

PLAN URBANISTIC ZONAL

Drum Transregio Feleac TR35

Etapa I – Drum Transregio Feleac TR 35 – Centura Metropolitană

Etapa II – Drum Transregio Feleac TR 35 – Drumuri de legătură

VARIANTA 1 (DRAFT)

MEMORIU DE PREZENTARE

Autoritatea Contractantă: Municipiul Cluj-Napoca, cu sediul în Cluj-Napoca,
Adresa poștală: strada Moșilor, nr. 3, localitatea: Cluj-Napoca, cod
poștal: 400001, România;



Beneficiarul Final al Proiectului pentru Etapa I Centura Metropolitană TR35: COMPANIA
NAȚIONALĂ DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE ȘI DRUMURI DIN ROMÂNIA;



Beneficiarul Proiectului pentru Etapa II Drumuri de legătură:

Lider de asociație și asociat U.A.T.- Municipiul Cluj-Napoca, cu sediul în Cluj-Napoca, Adresa poștală: strada
Moșilor, nr. 3, localitatea: Cluj-Napoca, cod poștal: 400001, România;

Asociat U.A.T.- Comuna Gilău, cu sediul în Gilău, Adresa poștală: strada Principală, nr. 723, localitatea: Cluj-
Napoca, cod poștal: 407310, România;

Asociat U.A.T.- Comuna Florești, cu sediul în Florești, Adresa poștală: strada Avram Iancu, nr. 170, localitatea:
Florești, cod poștal: 407280, România;

Asociat U.A.T.- Comuna Apahida, cu sediul în Apahida, Adresa poștală: strada Libertății, nr. 122, localitatea:
Apahida, cod poștal: 407305, România;

ELABORATOR PLAN URBANISTIC ZONAL:

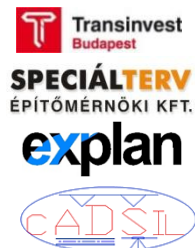
S.C. PLANWERK ARHITECTURĂ ȘI URBANISM S.R.L., CLUJ-NAPOCA
str. Georges Clemenceau 3, 400021, Cluj-Napoca
tel: 0264 439 488 fax: 0264 439 472
email: office@planwerkcluj.org
www.planwerkcluj.org



arh. Adrian Borda
arh. Tudor Pănescu
arh. Tiberiu Ciolacu
arh. Vlad Creoșteanu
urb. stag. Ruth Coman

PROIECTANT GENERAL:

Asocierea: TRANSINVEST BUDAPEST kft. - SPECIÁLTERV ÉPÍTŐMÉRŰNÖKI Kft. - EXPLAN
S.R.L. – CADSIL S.R.L., prin Lider S.C. EXPLAN S.R.L., strada Mărginașă nr 21.C1, Mun. CLUJ-
NAPOCA, jud. Cluj cod de înregistrare fiscală RO16583121, 28 Ianuarie 2019, Cluj-Napoca.



Contract: 513405 din 30.10.2018

BORDEROU GENERAL

PIESE SCRISE

MEMORIU GENERAL
REGULAMENT LOCAL DE URBANISM

PIESE DESENATE

planșa nr. 01	ÎNCADRAREA ÎN TERITORIUL UNITĂȚII ADMINISTRATIV - TERITORIALE DE BAZĂ ȘI ÎN PUG
planșa nr. 02	SITUAȚIA EXISTENTĂ. DISFUNCȚIONALITĂȚI.
planșa nr. 03	REGLEMENTĂRI URBANISTICE.
planșa nr. 04	PROPRIETATEA ASUPRA TERENURILOR. OBIECTIVE DE UTILITATE PUBLICĂ
planșa nr. 05	ECHIPARE EDILITARĂ

CUPRINS

1. Introducere

- 1.1 Date de recunoaștere a documentației
- 1.2 Obiectul lucrării
- 1.3 Surse documentare

2. Stadiul actual al dezvoltării

- 2.1 Evoluția zonei
- 2.2 Încadrare în zona metropolitană
- 2.3 Elemente ale cadrului natural
- 2.4 Circulația
- 2.5 Ocuparea terenurilor
- 2.6 Echipare edilitară
- 2.7 Probleme de mediu
- 2.8 Opțiuni ale populației

3. Propuneri de dezvoltare urbanistică

- 3.1 Concluzii ale studiilor de fundamentare
- 3.2 Prevederi ale PUG
- 3.3 Valorificarea cadrului natural
- 3.4 Modernizarea circulației
- 3.5 Zonificarea funcțională – reglementări, bilanț teritorial, indici urbanistici
- 3.6 Dezvoltarea echipării edilitare
- 3.7 Protecția mediului
- 3.8 Obiective de utilitate publică

4. Concluzii, măsuri în continuare

1. INTRODUCERE

1.1. Date de recunoaștere a documentației

Denumirea lucrării:

Drum transregio Feleac TR35

Varianta 1 - DRAFT

Beneficiari:

Beneficiarul Final al Proiectului pentru Etapa I Centura Metropolitană TR35:

COMPANIA NAȚIONALĂ DE ADMINISTRARE A INFRASTRUCTURII RUTIERE ȘI DRUMURI DIN ROMÂNIA;

Beneficiarul Proiectului pentru Etapa II Drumuri de legătură:

Lider de asociație și asociat U.A.T. - Municipiul Cluj-Napoca

Adresa poștală: strada Moșilor, nr. 3, localitatea: Cluj-Napoca, cod poștal: 400001, România;

Asociat U.A.T. - Comuna Gilău, cu sediul în Gilău,

Adresa poștală: strada Principală, nr. 723, localitatea: Cluj-Napoca, cod poștal: 407310, România;

Asociat U.A.T. - Comuna Florești

Adresa poștală: strada Avram Iancu, nr. 170, localitatea: Florești, cod poștal: 407280, România;

Asociat U.A.T. - Comuna Apahida

Adresa poștală: strada Libertății, nr. 122, localitatea: Apahida, cod poștal: 407305, România;

Elaborator Plan Urbanistic Zonal:

S.C. Planwerk Arhitectură și Urbanism S.R.L.

str. Georges Clemenceau 3, 400021, Cluj-Napoca.

Proiectant general:

Asocierea: TRANSINVEST BUDAPEST kft. - SPECIÁLTERV ÉPITOMÉRNOKI Kft. - EXPLAN

S.R.L. – CADSIL S.R.L., prin Lider S.C. **EXPLAN S.R.L.**, strada Mărginașă nr 21.C1, Mun.

CLUJ-NAPOCA, jud. Cluj cod de înregistrare fiscală RO16583121, 28 Ianuarie 2019, Cluj-Napoca.

Data: mai 2020

Nr. contract: 513405 din 30.10.2018

1.2. Obiectul lucrării

Obiectul lucrării este elaborarea Planului Urbanistic Zonal pentru investiția Drum Transregio Feleac TR35, Etapa I Centura Metropolitană și Etapa II Drumuri de legătură.

Soluțiile tehnice privind organizarea și dimensionarea drumurilor, platformelor și amenajărilor aferente, cuprinse în prezentul plan, sunt conforme cu documentația ”*STUDIU DE FEZABILITATE PENTRU PROIECTUL: Etapa I – DRUM TRANSREGIO FELEAC TR35 – CENTURA METROPOLITANĂ, Etapa II – DRUM TRANSREGIO FELEAC TR35 – DRUMURI DE LEGĂTURĂ*”

Planul Urbanistic Zonal reglementează exclusiv introducerea zonei destinate circulației rutiere și a amenajărilor aferente (UTR Tr) aferentă proiectului Transregio Feleac TR35. Acest PUZ nu reglementează celelalte unități teritoriale de referință din zona de studiu. Acest lucru se va face în continuare conform Regulamentelor Locale de Urbanism aflate în vigoare în cadrul celor cinci unități administrative teritoriale.

Excepție face UAT Cluj unde se va elimina servitutea generată de culoarul inelului sudic, și servituțile unor străzi de legătură (introduse prin PUG Cluj-Napoca 2014) care sunt înlocuite prin propunerea proiectului Drum Transregio Feleac TR35. De asemenea, se fac și ajustări locale ale limitelor UTR în vederea adaptării acestora la baza topografică actualizată.

1.3. Surse documentare

STUDIU DE FEZABILITATE PENTRU PROIECTUL: Etapa I – DRUM TRANSREGIO FELEAC TR35 – CENTURA METROPOLITANĂ, Etapa II – DRUM TRANSREGIO FELEAC TR35 – DRUMURI DE LEGĂTURĂ

Planul Urbanistic General Cluj-Napoca, 2014.

Planul Urbanistic General Gilău, 1994.

Plan Urbanistic General Gilău, în curs de elaborare/actualizare, 2020.

Planul Urbanistic General Florești în curs de elaborare/actualizare, 2018.

Planul Urbanistic General Apahida în curs de elaborare/actualizare, 2020.

Planul Urbanistic General Comuna Baci, 2008.

Studiu de Fezabilitate, PUZ și DTAC pentru proiectul: Etapa 1 - Drum Transregio Feleac TR35 - Centura Metropolitană și Etapa 2 - Drum Transregio Feleac TR35 - Drumuri de legătură, 2018.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă Cluj-Napoca, 2015.

Plan Strategic Integrat de Dezvoltare Urbană pentru Zona Metropolitană Cluj-Napoca - perioada de programare 2014-2020.

Studii de mobilitate urbană elaborate de către Centrul Interdisciplinar pentru Știința Datelor de la Universitatea Babeș-Bolyai.

PUZ Sopor în curs de elaborare

Baza topografică a întregii zone ce cuprinde întreg arealul U.A.T.-urilor Căpușu Mare, Gilău, Florești, Mun. Cluj-Napoca, Apahida.

Baza geotehnică cu datele existente în imediata vecinătate a zonei studiate (hărți geologice, alte studii cunoscute realizate de-a lungul timpului) și un studiu geotehnic amănunțit efectuându-se foraje din 200 în 200 m de metri pe întreaga zona studiată.

Baza de date arheologice în zona de interes privind amplasarea siturilor arheologice cunoscute, cu amplasarea și delimitarea acestora pe hărți la scări convenabile.

Baza de date în zona de interes privind amplasarea zonelor protejate (Situri Natura 2000, și a altor zone protejate) și delimitarea acestora pe hărți la scări convenabile.

Baza de date în zona de interes privind amplasarea zonelor cu destinație specială a M.A.P.N.

Baza de date în zona de interes privind amplasarea zonelor cu restricții sanitare severe a Companiei de Apă Someș în conformitate cu instrucțiunea privind delimitarea zonelor de protecție sanitară și a perimetrului de protecție hidrogeologică din 20.04.2011.

Baza de date în zona de interes privind amplasarea zonelor cu restricții în zona Aeroportului Avram Iancu din Municipiul Cluj-Napoca. De asemenea s-au obținut date privind viitoarea extindere a aeroportului și a proiectelor conexe ce derivă din acestea, cum sunt proiectele de deviere a râului Someș și a văilor Murători și Becaș din zona aeroportului.

Baza de date în zona de interes privind amplasarea zonelor rețelelor majore privind alimentarea cu energie electrică (Rețele de medie și de înaltă tensiune de 110 KV și de 220 KV, de alimentare cu gaz (rețele Transgaz sau de medie presiune), rețele magistrale de apă și canalizare, ale Companiei de Apă Someș, rețele de fibră optică.

Baza de date cu datele disponibile (anul 2015) privind traficul din rețeaua de drumuri naționale, județene și comunale din jurul Municipiului Cluj-Napoca. S-au corelat datele obținute cu studiul de trafic al localității Apahida efectuat în anul 2018, studiu care stă la baza Planului Urbanistic General al localității.

2. STADIUL ACTUAL AL DEZVOLTĂRII

2.1. Evoluția zonei

Extras Studiu de Fezabilitate 2018:

Zona metropolitană Cluj-Napoca din județul cuprinde municipiul Cluj-Napoca și 9 comune învecinate acestuia: Apahida, Baci, Chinteni, Ciurila, Cojocna, Feleacu, Florești, Gilău și Jucu. Suprafața totală a zonei metropolitane este de 1537,54 km², iar populația de 410.766 locuitori. Zona metropolitană Cluj-Napoca este una dintre cele mai mari zone metropolitane din România.

Multe comune învecinate cu municipiul Cluj-Napoca au cunoscut în ultimii ani o dezvoltare semnificativă. Comunele Baci, Apahida și Florești au ajuns suburbii ale municipiului datorită dezvoltării facilităților, utilităților și a infrastructurii. Alte comune au cunoscut și ele o dezvoltare semnificativă sau moderată, cel mai corect fiind încadrate la o zonă periurbană aflată în planul secund față de municipiul Cluj-Napoca. Printre aceste comune putem enumera Jucu, Gilău, Feleacu și Chinteni care au cunoscut o dezvoltare semnificativă sau mai moderată dar au păstrat și caracteristici specifice mediului rural.

Având în vedere aceste creșteri însemnate privind evoluțiile demografice a zonei metropolitane Cluj-Napoca s-a căutat să înțeleagă și să se proiecteze viitoarea dezvoltarea a zonei metropolitane astfel încât drumul TR35 să corespundă cât mai bine cerințelor actuale și a celor viitoare privind dezvoltarea zonei metropolitane a Cluj-Napoca. Astfel s-a căutat să se înțeleagă viteza de dezvoltare a zonei metropolitane și în principal a principalului pol de creștere Municipiul Cluj-Napoca. Evoluția demografică a municipiului Cluj-Napoca arată o creștere constantă a populației ajungând în anul 2017 la 323.108 persoane rezidente.

Este important de menționat că pe zona Municipiul Cluj-Napoca a fost rezervat un coridor destinat centurii Municipiului Cluj-Napoca.

Municipiul Cluj-Napoca

Municipiul Cluj-Napoca, reședința județului Cluj, este principalul centru economic, universitar și cultural al regiunii istorice Transilvania, precum și unul dintre principalii poli de creștere din România, singurul care se află într-o perioadă de dublă creștere, demografică și economică.

Declarat orașul magnet numărul unu în România de către Banca Mondială (conform studiului Magnet Cities, 2015, p.257), municipiul Cluj-Napoca este singurul din România cu un spor natural pozitiv atât în 2018 cât și în anii precedenți (Populația orașului a crescut cu 2%, INS 2013-2018). Această creștere demografică reprezintă o confirmare a faptului că orașul este relevant și atractiv atât din punct de vedere al oportunităților pentru dezvoltare profesională și personală, dar și din punct de vedere economic.

Cluj-Napoca și zona metropolitană Cluj se bucură de efervescență economică și socială. Conform statisticilor, municipiul are cea mai dinamică evoluție economică din România în ultimul deceniu.

Factorii care au contribuit la această creștere economică sunt:

- piața dinamică și diversă a forței de muncă, care atrage atât personal cu calificări superioare (medicină, cercetare - dezvoltare, IT, inginerie, servicii bancare), cât și personal cu calificări medii (fabricarea de componente auto, manufactură);
- rata scăzută a șomajului (cca. 2% la nivel județean, INS, decembrie 2017);
- creșterea producției industriale și a comerțului extern;
- retenția studenților în municipiu, după finalizarea studiilor universitare;
- îmbunătățirea infrastructurii și a mijloacelor de mobilitate;
- creșterea constantă a numărului de turiști.

După capitală, Cluj-Napoca este orașul din România cu cea mai mare vitalitate culturală. Peste 1400 de evenimente culturale și cele aproximativ 100 de festivaluri - de variate dimensiuni, multe dintre ele cu recunoaștere internațională la nivel cultural, turistic și nu numai - contribuie anual la creșterea vizibilității internaționale a municipiului Cluj-Napoca și la creșterea numărului de turiști - peste 600.000 turiști în 2018, o creștere cu 50% în ultimii 5 ani (INS). Evenimente de talie internațională precum Untold, TIFF - Festivalul Internațional de Film „Transilvania” sau Electric Castle generează fluxuri semnificative de oameni atât în Cluj-Napoca, cât și în regiune. Elementul central al Strategiei de dezvoltare a municipiului Cluj-Napoca este calitatea vieții cetățenilor, a celor care locuiesc sau vizitează orașul și a celor care muncesc sau studiază la Cluj.

Cluj-Napoca este poziționat la intersecția mai multor rute (rutiere, feroviare și aviatice) naționale și internaționale importante. Din analizele realizate în vederea realizării P.M.U.D. reiese că orașe din județ și regiune (ex.: Huedin, Gherla, Baia Mare, Zalău, Bistrița) situate la o distanță semnificativă de municipiul Cluj-Napoca au locuitori care călătoresc frecvent în/din reședința de județ pentru muncă, agrement și alte evenimente și activități. De asemenea, Aeroportul Internațional „Avram Iancu” din Cluj-Napoca a înregistrat creșteri constante ale numărului de pasageri deserviți. În perioada 2015-2018, numărul de pasageri aproape s-a dublat (în 2015 erau 1.485.889 pasageri/an în 2018 erau 2.782.401 pasageri/an), generând un trend crescător al traficului din regiune.

Având în vedere toate acestea, mobilitatea urbană reprezintă un factor cheie de impact asupra calității vieții, care generează implicații la nivel metropolitan și regional. Mai mult decât atât, o lipsă de măsuri ample, în special care să vizeze marile proiecte de infrastructură – care depășesc bugetul municipiului – transformă mobilitatea urbană într-o amenințare pentru economia municipiului, a regiunii și are un impact negativ asupra economiei României.

În paralel cu Strategia municipiului Cluj-Napoca, a fost elaborat P.M.U.D., care constituie un avantaj important în stabilirea obiectivelor prioritare în materie de mobilitate urbană și implicit, transport în comun. Astfel, una dintre prioritățile Planul de Mobilitate Urbană Durabilă Cluj-

Napoca vizează construcția centurii de sud între Mănăştur (Bucium) și Someșeni (Selgros). În acest plan în capitolul „9.1 Intervenții majore asupra infrastructurii de circulație” se specifică următoarele: construcția centurii de sud între Mănăştur (Bucium) și Someșeni (Selgros) trebuie să devină prioritatea principală a orașului Cluj-Napoca în următorii ani. Realizarea acestui proiect permite degrevarea semnificativă a rețelei rutiere urbane în jumătatea sudică și în partea centrală a orașului, și ca atare: (a) implementarea multor măsuri de mobilitate durabilă și (b) implementarea altor lucrări privind infrastructura rutieră majoră sub un trafic semnificativ redus. Este ca atare imperios necesară demararea actualizării studiilor realizate în trecut pentru această arteră, precum și a studiilor pentru proiectele conexe C7a, C7b și C8, astfel încât centura – precum și proiectele conexe – să poată fi realizate în perioada 2018-2020.

Comuna Florești

Aceeași dezvoltare a avut-o și comuna Florești care a avut în ultimii ani cea mai mare creștere a populației din toată România. În ultimii 10 ani, populația oficială a crescut de aproape 5 ori, dar în realitate după unele estimări populația a crescut de 8 ori.

Suprafața totală a comunei este de 6.074 ha din care: 1.877 ha teren arabil, 1.406 ha pășuni, 846 ha livezi, 1.207 ha păduri, 111 ha tufărișuri, ape și stof 68 ha, teren neproductiv 145 ha, drumuri 122 ha și construcții 292 ha.

În ultimii 10 ani, comuna Florești din județul Cluj, a crescut de la 7.600 de locuitori (în 2007), la 21.827 persoane în anul 2011 și la peste 33.000 în 2017. Acum populația neoficială a comunei Florești a trecut de 50.000 de persoane, fiind mai mare decât a multor orașe din România.

Comuna Florești este așezată la vest de municipiul Cluj-Napoca, învecinându-se la nord cu comuna Baci, la vest cu comuna Gilău, iar la sud cu comunele Săvădisla și Gilău.

Comuna Apahida

Comuna Apahida este situată la Est de municipiul Cluj-Napoca, la o distanță de 14 km de reședința județului. Se întinde pe o suprafață de 107 km pătrați, la altitudinea de 305m față de nivelul mării. Apahida se învecinează cu teritoriile comunelor Chinteni, Jucu, Căian, Feleacu, Cojocna, dar și cu Someșeni și municipiul Cluj-Napoca. În componența comunei intră următoarele localități: Apahida - reședința comunei, Sănnicoară, Dezmir, Corpadea, Pata, Sub Coastă și Bodrog.

După datele de la recensământul populației din anul 2011, populația comunei Apahida era, 10.923 locuitori, reprezentând 1,58% din populația județului realizând o creștere importantă cu un jumate de punct procentual. Din populația rurală ponderea comunei Apahida este de 4,69% realizând o creștere de 1 punct procentual față de recensământul din anul 2002. Din punct de vedere al numărului de locuitori, comuna Apahida se situează pe locul 2 între comunele județului. În ultimii ani populația comunei a crescut, trend ce se va păstra și în următorii ani, datorită creșterii numărului de agenți economici, dezvoltării infrastructurii, legături facile cu Municipiul Cluj-Napoca.

Comuna Gilău

Comuna Gilău este situată la poalele de nord-est ale Munților Gilău în zona de confluență a Someșului Cald cu Someșul Rece și a râului Căpuș cu Someșul Mic. Are în componență trei sate: Gilău, satul de reședință, Someșu Cald, Someșu Rece.

- Suprafață 116.82 km²
- Populație 8.384 locuitori (2009)
- Densitate 71.77 loc./km²
- Altitudine medie 357 metri cote Marea Neagră

Comuna Gilău fiind la distanță mai mare față de Municipiul Cluj-Napoca creșterile de populație și de suprafață a intravilanului nu au fost foarte spectaculoase dar au înregistrat o creștere continuă în ultimii ani.

Mișcarea populației

Având în vedere ca centura TR35 urmează să fie o componentă importantă în mișcarea generală și în mișcarea zilnică a populației în interiorul zonei metropolitane, s-a considerat că este necesar a fi studiată această mișcarea zilnică a populației în zona metropolitană Cluj.

Mișcarea zilnică a populației în zona metropolitană Cluj: În zona metropolitană cu polul de creștere Municipiul Cluj-Napoca are loc o importantă mișcare zilnică a populației.

Județul avea în 2017 o populație de 727 mii de persoane. Majoritatea acestei populații, aproximativ 60%, este concentrată în zona metropolitană. Orașul Cluj-Napoca concentrează 45% din totalul de populație județene. Populația județului a avut o creștere de 5,2% față de momentul recensământului în 2011, zona metropolitană concentrând majoritatea acestei creșteri. Populația din zona metropolitană a crescut cu 15,7%, adică cu aproape 14 mii de persoane, în timp ce populația din Cluj-Napoca a fost statică.

Una din cinci persoane din populația ocupată județeană face naveta zilnică în altă localitate decât cea de reședință. Populația ocupată este cea mai numeroasă categorie, reprezintă 47% din totalul populației județene. Adică, aproximativ, 60 de mii de persoane zilnic fac naveta în întregul județ din totalul de 340 mii de persoane ocupate.

Una din cinci persoane ocupate din zona metropolitană face naveta în Cluj-Napoca, proporția este similară la nivelul orașul Cluj cu cea de la nivelul județului. Aproximativ 38 de mii de persoane sunt mobile zilnic spre servicii, fie spre a intra în oraș, fie spre a ieși din oraș. La acestea se adaugă mișcarea populației școlare, care adesea însoțește acest flux de navetă. Însă totalul populației preșcolare și școlare din totalul celei județene este de 17%, din care doar 10% este mobilă. Chiar dacă este un flux important nu este comparabil cu cel generat de mobilitatea pentru locul de muncă.

Proiecție demografică a volumelor de populație în următorii 10 ani

Mobilitatea zilnică generată de navetism, foarte probabil, nu va scădea în următoarea decadă. Orașul Cluj-Napoca este relativ constant ca volum de populație în ultimii 30 de ani. Variațiile anuale procentuale sunt minore. Însă acest lucru nu se datorează reproducerii naturale a populației. Ratele de fertilitate și mortalitate indică mai degrabă un oraș care ar fi trebuit să între într-o contracție a populației, însă acest lucru nu s-a întâmplat datorită creșterii economice a zonei metropolitane inclusiv atragerea unei noi forțe de muncă.

Proiecție demografică în zonele de urbanizare și restructurare în U.A.T. Cluj-Napoca

Proiectul Drumul Transregio Feleac T35 - Centura Metropolitană și Drumuri de legătură - trece în U.A.T. Cluj-Napoca prin mai multe zone de urbanizare și restructurare, care vor fi populate în viitor.

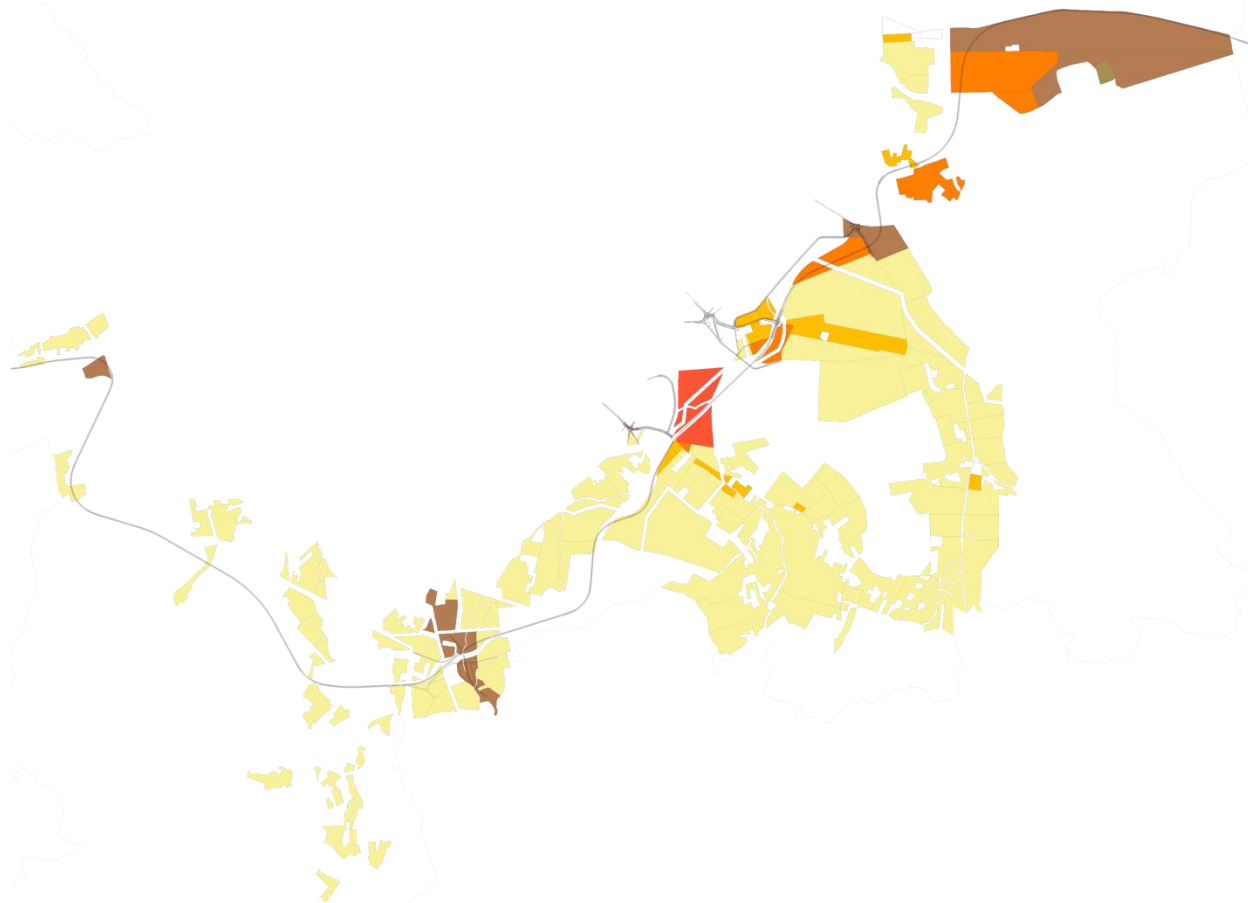
Cu ajutorul suprafețelor unităților teritoriale de referință (UTR), ținând cont de CUT-ul maxim admis prin RLU aferent PUG Cluj-Napoca 2014 și de suprafața care va fi cedată a zonelor de urbanizare și restructurare, s-a calculat un număr estimativ al persoanelor și al gospodăriilor / familiilor respectiv al angajaților / utilizatorilor care vor locui și/sau lucra în viitor în aceste zone și vor avea astfel un impact asupra traficului.

Tabel 1 - Estimarea viitoarei populații în zonele de urbanizare și restructurare

Zone de urbanizare	Număr	Categorie
ULic	9,876	Gospodării / Familii
ULiu	17,477	Gospodării / Familii
ULid	3,657	Gospodării / Familii
ULc	12,296	Gospodării / Familii
UM	8,162	Gospodării / Familii
	21,525	Angajați / Utilizatori
UEc	47,028	Angajați / Utilizatori
UEd	2,857	Angajați / Utilizatori
UEt	113,695	Angajați / Utilizatori
UEmm	86,030	Angajați / Utilizatori
Uls_A	36,929	Angajați / Utilizatori
TOTAL	123,520 (51,467)	Persoane Gospodării / Familii
	308,064	Angajați / Utilizatori

Zone de restructurare	Număr	Categorie
RrM2	522	Gospodării / Familii
	1,377	Angajați / Utilizator
RrEt	22,269	Angajați / Utilizator

Zone de urbanizare și restructurare în Cluj-Napoca în zona proiectului Drum Transregio Feleac T35



- Zone de urbanizare - zonă locuire
- Zone de urbanizare - zonă funcțiuni mixte
- Zone de urbanizare - zonă instituții
- Zone de urbanizare - zonă activități economice
- Zone de urbanizare - zonă activități economice
- Zone de urbanizare - zonă de gospodărire comunală

2.2. Încadrarea în zona metropolitană

Zona de studiu a PUZ trece prin cinci unități administrative teritoriale: Gilău, Florești, Baci, Cluj-Napoca și Apahida.

Zona PUZ pornește în Gilău din DN1 la limita dintre comunele Căpușu Mare și Gilău și trece pe malul stâng al pârâului Căpușul la baza dealurilor, la nord față de intravilanul localității, iar o mică parte din tronson se află în intravilan și anume în zona intersecției cu Autostrada Transilvaniei A3 și corpul de intravilan la intersecția cu DN1.

Zona de studiu continuă în Florești, predominant la nord față de corpul principal al intravilanului localității, inițial pe malul stâng față de canalul hidroelectrică, râul Someșul Mic și terasa Someșului iar apoi pe malul drept prin intravilan. La Barajul Florești zona PUZ trece din nou pe malul stâng al canalului Someșul Mic, în extravilan.

În Cluj zona PUZ trece prin partea sudică a intravilanului (direcția est-vest, Mănăstur-Bucium și Someșeni-Selgros): nod Cora, Pădurea Mănăsturului, Pădurea Făgetului, zona Borhanciului, zona pârâului Becaș, zona Someșeni, Bulevardul Muncii. Traseul centurii trece prin puține zone în extravilan.

În Apahida zona de studiu se află la nord-vest față de intravilan, pe tronsonul Centurii Apahida-Vâlcele.

Alături de obiectivul principal al proiectului Drum Transregio Feleac TR35 Centura Metropolitană s-au propus mai multe drumuri de legătură, care asigură interconectarea centurii cu rețelele majore de străzi din Baci, Florești, Apahida și Feleac.

Tabel 2 Drumuri de legătură CNAIR (propuse)

Nr. ctr	Denumire	Lungime [m]	Situația existentă
1	DL 38 - Floresti Baci	6 753.0	Inexistent - necesitate traseu nou
2	DL 0 - Luna	764.1	Inexistent - necesitate traseu nou
3	DL 34 - Soporului - VOCE	4 255.2	Existent, necesitate de modernizare și extindere
4	DL 38 - NOD 19 - DN16 Apahida	3 314.2	Existent
5	DL 18 - Str. Bucium - S.R.U.	1 257.0	Inexistent - necesitate traseu nou
6	DL 15 - DN1 NOD "N" - SRU	2 499.3	Existent, necesitate de modernizare (trotuare și piste pentru biciclete) și crearea de benzi suplimentare destinate vehiculelor de urgență și

			transportului în comun, regularizarea intersecțiilor.
7	DL 16 - DN1 "Metro" - Acces SRU"	345.5	Existent, necesitate de modernizare și extindere
8	DL 17 - DN1 Feleacu	833.3	
Total		20 021.4	

2.3. Elemente ale cadrului natural și ale patrimoniului construit

Extras Studiu de Fezabilitate 2018:

Geomorfologia

Geomorfologia actuală a sectorului supus studiului reprezintă rezultatul acțiunii factorilor morfologici externi asupra suportului reliefului (geologici, tectonici). Factorii morfologici climatici (în special precipitațiile, temperatura și vânturile) și hidrografici (debitul lichid și solid) dețin rolul primordial în configurarea actuală a reliefului.

Deși este un sector de dimensiuni medii, relieful este unul diversificat, dat de două mari unități morfostructurale ce s-au impus în morfologia de ansamblu: Podișul Someșan (cu subdiviziunile Dealul Căpușului, Culoarul Gilău, Dealurile Sicului) și Câmpia Transilvaniei (cu subdiviziunea Culoarele Someșelor Mic și Mare).

Din punct de vedere altitudinal, se remarcă creșteri dinspre partea estică a Culoarelor Someșelor Mic și Mare (curba de nivel de 295 m) înspre interfluviile din partea de S-SV cu valori medii cuprinse între 350 – 450 m, iar pe anumite areale altitudinile depășesc 700 m (de ex. 742,2 m în dreptul Dealului Feleac).

Între localitățile Gilău și Florești, relieful este tip acumulativ și este modelat de către râul Someșul Mic și afluenții acestuia (pârâul Căpușu, pârâul Feneșu, pârâul Valea Ciorgăului, pârâul Pe Vale). Acest areal este caracterizat ca fiind o depresiune cu un caracter subsecvent cu terase și șesuri bine dezvoltate, iar procesele geomorfologice actuale și ritmul lor de desfășurare au permis identificarea a două sectoare: un prim sector de terase localizat deasupra luncii văii Someșului Mic, dar și în lungul afluenților principali menționați anterior și un al doilea sector corespunzător luncilor și șesurilor. Acest caracter se pierde treptat între Florești și Apahida, cauza fiind intersectarea oblică a înclinării generale a stratelor.

Trecerea de la formațiuni paleogene (până în zona municipiului Cluj-Napoca) la cele miocene (între Cluj-Napoca și Apahida în cazul de față), își pune amprenta în morfologia generală a culoarului Someșului Mic printr-o adâncire și lărgire considerabile ale acestuia, ca urmare a

intersecției cutelor diapire marginale (anticlinalele Murători – Apahida, Dezmir – Sânnicoară, Pârâul Sărat, Someșeni – Valea Caldă – Apahida și sinclinalele dintre ele).

În partea sud-estică a Dealului Căpușului domină o platformă structurală cu înclinare spre valea Nadășului. Fruntea cuestei se identifică pe versantul sudic acolo unde prăbușirile și văile cu caracter torențial fragmentează platforma amintită anterior. Coluviile și deluviile acoperă suprafețe extinse, iar în momentul de față suprafața solului suferă remanieri accentuate din cauza diferitelor procese geomorfologice aflate în curs de desfășurare.

Zona Dealul Feleacului se poate descrie ca un areal ce prezintă o conservare a suprafețelor erozivo-piemontane datorită altitudinilor ridicate și a proceselor modelatoare strict legate de structura litologică (nisipuri, gresii nisipoase conglomerate, marne, etc). Din cauza acestei alternanțe litologice se identifică abrupturi și suprafețe structurale, alunecări de teren de tip “glimee”, iar văile torențiale au o energie redusă în bazinele inferioare și o energie mare în bazinele superioare.

În zona Dealului Gârbăului (alt. 570,3 m) și Capu Dealului (alt. 572,6 m) interfluviile sunt prelungi, cu aspect îngust și versanți abrupti, unde domină prăbușirile, alunecările de teren, procesele de șiroire. Pe versanții văilor eroziunea diferențială a creat abrupturi structurale și diferite suprafețe marcate de prăbușiri și izvoare. Relief actual este rezultatul exondării suprafețelor de nivelare, dar și a diferitelor procese de eroziune cu intensități și caracteristici variabile.

În bazinul superior al văii Becașului abrupturile structurale sunt marcate cu cornișe de desprindere a alunecărilor ale căror structuri se identifică până în dreptul zonei de terase. Între aceste areale marcate de alunecări de teren sunt delimitate mici depresiuni mlăștinoase ce determină în anii foarte ploioși reactivarea acestor procese.

Între pârâul Chintenilor și Valea Caldă, zonele inferioare ale versanților prezintă solifluxiuni, alunecări de teren superficiale, dar și areale cu aspect mlăștinos cauzate de curgerea cu caracter liber a izvoarelor pe pantă.

Afluenții din partea stângă a râului Someșu Mic ce drenează Dealurile Clujului prezintă albiu cu o dinamică accentuată atât în plan orizontal cât și în plan vertical deoarece depozitele paleogene și neogene au o rezistență scăzută în ceea ce privește forța erozivă a apei râurilor.

Între Someșeni și localitatea Apahida energia reliefului se situează în intervalul 200-300 m cu valorile cele mai reduse în lunca râului Someșu Mic. În ceea ce privește fragmentarea reliefului, aceasta este condiționată de dispunerea rețelei hidrografice (văile Valea Caldă, Murători și Zăpodie sunt mature, cu lacuri și areale mlăștinoase). Arealul nordic flankat de versanții dinspre valea Someșului Mic prezintă cuestas. **Vegetația** și activitatea antropică constituie factorii potențiali care au modificat mult, în decursul timpului, starea de echilibru temporară a diferitelor categorii de terenuri. Mobilitatea vegetației, în funcție de factorii potențiali (defrișarea pădurilor, extinderea fânețelor și pășunilor), îi conferă o importanță deosebită în ierarhia factorilor care

condiționează apariția, intensitatea și arealul proceselor de versant. Vegetația contribuie la uniformizarea evacuărilor apelor, pe toată suprafața terenului.

Adâncimea de îngheț

În conformitate cu **STAS 6054-77** zona studiată are adâncimea de îngheț de 0,80 – 0,90 m.

Zona seismică

Conform reglementării tehnice **P 100-1/ 2013** zona studiată are accelerația terenului $a_g = 0,10$ g având intervalul mediu de recurență IMR = 225 ani și perioada de colț, $T_c=0,7$.

Caracteristici climatice

Caracteristicile climatice ale U.A.T.-urilor străbătute de traseele studiate sunt prezentate în tabelul următor:

Tabel 3 Caracteristici climatice U.A.T. Căpuș, Gilău, Florești

Caracteristici	Normativ	Valoare
Indicele de umiditate (I_m)	SR 1709-1-90 Acțiunea fenomenului de îngheț dezgheț la lucrări de drumuri: 1. Adâncimea de îngheț în complexul rutier	0-20 – Tip climatic II
Valoarea caracteristică ale încărcărilor din zăpadă pe sol (s_k)	CR 1-1-3-2013 Cod de proiectare - Evaluarea acțiunii zăpezii asupra construcțiilor	1,5 (kN/m ²)
Valoarea de referință a presiunii dinamice a vântului (q_b)	CR 1-1-4-2012 Cod de proiectare - Evaluarea acțiunii vântului asupra construcțiilor	0,5 (kPa)

Tabel 4 Caracteristici climatice U.A.T. Cluj-Napoca, Apahida

Caracteristici	Normativ	Valoare
Indicele de umiditate (I_m)	SR 1709-1-90 Acțiunea fenomenului de îngheț dezgheț la lucrări de drumuri: 1. Adâncimea de îngheț în complexul rutier	-20-0 – Tip climatic I
Valoarea caracteristică ale încărcărilor din zăpadă pe sol (s_k)	CR 1-1-3-2013 Cod de proiectare - Evaluarea acțiunii zăpezii asupra construcțiilor	1,5 (kN/m ²)
Valoarea de referință a presiunii dinamice a vântului (q_b)	CR 1-1-4-2012 Cod de proiectare - Evaluarea acțiunii vântului asupra construcțiilor	0,5 (kPa)

Arheologie

În conformitate cu legislația română în vigoare, pentru realizarea proiectului este obligatorie cercetarea arheologică. Realizarea acestor investigații în faza de studiu de fezabilitate va permite adoptarea celei mai potrivite soluții de execuție, în eventualitatea existenței pe traseu a unor potențiale probleme de patrimoniu care pot aduce modificări în proiect sau dificultăți în respectarea termenelor de execuție. Cercetarea arheologică se poate gestiona prin respectarea termenelor de timp.

Proiectantul studiului de fezabilitate a luat în considerare ca alternativa de traseu recomandată să nu afecteze, sau să afecteze cât mai puțin siturile arheologice. În condițiile în care siturile arheologice nu se pot evita se vor elabora fie soluții tehnice de proiectare care să le afecteze cât mai puțin fie soluții de protejare/conservare.

În contractarea lucrărilor specifice se va ține seama de: Legea nr. 378/2001 (legea de adoptare de către Parlament a O.G. nr. 43/2000), Legea nr. 462/2003, Legea nr. 258/2006, O.M.C.C. nr. 2071/2000, O.M.C.C. nr. 2392/2004, Ordinul comun MCPN - MTI 653/2010 pentru instituirea Programului național de cercetare arheologică "Autostrada" și OMCPN nr. 2562/4.10.2010.

În baza lucrărilor de investigații arheologice planificate, Proiectantul studiului de fezabilitate va realiza următoarele etape:

ETAPA 1 - EVALUARE ȘI DIAGNOSTIC ARHEOLOGIC PRELIMINAR

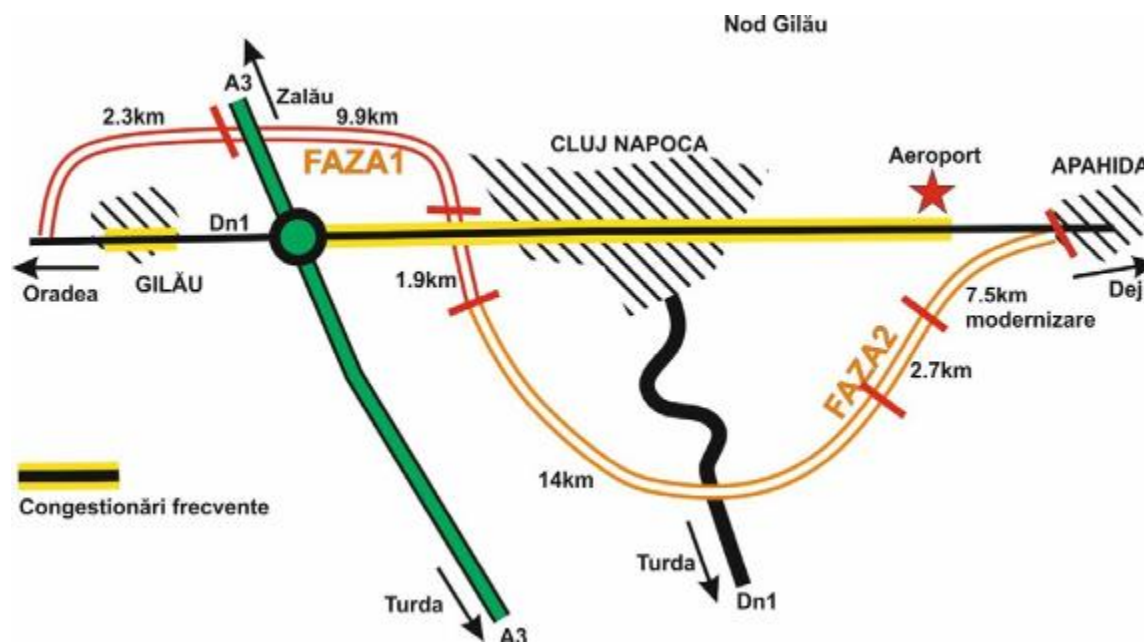
Etapa 1 - Realizarea unei evaluări preliminare (s-a întocmit la faza studiului privind stabilirea variantelor de traseu) care a cuprins următoarele faze:

- Efectuarea și redactarea unui studiu de arhivă, prin consultarea surselor documentare (text, fotografii, hărți, schițe etc.) și a referințelor bibliografice;
- Efectuarea unui studiu de topografie arheologică corelat cu opțiunile de traseu propuse, inclusiv traseul preferat;
- Efectuarea unei cercetări privind orice date istorice (documente, poze, schițe, hărți) și identificarea oricăror referințe relevante în literatura existentă;
- Evaluarea amplasamentelor probabile și a extinderii siturilor arheologice cu semnalarea zonelor de atenție;
- Pregătirea estimărilor pentru costurile probabile, respectiv durata activităților arheologice avute în vedere pentru fiecare variantă de traseu, considerând acest aspect ca parte din evaluarea multicriterială de care se ține cont.
- Datorită activității unei generații de arheologi, pe parcursul secolului al 20-lea, pe teritoriul județului Cluj, au fost identificate un număr de aprox. 3000 de situri arheologice, toate adunate în Repertoriul Arheologic al Județului Cluj, publicat în 1992, ca rezultat al muncii colectivului format din I.H. Crișan, M. Bărbulescu, E. Chirilă, V. Vasilev și I. Winkler.

2.4. Circulația

Extras Studiu de Fezabilitate 2018:

Orașul Cluj-Napoca este poziționat la intersecția mai multor rute (rutiere, feroviare și aviatice) naționale și internaționale importante. Din analizele realizate în vederea realizării P.M.U.D. reiese că orașe din județ și regiune (ex.: Huedin, Gherla, Baia Mare, Zalău, Bistrița) situate la o distanță semnificativă de municipiul Cluj-Napoca au locuitori care călătoresc frecvent în/din reședința de județ pentru muncă, agrement și alte evenimente și activități. De asemenea, Aeroportul Internațional „Avram Iancu” din Cluj-Napoca a înregistrat creșteri constante ale numărului de pasageri deserviți. În perioada 2015-2018, numărul de pasageri aproape s-a dublat (în 2015 erau 1.485.889 pasageri/an în 2018 erau 2.782.401 pasageri/an), generând un trend crescător al traficului din regiune.



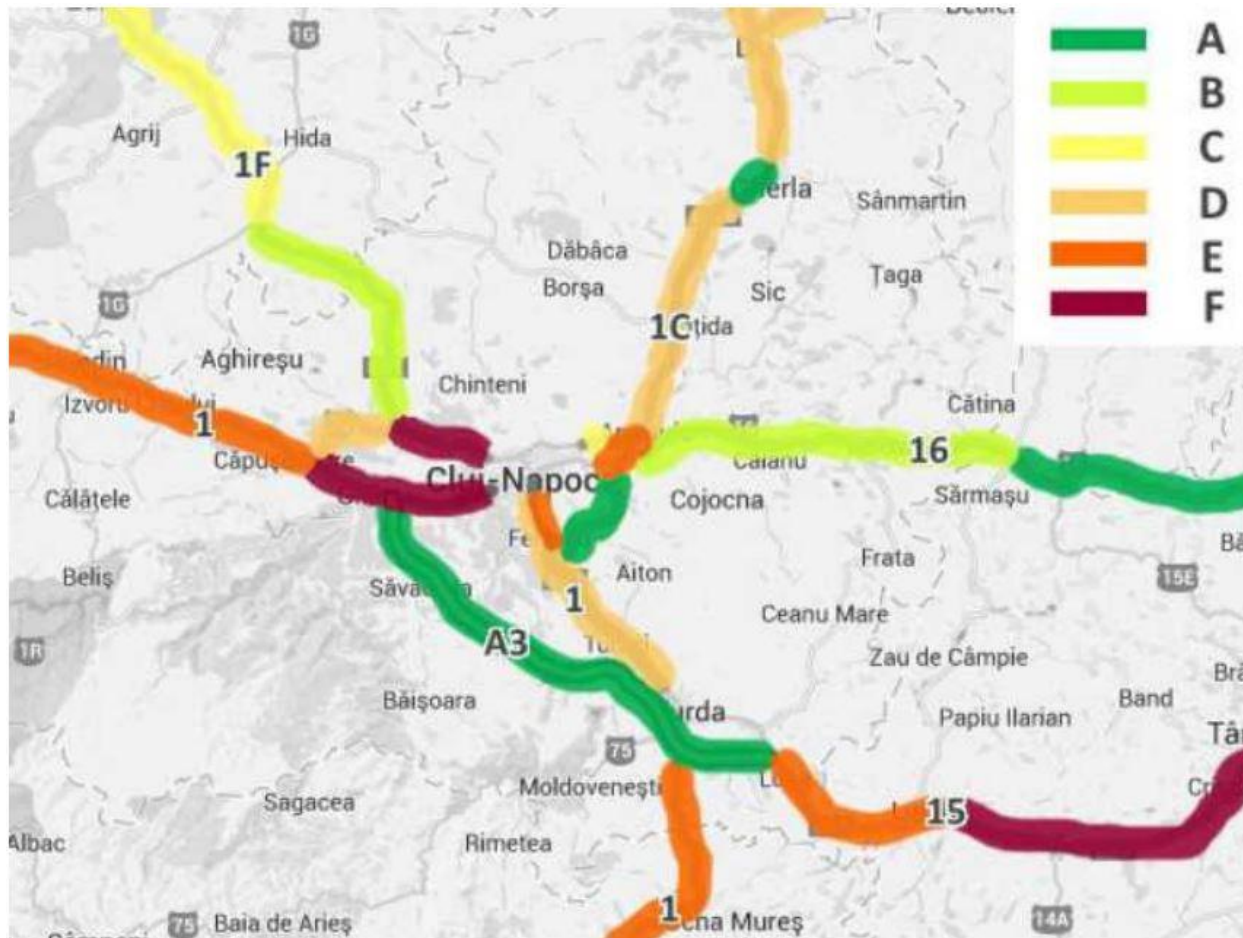
Schiță cu drumul Transregio Feleac și sectoarele cu congestionări frecvente ale traficului în zona Cluj Napoca (sursa: Studiu de Fezabilitate)

Extras din Planul de Mobilitate Urbană Durabilă Cluj-Napoca, 2015:

Infrastructura rutieră interurbană:

(...) O analiză a nivelurilor de serviciu, fluența traficului fiind clasificată astfel: A - liber; B - preponderent liber; C - stabil; D - aproape instabil; E - instabil, funcționare la capacitate; F - forțat sau problematic arată probleme deosebite pe intrările dinspre vest (Florești) și nord-vest

(Baciu) în oraș, precum și o problemă mai puțin gravă pe intrarea dinspre Feleacu, aceasta fiind însă cauzată de secțiunea de coborâre dintre Feleacu și Cluj-Napoca cu o singură bandă pe sens. Centura Cluj-Napoca este de asemenea congestionată pe tronsonul dintre nodul rutier de la est de aeroport și sensul giratoriu de la nord de Apahida.



Nivelul de serviciu calculat pentru rețeaua rutieră interurbană

În ciuda existenței autostrăzii Gilău – Câmpia Turzii și a centurii Apahida – Vâlcele, există încă multe relații pentru care tranzitul rutier este problematic (Figura 6). Cele mai slab deservite relații de tranzit sunt pe direcția vest-est, între perechile de drumuri DN 1F și DN 1 (spre vest) pe de o parte, și DN 1C și DN 16 pe de altă parte. Traficul de tranzit și de trecere pe aceste relații traversează zona ultracentrală a orașului sau, alternativ, axa vest-est din partea de nord a orașului.

Accesul la autostrada A3 din zona metropolitană Cluj-Napoca este neconvenabil. Privind accesul la nodul rutier Gilău, cea mai mare parte a orașului se situează în izocrona de 30 de minute, inclusiv parcurile industriale Tetarom I și II. Aeroportul și parcul industrial Tetarom III sunt în izocrona de 40 de minute. Privind accesul la nodul rutier Turda, accesul este și mai puțin convenabil.

Infrastructura rutieră urbană:

(...) În ultimii cinci ani, numărul de autoturisme înmatriculate în județul Cluj a crescut cu 17% (de la 163.831 în 2010 la 191.315 în 2014), în aceeași perioadă investițiile în creșterea capacității infrastructurii rutiere fiind practic inexistente. Cum era de așteptat, congestia în spațiul urban a crescut semnificativ:

- Conform datelor înregistrate în februarie 2015, pe intrarea vestică din oraș (Calea Florești, la vest de nodul N) se înregistrează în fiecare zi lucrătoare 58.660 de vehicule (adică mai mult decât au fost înregistrate la ultimul recensământ național de circulație pe cea mai aglomerată intrare din București: DN 1 dinspre Otopeni, MZA 2010 = 54 135). Acest volum de trafic este distribuit pe străzi cu intersecții la nivel și cu cel mult două benzi de circulație pe sens.
- Volumele de trafic sunt mai ridicate decât capacitatea proiectată pentru unele tronsoane de drum, în special pe axa vest-est, la vest de centrul orașului. În plus, spre deosebire de alte orașe, lărgirea drumurilor nu se numără printre opțiunile posibile.
- Numeroase intersecții sunt extrem de aglomerate la orele de vârf, singura soluție pentru rezolvarea congestiei fiind reducerea volumelor de trafic deservite sau denivelarea acestora. Printre aceste intersecții se află: Calea Mănăștur/Str. Câmpului; Str. Câmpului/Str. Frunzișului/Str. Izlazului; Calea Moșilor/Str. G. Coșbuc; Str. Horea/Str. General Dragalina/Str. Dacia; Str. Cuza Vodă/Piața Avram Iancu/Bd. 21 Decembrie 1989; Str. Fabricii/Bd. 21 Decembrie 1989/Aleea Bibliotecii/Str. Aurel Vlaicu.

2.5. Ocuparea terenurilor

- Principalele caracteristici ale funcțiunilor ce ocupă zona studiată
- Relaționări între funcțiuni
- Gradul de ocupare cu fond construit
- Aspecte calitative ale fondului construit
- Asigurarea cu servicii a zonei
- Asigurarea cu spații verzi
- Existența unor riscuri naturale
- Principalele disfuncționalități

Gilău: Terenurile incluse în zona de studiu sunt ocupate predominant de terenuri agricole, păduri și suprafețe fără utilizare. În zona intersecției cu Autostrada Transilvaniei A3 se află două zone rezidențiale ocupate cu construcții unifamiliale. Gradul de ocupare cu fond construit este unul redus.

Florești: zone agricole, canalul hidroelectrică, râul Someșul Mic și terasa Someșului, suprafețe fără utilizare, în zona barajului Florești: zone rezidențiale (predominant construcții unifamiliale, dar și locuire colectivă).

Cluj-Napoca: unități economice din sectorul terțiar (servicii, logistică, comerț, en-gros), zone verzi, zone de urbanizare, pădurea Făgetului, terenuri agricole, livezi.

Apahida: predominant zone agricole, construcții uni- și multifamiliale, unități economice din sectorul terțiar (logistică, en-gros), livezi.

3. PROPUNERI DE DEZVOLTARE URBANISTICĂ

3.1. Concluzii ale studiilor de fundamentare

Evidența cadastrală care stă la baza planului este incompletă, lipsind pe anumite tronsoane.

Extras Studiu de Fezabilitate 2018:

Arheologie:

- a. Întreaga arie de confluență a Văii Căpușului cu Someșul Mic, mai apoi orașul Cluj și periferia ei nordică, sunt zone cu un potențial arheologic imens, aceasta fiind parte a patrimoniul național și european, așadar trebuie tratat ca atare;
- b. Siturile și situațiile arheologice prezentate, nu reprezintă "verdicte" finale, ci doar un stadiu actual al cercetării. Aceste situații vor fi clare exclusiv după efectuarea cercetărilor de teren intruzive.

3.2. Prevederi ale PUG

- a. Planul Urbanistic General Cluj-Napoca, 2014:

„Rolul Planului Urbanistic General este trasarea și asigurarea unui cadru spațial prielnic dezvoltării acestui profil mixt. Asocierea și corelarea spațială directă a acestor activități definitorii pentru oraș este esențială pentru funcționarea lor concertată și pentru un efect amplificat. De aceea, principalele obiective propuse prin PUG – ocupă poziții importante în centrele secundare ale structurii multinucleice propuse. O reconfigurare funcțional-spațială va promova utilizarea eficientă a teritoriului, funcționarea îmbunătățită a diferitelor zone cu limitarea suprapunerii de activități incompatibile, și implicit diversificarea legăturilor dintre acestea: căi rutiere noi (centura ocolitoare de sud, de est, legături de conectarea la rețeaua intraurbană), trasee pietonale și cicloturistice.”

„Reorganizarea schemei interne de trafic mizează pe utilizarea în cât mai mare măsură a resurselor de infrastructură existente sau realizabile cu eforturi mici. Trei elemente majore structurează schema propusă:

(...)

- inelul sudic. Proiectul, cunoscut sub numele "ocolitoarea de sud" vizează realizarea unei artere urbane pe traseul DN1C (zona Selgros) - DN1 (Calea Turzii – strada Nicolae Corcheș) – strada Basarabiei – Drumul Sfântul Ioan (Colina). Inelul colectează și redistribuie în teritoriu principalele străzi de acces/ieșire ale orașului în direcțiile SE – S – SV și asigură, în continuare o legătură echilibrată cu autostrada A3. Efecte urmărite:

- o se va degaja de traficul de acces și tranzit intra și extra urban pe direcția est-vest pe axele principale ale cartierului Mănăștur (Calea Primăverii-Izlazului-Frunzișului și Calea Florești – Calea Mănăștur)
- inelul sudic, prin rolul de colector și distribuitor, va ordona și ierarhiza traficul din și între cartierele adiacente
- axa est – vest care traversează centrul orașului va fi degrevată de traficul de tranzit

În centrul conceptului de reorganizare și modernizare a schemei de circulație se află preocuparea pentru o bună ierarhizare a tramei stradale, în scopul asigurării propriei funcționalități și în scopul protejării caracterului liniștit al străzilor rezidențiale. Măsurile de ierarhizare presupun canalizarea în cât mai mare măsură a traficului în lungul unor artere supraordonate, cea mai mare parte dintre acestea existente. Rețeaua dată de aceste artere principale va trebui să asigure accesibilitatea întregului teritoriu urban, fără a face necesară utilizarea străzilor cu caracter local (rezidențial). În vederea asigurării traseelor și a profilelor necesare arterelor principale sînt necesare o serie de măsuri, dintre care cele mai importante sînt de tipul realinierilor și a străpungerilor. Măsurile de realiniere vizează lărgirea prospectului stradal prin retragerea aliniamentului cu o distanță determinată local, în funcție de necesități (vezi planșa Reglementări Urbanistice aferentă PUG). De regulă, această operațiune de realiniere este prevăzută a fi realizată treptat, la nivel de parcelă, odată cu înlocuirea clădirilor amplasate în zona frontală a parcelei. Prin Regulamentul local de urbanism aferent PUG, transferul fișiei de teren rezultată din retragerea aliniamentului din proprietate privată în domeniul public este corelată unei creșteri a gradului de utilizare a suprafeței (CUT) pentru parcelele riverane. Rezultatul urbanistic vizat, alături de cel al optimizării circulației, este de dezvoltare, în lungul principalelor artere a unor fronturi construite cu caracter urban (densitate crescută, mixaj funcțional, activități cu interes pentru public), tipice bulevardelor. Principalele legături noi, propuse spre a fi realizate prin străpungeri și prelungiri ale arterelor existente sînt:

- legătură Traian Vuia (zona str. Tractoriștilor) – Centura ocolitoare (nod Sânicosă – Sub coastă, intersecția cu prelungirea bd.ului Muncii);
- legătură str. Unirii – Centura ocolitoare (intersecție cu inelul sudic);
- legătură str. C. Brîncuși – Centura ocolitoare (intersecție cu inelul sudic);
- legătură str. Frunzișului – Inelul sudic;
- legătură str. Oașului – str. Spicului;
- străpungere str. Uzinei electrice – calea Moșilor (zona Ursus);
- străpungere str. Constanța – str. Traian (pod propus peste Someș);
- prelungire str. Iași – legătură cu str. Traian în zona Parcul Feroviarilor (pod propus peste Someș).”

„3.11.2. OBIECTIVE DE UTILITATE PUBLICĂ PREVĂZUTE ÎN PUG REȚEAUA DE TRAFIC

Propuneri pe termen mediu, la nivel municipal:

8. Realizarea inelului de ocolire sud (Mănăştur-Selgros) și legătura acestuia cu rețeaua principală de trafic, conform PUZ-uri aprobate.”

- b. Planul Urbanistic General Gilău
- c. Planul Urbanistic General Florești
- d. Planul Urbanistic General Apahida

- e. Planul Urbanistic General Baci, 2008:

„3.6.2. ÎMBUNĂTĂȚIREA PENETRAȚIEI ÎN LOCALITATE ȘI A REȚELEI DE CIRCULAȚIE CU LOCALITĂȚILE DIN TERITORIUL ÎNCONJURĂTOR

Comuna Baci, prin potențialul economic dat de poziția arealului geografic administrat în imediata vecinătate a municipiului Cluj-Napoca, are perspectivele reale de dezvoltare, pentru toate localitățile componente, prin includerea în zona metropolitană a municipiului reședință de județ. Acest fapt conduce la asigurarea relațiilor de circulație dintre municipiul Cluj-Napoca, respectiv reședința de comună Baci și toate localitățile componente.

Aceste artere de circulație sunt drumuri asfaltate clasificate la nivel de drum național sau drum comunal. (...)

3.7.4. CATEGORIA DE INTERVENȚII PROPUȘĂ

Pentru a se asigura dezvoltarea durabilă a comunei Baci prin valorificarea potențialului economic al teritoriului administrativ s-au efectuat următoarele categorii de intervenții:

(...)

b) Valorificarea potențialului dat de poziția de vecinătate cu municipiul Cluj-Napoca a comunei Baci.”

3.3. Valorificarea cadrului natural

Extras Studiu de Fezabilitate 2018:

Pe zona relativ îngustă între canalul Hidroelectrică, râul Someșul Mic, și terasa Someșului s-a prevăzut prezervarea zonei umede din lungul Someșului și urcarea drumului cu aproximativ 10 m mai sus decât nivelul albiei majore a Someșului, traseul fiind pe un versant stabil între albia majoră a Someșului și prima terasa. Înălțimea versantului variind în 20 și 30 m. Astfel s-a asigurat o înălțime de gardă confortabilă față de nivelul apei râului Someșului Mic. S-a utilizat pentru ampriza drumului zone de versant degradate, cu pante mari și vegetație sporadică. De asemenea pe această zonă s-a avut în vedere și realizarea unor zone de debreiere, care să asigure o cantitate cât mai mare de material pentru rambleiere, având în vedere că în toate variantele este necesar un material de aport de până la 2,5 milioane de metri cubi de terasament.

S-a optimizat traseul în profilul longitudinal și pe zona de coborâre spre zona Borhanciului astfel încât să se limiteze declivitatea la 6,5% și să se reducă volumele de excavație în zona potențial instabile de la baza versanților.

S-a optimizat traseul în zona de traversare a Pârâului Becaș, pentru a se asigura protecția zonei umede din jurul Băilor Someșeni.

Montarea unor perdele forestiere din specii lemnoase locale în zonele lipsite de vegetație forestieră; nu este permisă plantarea speciilor exotice, alohtone (exemplu salcâmul, salcâmul pitic, glădița etc.).

Realizarea viaductelor în zonele în care există impactul alterării stării ecologice corpurilor de apă (exemplu traversarea Someșului în zona Hypermarket Cora – parcul Colina).

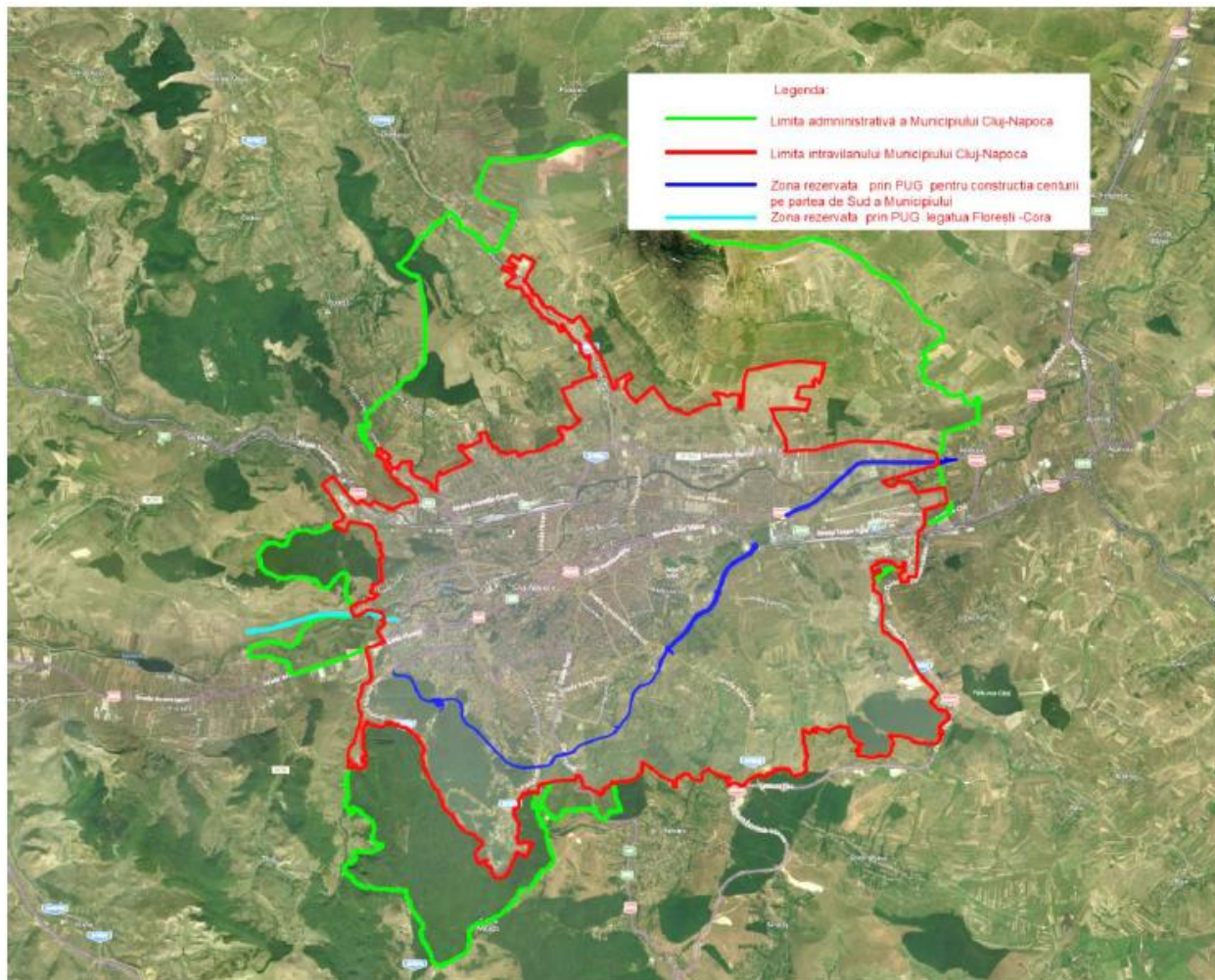
Soluția urmărește integrarea/adaptarea la contextul topografic în vederea atât a reducerii impactului asupra mediului cât și a optimizării parametrilor economici.

S-a avut în vedere protejarea zonelor cu habitate valoroase sau sensibile, prin soluții tehnice cu impact mai redus la nivelul solului, cum ar fi de exemplu tuneluri în zona Făget (care servesc și ca punți de traversare pentru diferite specii) sau tronsoane elevate pe stâlpi în zona Băilor Someșeni.

3.4. Modernizarea circulației

Extras Studiu de Fezabilitate 2018:

Așa cum este prezentat în P.U.G. s-a rezervat un spațiu de 40-45 m lățime pentru construcția centurii și de 22-30 m lățime pentru drumurile de legătură.



Zona rezervată pentru centura metropolitană în PUG-ul Municipiului Cluj-Napoca

Facem precizarea că prin P.U.G. nu s-a rezervat un traseu continuu pe teritoriul intravilanului Municipiului Cluj-Napoca, el fiind discontinuu în zona Cora -Nodul "N"- strada Bucium pe lungimea de 1250 m și în zona Calea Someșeni – Str. Traian Vuia pe lungimea de 1200m. Viteza de proiectare al traseului propus in PUG era de 50- 60 km/h. În aceste condiții traseul actual al centurii TR35 urmărește liniile directe ale traseului propus in PUG dar asigură pe de o parte continuitatea traseului dar face și corecții în plan datorită creșterii vitezei de proiectare la 80 respectiv 100 km/h.

Clasa tehnică a drumului TR35

Numărul de benzi a drumului TR35 așa cum este descris în Master Plan este 2x2 benzi adică este un drum de clasa tehnică II (conform tabelului 1 din Ordinul Nr.1295 din 30.08.2017 pentru aprobarea Normelor tehnice privind stabilirea clasei tehnice a drumurilor publice).

Traseele propuse pentru drumul TR35 pe mai mult de 35100 m se desfășoară prin intravilanul localităților Cluj-Napoca și Apahida, iar în funcție de variantele propuse acestea sunt în

intravilan între 75%-85% din lungimea traseelor. Este de menționat ca pe aproximativ 45% din lungime, traseele variantelor se desfășoară în intravilanul Municipiului Cluj-Napoca.

Drumul TR35 va asigura legătura între drumurile europene, în final acesta centură va fi inclusă în rețeaua de drumuri național europene. Astfel lățimea platformei drumului TR35 propusă de proiectant este de 21,00 m, conform figurii 2.2 din Ordinul nr.1296 din 30 august 2017 pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor.

Profilul transversal tip propus pentru centura metropolitană TR35 are următoarele caracteristici:

- Profilul transversal al drumului are lățimea platformei de 22,00 m, din care:
- partea carosabilă cu două benzi de circulație pe sens - $2 \times 7,00 \text{ m} = 14,00 \text{ m}$;
- banda mediană - 3,00 m;
- acostamente - $2 \times 2,50 \text{ m} = 5,00 \text{ m}$, din care acostamente consolidate (benzi de încadrare) de 75 cm pentru fiecare parte

Având în vedere ca pe întreg traseul drumului este propus parapet marginal, acesta se va monta în afara platformei de 22,0 m, lățimea mărindu-se cu lățimea de lucru la parapetului. În zona nodurilor, lățimea platformei drumului este de 29,00 m, prin adăugarea unui benzi de 3,50 m la lățimea fiecărui sens de circulație.

Profilurile transversale tip pentru alte categorii de drumuri vor fi corelate cu clasa tehnică a drumului sau străzii respective. Proiectarea traseului drumului TR35 s-a realizat cu respectarea normelor și standardelor în vigoare, de regulă, elemente geometrice cât mai largi, elementele limită fiind, pe cât posibil, evitate.

Pentru reducerea riscului de acvoplanare, în curbe și în zone în care există devernul declivitatea minima nu va coborî sub 0,3%.

Regulile privind proiectarea complexă în spațiu a traseului drumului Trasregio TR35 vor fi în concordanță cu cerințele STAS 863-1985 completate cu unele cerințele prevăzute în normativului PD 598-2013. Distanța minima de vizibilitate a suprafeței căii unidirecționale, pentru viteza de proiectare stabilită, va fi cea corespunzătoare asigurării confortului optic. S-au luat măsuri și soluții constructive pentru asigurarea scurgerii apelor pluviale și pentru drenarea și evacuarea apelor subterane ce pot afecta corpul drumului (în special în zone cu relief plat). La stabilirea cotelor liniei roșii pentru platforma drumului, în studiul de fezabilitate, s-a ținut seama seama de:

- cotele șinelor și gabaritelor impuse pasajelor superioare pentru traversarea CF;
- cotele platformelor existente și gabaritele impuse pasajelor superioare la traversarea drumurilor naționale și locale;
- cotele pentru asigurarea de 2% (sau superioară dacă este cazul), inclusiv înălțimea de gardă pentru poduri la traversarea cursurilor de apă.
- raza minimă adoptată în cazul racordării verticale convexe va fi în funcție de viteza de proiectare conform normelor.
- Profilul transversal al bretelelor și buclelor nodurilor rutiere:

- în cazul când bretelele vor avea două benzi de circulație, lățimea platformei este de 9,00 m și are următoarea alcătuire:
 - parte carosabilă de 7,00 m
 - acostamente de $2 \times 1,00 = 2,00$ m
 - în cazul buclelor cu o singură bandă de circulație, lățimea platformei este de 7,50m, cu următoarea alcătuire:
 - parte carosabilă de 4,50 m
 - acostamente de $2 \times 1,50 = 3,00$ m.
- Pe zonele cu parapete sau supralărgiri platformele buclelor și bretelelor vor fi mărite corespunzător.
- Pentru relocarea drumurilor naționale și județene s-au adoptat următoarele caracteristici ale profilului transversal:
- drumuri naționale cu patru benzi de circulație:
 - lățime platformă 17,00 m
 - lățime parte carosabilă 14,00 m
 - acostamente $2 \times 1,50 = 3,00$ m
 - drumuri naționale cu două benzi de circulație și drumuri județene:
 - lățime platformă 10,00 m
 - lățime parte carosabilă 7,00 m
 - acostamente $2 \times 1,50 = 3,00$ m.
- Pe drumurile comunale profilul transversal va avea următoarele caracteristici:
- lățime platformă 8,00 m
 - lățime parte carosabilă 6,00 m
 - acostamente $2 \times 1,00 = 2,00$ m.
- Pe drumurile agricole și de exploatare profilul transversal va avea următoarele caracteristici:
- lățime platformă 5,00-7,00 m
 - lățime parte carosabilă 4,00-5,50m
 - acostamente $2 \times 0,75 = 1,50$ m.

Noduri rutiere propuse

În lungul acestui traseu, pentru a asigura o cât mai bună accesibilitate conform cerințelor de finanțare, precum și din configurația locală a tramei stradale intersectate de varianta s-a propus 20 de noduri rutiere după cum urmează:

Tabel 3 Noduri rutiere propuse

Nr. nod	Poz km	Denumire
1	0+450	Conexiune DN1
2	7+290	Conexiune Autostrada DN1

3	10+335	Conexiune DN1DJ107M
4	12+545	Conexiune Florești strada Eroilor
5	14+655	Conexiune Florești strada Someșului
6	17+855	Conexiune 1 Cluj Sens Giratoriu Cora
7	18+655	Conexiune 2 Cluj Bucium
8	20+757	Conexiune 3 Cluj str. Dimitrie Gusti
9	23+084	Conexiune 4 Cluj str. Frunzisului Câmpului
10	24+510	Conexiune 5 Cluj DN1 (Calea Turzii)
11	25+542	Conexiune 6 Cluj str. Mihai Romanul
12	26+757	Conexiune 7 Cluj str. Măceșului
13	28+196	Conexiune 8 Cluj str. Borhanciului
14	29+940	Conexiune 10 Cluj str. Soporului
15	31+325	Conexiune 11 Cluj str. Someșeni
16	32+570	Conexiune 12 Cluj str. Traian Vuia
17	34+230	Conexiune 13 Cluj Muncii
18	38+029	Conexiune 14 Cluj Centura Apahida-Vâlcele Bul. Muncii
19	39+895	Conexiune 1 Apahida
20	41+539	Conexiune 2 Apahida DN1C

Alături de obiectivul principal a acestui proiect Drumul TansRegio TR35 - Centura metropolitană Cluj pentru asigurarea conectivității s-au propus realizarea a 56 de drumuri de legătură în lungime totală de 53038 m. Aceste drumuri asigură interconectarea centurii cu rețelele majore de străzi din interiorul zonei Metropolitane.

Drumuri de legătură

O parte dintre aceste drumuri de legătură, și anume DL38 -Floresti Baci, DL0 - Luna, DL 34 - Soporului - VOCE, DL 38 - (NOD 19 -DN16 Apahida), DL 18 - (Str. Bucium- S.R.U.) -DL15 -(DN1 NOD "N" - SRU) , DL16 (DN1 "Metro" - Acces SRU)", DL 17 DN1 Feleacu acele care asigură conexiunea directă pe 2 cai cu spitalul regional de urgență (SRU) din Florești precum și cu drumurile naționale DN1, DN1F și DN16 au fost propuse să facă parte din etapa I, la care beneficiarul final este CNAIR. Aceste drumuri de legătură fac parte integrantă din proiectul centurii și au același mers al din punct de vedere al documentațiilor.

Lungimea traseelor drumului TR35 și a drumurilor de legătură propuse în Etapa I – Drum transregio Feleac TR35 - Centura metropolitană și drumurile de legătură ce urmează a fi preluate de C.N.A.I.R. este după cum urmează:

Tabel 4 Drumuri de legătură propuse

Nr. ctr.	Denumire	Lungime [m]
A	Traseu centura metropolitană TR35	41 840.0
1	Traseu TR35 - V8	41 840.0
B	Traseu drumuri de legatură CNAIR	20 021.4
2	DL38 -Floresti Baci	6 753.0
3	DL0 - Luna	764.1
4	DL 34 -Soporului - VOCE	4 255.2
5	DL 38 - (NOD 19 -DN16 Apahida)	3 314.2
6	DL 18 - (Str. Bucium- S.R.U.)	1 257.0
7	DL15 - (DN1 NOD "N" - SRU)	2 499.3
8	DL16 - (DN1 "Metro" - Acces SRU")	345.5
9	DL 17 DN1 Feleacu	833.3
Total general		61 861.4

În afară de drumurile clasificate, DN, DJ și DC, intersectate de traseul centurii și al drumurilor de legatură ce urmează a fi preluate de către CNAIR (ETAPA I) se va avea în vedere și drumurile vecinale, forestiere sau agricole întâlnite, precum și accesul la proprietățile adiacente coridorului care vor fi secționare de traseul drumului. S-a avut în vedere ca supra-traversările sau subtraversările să fie dimensionate astfel încât să nu existe ocoliri mai mari de doi kilometri pentru a nu perturba activitățile agro-zootehnice, forestiere sau umane din zona.

Pentru reducerea impactului Proiectului asupra căilor existente de acces (drumuri, drumuri de acces, căi de comunicație pietonale, parcele de teren străbătute de traseul propus) s-a propus drumuri de acces, structuri (pasaje inferioare, pasaje superioare, pasarele pietonale sau podețe) pentru reintegrarea căilor de comunicație existente. Aceasta poate include, dar nu se limitează la proiectarea de noi drumuri de acces, de-a lungul centurii metropolitane, care vor avea ca scop să restabilească accesul la proprietățile afectate și terenuri.

Dotări

Pe traseul centurii metropolitane sunt propuse a fi realizate următoarele dotari:

- 1 – Două centre de întreținere și intervenții, unul la km 7+300 în zona nodului de autostradă, și unul la km 24+500 în zona intersecției cu DN1 Feleac, care vor fi realizate odată cu proiectul
- 2 – Două parcări de scurtă durată, una la km 9+300 în zona Florești și una la km 36+400 în zona capăt bulevardul Muncii, care vor fi realizate odată cu proiectul
- 3 – Două spații de servicii care cuprind parcări pentru vehicule grele și autoturisme care vor fi realizate odată cu proiectul precum și benzinării, și spații comerciale ce vor fi concesionate ulterior realizării proiectului de execuție. Un spațiu de servicii a fost prevăzut la km 7+300 în zona bretelelor de autostrada A3 și unul la km 24+500 în zona intersecției cu DN1 Feleac.
- 4 – Toate podurile mai lungi de 100 m și intersecțiile de pe traseul centurii metropolitane vor fi iluminate conform normelor specifice.

3.5. Zonificarea funcțională - reglementări, bilanț teritorial, indici urbanistici

Principalele funcțiuni grupate pe unități teritoriale de referință ale zonei sunt:

ZONA DE INSTITUȚII ȘI SERVICII PUBLICE ȘI DE INTERES PUBLIC

S_Is SUBZONĂ DE INSTITUȚII ȘI SERVICII PUBLICE ȘI DE INTERES PUBLIC CONSTITUITE ÎN CLĂDIRI DEDICATE SITUATE ÎN AFARA ZONEI CENTRALE

ZONA DE LOCUINȚE

Liu LOCUINȚE CU REGIM REDUS DE ÎNĂLȚIME DISPUSE PE UN PARCELAR DE TIP URBAN

Lip LOCUINȚE CU REGIM REDUS DE ÎNĂLȚIME DISPUSE PE UN PARCELAR DE TIP PERIFERIC

Lid LOCUINȚE CU REGIM REDUS DE ÎNĂLȚIME, DE MICĂ DENSITATE, PE TERITORII FĂRĂ INFRASTRUCTURĂ COMPLETĂ

Lc_A ANSAMBLURI DE LOCUINȚE COLECTIVE REALIZATE ÎNAINTE DE ANUL 1989

S_L SUBZONĂ DE LOCUINȚE CU REGIM REDUS DE ÎNĂLȚIME DISPUSE PE PARCELE IZOLATE ÎN INTERIORUL ANSAMBLURILOR DE LOCUINȚE COLECTIVE CU INTERDICȚIE DE CONSTRUIRE

Lc ZONĂ DE LOCUINȚE COLECTIVE REALIZATE DUPĂ ANUL 1990

ZONA DE ACTIVITĂȚI ECONOMICE

Ei ZONĂ DE ACTIVITĂȚI ECONOMICE CU CARACTER INDUSTRIAL

EL ZONĂ DE DEPOZITARE, LOGISTICĂ

Em ZONĂ DE MICĂ PRODUCȚIE, SERVICII DE TIP INDUSTRIAL SAU CVASI-INDUSTRIAL,

COMERȚ EN-GROS

Ec ZONĂ DE ACTIVITĂȚI ECONOMICE DE TIP COMERCIAL - EN DETAIL- DESFĂȘURATE ÎN UNITĂȚI DE MARI DIMENSIUNI - BIG BOX, MALL, SHOWROOM

Et ZONĂ ACTIVITĂȚI ECONOMICE CU CARACTER TERȚIAR
S_Et SUBZONĂ DE ACTIVITĂȚI ECONOMICE CU CARACTER TERȚIAR SITUATE ÎN ZONE CU CARACTER REZIDENȚIAL

ZONA DE GOSPODĂRIRE COMUNALĂ

G_t DEPOURI PENTRU TRANSPORTUL URBAN, SALUBRITATE

ED ZONĂ AFERENTĂ INFRASTRUCTURII EDILITARE

ZONA CU DESTINAȚIA SPECIALĂ

TDS_M.A.p.N. ZONĂ CU DESTINAȚIE SPECIALĂ TERENURI CU DESTINAȚIE SPECIALĂ APARTINÂND MINISTERULUI APĂRĂRII NAȚIONALE

ZONA DE CĂI DE COMUNICAȚIE

Tr ZONĂ DE CIRCULAȚIE RUTIERĂ ȘI AMENAJĂRI AFERENTE

Tf ZONĂ DE CIRCULAȚIE FERROVIARĂ ȘI AMENAJĂRI AFERENTE

ZONA TERENURILOR ȘI UNITĂȚILOR AGRICOLE SITUATE ÎN INTRAVILAN

A PĂȘUNI, FÂNAȚE, TERENURI ARABILE

AL LIVEZI

ZONA DE AGREMENT PENTRU PUBLIC / PRIVAT

Aapp ZONĂ DE AGREMENT PENTRU PUBLIC / PRIVAT

ZONA VERDE

Va SCUARURI, GRĂDINI, PARCURI PUBLICE CU ACCES PUBLIC NELIMITAT
S_Va SUBZONĂ SPAȚII VERZI PUBLICE AFERENTE ARTERELOR DE CIRCULAȚIE

Vs ZONĂ VERDE CU ROL DE COMPLEX SPORTIV

Ve ZONĂ VERDE DE PROTECȚIE A APELOR SAU CU ROL DE CULOAR ECOLOGIC

VPr ZONĂ VERDE DE PROTECȚIE FAȚĂ DE INFRASTRUCTURĂ MAJORĂ, DE PROTECȚIE SANITARĂ, PLANTAȚII CU ROL DE STABILIZARE A VERSANȚILOR ȘI DE RECONSTRUCȚIE ECOLOGICĂ

S_VPa SUBZONĂ PĂDURI CU ROL DE AGREMENT

S_Vpf/ps SUBZONA DE PĂȘUNI, FÂNAȚE ÎN INTERIORUL ZONELOR ÎMPĂDURITE

VP ZONA VERDE - PĂDURI ÎN INTRAVILAN

ZONE DE RESTRUCTURARE

- RrM2 PARCELAR RIVERAN ARTERELOR DE IMPORTANȚĂ LOCALĂ, DESTINAT RESTRUCTURĂRII ZONĂ MIXTĂ CU REGIM DE CONSTRUIRE ÎNCHIS
- RrEt PARCELAR RIVERAN PRINCIPALELOR ARTERE DE TRAFIC, DESTINAT RESTRUCTURĂRII ZONĂ DE ACTIVITĂȚI ECONOMICE CU CARACTER TERȚIAR

ZONE DE URBANIZARE

- UM1 ZONĂ MIXTĂ CU REGIM DE CONSTRUIRE ÎNCHIS, ADIACENTĂ PRINCIPALELOR ARTERE DE TRAFIC
- UM3 ZONĂ MIXTĂ CU REGIM DE CONSTRUIRE DESCHIS, ADIACENTĂ PRINCIPALELOR ARTERE DE TRAFIC
- Uls_A ZONĂ DE INSTITUȚII ȘI SERVICII PUBLICE ȘI DE INTERES PUBLIC CONSTITUITE ÎN ANSAMBLURI INDEPENDENTE
- ULiu LOCUINȚE CU REGIM REDUS DE ÎNĂLȚIME DISPUSE PE UN PARCELAR DE TIP URBAN
- ULic LOCUINȚE CU REGIM REDUS DE ÎNĂLȚIME – INDIVIDUALE ȘI COLECTIVE MICI
- ULid LOCUINȚE CU REGIM REDUS DE ÎNĂLȚIME, DE MICĂ DENSITATE, PE TERITORII FĂRĂ INFRASTRUCTURĂ COMPLETĂ
ULID / PUZ – ZONĂ DE URBANIZARE - LOCUINȚE CU REGIM REDUS DE ÎNĂLȚIME, DE MICĂ DENSITATE, PE TERITORII FĂRĂ INFRASTRUCTURĂ COMPLETĂ PENTRU CARE S-A APROBAT ANTERIOR INTRĂRII ÎN VIGOARE A PREZENTULUI PUG UN PLAN URBANISTIC ZONAL
- UEc ZONĂ DE ACTIVITĂȚI ECONOMICE DE TIP COMERCIAL - EN DETAIL - DESFĂȘURATE ÎN UNITĂȚI DE MARI DIMENSIUNI - BIG BOX, MALL, SHOWROOM
- UEt ZONĂ DE ACTIVITĂȚI ECONOMICE CU CARACTER TERȚIAR
- UEmm ZONĂ DE ACTIVITĂȚI ECONOMICE DEDICATĂ ÎNTREPRINDERILOR MICI ȘI MIJLOCII
- UED GOSPODĂRIRE COMUNALĂ - ELEMENTE ALE INFRASTRUCTURII EDILITARE; PIEȚE AGROALIMENTARE, DE VECHITURI, OBOR; ELEMENTE ALE INFRASTRUCTURII PENTRU TRANSPORTUL URBAN, SALUBRITATE ETC
- UVt ZONĂ VERDE CU CARACTER TEMATIC

OCUPAREA TERENURILOR DIN EXTRAVILAN

- TDA TERENURI CU DESTINAȚIE AGRICOLĂ - ARABIL, PĂȘUNI, FÂNEȚE
- TDA_L TERENURI CU DESTINAȚIE AGRICOLĂ – LIVEZI
- TDF TERENURI CU DESTINAȚIE FORESTIERĂ

În urma introducerii zonei destinate circulației rutiere și a amenajărilor aferente (UTR Tr) a Proiectului Transregio Feleac T35, enunțarea reglementărilor și condițiile de conformare și construire a celorlalte unități teritoriale de referință (UTR) din interiorul zonei de studiu se face în cadrul fiecărei unități administrative teritoriale (UAT) conform Regulamentului Local de Urbanism (RLU) aferent Planului Urbanistic General în vigoare.

Excepție face UAT Cluj unde se va elimina servitutea inelului sudic, și servituțile unor străzi de legătură care nu mai sunt valabile în propunerea centurii metropolitane și se fac ajustări locale ale limitelor UTR în vederea adaptării acestora la baza topografică actualizată.

Bilanțul teritorial existent

BILANȚ TERITORIAL	CĂPUȘU MARE		GILĂU		FLOREȘTI		BACIU		CLUJ-NAPOCA		APAHIDA		FELEAC		TOTAL ZONA DE ȘTU	
	SUPRAFAȚA (ha) existent	% din TOTAL existent	SUPRAFAȚA (ha) existent	% din TOTAL existent	SUPRAFAȚA (ha) existent	% din TOTAL existent	SUPRAFAȚA (ha) existent	% din TOTAL existent	SUPRAFAȚA (ha) existent	% din TOTAL existent	SUPRAFAȚA (ha) existent	% din TOTAL existent	SUPRAFAȚA (ha) existent	% din TOTAL existent	SUPRAFAȚA (ha)	% din TOTAL
TERENURI ÎN INTRAVILAN																
ZONA CENTRALĂ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
INSTITUTII ȘI SERVICII	-	-	-	-	19.65	6.03	-	-	19.63	1.96	-	-	-	-	39.29	2.09
ZONA MIXTĂ	-	-	-	-	0.87	0.27	-	-	30.59	3.06	-	-	-	-	31.46	1.67
LOCUINȚE DE TOATE TIPURILE	-	-	1.63	0.70	19.70	6.04	2.98	5.32	199.42	19.95	4.90	2.02	7.50	48.97	236.13	12.57
UNITĂȚI INDUSTRIALE ȘI DEPOZITE & ACTIVITĂȚI TERȚIARE	-	-	-	-	20.14	6.18	0.45	0.80	234.38	23.45	11.22	4.63	1.77	11.58	287.97	14.26
ZONA TEREN ARABIL, PĂȘUNI, FĂNETE	-	-	7.23	3.08	80.23	24.61	0.65	1.16	78.17	7.82	88.05	36.31	-	-	254.33	13.54
TEREN LIBER (FĂRĂ DESTINAȚIE)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ZONA GOSPODĂRIRE COMUNALĂ, CIMITIRE	-	-	0.98	0.42	0.24	0.07	0.50	0.89	12.28	1.23	0.13	0.05	-	-	14.12	0.75
CAI DE COMUNICAȚIE ȘI TRANSPORT RUTIERE	-	-	-	-	5.18	1.59	-	-	128.61	12.87	1.43	0.59	2.58	16.84	137.80	7.33
CAI DE COMUNICAȚIE ȘI TRANSPORT FEROVIARE	-	-	-	-	-	-	0.27	0.48	0.43	0.04	0.85	0.35	-	-	2.42	0.13
CAI DE COMUNICAȚIE ȘI TRANSPORT AERIE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ZONE VERZI, PARCURI, SPORT, AGREMENT, PROTECȚIE	-	-	-	-	-	-	-	-	137.80	13.79	1.40	0.58	0.96	6.27	140.16	7.46
APE	-	-	-	-	-	-	-	-	6.77	0.68	-	-	-	-	6.77	0.36
PĂDURI	-	-	-	-	-	-	-	-	74.19	7.42	-	-	-	-	74.19	3.95
LIVEZI	-	-	-	-	-	-	-	-	42.59	4.26	-	-	2.50	16.34	45.09	2.40
VII	-	-	-	-	-	-	-	-	11.41	1.14	-	-	-	-	12.55	0.67
ZONA CONSTRUCȚII AFERENTE LUCRĂRIILOR EDILITARE	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ZONE CU DESTINAȚIE SPECIALĂ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- din care MĂPN	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TERENURI ÎN EXTRAVILAN																
ZONĂ FORESTIERĂ	-	-	7.11	3.03	3.43	1.05	2.96	5.27	-	-	-	-	-	-	13.50	0.72
AGRICOL - ARABII, PĂȘUNI, FĂNETE	4.55	91.34	186.29	79.47	167.47	51.37	48.31	86.08	11.99	1.20	105.26	43.41	-	523.88	27.88	
AGRICOL - LIVEZI	-	-	-	-	-	-	-	-	10.26	1.03	5.43	2.24	-	15.69	0.84	
APE	-	-	1.70	0.72	2.95	0.90	-	-	0.96	0.10	0.22	0.09	-	5.83	0.31	
ZONĂ TRANSPORT RUTIER	0.43	8.66	29.48	12.58	6.15	1.89	-	-	-	-	23.58	9.72	-	59.64	3.17	
TOTAL U.A.T.	4.98	100.00	234.42	100	325.99	100	56.12	100	999.49	100	242.47	100	15.32	100	1878.79	100

Indici urbanistici

Se păstrează indicii reglementați anterior pentru parcelarul inclus în zona de studiu (cei reglementați prin documentele aprobate la momentul elaborării).

3.6. Dezvoltarea edilitară

3.7. Protecția mediului

Extras Studiu de Fezabilitate 2018:

Pentru proiectare s-a luat în considerare aspectele de mediu și opțiunile de promovate a infrastructurii verzi, în deplin acord cu ecosistemele naturale (ex utilizarea noilor tehnologii pentru pasaje și poduri), ca parte a unor proiecte mari de transport, reducând astfel eventualele efecte negative asupra mediului.

De asemenea în proiectarea traseului sub aspectul problemelor de mediu s-a ținut seama de indicatorii propuși de monitorizarea efectelor asupra mediului la nivelul Programului Operațional Infrastructura Mare 2014-2020 (anexa 7 la Ghidul de finanțare):

1. Suprafețele de habitate Natura 2000 din interiorul siturilor de interes comunitar afectate ireversibil ca urmare a implementării proiectelor propuse prin P.O.I.M.;
2. Suprafețele de habitate Natura 2000 din interiorul siturilor de interes comunitar afectate reversibil de lucrările de construcții aferente proiectelor propuse prin P.O.I.M.;
3. Suprafețele habitatelor speciilor de fauna de interes comunitar din interiorul siturilor Natura 2000 afectate de unul sau mai mulți factori perturbatori (prezența umană, zgomot);
4. Mortalitatea speciilor de faună de interes counter din interiorul siturilor Natura 2000;
5. Evaluarea succesului măsurilor de evitare a întreruperii conectivității ecologice (structuri pentru asigurarea permeabilității, conectivității laterale și longitudinale);
6. Numărul de persoane afectate pozitiv sau negativ de fiecare factor de risc sau forma de impact, identificați în cadrul proiectelor P.O.I.M.;
7. Suprafețele de sol influențate pozitiv și negativ de implementarea P.O.I.M.;
8. Bilantul cantitatilor de poluanți (NOx, SO2, PM10, COV) emiși/evitați a fi emiși în atmosferă ca urmare a implementării proiectelor propuse prin P.O.I.M.;
9. Bilanțul cantităților de emisii de gaze cu efect de sera (CO2, CH4, N2O, O3) emise/evitate a fi emise în atmosfera ca urmare a implementării proiectelor propuse prin P.O.I.M.;

10. Numărul de obiective culturale (monumente istorice, situri arheologice, clădiri patrimoniu) influențate pozitiv sau negativ de implementarea proiectelor propuse;

11. Ponderea modificărilor aduse peisajului natural în zonele de implementare a proiectului.

În zona traseelor propuse există rezervații naturale care însă nu sunt intersectate de traseele propuse ale centurii TR35 și nici ale drumurilor de legătură.

În zona traseelor propuse sunt următoarele rezervații:

- Rezervația naturală Dealurile Clujului de Est cod ROSCI0295
- Rezervația naturală Pajiștile de la Moriști și Cojocna cod ROSCI0429
- Rezervația naturală Făgetul Clujului - Valea Morii cod ROSCI0074
- Rezervația naturală pădurea de stejar pufos de la Hoia, cod ROSCI0146
- Rezervația naturală Pajiștile de la Moriști și Cojocna cod ROSCI0429
- Rezervația de orbeți de la Apahida
- Rezervația naturală Cheile Baciului

Măsuri pentru prevenirea și reducerea impactului negativ

Măsuri pentru prevenirea și reducerea impactului asupra așezărilor umane

1. Realizarea pasajelor subterane în zonele cu suprapuneri ale traseului centurii TR35 cu proprietăți private sau imobile pentru a nu fi necesare relocări sau demolări;
2. Montarea barierelor antifonice în zonele în care traseul de suprafață se apropie de așezările umane;
3. Montarea unor perdele forestiere din specii lemnoase locale în zonele lipsite de vegetație forestieră; nu este permisă plantarea speciilor exotice, alohtone (exemplu salcâmul, salcâmul pitic, glădița etc.);
4. Realizarea viaductelor în zonele în care există impactul alterării stării ecologice corpurilor de apă (exemplu traversarea Someșului în zona Hypermarket Cora – parcul Colina).

Măsuri pentru prevenirea și reducerea impactului asupra habitatelor naturale și speciilor sălbatice

1. Realizarea pasajelor subterane în zonele în care traseul propus al centurii se suprapune cu habitate de pădure, vegetație ripariană (inclusiv cursuri de apă nemodificate) sau habitate de pajiște bogate în specii;
2. În zonele în care traseul de suprafață traversează păduri, zona defrișată va fi cât mai mică și nu se vor monta parapeți (unde nu sunt necesari) pentru a nu crea bariere pentru mamiferele mari (căprioare, mistreți, vulpi, bursuci);
3. Dacă este necesară desecarea unor zone umede, se vor realiza zone umede artificiale la distanțe mai mari de traseul propus (500-1000 m); caracteristicile zonelor umede artificiale vor avea în vedere caracteristicile zonelor pierdute (suprafață, adâncime, localizare, habitate);
4. Pe tot traseul de suprafață al drumului în zonele acoperite cu pădure sau alt tip de vegetație

forestieră, se va realiza un sistem de canale care vor permite traversarea amfibienilor, reptilelor, mamiferelor de mici dimensiuni sau nevertebrate. Acestea vor fi legate între ele de borduri betonate aflate la înălțime care nu vor permite depășirea în mod normal al animalelor.

Dimensiunile și distanțele la care se vor monta, vor fi stabilite în urma unor studii de specialitate.

3.8. Obiective de utilitate publică

De completat.

În vederea realizării proiectului Drumul TansRegio TR35 - Centura metropolitană Cluj și a drumurilor de legătură, este necesară trecerea unei suprafețe de mp din proprietatea privată a persoanelor fizice sau juridice în proprietate publică (statul român sau municipalitate). De asemenea, este necesară trecerea unei suprafețe de mp în proprietatea Statului Român în cea a municipalității.

Măsurătoarea acestor suprafețe se va verifica și, dacă este necesar, recalcula ulterior actualizării bazei cadastrale și topografice (etapa SF).

4. CONCLUZII, MĂSURI ÎN CONTINUARE

În urma aprobării planului în cadrul Consiliilor Locale ale UAT-urilor, se va trece la elaborarea documentațiilor tehnice pentru autorizarea lucrărilor de realizare a investiției, conform planului de acțiune anexat.