

**HOTĂRÂRE**  
**privind aprobarea MASTERPLAN – Zona industrială B-dul Muncii sud și teritoriile adiacente**

Consiliul local al municipiului Cluj-Napoca întrunit în ședință ordinară,  
Examinând proiectul de hotărâre privind aprobarea MASTERPLAN – Zona industrială B-dul Muncii sud și teritoriile adiacente, proiect din inițiativa primarului;  
Reținând Referatul de aprobare nr. 524894/1/19.05.2022, conex cu nr. 408445/1/25.03.2022, al primarului municipiului Cluj-Napoca, în calitate de inițiator;  
Analizând Raportul de specialitate nr. 525095/433/19.05.2022, conex cu nr. 408516/25.03.2022, al Direcției Generale de Urbanism și al Direcției Juridice, prin care se propune aprobarea MASTERPLAN – Zona industrială B-dul Muncii sud și teritoriile adiacente;  
Reținând Avizul Arhitectului șef nr. 54 din 18.03.2022;  
Ținând cont de prevederile secțiunii Condiționări primare și ale Anexei 9 din Regulamentul local de urbanism aferent P.U.G., de prevederile art. 129 alin. 2 lit. b) și alin. 4 lit. e), din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare, precum și de art. 7 din Legea nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată, cu modificările și completările ulterioare;  
Văzând avizul comisiei de specialitate;  
Potrivit dispozițiilor art. 129, 133 alin. 1, 139 și 196 din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare,

**HOTĂRĂȘTE:**

- Art. 1.** – Se aprobă MASTERPLAN – Zona industrială B-dul Muncii sud și teritoriile adiacente, beneficiar Municipiul Cluj-Napoca, pentru un teritoriu în suprafață de 450 de ha, conform *Anexei* care face parte integrantă din prezenta hotărâre.
- Art. 2.** – Cu îndeplinirea prevederilor hotărârii se încredințează Direcția Generală de Urbanism.

Președinte de ședință,  
Ec. **Dan Ștefan Târcea**

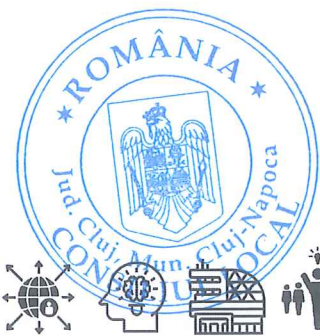


Contrasemnează:  
Secretarul general al municipiului,  
Jr. **Aurora Roșca**

# Masterplan - zona industrială B-dul Muncii sud și teritoriile adiacente

VIZIUNE, CONCEPT, PRINCIPII DE DEZVOLTARE

2022



*1 an de David Fog*  


Beneficiar:



PRIMĂRIA ȘI  
CONSILIUL LOCAL  
CLUJ-NAPOCA

Elaborat de:

**Atelier RVD**  
ARHITECTURĂ STRATEGIE ȘI URBANISM

Cu sprijinul:



**UNIVERSITATEA TEHNICĂ**  
DIN CLUJ-NAPOCA

# Masterplan - zona industrială B-dul Muncii sud și teritoriile adiacente

VIZIUNE, CONCEPT, PRINCIPII DE DEZVOLTARE

Elaborator:

**Atelier RVD**  
ARHITECTURĂ STRATEGIE ȘI URBANISM

Ș.L. Arh. Dr. Rareș V. DRĂGAN

Arh. Urb. Ionel VITOC

Arh. Valentin BĂDĂRINZĂ

Arh. Maria IANCU

Ec. Ciprian T. COMȘULEA



<b>INTRODUCERE</b>	<b>6</b>
Rolul și cadru legal	6
Localizare și identificare teritoriu	7
Oportunitatea realizării studiului	7
<b>STADIUL ACTUAL AL DEZVOLTĂRII. SINTEZĂ DE ANALIZĂ</b>	<b>8</b>
Elemente valoroase cu potențial ne-exploatat	9
Vecinătăți cu impact	10
Disfuncționalități și constrângeri	11
Oportunități de dezvoltare	12
Sinteze de analize	13
<b>VIZIUNE</b>	<b>14</b>
<b>CONCEPT. PRINCIPII ȘI DIRECȚII DE DEZVOLTARE</b>	<b>16</b>
Integrare funcțională macro-teritorială	16
Conectivitate și macro-mobilitate	17
Organizare spațială	17
Zonificare și principii de dispersie funcțională	19
Polarizare teritoriu și ancore de dezvoltare	21
Principii de dezvoltare	22
Concepte spațiale de urbanism	23
Conceptul verde - orașul în grădină	24
Integrare și generarea peisajului specific	25
Măsurile de strategie socio-economică	26
Densitate și infrastructura de trafic	27

Dimensiunea temporală. Prioritizări în dezvoltarea teritoriului.....	27
Proiecte conexe și complementare.....	29
<b>MECANISME DE IMPLEMENTARE.....</b>	<b>30</b>
Studiul - parte scrisă + anexe.....	31
Masterplanul.....	31
Alte instrumente.....	31
<b>RELAȚIONĂRI .....</b>	<b>33</b>
<b>ANEXA 1 - Documentare fotografică - Stadiul actual.....</b>	<b>35</b>
<b>ANEXA 2 - Stadiul actual al dezvoltării. Sinteză analize - Planșă.....</b>	<b>38</b>
<b>ANEXA 3 - Integrare funcțională macro-teritorială - Planșă.....</b>	<b>39</b>
<b>ANEXA 4 - Culoare de conectivitate și axe de macro-mobilitate. Poli ancoră. Concept de dezvoltare orizont 2050 - Planșă.....</b>	<b>40</b>
<b>ANEXA 5 - Concept de dezvoltare orizont 2050 - Proiecte directe conexe și complementare - Planșă.....</b>	<b>41</b>
<b>ANEXA 6 - Zonificare și Principii de dispersie funcțională. Polarizare teritoriu și ancore de dezvoltare - Planșă.....</b>	<b>42</b>
<b>ANEXA 7 - PLAN DIRECTOR - Planșă.....</b>	<b>43</b>

## INTRODUCERE

---

### Rolul și cadru legal

Prezentul studiu este un document de planificare, informal, inițiat și elaborat în sensul dat de PUG 2014 - Anexa nr.9, care trasează viziunea pe termen scurt, mediu și lung asupra unui teritoriu de 450 ha amplasat în partea de N-E a luncii Someșului din cadrul Municipiului Cluj-Napoca, și detaliază elemente conceptuale ce stau la baza evoluției acestuia, cu obiectivul major de a genera o dezvoltare armonioasă și durabilă.

Acest document va sta la baza tuturor studiilor de urbanism formale definite de legea 350/2001 care operează și reglementează asupra teritoriului definit și va oferi cadrul generării unei viziuni unitare pe un teritoriu extins.

Această documentație denumită în continuare **“Studiu”**, conține:



**“PARTEA SCRISĂ” + Anexe** - documentul ce fundamentează, structurează și detaliază Viziunea, Conceptul și Mecanismele de aplicare

**“MASTERPLANUL”** - planul director care trasează străzile, relațiile de conectivitate și definește zonele de studiu

Prin conținut acest studiu poate fi asimilat unui document director de planificare cu următoarele roluri:

- Trasează viziunea asupra teritoriului pe termen scurt, mediu și lung
- Trasează conceptul teritorial pe toate temele
- Instrument de analiză și control pentru instituția Arhitectului Șef și C.T.A.T.U.
- Instrument de definire teme investiționale pentru proprietari, investitori și arhitecți
- Va sta la bază și va fundamenta P.U.G.-uri și P.U.Z.-uri viitoare
- Trasează zone de studiu
- Trasează axele și străzile majore
- Stabilește direcțiile și principiile de dezvoltare
- Stabilește și prioritizează investițiile în infrastructură și mobilitate

Acest document de planificare cu caracter strategic este asumat prin Hotărâre de Consiliul Local și dus la îndeplinire și implementare de Primăria Municipiului Cluj-Napoca prin departamentele de specialitate.

Acest document de planificare cu caracter strategic este asumat prin Hotărâre de Consiliul Local și dus la îndeplinire și implementare de Primăria Municipiului Cluj-Napoca prin departamentele de specialitate.

## Localizare și identificare teritoriului

Teritoriul studiat de prezenta documentație are o suprafață de 450 ha și este amplasat în Nord-Vestul municipiului Cluj-Napoca, pe lunca râului Someș, la Nord de acesta, de-a lungul Bd-ului Muncii și al prelungirii acestuia către drumul E576 spre Apahida.

Vecinătățile imediate sunt:

- la VEST: Str. Fabricii
- la SUD: râul Someș
- la EST: limita U.A.T. cu comuna Apahida
- la NORD: aliniamentul de Nord al străzii B-dul Muncii și al prelungirii acestuia către drumul E576 spre Apahida

Teritoriul studiat este o zonă compactă, cu limite ferme fără enclave de PUZ-uri.

## Oportunitatea realizării studiului

Documentația a fost elaborată în baza Planului Urbanistic General al Municipiului Cluj-Napoca ( aprobat prin H.C.L nr. 439/2014) în corelare cu Planul de mobilitate urbană durabilă 2021-2030 ( aprobat prin H.C.L nr. 2/2022), Strategia integrată de dezvoltare urbană 2021-2030 (aprobată prin H.C.L nr.1/2022) și Studiul de trafic zona bvd. Muncii -prof. Dr. Ing. Nicolae Filip, UTCN, ian 2022 ( aprobat prin Hotărârea Comisiei de trafic nr.231454/7.02.2022)

Oportunitatea realizării acestui document ce trasează viziunea asupra întregului teritoriu derivă din interesul tot mai crescut de dezvoltare a acestui areal, pe un fond reglementativ asincron cu nevoile orașului, coroborat cu un set de disfuncționalități structurale ale teritoriului, dar și a unor oportunități de regenerare, dezvoltare și integrare în organismul zonei metropolitane.



## **STADIUL ACTUAL AL DEZVOLTĂRII. SINTEZĂ DE ANALIZĂ**

### **Descriere generală**

**Spațial-funcțional.** Teritoriul studiat este plat, fiind parte din lunca râului Someș, are o lungime Est-Vest de 7 km și o lățime Nord-Sud variabilă de 300-1100 m și este parțial construit cu funcțiuni predominant industriale și economice.

Terenul studiat este caracterizat de 2 tipologii majore de teritorii:

56% green-field - teritorii agricole întinse, neexploatate, virane

30% brown-field - teritorii industriale construite înainte de 1990

Diferența de 14% sunt teritorii cu funcțiuni diverse, majoritar recent dezvoltate cu funcțiuni preponderente economice.

Locuirea în acest areal are o prezență de sub 0,2 %

În jumătatea de Vest, terenul este irigat de o rețea de străzi relativ ortogonale publice sau de incintă ale fostelor platforme industriale. Jumătatea de Est este traversată de o rețea mai puțin densă de drumuri de exploatare agricolă.

**Accesibilitate.** Teritoriul este accesibil azi prin capetele de legătură ale bulevardului Muncii către Est și Vest și prin 3 străzi pe direcția Sud-Nord: str. Fabricii, str. Beiușului, str. Grigore Ignat.

Din punct de vedere vehicular nu există piste care să ofere acces către acest teritoriu, iar din punct de vedere pietonal, în plus față de străzile menționate, există o pasarelă pietonală în axul străzii Fabricii de Zahăr.

Toate incintele industriale, fără excepție, adiacente râului Someș întorc spatele către acesta prin limite precum: garduri, elemente de infrastructură, funcțiuni tehnologice, și altele.

**P.U.G. actual.** Din punct de vedere al reglementărilor urbanistice în vigoare, P.U.G.-ul actual prezervă majoritatea teritoriilor industriale dezvoltate în perioada dinaintea de 1990, definește teritoriile de dezvoltare a unui areal cu destinația de locuire spre bulevardul Muncii și reglementează teritoriile de tip green-field de la Est ca zone economice extinse cu diverse valențe.

D.p.d.v. al conectivităților P.U.G.-ul actual propune conectarea teritoriului cu orașul în 4 puncte cu 4 poduri și reglementează axele nord-sud aferente ce leagă strada Plevnei/ DN1 cu bulevardul Muncii. De asemenea mai prevede o axa colectoare paralelă cu bulevardul Muncii în zona de green-field de la Est.

**Trafic.** Din punct de vedere al mobilității teritoriul este echipat cu un bulevard de mare capacitate cu 4 benzi, într-o configurație disfuncțională, care are și rol de centură de nord și care este prevăzută cu linie de tramvai ce are capătul cu depou la mijlocul zonei studiate. Din punct de vedere al transportului public pe lângă tramvai mai există linii de autobuz ce conectează zona de oraș, toate dezvoltate în lungul unicului bulevard.

**Spațiile industriale existente.** Zona de brown-field este dominată de spații industriale dezafectate sau în condiții precare de utilizare - construite în perioada anilor 1970-1980, aflate în prezent în proprietate privată – spații administrate deficitar, ce se afla după caz într-o stare majoră de degradare, deservite de o infrastructură de transport neconformă și o rețea de utilități necalibrată. Sunt puține cazuri de hale modernizate conform, pentru a răspunde standardelor în vigoare pentru fiecare sector.

**Economic.** În prezent, activitatea economică este prezentă în zona brown-field situată în jumătatea vestică (aprox 234 ha).- teritoriul preponderent industrial / logistic.

În zona studiată își desfășoară activitatea peste 450 de agenți economici cu sedii sau puncte de lucru înregistrate în acest areal, companii din diferite sectoare economice de producție, logistică, comercială și de servicii.

Cifra de afaceri totală generată de companiile active din zona a fost la decembrie 2020 de peste 4,8 miliarde RON – reprezentând aproximativ 9,4% din cifra de afaceri totală înregistrată în municipiul Cluj-Napoca.

Numărul de angajați înregistrați în firmele active din zona este de peste 11.300 persoane – reprezintă aproximativ 8,3% din numărul total de angajați înregistrați în municipiul Cluj-Napoca (dec. 2020).

Firmele situate în Top 10 ca cifra de afaceri, ce activează în zona studiată, realizează peste 60% din cifra de afaceri și cumulează peste 55% din personalul angajat în firmele din zona.

Companii majore din sectoare economice strategice, cu activitate înregistrată în zona studiată: Emerson, Terapia, AX Perpetuum, Mobile Distribution, Eckerle Automotive, Diferit, Euro GSM, CSI Romania, Thomas Romania, Gormet, Linde Gaz Romania, Medisprof Cancer Center, Auchan Commercial Center, Transelectrica, CTP

## **Elemente valoroase cu potențial ne-exploatat**

**Poziția spațială strategică în contextul metropolitan.** Teritoriul este amplasat pe un teren plat aferent luncii Someșului poziționat la interferența între zona de dezvoltare intensă a municipiului Cluj-Napoca și zona funcțională de luncă a Zonei metropolitane Cluj și preia principala axă de presiune de urbanizare a văii Someșului. Poziția la margine de municipiu dar început estic de zonă metropolitană, conectat la artere majore de trafic și transport public existente și viitoare (ref. Aeroport, Centura Valcele Apahida, TR35 Centura Metropolitană Cluj, Drumul Expres Someș, tren metropolitan, metrou) conferă zonei un statut strategic din punct de vedere funcțional pentru funcționalitatea întregului spațiu metropolitan / regional.

**Culoarul Verde-Albastru.** Axa Someșului ce străbate în lung pe un traseu de peste 7 km întreg teritoriul studiat, este elementul cel mai valoros al cadrului natural ce definește teritoriul. Acest culoar este o oază urbană ne-exploatată de biodiversitate și spații de loisir ce trebuie să integreze axa de mobilitate velo și pietonală și de asemenea reprezintă un catalizator de spații publice și funcțiuni de importanță zonală.

**Structura spațială.** Trama stradală din incinta fostelor platforme industriale poate fi considerată element valoros și specific acestui teritoriu. Aici intră caracteristicile ce o definesc și anume: Ortogonalitatea tramei și scara insulelor urbane rezultate/existente, profilul stradal și spațialitatea dintre volumele construite (hale), intersecțiile și spațiile de

detentă, odinioară folosită ca platforme de manevrare și raportul lățime x înălțime din cadrul profilului străzilor.

**Elemente de patrimoniu industrial.** Teritoriul fostelor platforme industriale păstrează clădiri, structuri, secvențe spațiale, materiale ce generează o atmosferă cu specific industrial și care poate deveni esența conceptuală, arhitecturală și de design pentru dezvoltarea noilor construcții. Individual, situațiile existente ce solicită transformare, trebuie analizate și trebuie identificat specificul valoros, iar după caz găsite soluții de conservare, valorificare, transformare, înlocuire, îmbunătățire a specificului/caracterului industrial prin soluții inovative și creative. Elementele de patrimoniu industrial nu sunt uniform distribuite în teritoriu, dar acestea e recomandabil și pot face obiectul interpretărilor spațiale și arhitecturale în viziune contemporană pentru a perpetua și a genera o atmosferă industrială reinterpretată care să rămână element de esență și să îmbogățească atmosfera viitoarelor dezvoltări.

**Bulevardul.** Bulevardul Muncii are caracteristicile spațiale necesare pentru a fi exploatat mult mai eficient ca și culoar de mobilitate și pentru a fi mobilat urbanistic corespunzător.

## Vecinătăți cu impact

Teritoriul studiat are o vecinătate variată atât ca tipologie funcțională și urbanistică cât și ca tip de relaționare/impact/condiționare. Dintre cele semnificative menționăm:

**Aeroportul internațional Avram Iancu** - cu impact prin condiționări și restricții parțiale dar și prin avantajele proximității.

**Piața de vechituri Oser** - teren în proprietatea Primăriei; situat în vecinătatea râului Someș, devine un element/spațiu strategic pentru întoarcerea teritoriului cu fața către oraș.

**Big Box-ul de tip Mall - Auchan** - pol comercial major al zonei Iris și al teritoriilor învecinate cu impact în ponderarea funcțiunilor comerciale în zonă dar și de polarizare a traficului.

**Dezvoltarea str. Fabricii colț Bd-ul Muncii** - Primul ansamblu din zonă de mare densitate cu funcțiuni variate: comerț, birou, hotel, scoală, etc ce va oferi perspectiva dezvoltării teritoriilor adiacente.

**Cartierul străzii Voroneț** - Urbanizarea spontană din lungul străzii Voroneț a generat un areal de locuire care s-a dezvoltat fără dotări publice și servicii de proximitate, devenind dependent de mobilitate vehiculară pentru asigurarea nevoilor de bază: comerț, educație, servicii. Acest cartier polarizează de o parte și de alta câteva sute de hectare de teren nedezvoltat pe un versant cu orientare sudică ideal locuințelor individuale.

**Universitatea Tehnică Cluj-Napoca** - pol educațional poziționat pe Bd-ul Muncii încă din anii 1970, având obiectiv sinergia academică cu platformele industriale, în prezent dezafectate în marea lor majoritate. Având în vedere trend-ul actual de transformare a specialităților universitare din domenii mecanice în domenii de inovație tehnică, prezența UTCN poate fi ancora de polarizare a unor noi facultăți/universități sau centre de cercetare în această zonă, alături de companii cu specific în inovație tehnică.

**Zona de dotări economice de mică și medie dimensiune** - clusterizate în special pe latura Nord pe bd-ul Muncii. Aceste dezvoltări recente exprimă nevoia la zi de dotări economice-industriale / logistice de mici și medie dimensiune în proximitatea orașului,

reacție inclusiv la reconversia multor platforme industriale din zona văii Someșului și Nadășului ce ofereau găzduire până recent de activități de micro-producție și servicii.

**Parcul Clujenilor/Tineretului** - investiție a autorității locale recent finalizată care crează oportunitatea de generare a unor proiecte pentru realizarea unui culoar verde ce va conecta alte spații verzi majore din teritoriul studiat, din oraș și zona metropolitană. În același timp, noul parc are capacitatea de polarizare în vecinătatea imediată a funcțiilor de locuire și a celor complementare acestora.

## **Disfuncționalități și constrângeri**

### **DISFUNCȚIONALITĂȚI MAJORE**

**Accesibilitatea față de oraș.** Astăzi accesarea teritoriului dinspre oraș-centru, se realizează preponderent prin Nord-Vest – în Nod Bd-ul Muncii cu str. Fabricii, unde se realizează o gâtuire a traficului ce generează o accesibilitate neconformă a teritoriului.

**Dependența de o singură arteră colectoare.** Bulevardul Muncii este artera majoră - unică - de acces și distribuție pe întreaga suprafață de 450 ha. În plus, această arteră este neconformă generând constrângeri reciproce ale traficului pietonal, vehicular, rutier și de transport în comun ( bus și tramvai ), cu risc major în siguranța circulației.

**Accesibilitate redusă și deficitară: pietonal, vehicular, auto.** Accesul pietonal este asigurat de trotuarele bulevardului Muncii și suplimentar de o pasarelă pietonală peste râul Someș. În rest teritoriul se prezintă neprietenos cu pietonii. Infrastructura vehiculară lipsește cu desăvârșire. Distribuția auto în teritoriu se face prin străzile de incintă ale fostelor platforme industriale, majoritar deținute privat, administrate deficitar, generând restricții și exploatari funcționale neconforme.

**Segmentarea teritoriului prin culoare majore de utilități: electricitate, gaz.** Aceste culoare, adesea intercalate/arborescente, creează atât separări de teritorii cât și restricții față de potențiale funcțiuni de locuire, comerciale și de servicii complementare acestora. Rețelele majore de utilități ocupă teritorii valoroase cu potențial în dezvoltarea urbană armonioasă.

**Segregare funcțională și mono-funcționalism.** Perimetrul de delimitare a teritoriului studiat este limită de definire a unui areal vast al orașului caracterizat prin mono-funcționalism de dotări cu caracter economic - industrial- edilitar. În tot acest areal, pe mai puțin de 1% din suprafață există funcțiuni cu alt caracter incluzând: locuire, educație, sănătate și servicii.

**Lipsa dotărilor publice sociale: educație, sănătate, servicii.** Deși acest teritoriu polarizează un bazin de accesibilitate directă de cca. 1500 ha, este lipsit de dotările directe necesare funcționării acestui bazin teritorial: școli, grădinițe, creșe, cabinete medicale, parcuri, funcțiuni culturale, farmacii, servicii pentru locuire, funcțiuni sportive, funcțiuni administrative, și altele.

**Lipsa spațiilor verzi.** La data analizei teritoriul avea 0 mp de spațiu verde amenajat public, dar dispunea de un bazin verde neexploatat în lungul râului Someș pe lungime de aproximativ 4 km conservat de gardurile și limitele zonelor industriale de peste 50 de ani, cu un potențial imens de polarizare a activităților de recreere și agrement.

**Întoarcerea spatelui către Someș.** Teritoriul studiat întoarce în prezent spatele către râul Someș, către Sud și către oraș, atât din punct de vedere funcțional cât și spațial și ca accesibilitate.

## DISFUNȚIONALITĂȚI DE INTERES IMEDIAT – IMPACT IN ACCESIBILITATE

**Drumuri situate pe culoare importante de dezvoltare aflate în proprietate privată.** Există drumuri industriale în proprietate privată situate pe axe majore de accesibilitate și dezvoltare, administrate deficitar, aflate în stare de degradare majoră. (ex. strada care leagă Bulevardul Muncii de podul și str. Beiușului, deținut de un număr semnificativ de entități private),

**Poduri existente.** Podul de la strada Fabricii de Zahăr și podul de la strada Beiușului necesită recalibrări, modernizări și transformări fiind înguste, neaccesibile traficului auto sau neconforme tehnic.

## Oportunități de dezvoltare

**Teritoriul vast neexploatat 18%-82%.** Din întregul areal de 450 ha doar 18% din teritoriul este construit și exploatat funcțional. 82% sunt teritorii libere de construcții, foste exploatații agricole sau teritorii industriale cu clădiri, platforme dezafectate nefuncționale.

**Infrastructură de utilități majore omni-prezentă.** Acest lucru, deși aduce și o serie de disfuncționalități deja menționate, reprezintă avantajul și premisa de exploatare a terenului la o scară extinsă fără a genera costuri semnificative sau disfuncționalități tehnice de sistem. Astfel, prin proiecte de modernizare și optimizare a rețelelor, se creează un avantaj important de competitivitate pe componenta timp și cost față de alte teritorii extinse cu potențial de dezvoltare, dar neirigate cu rețele (Ex. zona Sopor).

**Singurul platou de dezvoltare în afara culoarului de zbor aeronautic din zona metropolitană.** Acest avantaj lasă opțiunile deschise pentru planificări majore pe termen mediu-lung de dezvoltare a unor densități urbane ce pot genera unele clădiri înalte, reprezentative și crearea de elemente reper-simbol.

**15-20 din proprietari care dețin 50% din teritoriul.** Acest element, alături de faptul că acești proprietari sunt companii private, mature, reprezintă un avantaj pentru dezvoltarea coerentă și armonioasă a acestui teritoriu pe termen scurt – mediu – lung.

**Proiectele de infrastructură majoră în curs de proiectare.** Există o serie de proiecte majore de infrastructură în curs de elaborare precum: TR 35 - Centura Metropolitană Cluj, Trenul Metropolitan, Metroul Cluj, Bulevardul Răsăritului și Câmpul Pâinii, dar și proiecte precum Culoarul Verde-Albastru în lungul Someșului, Pista Velo Metropolitană, Parcul Clujenilor/Tineretului, Canalizarea râului Someș în zona aeroport. Toate aceste proiecte vor interacționa direct sau indirect cu teritoriul studiat și vor constitui premisele de macro-conectivitate și dezvoltare sustenabilă ale acestui teritoriu pentru următorii zece de ani.

## **Sinteze de analize**

Caracteristicile majore ce sintetizează și descriu situația de azi sunt:

### **Întoarcerea spatelui către oraș și apă**

Întoarcerea spatelui către oraș, către Sud și râul Someș din punct de vedere funcțional, spațial-urbanistic, ca accesibilitate și perceptiv, este caracteristica fundamentală de azi ce necesită prin toate mijloacele și mecanismele dezvoltării acestui teritoriu, o atitudine continuă, fermă și de perspectivă, atât la scară macro, dar și la scară de detaliu, pentru o deschidere completă a teritoriului către apă și către urbe.

### **Slaba exploatarea a spațiilor industriale din fostele platforme industriale**

Slaba exploatare a clădirilor industriale, justificate uneori prin scara mare a spațiilor sau prin necesarul investițional pentru aducerea acestora la standarde corecte de funcționalitate, coroborat cu nevoia generală a orașului de dezvoltare a tuturor sectoarelor, generează oportunitatea sprijinirii unei politici de reconversie etapizată a acestor spații astfel încât nevoia de exploatare să întâlnească randamentul economic.

### **Motor economic important**

Cifrele economice arată că acest teritoriu are un rol important în economia orașului prin numărul locurilor de muncă oferite, prin cifra de afaceri realizată și prin mixul de sectoare prezente în acest areal. De considerat prezența în sit a unor actori majori din sectoare cheie ce ocupă poziții de frunte în topul economic al orașului, precum:

Productie echipamente tehnologice: Emerson

Productie farmaceutică: Terapia

Comerț cu bunuri de larg consum: Ax Perpetuum

Comerț aparataje: Mobile Distribution

Productie automotive: Eckerle

Sănătate: Medisprof Cancer Centre  
și altele.

### **Teritoriu sub-exploatat - trafic existent la capacități limită**

Deși teritoriul de 450 ha este exploatat doar pe 18% din suprafață, unicul bulevard de acces și distribuție are o capacitate de trafic la limită. Acest binom de capacități relevă o disfuncționalitate majoră de organizare și spațialitate a tramei stradale.

### **Capacități potențiale**

Întreg teritoriul are capacități și resurse majore-importante dar neexploatate ce pot polariza investiții publice și private. Acestea trebuie să fie gestionate și să se echilibreze reciproc sub umbrela unei Viziuni, având ca prioritate sinergia public-privată în evoluția armonioasă și durabilă a Zonei Metropolitane Cluj.

Acestea sunt:

Bulevardul Muncii - cu capacitatea funcțională urbanistică și de trafic neexploată

240 Ha de green field în intravilan

Utilități de apă, gaz, electricitate existente la capacități majore

Culoarul verde în lungul Someșului

Trame stradale neutilizate

## VIZIUNE

Un teritoriu funcțional, rezilient, sustenabil, cu o amprentă neutră de CO<sub>2</sub>, bine conectat în rețeaua zonei metropolitane, integrat în țesutul urban, orientat către oraș și către Someș ce va oferi Clujului oportunitatea accelerării economice, culturale, sportive și de inovație prin dotări noi cu impact metropolitan, transilvănean și est-european, generând reperi urbanistice și arhitecturale și acomodând o comunitate creativă, contemporană în aspirații.



**Teritoriu funcțional** - Un teritoriu cu un mix funcțional care asigură: un echilibru între elementele constitutive, un rol de complementaritate cu funcțiunile din bazinul imediat înconjurător și un rol de completare și maximizare a potențialului funcțional al întregii zone metropolitane.

**Reziliență** - Datorită importanței acestei rezerve de teritoriu este nevoie să se permită o flexibilitate în definirea și evoluția acestuia care să susțină reziliența teritoriului corelată cu procesul de dezvoltare care se va întinde pe mai multe decade.

**Sustenabilitate** - Acest teritoriu va fi un exemplu de aplicare a conceptelor de sustenabilitate pentru toate tipurile de intervenții, astfel încât în 30 de ani să devină cel mai dens conglomerat de soluții urbane durabile cu impact real în protecția mediului și sustenabilitatea economică, generând astfel o comunitate atractivă.

**Conectivitate** - Prin investițiile publice în centură, tren, metrou, magistrală velo, tramvai, linii Bus, poduri, teritoriul va beneficia de cel mai eficient mix de infrastructură de mobilitate și conectivitate sustenabilă cu teritoriul metropolitan.

**Integrare în țesutul urban** - Teritoriul va deveni pol urban funcțional - revitalizat al zonei metropolitane și va genera prin urbanismul propus o extensie a orașului cu spații publice, străzi noi, spații verzi, funcțiuni atractive, toate acestea consolidând principiul de integrare în cadrul unei comunități armonioase.

**Orientare către Oraș și către Someș** - Orientarea întregii zone către oraș și către Someș este dezideratul major al acestui Studiu. Procesul de reorientare va genera oportunitatea

integrării noului țesut urban cu țesutul orașului existent și în același timp va pune în valoare și va proteja specificul natural conferit de malurile și meandrele Someșului prin generarea de spații verzi - publice și conexiuni variate cu natura și funcțiunile adiacente.

**Accelerare economică** - Funcțiunile cheie economice, de producție, logistice, de servicii, și sănătate cu impact metropolitan și național/regional existente și viitoare trebuie să fie sprijinite prin toate mijloacele și mecanismele atât pentru o funcționare optimă cât și o integrare în ecosistemul orașului, pentru a asigura o accelerare socio-economică solidă, competitivă și de perspectivă.

**Accelerare culturală** - Atât zona metropolitană cât și acest teritoriu au nevoie de dezvoltarea unui pol cultural care va deveni ancoră de dezvoltare urbană amplasat pe un teritoriu strategic cu impact socio-cultural. Cel mai potrivit amplasament a polului cultural este pe peninsula generată de meandra Someșului în sudul teritoriului studiat.

**Accelerare sportivă** - Pentru balansarea necesarului de funcțiuni sportive municipale și metropolitane, aglutinate majoritar în vestul municipiului, se impune crearea unui pol sportiv și de recreere în zona de traversare a viitoarei centuri peste Someș lângă Emerson, unde se vor putea dezvolta funcțiuni sportive cu anumite specificități precum sporturi indoor, outdoor, acvatice, motorizate.

**Inovație și Creativitate** - Dezvoltările ce au la bază cercetarea și inovația, diseminarea academică, centrele de transfer tehnologic și funcțiunile economice și de servicii cu caracter creativ și inovativ, sunt dotări fundamentale ce vor trebui atrase și integrate prioritar în acest teritoriu. De asemenea inovația ca și caracteristică, va trebui să fie reflectată și în spațiile publice, în infrastructura și dotările urbane.

**Impact metropolitan, transilvănean, est-european** - Teritoriul în integralitatea sa, prin implementarea și păstrarea principiilor acestei viziuni, va putea genera impact social, funcțional, economic și cultural la nivel metropolitan, regional, național și chiar zonal-european, devenind un exemplu de bune practici în proiecte de revitalizare și regenerare socio-urbana.

**Repere urbanistice și arhitecturale** - Clădirile ce se vor dezvolta în acest teritoriu vor trebui să aibe valențe arhitecturale superioare printr-un design atent la spații publice, la durabilitatea fațadelor și a materialelor, la estetica urbană, la integrarea expansiunii verticale în contrapartida cu creșterea spațiilor verzi. Acest teritoriu ar putea deveni laboratorul urban arhitectural și de design al Clujului. De asemenea vor trebui sprijinite prin studii de context și perspectivă, dezvoltarea de repere urbanistice atât zonale-locale cât și de referință la nivelul întregii zone metropolitane.

**Comunitate creativă** - Acest teritoriu va acomoda prin mixul de concepte rezultat o comunitate creativă și vibrantă în aspirații, urbană, ce folosește la maxim serviciile orașului, transportul în comun, se bucură și este consumator de spațiile publice urbane, de funcțiuni publice și de dotări culturale, sportive și de relaxare.



## CONCEPT. PRINCIPII ȘI DIRECȚII DE DEZVOLTARE

### Integrare funcțională macro-teritorială

Teritoriul studiat, denumit informal “zona Muncii”- inclusiv zona green-field situata la este de Emerson, este o rezervă de teren semnificativă pentru dezvoltarea orașului, în sensul în care poziția față de oraș, dimensiunea teritoriului și echiparea existentă și prognozată, corelate cu stadiul evoluției teritoriului în raport cu stadiul actual al evoluției orașului, conferă acestui teritoriu o importanță strategică.

În acest sens zona Muncii este singurul teritoriu din intravilanul municipiului care mai poate adăposti atât ca spațialitate cât și ca opțiuni de conectivitate, integrări de dotări importante de mare capacitate și însemnătate pentru oraș și regiune precum: centrul multifuncțional de congrese și expoziții, centrul de artă contemporană, centre administrative publice, centre de cercetare și inovație, sedii de facultăți/universități, centre de sport, ș.a.

Oportunitatea și momentul amplasării acestora va fi dată de nevoia generată de oraș în relație cu oportunitatea economică, iar o dată amplasate, aceste dotări vor avea un impact macro-teritorial și de accelerare strategică la nivel metropolitan, județean național și chiar european.

Acest lucru determină nevoia unei atenții și justificări deosebite asupra consumului teritorial la fiecare iterație de evoluție a sa, astfel încât opțiunile de amplasare de dotări cu importanță cel puțin metropolitană să nu fie neglijate sau reduse semnificativ în detrimentul unor dotări ce nu crează valoarea adăugată.

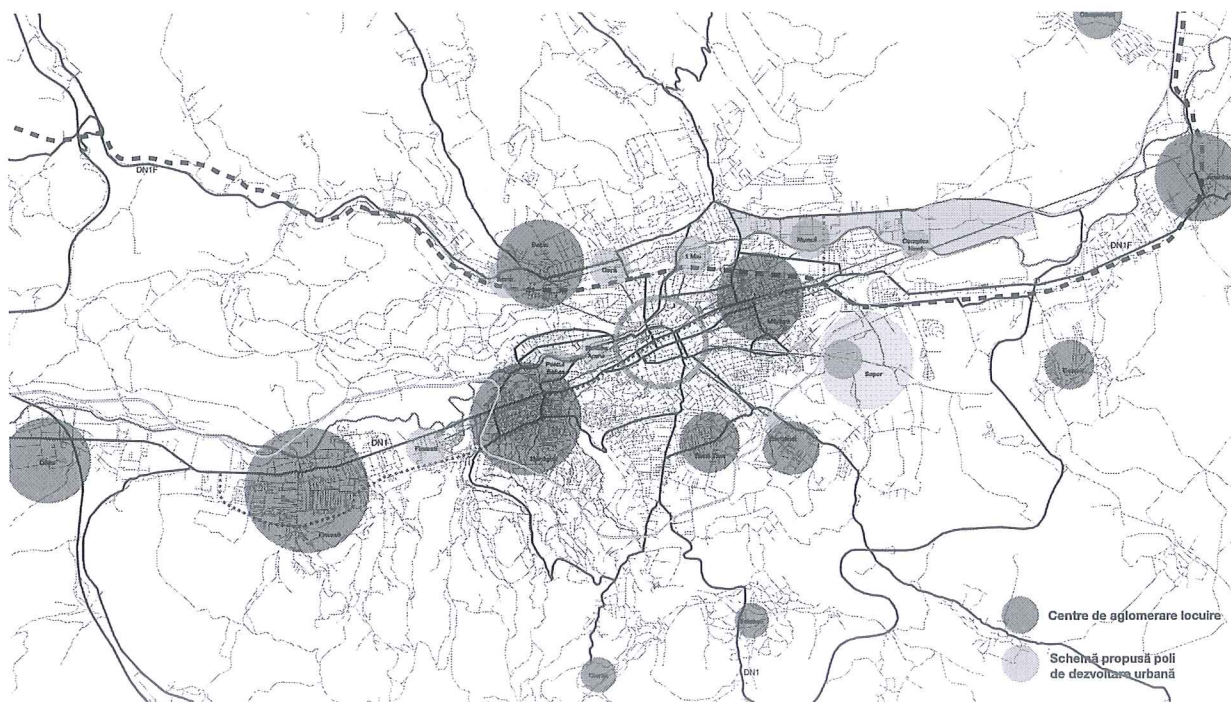


Fig. Schema de dezvoltare poli urbani

## Conectivitate și macro-mobilitate

Zona Muncii va beneficia de o serie de investiții în infrastructura de conectivitate și mobilitate sustenabilă, parte în curs de proiectare, parte propuse prin acest studiu, care vor deschide treptat oportunitatea dezvoltării și densificării teritoriului. Aceste investiții, cu perspective de realizare până în 2050, sunt:

- Centura metropolitană TR35
- Magistrala Velo metropolitană pe axul Someșului
- Trenul Metropolitan
- Metroul
- Străzile Răsăritului, Câmpul Pâinii
- Podul Fabricii de Zahar
- Podul + Strada Beiușului
- Extinderea tramvaiului până după stația de epurare
- Extinderea liniilor de bus în noile zone de transformare

Alături de proiectele de mobilitate care interacționează direct sau indirect cu teritoriul, prezentul studiu propune realizarea unui Ax major de distribuție de 7 km în cadrul teritoriului, paralel cu Bd-ul Muncii, la Nord de Someș, care va putea fi conectat sau continuat la extremități cu teritoriul orașului prin studii viitoare.

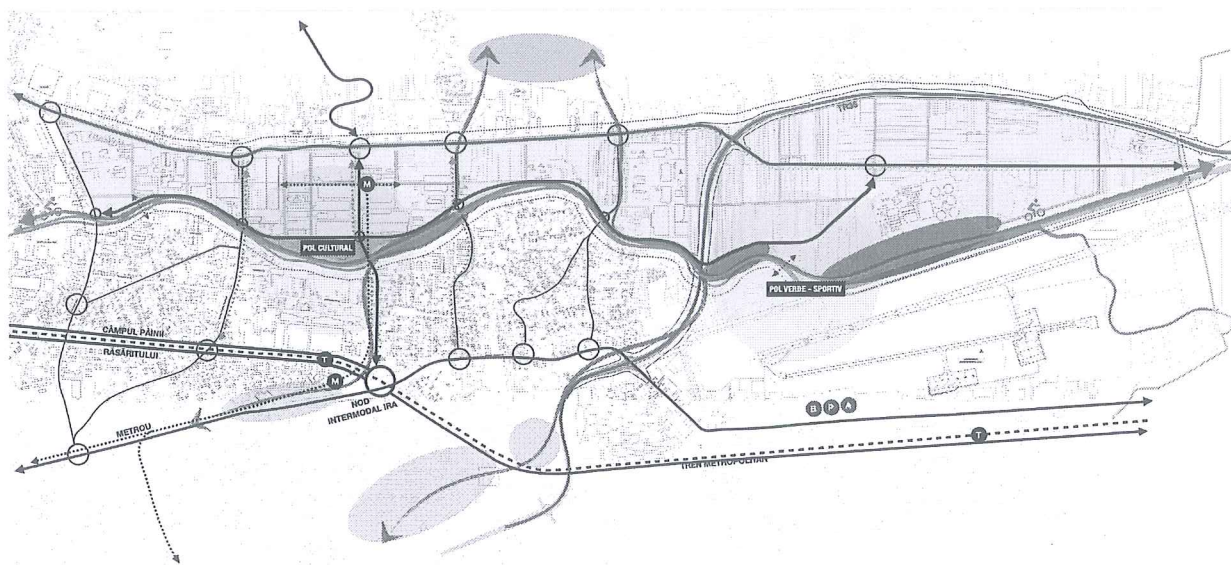


Fig. Anexa 05 - Schema conceptuală - culoare și axe de macro-mobilitate

## Organizare spațială

Organizarea macro și micro, spațială și urbanistică va urmări 4 piloni majori conceptuali:

**Întoarcerea cu fața către râul Someș** - Cel mai important factor în urbanizarea teritoriului îl va constitui cumulumul de investiții publice și private care împreună fiecare la scară micro sau macro vor genera o orientare a percepției spațiale către râul Someș și către oraș. Acest lucru se va putea realiza prin mecanisme diverse:

- stratificarea funcțiilor de la nord la sud

- valorificarea, deschiderea și punerea în valoare a străzilor perpendiculare pe Someș printr-o mobiliare cu specific urban, funcțiuni deschise publicului, buzone urbane publice
- generarea de accente și repere funcționale / urbanistice dispuse în poziții cheie
- densificarea numărului de poduri și pasarele pietonale peste Someș pentru o mobilitate crescută înspre-dinspre oraș
- sprijinirea generării de poli funcționali, funcțiuni ancoră și spații publice pe o parte și alta a Someșului.

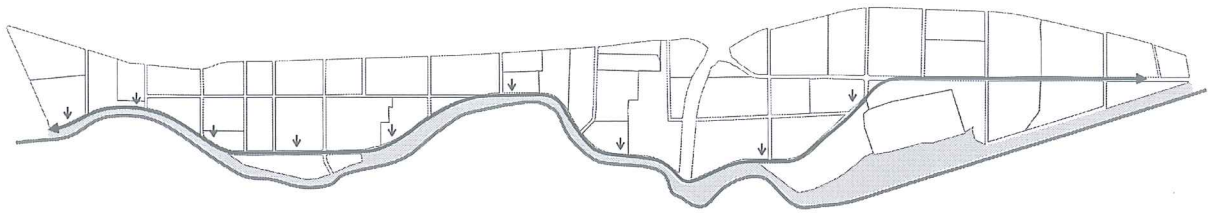
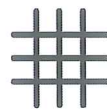


Fig. Schema de întoarcere a funcțiilor către râu

**Generarea unui ax nou funcțional și de mobilitate** - Pentru a putea gestiona atât traficul potențial al unei dezvoltări viitoare a teritoriului dar și traficul existent, majoritar de tranzit, se impune dezvoltarea unei noi axe longitudinale interne cartierului:

- pe tronsonul str. Fabricii - Centura TR35 culoarul va fi adiacent Someșului și culoarului verde, va fi mobilat pe latura Nord cu funcțiuni cu caracter social-comercial-cultural și va avea un profil stradal asemeni unei "faleze" ce va face trecerea de la zona construită funcțională dinspre Nord cu zona verde - naturala dinspre Sud. Pe acest tronson se va prioritiza mobilitatea de transport în comun tip bus și pietonală, având axul Velo inclus în proiectul Culoarului verde - Someș

- pe tronsonul Centura Tr35-UAT Apahida, noul ax va fi amplasat echidistant față de Bd-ul Muncii și Someș sub forma unui bulevard colector al un teritoriu mobilat cu funcțiuni economice, comerciale, industrial logisticice. Pe acest tronson se va prioritiza mobilitatea de transport în comun - inclusiv opțiunea de extindere tramvai - alături de mobilitatea velo și auto.



**Punerea în valoare și îmbogățirea grilei de străzi existente** - Rețeaua spațială ortogonală generată de străzile din fostele platforme industriale trebuie protejată și pusă în valoare. Aceste accese aflate în proprietate privată vor trebui să devină cu timpul străzi publice mobilate cu funcțiuni și clădiri care să activeze spațiul public. Acolo unde grila nu asigură necesarul de irigare, se vor genera străzi noi care să respecte caracteristicile acestora.

**Axe verzi de mobilitate** - Dezvoltarea teritoriului va face loc, prin investiții publice și private, generării a două culoare verzi de mobilitate pietonală și velo pe direcții perpendiculare:

- Culoarul verde Est-Vest în lungul Someșului din cadrul zonei industriale Bulevardul Muncii - face parte din proiectul mai extins la nivel metropolitan "Masterplan Someș". Acest culoar se va forma în lungul Someșului, pe malul stâng pe terenul neexploatat de la Sudul platformelor industriale și se va amplifica odată cu dezafectarea tronsoanelor de cale ferată existente în zona, înglobându-le. Acest spațiu verde va avea lățimi variabile între 20m și 70m și va integra și magistrala Velo metropolitană. Aliniamentul și diversitatea spațiului verde vor fi susținute și dublate inclusiv de funcțiunile sociale adiacente din teritoriul construit.

- Culoarul Nord-Sud - Se propune realizarea unor secvențe de culoare verzi pe axa Nord-Sud care să genereze un parcurs natural continuu în cadrul teritoriului de regenerare urbana. Prin aceste culoare verzi pe direcția Nord-Sud se va conecta și Parcul Pădurea Clujenilor cu culoarul verde în lungul Someșului și mai departe spre Sud cu zona băilor Someșeni, Parcul Est, Livada Palacsay - USAMV și Parcul Borhanci, până la pădurea Făget, sub forma unui traseu urban pietonal și velo - o centura verde metropolitană.

## Zonificare și principii de dispersie funcțională

Studiul propune o zonificare de detaliu a întregului teritoriu luând în considerare: integrarea funcțională, spațialitatea urbanistică, limite spațiale, parcelar cu înțeles urban și altle. Aceste zonificări se vor folosi ca zone studiu pentru Studiile de oportunitate în vederea elaborării P.U.Z.. Modificarea/segmentarea zonelor de studiu se poate face doar cu o argumentare macro-teritorială.

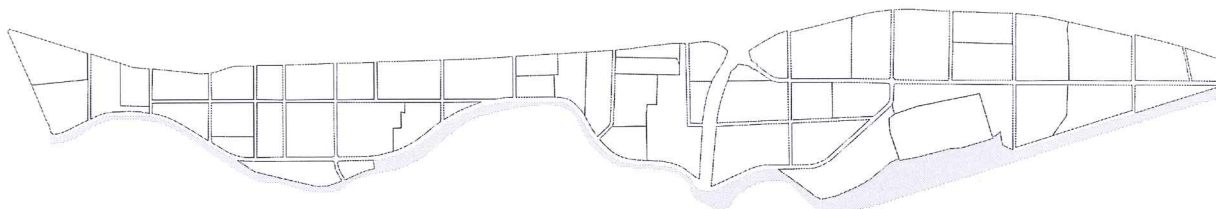


Fig. Schema de zonificare a teritoriului

Într-o perspectivă macro, teritoriul se poate împărți formal în două zone majore delimitate de Centura TR35, cu specificități diferite:

- **Zona de Est - 216 Ha** - teritoriu cu specific generalizat tip Green-field - terenuri virane aflate pe un teritoriu însemnat ca suprafață, având un parcelar agricol. Acest teritoriu este reglementat prin PUG-ul actual ca teritoriu pentru funcțiuni economice, destinație ce rămâne în continuare actuală. Față de prevederile din PUG, prezentul studiu, propune o tramă stradală actualizată, ce va determina o parte din circulațiile de utilitate publică stabilite prin PUG să fie neoportune, rămânând la latitudinea documentațiilor de urbanism să reglementeze statutul acestora.

- **Zona de Vest -234 Ha** - teritoriu cu specific majoritar Brown-field ce conține parțial și terenuri virane și zone economice recent constituite. Trama stradală propusă prin prezentul studiu se suprapune de regulă peste străzile de incintă ale fostelor platforme industriale. Din punct de vedere al funcțiunilor, acest studiu propune și recomandă:

# Atelier RVD

ARHITECTURĂ STRATEGIE ȘI URBANISM

- un proces de transformare a teritoriilor, cu prioritate a celor adiacente Someșului, spre funcțiuni cu impact și interacțiune publică: locuințe, comerț, servicii, birouri, muzee, spații culturale, expoziționale, teatre, centre medicale, hoteluri, facultăți, cămine studentești, instituții publice, școli, grădinițe, etc.

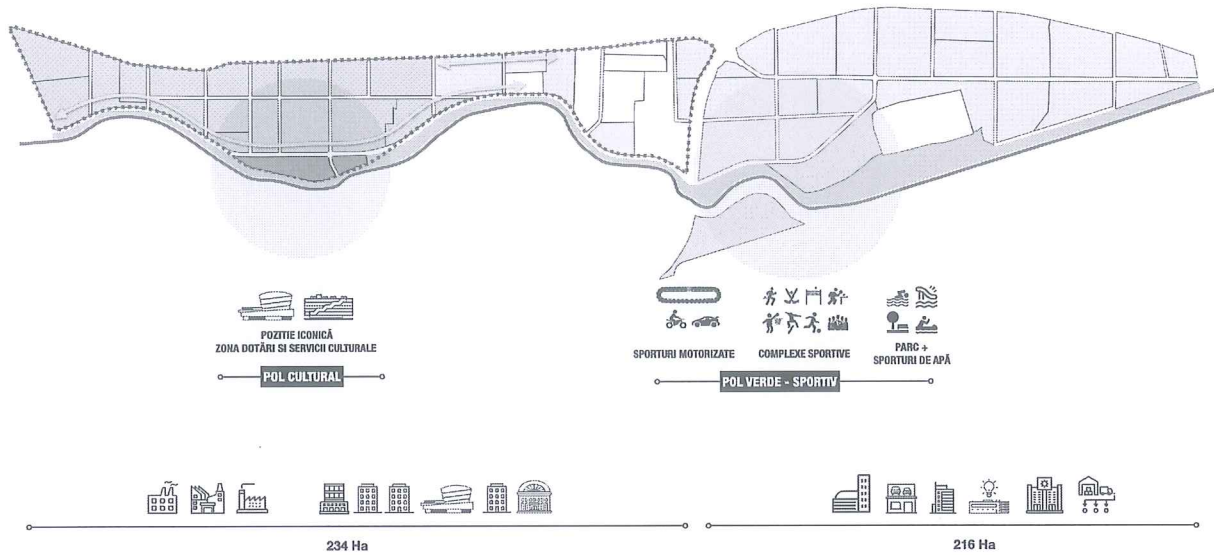


Fig. Brown-field vs Green-field; Schema de polarizare a teritoriului

- menținerea activităților economice existente cu precădere spre Nord spre Bd-ul Muncii
- limitarea consumului de terenuri virane pentru funcțiuni industriale tip hale, a incintelor închise cu gard, a funcțiunilor fără caracter public.
- distribuirea locuirii în această zonă este de dorit. Mixul funcțional se va stabili prin studiul de oportunitate, dar componenta de locuire poate varia între max. 20% și max. 70% din suprafața zonelor propuse prin studiu. Criteriile de stabilire a prezenței locuirii vor lua în calcul elementele de viziune ale prezentului studiu. Excepție sunt teritoriile unde se propune amplasarea dotărilor cu impact metropolitan și în arealul străzii P. Ignat unde locuirea poate fi 0%. În teritoriul de la Est de centura TR35 se exclude amplasarea locuirii.

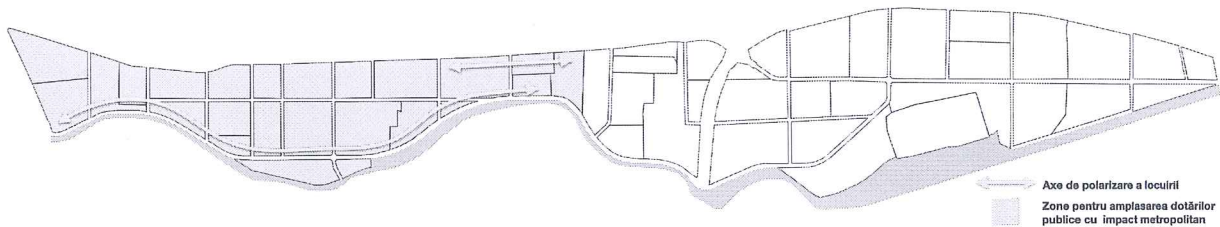


Fig. Teritorii recomandabile pentru funcțiunii de locuire și dotări publice cu impact metropolitan

Pentru stabilirea necesarului de funcțiuni cu adresabilitate locală pe un teritoriu, se vor elabora Studii sectoriale. Se va acorda atenție deosebită funcțiunilor ce vor mobila noile axe Est-Vest paralele cu bd-ul Muncii și noile axe Nord-Sud ce vor continua pe viitoarele poduri peste Someș.

## Polarizare teritoriu și ancore de dezvoltare

Pentru dezvoltarea armonioasă și durabilă a teritoriului studiat și a bazinului adiacent, prezentul studiu propune identificarea locației în vederea realizării a doi poli majori tip ancoră cu funcțiuni publice, astfel:

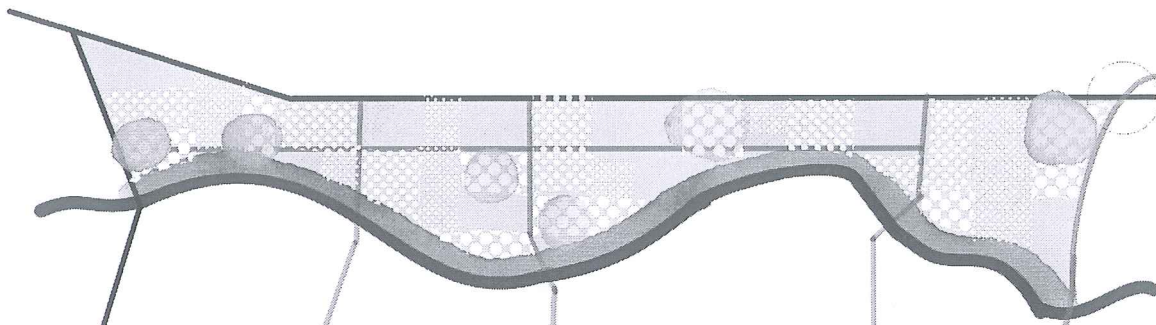
*Fig. Ancore de dezvoltare - teritorii cu poziție strategică*

- un **Pol cultural** - amplasat în peninsula formată de meandra Someșului în axul străzii Beișului, cel mai apropiat punct al zonei de Nodul IRA Mărăști. Acest pol va putea conține una sau mai multe dotări culturale majore precum: muzeu, centru de artă, centru cultural, mediatecă, teatru sau alte asemenea. Dotarea va trebui să aibă impact și adresabilitate cel puțin metropolitană și să genereze un spațiu public adiacent semnificativ. Aceasta va avea rol de a crea punctul reper care să polarizeze întreaga zonă.

- un **Polul verde - sportiv** - amplasat de o parte și de alta a raului Someș în lungul acestuia, în capătul vestic al pistei aeroportului, de la Centura TR35 la Stația de epurare. Acest pol va putea integra, alături de un parc verde semnificativ ca suprafața cu acces direct pe ambele maluri ale Someșului, funcțiuni precum: bazin olimpic, centrul de atletism, clădiri pentru sporturi indoor, centre de escaladă, skatepark, piste de carturi, moto-cross, moto & velo-trial, centru pentru sporturi nautice caiac / canoe, etc.

Realizarea acestor 2 poli este un act de asumare strategică și vor avea un rol de catalizator pentru dezvoltarea teritoriilor adiacente. Acești poli trebuie să facă obiectul unor concursuri internaționale de arhitectură, iar administrarea lor trebuie dezvoltată cu operatori specializați pe funcțiunile implementate.

În plus față de acești doi poli majori, trebuie încurajată amplasarea de funcțiuni diverse, cu rol de ancoră locală-zonală de dezvoltare a teritoriului. Acești poli dispuși organic vor genera o dispersie echilibrată în procesul de evoluție a teritoriului și vor fi factorul de catalizare și urbanizare a arealelor adiacente acestora.



*Fig. Schema de evoluție a teritoriului - dispersie organică a polilor secundari de dezvoltare*

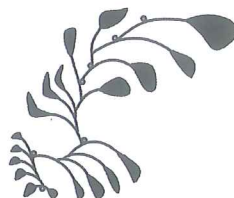
## Principii de dezvoltare

Acest teritoriu are valențele și capacitatea de a deveni al doilea pol de importanță funcțională după centrul istoric al Clujului; este amplasat periferic față de limitele UAT ale municipiului Cluj-Napoca, dar central față de limitele Zonei metropolitane funcționale.

Înțelegerea importanței strategice a acestui sit impune definirea și stabilirea unor principii ferme, unanim și uniform aplicabile de dezvoltare. Aceste principii vor trebui îmbrățișate de dezvoltatori și urmărite pentru implementare cu celeritate de instituția Arhitectului Șef și C.T.A.T.U. în toate dezvoltările la scară micro și macro. Cele două principii sunt:

**100% Durabil** - Durabilitatea este caracteristica fundamentală ce face orașele să dăinuie și să reziste testul timpului. Investițiile în acest teritoriu vor trebui trecute prin filtrul principiului durabilității, principiu văzut sub mai multe spectre:

- Structuri - flexibile ce vor trece testul timpului ca durabilitate
- Fațade cu materiale durabile
- Spații publice cu materiale și mobilier urban durabile
- Spații naturale cu zone permeabile de vegetație
- Soluții urbanistice de detaliu atent stabilite încât să ia în calcul orice tendințe de redefinire a contextului ce pot fi prevăzute
- Concepte de sustenabilitate în arhitectură și urbanism
- Soluții de management energetic durabil aplicat clădirilor și rețelelor
- Mobilitate nepoluantă
- Sustenabilitate economică și oportunitatea unei investiții



**100% Armonios** - Armonia este caracteristica fundamentală ce face orașele atractive. Armonia, deși conține o componentă de subiectivism poate fi analizată și defalcată sub filtre care pot adăuga această caracteristică fundamentală teritoriului:

- arhitectură cu identitate și integrare în peisajul antropocentric; atenție asupra designului

- identitatea spațiilor publice  
- armonia între investiții învecinate - generarea de spații publice, continue, variate și armonioase

- amplificarea și atenția asupra peisajului natural în cadrul investițiilor  
- studierea perspectivelor în lungul străzilor  
- identificarea capetelor de perspectivă (apă, dealuri, clădiri iconice) și compunerea cu acestea

- atenția la compoziții urbane
- atenția de detaliu referitoare la formele de locuire
- utilizarea concursurilor de arhitectură pentru obiective strategice
- atenția sporită asupra celei de a 5-a fațade / acoperișul

## Concepte spațiale de urbanism

Pentru asigurarea unei densități optime și a atractivității spațiului public conferite de relația clădirilor cu strada se propun 4 principii de urbanism care să definească noile reconversii și dezvoltări din zona Vestică a teritoriului:

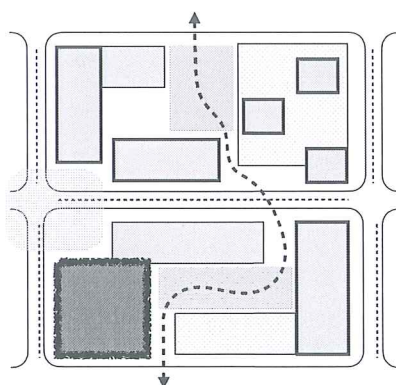
**Urbanism semi închis** - se propune o abordare urbanistică semi-închisă a cvartalelor, bazat pe următoarele caracteristici:

- închiderea preponderentă a fronturilor cvartalului cel puțin la etajele inferioare pe aliniament
- curți semi-deschise inter-conectate prin ganguri sau întreruperi ale aliniamentelor
- încurajarea generării de alveole și scuaruri urbane pentru punerea în evidență a unor funcțiuni deosebite

Se propune definirea unui aliniament preponderent continuu la etajele inferioare pe frontul nordic al noului bulevard în lungul Someșului pe tronsonul str. Fabricii - str. P.Ignat

**Interacțiunea clădirilor cu strada** - se va pune un accent deosebit pe relația etajelor inferioare ale clădirilor cu strada pentru a maximiza atractivitatea spațiului public atât din punct de vedere funcțional cât și estetic. Se propune astfel:

- înălțimea parterelor destinate funcțiunilor publice vor avea o înălțime reprezentativă; calculat din placă în placă acestea vor avea minim 5 m.
- exploatarea parterului și a etajului 1 cu funcțiuni publice; se recomandă utilizarea mezaninelor și a vitrajelor mari și o tratare arhitecturală aparte a etajelor inferioare
- se va asigura un procent minim de 70% din lungimea fronturilor la stradă cu funcțiuni cu interacțiune publică sau străpungeri spre spații publice sau accesibile publicului



**Accente și repere urbanistice** - se va acorda atenție identificării și analizării prin studii specifice, de poziții cheie ce pot deveni repere urbanistice. Reperele urbanistice vor putea fi clădiri cu funcțiuni semnificative sau amplasate în poziții semnificative. Acestea pot fi repere la nivel de oraș sau cu însemnătate locală. Un reper urbanistic poate fi exprimat prin:

- un spațiu public semnificativ generat de o retragere sau un scuar public
- o arhitectură deosebită
- o funcțiune reprezentativă
- un accent urbanistic vertical
- o relație inedită cu spațiul public



**Generarea de spațiu public** - propunerile de dezvoltări urbane vor trebui să acorde atenție generării de spații publice cu personalitate și rol în coagularea comunitară. Acestea pot fi :

- piețe publice
- reinterpretări ale buzunarelor urbane industriale în spații publice
- scuaruri urbane generate de o rezolvare specifică a arhitecturii sau de întreruperi ale fronturilor la aliniament
- grădini publice de incintă
- pasaje de legătură
- retrageri semnificative ale etajelor inferioare față de aliniament
- retrageri semnificative la colțul cvartalelor

Activarea acestor spații se va putea realiza prin mecanisme diverse:

- funcțiuni publice atractive adiacente
- mobilier urban specific: bănci, ochiuri de apă, etc.
- vegetație
- Artă contemporană / monumente integrate în spațiul public

## Conceptul verde - orașul în grădină

Acest teritoriu va da tonul în atitudinea generării unui oraș verde. Suma acțiunilor convergente spre această atitudine vor fi reunite sub conceptul de Orașul în grădină :

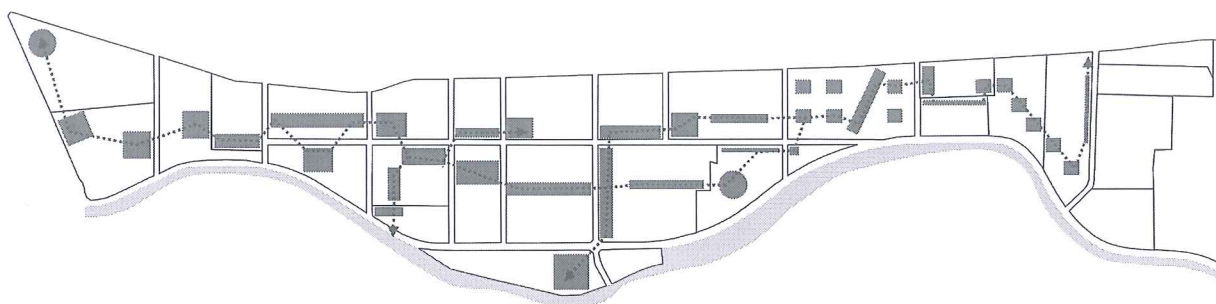


Fig. Schemă - concept de conectivitate și continuitate a spațiilor verzi-publice

- Culoarul Verde în lungul Someșului - ax verde adiacent Someșului cu buzunare verzi ample care polarizează funcțiuni cu acces public și impact social. Culoarul verde va avea preponderent o amplitudine minimă de 30m cu buzunare până la 70m de la malul Someșului. În zona unde conformația digurilor, poziția echipamentelor de infrastructură publică și a segmentelor de străzi existente nu permit justificat această ampriză, spațiul verde va fi compensat în teritoriu.

- Culoarul verde N-S - secvențe verzi de legături pe axa Nord-Sud care să genereze un parcurs natural continuu în cadrul teritoriului de regenerare urbană. Prin aceste culoare verzi pe direcția Nord-Sud se va conecta și Parcul Pădurea Clujenilor cu culoarul verde în lungul Someșului și mai departe spre Sud cu zona băilor Someșeni, Parcul Est, Livada Palacsay - USAMV și Parcul Borhanci, până la pădurea Făget, sub forma unui traseu urban pietonal și velo - o centură verde metropolitană.

- Polul Verde-Sportiv - cumul vast de de teritorii ce vor adăposti spații verzi și dotări sportive care va balansa la nivel de oraș polul verde-sportiv din Grigorescu
- Generarea de spații verzi, publice, obligatorii în toate proiectele de restructurare sau reconversie funcțională utilizând specificații similare conforme viziunii de restructurare a PUG în vigoare.
- Viziunea actuală a PUG referitoare la procentul de spații verzi pentru UTR-urile de restructurare și reconversie va fi mărit odată cu revizuirea PUG cu încă cel puțin 5 procente.
- Prin Schema de dezvoltare și integrare a investiției în context se va demonstra conectivitatea spațiilor verzi-publice propuse cu spațiile verzi-publice ale teritoriilor adiacente, astfel încât să se formeze trasee verzi accesibile publicului care vor facilita traversarea teritoriului ca soluții de mobilitate pietonală ce dublează trama stradală.

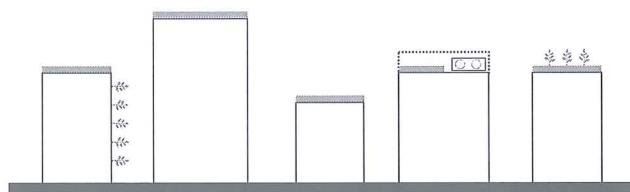


Fig. Schemă - arhitectură verde; a 5-a fațadă

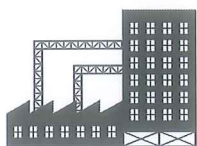
- Proiectele propuse vor trebui să propună utilizarea și exploatarea vegetației în cadrul arhitecturii prin mijloace creative variate, la libera alegere prin terase, logii, atrii și cornișe verzi.
- Pentru reducerea insulelor de căldură urbana se vor încuraja dezvoltarea generoasă de spații verzi, permeabile la apa meteorică, iar în cadrul clădirilor, toate acoperișurile tip terasă, fără exploatare funcțională, cu suprafețe semnificative, peste 200 mp, vor fi înverzite.

## Integrare și generarea peisajului specific

Specificul zonei este peisajul industrial, generat de arhitectura industrială a anilor 70'-80' și de spațialitatea și organizarea clădirilor. Se propune generarea, perpetuarea și îmbogățirea identității zonei Bd-ului Muncii de către noile dezvoltări plecând de la specificul industrial, astfel:

- identificarea de elemente/segmente/structuri industriale cu estetică industrială specifică deosebită ce pot fi păstrate integral/parțial sau integrate în noile dezvoltări
- identificarea și păstrarea de structuri industriale precum: macarale, turnuri de apă, structuri tehnologice, etc., dezafectate, ce pot marca ca elemente simbol spații publice adiacente
- păstrarea neconstruite a buzunarelor și retragerilor marilor platforme industriale existente la bd-ul Muncii
- utilizarea de materiale, texturi și elemente arhitecturale la exterior și interiorul clădirilor care să facă trimitere perceptivă la atmosfera arhitecturii industriale
- utilizarea gesturilor arhitecturale cu iz monumental ce pot face trimitere la scara monumentală a arhitecturii industriale din această zonă

- atenție sporită celei de-a 5-a fațade prin exploatare, înverzire și mascarea echipamentelor tehnologice, datorită poziției amplasamentului la poalele dealului și a proximității conului de zbor ce fac teritoriul să fie prim plan, văzut de la înălțime
- parcurile de autoturisme vor fi obligatoriu acoperite și fără vizibilitate direct din stradă



## Măsurile de strategie socio-economică

Având în vedere contextul economic din ultimii 2 ani (2020 – 2022) generat de criza Covid, precum și contextul macroeconomic și geopolitic internațional, este necesar să existe din partea instituțiilor statului o abordare de susținere socio-economică, cu măsuri care să ajute sectoarele economice strategice și companiile din zona studiată – și nu numai – în efortul lor de a-și desfășura și dezvolta activitatea în condiții optime, totul în complementaritate cu strategia de dezvoltare urbanistică – armonioasă și durabilă – a orașului.

### Pe termen scurt – 2-5 ani

- Susținerea companiilor active prin măsuri dedicate sectoarelor prioritare. Focus pe actorii majori din zonă
- dezvoltarea și modernizarea infrastructurii prin recalibrare la nevoile utilizatorilor actuali
- 

### Pe termen mediu – 5 – 15 ani

- susținerea și încurajarea sectoarelor prioritare, inovative creative și sustenabile
- restrângerea activităților ce nu se încadrează în noul specific de dezvoltare și regenerare a zonei
- relocări treptate de funcțiuni industriale / logistice către spații moderne situate în parcuri logistice / industriale dezvoltate la standard și amplasate în zone cu acces rapid la infrastructura majoră de transport.

### Pe termen lung – 15 – 25 ani

- sprijinirea echipării balansate și dinamice a teritoriului cu funcțiuni socio-economice diverse și complementare, pentru o revitalizare și regenerare optimă a teritoriului, cu impact în sustenabilitatea economică pe termen lung și în dezvoltarea completă a polului urban metropolitan.

## Densitate și infrastructura de trafic

Într-o perspectivă pe termen lung la o densitate medie generală între 100 și 150 loc/ha, considerând atât locuirea cât și locurile de muncă/utilizatori ce pot fi generate pe acest teritoriu ajungem la cifrele minime de 45.000 - 70.000 locuitori/utilizatori ai celor 450 ha. Ponderând cu raporturi estimate locuitori vs locuri de muncă și locuitori ce lucrează în zonă vs utilizatori care vin să lucreze în acest teritoriu, putem identifica un necesar de mobilitate zilnică orientativ de 30.000 -40.000 persoane, fără a lua în calcul tranzitul.

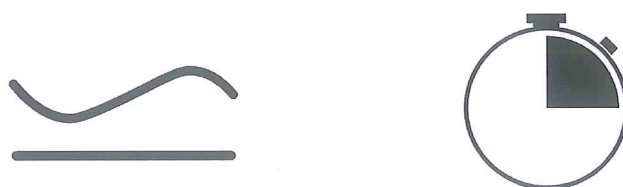
Concluziile Studiului de trafic<sup>1</sup>, pe mobilitate vehiculară ne arată că raportat la toate propunerile de străzi, axe noi, poduri noi, legături cu alte bulevarde conform prezentului studiu, infrastructura existentă împreună cu investițiile propuse poate asigura nevoile de mobilitate, în limitele capacităților propuse prin studiu. În același timp studiul relevă faptul că blocajele de trafic sunt împinse înspre oraș în noduri mai depărtate zonei.

Urmare a acestor constatări tragem următoarele concluzii:

- traficul utilizatorilor teritoriului - existent și cel prognozat este generat majoritar de traficul atras din afara arealului de studiu.
- pentru traficul atras din întreaga zonă metropolitană trebuie generate soluții viabile și de mare capacitate de transport public
- se pot genera funcțiuni publice de mare atractivitate doar dublate de soluții de creștere a mobilității de transport public

Ca politici derivate temei traficului, subliniem că:

- trebuie creat un balans permanent în procesul de evoluție a teritoriului, între funcțiunea de locuire și funcțiunile care generează locuri de muncă
- trebuie asigurate funcțiunile de proximitate pentru aglutinările de funcțiuni de locuire în baza conceptului de acces în 15 min la funcțiuni necesare în baza opțiunilor de mobilitate sustenabilă: mers pe jos, velo sau cu transport public



## Dimensiunea temporală. Prioritizări în dezvoltarea teritoriului

Înțelegând rolul acestui teritoriu pe termen foarte lung în matricea funcționării zonei metropolitane Cluj, dar și necesarul extins de timp pentru transformarea a 450 ha în țesut urban funcțional, se impune structurarea unei perspective temporale asupra evoluției acestui teritoriu.

Această perspectivă trebuie dublată de identificarea priorităților specifice fiecărei etape:

<sup>1</sup> Studiu de Trafic zona B-dul Muncii - prof.Dr.Ing. Nicolae FILIP, Universitatea Tehnică Cluj Napoca, ian. 2022

● **Etapă optimizării funcțiilor existente sau a proiectelor în curs de dezvoltare: 1-5 ani**

Etapă ce se suprapune cu criza hibridă<sup>2</sup> pe care o traversăm, în care activitățile din teritoriu, ce operează azi sau sunt în curs de dezvoltare, trebuie sprijinite spre a fi menținute și dezvoltate. **Măsurile prioritare pe termen scurt** și impact imediat:

- Podul nou Fabricii de Zahar
- Irigarea cu mijloace de transport public și piste velo a noii conexiuni formate pe strada Fabricii de Zahar
- Restructurarea podului Beiușului, extinderea și funcționalizarea străzii Beiușului până în Bd-ul Muncii
- Axul Velo Metropolitan în lungul Someșului

Sunt încurajate dezvoltările de poli noi în teritoriu, inclusiv cele ce atrag locuirea și mixul de funcțiuni pentru deservire zonală.

Sunt încurajate evenimente, activități și investiții efemere ce pot pune în lumină sau activa diverse zone, spații publice, clădiri, funcțiuni și pot fi agreate și investiții adaptabile/transformatibile cu un caracter temporar înțeles într-o perspectivă de lungă durată, care nu afectează fundamentele conceptuale ale prezentului studiu.

● **Etapă de transformare, a generării de ancore majore de dezvoltare prin investiții publice: 5-15 ani**

- Centura TR-35
- Pod nou, restructurare și conectivitatea străzii Voroneț cu str. Branului
- Polul cultural - Ansamblu de dotări culturale majore precum: muzeu, centru de artă, centru cultural, mediatecă, teatru, centru de evenimente, congrese și expoziții, sau alte asemenea.
- Polul sportiv - parc verde semnificativ în lungul Someșului, funcțiuni precum: bazin olimpic, clădiri pentru sporturi indoor, centre de escaladă, skatepark, piste de carturi, moto-cross, moto-trial, etc.

● **Etapă de accelerare a dezvoltării; noul oraș: 15-25 ani**

- Extinderea liniei tramvaiului până după stația de epurare
- Metrou

Suplimentar există o serie de măsuri cu aplicabilitate continuă:

- trebuie prioritizate investițiile publice care sprijină extinderea și densificarea rețelei de transport public
- trebuie continuate măsurile de prioritizare a transportului public în detrimentul automobilelor o dată cu noile investiții în infrastructură.
- trebuie prioritizate investițiile în magistralele de mobilitate velo

<sup>2</sup> cu referire la recurile economice generate de pandemia începută în 2019

## Proiecte conexe și complementare

Propunem nominalizarea și generarea unei serii de proiecte conexe și complementare prezentului studiu ce vor intra în vizorul orașului pe parcursul evoluției teritoriului până în 2050, ca o necesitate firească de evoluție a orașului:

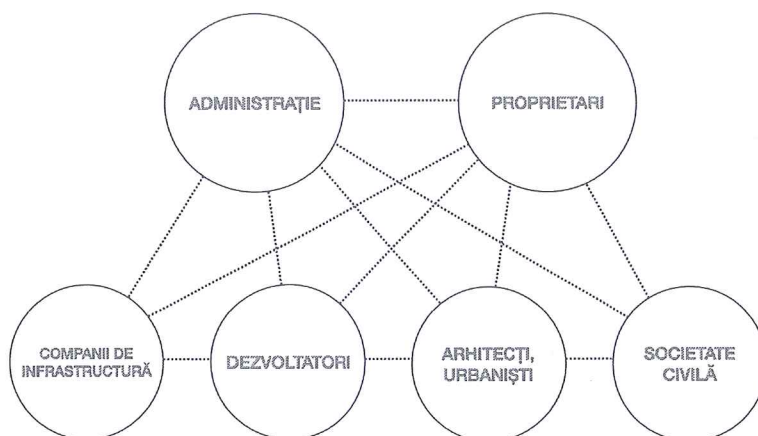
- Nod IRA Mărăști - proiect complex de legătură denivelată între DN1 cu str. Beiușului, str. Soporului, str. Răsăritului și str. Câmpul Pâinii, inclusiv restructurarea străzii Beiușului
- Bulevard colector de legătură între str. Beiușului și str. Fânațelor Nord
- Pasaj denivelat - str. Fabricii de Zahăr intersecție cu linia ferată și restructurarea străzii Fabricii de Zahăr
- Restructurare str. Bobâlnei, inclusiv conectivitate cu str. Fabricii de Zahar
- Restructurare str. Branului , str. Vidrei și intersecția cu DN1
  
- Axa Verde de mobilitate Nord-Sud din estul orașului; ansamblu de proiecte corelate ce va lega Pădurea Clujenilor de: Axul verde în lungul Someșului și parcurile aferente, Băile Someșeni, parcul Est, Baza Sportivă Gheorgheni, Livada Ploocșai, Parcul Borhanci, pădurea Făget
- Relocare/îngropare parțială rețele de electricitate mare capacitate
- Extinderea capacității a stației de epurare
- Realizarea unei baze noi de Bus/Tramvai de capacitate ridicată
  
- Plan(Masterplan) de urbanizare integrată în zona dealul Steluța-Fânațelor pe componenta de locuire

## MECANISME DE IMPLEMENTARE

Dezvoltarea teritoriului aferent zonei Bd-ul Muncii, având un procent semnificativ din teritoriu orașului, văzut prin prisma Viziunii și a Conceptului propuse de prezentul Studiu, este o **operațiune urbană complexă**, care trebuie înțeleasă și modelată pe mai multe capitole: prin documentații de urbanism, reglementativ, financiar în bugete operaționale și investiționale, economic, social, cultural, urbanistic, arhitectural, tehnic, ș.a., și implică dialogul permanent între actorii majori interesați:

- Administrația publică locală
- Companiile de gestiune a infrastructurilor
- Proprietarii de clădiri și terenuri
- Dezvoltatori
- Societatea civilă
- Profesioniști: arhitecți, urbaniști etc.

Este **un proces ce presupune**: timp, conștientizare, comunicare, informare și dezbatere publică, etapizări, investiții publice și private, armonizarea și catalizarea acestora, iterații recursive de reformatare a Conceptului și poate cel mai important: **asumare**. Asumare a vitezei de dezvoltare prin prioritizarea pașilor în sincron cu nevoile orașului, asumare de convergență a tuturor acțiunilor având scopul alinierii sinergiilor publice și private la viziunea teritoriului.



Acest proces a început în 2021 prin asumarea de către administrația locală a generării unei Viziuni integrate de dezvoltare coerentă a teritoriului studiat și a parcurs până la finalizarea elaborării prezentei documentații următorii pași:

- 18 Mar. 2021 - C.T.A.T.U. declararea intenției pentru un Masterpan
- 12 Mai 2021 - întâlnire Administrație + profesioniști - discuții opțiuni
- Mai - Iul. 2021 - Consultare cu profesioniști și proprietari
- 25 Aug. 2021 - contractarea de servicii pentru elaborare Masterplanului
- Sept. - Oct. 2021 - culegere de date

- Oct. 2021 - dezbateri viziune preliminară în C.T.A.T.U.
- Noi. 2021 - Ian. 2022 - elaborare Studiu de Trafic
- Oct. 2021- Feb. 2022 - elaborare Studiu
- 02 Feb. 2022 - Dezbateri și avizare în Comisia de trafic

Pentru a facilita acest proces complex, prezentul Studiu propune și detaliază un set de instrumente de implementare:

## Studiul - parte scrisă + anexe

Prezentul studiu conține detaliat Viziunea și Conceptul de dezvoltare a teritoriului dintre Bd-ul Muncii și Someș și Sinteza de analize ce fundamentează deciziile luate în procesul de fundamentare.

Prezentul Studiu descrie elementele conceptuale care trebuie respectate în abordarea teritoriului studiat.

Oricând în procesul decizional ce modelează aceste teritorii se ajunge la un litigiu conceptual între părți, o rigiditate decizională îndelung forțată prin interpretarea prezentului Studiu, se va utiliza argumentația propunerilor conceptuale și a fundamentului acestora din Studiu pentru a căuta pârghiile de depășire a posibilelor conflicte.

Pentru proiectanți și dezvoltatori va avea caracter de îndrumare pentru pregătirea deciziilor investiționale pe acest sit și de elaborare a documentațiilor urbanistice și de autorizare.

Pentru Arhitectul șef și membrii Comisiei de Urbanism și de Estetică Urbană este un instrument pentru sprijinirea și fundamentarea deciziilor în procesul decizional, care punctează temele la care proiectele analizate trebuie să răspundă.

## Masterplanul

Masterplanul - sau "planul director" este partea desenată, Anexă la prezentul Studiu, trasează spațial elementele majore referitoare la:

- Trama stradală
- Profilele străzilor
- Identificarea amplasamentelor strategice pentru polii majori
- Identificarea intersecțiilor ce necesită atenție
- Axe majore ce necesită atenție
- Marcarea funcțiunilor ce generează restricții

## Alte instrumente

Pentru implementarea acestei operațiuni complexe de regenerare urbană, după caz, se recomandă utilizarea și a următoarelor instrumente:

**Contractul de restructurare** - după modelul instituit de PUG RLU se poate utiliza acolo unde se intenționează realizarea unei restructurări ample a teritoriului ce implică o reconversie funcțională generală; contract între administrația locală și entități private



pentru definirea interesului public în cadrul investițiilor private în cazul restructurărilor urbane

**Achiziția de terenuri strategice** - utilizând un program anual, recomandabil chiar la nivel de oraș, municipiul ar trebui să își propună achiziția de terenuri amplasate în poziții cheie stabilite prin studii de specialitate.

**Exproprierea** - în interes local pentru lucrări de infrastructură și spații verzi în limitele conferite de lege. Acest instrument este deosebit de important pentru o serie de investiții obligatorii în teritoriul studiat pentru dotări de interes public.

**Parteneriate de dezvoltare public-privat** - pentru generarea de investiții private în dotări de interes public

## RELAȚIONĂRI

---

Rolul acestui capitol este de a stabili verticalele de legătură ale prezentului document cu documente strategice și de planificare viitoare având ca obiectiv:

- generarea continuității viziunii asupra teritoriului
- utilizarea documentațiilor de urbanism ca mecanism de aplicare a strategiei
- identificarea elementelor ce pot direcționa dezvoltarea în baza unui concept de

urbanism agil - rezilient și recurent: Definirea unei Viziuni și a unui Concept inițial și trasarea limitelor și flexibilității acestora astfel încât timpul, etapele deja dezvoltate, contextul și constrângerile viitoare să lase loc adaptabilității și în același timp să păstreze elemente fundamentale ale acestora.

### Relaționări cu documentații viitoare P.U.Z.

Studiul, prin anexele desenate și Masterplanul identifică și structurează zonele de studiu minimale pentru parcele având la bază trama stradală propusă. Aceste zone de studiu țin cont parțial de actualele UTR-uri și reprezintă teritoriile minimale pentru studiul PUZ-urilor.

Pentru aliniere la Viziunea propusă, studiile în fază SO+PUZ ce operează pe acest teritoriu vor trebui să analizeze, să identifice și să ofere un răspuns de poziționare față de temele și principiile detaliate în Conceptul prezentului studiu.

În cadrul demersului pentru definirea interesului public, se va analiza inclusiv problema dacă terenul studiat este amplasat în poziții potrivite pentru amplasarea de funcțiuni cheie de interes municipal-metropolitan.

O documentație de urbanism nu poate modifica Viziunea sau Conceptul propuse de prezentul studiu, acesta fiind un document de planificare cu caracter strategic.

### Relaționări cu documentații viitoare P.U.G.

Documentațiile PUG ce se vor elabora după aprobarea acestei documentații vor trebui să preia, să adapteze și să includă prezentul Studiu pentru a asigura continuitatea viziunii și evoluția de dezvoltare a teritoriului.

Se recomandă ca viitorul PUG față de PUG-ul aprobat în 2014, să preia trama stradală cu profilele stradale propuse și structura zonelor de studiu pentru a le transforma în UTR-uri și a le reglementa.

Eventualele actualizări necesare conceptului, ce vor adapta direcția de dezvoltare, vor respecta întru-totul Viziunea.

### Relaționări cu documentații de planificare sau strategice viitoare, conexe

Documentele strategice complementare, ce interferează cel puțin parțial cu elementele prezentei Strategii vor trebui să se coreleze la nivel de Viziune și să preia, adapteze, să completeze și să îmbogățească sensul dat de aceasta.

### **Relaționări cu elaboratorii acestei documentații**

Dincolo de actorii direct implicați în luarea deciziilor, în dezvoltarea și urmărirea implementării acestui Studiu, elaboratorii prezentului studiu rămân actorii de veghe ai Viziunii indiferent de evoluția și procesului de transformare a acestui teritoriu.

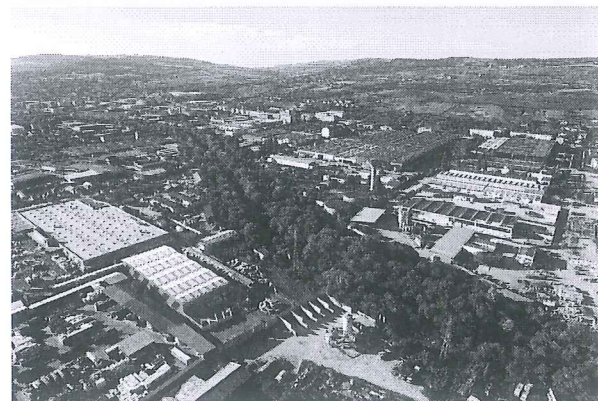
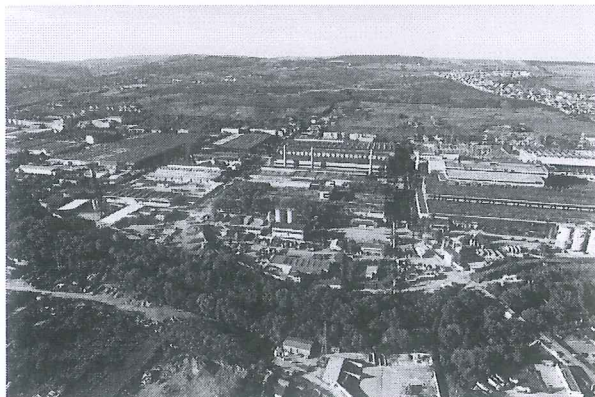
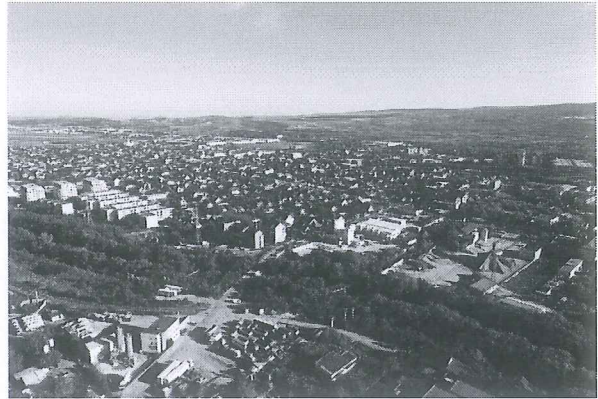
### **Relaționări cu actualizări ale prezentei strategii**

Actualizarea prezentului Studiu poate surveni datorită schimbărilor unor premise fundamentale care necesită actualizare și revizuire sau datorită evoluției spre situații neprevăzute ce necesită adaptări, completări sau clarificări diverse.

Pentru a asigura evoluția coerentă a teritoriului se recomandă preluarea și păstrarea verticalelor prezentei viziuni cu adaptări punctuale dacă e cazul, acestea fiind cheia asigurării unei dezvoltări durabile și armonioase și un legământ cu generațiile care vor urma.

**ANEXA 1 - Documentare fotografică - Stadiul actual**

---



**ANEXA 2 - Stadiul actual al dezvoltării. Sinteză analize - Planșă**

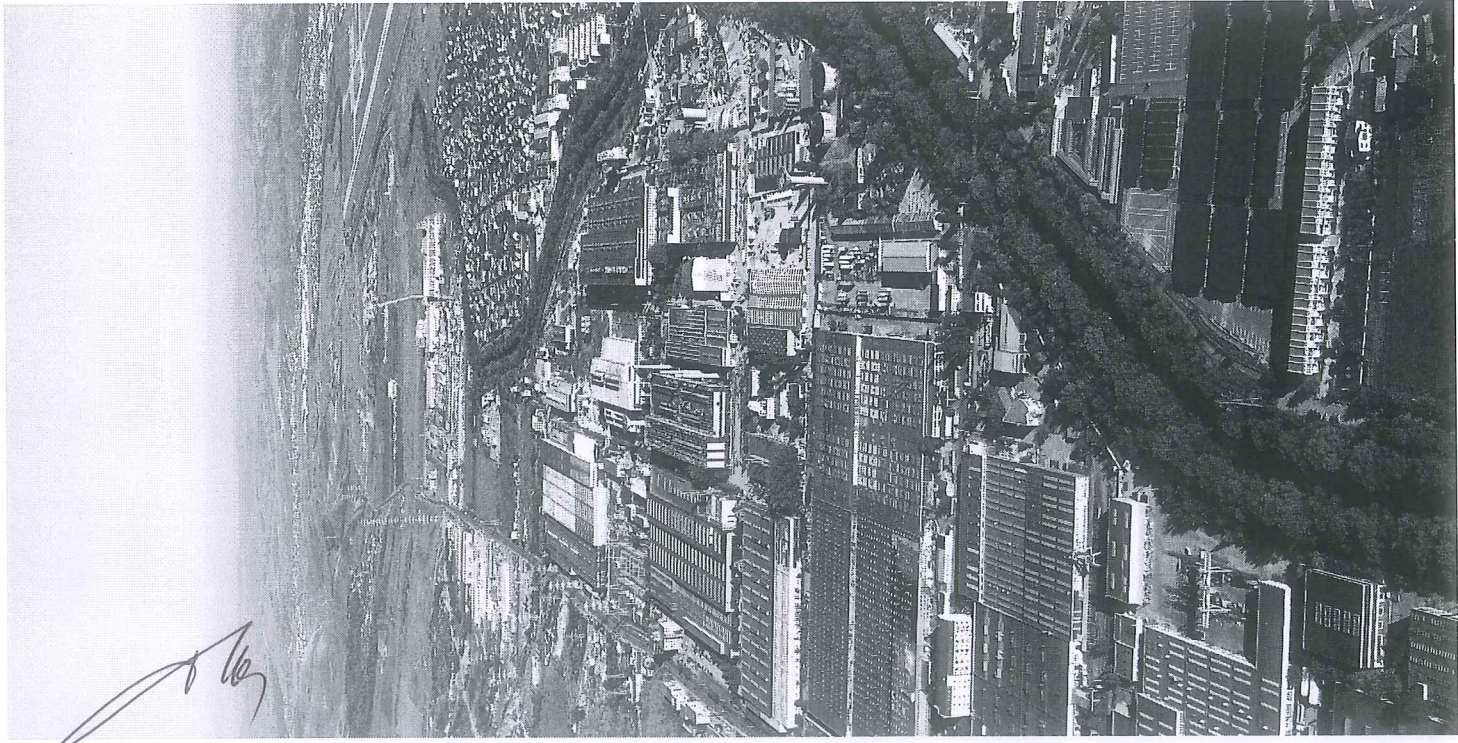
**ANEXA 3 - Integrare funcțională macro-teritorială - Planșă**

**ANEXA 4 - Culoare de conectivitate și axe de macro-mobilitate. Poli ancoră.  
Concept de dezvoltare orizonat 2050 - Planșă**

**ANEXA 5 - Concept de dezvoltare orizont 2050 - Proiecte directe conexe și  
complementare - Planșă**

**ANEXA 6 - Zonificare și Principii de dispersie funcțională. Polarizare teritoriu  
și ancore de dezvoltare - Planșă**

**ANEXA 7 - PLAN DIRECTOR - Planșă**



**Atelier RVD**  
ARHITECTURĂ STRATEGIE ȘI URBANISM

PRIMĂRIA ȘI  
CONSILIUL LOCAL  
CLUJ-NAPOCA

## Masterplan - zona industrială B-dul Muncii sud și teritoriile adiacente

VIZIUNE, CONCEPT, PRINCIPII DE DEZVOLTARE



2022

# ANEXA 2 - STADIUL ACTUAL AL DEZVOLTĂRII. SINTEZĂ ANALIZE

## DISFUNCȚIONALITĂȚI MAJORE

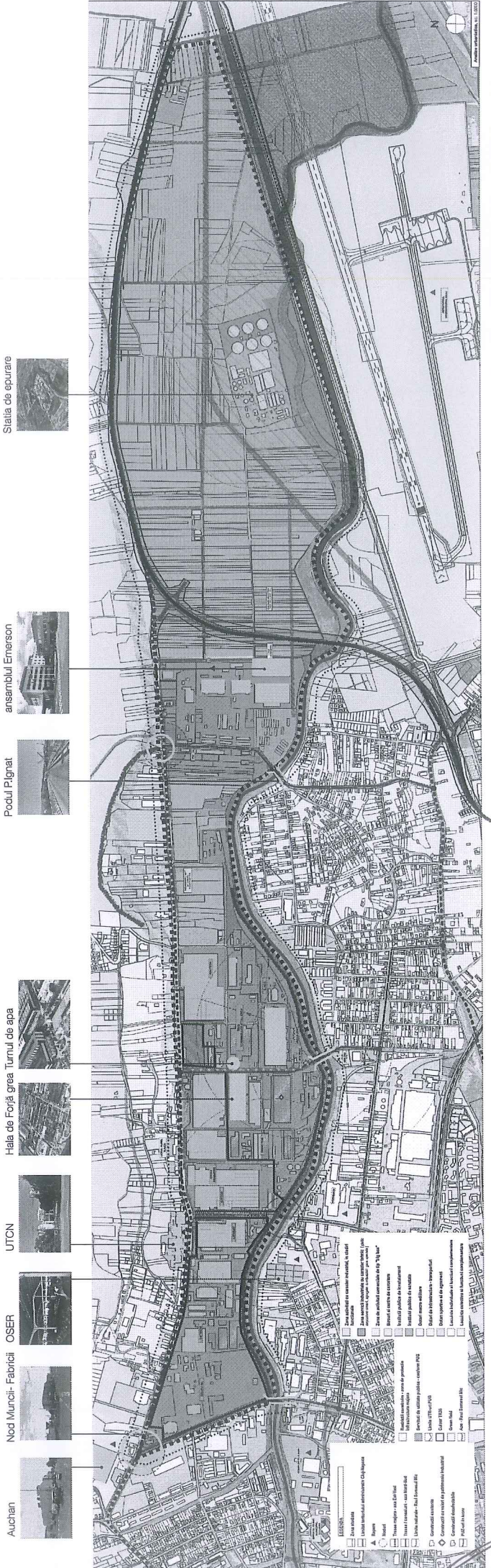
- Accesibilitatea față de oraș
- Dependența de 1 singură arteră colectoare; Arteră neconformă
- Segmentarea teritoriului prin culoare de rețele majore de utilități: gaz, electricitate
- Segregare funcțională - monofuncționalism
- Lipsa de servicii publice-sociale: școli, grădinițe, dotări sportive, agrement, etc.
- Accesibilitate redusă: auto, pietonal, velo
- Lipsa spațiilor verzi
- Întoarcerea spatelui către Someș/Oraș

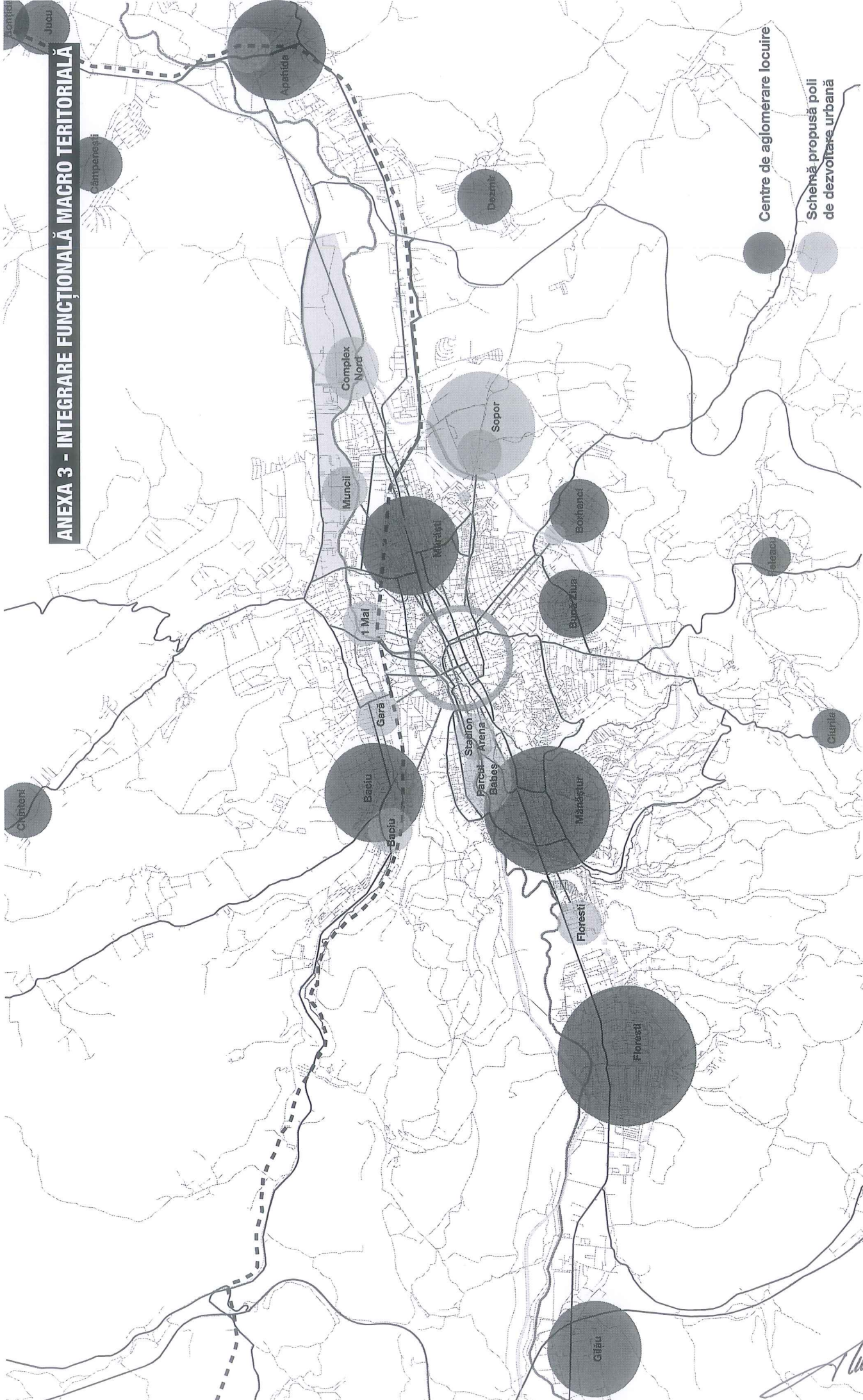
## ELEMENTE EXISTENTE CU VALOARE SAU POTENȚIAL NE-EXPLOATAT

- Culoarul Verde-Albastru
- Structura spațială
- Elemente de patrimoniu industrial

## OPORTUNITĂȚI DE DEZVOLTARE

- Teritoriul vast ne-exploatat 18% - 82%
- Infrastructură de utilități majore omni-prezentă
- Singurul platou de dezvoltare în afara culoarului de zbor
- 15-20 proprietari care dețin 50% din teritoriul
- Amplasare spațială cu potențial de polarizare locală a unui teritoriul vast de peste 1500ha

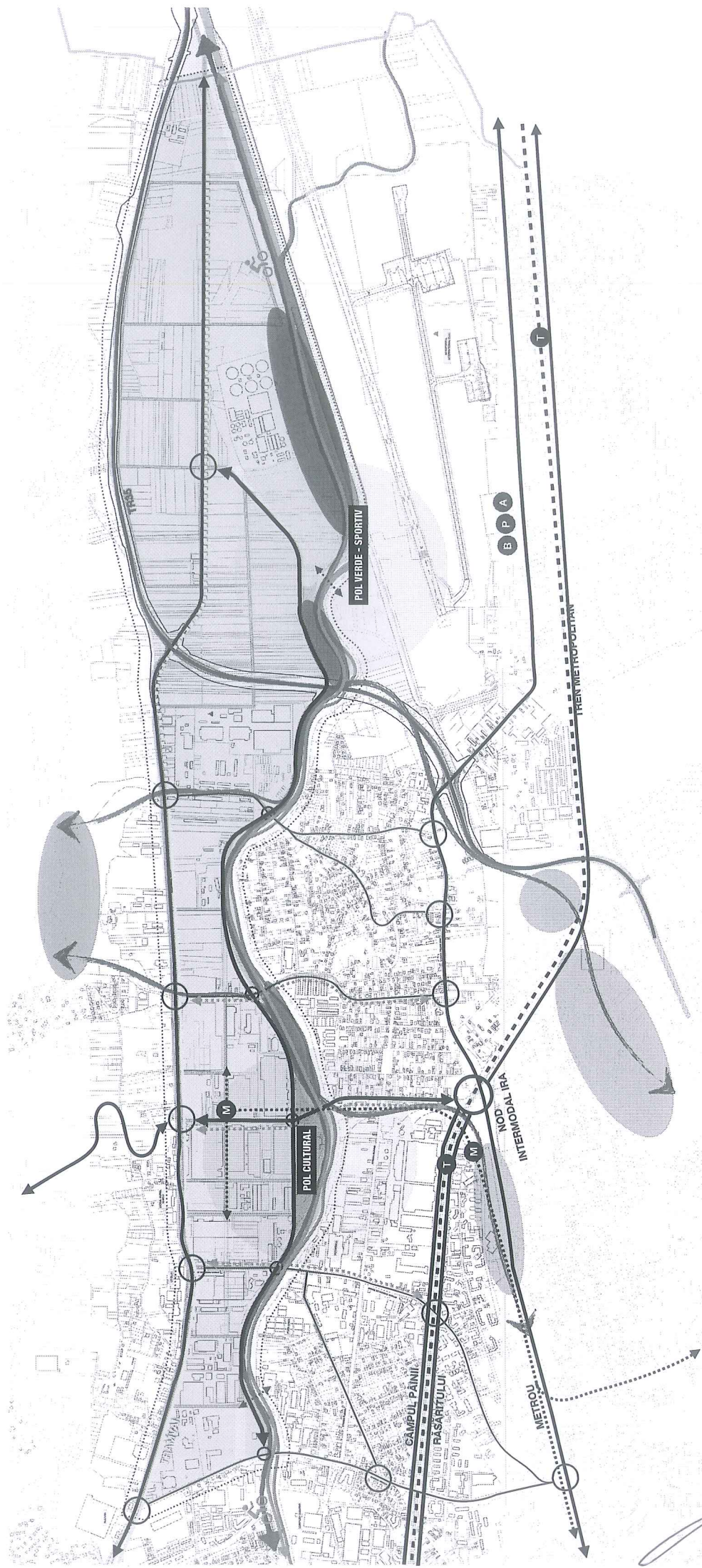




**Masterplan - zona industrială B-dul Muncii sud și teritoriile adiacente**  
 VIZIUNE, CONCEPT, PRINCIPII DE DEZVOLTARE 39



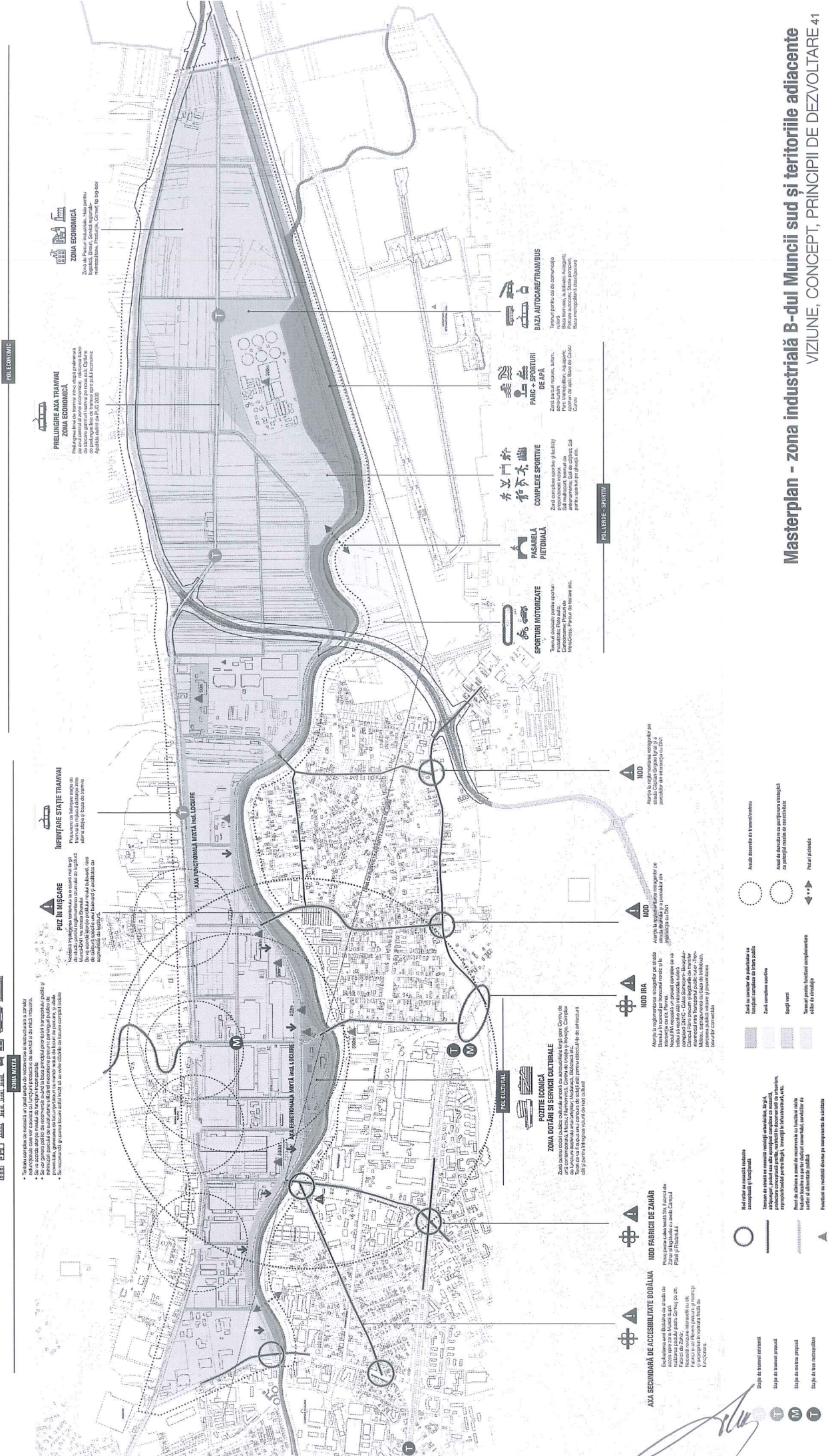
**ANEXA 4 - CULOARE DE CONECTIVITATE SI AXE MACRO-MOBILITATE. POLI ANCORĂ. CONCEPT DE DEZVOLTARE orizont 2050**



# ANEXA 5 - CONCEPT DE DEZVOLTARE ORIZONT 2050 - PROIECTE DIRECTE CONEXE SI COMPLEMENTARE.

**ZONA MIXTA**

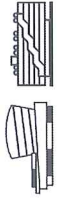
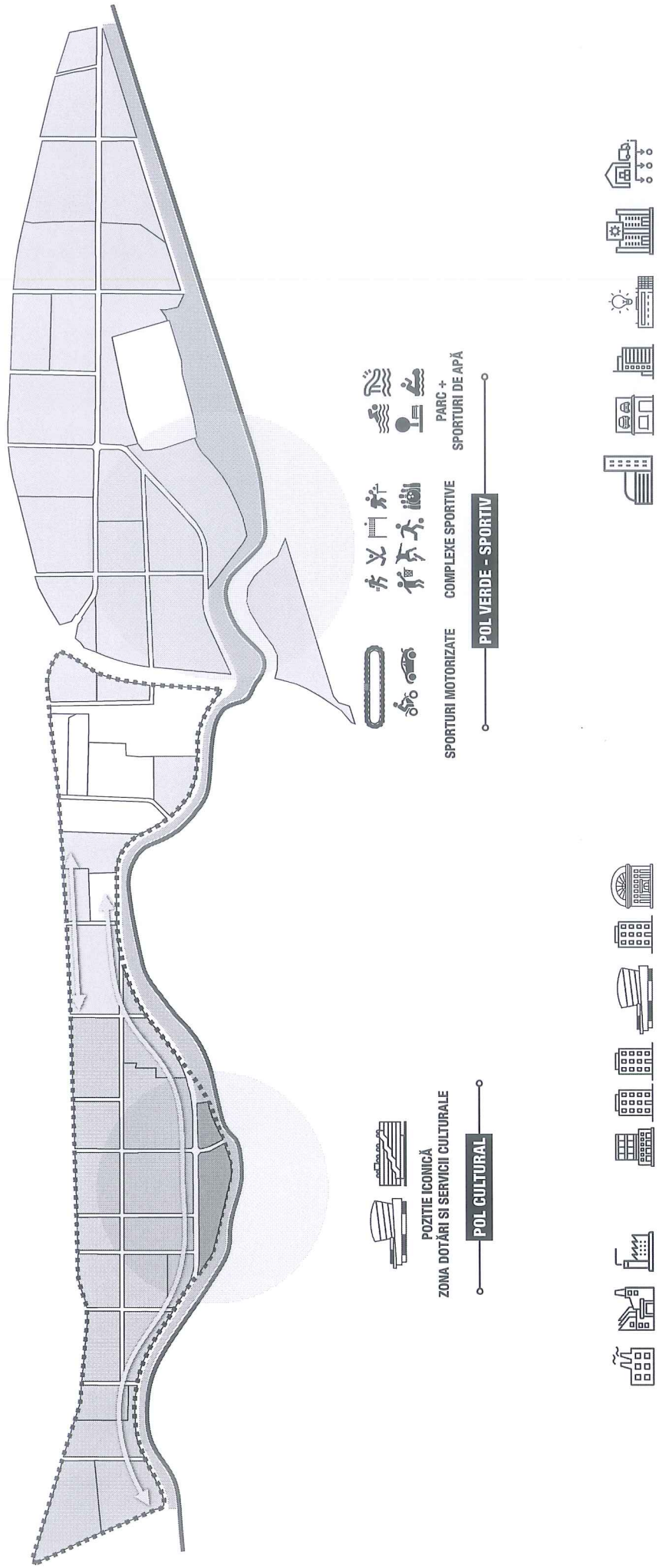
- Teritoriul este conceput ca zonă mixtă și dezvoltarea se va realiza în funcție de caracterul predominant și de necesitățile de dezvoltare.
- Se va asigura un echilibru între dezvoltarea rezidențială, comercială și industrială.
- Se vor realiza proiecte care să promoveze dezvoltarea durabilă și să contribuie la creșterea calității vieții.
- Se vor realiza proiecte care să promoveze dezvoltarea durabilă și să contribuie la creșterea calității vieții.



**Masterplan - zona industrială B-dul Muncii sud și teritoriile adiacente**  
 VIZIUNE, CONCEPT, PRINCIPII DE DEZVOLTARE 41

Date: 15.12.2020  
 Autor: [Name]  
 Proiectant: [Name]  
 Desenați de: [Name]

**ANEXA 6 - ZONIFICARE ȘI PRINCIPII DE DISPERSIE FUNCȚIONALĂ  
POLARIZARE TERITORIU ȘI ANCORE DE DEZVOLTARE**



POZITIE ICONICĂ  
ZONA DOTĂRI ȘI SERVICII CULTURALE

**POL CULTURAL**

234 Ha



SPORTURI MOTORIZATE



COMPLEXE SPORTIVE



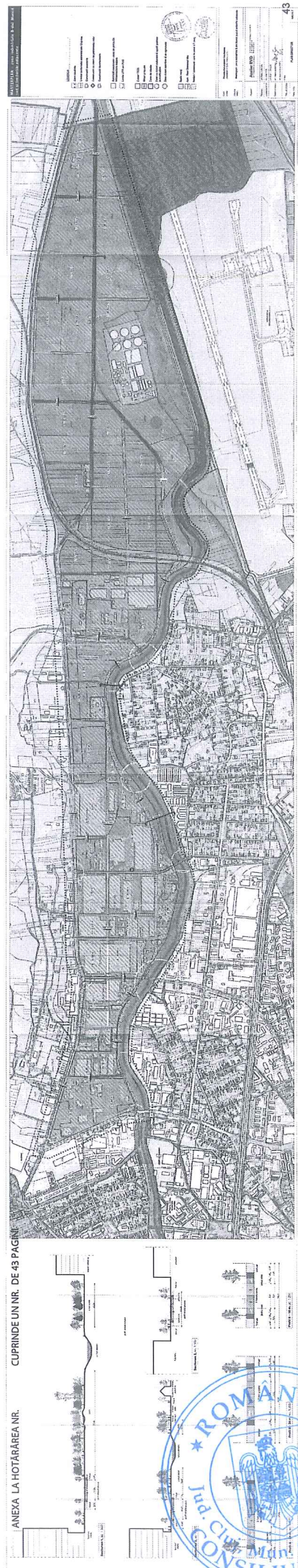
PARC +  
SPORTURI DE APĂ

**POL VERDE - SPORTIV**

216 Ha



ANEXA LA HOTARAREA XIR 451/2022 CUPRINDE CCA XIR DE 43 PAGINI



ANEXA LA HOTARAREA NR. CUPRINDE UN NR. DE 43 PAGINI



*Ionel Stefan Pop*

*[Signature]*