEF PROIECT PLAN GENERAL MARIUS VLĂSCLEANU



METRANS ENGINEERING



382345/28.06.2021

Către: Municipiul Cluj-Napoca,
Adresa: Calea Moșilor, nr. 1-3; Localitate: Cluj-Napoca; Jud. Cluj;
Cod Poștal: 400001; Țara: România;
E-mail: registratura@primariaclužnapoca.ro;
Nr de telefon: +40 264596030; Fax: +40 264431575;

În atenția: Domnului Virgil Poruțu - DIRECTOR EXECUTIV
Spre știință: Doamnei Maria Opreș - RESPONSABIL DE CONTRACT
Referitor la: Adresa nr. 367204/445/17.06.2021 (MTE-1334/18.06.2021)
Adresa nr. 370175/445/22.06.2021 (MTE-1343/23.06.2021)

RĂSPUNS LA OBIECȚIUNI PUZ MAGISTRALA I DE METROU CLUJ
CONTRACT DE SERVICII nr. 201010/15.04.2020 (MTE-C75/23.04.2020)
Nr. înreg.: MTE-1350/28.06.2021

Stimate Domnule Director,

Referitor la Contractul de servicii nr. 201010/15.04.2020 (MTE-C75/23.04.2020) pentru obiectivul de investiții „Servicii de elaborare Studii de Pre-Fezabilitate, Fezabilitate, impact asupra mediului și evaluarea strategică adecvată pentru obiectivul de investiții „Tren Metropolitan Gilău – Florești – Cluj-Napoca – Baciș – Apahida – Jucu – Bonțida”- etapa I a sistemului de transport metropolitan rapid Cluj: Magistrala I de Metrou și Tren Metropolitan, inclusiv legătura dintre acestea și a studiilor conexe viitoarelor obiective de investiții”, ca urmare a adreselor Dumneavoastră sus-menționate, vă transmitem următoarele răspunsuri:

Referitor la adresa înregistrată cu nr. 350117/09.06.2021 (Haiduc Elena – Calea Moșilor nr. 40)
Referitor la adresa înregistrată cu nr. 350176/11.06.2021 (Haiduc Elena – Calea Moșilor nr. 40)

„1. Imobilul situat pe Calea Moșilor nr. 40 nu este propus spre demolare pentru execuția unui acces la Stația Sportului, ci pentru execuția accesului aferent uneia din cele două evacuări în caz de urgență (câte una pentru fiecare tunel în parte) necesar a fi executate pe Interstația Sportului – Piața Unirii-Universitate (lungime 813m), pentru asigurarea unei distanțe de minim 762m între două căi de evacuare în caz de urgență.
Având în vedere că pentru execuția unei evacuări de urgență este necesară o suprafață de teren care are cel puțin două laturi alăturate de minim 20m, nu este suficientă demolarea numai a imobilului situat pe Calea Moșilor nr. 38 (așa cum sugerați dumneavoastră) deoarece acesta are o lățime mai mică de 20m.

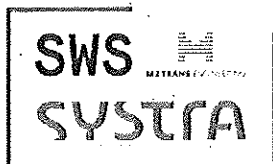
2. Execuția accesului aferent unei evacuări de urgență comportă realizarea unei structuri independente, adiacente tunelului de metrou, reprezentată de o construcție circulară verticală în diametru de 12m (în interiorul căreia se va amplasa accesul respectiv).
În concluzie, demolarea imobilului situat pe Calea Moșilor nr. 40 este propusă pentru realizarea întregii structuri a evacuării de urgență prin intermediul căreia va fi asigurată evacuarea călătorilor în caz de urgență, nu numai a unui acces pietonal pentru care ar fi afectată o suprafață mult mai mică de teren.”

Referitor la adresa înregistrată cu nr. (Liana Serdean – Calea Moșilor nr. 40)

„Imobilul situat pe Calea Moșilor nr. 40 nu este propus spre demolare pentru execuția unui acces la Stația Sportului, ci pentru execuția accesului aferent uneia din cele două evacuări în caz de urgență (câte una pentru fiecare tunel în parte) necesar a fi executate pe Interstația Sportului – Piața Unirii-Universitate (lungime 813m), pentru asigurarea unei distanțe de minim 762m între două căi de evacuare în caz de urgență.

Pentru execuția unei evacuări de urgență este necesară o suprafață de teren care are cel puțin două laturi alăturate de minim 20m, suprafață de teren care nu se regăsește în proprietatea Primăriei pe latura de nord a Căii Moșilor.

Conform legislației în vigoare (art. 30. alin(2) din Normele metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul și de elaborare și actualizare a documentațiilor de urbanism din 26.02.2016):



Durata de valabilitate a planurilor urbanistice zonale (P.U.Z.) se stabilește prin hotărâre a consiliului local de aprobare a acestora în raport cu scopul elaborării sau cu complexitatea obiectivelor de investiții care le-au generat.”

Referitor la adresa înregistrată cu nr. 352373/11.06.2021 (Sferle & Ciocian Cab. Av. – Depou Florești)

„Magistrala I de metrou Cluj este obiectiv de investiții de utilitate publică, de interes național.

În prezent Studiul de Fezabilitate se afla în faza de finalizare și va fi promovat pentru aprobare prin Hotărâre de Guvern, împreună cu indicatorii tehnico-economici și amplasamentul lucrării de utilitate publică, care cuprinde coridorul de expropriere potrivit planurilor topografice cu amplasamentul lucrării aferente coridorului de expropriere, avizate și recepționate, în condițiile legii.

Pentru execuția structurilor supraterane și subterane de metrou este necesară exproprierea pentru cauza de utilitate publică, ocuparea terenului și implicit demolarea și eliberarea amplasamentului de construcțiile existente în zona aferentă.

După aprobarea Studiului de Fezabilitate expropriatorul statul român, reprezentat de Ministerul Transporturilor și Primăria Municipiului Cluj-Napoca va declanșa procedurile de expropriere a imobilelor proprietate privată care constituie coridorul de expropriere situat pe amplasamentul lucrării de utilitate publică, cu respectarea prevederilor legale aplicabile.

Procedurile de expropriere se vor realiza pe baza listei cuprinzând imobilele supuse exproprierii, proprietarii sau deținătorii acestora, așa cum rezultă, în condițiile legii, din evidențele Agenției de Cadastru și Publicitate Imobiliară sau ale unităților administrativ-teritoriale, urmând a fi notificați conform prevederilor art. 8 din legea nr. 255/2010.

Eliberarea amplasamentului necesar realizării obiectivului de investiții de utilitate publică de interes național se va efectua la data la care procedura de expropriere va fi finalizată.

Amplasarea Depoului de metrou în locația prezentată în cadrul Planului Urbanistic Zonal a ținut cont de toate construcțiile edilitare existente în amplasament (stație de transformare, linii aeriene de înaltă tensiune, magistrală de apă) pentru care se vor propune soluții de coexistență/relocare astfel încât să asigure funcționalitatea acestora atât pe timpul execuției, cât și pe timpul operării Depoului.

Suprafața de teren propusă spre expropriere cuprinde și un drum de acces pe latura vestică (figurată cu mov în desenele prezentate de dumneavoastră, la est de liniile aeriene), astfel încât să se asigure în continuare o cale de acces pentru proprietățile situate la vest de Depou.

Referitor la adoptarea unei alte locații pentru amplasarea Depoului de metrou, vă informăm că soluția propusă de Dumneavoastră presupune următoarele (i) realizarea unei infrastructuri feroviare suplimentare (cel mai probabil subterană) în lungime de 300m, pe o zonă deluroasă (cu potențial ridicat de alunecări de teren), (ii) necesitatea altor exproprieri, atât pentru legătura la Depou, cât și pentru Depoul în sine, a unor terenuri proprietăți private care nu sunt afectate de zonele siguranță/protecție instituite de existența liniilor aeriene de înaltă tensiune (care diminuează suprafața construibilă a proprietăților respective), ca și în cazul amplasamentului de Depou propus actualmente în cadrul Planului Urbanistic Zonal (o eventuală amplasare la nord de DN1 ar implica doar realizarea unei infrastructuri feroviare subterane suplimentare în lungime de 500m, situația terenului ar rămâne aceeași fiind traversat de aceleași linii aeriene de înaltă tensiune).”

Referitor la adresa înregistrată cu nr. 356485/14.06.2021 (Parohia Ortodoxă Luna de Sus – Depou Florești)

Referitor la adresa înregistrată cu nr. 356601/14.06.2021 (Parohia Ortodoxă Luna de Sus – Depou Florești)

„Magistrala I de metrou Cluj este obiectiv de investiții de utilitate publică, de interes național.

În prezent Studiul de Fezabilitate se afla în faza de finalizare și va fi promovat pentru aprobare prin Hotărâre de Guvern, împreună cu indicatorii tehnico-economici și amplasamentul lucrării de utilitate publică, care cuprinde coridorul de expropriere potrivit planurilor topografice cu amplasamentul lucrării aferente coridorului de expropriere, avizate și recepționate, în condițiile legii.

Pentru execuția structurilor supratereane și subterane de metrou este necesară exproprierea pentru cauza de utilitate publică, ocuparea terenului și implicit demolarea și eliberarea amplasamentului de construcțiile existente în zona aferentă.

După aprobarea Studiului de Fezabilitate expropriatorul statul român, reprezentat de Ministerul Transporturilor și Primăria Municipiului Cluj-Napoca va declanșa procedurile de expropriere a imobilelor proprietate privată care constituie coridorul de expropriere situat pe amplasamentul lucrării de utilitate publică, cu respectarea prevederilor legale aplicabile.

Procedurile de expropriere se vor realiza pe baza listei cuprinzând imobilele supuse exproprierii, proprietarii sau deținătorii acestora, așa cum rezultă, în condițiile legii, din evidențele Agenției de Cadastru și Publicitate Imobiliară sau ale unităților administrativ-teritoriale, urmând a fi notificați conform prevederilor art. 8 din legea nr. 255/2010.

Eliberarea amplasamentului necesar realizării obiectivului de investiții de utilitate publică de interes național se va efectua cu respectarea dispozițiilor legale aplicabile.

La selectarea terenului propus pentru amplasarea Depoului s-a avut în vedere identificarea unei suprafețe de teren care la alegerea amplasamentului Depoului s-a avut în vedere găsirea unui teren care (i) să afecteze cât mai puțin dezvoltările urbanistice propuse prin PUG Florești (folosirea terenului agricol), (ii) să fie aproximativ la același nivel (liniile de metrou sunt amplasate cu declivitate 0%), (iii) să fie cât mai aproape de capătul vestic al liniei de metrou: Țara Moșilor.

Din imobilul în cauză este propusă spre expropriere o suprafață de aprox. 15.000mp, adică 20% din întreaga suprafață (din proprietatea închiriată se expropriează o suprafață de aprox. 6.000mp, tot 20% din totalul închiriat)."

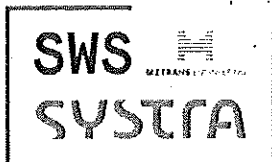
Referitor la adresa înregistrată cu nr. 355433/11.06.2021 (Scala Doi SRL – Coordonare Proiecte Infrastructură Sopor)
Referitor la adresa înregistrată cu nr. 358091/43/14.06.2021

"

1. Investiția reglementată prin HCL nr. 248/2020 nu este afectată de Proiectul Magistralei I de metrou.
2. Proiectul Magistralei I de metrou este coordonat cu proiectul Centurii Metropolitane – Drum Transregio Feleac TR35. În Planul Urbanistic Zonal aferent Magistralei I de metrou, afișat pe site-ul Primăriei, stația de metrou subtraversează Centura Metropolitană la sud de sensul giratoriu km 29+940 aferent intersecției cu Str. Soporului.
3. Proiectele sunt coordonate la această fază (SF și PUZ). Linia de metrou se va realiza în întregime în subteran, cu excepția acceselor pietonale și a construcțiilor tehnologice (prize ventilație, guri de aerisire, etc.). Prin proiectul Magistralei I de metrou nu se vor propune noi rute pietonale sau rutiere, ci doar legături la cele propuse prin proiectul Centurii Metropolitane – Drum Transregio Feleac TR35 și PUZ Sopor.
4. Stația de metrou va fi dotată cu accese de metrou pietonale de-o parte și de alta a Centurii Metropolitane. Se va analiza oportunitatea dotării cu accese de metrou pietonale și pentru ambele laturi ale Str. Soporului.
5. Lucrările de execuție a structurii de metrou nu vor afecta linia de înaltă tensiune din zonă.
6. Pe timpul execuției liniei de metrou se vor devia local rutele auto și pietonale, asigurându-se accesul la toate proprietățile afectate. După finalizarea lucrărilor, accesele rutiere și pietonale se vor asigura în conformitate cu reglementările urbanistice stabilite în zona respectivă.
7. Estimăm că lucrările de execuție a liniei de metrou vor demara începând cu a doua jumătate a anului 2023 și se vor finaliza până la sfârșitul anului 2028."

Referitor la adresa înregistrată cu nr. 355593/11.06.2021 (Bella Bossany – Diverse considerații)

„Printr-o Magistrală de metrou nu se pot deservi toate cartierele din Cluj-Napoca. În cadrul Proiectului se va realiza un Studiu pentru perspectiva de dezvoltare integrată a transportului public care va include două posibilități: fie prevederea în viitor a unor alte magistrale de metrou complementare (diagonale sau circulare), fie prin reorganizarea traseelor liniilor de transport-public de suprafață.



Conform analizelor multicriteriale (tehnice și economico-financiare) desfășurate la faza SPF și SF s-a demonstrat fezabilitatea Proiectului de metrou ușor. Proiectantul a recomandat, și Clientul și Consultantul au aprobat, realizarea pe coridorul prezentat în Planul Urbanistic Zonal a unei linii de metrou ușor, coridor ce oferă cele mai bune rezultate tehnico-economice pentru traseul solicitat.

Fiecare acces de metrou va fi dotat cu o scară rulantă de urcare, iar fiecare stație va fi dotată cu cel puțin un lift.

Stațiile de metrou din Cluj vor fi astfel proiectate încât să asigure, pe lângă accesul la peron, și subtraversarea arterelor de circulație rutieră."

Referitor la adresa înregistrată cu nr. 353323/433/10.06.2021 (UDMR – Redenumire stații)

"Denumirile actuale ale stațiilor sunt provizorii. Primăria Municipiului Cluj-Napoca va organiza o consultare publică pe această temă, iar decizia va fi luată până la punerea în funcțiune cu călători."

Referitor la adresa înregistrată cu nr. 354844/433/11.06.2021 (Kaszoni Beneze – Calea Moșilor 54)

"

1. Proiectul Magistralei I de Metrou (și implicit al Stației Sportului) nu va afecta imobilul situat pe Calea Moșilor nr. 54 și aflat pe Lista Monumentelor Istorice 2015, la poziția 909 cu codul LMI: CJ-II-m-B-07423.
2.
 - a. Amplasarea Stației Sportului în această zonă a avut în vedere satisfacerea a două necesități: cea aferentă deservirii zonei respective pe timpul unei zile normale de lucru și cea aferentă asigurării celei de-a doua căi de acces la un mijloc de transport în masă a călătorilor care participă la evenimentele organizate în interiorul Sălii Polivalente Cluj sau a Stadionului Cluj Arena.
 - b. Având în vedere că amplasamentul pe verticală al traseului de metrou pe zona centrală a Municipiului Cluj-Napoca este la minim -10m față de nivelul solului (pentru evitarea propagării zgomotelor și vibrațiilor la clădirile adiacente), adâncime la care în mod normal este prezentă și apa freatică, indiferent de amplasarea stației de metrou sunt necesare lucrări de etanșeizare a structurii de metrou (stații, accese, tuneluri, etc.) precum și prevederea de sisteme de colectare și evacuare a eventualelor ape de infiltrații.
 - c. Prin nerealizarea Stației Sportului odată cu avantajele enumerate (care sunt valabile pentru fiecare dintre stațiile sau chiar pentru toate stațiile de pe traseu), se va pierde accesibilitatea călătorilor din zona respectivă.
 - d. Astfel cum s-a menționat anterior realizarea stației Sportului nu va afecta monumentul istoric la care faceți referire, locurile de parcare ale locatarilor nefiind afectate după amenajarea de suprafață finală.
3.
 - a. Prin nerealizarea Stației Sportului odată cu avantajele enumerate (care sunt valabile pentru fiecare dintre stațiile sau chiar pentru toate stațiile de pe traseu), se va pierde accesibilitatea călătorilor din zona respectivă.
 - b. Proiectarea unei stații cu capacitate mărită presupune lățirea peronului, adică a structurii stației în zona clădirii „Platinum” ceea ce nu este posibil datorită existenței clădirii respective.
 - c. Printr-o Magistrală de metrou nu se pot deservi toate cartierele din Cluj-Napoca. În cadrul Proiectului se va realiza un Studiu pentru perspectiva de dezvoltare integrată a transportului public care va include două posibilități: fie prevederea în viitor a unor alte magistrale de metrou complementare (diagonale sau circulare), fie prin reorganizarea traseelor liniilor de transport public de suprafață.

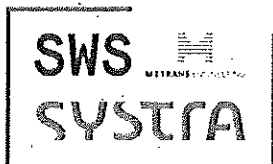
Conform analizelor multicriteriale (tehnice și economico-financiare) desfășurate la faza SPF și SF s-a demonstrat fezabilitatea Proiectului de metrou ușor. Proiectantul a recomandat, și Clientul și Consultantul au aprobat, realizarea pe coridorul prezentat în Planul Urbanistic Zonal a unei linii de metrou ușor, coridor ce oferă cele mai bune rezultate tehnico-economice pentru traseul solicitat."

Referitor la adresa înregistrată cu nr. 365767/1/11.06.2021 (Piroșka Klara von Kaba – Calea Moșilor 54)

"1. S-a analizat solicitarea, și în urma verificărilor efectuate vă comunicăm faptul că imobilul de la adresa poștală Calea Moșilor nr. 54 nu va fi afectat de proiectul de utilitate publică de interes național Magistrala I de Metrou."

Referitor la adresa înregistrată cu nr. 355483/1/11.06.2021 (AAMR, EMT, SB – Bdul 21 Decembrie 1989 nr. 116)

"Magistrala I de metrou Cluj este obiectiv de investiții de utilitate publică, de interes național.



În prezent Studiul de Fezabilitate se afla în faza de finalizare și va fi promovat pentru aprobare prin Hotărâre de Guvern, împreună cu indicatorii tehnico-economici și amplasamentul lucrării de utilitate publică, care cuprinde coridorul de expropriere potrivit planurilor topografice cu amplasamentul lucrării aferente coridorului de expropriere, avizate și recepționate, în condițiile legii.

Pentru execuția structurilor supraterane și subterane de metrou este necesară exproprierea pentru cauza de utilitate publică, ocuparea terenului și implicit demolarea și eliberarea amplasamentului de construcțiile existente în zona aferentă.

După aprobarea Studiului de Fezabilitate expropriatorul statul român, reprezentat de Ministerul Transporturilor și Primăria Municipiului Cluj-Napoca va declanșa procedurile de expropriere a imobilelor proprietate privată care constituie coridorul de expropriere situat pe amplasamentul lucrării de utilitate publică, cu respectarea prevederilor legale aplicabile.

Procedurile de expropriere se vor realiza pe baza listei cuprinzând imobilele supuse exproprierii, proprietarii sau deținătorii acestora, așa cum rezultă, în condițiile legii, din evidențele Agenției de Cadastru și Publicitate Imobiliară sau ale unităților administrativ-teritoriale, urmând a fi notificați conform prevederilor art. 8 din legea nr. 255/2010.

Eliberarea amplasamentului necesar realizării obiectivului de investiții de utilitate publică de interes național se va efectua la data la care procedura de expropriere va fi finalizată.

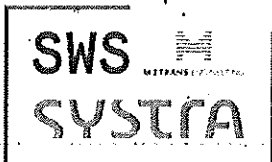
Pentru execuția structurii acceselor și construcțiilor tehnologice aferente Stației Armonia este necesară exproprierea terenului și demolarea clădirilor din cadrul imobilului situat în B-dul 21 Decembrie 1989 nr. 116.

A fost analizată și opțiunea de amplasare a acceselor și a construcțiilor tehnologice pe locația indicată de dumneavoastră („teren dezafectat, cu destinația actuală de parcuri, în proprietatea primăriei”). Opțiunea respectivă ar fi presupus translatarea întregii Stații Armonia cu aceeași distanță. Având în vedere lățimea stației (22,4m) și distanța înregistrată între clădirile din dreptul parcuri indicate de dumneavoastră (aprox. 29m), pentru devierea rețelelor edilitare, pentru amplasarea tuturor acceselor și a construcțiilor tehnologice aferente stației, ar fi fost necesare exproprieri și demolări de construcții mai mari decât cele propuse în opțiunea propusă și inclusă în documentația PUZ.”

Facem mențiunea că în prezenta adresă nu s-a răspuns încă la adresa înregistrată cu nr. 354123/11.06.2021 (Mihai Varga – Diverse considerații), la care se va răspunde în cel mai scurt timp.

Vă mulțumim pentru colaborare!

ASOCIEREA SWS – SYSTRA – METRANS
ȘEF DE PROIECT și RESPONSABIL DE CONTRACT IONEL OPREA
ȘEF PROIECT PLAN GENERAL MARIUS VLĂSCLEANU



402131/07.07.2021

Către: Municipiul Cluj-Napoca,
Adresa: Calea Moșilor, nr. 1-3; Localitate: Cluj-Napoca; Jud. Cluj;
Cod Poștal: 400001; Țara: România;
E-mail: registratura@primariaclužnapoca.ro;
Nr de telefon: +40 264596030; Fax: +40 264431575;

În atenția: Domnului Virgil Poruțiu - DIRECTOR EXECUTIV
Spre știință: Doamnei Maria Opreș - RESPONSABIL DE CONTRACT

Referitor la: Adresa nr. 367204/445/17.06.2021 (MTE-1334/18.06.2021)
Adresa nr. 370175/445/22.06.2021 (MTE-1343/23.06.2021)
Adresa MTE-1350/28.06.2021

RĂSPUNS LA OBIECȚIUNI PUZ MAGISTRALA I DE METROU CLUJ
CONTRACT DE SERVICII nr. 201010/15.04.2020 (MTE-C75/23.04.2020)
Nr. înreg.: MTE-1365/07.07.2021

Stimate Domnule Director,

Referitor la Contractul de servicii nr. 201010/15.04.2020 (MTE-C75/23.04.2020) pentru obiectivul de investiții „Servicii de elaborare Studii de Pre-Fezabilitate, Fezabilitate, impact asupra mediului și evaluarea strategică adecvată pentru obiectivul de investiții „Tren Metropolitan Gilău – Florești – Cluj-Napoca – Baci – Apahida – Jucu – Bontida”- etapa I a sistemului de transport metropolitan rapid Cluj: Magistrala I de Metrou și Tren Metropolitan, inclusiv legătura dintre acestea și a studiilor conexe viitoarelor obiective de investiții”, ca urmare a adreselor Dumneavoastră sus-menționate și în completare la adresa noastră sus-menționată, vă transmitem următoarele răspunsuri:

Referitor la adresa înregistrată cu nr. 354123/11.06.2021 (Mihai Varga – Diverse considerații)

A. Fundamentarea oportunității Metroului

Întrebarea 1: „Care sunt datele demografice statistice (va rog indicați și sursa), datele tehnice din literatura de specialitate precum și care sunt modelările statistice pe care le-ați efectuat pentru a susține o astfel de investiție cu impact major asupra orașului?”

Răspuns 1: Pentru dezvoltarea Magistralei 1 de Metrou din Cluj-Napoca, în conformitate cu specificațiile tehnice din caietul de sarcini dar și cu cele mai bune practici din domeniu, se urmărește parcurgerea a 3 faze esențiale, și anume:

- Faza 1 – Studiul de Prefezabilitate, al cărui principal scop a fost de a realiza o analiză critică a situației existente, identificarea principalelor provocări cheie, definirea obiectivelor, evaluarea necesității și oportunității și stabilirea principalelor caracteristici ale modului de transport ce urmează a fi dezvoltat. Astfel că au fost analizate o gamă largă de moduri de transport (Autobuz/Troleibuz, (BUS), Tramvai (TRAM), Autobuz în cale proprie (BRT), Tramvai în cale proprie (LRT), Monorail (MNR), Metrou ușor (MTR-L), Metrou greu (MTR-H) și Tren urban (CR)) concluzionându-se ca soluție recomandată dezvoltarea unui sistem de Metrou Ușor.
- Faza 2 – Analiza de opțiuni și PUZ, al cărui principal scop a fost de a realiza o analiză multicriterială susținută de evaluări asupra constrângerilor și riscurilor, studiu geotehnic, studiu topografic, evaluare de impact asupra mediului, evaluarea privind costurile de investiție și operare, analiza cererii de transport, analiza cost-beneficiu și altele care au condus la stabilirea traseului noului coridor de transport și a amplasamentului stațiilor.
- Faza 3 – Studiul de Fezabilitate (în lucru), al cărui principal scop este de a detalia pe deplin soluția tehnică a opțiunii recomandate pentru dezvoltarea Magistralei 1 de metrou, obținerea avizelor și

acordurilor necesare pentru promovarea investiției precum și pregătirea cererii de finanțare pentru accesarea fondurilor europene nerambursabile.

Necesitatea și oportunitatea proiectului a fost temeinic justificată în cadrul fazei 1 a proiectului (Studiul de Prefezabilitate) la baza căruia au stat o serie de rapoarte intermediare detaliate (dintre care amintim Livrabilul A2 - Raport de evaluare a necesității și Livrabilul A4 - Evaluarea cererii și analiza cost-beneficiu preliminară) în care s-au evidențiat dovezi clare privind provocările cu care se confruntă la acest moment orașul, privind aspectele socio-economice, utilizarea terenurilor, caracteristicile și performanțele sistemului de transport existent și efectele asupra mediului, care au condus la necesitatea realizării unui sistem de transport public rapid de-a lungul coridorului est-vest, ce va contribui la îmbunătățirea conectivității, sporirea capacității de transport, sprijinirea activităților socio-economice și reducerea impactul negativ asupra mediului al activităților legate de transport.

În ceea ce privește datele care au stat la baza susținerii investiției acestea au acoperit o gamă largă de date și informații ce au vizat date de trafic, date socio-economice, date privind amenajarea teritoriului și dezvoltările urbanistice, date de mediu, date privind fondul construit, date geotehnice, date topografice, date privind rețelele de utilități, etc., culese cu sprijinul beneficiarului din surse oficiale precum și din teren de către echipa de proiect, atât în faza 1 a proiectului dar mai cu seamă în faza a 2-a a proiectului, etapă în care s-au analizat o gamă largă de opțiuni de traseu stabilindu-se în baza unei analize multicriteriale în mai multe etape (de tip pâlnie) traseul recomandat (detalii cu privire la etapele parcurse și evaluările realizate pot fi consultate în cadrul Rapoartelor A11- Raport Preliminar privind Selecția Opțiunii și A12 - Raport Final privind Selecția Opțiunii). Susținerea investiției a fost sprijinită de evaluarea și cuantificarea beneficiilor nemonetare obținute în urma implementării proiectului (prezentată pe larg în cadrul Raportului A14 - Raport Analiza Cost Beneficiu) precum și a evaluării și prognozelor privind cererea de transport (prezentată pe larg în cadrul Raportului A13 - Raport privind Modelarea Transportului). Evaluarea cererii de transport s-a realizat utilizând Modelul de Transport asociat Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Zona Metropolitană Cluj-Napoca dezvoltat în VISUM, model ce a fost trecut printr-un proces intens de detalieri, dezagregare, actualizare și recalibrare..

Întrebarea 2: „Care este ritmul de creștere a necesităților de mișcare pe care l-ați amintit în documentul supus dezbaterii publice? Va rog să prezentați date statistice cu sursa aferentă, pentru a vedea despre ce creștere este vorba.”

Răspuns 2: Evaluarea cererii de transport și a indicatorilor de performanță pentru fiecare opțiune a fost realizată utilizând Modelul de Transport actualizat și recalibrat. Pentru realizarea prognozelor au fost utilizate pe de o parte evoluția privind populația stabilită de Comisia Națională de Prognoză, evoluția indicilor privind PIB și inflație stabilite Comisia Europeană – Direcția Generală Afaceri Economice și Financiare, ce țin seama și de impactul pandemiei Covid-19 asupra economiei, coroborate cu prognozele pe termen lung stabilite de The Economist Intelligence Unit, precum și analize asupra principalelor documente de planificare urbanistică evidențiind-se anumite zone în care sunt propuse dezvoltări ce vor avea un impact masiv asupra mobilității în viitor, dezvoltarea anilor de prognoză reflectând trendului general estimat mobilității la nivel local, precum și schimbările în ceea ce privește utilizarea teritoriului. Impactul fiecărei opțiuni a fost evaluat pe baza diferențelor dintre rezultatele obținute pentru fiecare dintre acestea în raport cu scenariul de referință (scenariul fără proiect). Analiza privind cererea de transport pentru fiecare opțiune a presupus o evaluare detaliată a datelor de ieșire din cadrul Modelului de Transport ce au vizat în special aspecte cu privire la eficiența economică, siguranță, mediu, accesibilitate, calitatea vieții, numărul de utilizatori pentru noul serviciu de transport, îmbarcări/debarcări pe stație, nivelul de serviciu și încărcarea pe secțiunea critică, impactul asupra congestiei rutiere, impactul asupra cererii de transport privat, impactul asupra cererii pentru transportul public și impactul asupra repartiției modale. Detalii pot fi consultate în cadrul Raportului A13 - Raport privind Modelarea Transportului.

Întrebarea 3: „Ați luat în considerare ca exista proiecte în desfășurare care implica introducerea benzilor dedicate exact pe traseul propus al metroului? Cum ați introdus aceste date în modelele statistice predictive și care sunt concluziile? Va rog să prezentați modelările statistice și variabilele predictor și modul în care au fost măsurate.”

Răspuns 3: Conform datelor din cadrul Modelului de Transport calibrat cu date de trafic culese în teren, în prezent, axa de transport public est-vest, deservită cu autobuze și troleibuze este suprasaturată, fiind înregistrare volume de până aprox. 3000 pasageri pe oră pe sens pe tronsonul central dintre str. Câmpului - str. G. Coșbuc - Piața Avram Iancu - str. T. Mihali. Pentru alte relații de transport fluxurile apăreau a fi inferioare limitei la care este oportună construcția unui sistem de transport cu o capacitate sporită. Totodată topologia rețelei rutiere, constrângerile date de relief, structura geomorfologică a terenului, fondul construit și impactul asupra siturilor protejate, a condus la concluzia realizării unui sistem de transport cu o capacitate crescută pe axa est-vest.

Creșterea capacității de transport prin implementarea unor benzi dedicate pentru transportul public este o soluție pe termen scurt și mediu (în următorii 10-15 ani, până la finalizarea magistralei 1 de metrou propusă a fi pusă în funcțiune pe tronsoane între anii 2028 și 2036) pentru a asigura o capacitate rezonabilă de transport pe anumite coridoare, însă nu suficientă pentru a satisface fluxurile estimate pentru anii de prognoză pe termen lung (2040-2060). Implementarea pe scară largă a soluției de benzi dedicate pentru transportul public are anumite constrângeri și limitări, ținând seama de spațiul limitat al amprizei stradale și impactul asupra congestiei rutiere, având în vedere reducerea benzilor de circulație pentru traficul general, de dificultățile tehnice și de planificare privind realizarea corelațiilor în intersecțiile semaforizate pentru a asigura fluența traficului și prioritizarea vehiculelor de transport public nu doar la nivel de coridor (situație care ar dezavantaja masiv arterele radiale / perpendiculare cu impact major asupra nivelului de serviciu) ci pentru întreaga rețea, precum și posibilitățile și limitările privind capacitatea maximă posibilă de transport în astfel de soluții.

De asemenea este de precizat faptul că, deși pe anumite sectoare / interstații există o frecvență de sub 5 minute (prin suprapunerea tuturor intervalelor de circulație a tuturor liniilor de transport care au traseu comun), traseele nu acoperă într-o manieră rezonabilă axa est-vest, deși majoritatea o ating, însă numai pe anumite tronsoane, acestea deservind întreg teritoriul, traversând axa est vest perpendicular sau în lung numai pe tronsoane scurte, iar călătorii, pentru a realiza deplasările în lungul principalei axe a orașului, trebuie să transbordeze de mai multe ori. Astfel se identifică la nivelul rețelei existente de transport 3 tipologii de trasee, respectiv:

- trasee în lungul axei est vest (și anume liniile 6, 7, 24 și 25);
- trasee care intersectează axa est-vest și o deservesc pe tronsoane relativ scurte, deplasarea de-a lungul axei fiind dificilă utilizând aceste linii fiind necesare mai multe transbordări (de ex. liniile 19, 29, 30, 4, 42, 46b, 47), trasee care contribuie la axa majoră de transport dar și la deservirea teritoriului adiacent;
- trasee care intersectează perpendicular axa est-vest deservind teritoriul adiacent, fără să ofere vreun aport de capacitate pe axa est-vest, (cum sunt liniile 100, 101, 102, 21, 22, 23, 26, 27, 28, 3, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 43, 46, 48) – acestea având și un rol masiv în deservirea cartierelor adiacente din nordul și sudul municipiului, jucând rolul de linii colectoare;
- Traseele Metropolitane care au rolul de alimentare al liniilor urbane cu principale puncte de transbordare în zona Bucium / car. Mănăștur și Piața Mărăști

Pentru evaluarea opțiunilor analizate au fost dezvoltate 2 Scenarii de Referință (Fără Proiect) pentru orizontul 2030, și pentru anul 2060. Scenariile de referință au fost dezvoltate plecând de la anul de bază 2020 în cadrul căruia s-au realizat dezagregări ale sistemului de zonificare și densificări ale rețelei de transport, respectiv asupra matricilor de transport calibrate fiind aplecați factorii de prognoză pentru orizonturile de analiză stabilite, astfel fiind estimate matricile din modelul de transport aferent anilor de prognoză. Astfel, scenariile de referință reprezintă modele care țin cont de dezvoltarea socio-economică și urbanistică prognozată pentru anii 2030 și 2060 și reprezintă puncte de plecare în analiza impactului opțiunilor de traseu

analizate pentru magistrala de metrou pentru fiecare din orizonturile de prognoză la care se vor raporta beneficiile obținute în diverse scenarii analizate.

Din punct de vedere al rețelei de infrastructuri urbane și al serviciilor de transport public, s-a considerat că pentru anii de prognoză se vor menține caracteristicile situației curente, fără a fi alterate de apariția unor alte elemente, astfel matricea de cerere pentru anii de prognoză depinde de matricele calibrate din modelul de transport pentru anul de bază, de factorii de creștere și de influența noilor dezvoltări urbane, fiind asigurată robustețea rezultatelor. Această metodă este una general acceptată în domeniu, oferind un instrument de analiză comparativă între diversele scenarii de lucru și care oferă totodată un grad de încredere crescut; în cazul în care s-ar fi considerat modificări substanțiale ale rețelei și serviciilor de transport (de exemplu modificări masive ale topologiei și capacității rețelei de transport public și privat), rezultatele prognozate ar fi putut fi incerte, iar influența fiecărei modificări în parte neputând fi bine controlată și totodată fiind alterați și indicatorii de rețea în cazul scenariului cu proiect, fiind greu de stabilit, în ce măsură beneficiile (sau impactul) rezultate se datorează investiției analizate (noua linie de metrou) sau altor modificări aduse modelului, impactul fiecărei opțiuni analizate fiind determinat în perspectiva orizonturilor de prognoză prin raportare la scenariul de referință.

Întrebarea 4: „Ce date ați folosit pentru estimarea reducerii traficului în urma realizării benzilor dedicate pe suprapunerea dintre trasee, având în vedere că aceste benzi vor fi utilizabile în aproximativ 1-3 ani?”

Răspuns 4: A se vedea răspunsul de la întrebările 3 și 4.

Întrebarea 5: „Care este fundamentarea teoretică pentru care se justifică redundanța rezultată din suprapunerea traseului viitoarelor benzi dedicate de la suprafața cu traseul metroului? Va rog să puneți la dispoziție modelările statistice pe baza cărora ați considerat că această redundanță are sens pentru „necesitățile de mișcare”. La cum este prezentat proiectul traseului în această fază, pare că dublam o legătură de transport public care funcționează (sau care va funcționa) foarte bine în oraș și ignorăm zonele care nu sunt așa de bine deservite de transportul de suprafață. În ceea ce privește legăturile punctelor de interes, traseul propus reușește în mare parte să cuprindă multe dintre obiectivele orașului.”

Răspuns 5: Așa cum am menționat în cadrul răspunsului la întrebarea 3, axa est-vest este coridorul de transport cel mai încărcat atât în ceea ce privește transportul public cât și cel privat, orașul fiind dezvoltat istoric în lungul văii create de râul Someșul Mic, coridor care se califică drept coloana vertebrală a orașului și în lungul căruia s-a propus realizarea magistralei 1 de metrou, care va constitui axa majoră de transport ce traversează centrul orașului și va închide triunghiul format cu axele căii de tramvai și căii ferate, triunghi ce va determina apariția celor 3 puncte intermodale între infrastructurile de transport de mare capacitate (Metrou / Tramvai – în zona Bucium - cart. Mănăstur; Tramvai / Cale Ferată în zona Gării, Cale Ferată / Metrou, în zona Muncii / IRA). În raport cu topologia rețelei de transport public precum și cu dezvoltarea acesteia la nivel multimodal (Autobuz, Troleibuz, Tramvai, Metrou, Tren Urban) putem identifica deja o definire de tip ierarhic, în care se concretizează rețeaua primară (de mare capacitate) deservită pe axele majore de transport de Tramvai, Metrou și Trenul Urban și rețeaua secundară și terțiară deservită de Autobuze și Troleibuze, prima dintre acestea (rețeaua secundară) deservind axele de transport în relație cu principalele centralități (zone rezidențiale / zone de servicii / zone industriale, etc), iar cealaltă (rețeaua terțiară) realizând irigarea teritoriului și accesibilizarea tuturor zonelor, cu legătură directă către rețeaua de nivel superior, realizând funcția de alimentare. Astfel, suprapunerea între traseul magistralei 1 de metrou cu o serie de linii de transport; respectiv liniile urbane 6, 7, 24 și 25 ce au legătură cu liniile metropolitane de la vest (zona Florești) în zona Bucium, respectiv liniile M21-M26, care împreună deservesc aceeași axă de transport ca linia de metrou, nu conduce în mod direct la concluzia că serviciile sunt redundante sau că se exclud unul pe celălalt. Așa cum am arătat anterior aceste linii aparțin unor straturi diferite ale sistemului de transport - rețeaua primară, de nivel superior concretizată prin magistrala de metrou, respectiv rețeaua secundară formalizată de liniile de transport de suprafață menționate - servicii de transport care sunt în

acest caz într-o postură de complementaritate – rețeaua de nivel superior oferind o viteză crescută de deplasare însă cu o accesibilitate mai mică având o interstația medie de aprox. 900m pe zona dens urbană și de aprox 1,3 km pe extremități, în timp ce rețeaua de nivel secundar (rețeaua de transport de suprafață) oferă o viteză comercială mai redusă, însă o accesibilitate mai mare, având o interstația medie de aprox. 500m. Este cunoscut faptul că în alegerea modului de transport și a traseului urmat pentru realizarea unei deplasări intervine impedența deplasării, în raport cu care fiecare utilizator ia decizia de deplasare evaluând fără mari eforturi și de obicei instinctual costul generalizat al acelei deplasări ce are ca principalele 2 componente costul financiar al deplasării și durata efectivă a deplasării, iar la nivel urban, acolo unde nu sunt aplicate politici tarifare de parcare agresive sau politici de taxare a congestiei, cea mai importantă componentă rămâne durata de deplasare. Această durată de deplasare are și ea mai multe componente, respectiv durata de acces către (sau de la) stația de transport public (care este mai mică, dacă stația este mai aproape), durata de așteptare a vehiculului (care depinde de intervalul de circulație) și durata de deplasare în vehicul (care depinde de viteza comercială a liniei). În raport cu cele menționate mai sus, este de așteptat ca un utilizator care dorește să realizeze o deplasare mai scurtă să prefere o durată de acces spre stația de transport public mai mică și să accepte o durată de deplasare în vehicul relativ mai mare (ținând seama de viteza comercială a sistemului de transport public de suprafață – rețeaua secundară) – deci să aleagă autobuzul/troleibuzul pentru că stația este mai aproape, cum totodată este de așteptat ca un utilizator care dorește să realizeze o deplasare mai lungă să prefere o durată de acces mai mare către stația de transport public, fiind dispus să meargă mai mult pe jos până la stație, însă să beneficieze de o viteză de deplasare mai mare în vehiculul de transport (implicit de o durată mai mică de deplasare) - deci să aleagă un sistem de transport de pe rețeaua primară (de ex. metrou), satisfăcându-și nevoia de mobilitate în mod optim. Astfel aceste servicii de transport ierarhizate sunt complementare și nu se exclud reciproc, oferind alternative viabile de transport și adaptate nevoilor fiecărui tip de deplasare.

B. Traseul Metroului

„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 exproprieri fara sens pe Calea Motilor care afecteaza un numar mare de cetateni.”

Răspuns la Sugestia 1:

Este de evitat amplasarea de stații subterane în apropierea unor spații ce găzduiesc un mare număr de spectatori, deoarece la terminarea evenimentului toți spectatorii se vor îndrepta către stația de transport subterană și o vor aglomera, lucru care ar fi evitat dacă stațiile ar fi amplasate la o distanță suficientă astfel încât să permită dispersarea spectatorilor și sosirea acestora treptat în stația de metrou.

Menționăm că fluxuri mari de călători se vor înregistra pe străzile înspre/dinspre străzile perpendiculare Căii Mănăstur / Căii Motilor (având în vedere obiectivele deservite de acest amplasament) motiv pentru care accesele sunt poziționate și orientate în consecință.

„Sugestia 2:

Distanța dintre multe dintre stații este nejustificat de mică, iar acest lucru determină costuri ridicate pentru construcția unui număr mare de stații, costuri ridicate pentru mentenanța stațiilor în timpul operării, costuri ridicate privind personalul aferent fiecărei stații precum și viteza redusă de deplasare și introducerea unor timpi de așteptare pentru metrou.”

Răspuns la Sugestia 2:

Distanța medie între stații pe întreg traseul este de aprox. 1km. Distanța medie între stații în Municipiul Cluj-Napoca este de aprox. 850m. Distanța medie între stațiile din centrul Municipiului Cluj-Napoca (Mănăstur – Piața Mărăștii) este de aprox. 750m.

Pentru o distanță 19km (distanța între capetele liniei de metrou) se înregistrează următoarele durate de deplasare funcție de numărul de stații:

- 15 min pentru unu traseu doar cu cele 2 stații de capăt;
- 23 min pentru unu traseu cu 10 stații, ceea ce corespunde unei viteze comerciale de 50km/h – corespunzător vitezei comerciale aferente unui tren metropolitan (s-a considerat un timp de staționare în fiecare stație de 30s și un timp de decelerare / accelerare de 30s);
- 28 min pentru unu traseu cu 15 stații, ceea ce corespunde unei viteze comerciale de 40km/h (s-a considerat un timp de staționare în fiecare stație de 30s și un timp de decelerare / accelerare de 30s);
- 32 min pentru unu traseu cu 19 stații, ceea ce corespunde unei viteze comerciale de 35km/h – optim pentru un mod de transport subteran, viteza înregistrată și la metroul din București (s-a considerat un timp de staționare în fiecare stație de 30s și un timp de decelerare / accelerare de 30s);

Amplasarea stațiilor la o distanță mai mică sau mai mare una de cealaltă este determinat de bazinul de călători deservit și de spațiul existent necesar execuției structurii stației de metrou, cu afectarea la minim a dezvoltărilor urbanistice existente.

C. Probleme de mediu

„Întrebarea 6: Exista cel puțin 6 modele predictive pentru calculul vibrațiilor în funcție de substratul geologic, adâncimea tunelului, greutatea garniturilor, tehnologia de amortizare și alte variabile. Care este modelul pe care l-ați folosit pentru calculul impactului vibrațiilor asupra clădirilor și asupra zonelor locuite? Va rog să puneți la dispoziția hărta rezultată în urma modelării statistice a impactului vibrațiilor asupra imobilelor din proximitatea traseului metroului.”

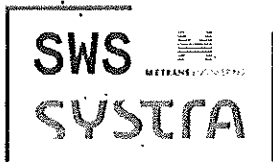
Răspuns 6: În prezent se finalizează Studiul de Fezabilitate și Proiectul preliminar. Proiectul tehnic propriu-zis va fi elaborat de Contractorul lucrărilor. Informațiile solicitate vor fi disponibile după elaborarea documentațiilor tehnice respective.

„Întrebarea 7: Pentru atenuarea zgomotelor și a vibrațiilor, se ia în considerare armarea “floating mass” pe întreg traseul metroului?”

Răspuns 7: În prezent se finalizează Studiul de Fezabilitate și Proiectul preliminar. Proiectul tehnic propriu-zis va fi elaborat de Contractorul lucrărilor. Informațiile solicitate vor fi disponibile după elaborarea documentațiilor tehnice respective.

D. Problema exproprierilor

„Sugestia 3: Prin mutarea amplasamentului stației mai aproape de Cluj Arena, Sala Polivalentă și de celelalte obiective unde ar avea sens logic să fie, evităm macar o parte din exproprierile propuse. În locul stațiilor Florilor și Sportului, este mai logic amplasarea unei singure stații care să deservească Cluj Arena, Sala



Polivalenta, Sala Sporturilor si Parcul Central. Acestea sunt obiectivele pe care vrem sa le conectam la infrastructura de transport public."

Răspuns la Sugestia 3:

Precum am precizat anterior, este de evitat amplasarea de stații subterane în apropierea unor spații ce găzduiesc un mare număr de spectatori. Mai mult decât atât, având în vedere că pentru executarea structurii de metrou prin intermediul scutului (fără afectarea suprafeței terenului) este necesară prevederea de curbe cu rază de cel puțin 170m, asigurarea unui traseu care să unească Stația Mănăstur de Stația Cluj Arena și apoi, eventual, înscrierea pe B-dul 21 Decembrie 1989, ar determina subtraversarea unui număr mult mai mare de imobile decât în varianta prezentată.

Vă mulțumim pentru colaborare!

ASOCIEREA SWS – SYSTRA – METRANS
ȘEF DE PROIECT ȘI RESPONSABIL DE CONTRACT IONEL OPREA
ȘEF PROIECT PLAN GENERAL MARIUS VLĂSCLEANU
EXPERT PLANIFICARE TRANSPORTURI – IONUȚ MITROI

METRANS ENGINEERING
I. OPREA

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 cuvant 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.

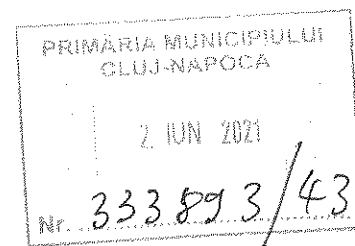
Sugestia mea este sa nu cadem in ridicol din dorinta de a fi creativi si de a gasi denumiri "originale" si "speciale" (oricum nu sunt nici originale, nici speciale).

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.primariaclužnapoca.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.

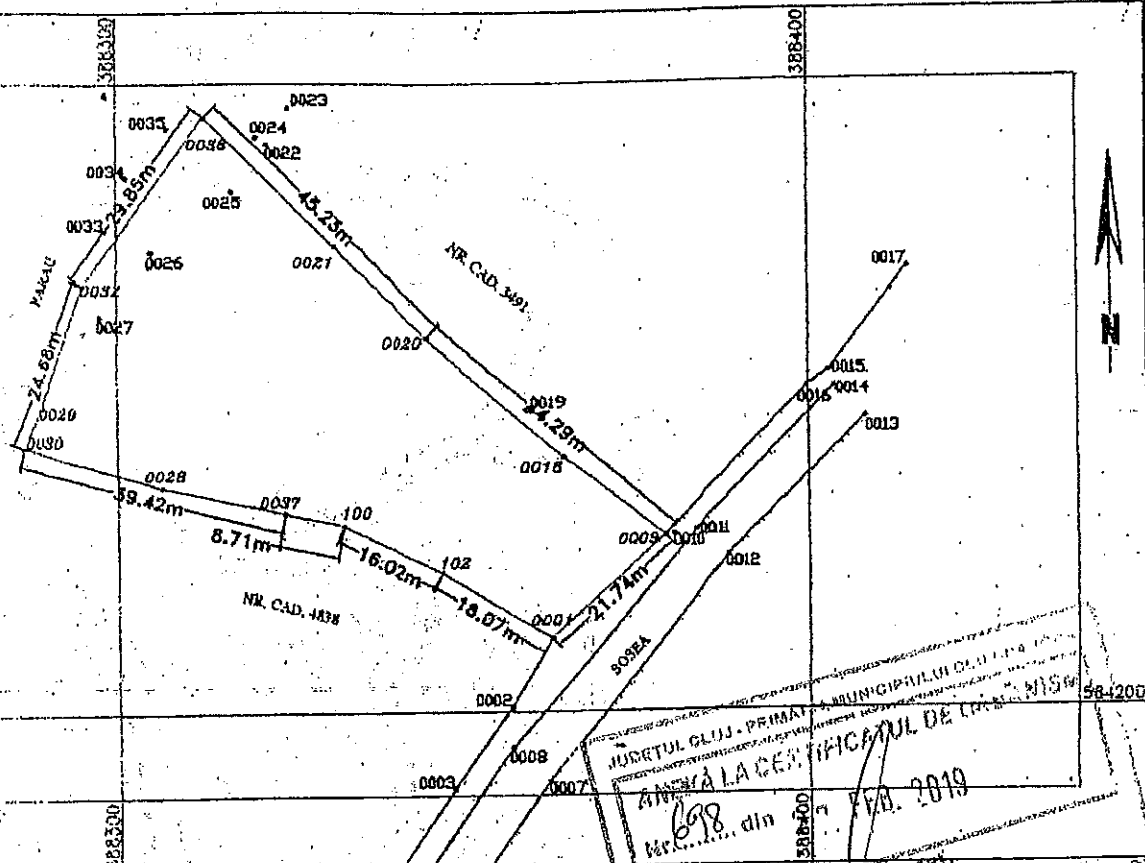
Verificarea corectitudinii și realității informațiilor conținute de document se poate face la adresa www.ancpi.ro/verificare, folosind codul de verificare online disponibil în anet. Codul de verificare este valabil 30 de zile calendaristice de la momentul generării documentului.

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

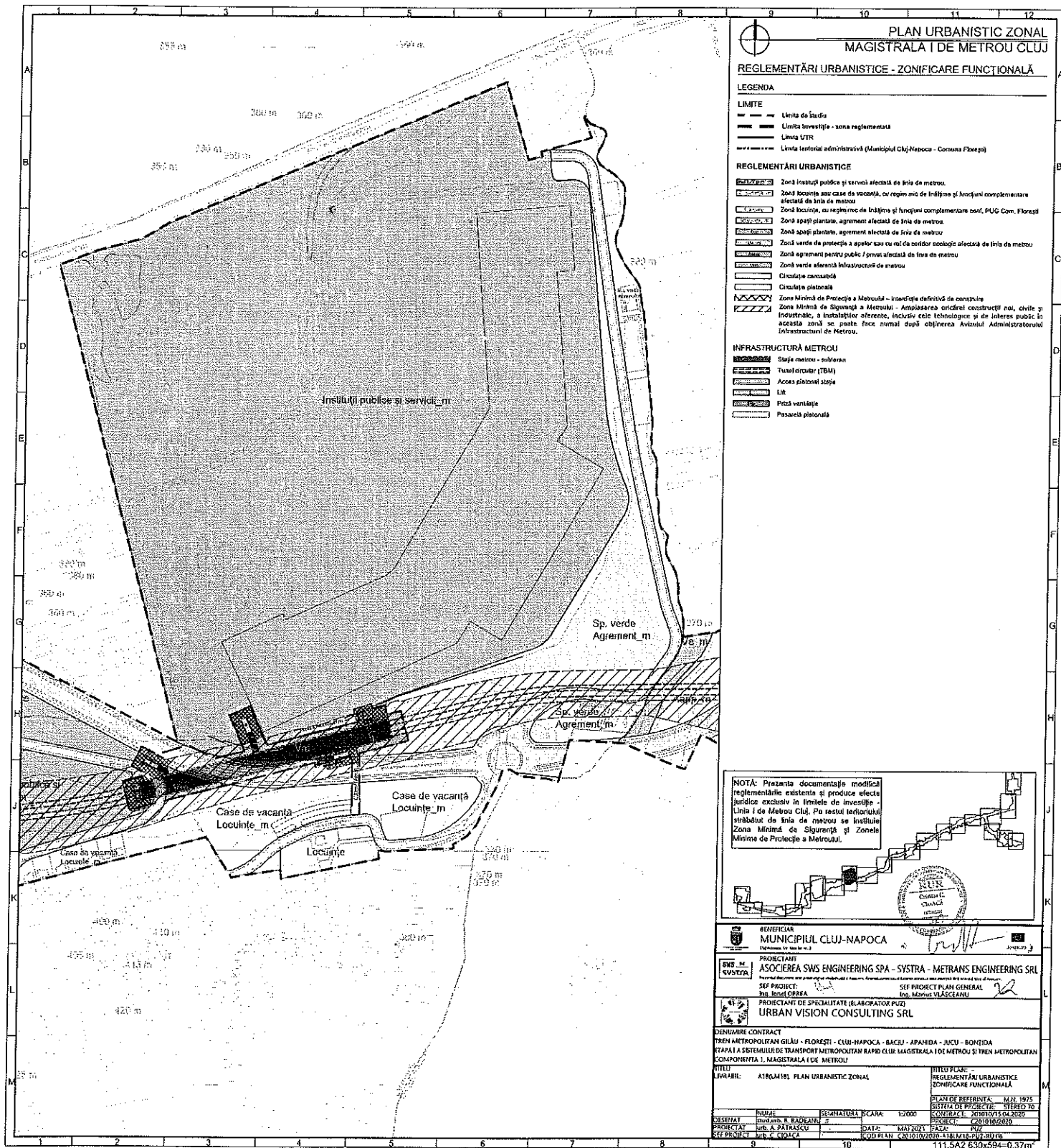
Pct.	N(m)	E(m)
9	584224.838	388378.779
10	584236.256	388364.114
20	584253.415	388344.937
30	584268.393	388331.388
32	584284.994	388312.550
33	584260.866	388294.971
34	584243.543	388288.540
35	584237.974	388285.740
36	584232.175	388306.245
37	584228.248	388323.943
40	584226.543	388332.482
50	584219.804	388347.021
60	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.

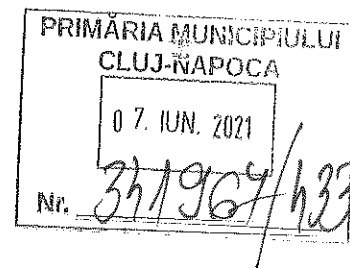
Stația Sportului este propusă între stația Florilor (Calea Moșilor nr.120-124) și stația P-ța Unirii. Având în vedere că distanța dintre stația Florilor și stația P-ța Unirii este de 1,5 km, ce se parcurge în 2 minute cu mașina, intercalarea unei stații suplimentare (stația Sportului) pe traseul Calea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

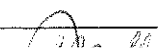
Data: 07.06.2021

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

[Signature]

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 Marioara Haiduc *Ioan Haiduc*



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 locatie 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 factic, 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

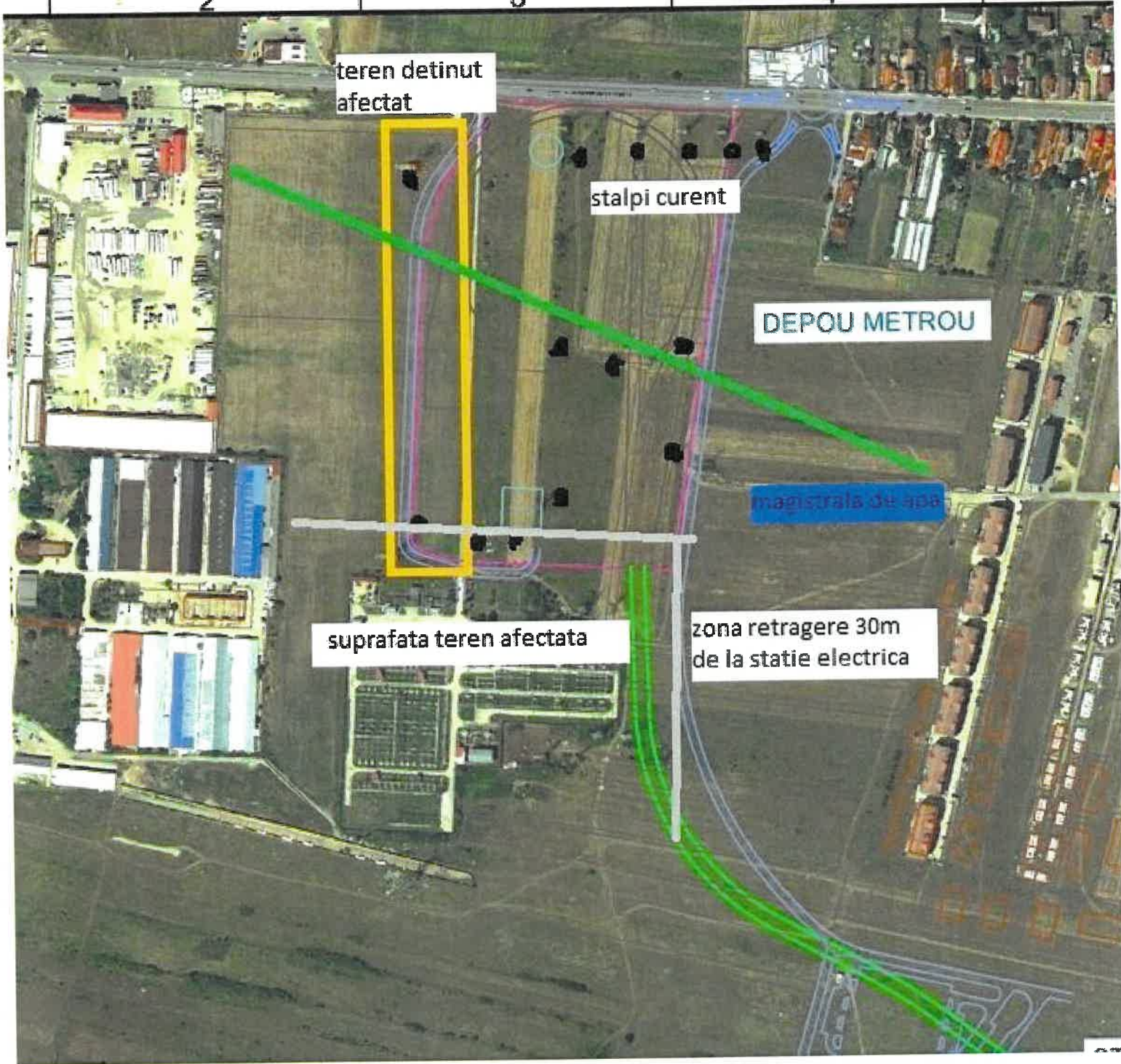
stalpi curent

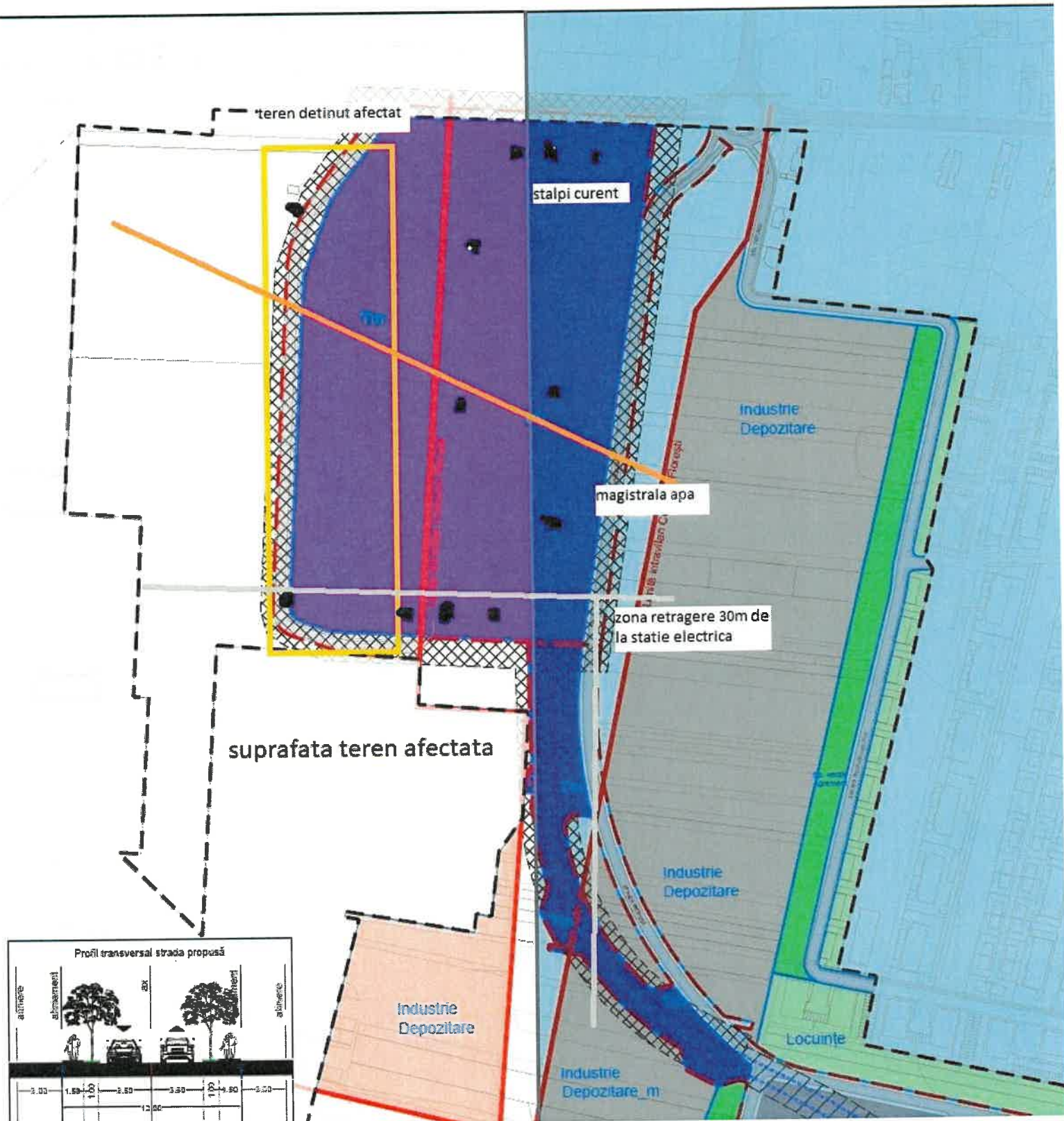
DEPOU METROU

magistrala de apa

suprafata teren afectata

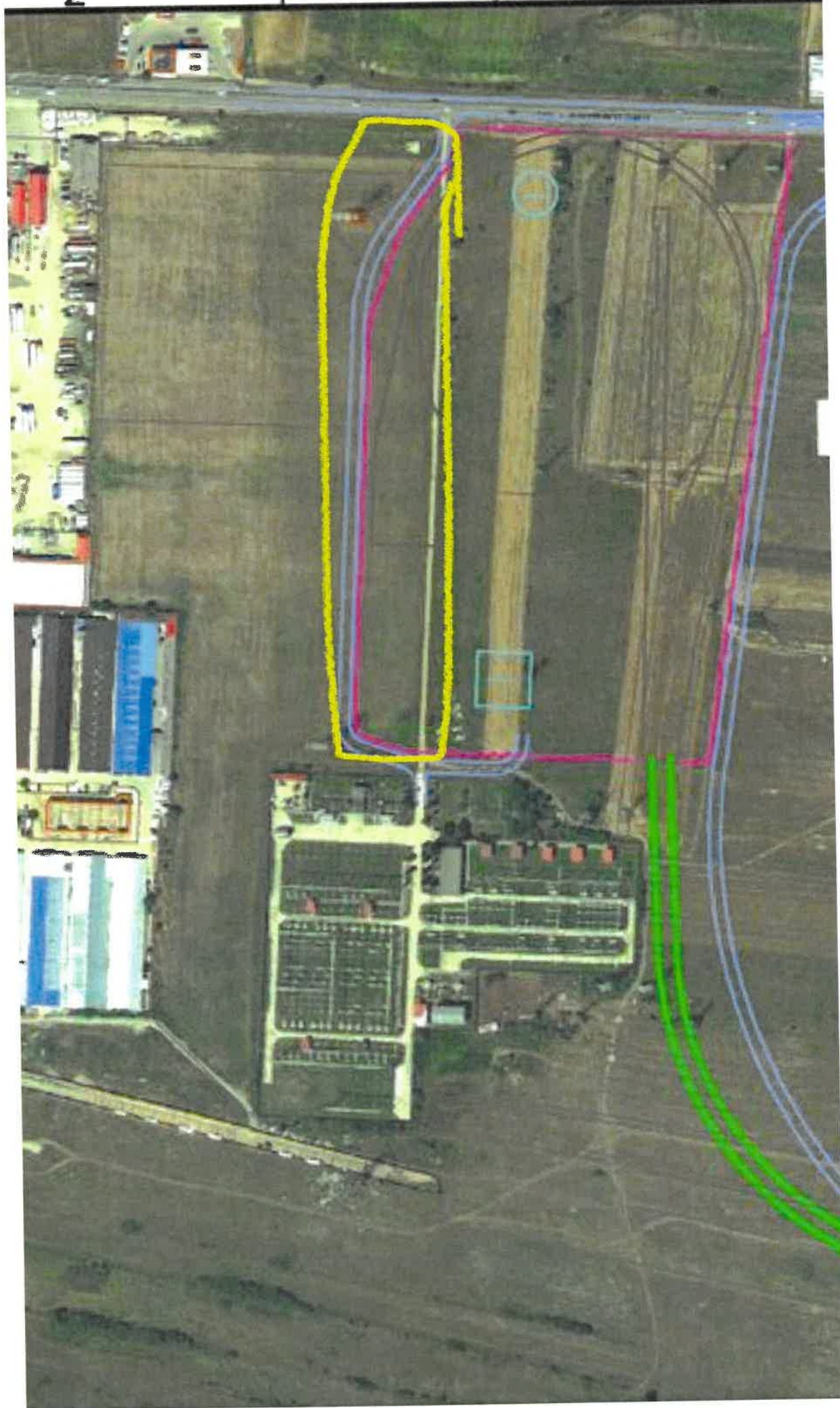
zona retragere 30m
de la statie electrica

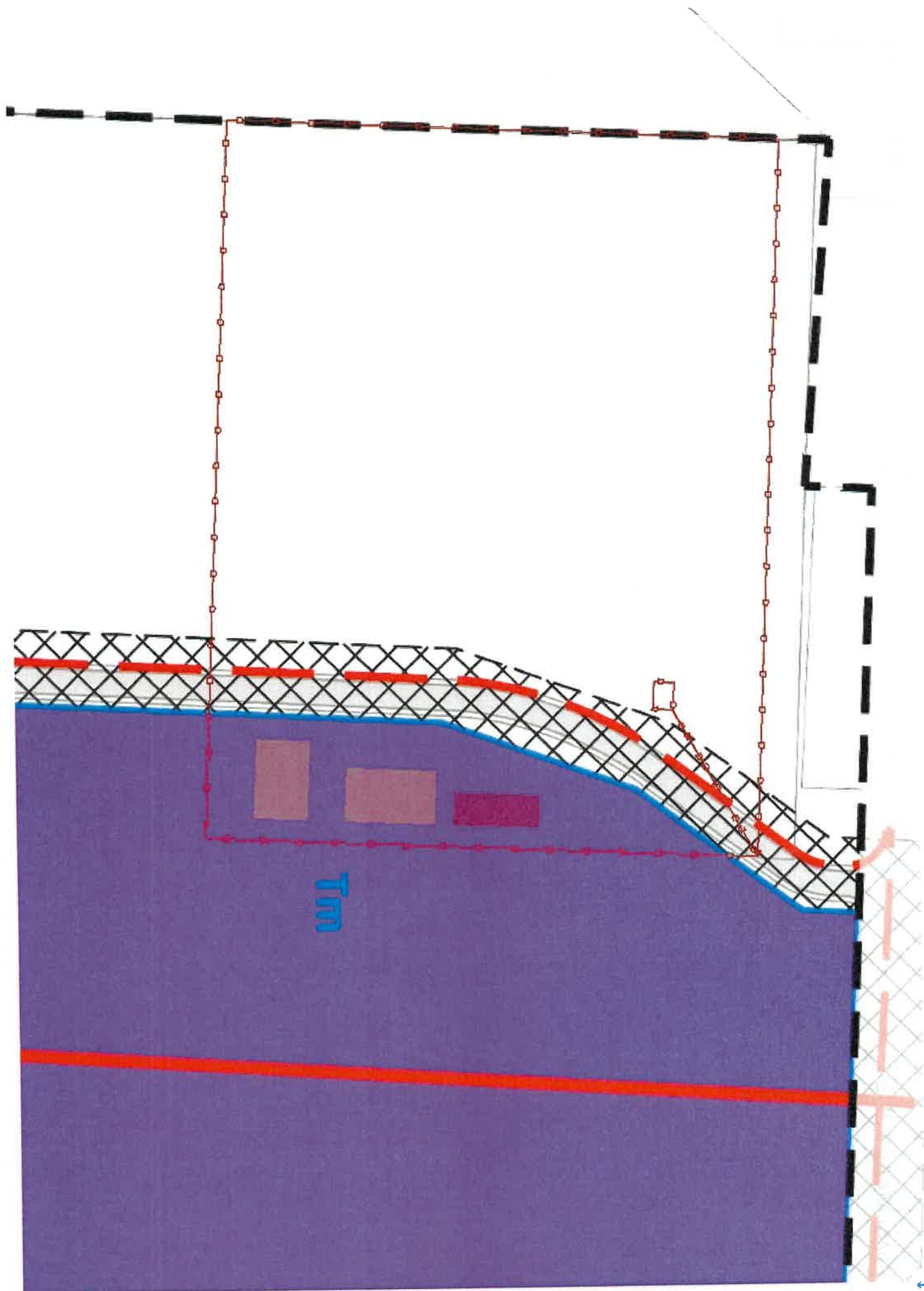


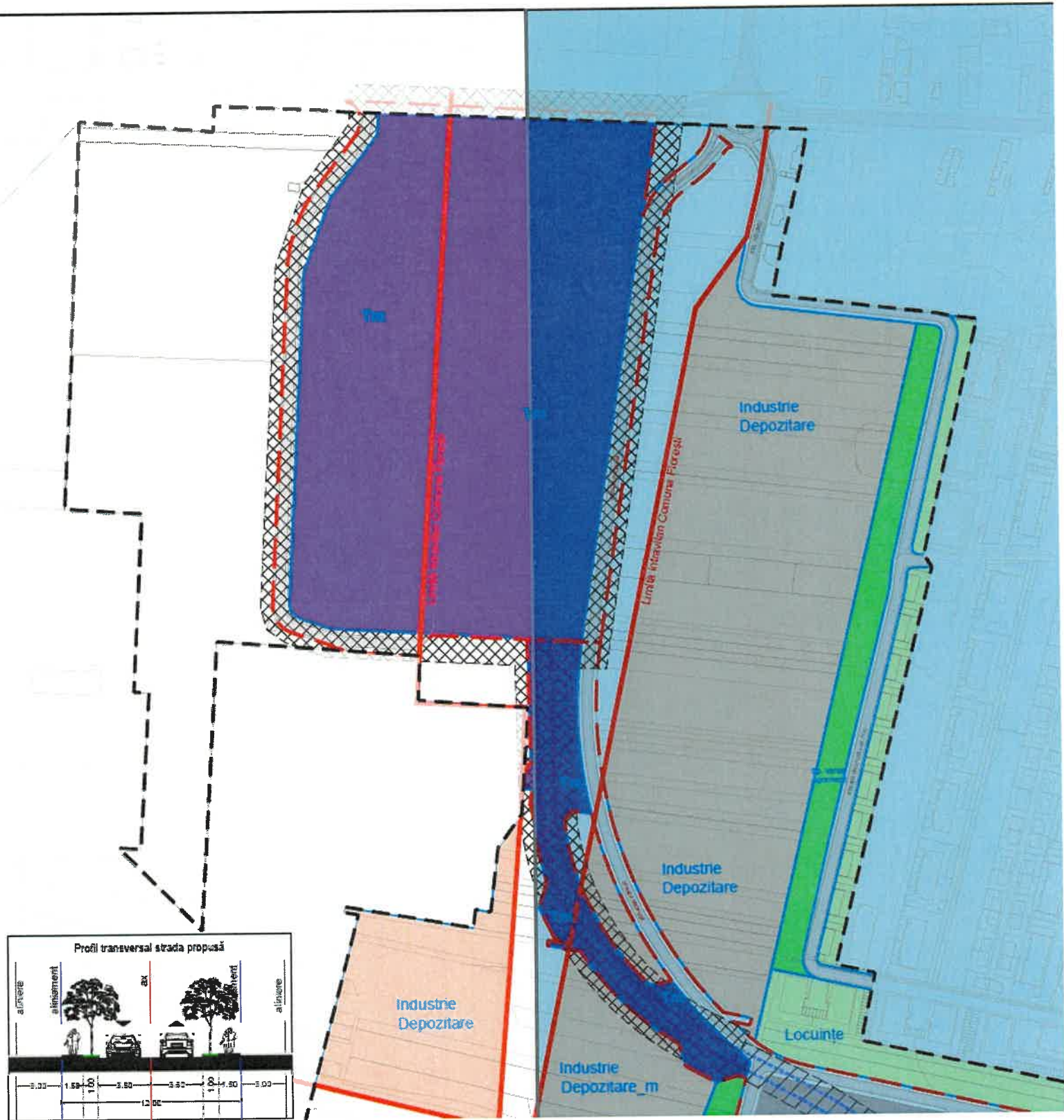


2

3







Consultare PUZ - MAGISTRALA I DE METROU

Nr. 354123 / 11.06.2021

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 pietei 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

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 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.

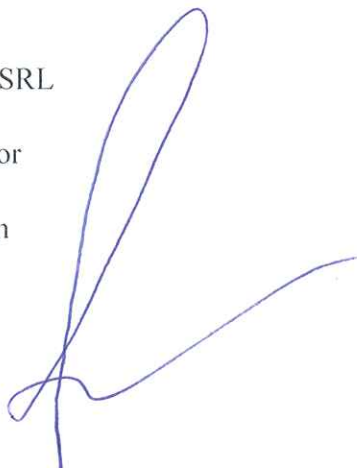
Anexa: Plan urbanistic zonal Sopor Masterplan Mun. Cluj-Napoca plan in care apare figurata si schitata statia de metrou pe proprietatea noastra.

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

Nr. 355593 / 11.06.2021

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 ACESTEA". 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 și 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 să 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 în prezent este doar parțial finanțat. În Planul Urbanistic Zonal nu se precizează exact momentul în care proiectul devine cu adevărat fezabil și 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 să primesc răspunsul dumneavoastră prin posta la adresa mea de domiciliu, cât și 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 suprateran, 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 MANIU MIRELA			
PORUTIU MARIA			
VĂCAR TRAIAN			
VĂCAR MIHAELA			
VĂCAR BOGDAN			
BACIU ADRIAN			
BACIU LUCIA			
TORDAI DENISA			
TORDAI 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			
PONESU 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 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 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 menționate, 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.

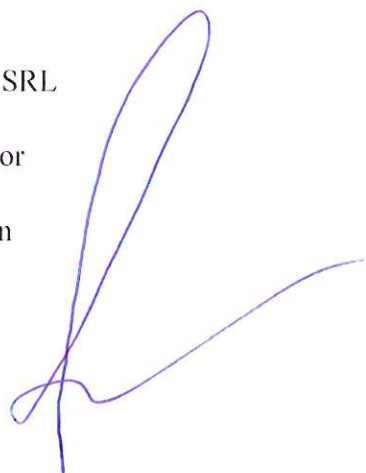
Anexa: Plan urbanistic zonal Sopor Masterplan Mun. Cluj-Napoca plan in care apare figurata si schitata statia de metrou pe proprietatea noastra. + HCL 248/12.05.2020

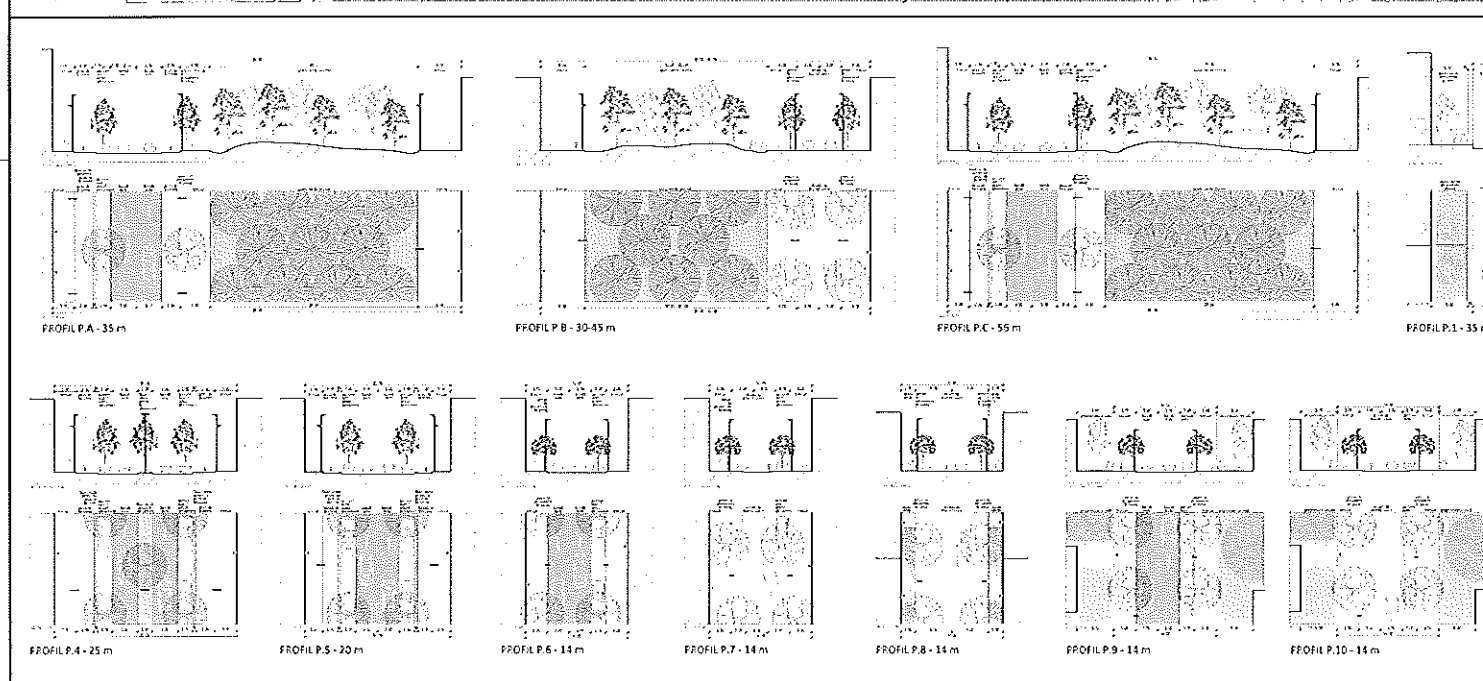
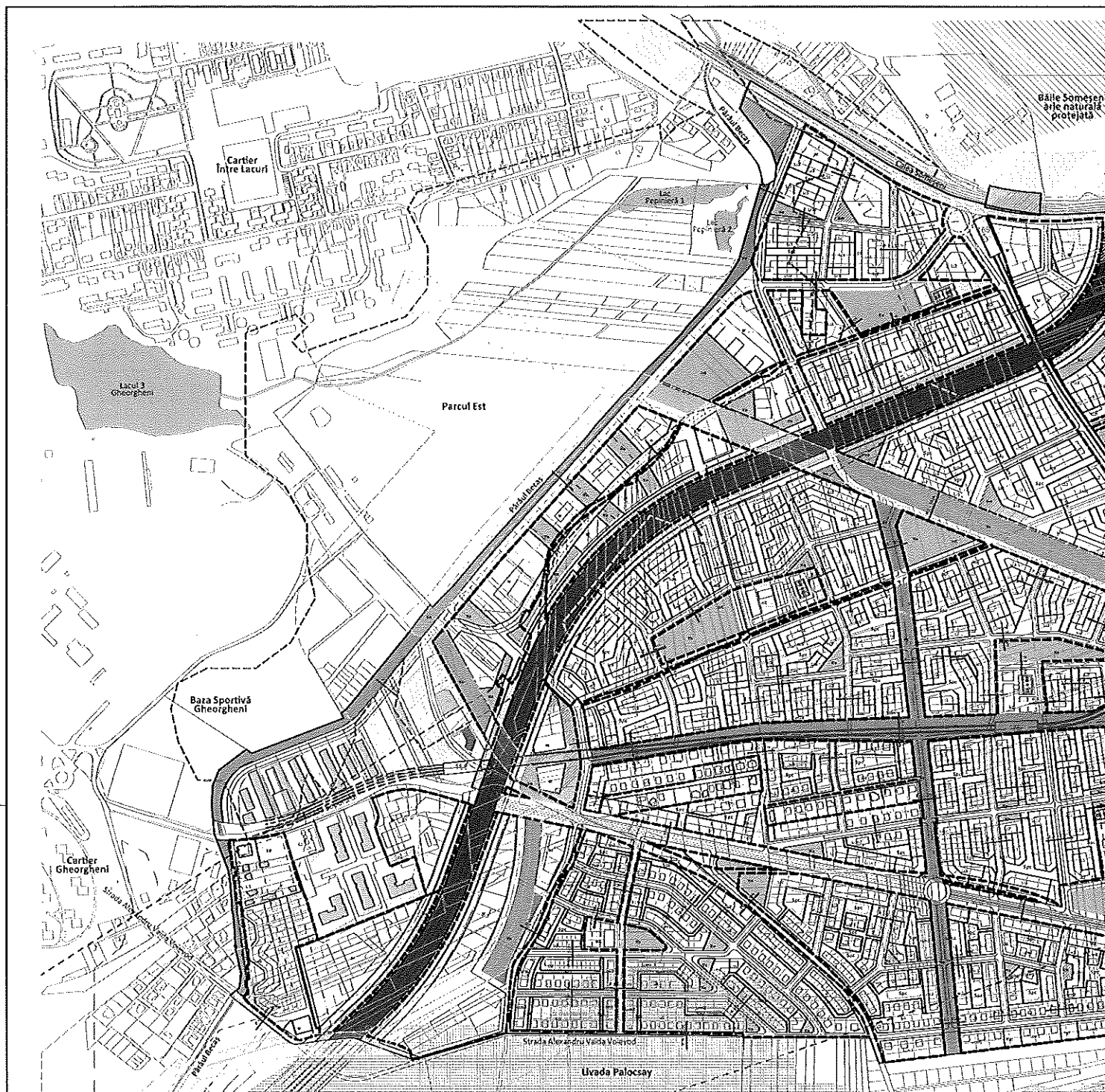
Cu stima,

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;

Vâzând 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 parcelelor, 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.

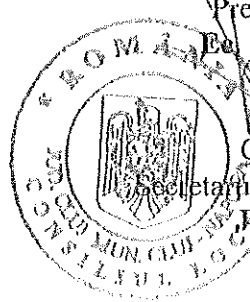
Implementarea investițiilor din cadrul zonei mixte va fi realizată etapizat. Accentul vertical din partea sud-estică a amplasamentului, din vecinătatea nodului rutier propus prin P.U.G, va fi realizat în ultima etapă.

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 Roșea





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 linia 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 corbelor / 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 brangament 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 trasa 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 (terziere), 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_ Is*), 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_ Is - 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 rutier 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 înscrisurilor 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

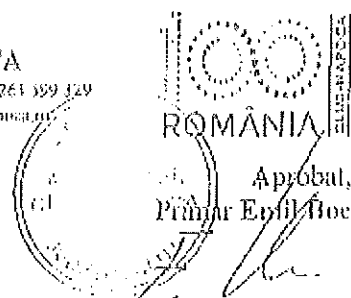
Șef Birou Strategii Urbane
arh. Andreea Mureșan

Red. 3ex. Arh. Adina Mădălan

Achitat taxa de 12 lei, conform Chitanței nr. 37262011 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.clujna.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 clădirile 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 instituă prin P.U.G. la strada Soporului și în zona adiacentă pârâului Becaș;
- 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 străt 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-volumetric, 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

