

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

MEMORIU DE PREZENTARE – EXTRAS

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 servituțele 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.

1.2.1. Obiective

- 1) Îmbunătățirea condițiilor de circulație rutiere la nivel național prin centura TR35 – centura metropolitană și realizarea unei conexiuni a acesteia cu rețeaua stradală din localitățile Gilău, Florești și Municipiul Cluj-Napoca;
- 2) Generarea unor efecte puternice socio-economice pozitive și importante prin dezvoltarea regională a localităților mici și „micșorarea distanțelor” dintre acestea și orașele mai mari;
- 3) Creșterea performanțelor transportului, îmbunătățirea calității infrastructurii și a utilizării eficiente a energiei;
- 4) Coerența cu Planurile Naționale de Transport și asigurarea accesibilității la rețeaua TEN-T. Proiectul se încadrează în Anexa nr. 1 a Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului, la următorul punct:

7. c) Construirea drumurilor noi cu cel puțin 4 benzi sau realinierea și/sau lărgirea unui drum existent cu două ori mai puține benzi până la 4 sau mai multe benzi, în cazul în care aceste drumuri noi sau realinierea lor și/sau secțiunea lărgită a acestora este de cel puțin 10 km lungime continuă.

1. 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 efervescentă 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 Mănăștur (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 Mănăștur (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 stuf 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 Baciu, 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.

2.2. Încadrarea în zona metropolitană

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

Traseul principal al drumului TR35 în cadrul proiectului propus se va dezvolta pe următoarele UAT-uri din județul Cluj:

1. Căpușu Mare;
2. Comuna Gilău;
3. Comuna Florești;
4. Comuna Apahida;
5. Municipiul Cluj-Napoca;
6. Comuna Feleacu

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, Mănăștur-Bucium și Someșeni-Selgros): nod Cora, Pădurea Mănășturului, 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.

Traseul drumurilor de legătură care vor fi preluate de CNAIR în cadrul proiectului propus se va dezvolta pe teritoriul UAT-urilor:

1. Comuna Baci;
2. Comuna Florești;
3. Comuna Gilău;
4. Municipiul Cluj-Napoca;
5. Comuna Apahida.

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 (trotoare 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	Existent
Total		20 021.4	

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 patrimoniului 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 și încadrarea în planurile de urbanism/amenajare a teritoriului

Lucrările propuse se vor încadra în planurile de urbanism/amenajare a teritoriului pentru fiecare unitate administrativ-teritorială în parte. Regulamentul P.U.G pentru Municipiul Cluj Napoca a fost aprobat prin HCL 579 din 6.07.2018 și cuprinde și detaliază prevederile Planului Urbanistic General referitoare la modul concret de utilizare a terenurilor, precum și de amplasare, dimensionare și realizare a volumelor construite, amenajărilor și plantațiilor.

În Planul de Mobilitate Urbană Durabilă Cluj-Napoca – PMUD la capitolul 9.1. „Intervenții majore asupra infrastructurii de circulație” se specifică construcția centurii de sud între Mănăștur (Bucium) și Someșeni (Selgros) ca o prioritate principală a orașului Cluj-Napoca. În urma studiilor efectuate s-a demonstrat beneficiul și utilitatea construcției unei centuri metropolitane extinse pentru Cluj-Napoca. Aceasta figurează în Master Planul General de Transport al României sub denumirea de Drumul Transregio Gilău – Apahida (TR Feleac indicativ ET35, cod proiect RTR098 RTR099).

Centura de Sud așa cum este prezentată în PUG este partea din centura extinsă a zonei metropolitane (care include ocolitoarea Florești) sau o porțiune din viitorul drum expres Turda-Halmeu (cuprins în MPGT).

În desfășurarea lucrărilor se vor respecta prevederile Autorizației de Construire emisă și a avizelor/acordurilor care au stat la baza obținerii acesteia. Lucrările propuse vor urmări măsurile selectate în concordanță cu standardul definit prin MPGT: autostrăzi/drumuri expres/drumuri naționale/transregio și eurotrans care asigură o conexiune adecvată la rețeaua TEN-T sau creșterea accesibilității regionale, abordându-se viziunea Directivei Europene cu privire la

construirea de drumuri. Acestea se realizează conform cerințelor HG 907/2016 și a metodologiei de întocmire a studiului de fezabilitate prevăzută în Ghidul Solicitantului axa prioritară 2, obiectivul specific (OS) 2.2. Creșterea accesibilității zonelor cu o conectivitate redusă la infrastructura rutieră a TEN-T urmărește extinderea infrastructurii de transport rutier de interes național în vederea asigurării conexiunii la rețeaua TEN-T, a zonelor deficitare din punct de vedere a oportunităților de transport în vederea asigurării accesibilității la oportunități de muncă. Se vor avea în vedere finalizarea proiectelor demarate în perioada 2007-2013 și a celor care vor fi fundamentate prin MPGT, POIM 2014-2020.

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 Sânicoadă – 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 (Mănăștur-Selgros) și legătura acestuia cu rețeaua principală de trafic, conform PUZ-uri aprobate.”

În contextul unei baze topografice actualizate, prezentul PUZ a adaptat punctual limita intravilanului la cadastru pe teritoriul unității teritoriale administrative Cluj-Napoca în următoarele două cazuri:

- parcela cu numărul cadastral 250241, care se află la sud de canalul Someșul Mic, în spate Bazinului Olimpic Grigorescu.
- parcela cu numărul cadastral 257051, care se află la sud de parcela descrisă mai sus, în directă vecinătate a complexului Cora.

b. **Planul Urbanistic General Baciu, 2008:**

„3.6.2. ÎMBUNĂȚIREA 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).

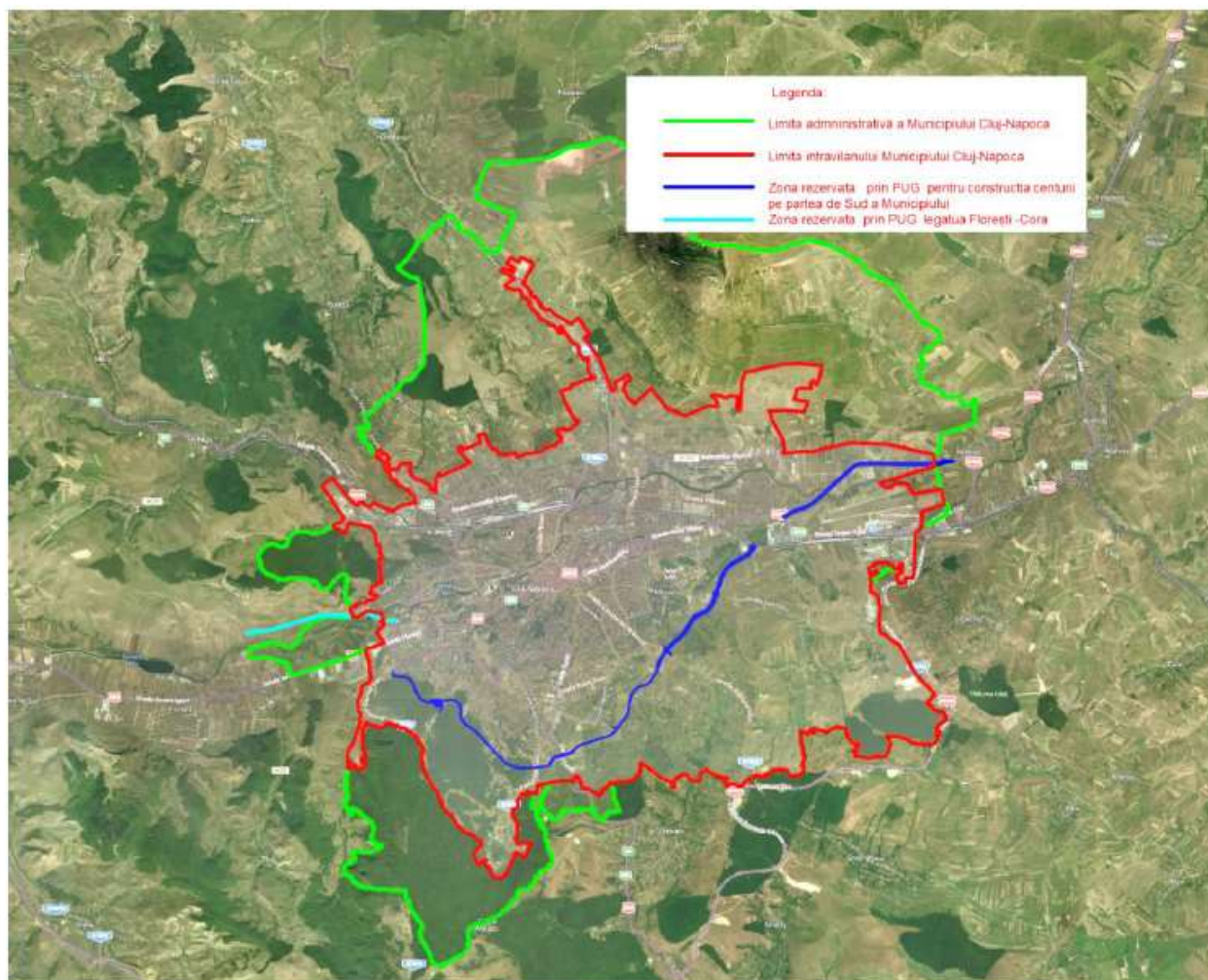
Soluția urmărește integrarea/adaptarea la contextul topografic în vederea atât a reducerii impactului asupra mediului cât și a optimizării parametrilor economici.

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 în PUG era de 50- 60 km/h. În aceste condiții traseul actual al centurii TR35 urmărește liniile directe ale traseului propus în 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.

3.4.4. Dotări ale drumului TR35 – Centura Metropolitană Cluj

Pe traseul Centurii Metropolitane sunt propuse a fi realizate următoarele dotări:

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. Aceste centre de întreținere și intervenții 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 de capăt a bulevardului 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.

Drumurile de legătura se vor realiza în profil de stradă de categorie tehnică II, cu două benzi de circulație pe sens având dotări cu piste pentru circulație sau de categorie tehnică III cu două benzi de circulație pe sens, cu trotuare spații verzi și/sau piste pentru biciclete.

Noduri rutiere

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 traseul TR35, s-au propus realizarea de 20 de intersecții a drumurilor locale cu centura metropolitană. Toate intersecțiile cu centura metropolitană sunt prevăzută a fi realizate sub forma de intersecții denivelate, de tipul nodurilor rutiere, cu beretele de acces în și dinspre nod, unde intrarea respectiv ieșirea de pe centură se va face numai cuviraj de dreapta având benzi dedicate.

Aceste noduri rutiere asigură o conectivitate corespunzătoare pe întreaga zonă metropolitană traversată de centura TR35. În amplasarea acestor noduri s-au avut în vedere cerințele impuse de criteriile tehnice și de către autoritățile locale.

Vor fi amplasate două noduri pe raza UAT Gilău, trei noduri pe UAT Florești două noduri pe UAT Apahida și treisprezece noduri pe raza Municipiului Cluj-Napoca. Distanța între noduri este de 3 -7 km în exteriorul Municipiului Cluj-Napoca și de 1,0- 3,7km pe raza Municipiului Cluj-Napoca.

Nodurile rutiere vor fi iluminate.

Din nodurile propuse se va asigura conexiunea centurii cu drumurile naționale sau cu rețeaua majoră de străzi a fiecărui UAT în parte prin modernizarea unor drumuri/ străzi existente sau înființarea unor noi.

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

Repartizarea drumurilor de legătură pe U.A.T. este după cum urmează: 13079 m pe zona U.A.T. Florești, 28169 m pe U.A.T. Cluj -Napoca, 6865m pe U.A.T. Apahida, pe U.A.T. Gilău 626 m și pe U.A.T. Baciș 4299m.

Din punct de vedere al conformației nodurilor rutiere, acestea vor fi de două tipuri:

- primul tip este o intersecție de tipul intersecției giratorii la nivelul terenului în care se vor conecta bretelele de acces în și dinspre centură cu drumurile / străzile existente sau nou

create, iar centura va trece pe deasupra acestei girații pe un pasaj denivelat, cu trei sau mai multe deschideri

- un al doilea tip este o intersecție în care centura va trece la nivelul terenului, iar bretelele de acces în și dinspre centură se vor intersecta cu drumurile laterale într-o intersecție de tip giratoriu amplasată deasupra centurii.

Nodurile rutiere sunt amplasate după cum urmează:

Nr. nod	Poz km	Denumire	Tip intersecție
1	0+367	Conexiune cu DN1 (km 498+300)	Tip 2
2	7+282	Conexiune cu Autostrada A3 și DN1	Tip 1
3	10+362	Conexiune cu DN1 și DJ107M	Tip 1
4	12+527	Conexiune la Florești cu strada Eroilor	Tip 1
5	14+090	Conexiune la Florești cu strada Someșului și cu DN1F (km 17+851) în Baci	Tip 1
6	17+809	Conexiune 1 Cluj cu Sens Giratoriu Cora-Grigorescu	Tip 1
7	18+618	Conexiune 2 Cluj cu Bucium – Mănăstur	Tip 1
8	20+700	Conexiune 3 Cluj cu str. Dimitrie Gusti – Mănăstur	Tip 1
9	23+034	Conexiune 4 Cluj cu str. Frunzișului și Câmpului	Tip 1
10	24+064	Conexiune 5 Cluj cu DN1 (Calea Turzii)	Tip 2
11	25+549	Conexiune 6 Cluj cu str. Mihai Românul	Tip 1
12	26+694	Conexiune 7 Cluj cu str. Măceșului	Tip 1
13	28+141	Conexiune 8 Cluj cu str. Borhaciului	Tip 2
14	29+909	Conexiune 9 Cluj cu str. Soporului	Tip 2
15	31+270	Conexiune 10 Cluj cu str. Someșeni	Tip 1
16	32+525	Conexiune 11 Cluj cu str. Traian Vuia	Tip 1
17	34+268	Conexiune 12 Cluj cu Bul. Muncii (VOCNE)	Tip 1
18	37+982	Conexiune 13 Cluj cu Centura Apahida Vâlcele Bul. Muncii (VOCE+VOCNE)	Tip 1
19	39+904	Conexiune 1 Apahida	Tip 2
20	41+511	Conexiune 2 Apahida cu Centura Vâlcele – Apahida (VOCE km 23+664) și DN1C km 16+198	Tip 1

3.7. Protecția mediului

Extras Studiu de Fezabilitate 2018:

Descrierea lucrărilor de refacere a amplasamentului în zona afectată și la finalizarea investiției

La finalul lucrărilor se vor înierba toate taluzurile d în insulele centrale și d în insulele de dirijare ale sensurilor giratorii precum și toate taluzeze drumurilor care nu sunt pavate sau nu constituie ziduri de sprijin. De asemenea în spațiile destinate serviciilor, parcarilor de scurtă durată există spații verzi înierbate sau plantații de arbuști. Astfel estimăm că pe o suprafață de 14,2ha din suprafața centurii și a spetiilor pentru dotari se vor realiza suprafețe de spații verzi.

De asemenea în zona podurilor sau a viaductelor se va putea dezvolta sub acestea o vegetație joasă. Suprafață estimată sub poduri sau pasaje care va putea fi înierbată s-au pe care se va dezvolta vegetație forestieră joasă este de 5,8 ha.

Tăierile din fond forestier se vor realiza pe sectoarele în care se va face scoaterea din fondul forestier.

Pe traseul centurii metropolitane exista spatii pe care presupun retaluzarea unor boturi de deal în care săpăturile ajung până la 10—12 metri adâncime. Pe aceste retaluzări cu pante de 1:2 respectiv 1:3 și berme de 4- 6m, se propun realizarea unor împăduriri . Astfel în zonanodului 2 la km 7+289 estimăm ca o suprafața de 1,5 ha se va putea împăduri cu vegetație forestieră joasă. De asemenea în zona nodului 19 la km 7+289 estimăm ca o suprafața de 1,1 ha se va putea împăduri cu vegetație forestieră joasă. În zona tunelului 1 o suprafață de 2,1 ha se va putea reîmpăduri.

Acest lucru se va putea realiza în zona tunelului 1 unde tehnologia de execuție presupune realizarea tunelului în soluție de defrișare și execuție tunel în săpătura deschisă și mai apoi acoperire tunel cu un strat de 1,70 m de pământ din care 20 cm pământ vegetal și 50 cm de material drenant.

De asemenea pe străzile de categorie tehnica II cu doua benzi de circulație pe sens în zona mediana se vor realiza va realiza un spațiu median de 2 până la 4 m lățime și spatii verzi marginale adiacente părții carosabile în lățime de 1,5-2,0m. Se propune astfel realizarea unor suprafețe verzi în zona străzilor în suprafață de 5,3 ha

Pe drumul B3 între nodul 5 (Floresti km 14+595) și DN1F (Baciu) se propun a se realiza a două pasaje pentru traversarea animalelor, pasaje acoperite pământ și cu vegetație forestieră joasă. Astfel se propun realizarea unor pasaje de 0 m lățime cu lungimea de 3x18m=54m.

Tuneluri

În prezentul proiect sunt propuse două tuneluri, unul de la km 19+530 la km 19+980 în lungime de 450 m ce traversează pădurea Mănășturului și cel de-al doilea tunel de la km 21+035 la km 21+275 în lungime de 240 m ce traversează pădurea Bisericii.

Tunelul nr. 1 se va realiza prin sistemul de execuție cu plafon, numită și metoda semi-deschisă.

Această metodă presupune mai întâi o defrișare în zona împădurită și o excavare în taluz stabil pe viitorul amplasament al tunelului.

De la baza acestei excavații se realizează trei ecrane de pereții din piloții foraiți de diametru mare Ø 1200 mm, doi pereți înspre exterior și un perete în zona mediană. În următoarea etapă, pe acești pereți din piloți foraiți, care constituie punctele de sprijin pentru planșeul de deasupra tunelului se betonează și se hidroizolează plafonul tunelului. După această etapă se propune realizarea umplerii cu material drenant pe 50 cm grosime și mai apoi cu pământ din primii 2 m de săpătură și așternerea acestuia pe o grosime de 1,0 m. Peste aceasta, se va așterne un strat vegetal protejat cu saltea antierozională în grosime de 20 cm, și înierbarea respectiv împădurirea cu arbori de talie mică.

După acesta etapă urmează începând de la capetele tunelului săparea la cota în lungul tunelului sub protecția pereților și a tavanului din beton.

În final se realizează sistemul rutier, instalațiile și finisajul interior al tunelului.

Tunelul nr. 2 se va realiza prin sistemul de execuție construite prin metoda închisă.

Această tehnologie de execuție presupune realizarea săpăturii pe tronsoane mici, săpătura realizându-se în mod convențional sau mecanizat, după care se trece la securizarea și consolidarea acestuia. Se propune astfel torcretarea cu beton și ancorarea pereților și a tavanului săpat. Mai apoi se realizează impermeabilizarea tunelului și realizarea unei cojii interioare din beton armat prefabricat și rostuit.

Acest tunel are principalul avantaj faptul că terenul de deasupra rămâne netulburat și neafectat, fără a afecta vegetația forestieră de pe el.

Astfel prin lucrările propuse estimăm ca o suprafață de 30,3ha din suprafața ocupată de centura metropolitană și de drumurile de legătură din etapa I se vor putea înnierba sau împăduri cu vegetație forestieră joasă conform tabelului de mai jos:

Denumire	Suprafața de spații verzi sau împăduriri cu vegetație forestieră joasă [ha]	
	A Centura metropolitană	B drumuri de legătură din etapa I
Spații verzi înnierbate	14.2	5.3
Spații împădurite cu vegetație forestieră joasă	2.6	
Spații reîmpădurite cu vegetație forestieră joasă în zona tunelului 1	2.1	
Spații verzi înnierbate sau cu vegetație forestieră joasă în zona podurilor sau pasajelor	5.8	
Spații verzi înnierbate sau cu vegetație forestieră joasă în zona pasajelor pentru trecerile de animale		0.32
Total parțial	24.7	5.62
Total general	30.3	

Din suprafața totală ocupată de centura metropolitană și de drumurile de legătură din etapa I se vor scoate din circuitul forestier următoarele suprafețe:

Păduri în intravilan – 13,26 ha

Păduri în extravilan – 4,34 ha

Păduri în zona Făget Cluj-Napoca (pădurea Bisericii și Pădurea Mănăsturului) – 31,8ha

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.