



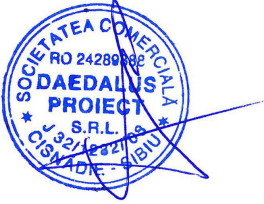
PRIMĂRIA
MUNICIPIULUI
CÂMPIA TURZII

PLANUL URBANISTIC GENERAL AL MUNICIPIULUI CÂMPIA TURZII

MEMORIUL GENERAL

PUG CÂMPIA TURZII - VARIANTA AVIZARE

Denumire proiect:	ACTUALIZARE PLAN URBANISTIC GENERAL AL MUNICIPIULUI CÂMPIA TURZII, inclusiv Regulament local de urbanism al mun. Câmpia Turzii	
Etapa 3	PUG PRELIMINAR - AVIZARE	
Beneficiar	Primăria Municipiului Câmpia Turzii	
Proiectant	S.C. Daedalus Proiect S.R.L.	 S.C. DAEDALUS PROIECT S.R.L.
Număr contract	Primăria Municipiului Câmpia Turzii: 17/13.03.2024 DAE: 357U-S/2024	
Şef proiect complex	 prof. emerit dr. arh. Florin MACHEDON	
Şef proiect urbanism	arh. urb. Ioana Vanda CRISTIAN	
Manager de proiect	 arh. urb. Alexandru CRISTIAN	
ETAPA III, revizia 03		
MEMORIU GENERAL		

Proiectant de specialitate	S.C. Daedalus Proiect  S.R.L.	 S.C. DAEDALUS PROIECT S.R.L.
Responsabil livrabil	arh.urb. Ioana Vanda CRISTIAN	
Întocmit	arh. Iulia HURDUCAȘ, urb. Alma BEZERIȚĂ	
Expert MC	arh. Doina - Mihaela Bubulete	
Data	iunie 2026	

CUPRINS

CUPRINS	5
Listă de imagini:	9
Listă de tabele:	11
1. INTRODUCERE:	13
1.1 Date de recunoaștere a Planului Urbanistic General	13
1.2 Obiectul Planului Urbanistic General	13
1.3 Surse de documentare	15
2. RAPORTUL DIAGNOSTIC	17
2.1 Încadrarea în teritoriu	17
2.2 Context teritorial. Relații în teritoriu	18
2.3 Elemente ale cadrului natural	20
2.3.1. Relieful	21
2.3.2. Clima	22
2.4 Evoluția unității administrativ-teritoriale de bază	24
2.4.1 Evoluția statutului administrativ, militar, funcțional al localităților	24
2.4.2. Evoluția populației (apartenența etnică și religioasă, ocupații, tradiții ocupaționale)	28
2.4.3. Evoluția teritoriului administrativ și intravilan	31
2.5 Nivel de dezvoltare economică, potențial economic	38
2.5.1. Profilul economic al Municipiului Câmpia Turzii	38
2.5.2. Forța de muncă	46
2.5.3. Industria	51
2.6 Caracteristici socio-demografice	58
2.7 Căi de circulație și transport	60
2.7.1. Caracterizarea sistemului de circulații	60
2.7.2. Transportul public de călători	63
2.7.3. Transportul pe cale ferată	64
2.7.4. Transport de marfă	65
2.7.5. Mijloace alternative de transport	66

2.7.6. Staționarea	67
2.8 Intravilan existent. Zone funcționale. Bilanț teritorial	67
2.9 Patrimoniu cultural. Peisajul	69
2.10 Echipare edilitară	81
2.10.1. Alimentarea cu apă	81
2.10.2. Canalizare	84
2.10.3. Alimentarea cu energie electrică	87
2.10.4. Alimentarea cu gaze naturale	88
2.10.5. Telefonie, CATV	88
2.10.6. Alimentarea cu căldură	89
2.11 Probleme de mediu	89
2.11.1. Zone cu riscuri naturale	89
2.11.2. Calitatea aerului	107
2.11.3. Calitatea apelor	107
2.11.4. Poluarea din sectorul industrial	110
2.11.4. Calitatea și poluarea solului	111
2.11.5. Biodiversitatea	112
2.11.6. Spații verzi	112
2.11.7. Gestionarea deșeurilor	117
2.12 Caracteristici hidrologice și ale obiectivelor hidrologice	124
2.12.1. Ape de suprafață	124
2.12.2. Apele subterane	125
2.12.3. Solurile	126
2.13 Caracteristici geotehnice	127
2.13.1. Date geologice generale	127
2.13.2. Stratificația terenului	129
2.14 Tipuri de proprietate	132
2.15 Necesități și opțiuni ale factorilor interesați	134
3. DIAGNOSTIC	134
3.1 Diagnostic general	134
3.2 Diagnostic prospectiv	137
3.2.1. Prognoza economică	138
3.2.2. Prognoza evoluției demografice	139

3.2.3 Prognoza evoluției climatice	140
3.2.4. Prognoza modelului de mobilitate	142
4. STRATEGIA DE DEZVOLTARE SPAȚIALĂ:	143
4.1 Viziunea și obiectivele de dezvoltare spațială	143
4.1.1 Viziunea de dezvoltare spațială	143
4.1.2. Obiective de dezvoltare spațială	149
O.S.1. Regenerare urbană și dezvoltarea echitabilă în intravilanul municipiului	150
O.SP.1.1. Regenerarea zonelor degradate	150
O.SP.1.2. Urbanizarea echitabilă a viitoarelor zonelor rezidențiale	150
O.SP.1.3. Accesibilitate și mobilitate urbană durabilă la nivel urban și periurban	151
O.S.2. Îmbunătățirea condițiilor de mediu și a relației locuitorilor cu mediul ambiant și cadrul natural	152
O.SP.2.1. Dezvoltarea culoarului Arieșului ca un coridor verde- albastru	152
O.SP.2.2. Protejarea și creșterea biodiversității urbane	153
O.SP.2.3. Îmbunătățirea calității aerului și diminuarea efectului insulei de căldură urbană	154
O.S.3. Sprijinirea dezvoltării economice și crearea condițiilor pentru stimularea inovației sociale și în rândul ideilor de afaceri	157
O.SP.3.1. Sprijinirea dezvoltării și specializării inteligente a sectorului industrial	157
O.SP.3.2. Dezvoltarea durabilă a sectorului agricol pentru a contracara efectele schimbărilor climatice și riscurile asociate	157
O.SP.3.3. Crearea condițiilor pentru dezvoltarea turismului durabil	158
4.1.3. Scenarii de dezvoltare spațială	159
4.2. Măsuri generale	162
4.2 Dezvoltarea activităților economice	162
4.3 Evoluția socio-demografică	165
4.4 Intravilan propus. Zonificare funcțională. UTR. Bilanț teritorial	165
4.5 Măsuri în zonele cu riscuri naturale	172

4.6 Restricții și permisivități constructive rezultate din caracteristicile geotehnice ale teritoriului	177
4.7 Dezvoltarea echipării edilitare	178
4.8 Protecția mediului	181
4.9.1 Protecția patrimoniului cultural	181
4.9.2 Propuneri pentru dezvoltarea sistemului de spații verzi	185
4.10 Zone de regenerare urbană	187
4.11 Reglementări urbanistice	191
4.12 Căirculația terenurilor. Obiective de utilitate publică	194
5. ELEMENTE DE MOBILITATE URBANĂ EXISTENTE ȘI PROPUSE	194
5.1. Căirculația rutieră, pietonală și velo	195
5.2. Transportul de marfă	202
5.3. Transport public și intermodalitate	203
5.4. Zone urbane complexe	210
5.5. Zone aeronautice de protecție aferente infrastructurii aeronautice – Aeroportul Internațional „Avram Iancu” Cluj-Napoca	212
6. POLITICI ȘI PROGRAME DE INVESTIȚII PUBLICE NECESARE PENTRU IMPLEMENTARE	216
7. LISTA PRINCIPALELOR PROIECTE DE DEZVOLTARE ȘI RESTRUCTURARE	218
8. PLANUL DE ACȚIUNE	221
9. IMPLEMENTARE, CONTROL ȘI MONITORIZARE	224
9.1. Parteneriate oportune	224
9.2. Monitorizare, indicatori de evaluare, analiza impactului	226

Listă de imagini:

Imaginea 1. Conectivitate Cluj - Turda - Câmpia Turzii - Alba - Târgu Mureș.

Sursa: google maps, editare: autorii. Pag. 15

Imaginea 2. Comitat Turda-Arieș (1876-1925). Sursa:

[https://ro.wikipedia.org/wiki/Jude%C8%9Bul_Turda_\(interbelic\)#/media/Fi%C8%99ier:Torda-Aranyos_county_map.jpg](https://ro.wikipedia.org/wiki/Jude%C8%9Bul_Turda_(interbelic)#/media/Fi%C8%99ier:Torda-Aranyos_county_map.jpg). Pag. 20.

Imaginea 3. Județul Turda 1938. Sursa: <https://romaniainterbelica.memoria.ro/judete/Cluj/>. Pag. 21

Imaginea 4. Regiunea Cluj cu raioanele. Sursa:

https://ro.wikipedia.org/wiki/Regiunea_Cluj#/media/Fi%C8%99ier:Regiunea_Cluj_1956.jpg. Pag. 22

Imaginea 5. Câmpia Turzii pe Josephinische Landesaufnahme First Military Survey 1769 - 1773 Sursa:

<https://maps.arcanum.com/en/map/europe-18century-firstsurvey/?bbox=2589041.814614404%2C5854749.950002284%2C2735800.908921942%2C5907415.06249077&layers=163%2C165>. Pag. 27

Imaginea 6. Câmpia Turzii - Transylvania (1853–1858; 1869–1870) - Second military survey of the

Habsburg Empire. Sursa: <https://maps.arcanum.com/en/map/secondsurvey-transylvania/?bbox=2870004.8023984767%2C5747497.311379196%2C2905490.69277987%2C5761351.522755884&layers=54>. Pag. 28

Imaginea 7. Câmpia Turzii pe 3rd Military Mapping Survey of Austria-Hungary 1914

Sursa: <http://lazarus.elte.hu/hun/digkonyv/topo/200e/42-47.jpg>. Pag. 29.

Imaginea 8. Câmpia Turzii pe harta din 1958. Sursa:

http://maps.mapywig.org/m/Balkan_states_maps/series/020K_Rom%c3%a2nia_L-CH_PDdT/jpg/ ;
http://maps.mapywig.org/m/Balkan_states_maps/series/020K_Rom%c3%a2nia_L-CH_PDdT/jpg/PDdT_20K_3167_C%c3%a2mpia_Turzii_1957_300dpi_eHarta0330.jpg. Pag. 30

Imaginea 9. Câmpia Turzii pe Harta sovietica sec. XX. Sursa: <https://geo-spatial.org/vechi/download/hartile-sovietice-50k>;

<https://geo-spatial.org/vechi/download/hartile-sovietice-I-100-000-reproiectate-in-stereo70L-34-060.tif>. Pag. 31.

Imaginea 10. Harta 1934– Detaliu BRITISH MAPS FROM 1934. Sursa: 1 map : col. ; 53 x 78 cm., on sheet 64 x 89 cm., GSGS (Series); 4417. 1st ed. Lambert conical orthomorphic proj. "Copied from the official Romanian 1:100,000 sheet, dated 1934."

<https://digitalarchive.mcmaster.ca/islandora/object/macrepo%3A9703>. Pag. 32.

Imaginea 11. Câmpia Turzii pe Hărțile militare americane 1954. Sursa:

https://maps.lib.utexas.edu/maps/ams/western_europe/;
https://maps.lib.utexas.edu/maps/ams/western_europe/txu-oclc-6472044-nl34-6.jpg. Pag. 33.

Imaginea 12. Ponderea reprezentată de cifra de afaceri a fiecărei ramuri de activitate din Municipiul Câmpia Turzii, în raport cu cifra de afaceri totală agenților economici. Sursa. listafirme.ro. Pag. 34.

Imaginea 13. Evoluția cifrei de afaceri din Municipiul Câmpia Turzii. Analiză comparativă 2011-2022. Sursa. listafirme.ro. Pag. 35.

Imaginea 14. Ponderea reprezentată de profitul înregistrat de firmele din Municipiul Câmpia Turzii în raport cu domeniile de activitate, în comparație cu profitul net total al localității în anul 2022. Sursa. listafirme.ro. Pag. 36.

Imaginea 15. Evoluția cifrelor de profit înregistrate de Municipiul Câmpia Turzii în intervalul 2011-2022, pe secțiuni din activitate. Sursa. listafirme.ro. Pag. 38.

Imaginea 16. Ponderea reprezentată de numărul de firme în raport cu domeniile de activitate din Municipiul Câmpia Turzii, în comparație cu numărul total de întreprinderi din localitate. Sursa. listafirme.ro. Pag. 39.

Imaginea 17. Distribuția agenților economici cu număr mare de angajați la nivelul UAT Câmpia Turzii. Sursa. Prelucrare proiectant – topfirme.ro. Pag. 41.

Imaginea 18. Numărul total de angajați pe secțiuni de activitate. Sursa. listafirme.ro. Pag. 43.

Imaginea 19. Evoluția numărului de salariați în intervalul 2011-2021. Sursa. INS, baza de date Tempo. Pag. 44.

Imaginea 20. Evoluția numărului de angajați în intervalul 2011-2016-2022. Sursa. INS, baza de date Tempo. Pag. 45.

Imaginea 21. Distribuția ca mărime a firmelor active din Câmpia Turzii. Sursa. listafirme.ro. Pag. 51.

Imaginea 22. Total firme pe ani, firme din Câmpia Turzii. Sursa. listafirme.ro. Pag. 52.

Imaginea 23. Total angajați pe ani, firme din Câmpia Turzii. Sursa. listafirme.ro. Pag. 52.

Imaginea 24. Principalii generatori de trafic de marfă din municipiul Câmpia Turzii. Sursă: PMUD 2016-2027. Pag. 60.

Imaginea 25. Ansamblu locuințe colective str. Aurel Vlaicu. Pag. 68.

Imaginea 26. Perspectiva str. Retezatului. Pag. 68.

Imaginea 27-28. Bulevardul 1 Decembrie în perioada postbelică și în prezent. Sursă: Studiu Istoric General, Reactualizare PUG Municipiul Câmpia Turzii, jud. Cluj, SC. Experiment Proiect SRL, 2007. Pag. 69.

Imaginea 29. Colonia Maria. Pag. 70.

Imaginea 30. Conacul Paget. Sursă: Studiu Istoric General, Reactualizare PUG Municipiul Câmpia Turzii, jud. Cluj, SC. Experiment Proiect SRL, 2007. Pag. 70.

Imaginea 31. Conacul Bethlen. Pag. 71.

Imaginea 32. Biserica Reformată Calvină. Pag. 71.

Imaginea 33. Casa de Cultură Ionel Floașiu. Sursa: Studiu Istoric General, Reactualizare PUG Municipiul Câmpia Turzii, jud. Cluj, SC. Experiment Proiect SRL, 2007. Pag. 72.

Imaginea 34. Primăria Câmpia Turzii. Pag. 73.

Imaginea 35. Combinatul Industria Sârmei. Sursa: <https://ctvuctro.wordpress.com/2021/07/31/s-c-industria-sarmei-s-a-campia-turzii/>. Pag. 73.

Imaginea 36. Centrul municipiului Câmpia Turzii. 2024. Sursa: <https://www.ziarul21.ro>. Pag. 74.

Imaginea 37. Zone defavorizate Câmpia Turzii. Sursa datelor: SRIAP Primăria Câmpia Turzii, *The Atlas of Urban Marginalized Areas în Romania 2014*. Pag. 99.

Imaginea 38. Instalații IPPC pe UAT Câmpia Turzii. Pag. 104.

Imaginea 39. Temperatura suprafeței identificată pe baza imaginii prelevate de misiunea Landsat 8, în data de 1 septembrie 2018, în intervalul 9.00 -12.00 (OVR), în Câmpia Turzii. Sursa: PATJ Cluj. *Analiza situației teritoriale actuale*. 2020: pag. 20. Pag. 147.

Imaginea 40. Rețea de piste velo, propuse prin PMUD 2016-2027 și completări ale proiectantului. Pag. 186

Imaginea 41. Identificarea rutelor trenului periurban la nivelul României . Sursa: Ministerul Transporturilor. Pag. 190.

Listă de tabele:

Tabel 1. Evoluția populației de-a lungul timpului din punct de vedere etnic

Sursa: https://romania.fandom.com/wiki/C%C3%A2mpia_Turzii#cite_ref-18. Pag. 28.

Tabel 2. Evoluția populației de-a lungul timpului din punct de vedere confesional. Sursa:

https://romania.fandom.com/wiki/C%C3%A2mpia_Turzii#cite_ref-18. Pag. 29.

Tabel 3. Recensământul din 1941. Sursa: Indicatorul localităților din România. Președinția Institutului Central de Statistică. 1941. Pag. 30.

Sursa: <http://statistici.INSSE.ro:8077/tempo-online/#/pages/tables/insse-table>

Tabel 4. Populația după domiciliu în municipiul Câmpia Turzii între anii 1992 – 2023. Sursa:

<http://statistici.INSSE.ro:8077/tempo-online/#/pages/tables/insse-table>. Pag. 30

Tabel 5. Populația după religie. 2022. Sursa: <https://populatia.ro/populatie-municipiul-campia-turzii-judetul-cluj/>. Pag. 31.

Tabel 6. Populația activă la nivelul Municipiului Câmpia Turzii din Județul Cluj, ca procent din populația totală a localității. Sursa. INS, Baza de date Tempo. Pag. 47.

Tabel 7. Bilanț teritorial zonificare funcțională existentă. Pag. 68.

Tabel 8. Municipiul Câmpia Turzii LMI 2015 – Lista corectată cu modificările actuale privind situația juridică și sau adresele revizuite ale unor obiective. Sursa: <http://www.cultura.ro/lista-monumentelor-istorice>. Prelucrarea autor studiu istoric. Pag. 69-70.

Tabel 9. Structura fondului funciar în localitatea Câmpia Turzii (perioada 2007 – 2014) Sursa: INS baza de date TEMPO. Pag. 79.

Tabel 10. Grupurile vulnerabile din municipiul Câmpia Turzii. Sursa datelor: SRIAP Primăria Câmpia Turzii 2015. Pag.93-94.

- Tabel 11.** Unități sanitare existente în Câmpia Turzii. Sursa datelor:
<http://statistici.insse.ro:8077/tempo-online/#/pages/tables/insse-table>. Pag. 96
- Tabel 12.** Cadre medicale existente în Câmpia Turzii. Sursa datelor:
<http://statistici.insse.ro:8077/tempo-online/#/pages/tables/insse-table>. Pag. 97.
- Tabel 13.** Numărul persoanelor raportate la 1 cadru medical în municipiul Câmpia Turzii. Pag. 97.
- Tabel 14.** Operatori de tip SEVESO care tranzitează Câmpia Turzii. Pag. 99.
- Tabel 15.** Deșeurile periculoase transportate pe rețeaua rutieră. Pag. 101-102.
- Tabel 16.** Numărul evenimentelor în care au fost implicate mijloace de transport încărcate cu mărfuri periculoase. Pag. 102.
- Tabel 17.** Ecoluția indicelui de exploatare a apei în perioada 2018-2022. Sursa datelor: Compania de Apă Arieș. Pag. 103.
- Tabel 18.** Comunități sărace în Câmpia Turzii. Pag. 106.
- Tabel 19.** Lista activităților/instalațiilor IPPC din municipiul Câmpia Turzii în anul 2023. Sursa datelor: <https://data.gov.ro/dataset/lista-instalatiilor-ippc/resource/022f2140-c421-4d42-be40-72fa318e26aa>. Pag. 110
- Tabel 20.** Producători de baterii și acumulatori înregistrați în Registrul producătorilor de baterii și acumulatori, în Câmpia Turzii. Sursa datelor: <https://data.gov.ro/dataset/>. Pag. 110.
- Tabel 21.1.** Suprafața terenurilor încadrate în Registrul spațiilor verzi după categoria de folosință. Sursa: Registrul Spațiilor Verzi. Pag. 113.
- Tabel 21.2.** Suprafața terenurilor încadrate în Registrul spațiilor verzi după categoria de folosință. Sursa: Registrul Spațiilor Verzi. Pag. 114.
- Tabel 22.** Suprafața zonelor din cadrul spațiilor verzi publice. Sursa: Registrul Spațiilor Verzi. Pag. 114-115.
- Tabel 23.** Evoluția suprafeței spațiilor verzi 1993- 2022. Sursa: INSSE. Pag. 117.
- Tabel 24.** Tabel nominal cu agenții economici autorizați pentru colectarea DEEE, la nivelul lunii decembrie 2022. Sursa: RAM județul Cluj, anul 2022. Pag. 120-121.
- Tabel 25.** Instalații de tratare DEEE. Pag. 121-122.
- Tabel 26.** Deșeuri transferate, raportate în municipiul Câmpia Turzii. Sursa datelor: <https://atlas.anpm.ro/atlas#>. Pag. 122-123.
- Tabel 27.** Lista agenților economici colectori de deșeuri de baterii și acumulatori și dezmembratori VSU, generatori, la 31.12.2022. Sursa datelor: RAM 2022 , județul Cluj. Pag. 123-124.
- Tabel 28.** Trupuri intravilan propus. Pag. 166-167.
- Tabel 29.** Bilanț teritorial situația propusă. Pag. 166-167.

1. INTRODUCERE:

1.1 Date de recunoaștere a Planului Urbanistic General

DENUMIREA LUCRĂRII:

ACTUALIZARE PLAN URBANISTIC GENERAL AL
MUNICIPIULUI CÂMPIA TURZII, inclusiv Regulament local de
urbanism al mun. Câmpia Turzii

BENEFICIAR: Primăria Municipiului Câmpia Turzii

PROIECTANT: S.C. Daedalus Proiect S.R.L.

DATA ELABORĂRII: 2025

1.2 Obiectul Planului Urbanistic General

Planul urbanistic general are atât caracter director și strategic, cât și caracter de reglementare și reprezintă principalul instrument de planificare operațională, constituind baza legală pentru realizarea programelor și acțiunilor de dezvoltare.

Art. 46. (1) Legea 350/2001.

Actualizarea Planului urbanistic general reprezintă revizuirea reglementărilor urbanistice, a indicatorilor urbanistici propuși și a prevederilor planului inițial prin aducerea acestora în acord cu legislația în vigoare, tendințele de dezvoltare și cerințele de dezvoltare durabilă socio-economice și de mediu actuale, precum și actualizarea listei de proiecte de investiții necesare pentru implementarea viziunii de dezvoltare, în baza unor studii de specialitate și a analizei gradului de implementare a planurilor urbanistice în vigoare și a impactului acestora la nivelul localității, dacă este cazul.

Art. 46. (1⁶) Legea 350/2001.

Planul urbanistic general cuprinde reglementări pe termen scurt, la nivelul întregii unități administrativ-teritoriale de bază, cu privire la:

- a) stabilirea și delimitarea teritoriului intravilan în relație cu teritoriul administrativ al localității;*
- b) stabilirea modului de utilizare a terenurilor din intravilan;*
- c) zonificarea funcțională în corelație cu organizarea rețelei de circulație;*
- d) delimitarea zonelor afectate de servituți publice;*
- e) modernizarea și dezvoltarea infrastructurii tehnico-edilitare;*
- f) stabilirea zonelor protejate și de protecție a monumentelor istorice și a siturilor arheologice reperate;*
- fl) zonele care au instituite un regim special de protecție prevăzut în legislația în vigoare;*
- g) formele de proprietate și circulația juridică a terenurilor;*
- h) precizarea condițiilor de amplasare și conformare a volumelor construite, amenajate și plantate.*
- i) zonele de risc natural delimitate și declarate astfel, conform legii, precum și la măsurile specifice privind prevenirea și atenuarea riscurilor, utilizarea terenurilor și realizarea construcțiilor în aceste zone.*
- j) zone de risc datorate unor depozități istorice de deșeuri.*

Art. 46. (2) Legea 350/2001.

Planul urbanistic general cuprinde prevederi pe termen mediu și lung cu privire la:

- a) evoluția în perspectivă a localității;*
- b) direcțiile de dezvoltare funcțională în teritoriu;*
- c) traseele coridoarelor de circulație și de echipare prevăzute în planurile de amenajare a teritoriului național, zonal și județean.*
- d) zonele de risc natural delimitate și declarate astfel, conform legii, precum și la măsurile specifice privind prevenirea și atenuarea riscurilor, utilizarea terenurilor și realizarea construcțiilor în aceste zone.*
- e) lista principalelor proiecte de dezvoltare și restructurare;*
- f) stabilirea și delimitarea zonelor cu interdicție temporară și definitivă de construire;*

g) delimitarea zonelor în care se preconizează operațiuni urbanistice de regenerare urbană.

Art. 46. (3) Legea 350/2001.

Planul urbanistic general se elaborează în baza strategiei de dezvoltare a localității și se corelează cu bugetul și programele de investiții publice ale localității, în vederea implementării prevederilor obiectivelor de utilitate publică.

Art. 46. (4) Legea 350/2001.

Principalele obiective ale Planului Urbanistic General sunt:

- a) îmbunătățirea condițiilor de viață prin eliminarea disfuncționalităților, asigurarea accesului la infrastructuri, servicii publice și locuințe convenabile pentru toți locuitorii;*
- b) crearea condițiilor pentru satisfacerea cerințelor speciale ale copiilor, vârstnicilor și ale persoanelor cu handicap;*
- c) utilizarea eficientă a terenurilor, în acord cu funcțiunile urbanistice adecvate; extinderea controlată a zonelor construite;*
- d) protejarea și punerea în valoare a patrimoniului cultural construit și natural;*
- e) asigurarea calității cadrului construit, amenajat și plantat din toate localitățile urbane și rurale;*
- f) protejarea localităților împotriva dezastrelor naturale.*

Art. 13. Legea 350/2001.

Planul Urbanistic General preia prevederile documentațiilor de amenajare a teritoriului (PATN, PATJ) și ale altor documentații de urbanism (PUZ în valabilitate).

Planul Urbanistic General transpune obiectivele de dezvoltare durabilă enunțate în Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană și Planul de Mobilitate Urbană ale unității administrativ-teritoriale, la rândul lor corelate cu obiectivele de dezvoltare durabilă din Strategia de Dezvoltare Teritorială a României.

1.3 Surse de documentare

- Elemente preluate din Planul de Amenajare a Teritoriului Național:

- Legea nr. 363/2006 privind aprobarea P.A.T.N. - Secțiunea I – Rețele de transport
- Legea nr. 171/1997 privind aprobarea P.A.T.N. - Secțiunea II – Apa
- Legea nr. 5/2000 privind aprobarea P.A.T.N. - Secțiunea III – Zone protejate
- Legea nr. 351/2001 privind aprobarea P.A.T.N. - Secțiunea IV – Rețeaua de localități
- Legea nr. 575/2001 privind aprobarea P.A.T.N. - Secțiunea V – Zone de risc
- Legea nr. 90/2009 privind aprobarea P.A.T.N. - Secțiunea VI – Zone turistice
- Planul de Amenajare a Teritoriului Județean al Județului Cluj (2023) (PATJ)
- Planul Urbanistic General al Municipiului Câmpia Turzii (2012)
- Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Câmpia Turzii (2021-2027) aprobată prin HCL 67/27.05.2021
- Reactualizare Plan de Mobilitate Urbană Durabilă (2016-2027) al Municipiului Câmpia Turzii aprobat prin HCL 96/2406.2021, modificată prin HCL 121/13.06.2023
- Strategia de dezvoltare inteligentă 2021-2027. Regiunea de dezvoltare Nord-Vest
- OUG 183/2022 privind stabilirea unor măsuri pentru finanțarea unor proiecte de regenerare urbană

Studii de fundamentare elaborate pentru actualizarea Planului Urbanistic General:

Studii de fundamentare cu caracter analitic

- Studiu de fundamentare topografic elaborat de S.C. INTELIGIS TOP S.R.L.
- Studiu de fundamentare condiții geotehnice și hidrologice elaborat de S.C. GEOEXPERT PLUS S.R.L.
- Studiu de fundamentare privind relațiile periurbane elaborat de S.C. Deadalus Proiect S.R.L.
- Studiu privind organizarea circulației și transporturilor elaborat de S.C. Neo Plan S.R.L.
- Studiu privind riscurile naturale și antropice elaborat de S.C. ASRO SERV S.R.L.
- Studiu climatic, pedologic, ecologic elaborat de S.C. ASRO SERV S.R.L.
- Studiu privind tipurile de proprietate elaborat de S.C. Deadalus Proiect S.R.L.
- Studiu de peisaj elaborat de S.C. DEA Urbisdesign S.R.L.
- Studiu istoric elaborat de Arh. Doina Bubulete, expert MCC.

MEMORIUL GENERAL - PUG -	MUNICIPIUL CÂMPIA TURZII
---------------------------------	---------------------------------

rev. 03-2026

- Studiu de fundamentare analitic infrastructura tehnico-edilitară elaborat de S.C. Nero Instal S.R.L.

- Studiu privind potențial turistic elaborat de S.C. DEA Urbisdesign S.R.L.

Studii cu caracter prospectiv

- Studiu privind evoluția activităților economice elaborat de S.C. AKY GENERAL CONCEPT S.R.L.
- Studiu privind evoluția socio-demografică elaborat de S.C. AKY GENERAL CONCEPT S.R.L.
- Studiu de fundamentare privind impactul schimbărilor climatice elaborat de S.C. ASRO SERV S.R.L.
- Studiu de fundamentare privind mobilitate și transport elaborat de S.C. Neo Plan S.R.L.

Studii cu caracter consultativ

- Analiza factorilor interesați, anchete sociale elaborat de S.C. AKY GENERAL CONCEPT S.R.L.

2. RAPORTUL DIAGNOSTIC

2.1 Încadrarea în teritoriu

Municipiul Câmpia Turzii se situează în județul Cluj, în lunca largă a Arieșului, în zona de contact dintre Depresiunea Turda - Câmpia Turzii cu Podișul Măhăceni și Câmpia Transilvania. Ca parte din bazinul hidrografic al Dunării, râul Arieș, care trece prin Câmpia Turzii, este un afluent de gradul 3 al Dunării care se varsă în Mureș în amonte de Gura Arieșului.

Din punct de vedere al conectivității în rețeaua națională de localități, Câmpia Turzii se situează pe traseul magistralei de cale ferată București - Oradea, la 51 km de Cluj-Napoca, și pe traseul DN15(E60), la 41 de km de Cluj-Napoca, respectiv 9 km de Turda. Ea sa află de asemenea în vecinătatea traseului Autostrăzii A3, pe porțiunea Târgu-Mureș - Cluj, fiind astfel conectată la cele două reședințe de județ.

Municipiul Câmpia Turzii se învecinează la NV cu Municipiul Turda, la NE cu comuna Vișoara, la SE cu comuna Luna, iar la SV cu comuna Călărași.

Cod SIRUTA: 55357.

Coordonate: 40°32'0" N; 23°52'0" E.

Altitudine: 300m.

2.2 Context teritorial. Relații în teritoriu

Extras din Studiul de fundamentare privind relațiile periurbane elaborat de S.C. Daedalus Proiect S.R.L.

Municipiul Câmpia Turzii este un municipiu de rangul II, cu o populație sub 30.000 de locuitori, cu rol de echilibrare în rețeaua națională. Principalul municipiu polarizator al județului Cluj este Municipiul Cluj-Napoca, reședință de județ, și pol de creștere la nivel național.

La nivel trans-continental Câmpia Turzii se situează în bioregiunea Europeană Dunăre - Carpați, care cuprinde bazinul Dunării și coasta Mării Negre, la limita estică a Uniunii Europene, fiind deservită de rețelele de infrastructură și transport transeuropean. Deși nu se situează pe ruta celor două coridoare de transport European care străbat România, Coridorul Rin - Dunăre, și Coridorul Orient Est - Marea Mediterană, **la nivel continental**, Câmpia Turzii va fi conectată indirect la Coridorul Rin - Dunăre, odată cu finalizarea proiectului de autostradă A3, București - Borș, prin conexiunea în dreptul orașul Brașov dintre acest coridor și autostrada A3. Fiind situată adiacent tronsonului de autostradă A3, porțiunea Brașov - Cluj - Borș, secțiunea 2 Târgu Mureș - Câmpia Turzii - Cluj Vest (Gilău), finalizată în 2018, Câmpia Turzii este conectată la nivel de autostradă de orașele Târgu Mureș și Cluj.

La **nivelul teritoriului național al României**, municipiul Câmpia Turzii face parte din județul Cluj, la rândul său parte din Macroregiunea nr. 1 (NUTS I) Nord-Vest și Centru, alcătuită din județele Alba, Bihor, Bistrița-Năsăud, Brașov, Cluj, Covasna, Harghita, Maramureș, Mureș, Satu Mare, Sălaj și Sibiu.

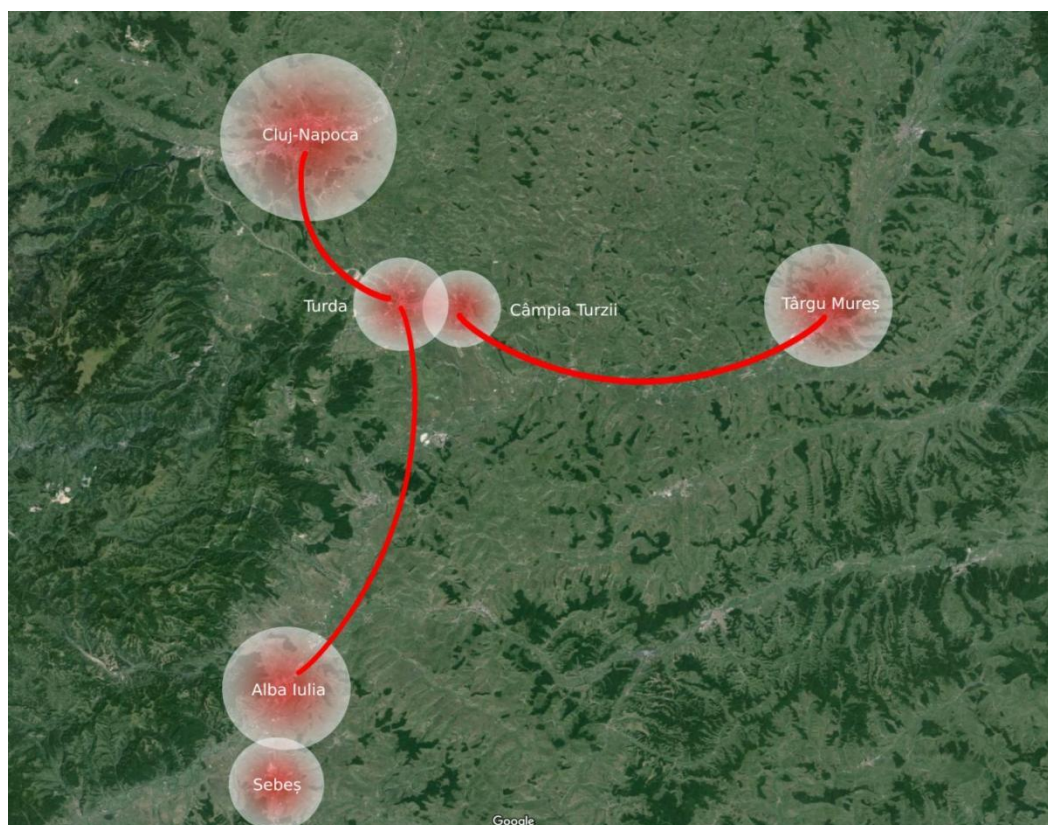
Zona periurbană a Municipiului Câmpia Turzii este constituită din comunele **Viișoara, Luna și Tritenii de Jos**¹.

PATJ Cluj propune, în Strategia de dezvoltare teritorială a județului, constituirea unei Zone Urbane Funcționale, ZUF Turda - Câmpia Turzii, definită de conurbația Turda - Câmpia Turzii. ZUF Turda - Câmpia Turzii, definită de cele două

¹ Benedek, József. ed. 2019. "Studiu de Fundamentare privind definirea zonelor periurbane din județul Cluj în scopul realizării planului de amenajare a acestora."

municipii și comunele învecinate din zona lor periurbană constituie un teritoriu coerent din punct de vedere geo-economic, socio-ecologic, și din punct de vedere al relației spațiale a întregului teritoriu prin Autostrada A3 porțiunea Târgu Mureș - Câmpia Turzii - Turda - Cluj Vest (Gilău), care traversează teritoriul în partea de sud-vest, reprezentând o a doua axă de infrastructură pe lângă prima axă teritorială descrisă de culoarul Arieșului și lunca sa în raport cu care s-au dezvoltat localitățile.

Din punct de vedere al conectivității intra- și extrajudețene, Câmpia Turzii se poziționează pe DN15(E60), ca un centru urban între Cluj - Napoca, pol regional principal, municipiu de rang I, și Târgu Mureș, pol regional secundar, municipiu de rang II. La nivelul ZUF Turda - Câmpia Turzii, municipiul Turda, se poziționează similar, pe DN1, între Cluj - Napoca și Alba Iulia, pol județean principal, și municipiu de rang II. ZUF Turda - Câmpia Turzii reprezintă astfel o zonă urbană intermediară între județele Cluj, Mureș și Alba, cu care este conectată atât prin intermediul rețelei de drumuri naționale (DN1 și DN15), cât și la nivel de autostradă (A3 pe direcția Cluj - Napoca - Turda - Câmpia Turzii - Târgu Mureș, și A10 pe direcția Turda (Mihai Viteazu) - Alba Iulia - Sebeș). La nivel interjudețean, DJ 150 face legătura între Câmpia Turzii și Mociu, conectând DN15 cu DN16, și asigurând accesibilitate pentru comunele Viișoara, Ceanu Mare, Frata, și Mociu, situate pe traseul lui, modernizat în 2019 din fonduri europene. DJ 151C, de la joncțiunea cu DJ150 în localitatea Viișoara, asigură accesibilitatea comunei Trittenii de Jos, și se continuă cu DJ151 în jud. Mureș, conectând o serie de comune și localități via Lechința, cu Beclean, la joncțiunea cu E38(DN17) la Beclean, în județul Bistrița.



Imaginea 1. Conectivitate Cluj - Turda - Câmpia Turzii - Alba - Târgu Mureș.

Sursa: google maps, editare: autorii.

Dintre cele două municipii Turda și Câmpia Turzii, doar Câmpia Turzii este conectată la nivel de cale ferată cu teritoriul național, fiind poziționată pe traseul magistralei de cale ferată București - Oradea, făcând legătura interjudețeană între Cluj - Napoca și Alba Iulia, și Cluj - Napoca și Târgu Mureș la nodul de la Războieni.

Pentru realizarea unor investiții de importanță strategică la nivel județean și extrajudețean, elaborarea unui Plan de Amenajare a Teritoriului Zonal corespunzător Zonei Urbane Funcționale Turda - Câmpia Turzii devine imperativă, acesta fiind unul dintre proiectele propuse în Strategia de dezvoltare a județului. Inițiativa pentru un asemenea plan, cu strategia aferentă, poate veni atât din partea județului cât și din partea municipiului / municipiilor constitutive.

2.3 Elemente ale cadrului natural

Extras din Studiul de fundamentare climatic, pedologic, ecologic elaborat de S.C. ASRO SERV S.R.L.:

2.3.1. Relieful

Teritoriul administrativ al municipiului Câmpia Turzii se află în Depresiunea Transilvaniei, în cadrul subdiviziunii Câmpia Transilvaniei mai exact în subunitatea morfostructurală Culoarul Turda – Alba Iulia - depresiunea Turda - Câmpia Turzii, subunitate de relief a Culoarului Arieșului Inferior, corespunzător sectorului de vale al râului Arieș cuprins între unitatea montană și confluența sa cu Mureșul. Este situat pe malul stâng al râului Arieș, la o altitudine medie de 320 m față de nivelul Mării Negre. Cel mai înalt punct din zonă este Dealul Luncii, cu o altitudine de aproximativ 400 m. Spre amonte limita teritorială este reprezentată de comuna Moldovenești, spre aval culoarul se întinde până în zona comunei Gura Arieșului. Relieful specific culoarului este cel de dealuri, terase și luncă, iar Câmpia Turzii este situată în zona de terase a luncii largi a Arieșului, cu altitudini de 300-305 m, în timp ce altitudinea maximă cea mai apropiată este de 520 m, pe teritoriul comunei Călărași.

Culoarul depresionar este caracterizat de o energie redusă a reliefului și de frecvența pantelor de sub 5 grade. Pantele cu înclinări între 5-15 grade sunt caracteristice teraselor și versanților de pe partea stângă a Arieșului, iar pantele de peste 15 grade apar numai la periferia culoarului, în zonele de contact cu unitățile vecine².

Funcția de culoar este definită printr-o serie de particularități ale peisajului. În relief se remarcă atenuarea abrupturilor de contact, prin prezența unei trene de glacisuri piemontane, trasate de Arieș și fragmentate de către văile secundare. Acestea au generat conuri de depunere relativ plane, ferite de inundații.

În profil transversal sunt prezente treptele clasice unităților din această categorie: lunca, terasele și fâșia colinară, bine dezvoltate pe dreapta râului, în timp ce pe stânga, lunca și terasele au avut condiții mai modeste de formare, direct sau deasupra acestora ridicându-se evidente abrupturi de cueste, situate la 180-200m peste nivelul luncii.

Treapta teraselor (șase pe Arieș) se prezintă sub forma unei fâșii continue, pe dreapta, începând cu cea de 3-6m și încheindu-se cu terasa de 65-70m. În cadrul teraselor, remarcabil este nivelul al treilea, cunoscut sub numele de terasa Bădeni-Călărași (18-20m), care se prezintă sub forma unui pod foarte extins pe întreaga ramă

² Nemeș M.N., Bujor E. (2007), Câmpia Turzii. O istorie a municipiului în date de bază, Editura Napoca Star, Cluj-Napoca. Citat în Studiu de fundamentare climatic, pedologic, ecologic. 2024.

nordică și nord-estică a Podișului Măhăceni, fapt care a permis amplasarea aeroportului de la Luna.

Pe stânga Arieșului, ca urmare a evidentului aprupt de la marginea sud-vestică a Câmpiei Transilvaniei, terasele sunt mai modest reprezentate, o anumită extindere fiind menționată la Turda, pentru terasa de 65-70m, despre care se afirmă că este deformată de către diapirul din zonă³.

2.3.2. Clima

Clima temperată continental-moderată de pe teritoriul României se manifestă în zona municipiului Câmpia Turzii prin temperatura medie pentru perioada 2013-2023, de 11,56°C. Variația temperaturii medii anuale evidențiază tendințele globale de creștere a temperaturii aerului. Efectele acestei variații se manifestă prin creșterea generală a instabilității atmosferice și prelungirea perioadelor de secetă în alternanță cu cele pluviale, reprezentând un risc pentru culturile agricole. Temperaturile extreme absolute s-au înregistrat la data de 25 ianuarie 1942 (-32,6°C) și ca urmare a schimbărilor climatice globale, la data de 24 iunie 2002 (40°C). Zilele cu îngheț (temperaturi egale sau mai mici de 0°C) sunt relativ numeroase, înregistrând o frecvență medie de 130,8 zile pe an. Deoarece reprezintă un risc adițional pentru culturile agricole, este importantă apariția înghețurilor timpurii de toamnă și a celor târzii de primăvară, astfel că prima zi de îngheț corespunde primei decade a lunii octombrie, iar ultima zi de îngheț are loc în ultima decadă din luna aprilie.

Umezeala aerului arată gradul de saturare al aerului atmosferic cu vapori de apă. Pentru zona municipiului Câmpia Turzii, umezeala relativă înregistrează valori medii anuale în jur de 79%, dar prezintă valori diferențiate pe parcursul anului.

Nebulozitatea, exprimând gradul de acoperire cu nori, înregistrează valori de 5,5-6,0 zecimi. Maximul principal de acoperire cu nori se înregistrează în luna decembrie, în timp ce minimul este specific perioadei august-septembrie. Pentru lunile iulie și august, în Culoarul Arieșului Inferior, nebulozitatea este de 4,0-4,5 zecimi, în timp ce în luna decembrie crește până la 7,0-7,5 zecimi. Indicele de nebulozitate evidențiază numărul de zile senine și numărul de zile noroase. Zilele

³ Memoriul General PUG Câmpia Turzii 2012 citat în Studiu de fundamentare climatic, pedologic, ecologic. 2024.

senine înregistrează valori anuale de 100-110 zile, iar zilele noroase numără 120-140 zile/an.

În relație cu obstacolul natural reprezentat de Munții Apuseni, se ajunge la reducerea cantităților de precipitații în culoarul depresionar. Astfel, precipitațiile medii anuale înregistrează valori mai scăzute (376,6 mm în perioada 2017-2023) decât media națională (637 mm), ca urmare a manifestării curenților de aer de tip foehn.

Comparativ cu media multianuală, mediile anotimpuale și cele lunare sunt diferite. Astfel, semestrul cald (aprilie-septembrie) totalizează aproximativ 2/3 din cantitatea medie anuală de precipitații, în timp ce în semestrul rece (octombrie-martie), precipitațiile reprezintă doar 1/3. În perioada de iarnă, cade mai puțin de 15% din cantitatea anuală de precipitații, iar primăvara se ajunge la aprox. 25%, valorile cele mai mari înregistrându-se în luna mai (în jur de 13% din media multianuală). Cantitățile cele mai mari de precipitații se înregistrează în lunile de vară, când valorile ajung la peste 40% din media anuală (200-350 mm), apoi, în anotimpul de toamnă, precipitațiile se reduc la jumătate față de perioada de vară, ajungând la aprox. 20% din media anuală. Distribuția cantităților de precipitații pe parcursul unui an este favorabilă necesităților culturilor agricole.

Precipitațiile de tip ninsoare se manifestă, de regulă, în perioada de la sfârșitul lunii noiembrie până la începutul lunii martie, înregistrându-se o medie anuală de 17,4 zile cu ninsoare (sub 20 zile în general). Stratul de zăpadă înregistrează valori relativ scăzute, având o grosime medie de sub 20 cm și putând persista până la trei luni, cu întreruperi (6070 zile în general). Pe teritoriul Câmpiei Turzii au loc și precipitații de tip brumă, în special din prima jumătate a lunii septembrie, dar și aproape pe întreaga durată a primăverii, în timp ce riscul precipitațiilor cu grindină este mai degrabă scăzut.

Direcțiile cele mai frecvente de manifestare a vântului, înregistrând ponderi apropiate, sunt cele de nord-vest și sud-est. Direcția nord-vest prezintă viteza cea mai ridicată. Variația pe anotimpuri a vitezei vântului prezintă cele mai ridicate valori primăvara, cu un maxim în lunile aprilie-mai, iar minimum de viteză se înregistrează toamna, în lunile octombrie-noiembrie. Poziția specifică a Culoarului Arieșului Inferior față de Munții Apuseni și frecvența mai ridicată a circulației vestice conduc la înregistrarea unor curenți de aer de tip foehn în cadrul culoarului, cu o frecvență de

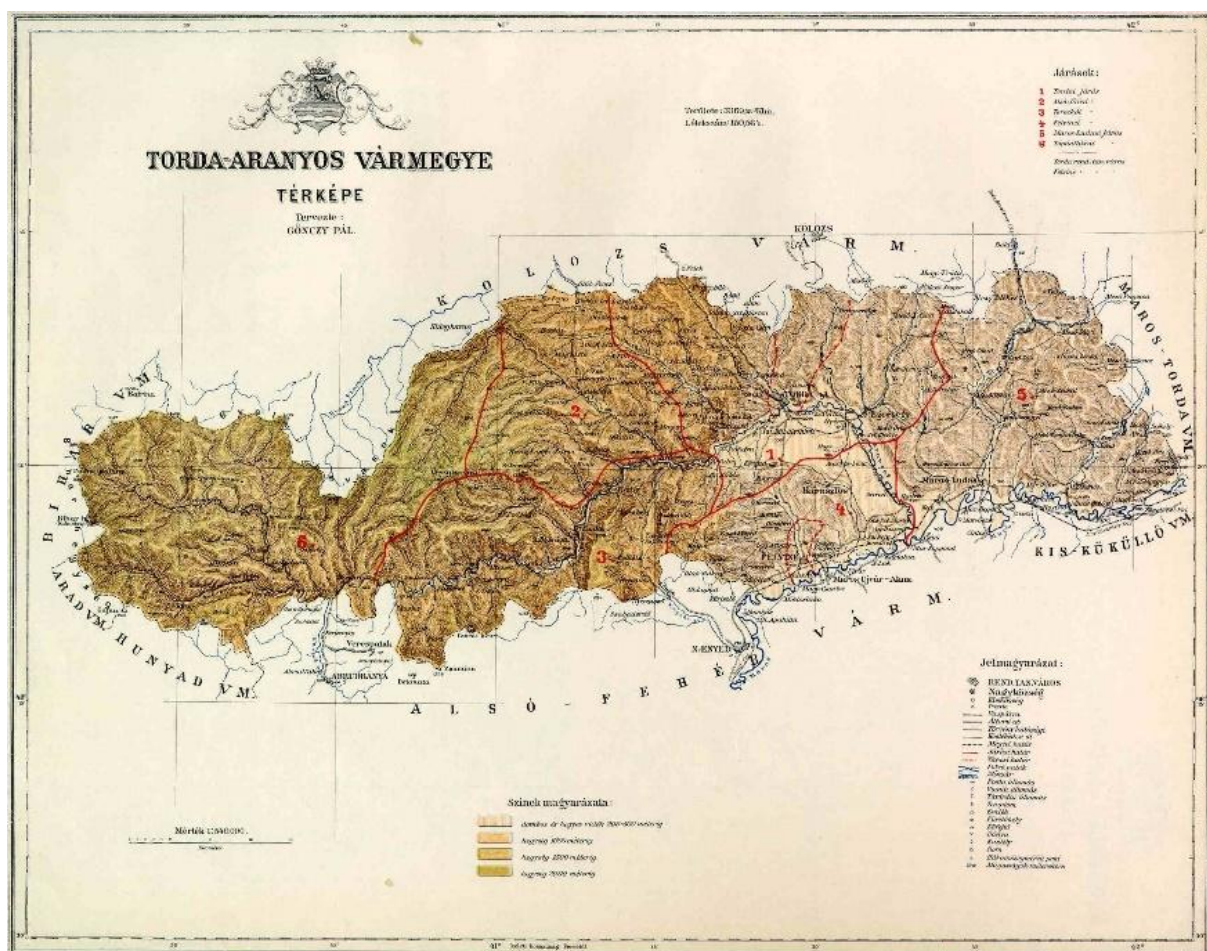
aprox. 45 de zile pe durata întregului an. Circulația de tip foehn, caracteristică perioadei de primăvară (lunile aprilie-mai), conduce la modificarea elementelor climatice. Un efect teritorial pozitiv pentru dezvoltarea agriculturii locale, manifestat primăvara prin ridicarea temperaturilor și reducerea precipitațiilor, a fost dezvoltarea unor culturi agricole favorizate de aceste condiții climatice, cum este cazul culturilor de viță de vie (în zona înconjurătoare, nu și pe teritoriul municipiului Câmpia Turzii, conform datelor statistice).

2.4 Evoluția unității administrativ-teritoriale de bază

Extras din Studiul de fundamentare istoric elaborat de Arh. Doina Bubulete, expert MCC.

2.4.1 Evoluția statutului administrativ, militar, funcțional al localităților

Comitatul Turda (în maghiară *Torda vármegye*, în germană *Komitat Thorenburg*) a fost o unitate administrativă a Regatului Ungariei, care a funcționat din **secolul al XI-lea** și până la reforma administrativă din **1784** decisă de împăratul Iosif al II-lea (1741 - 1790). A fost reînființat pe un teritoriu mai restrâns și numit **Comitatul Turda-Arieș** *Varmeghia Turda-Arieș* (în maghiară *Torda-Aranyos vármegye*, în germană *Komitat Torda-Aranyos*) la reforma administrativă legată de constituirea Imperiului Austro-Ungar în **1876**. **În** urma Tratatului de la Trainon din 1920 a revenit României și a fost desființat la 24 iunie **1925** prin Legea pentru Unificarea Administrativă promulgată prin Decretul Regal nr.1972 din 13 iunie 1925. Între 1940 și 1944 a rămas la granița cu teritoriul ocupat de Ungaria în urma dictatului de la Viena ([https://ro.wikipedia.org/wiki/Comitatul_Turda_\(Torda\)](https://ro.wikipedia.org/wiki/Comitatul_Turda_(Torda))).



Imaginea 2. Comitat Turda-Arieș (1876-1925). Sursa:

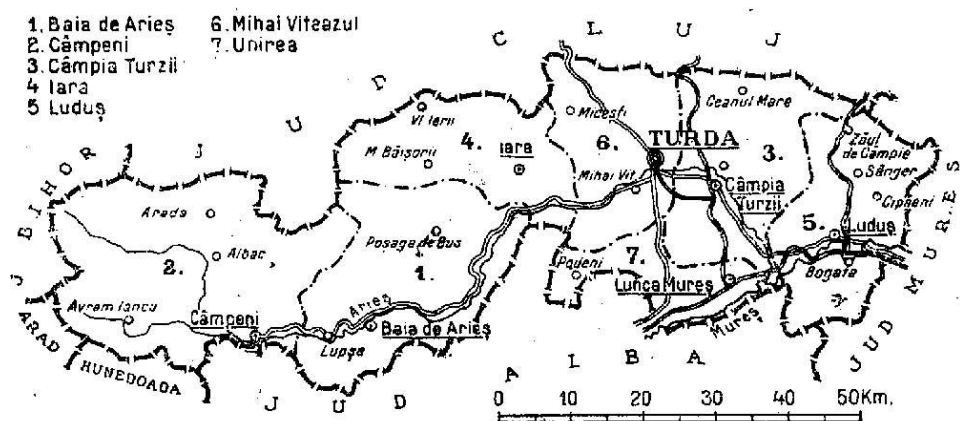
[https://ro.wikipedia.org/wiki/Jude%C8%9Bul_Turda_\(interbelic\)#/media/Fi%C8%99ier:Torda-Aranyos_county_map.jpg](https://ro.wikipedia.org/wiki/Jude%C8%9Bul_Turda_(interbelic)#/media/Fi%C8%99ier:Torda-Aranyos_county_map.jpg)

Județul Turda a fost înființat în 24 iunie 1925 și desființat la reforma administrativă din anul 1950. Teritoriul administrativ al județului Turda a fost identic cu cel a fostului comitat Turda-Arieș, care a existat între 1876 și 1925.

Între anii **1918 - 1925** județul Turda avea șase plăși: Baia de Arieș, Câmpeni, Iara, Luduș, Turda și Vințul de Sus.

La **Recensământul din anul 1930** județul Turda era împărțit tot în șase plăși numite: Baia-de-Arieș, Câmpeni, Câmpia-Turzii, Iara, Luduș și Mihai-Viteazul. **Plasa Câmpia Turzii** număra 19 localități: Boian, Călărași, Câmpia-Turzii, Ceanul-Mare, Cooc, Gligorești, Gura-Arieșului, Iacobeni, Inoc, Luna, Lunca-Mureșului, Luncani-Poiana (azi cartier al mun. Turda), Războieni-Cetate, Tritenii-de-Jos, Tritenii-de-Sus, Unirea, Urca și Vișoara.

În anul **1938** județul Turda avea 7 plăși: Baia de Arieș, Câmpeni, Câmpia Turzii, Iara, Luduș, Mihai Viteazul și Unirea.



Imaginea 3. Județul Turda 1938

Sursa: <https://romaniainterbelica.memoria.ro/judete/Cluj/>

Localitățile care au format Câmpia Turzii sunt menționate în izvoare documentare încă din sec. al XIII-lea cum apare în **Dicționarul istoric al localităților din Transilvania** întocmit de preotul și istoricul Coriolan Suciu (1895 - 1967) unde sunt enumerate și denumirile pe care le-au avut de-a lungul timpului:

Vol. I pag. 155

„**Câmpia Turzii**, Ghiriș, Ghiriș-Sîncraiu, u. Gyéres, Aranyosgyéres, Gyéresszentkirály, oraș raional, subordonat orașului Turda, R. Cluj. Compus din satele **Ghiriș și Sîncrai**. 1282 villa Sancti Regis, 1292 terra Gerusteleke circa undam fluvii Aranyas, 1331 poss. Gerus, 1332 sacerdos de Sancto Rege, 1337 Gerusteluky, 1338 Gerestelke (Doc. Rom. C., a II 239, 385, b III 19, 123, 565), 1366 possessio habitatoribus destituata Kerestelek, 1368 terra Gerusteluke, 1371 Geresteleke, 1375 possessio vacua et habitatoribus destituta Gyerustelkem 1379 terra Gerustelke, poss. Kerestéske, Gerestelke, 1403 terra Geres iuxta fluvium Aranyas, 1494 poss. Gewres, 1504 Gyerys (Csánki V 707, 736), 1575 Gyres (Székely okl. V 101), 1587 -1589 Geress (Jako, Adatok 66), 1750 Gigisch (c.A.), 1760 – 1762 Gyéres (c.B.), 1824 Gyiris (A.S.C.), 1854 Gyéres, Giriș (Bul. 94)” (Suciu 1967).

Vol. II pag 125

„**Sîncrai**, Ghiriș-sîncraiu, u. Gyéresszentkirály, **înglobat orașului Câmpia Turzii, r. Turda, R. Cluj**. 1219, 1282 Villa Sancti Regis, 1310 villa Scentkyrally, 1332 sacerdos de Sancto Rege (Doc. Rom. C., a II 239, b III 123), 1339, 1367 poss. Zenthkyral, 1371 Zentkirally, 1379 Zenkyral, 1371 Zentkirally, 1379 Zenkyral, 1414

Zenthkiral, 1430 possessio volahalis Zenthkyral, circa 1450 kenezius de Zenthkyral, 1453 Zenthkeral, 1516 Olahzenkyral (Csánki V 707, 736), 1587 – 1589 Zenttkjrally (Jakó, Adatok 67), 1661 Gyéres-Szent-Király (Székely okl. VI 226), 1733 Szent Király (c.K.), 1824 Gyéres Szent Király, Szint Kraju (A.S.C.), 1850 Gyirisv Szint Kraj (st. Tr.), 1854 Guéres Szent Király, Gigil-Sîn-Craiu (Bul. 94) (Suciu 1967).

După 1 Decembrie 1918 aceste localități s-au numit Ghiriș-Arieș și Ghiriș-Sâncrai. S-au contopit formând comuna Câmpia Turzii, care oficial **a fost înființată prin decretul regal nr. 2456 din 25 septembrie 1925 semnat de Regele Ferdinand I.** Acest lucru s-a datorat afluxului de oameni veniți să locuiască în aceste părți ca să muncească la Uzina de sârmă.

În **1938** Câmpia Turzii făcea parte din județul Turda cu capitala în orașul Turda și era reședința Plășii Câmpia Turzii cu 14 sate (*Portretul României Interbelice 1938*).

La data de 8 mai **1946**, Câmpia Turzii a fost declarată **comună de categoria I** iar la data de 1 august **1952 oraș**.

În **1967** Câmpia Turzii făcea parte din Raionul Turda, Regiunea Cluj (*Suciu 1967*). **Regiunea Cluj** era o diviziune administrativ-teritorială înființată în anul 1950, când au fost desființate județele (prin Legea nr.5/6 septembrie 1950) și a existat până în anul 1968.



Imaginea 4. Regiunea Cluj cu raioanele. Sursa:

https://ro.wikipedia.org/wiki/Regiunea_Cluj#/media/Fi%C8%99ier:Regiunea_Cluj_1956.jpg

Prin Legea nr. 204 din 11 noiembrie 1998 orașul Câmpia Turzii a fost declarat municipiu (Parlamentul României 1998).

2.4.2. Evoluția populației (apartenența etnică și religioasă, ocupații, tradiții ocupaționale)

Anul	Nr. locuitori	Români	Maghiari	Germani	Romi	Alte etnii
1784	1037	-	-	-	-	-
1850	1655	956	498	3	198	0
1880	1833	832	760	22	-	219
1890	2244	1006	970	17	-	251
1900	2404	1184	1068	8	-	144
1910	2519	1194	1125	88	-	112
1920	2754	1243	982	15	-	514
1930	4124	2094	1463	107	227	233
1941	5759	4033	1196	124	-	406
1956	11514	9168	2135	81	79	51
1966	17457	14671	2601	73	98	14
1977	22409	19163	2870	64	288	24
1992	29307	26415	2694	30	162	6
2002	26823	23346	2190	22	1250	15

Tabel 1. Evoluția populației de-a lungul timpului din punct de vedere etnic

Sursa: https://romania.fandom.com/wiki/C%C3%A2mpia_Turzii#cite_ref-18

Anul	Nr. locuitori	Ortodocși	Greco-catolici	Romano-catolici	Reformați	Evangelici	Unitarieni	Mozaici	Bapțiști	Penticostali	Advențiști	Alții
850	655		3	48								
857	555		83	0	17							
869	458		85	3	91							

Anul	Nr. locuitori	Ortodocși	Greco-catolici	Romano-catolici	Reformați	Evangelici	Unitarieni	Mozaiici	Bapțiști	Penticostali	Advențiști	Alții
880	833	5	04	20	85		5	8				
890	244	0	036	75	00	0	7	6				
900	404	4	175	41	20	0	9	4				
910	519	7	295	6	014			2				
930	124	12	909	63	305	1	2	08				
992	9307	2769	401	51	421		5		38	24	54	77
002	6823	1822	44	64	896		3		19	76	37	13

Tabel 2. Evoluția populației de-a lungul timpului din punct de vedere confesional. Sursa:
https://romania.fandom.com/wiki/C%C3%A2mpia_Turzii#cite_ref-18

Recensământul din anii **1784 – 1787** consemnează 101 case în Ghiriș-Arieș și 75 în Ghiriș-Sâncrai.

Recensământul din **1857** a numărat 246 case în Ghiriș-Arieș și 103 în Ghiriș-Sâncrai.

În **1898** comuna Ghiriș-Arieș avea 321 case, iar Ghiriș-Sâncrai 123 case (*RomaniaWiki* 2024).

În **1921** Ghiriș-Arieș avea 364 case, iar Ghiriș-Sâncrai 119 case.

În **1930** în Câmpia-Turzii existau 797 clădiri.

(https://ro.wikipedia.org/wiki/C%C3%A2mpia_Turzii).

În **Indicatorul localităților din România** editat de Președinția Institutului Central de Statistică sub coordonarea directorului dr. Sabin Manuilă unde sunt publicate **datele recensământului din 6 aprilie 1941** este menționat astfel:

Numele localității	Clădiri 1941	Locuitori (populație statornică)	
		1941	1930
Câmpia Turzii (formată după 1 Decembrie 1918 prin	1056	5759	4124

contopirea satelor Ghiriș și Ghiriș-Sâncraii)			
---	--	--	--

Tabel 3. Recensământul din 1941. Sursa: Indicatorul localităților din România. Președinția Institutului Central de Statistică. 1941.

Sursa: <http://statistici.insse.ro:8077/tempo-online/#/pages/tables/insse-table>

	1992	1995	2000	2005	2011	2015	2020	2023	2024
Total	30409	30855	31071	30148	29272	28563	27342	26359	25999
Masculin	15209	15363	15359	14881	14357	13982	13293	12812	12642
Feminin	15200	15492	15712	15267	14915	14581	14049	13547	13357

Tabel 4. Populația după domiciliu în municipiul Câmpia Turzii între anii 1992 – 2023. Sursa: <http://statistici.insse.ro:8077/tempo-online/#/pages/tables/insse-table>

„Conform recensământului realizat la nivel național în 2022, populația municipiului Câmpia Turzii este de **20,590 de locuitori**. Față de recensământul din 2011, populația municipiului Câmpia Turzii **a scăzut** cu 1,633 locuitori, ceea ce reprezintă o scădere de 7.35% a numărului de locuitori”(<https://populatia.ro/populatie-municipiul-campia-turzii-judetul-cluj/>)

Religie	Populație	Procent
Ortodoxa (Biserica Ortodoxa Româna)	14,248	69.20%
Reformată	911	4.42%
Penticostala (Cultul Crestin Penticostal - Biserica lui Dumnezeu Apostolica)	770	3.74%
Martorii lui Iehova	439	2.13%
Greco-Catolica (Biserica Romana Unita cu Roma)	221	1.07%
Romano-Catolica	156	0.76%
Baptista (Cultul Crestin Baptist)	110	0.53%
Fara religie	102	0.50%
Adventista de Ziua a Saptea	90	0.44%
Ateu	50	0.24%
Unitariana (Biserica Unitariana Maghiara)	23	0.11%
Alta religie (asociatii religioase sau grupari religioase)	20	0.10%

Religie	Populație	Procent
<i>Musulmana</i>	19	0.09%
<i>Agnostic</i>	17	0.08%
<i>Ortodoxa Sarba</i>	11	0.05%
<i>Crestina dupa Evanghelie</i>	7	0.03%
<i>Crestina de Rit Vechi</i>	6	0.03%
<i>Armeana (Arhiepiscopia Bisericii Armene)</i>	5	0.02%
<i>Informatie indisponibila</i>	3,379	16.41%

Tabel 5. Populația după religie. 2022.

Sursa: <https://populatia.ro/populatie-municipiul-campia-turzii-judetul-cluj/>

2.4.3. Evoluția teritoriului administrativ și intravilan

Pentru urmărirea configurării treptate a vetrelor locuite ale așezărilor se apreciază ca foarte importante documentele cartografice întocmite periodic în diferite scopuri. Chiar dacă se cunoaște faptul că diversele hărți istorice vechi conțin erori datorate unor probleme de scriere, de calchieri defectuoase, localizări confuze, inconsistențe de conținut sau chiar diferențe ale reprezentărilor teritoriale ale unor entități administrative, acestea oferă totuși suporturi, cel puțin pentru reperarea numelor unor locuri ca valori identitare.

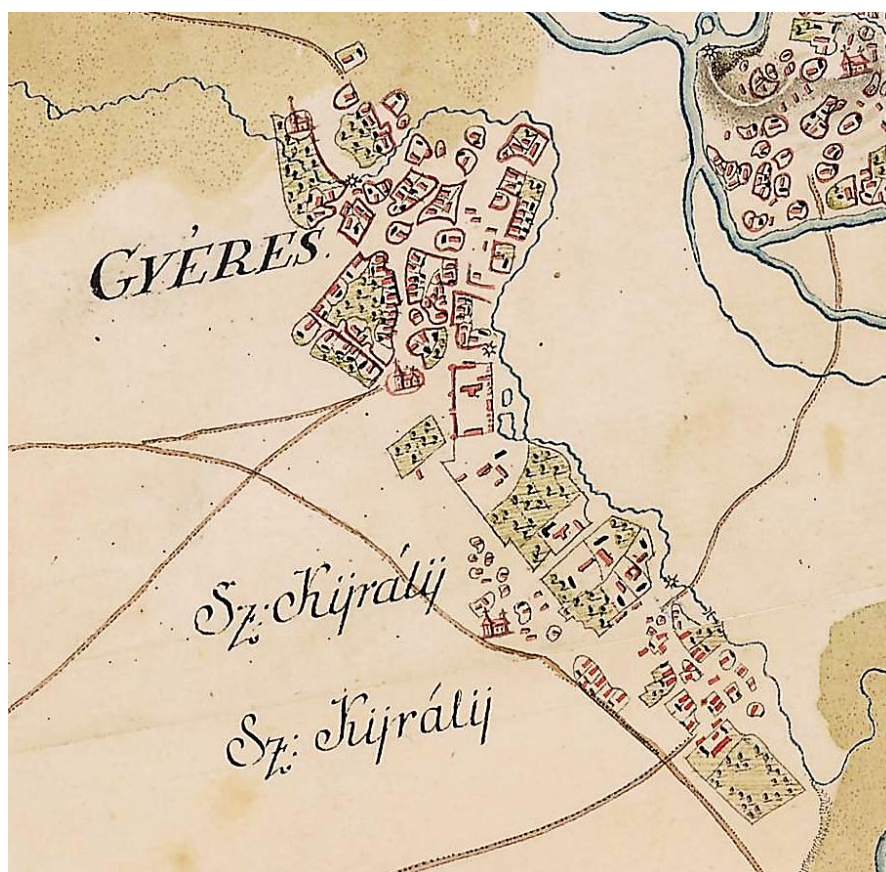
Astfel, având o motivație militară, **Ridicarea topografică iosefină (Josephinische Landesaufnahme)** a reprezentat primul proiect unitar de ridicare topografică a Imperiului Habsburgic. Realizarea ei s-a desfășurat între anii 1764 și 1785. A conținut inițial 3589 planșe desenate și colorate de mână, ulterior fiind completate până la 4096 de secțiuni, laolaltă denumite după numele împăratului Iosif al II-lea. În prezent, hărțile sunt păstrate în Arhiva de război (Kriegsarchiv) a Arhivelor de stat ale Austriei (https://ro.wikipedia.org/wiki/Ridicarea_topografică_iosefină).

Scara hărților începute în timpul domniei Mariei Theresia și terminate în timpul lui Iosif al II-lea erau desenate de mână, la o scară având corespondent 1:28 800, iar variațiile altimetrice erau redată prin hașuri (nu prin curbe de nivel). Rezultatul final a constat în circa 4000 de planșe, din care o parte reprezentau

Transilvania (280 de hărți realizate între 1769-1773). Lipsa unei baze comune de măsurare determină diferențe grafice și tehnice între planșe care nici nu pot fi asamblate din acest motiv.

În 1807-1869 în vremea lui Francisc I al Austriei, planșele au fost înlocuite cu **A doua ridicare topografică militară - Ridicarea topografică franciscană (Franzische Landesaufnahme).**

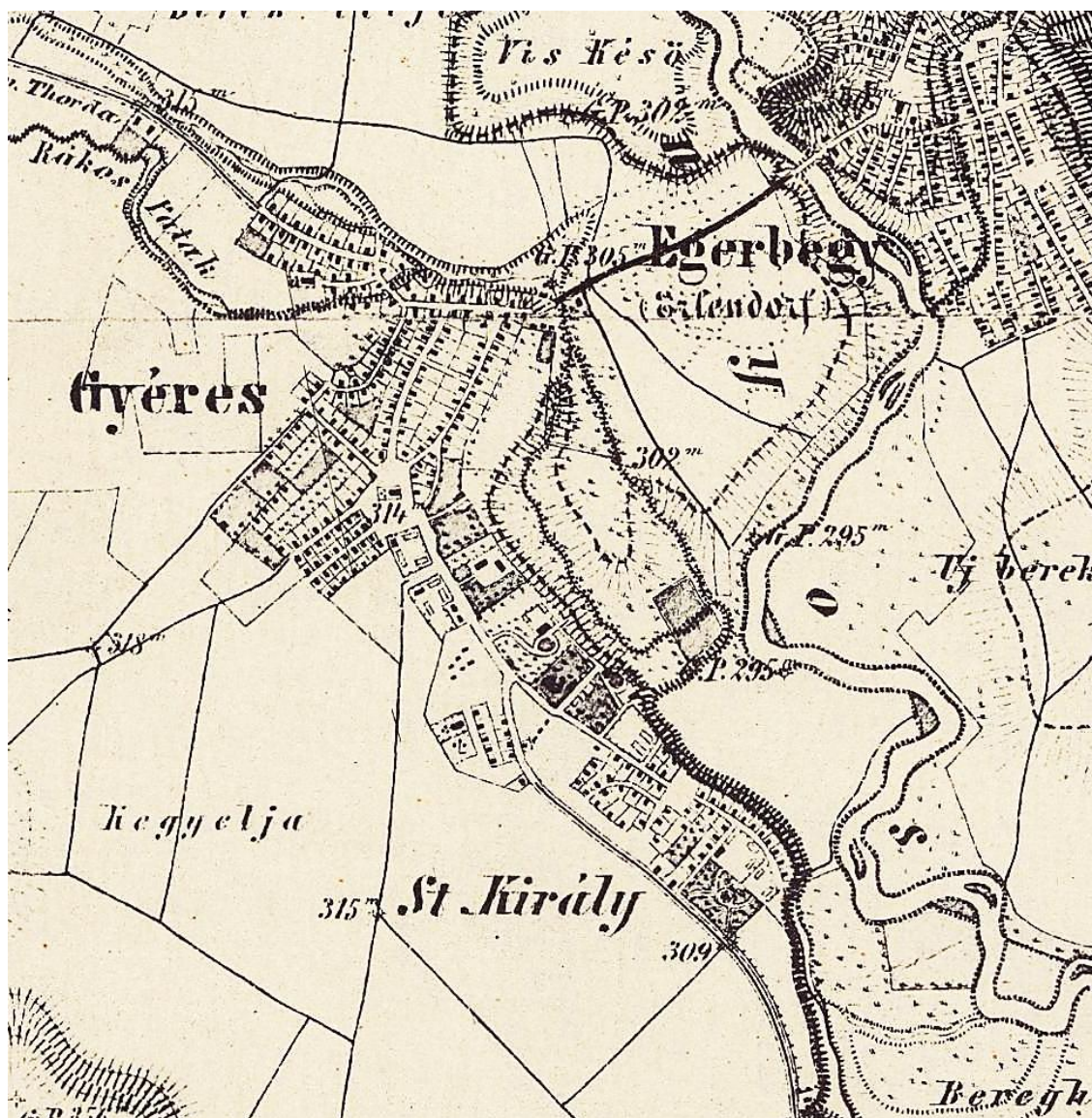
(https://ro.wikipedia.org/wiki/Ridicarea_topografică_izotopografică_izotopografică)



Imaginea 5. Câmpia Turzii pe Josephinische Landesaufnahme First Military Survey

1769 - 1773 Sursa: <https://maps.arcanum.com/en/map/europe-18century-firstsurvey/?bbox=2589041.814614404%2C5854749.950002284%2C2735800.908921942%2C5907415.06249077&layers=163%2C165>

Correspondența denumirilor localităților: Győr – Ghiriș-Arieș, Sz.Kyrály – Ghiriș-Sâncraiu.



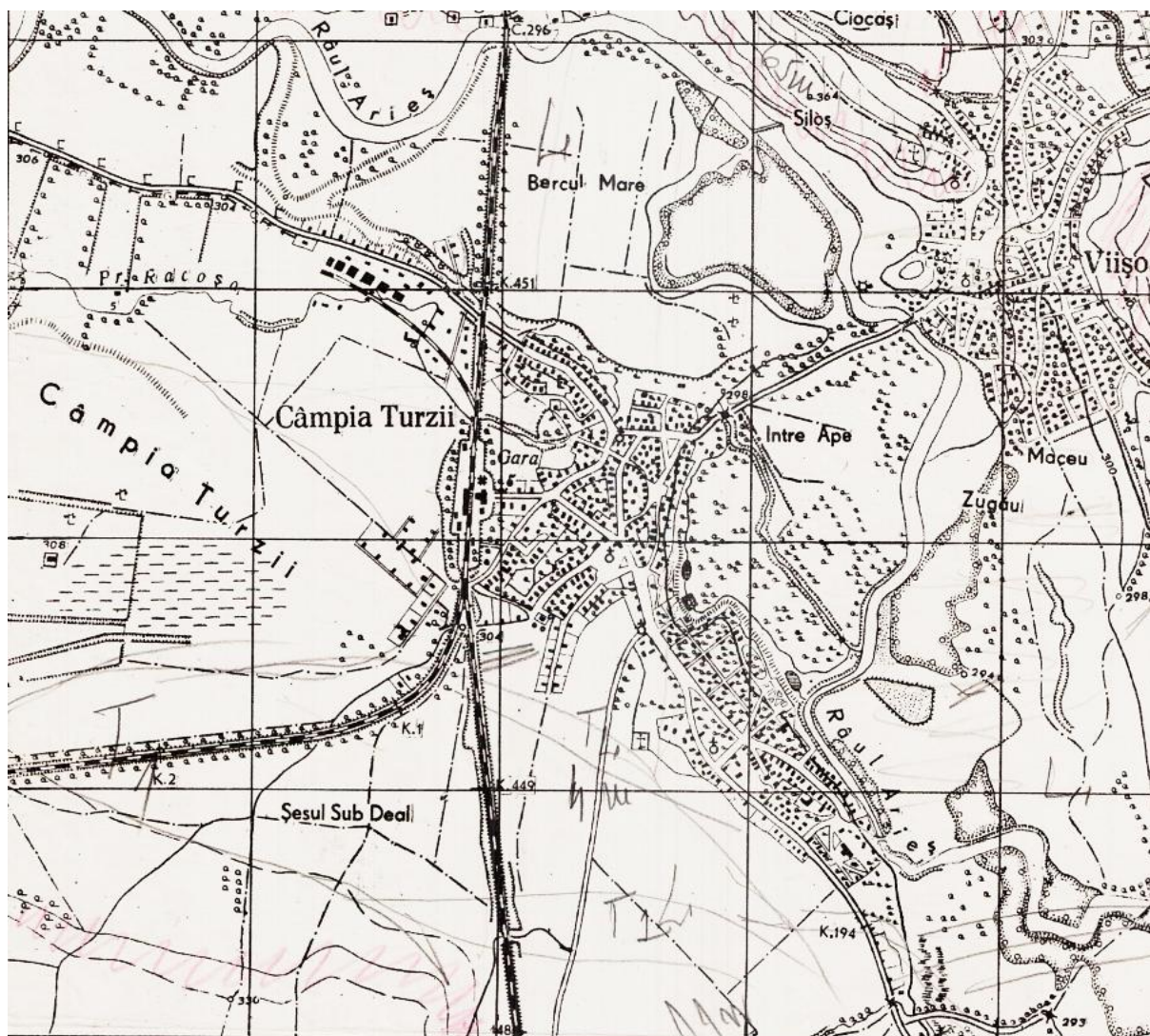
Imaginea 6. Câmpia Turzii - Transylvania (1853–1858; 1869–1870) - Second military survey of the Habsburg Empire. Sursa: <https://maps.arcanum.com/en/map/secondsurvey-transylvania/?bbox=2870004.8023984767%2C5747497.311379196%2C2905490.69277987%2C5761351.522755884&layers=54>



Imaginea 7. Câmpia Turzii pe 3rd Military Mapping Survey of Austria-Hungary 1914

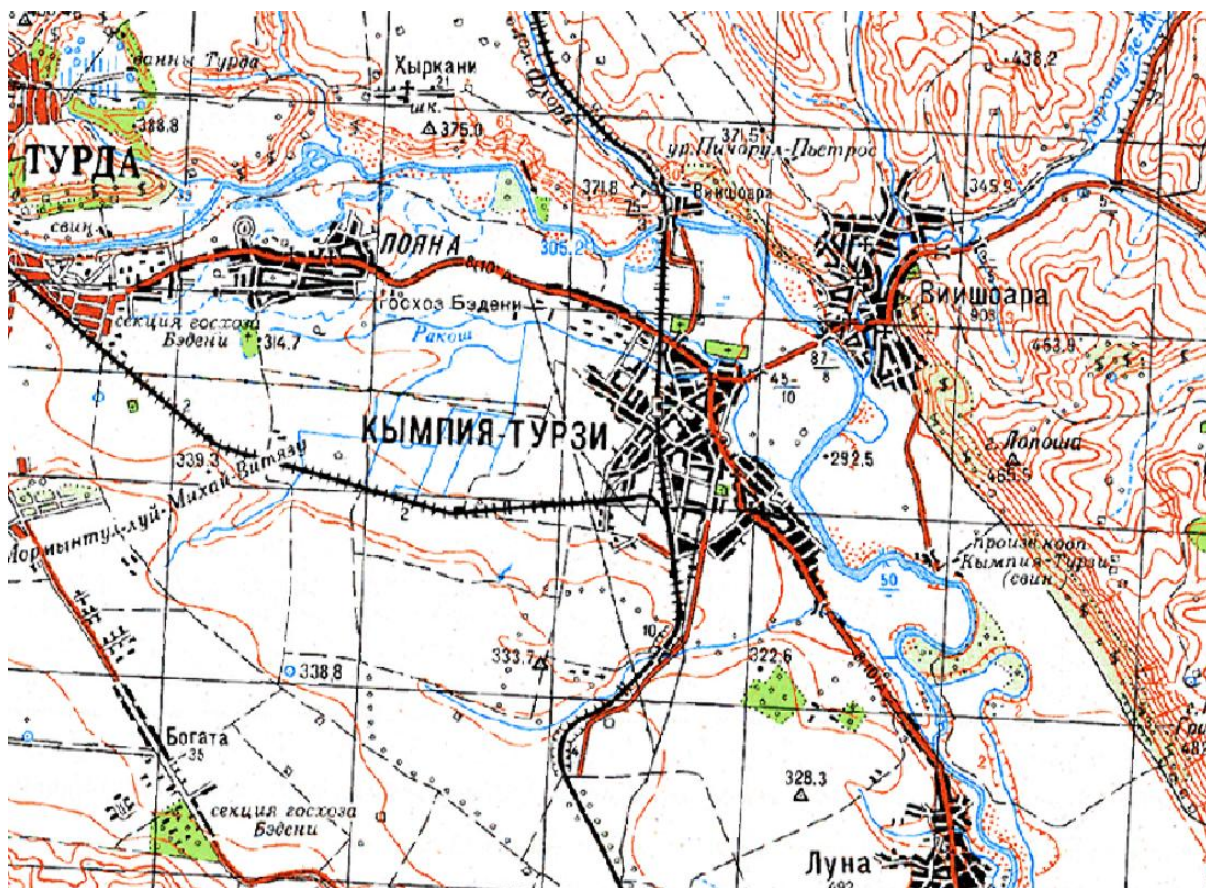
Sursa: <http://lazarus.elte.hu/hun/digkonyv/topo/200e/42-47.jpg>

Hărți realizate de Direcția topografică Militară în anii 1950 după harta Serviciului Geografic al Armatei 1924, Reprodus după harta Austriacă la 1:25000



Imaginea 8. Câmpia Turzii pe harta din 1958

Sursa: http://maps.mapywig.org/m/Balkan_states_maps/series/020K_Rom%3%a2nia_L-CH_PDdT/jpg/ ; http://maps.mapywig.org/m/Balkan_states_maps/series/020K_Rom%3%a2nia_L-CH_PDdT/jpg/PDdT_20K_3167_C%3%a2mpia_Turzii_1957_300dpi_eHarta0330.jpg



Imaginea 9. Câmpia Turzii pe Harta sovietică sec. XX

<https://geo-spatial.org/vechi/download/hartile-sovietice-50k;>

<https://geo-spatial.org/vechi/download/hartile-sovietice-1-100-000-reproiectate-in-stereo70>

[spatial.org/vechi/download/hartile-sovietice-1-100-000-reproiectate-in-stereo70](https://geo-spatial.org/vechi/download/hartile-sovietice-1-100-000-reproiectate-in-stereo70)

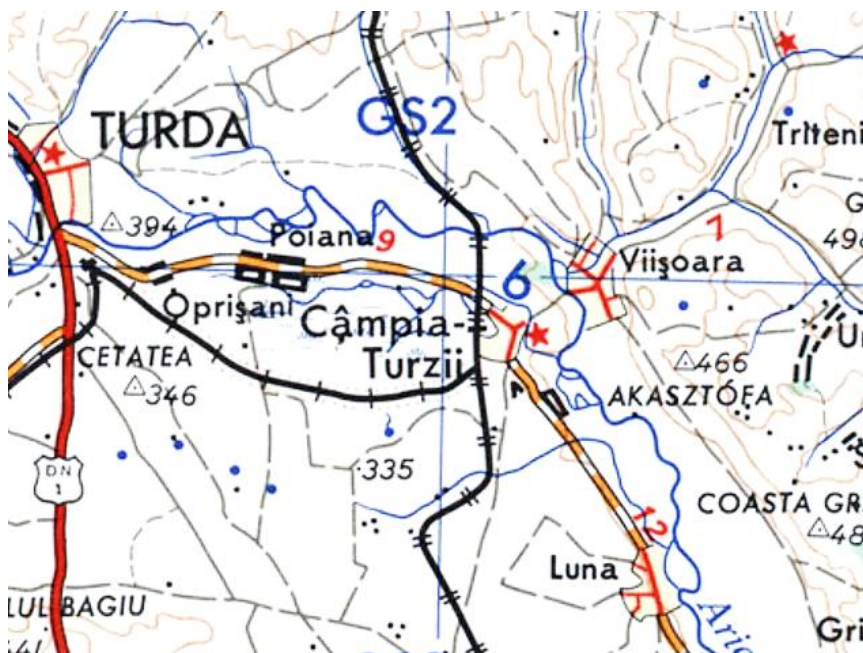
L-34-060.tif



Imaginea 10. Harta 1934– Detaliu BRITISH MAPS FROM 1934

Sursa: 1 map : col. ; 53 x 78 cm., on sheet 64 x 89 cm., GSGS (Series); 4417. 1st ed. Lambert conical orthomorphic proj. "Copied from the official Romanian 1:100,000 sheet, dated 1934." <https://digitalarchive.mcmaster.ca/islandora/object/macrepo%3A9703>

Oficial, în anul 1925 se unifică cele două localități: Ghiriș-Arieș cu Ghiriș-Sâncrai, luând naștere comuna Câmpia Turzii prin Decret Regal nr. 2456/27 septembrie 1925. Prin Legea pentru unificare administrativă, Câmpia Turzii devine sediul uneia din cele șase plase ale județului Turda. Conform Recensământului populației din 1930, plasa Câmpia Turzii avea 19 comune.



Imaginea 11. Câmpia Turzii pe Hărțile militare americane 1954

Sursa:

[https://maps.lib.utexas.edu/maps/ams/western_europe/;](https://maps.lib.utexas.edu/maps/ams/western_europe/)

https://maps.lib.utexas.edu/maps/ams/western_europe/txu-oclc-6472044-nl34-6.jpg

2.5 Nivel de dezvoltare economică, potențial economic

Extras din Studiul de fundamentare privind evoluția activităților economice elaborat de S.C. AKY GENERAL CONCEPT S.R.L.

Din perspectivă economică, Municipiul Câmpia Turzii raportează un număr total de 2.648 de agenți economici, conform site-ului topfirme.ro, cuprinzând toate entitățile juridice din localitate (inclusiv asociații, fundații, liber profesioniști ș.a.m.d.), reprezentând 1,87% din totalul entităților juridice din județ.

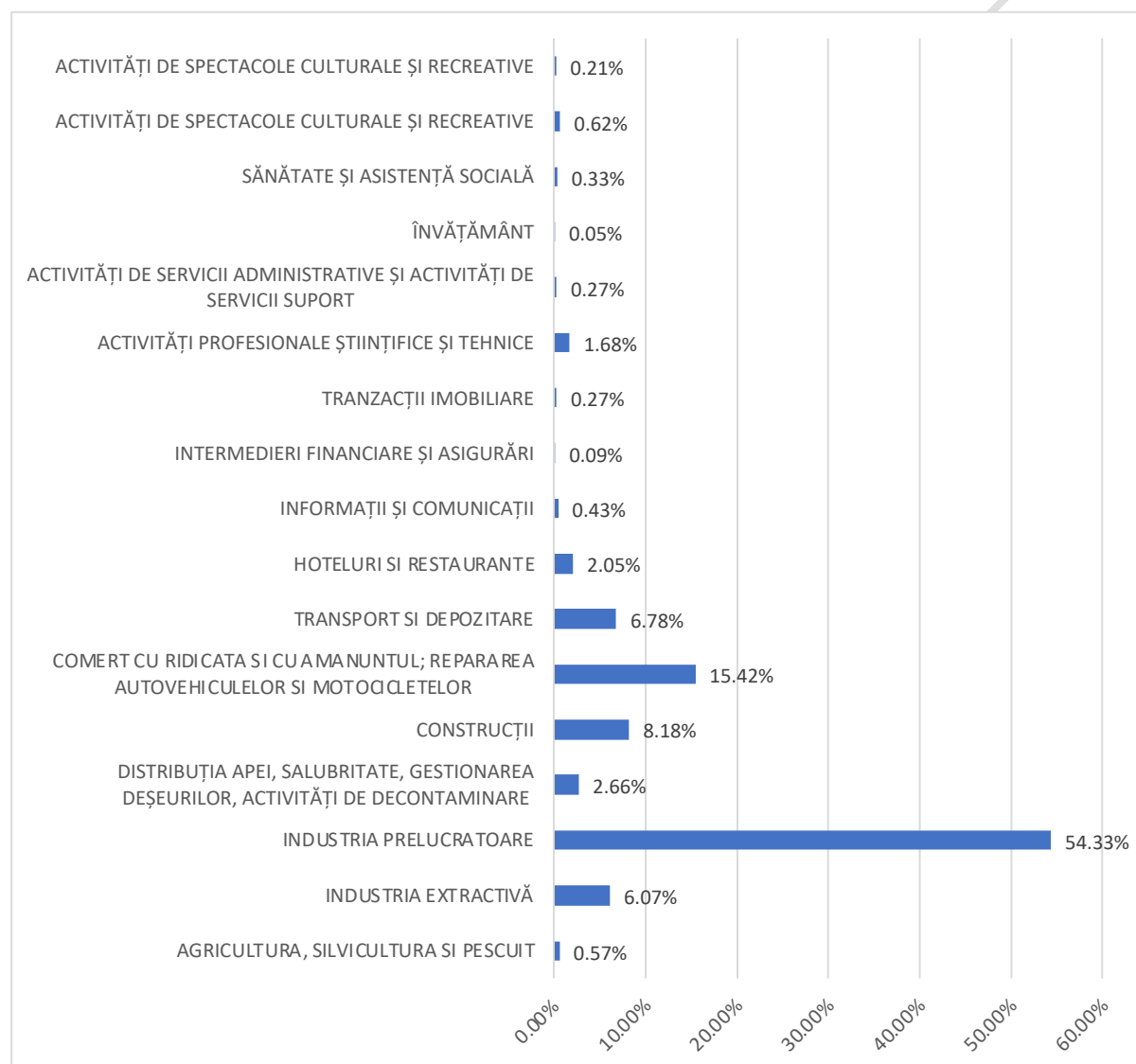
2.5.1. Profilul economic al Municipiului Câmpia Turzii

Din perspectiva cifrei de afaceri, Municipiul Câmpia Turzii raportează o cifră totală de 1,59% din cifra de afaceri a Județului Cluj, fiind estimată la 1,8 miliarde lei (413,1 milioane euro).

Cei mai importanți cinci agenți economici din perspectiva cifrei de afaceri, din Municipiul Câmpia Turzii, sunt:

- LA LORRAINE SRL – cifră de afaceri de 406,1 milioane lei – domeniul fabricarea pâinii, fabricarea prăjiturilor și a produselor proaspete de patiserie
- CIKAUTXO RO RUBBER & PLASTIC SRL – cifră de afaceri de 194,2 milioane lei – domeniul fabricarea altor produse din cauciuc

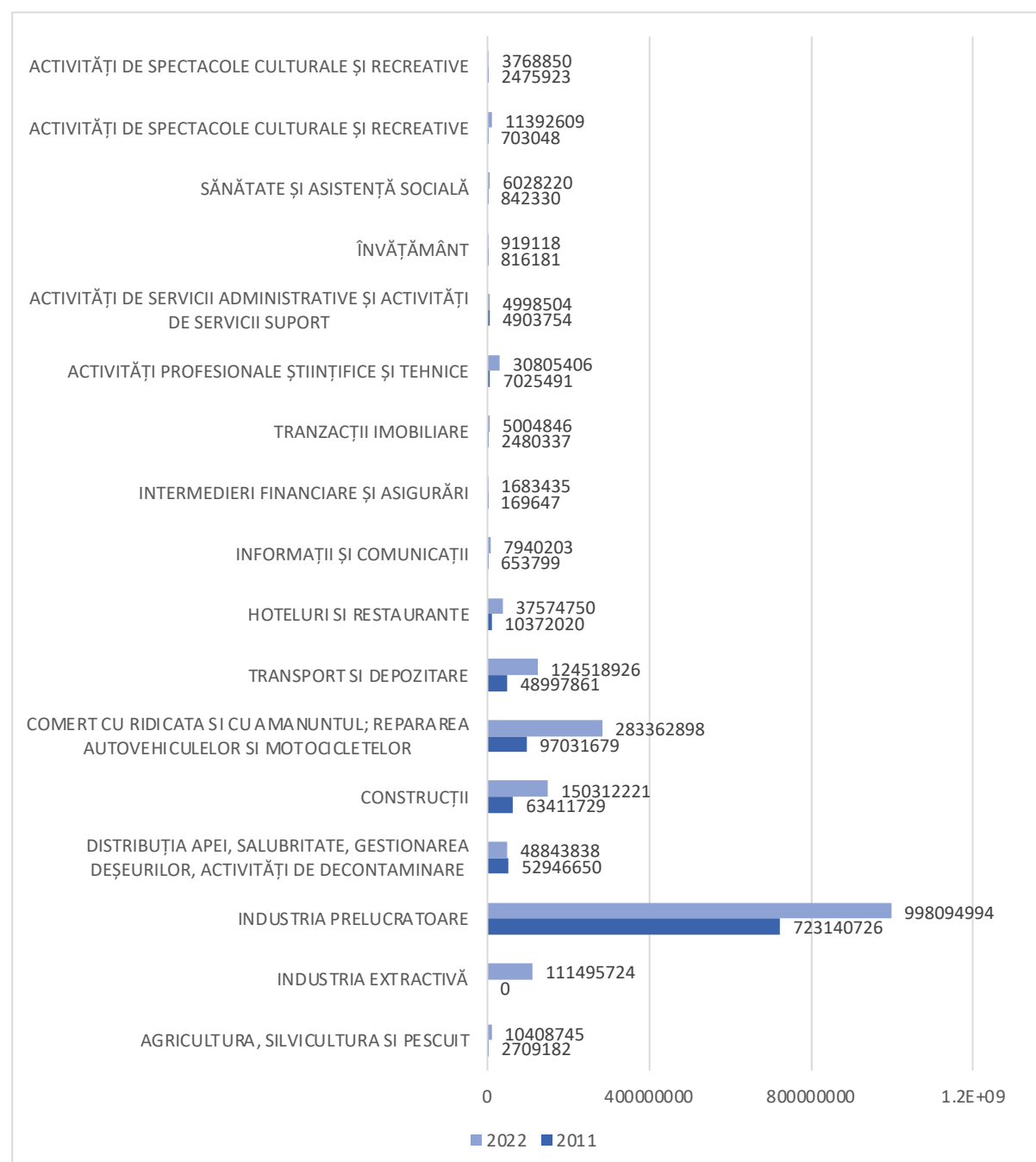
- INDUSTRIAL STEEL WIRES CÂMPIA TURZII SRL – cifră de afaceri de 187,6 milioane lei – domeniul producția de metale feroase sub forme primare și de feroaliaje
- HECO SCHRAUBEN SRL – cifră de afaceri de 79,4 milioane lei – domeniul fabricarea de șuruburi, buloane și alte articole filetate, fabricarea de nituri și șaibe
- ACSA SA – cifră de afaceri de 64 milioane lei – domeniul lucrări de construcții a clădirilor rezidențiale și nerezidențiale



Imaginea 12. Ponderea reprezentată de cifra de afaceri a fiecărei ramuri de activitate din Municipiul Câmpia Turzii, în raport cu cifra de afaceri totală agenților economici. Sursa. listaфирme.ro

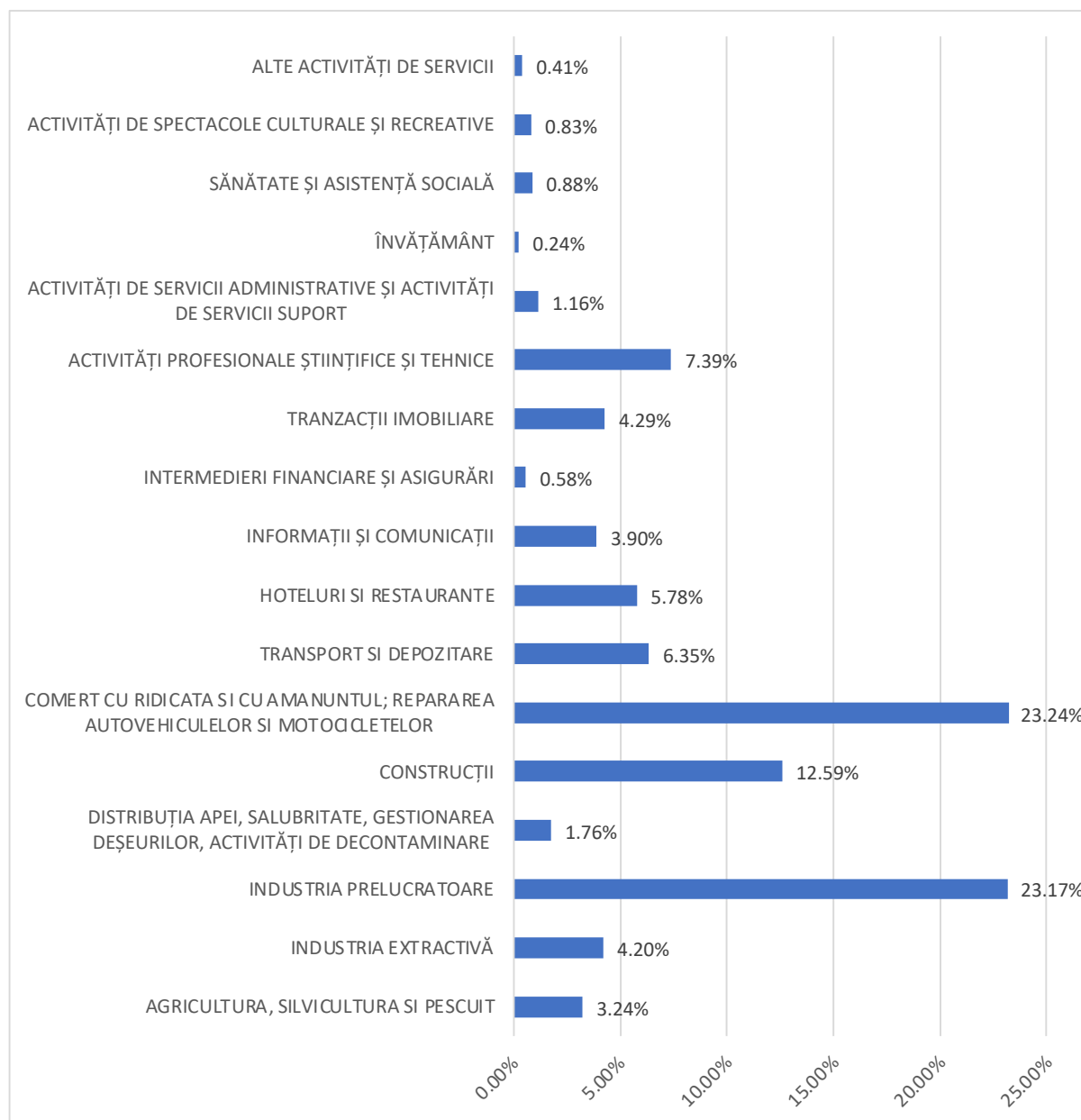
Cea mai mare pondere din cifra de afaceri locală din Municipiul Câmpia Turzii o ocupă ramura de activitate industrie prelucrătoare (54,33%). Pe locul al

doilea în raport cu cifra de afaceri înregistrată la nivelul localității se găsește domeniul comerț cu ridicata și cu amănuntul, repararea autovehiculelor și motocicletelor (cu doar 15,42% din totalul cifrei de afaceri din localitate). Se remarcă o diferență însemnată între aceste prime două domenii de activitate, ce însumează aproape 70% din cifra totală de afaceri generată de agenții economici ai municipiului.



Imaginea 13. Evoluția cifrei de afaceri din Municipiul Câmpia Turzii. Analiză comparativă 2011-2022. Sursa. listafirme.ro

Evoluția economică a Municipiului Câmpia Turzii este remarcabilă în intervalul 2011-2022. Totuși, pe parcursul acestui interval se observă dominanța domeniului industrie prelucrătoare în detrimentul celorlalte domenii.



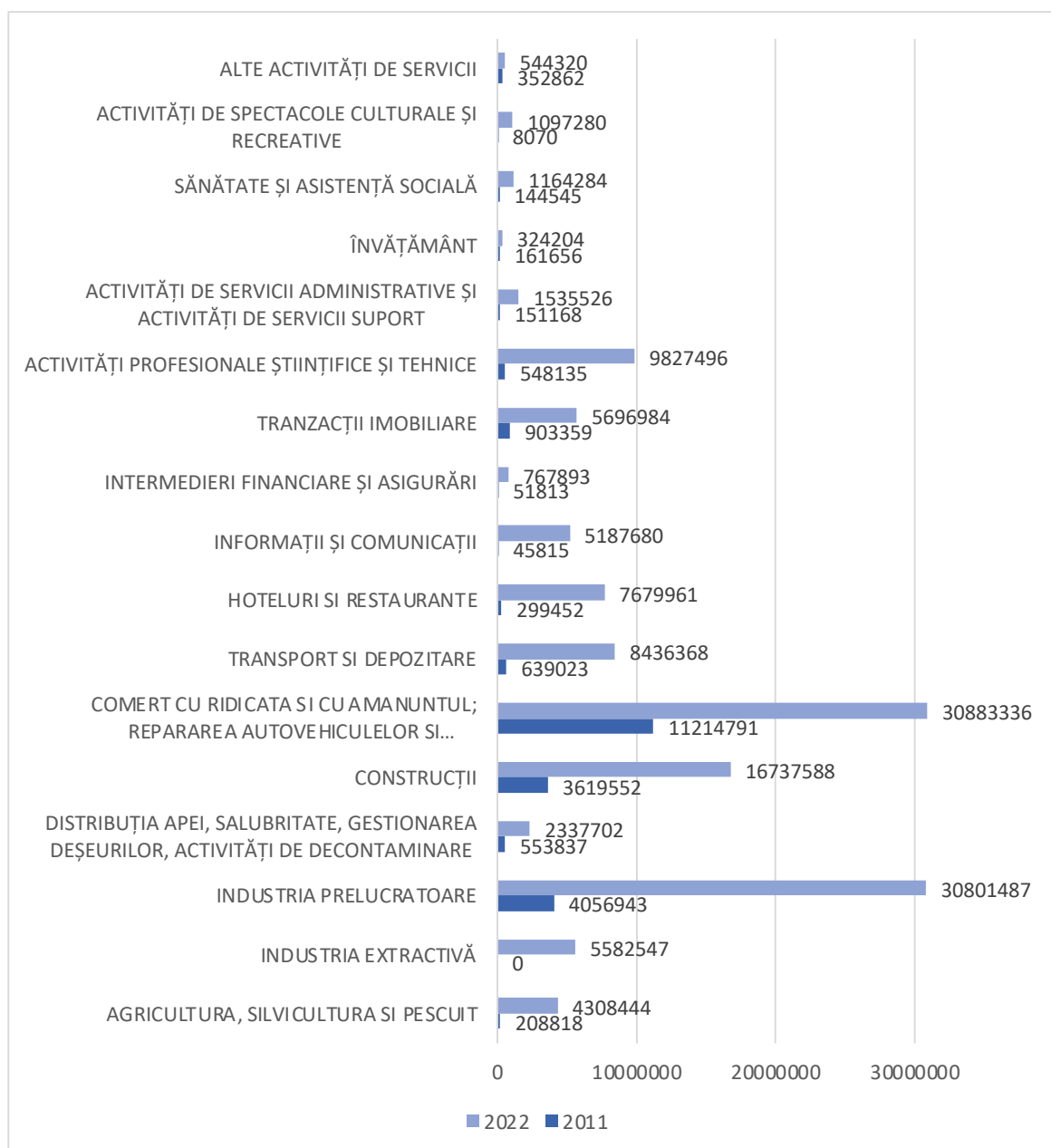
Imaginea 14. Ponderea reprezentată de profitul înregistrat de firmele din Municipiul Câmpia Turzii în raport cu domeniile de activitate, în comparație cu profitul net total al localității în anul 2022.
Sursa. listafirme.ro

Conform topfirme.ro, profitul net al companiilor din Municipiul Câmpia Turzii, în anul 2022, este de 98,4 milioane lei (adică 22,4 milioane euro), reprezentând 0,08% din profitul net realizat de Județul Cluj în acest an. Din

perspectiva domeniilor de activitate, se remarcă în Figura 11, prezentată mai sus, faptul că cea mai mare pondere a profitului este asigurată de comerț cu ridicata și cu amănuntul, repararea autovehiculelor și motocicletelor, acest domeniu aducând 23,24% din totalul profitului Municipiului Câmpia Turzii. Pe locul al doilea, cu o pondere de 23,17%, este profitul asigurat de domeniul industrie prelucrătoare.

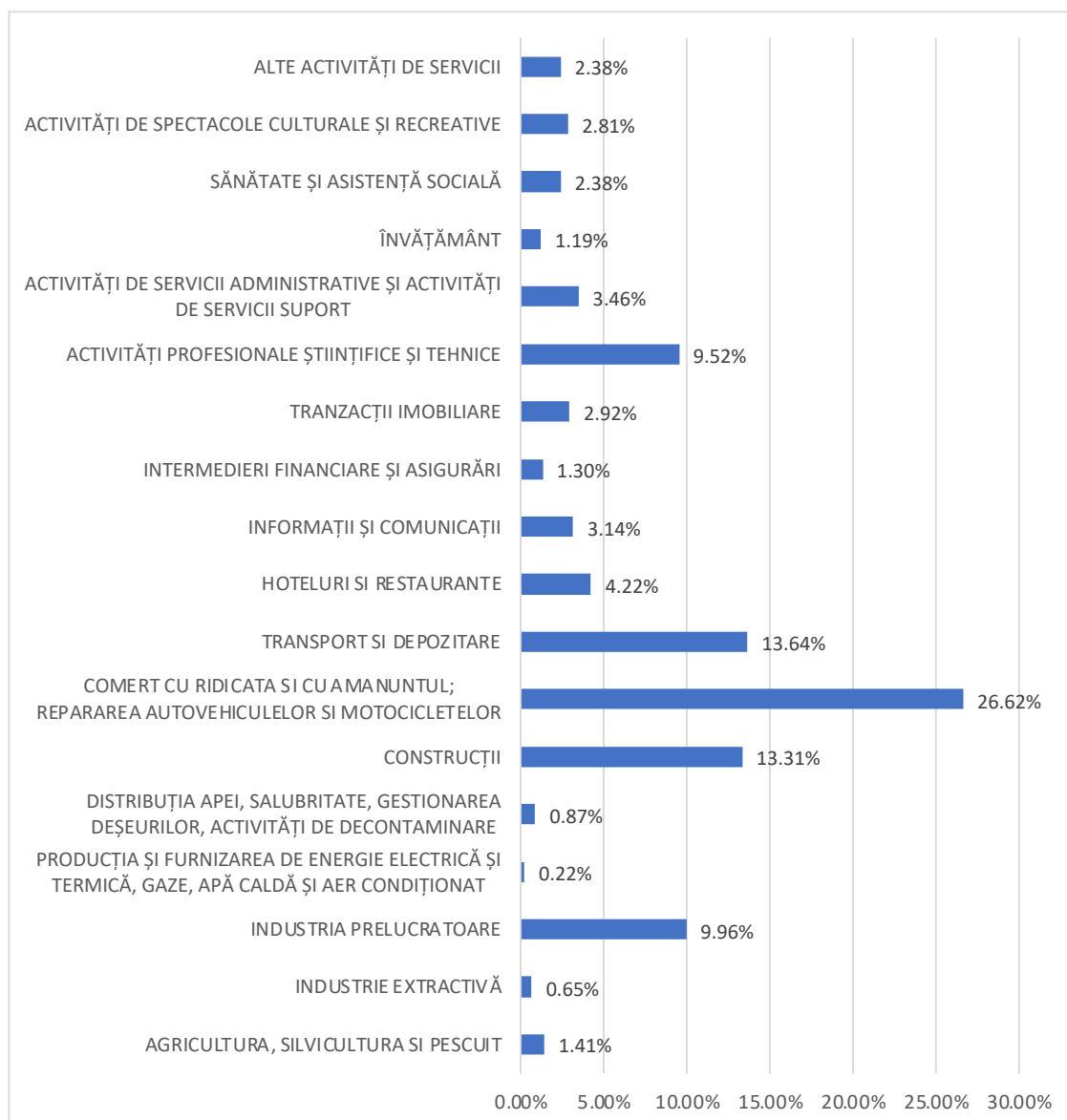
Cele mai importante 5 întreprinderi, în raport cu profitul net realizat în Municipiul Câmpia Turzii în anul 2022 sunt:

- MILEXIM SRL – 5,1 milioane lei profit net – alte servicii de cazare
- CIKAUTXO RO RUBBER & PLASTIC SRL – 3,9 milioane lei profit net – fabricarea altor produse din cauciuc
- STANCA & TUDOR SRL – 3,1 milioane lei profit net – fabricarea pâinii, fabricarea prăjiturilor și a produselor proaspete de patiserie
- INTERNATIONAL STORAGE SRL – 2,3 milioane lei profit net – depozitări
- DOMENIUL PUBLIC CIMPIA TURZII SA – 1,8 milioane lei profit net – lucrări de construcții a drumurilor și autostrăzilor



Imaginea 15. Evoluția cifrelor de profit înregistrate de Municipiul Câmpia Turzii în intervalul 2011-2022, pe secțiuni din activitate. Sursa. listafirme.ro

Număr de întreprinderi pe secțiuni de activitate:



Imaginea 16. Pondere reprezentată de numărul de firme în raport cu domeniile de activitate din Municipiul Câmpia Turzii, în comparație cu numărul total de întreprinderi din localitate. Sursa: listaфирme.ro

Cea mai mare pondere a întreprinderilor este ocupată de cele ce activează în domeniul comerțului cu ridicata și cu amănuntul, repararea autovehiculelor și motocicletelor, acestea reprezentând 26,62% din totalul firmelor active în acest municipiu. Pe locul al doilea se găsesc firmele din domeniul transport și depozitare, acestea reprezentând 13,64% din totalul companiilor din Municipiul Câmpia Turzii. Pe locul al treilea se găsesc firmele din domeniul construcțiilor și cele din domeniul industrie prelucrătoare și activități profesionale științifice și tehnice.

În topul firmelor active cu cel mai ridicat număr de angajați se găsesc:

- LA LORRAINE SRL – domeniul pâinii, fabricarea prăjiturilor și a produselor de patiserie, 427 angajați
- CIKAUTXO RO RUBBER & PLASTIC SRL – domeniul fabricarea altor produse de cauciuc, 363 angajați
- INDUSTRIAL STEEL WIRES CÂMPIA TURZII SRL – domeniul producția de metale feroase sub forme primare și de feroaliaje, 269 angajați
- FREE SHOES SRL – domeniul fabricarea încălțămintei, 170 angajați
- HECO SCHRAUBEN SRL – domeniul fabricarea de șuruburi, buloane și alte articole filetate, fabricarea de nituri și șaibe, 158 angajați

Amintim faptul că la nivelul Municipiului Câmpia Turzii sunt menționați un număr total de 3.856 angajați (reprezentând doar 1,86% din totalul angajaților din Județul Cluj). La nivelul Municipiului Câmpia Turzii nu se distinge nicio companie prezentă în top 20 cele mai mari firme, din perspectiva numărului de angajați, la nivel județean. Acestea polarizează, conform informațiilor furnizate de topfirme.ro, în zona Municipiului reședință Cluj-Napoca. Cu toate acestea, așa cum am indicat anterior în cadrul studiului, se distinge o dominanță a prezenței companiilor din domeniile industrie prelucrătoare și comerț la nivelul acestei unități administrativ-teritoriale, în cadrul lor regăsindu-se cea mai mare parte a angajaților agenților economici de pe raza municipiului.



Imaginea 17. Distribuția agenților economici cu număr mare de angajați la nivelul UAT Câmpia Turzii. Sursa. Prelucrare proiectant – topfirme.ro

În raport cu distribuția agenților economici cu numere mari de angajați în cadrul teritoriului Municipiului Câmpia Turzii, se observă o incidență a celor mai mari 5 agenți economici în zona vestică a teritoriului municipiului, indicând constituirea unei zone cu valori mai ridicate de trafic dar și cu un profil puternic industrial în această zonă a orașului.

2.5.2. Forța de muncă

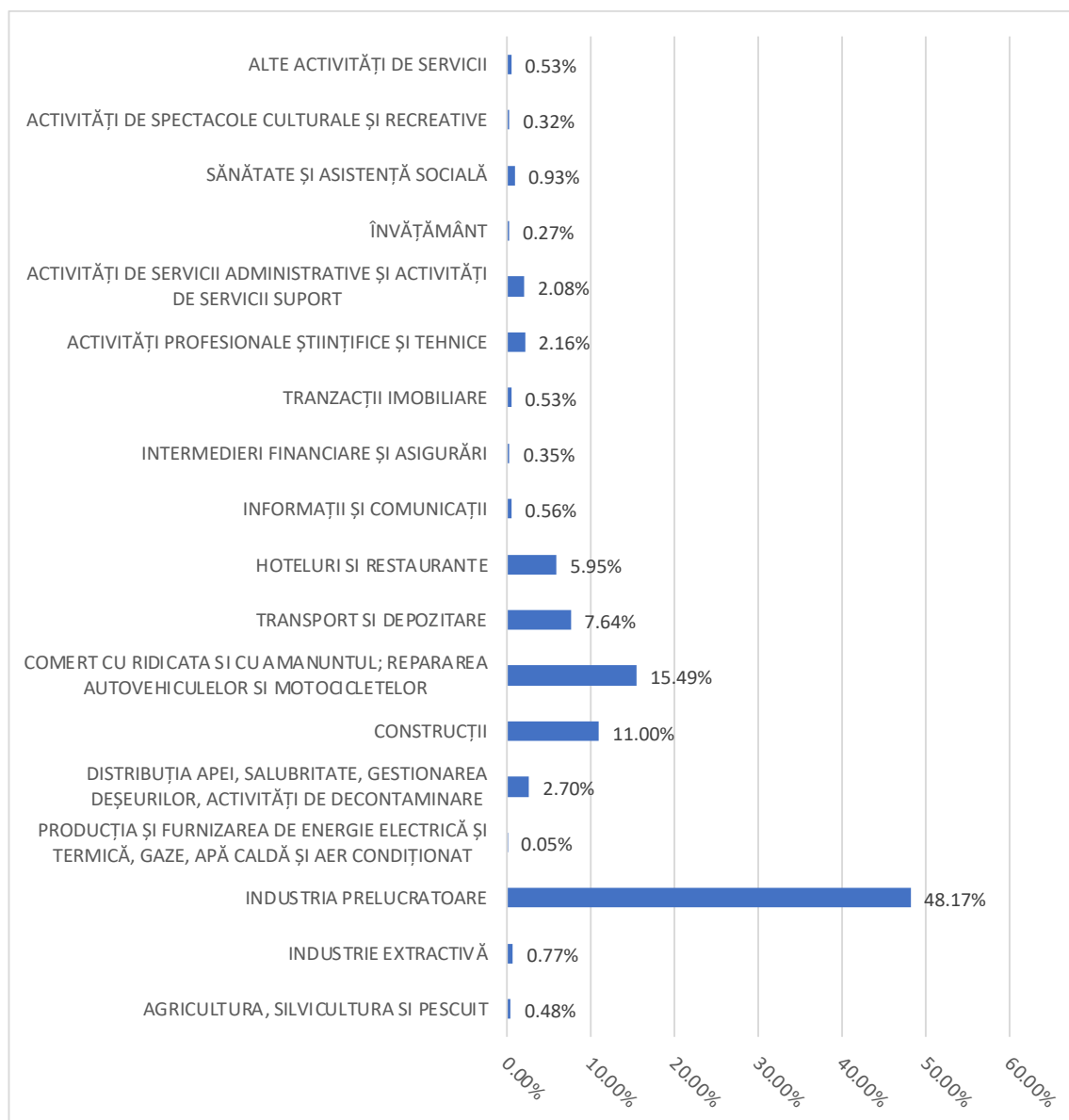
Populația activă	2011	2016	2023
Numărul total de locuitori.....	29.157	28.163	26.139
Din care populație cu vârstă activă (15-64 ani)	21.316	20.403	18.099

Populația activă ca procent din populația totală a localității	73,11%	72,45%	69,24%
--	--------	--------	--------

Tabel 6. Populația activă la nivelul Municipiului Câmpia Turzii din Județul Cluj, ca procent din populația totală a localității. Sursa. INS, Baza de date Tempo

Municipiul Câmpia Turzii din Județul Cluj a suferit o scădere pronunțată a numărului de locuitori din grupa de vârstă activă (15-64 ani) în perioada 2011-2023. Astfel, dacă în anul 2011, populația activă din municipiu reprezenta aproximativ 73,11% din populația totală, în anul 2023 aceasta reprezintă doar 69,24% din totalul locuitorilor, generând totodată o creștere a ratei de dependență demografică de la valoarea de 0,37 în anul 2011 la 0,44 în anul 2023.

Similar tendințelor naționale generale, și în cazul Municipiului Câmpia Turzii se remarcă o scădere a numărului de locuitori. Astfel, dacă în anul 2011 Municipiul Câmpia Turzii număra 29.157 de locuitori, în prezent orașul are doar 26.139 de locuitori, scăderea fiind de 10,35% în intervalul analizat. Din analiza tendințelor înregistrate la nivel județean (a se vedea Imagine 2, prezentată în cadrul acestui studiu), se remarcă tendința generală de creștere a numărului de locuitori în localitățile imediat învecinate Municipiului Cluj-Napoca, principalul centru economic, universitar, cultural și urban din regiune. Municipiul Câmpia Turzii se află la o distanță considerabilă față de Cluj-Napoca, de aproximativ 40 km.



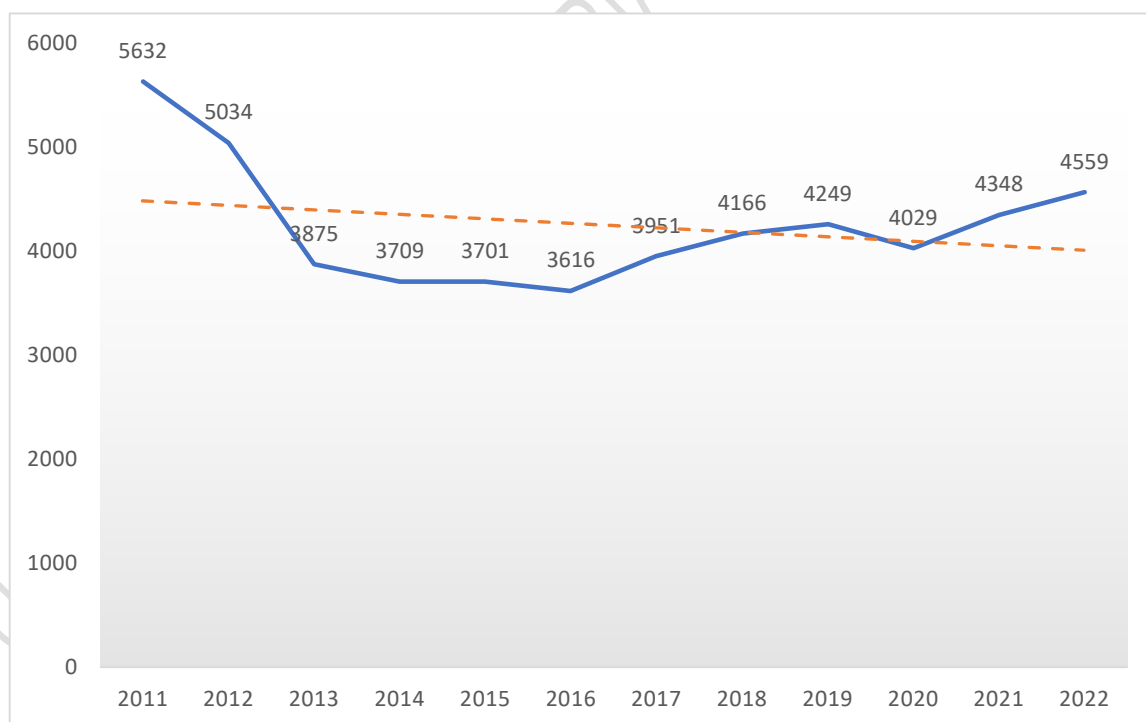
Imaginea 18. Numărul total de angajați pe secțiuni de activitate. Sursa. listaфирme.ro

Așa cum am precizat anterior, numărul populației salariate în diverse arii de activitate din Municipiul Câmpia Turzii, conform datelor statistice furnizate de INS, baza de date Tempo, este de 4.559 persoane. Dintre aceștia, doar 3.745 angajați sunt înregistrați în cadrul firmelor din localitate, reprezentând doar 1,86% din totalul angajaților din Județul Cluj.

Cel mai mare număr de angajați din întreprinderile din Municipiul Câmpia Turzii se găsește în domeniul industriei prelucrătoare, procentul reprezentat de aceștia din totalul angajaților din municipiu fiind de 48,17% (adică 1.804 persoane). Pe locul al doilea din perspectiva numărului de angajați găsim domeniul comerț cu ridicata și

cu amănuntul, repararea autovehiculelor și motocicletelor, cu 15,49% din totalul angajaților (adică 580 de persoane), urmat fiind de domeniul construcții, în acest caz procentul fiind de 11,00%. Locul al patrulea este ocupat de domeniul hoteluri și restaurante, cu doar 3,63% (un total de 223 persoane).

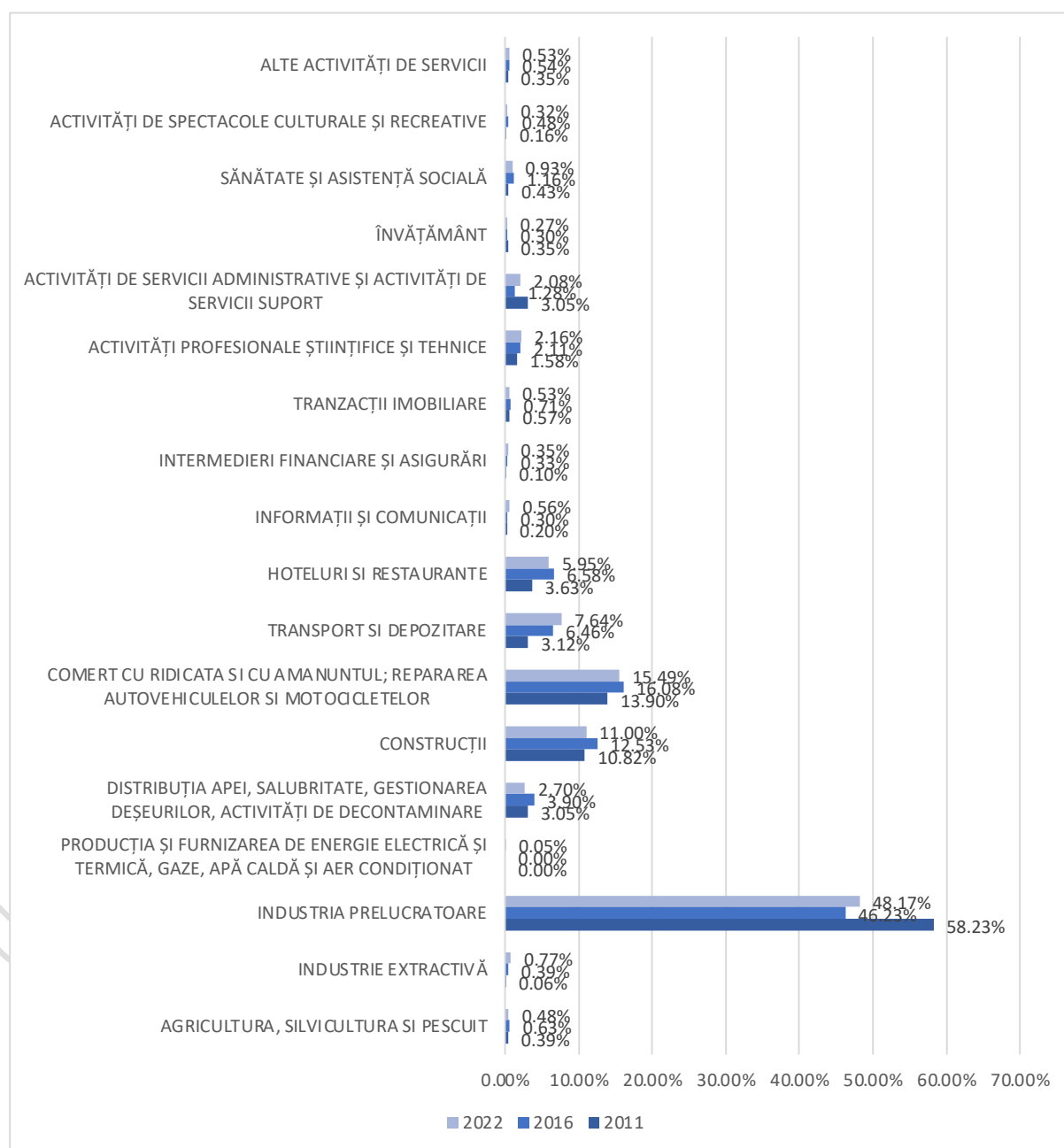
Conform datelor furnizate de Institutul Național de Statistică (baza de date Tempo), așa cum am precizat anterior, numărul total de salariați din Municipiul Câmpia Turzii, în anul 2022, este de 4.559 persoane, acest număr fiind în creștere aproape constantă în intervalul 2016-2022, așa cum se observă în Figura 15, ilustrată mai jos. Totodată, din figura prezentată mai jos reiese o scădere a numărului de salariați în intervalul 2011-2013, urmată de o relativă stagnare a numărului de salariați în intervalul 2013-2016. După această perioadă, așa cum am precizat anterior, numărul salariaților a crescut ușor, ajungând în prezent (anul 2023) la un total de 4.559 salariați la nivelul Municipiului Câmpia Turzii.



Imaginea 19. Evoluția numărului de salariați în intervalul 2011-2021. Sursa. INS, baza de date Tempo

Cele mai mari reduceri de personal s-au produs în domeniul industrie prelucrătoare. Numărul angajaților din companiile din Municipiul Câmpia Turzii a fluctuat ușor în intervalul 2011-2022, înregistrându-se o scădere a numărului de

angajați de la 4.879 angajați în 2011 la doar 3.745 salariați în 2022, conform datelor furnizate de lisafirme.ro. Numărul angajaților din companiile ce activează în domeniul industriei prelucrătoare a scăzut în acest intervalul temporal de la 2.841 angajați în 2011 la doar 1.804 angajați în anul 2022.



Imaginea 20. Evoluția numărului de angajați în intervalul 2011-2016-2022

Sursa. INS, baza de date Tempo

Evoluția numărului de salariați indică o reducere numerică generală a acestora, de la 5.632 persoane în anul 2011 la doar 4.559 persoane în anul 2022. Totodată, numărul șomerilor înregistrați este în scădere în același interval de timp, de la 580 șomeri înregistrați în anul 2011, la 152 șomeri înregistrați în anul 2022. Valorile privind forța de muncă din Municipiul Câmpia Turzii sunt în scădere în intervalul 2011-2022. Astfel, concomitent cu scăderea numărului de locuitori din Municipiul Câmpia Turzii, remarcăm și o scădere rapidă a numărului de persoane din categoria activilor. Populația activă scade și ca pondere din populația totală, în anul 2022 persoanele din categoria 15-64 ani reprezentând doar 69,24% din totalul locuitorilor (comparativ cu anul 2011, când această categorie reprezenta 73,11%).

În intervalul 2011-2023 se remarcă o scădere a numărului de persoane tinere (0-14 ani) și a numărului persoanelor active (15-64 ani), concomitent cu o creștere remarcabilă a numărului persoanelor vârstnice (65 ani și peste). Populația tânără scade în intervalul analizat cu 23,46%, populația din grupa de vârstă activă (15-64 ani) scade cu 15,09% iar populația vârstnică înregistrează o creștere remarcabilă de 30,8% în intervalul 2011-2023.

Din perspectiva distribuției procentuale a datelor, se remarcă o scădere evidentă a ponderii populației active în intervalul 2011-2022, din total populație. Ponderea salariaților în total populație activă a scăzut, totodată, în intervalul 2011-2022. Se remarcă o scădere bruscă a ponderii în special în intervalul 2013-2017, când ponderea acestora nu depășește 20%.

Procentul șomerilor înregistrați, prin raportare la populația activă totală a localității, este în scădere constantă în intervalul analizat, de la 2,72% în anul 2011 la doar 0,82% în anul 2022. Se remarcă, astfel, o pondere foarte scăzută a șomerilor înregistrați, ca procent din populația cu vârstă activă. Acest fapt nu indică, în mod clar, o scădere a numărului șomerilor la nivel de UATB ci mai degrabă o pondere din ce în ce mai scăzută a persoanelor care își declară statutul de șomeri.

2.5.3. Industria

Extras din Studiul de fundamentare climatic, pedologic, ecologic elaborat de S.C. ASRO SERV S.R.L.:

La nivelul municipiului Câmpia Turzii, sectorul industrial este reprezentat de ramuri precum: industria metalurgică, industria materialelor de construcții, chimică și

textilă, a materialelor de construcții, fiind cel mai dezvoltat sector în cadrul economiei locale începând din perioada interbelică și până în prezent⁴.

Rolul sectorului industrial a fost foarte important în cadrul economiei locale începând din perioada interbelică, incluzând apoi perioada socialistă și cuprinzând activități diverse, în industria metalurgică, industria materialelor de construcții, industria chimică și industria textilă.

După 1990, domeniul industrial s-a dezvoltat în principal prin investiții străine, iar producția, în special cea de pesticide, componente metalurgice și electrotehnice, este comercializată atât pe piețele locale și regionale cât și la nivel național și internațional.

Industria metalurgică este legată de activitatea combinatului metalurgic Industria Sârmei Câmpia Turzii S.A., care a fost înființat în 1920, ca producător de sârme și cuie. Apariția combinatului a influențat puternic dezvoltarea teritoriului, astfel că acesta a favorizat unirea celor două localități existente anterior în acest spațiu (Sâncrai și Ghiriș-Arieș) și apariția orașului Câmpia Turzii. Ocupând mai mult de 100 ha, în partea de vest a orașului, combinatul s-a dezvoltat puternic în a doua jumătate a secolului al XX-lea (din 1949), iar localitatea a fost declarată oraș în 1952, primind rangul de municipiu în 1998. Începând cu perioada comunistă și până în anii 2000, combinatul s-a dezvoltat și a funcționat ca principalul actor economic al orașului. După privatizarea din 2003, când a fost preluat de grupul metalurgic elvețian, cu capital majoritar rusesc, Mechel Steel S.A., combinatul a intrat într-un proces de modernizare și de creștere a competitivității sale naționale și internaționale prin re tehnologizare, automatizarea procesului de fabricație, diversificarea produselor industriale și reducerea impactului activităților de producție asupra calității mediului. Însă din anul 2012, ca urmare a competiției ridicate de pe piața liberă, combinatul metalurgic Industria Sârmei Câmpia Turzii S.A. și-a sistat activitatea de producție, prin închiderea treptată a secțiilor și reducerea constantă a locurilor de muncă. În anul 2013, combinatul a fost declarat oficial în insolvență și a fost vândut de Mechel către compania Invest Nikarom, înregistrată în București.

⁴ Statutul municipiului Câmpia Turzii aprobat prin Hotărârea Consiliului Local al Municipiului Câmpia Turzii nr. 175/26.09.2019, p.28.

În prezent, în cadrul unui *plan de reorganizare a combinatului*, cu o durată de 4 ani, este în desfășurare procesul de vânzare a activelor, prin valorificarea utilajelor ca fier vechi.

Planurile de dezvoltare a spațiului ocupat de combinatul metalurgic Industria Sârmei Câmpia Turzii S.A. prevăd redezvoltarea, pe termen mediu, a unei noi zone industriale, realizată conform actualelor norme tehnologice și tendințe de activitate.

Industria Sârmei Câmpia Turzii S.A. a vândut prin licitație imobile de pe platforma industrială (terenuri și hale) unor firme care au deschis ***centre de producție, centre logistice etc., firme care au creat locuri de muncă*** pentru municipiul Câmpia Turzii și zona învecinată, iar pentru atragerea în continuare de noi investitori, Industria Sârmei Câmpia Turzii S.A. este obligată să facă investiții majore în infrastructura rutieră (drumuri industriale), rețeaua de cale ferată uzinală, refacerea rețelelor interne de alimentare/distribuție gaze naturale, apă și energie electrică, pentru ca acestea să corespundă cerințelor legale și nevoilor actualilor și viitorilor deținători.

Industria chimică reprezintă una dintre activitățile industriale de amploare dezvoltate după 1990 în municipiul Câmpia Turzii. S.C. Chemical Independent Group S.A., producătoare de pesticide, înființată în 1993, prin capital integral privat, este principala întreprindere de acest tip, având activitate națională și internațională.

Dezvoltarea industriei locale este sprijinită de municipalitate prin ***realizarea unui nou parc industrial***, printr-un proiect de investiție publică, având ca obiectiv creșterea tractivității orașului pentru investitorii industriali de înaltă tehnologie, prin oferirea unei alternative la parcul industrial privat existent în zona REIF.

Societatea Parc Industrial Câmpia Turzii S.A. - realizată de administrația locală funcționează din punct de vedere administrativ din 2015 și a fost înființată pe o suprafață de 5 ha (54.945 mp), dispunând de totalitatea rețelelor de utilități. Administrarea pe termen lung a parcului industrial prevede extinderea acestuia prin achiziționarea de terenuri (încă 5 ha) din cadrul fostului combinat metalurgic ISCT S.A. În competiția directă cu parcul industrial privat, localizarea fiind de vecinătate, administrația locală mizează pe tarife mai reduse și facilități financiare pentru atragerea investitorilor.

În cadrul Parcului Industrial Câmpia Turzii S.A. își desfășoară activitatea mai multe societăți comerciale, cu profilul diferite de activitate, de la zincare termică (Berg Banat), la activități de transport (Sosim Trans) și producția și comercializarea

de produse în domeniul HoReCa (Solinox). Parcul Industrial este ocupat în proporție de 100%.

Câmpia Turzii reprezenta alături de Turda, unul dintre marile centre industriale pentru materiale de construcții din regiune. Astfel, **industria materialelor de construcții** a funcționat în Câmpia Turzii ca activitate economică importantă pentru dezvoltarea locală prin intermediul întreprinderii S.C. Cercon Arieșul S.A., înființată în 1997, care exploata resursele locale de argilă pentru a realiza produse ceramice pentru construcții.

În privința produselor de ceramică brută, societatea Cercon Arieșul S.A. producea cărămizi și blocuri din ceramică (exclusiv pentru zidărie aparentă) și țiglă din argilă nerefractară pentru acoperișuri. În 2012, întreprinderea mai avea doar 8 angajați, iar din 2013 și-a încetat activitatea, rămânând fără angajați și înregistrând mari pierderi de capital.

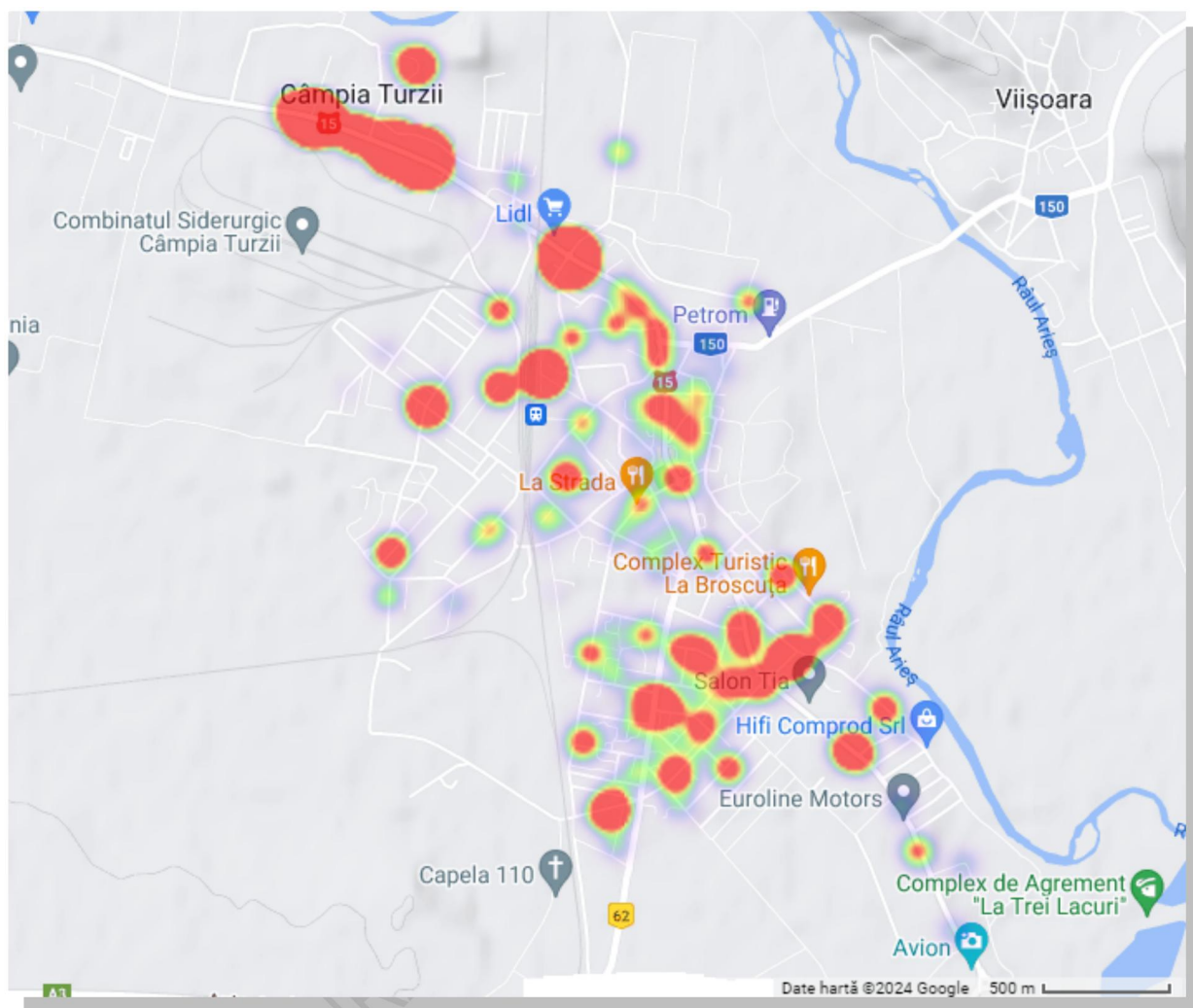
În prezent, în domeniul industriei construcțiilor (civile și industriale) și al dezvoltării rețelelor de utilități publice și private, principala întreprindere din Câmpia Turzii este ACSA S.A. (Antrepriza de Construcții și Servicii Auxiliare), înființată în 1991, ca urmare a privatizării Antreprizei de Construcții Industriale înființată în 1967. Alături de aceasta, grupul german Henkel România își desfășoară activitatea principală în Câmpia Turzii, printr-o fabrică de materiale de construcții, ce funcționează pe o suprafață de 12.365 mp, realizată în cadrul unui proiect de investiții de aproximativ 9 milioane de euro. Producția include gleturi și adezivi Ceresit, pentru gresie și faianță. Totodată, compania a dezvoltat și sectorul de cercetare din România în domeniul materialelor de construcții, prin gestionarea unui laborator specializat în testarea calității adezivilor și a materialelor de construcții, din punct de vedere al eficienței energetice a acestora.

Industria electronică este activă în municipiul Câmpia Turzii prin intermediul întreprinderii CB Electric S.R.L., care produce aparatură electronică industrială și execută montaje mecanice și electromecanice. Dintre investițiile private recente în domeniul industrial, Zona Industrială REIF reprezintă primul proiect din Câmpia Turzii de dezvoltare a unui spațiu de mari dimensiuni pentru atragerea de investiții de tip industrial, fiind totodată al treilea astfel de proiect din județul Cluj. Proiectul, dezvoltat prin inițiativa privată a unui investitor german (Reif Bauunternehmung, prin

filiala locală Reif Construct), cu o investiție de aproximativ 12 milioane euro, ocupă o suprafață de 44 ha, în partea de vest a orașului, în apropiere de fostul combinat metalurgic, unde a fost realizată infrastructura necesară (rețele de utilități, hale industriale, clădiri de birouri) localizării de noi activități industriale precum: construcțiile de mașini, producția de subansamble electrice, ambalarea produselor de panificație, producția alimentară, alte servicii pentru industrie sau / și agricultură.

Parcul industrial REIF și-a început activitatea în 2009, prin intermediul companiei germane Heco Schrauben, specializată în prelucrarea metalelor și producerea de șuruburi de diferite dimensiuni. Folosind o forță de muncă locală de 30 de angajați în cadrul liniilor de producție automatizate, producția acestei companii este destinată exportului. Din 2014, în cadrul parcului industrial funcționează și Complexul logistic Edenia, cel mai mare depozit de *produse congelate* din Europa, dezvoltat de compania Macromex - cel mai mare importator și distribuitor de produse congelate și refrigerate din România. Activitatea de ansamblu a parcului industrial înregistrează totuși unele dificultăți economice.

În prezent în cadrul zonei industriale își desfășoară activitatea întreprinderi cu activitate în domeniile producției metalurgice (S.C. Heco Schrauben S.R.L., S.C. Berg Banat S.R.L.), echipamentelor industriale (S.C. Seco Sieta S.R.L.) componente auto din plastic și cauciuc (Cikautxo) depozitării de produse alimentare (S.C. Macromex S.R.L.).

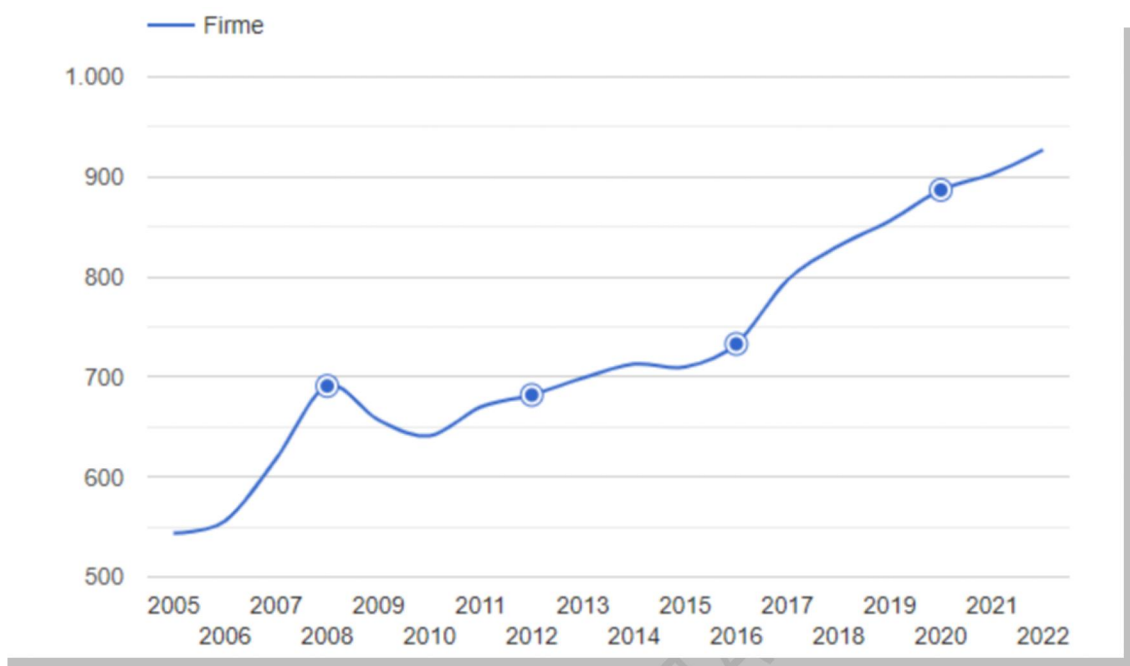


Imaginea 21. Distribuția ca mărime a firmelor active din Câmpia Turzii

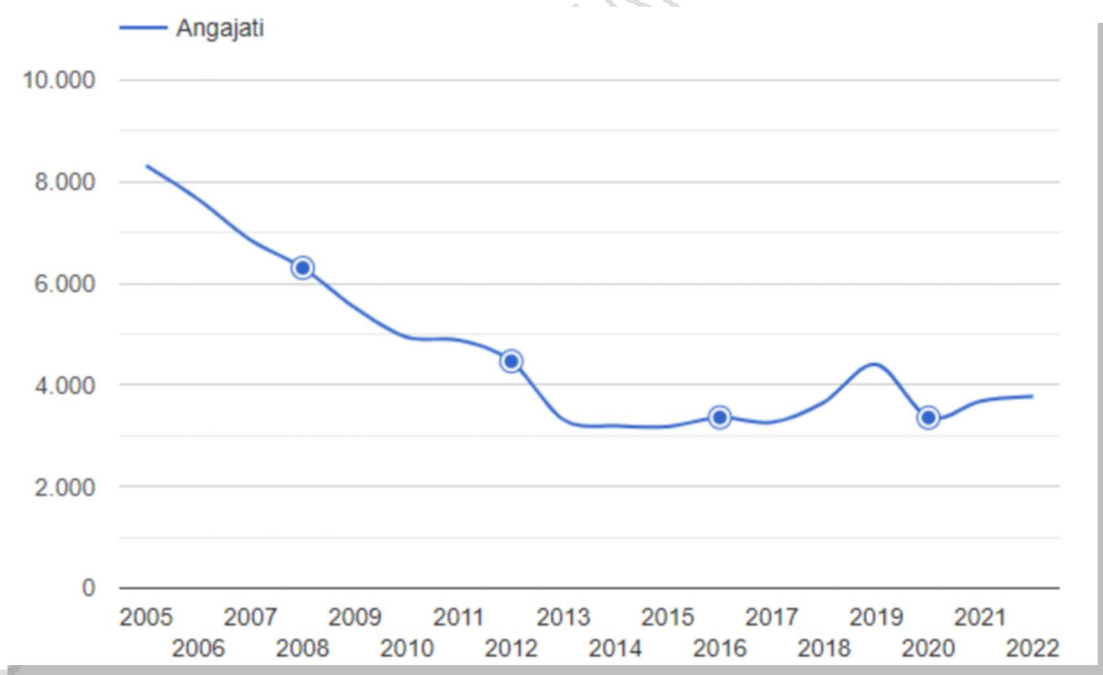
Mediul industrial privat al Câmpiei Turzii se află într-un proces continuu de dezvoltare, atât prin investiții străine, cât și prin accesarea de fonduri europene. Creșterea competitivității activităților industriale ale orașului prin astfel de inițiative reprezintă un avantaj pentru susținerea dezvoltării pe termen lung a municipiului.⁵

Începând din 1990, în localitatea CAMPIA TURZII, au fost înregistrate la Registrul Comerțului un număr de 4060 firme. Până la data actualizării au rămas în funcțiune 1844 firme dintre care 1618 sunt încă active conform ANAF. Un număr de 481 firme înregistrate în CAMPIA TURZII figurează ca fiind inactive fiscal. Pentru anul 2023 au depus datele de bilanț un număr de 927 firme.

⁵ „Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Câmpia Turzii 2021-2027”



Imaginea 22. Total firme pe ani, firme din Câmpia Turzii⁶



Imaginea 23. Total angajați pe ani, firme din Câmpia Turzii

⁶ <https://www.listafirme.ro/harta/cluj-campia-turzii.htm>

2.6 Caracteristici socio-demografice

Extras din Studiul de fundamentare privind evoluția socio-demografică elaborat de S.C. AKY GENERAL CONCEPT S.R.L.

Municipiul Câmpia Turzii avea, în anul 2023, o populație de 26.139 locuitori domiciliați, în scădere față de perioada precedentă. În cadrul recensământului din anul 2021, populația rezidentă era estimată la un total de doar 20.590 de rezidenți, orașul găsiindu-se în declin demografic accelerat.

Din perspectiva structurii socio-demografice pe sexe și grupe de vârstă, Municipiul prezintă o populație feminină puțin mai numeroasă decât cea masculină, ponderea acestora fiind relativ constantă pe tot parcursul intervalului 2011-2023. Structura pe vârste indică o tendință accentuată de îmbătrânire demografică, însă, populația cea mai numeroasă găsiindu-se în anul 2023 în cadrul intervalului 30-65 de ani. Media de vârstă înregistrată la nivelul acestei unități administrativ-teritoriale este în anul 2023 la valoarea de 43,59 de ani, fiind peste media județeană și găsiindu-se în creștere rapidă față de anul 2011, când media era la valoarea de 38,81 ani.

Rata de dependență demografică raportată la nivelul municipiului indică, de asemenea, procesul de îmbătrânire demografică instalat. Astfel, rata de dependență demografică a crescut de la 0,37 în 2011 la 0,44 în anul 2023. Totodată, rata de înlocuire demografică, calculată ca raportul dintre populația tânără (0-14 ani) și cea vârstnică (65 ani și peste) se găsește în scădere, de al 1,09 în 2011 la 0,64 în 2023.

Declinul demografic instalat la nivelul Municipiului Câmpia Turzii își găsește sursa atât în mișcarea naturală cât și în mișcarea migratorie. Ratele sporului natural și migrației nete raportează, în intervalul 2011-2023, valori negative, indicând faptul că numărul ieșirilor din populație este în permanență mai ridicat decât numărul intrărilor.

Disfuncționalități identificate:

Demografie – Municipiul Câmpia Turzii, spre deosebire de Județul din care face parte, Cluj, înregistrează scăderi constante ale numărului de locuitori în intervalul 2011-2023. De altfel, în cadrul analizei realizate la nivel județean s-a observat faptul că rata de creștere a numărului de locuitori, este una relativ pronunțată, de 3,93%. În același interval temporal, Municipiul Câmpia Turzii înregistrează o scădere a numărului total de locuitori de aproximativ 10,35%. În raport cu distribuția populației

la nivel județean, tendințele înregistrate indică o creștere mai rapidă a numărului locuitorilor din mediul de rezidență rural al Județului Cluj, creșterile fiind înregistrate cu precădere în cadrul unităților administrativ-teritoriale din proximitatea Municipiului Cluj, principalul centru economic al zonei nordice a României. Din perspectiva medie vârstelor, județul Cluj raportează o creștere a acestuia în intervalul 2011-2023, principala creștere fiind în cadrul mediului urban de rezidență. Mediul rural, spre deosebire de tendințele generale ale României, raportează o scădere ușoară a mediei de vârstă în intervalul analizat. Media de vârstă a populației din Municipiul Câmpia Turzii depășește media județeană și pe cea înregistrată la nivelul mediului urban de rezidență, indicând astfel o populație mai îmbătrânită la nivelul acestei unități administrativ-teritoriale.

Educație – din perspectiva accesului la educație, Municipiul Câmpia Turzii dispune de șapte grădinițe, două școli gimnaziale, un liceu teoretic, un colegiu tehnic și un club al copiilor, anunță datele furnizate de Inspectoratul Școlar Județean. Municipiul este bine deservit de dotări pentru educație, însă se remarcă necesitatea dispunerii unităților școlare în număr mai ridicat la nivelul orașului, asigurând astfel accesul rapid, în distanță de maximum 1 km, a tuturor copiilor din localitate.

Sănătate – Municipiul Câmpia Turzii dispune de dotările de sănătate necesare. Din datele furnizate de Institutul Național de Statistică reiese faptul că în această unitate administrativ-teritorială există 1 spital, un ambulatoriu integrat spitalului, un dispensar medical, două centre de specialitate, patru cabinete școlare, 11 cabinete medicale de familie, 12 cabinete stomatologice, 14 cabinete medicale de specialitate, 13 farmacii, 5 laboratoare și 8 laboratoare de tehnică dentară. Din perspectiva sistemului sanitar, însă, se remarcă faptul că majoritatea acestor dotări pentru sănătate se găsesc în sistem privat, sistemul public de sănătate neavând pe teritoriul Municipiului Câmpia Turzii cabinete medicale de familie, cabinete stomatologice sau cabinete medicale de specialitate. Accesul la aceste dotări pentru sănătate este esențială, la nivelul Municipiului Câmpia Turzii, în special dată fiind tendința constantă de creștere a numărului de locuitori din categoria 65 ani și peste la nivel local.

2.7 Căi de circulație și transport

Pozițiile kilometrice aferente relației dintre drumul național și limitele intravilanului existent și propus sunt următoarele: km 5+857 (dreapta – limită administrativă și limită intravilan existent/propus), km 5+911 (partea stângă – limită administrativă și limită intravilan existent/propus), km 8+505 (sens giratoriu – intersecție cu DJ 150), km 10+311 (intersecție cu DC 62), km 11+315 (limită intravilan existent) și km 11+338 (limita administrativă și limita intravilan propus).

Extras din Studiul de fundamentare privind organizarea circulației și transporturilor elaborat de S.C. Neo Plan S.R.L.

2.7.1. Caracterizarea sistemului de circulații

Municipiul Câmpia Turzii, servește ca un nod important de trafic și comunicații pentru unitățile administrativ-teritoriale (UAT) vecine. Rețeaua rutieră care leagă Câmpia Turzii de aceste UAT-uri joacă un rol esențial în facilitarea mobilității, comerțului și accesului la servicii.

Infrastructura Rutieră Principală:

Infrastructura rutieră principală din Câmpia Turzii este formată din:

- DN15 (E60), care traversează municipiul și asigură legătura cu Cluj-Napoca și Târgu Mureș. Pe teritoriul localității, acest drum național are o lungime de 5,55 km și este compus din două străzi principale: strada Laminoriștilor și strada 1 Decembrie 1918.
- DJ 150: Leagă Câmpia Turzii de Vișoara, Frata și Mociu.
- DC 62: Face legătura între Câmpia Turzii și Călărași Gară.
- Autostrada A3: Tronsonul Gilău – Câmpia Turzii trece prin partea de sud a municipiului, oferind acces rapid către Cluj-Napoca și alte orașe importante din regiune.

În plus față de aceste artere principale, există și o rețea stradală urbană formată din 133 de străzi, cu o lungime totală de 52 km, care asigură circulația în interiorul orașului și conectează diferitele cartiere și zone funcționale.

Rețeaua principală de străzi din Câmpia Turzii este structurată pe mai multe niveluri și are câteva caracteristici importante:

- DN15 (E60) - Stradă Laminoriștilor și 1 Decembrie 1918: Aceasta este axa principală de circulație, traversând municipiul de la nord-vest la sud-est și preluând atât traficul local, cât și cel de tranzit.
- Străzi principale locale: Acestea asigură traficul major în interiorul orașului și includ străzi precum:
 - Strada Aurel Vlaicu
 - Strada Gheorghe Barițiu
 - Strada George Coșbuc (legătură cu comuna Viișoara)
 - Strada Dr. Ion Rațiu (legătură cu cartierul Șarât)
 - Strada Iancu Jianu (legătură cu cartierul Lut)
- Străzi secundare (colectoare și de deservire): Acestea asigură colectarea traficului din cartiere și includ un număr mare de străzi, majoritatea modernizate.

Alte aspecte importante ale rețelei stradale:

- Lățimi variabile: Străzile au lățimi diferite, de la 10-14 m pentru DN15 (E60) până la 4-7 m pentru străzile de colectare, ceea ce poate afecta fluența traficului în anumite zone.
- Impactul căii ferate: Magistrala feroviară 300 traversează orașul de la nord la sud, creând discontinuități în țesutul urban și dificultăți de conectivitate între cartierele situate de o parte și de alta a căii ferate.
- Stare tehnică bună: Majoritatea străzilor sunt modernizate și se află într-o stare tehnică bună, reflectând eforturile municipalității de a asigura o infrastructură rutieră de calitate.
- Nevoia de dezvoltare: În ciuda investițiilor recente, există în continuare străzi care necesită modernizare sau reabilitare, în special în zonele rezidențiale. De asemenea, creșterea traficului și dezvoltarea urbană necesită continuarea eforturilor de îmbunătățire și extindere a infrastructurii rutiere.

Rețeaua principală de străzi a municipiului Câmpia Turzii este relativ bine dezvoltată, însă există provocări legate de gestionarea traficului de tranzit, de asigurarea conectivității între cartierele separate de calea ferată și de necesitatea dezvoltării continue a infrastructurii pentru a face față creșterii traficului și nevoilor de mobilitate ale populației.

Străzile din rețeaua națională, pe care se desfășoară traficul de tranzit, au lățimi cuprinse între 10 și 14 metri. Străzile principale ale orașului, care preiau traficul local major, au o parte carosabilă cu lățimea de 7-8 metri. Celelalte străzi, destinate colectării traficului, au lățimi între 4 și 7 metri. Aceste dimensiuni îngreunează fluența traficului, care este în continuă creștere, generând congestii în anumite zone.

Pe întreaga porțiune care traversează municipiul, traficul de tranzit se amestecă cu cel local, ceea ce duce la blocaje periodice în zonele critice, în special pe anumite străzi centrale (cum ar fi strada Laminoriștilor) și la trecerea căii ferate spre cartierul Șarăt, magistrala de cale ferată funcționează în prezent ca o fractură în țesutul urban al municipiului, având doar treceri la nivel, cu excepția subtraversării căii ferate de către DN15.

Valori de Trafic:

Conform PMUD Câmpia Turzii, care include numărări de trafic efectuate în 2016 în cinci puncte cheie din oraș, oferind o imagine asupra fluxurilor de vehicule în diferite zone, s-au înregistrat fluxuri medii zilnice între 5.000 și 11.000 de autovehicule, cu variații în funcție de locație și direcția de deplasare, în special pe drumul național DN15 ce traversează orașul.

În oraș, traficul este îngreunat la orele de vârf, în special la intersecțiile critice cu DN15, cum ar fi cele cu strada Gheorghe Barițiu, strada Republicii, strada Aurel Vlaicu și strada George Coșbuc. Aceste intersecții necesită îmbunătățiri prin semaforizare cu „undă verde” și realizarea de sensuri giratorii. Pentru a atenua aceste probleme și pentru a îmbunătăți fluența traficului pe DN15, au fost implementate două sensuri giratorii noi la intersecțiile cu strada Aurel Vlaicu, respectiv cu strada George Coșbuc. Cu toate acestea, creșterea continuă a traficului și dezvoltarea urbană a municipiului necesită găsirea unor soluții suplimentare pentru a asigura o circulație eficientă și sigură pe această arteră vitală.

Zone Afectate / Disfuncționalități:

- Cartierele rezidențiale din Câmpia Turzii sunt afectate de unele probleme referitor la zonele de parcare. Conform PMUD 2016, există zone în care trotuarele și spațiile verzi sunt ocupate cu mașini parcate, unele chiar de tonaj mare. De asemenea, rămâne problema existenței de garaje individuale amenajate pe domeniul public, care ocupă inefficient acest spațiu.

- Creșterea semnificativă a numărului de autovehicule înregistrate în Câmpia Turzii, de aproximativ 36,31% între 2015 și 2020, comparativ cu o creștere de doar 13% în perioada 2011-2015, a accentuat deficitul de locuri de parcare în zona centrală și în cartierele cu locuințe unifamiliale. Această nevoie de spații de parcare suplimentare este resimțită în special în cartierele dens populate, precum Cartierul Blocuri, unde locuitorii se confruntă cu dificultăți în găsirea unui loc de parcare.
- Unele străzi din municipiu sunt degradate, fără sisteme adecvate de scurgere a apelor pluviale, cu borduri cu înălțime mică sau trotuare degradate, ceea ce contribuie la dificultăți în gestionarea traficului și a siguranței pietonilor (PMUD - Câmpia Turzii). În anul 2020 erau inventariate ca prioritare pentru modernizare un număr de 12 obiective, însumând 13.3 km străzi de modernizat.
- În zona Gării, spațiul este insuficient valorificat și funcționalizat. Coridoarele pietonale nu sunt accesibile, zonele de staționare a mijloacelor de transport călători nu sunt semnalizate adecvat, zonele de așteptare sunt improprii, iar întregul ansamblu urbanistic din zonă (inclusiv rondul) este neatractiv.
- Există o lipsă de marcaje rutiere adecvate și semnalizări, ceea ce agravează problema fluidității traficului.
- În Câmpia Turzii, nu există poduri sau tuneluri rutiere pentru a traversa calea ferată, cu excepția subtraversării acesteia de către Drumul Național. Toate celelalte treceri la nivel de cale ferată din interiorul orașului sunt deficitare din punct de vedere al amenajării, lipsind, de exemplu, trotuarele. Această lipsă a traversărilor denivelate creează disconfort și probleme de conectivitate între partea de vest și cea de est a orașului, afectând în special locuitorii cartierului Șarăt.
- Lipsa unei centuri ocolitoare în partea sudică și izolarea cartierului Șarăt din cauza magistralei feroviare 300 afectează accesibilitatea și conectivitatea în oraș.

2.7.2. Transportul public de călători

În Câmpia Turzii, serviciul de transport public local este în curs de dezvoltare, cu operatorul "Transport Local Câmpia Turzii" înființat, dar încă neoperațional la începutul anului 2024.

În baza proiectului „Infrastructura de transport public și măsuri pentru mobilitate alternativă în Municipiul Câmpia Turzii” au fost achiziționate un număr de 7 autobuze hibride diesel-electrice ce vor deservi transportul public din municipiu.

În prezent, transportul de persoane este asigurat de operatori privați și taxiuri, iar Primăria deține două microbuze pentru transportul elevilor.

Deși există o conurbație activă cu Turda, lipsește o autoritate de transport pentru zona metropolitană.

Principalele destinații deservite de cursele regulate sunt Cluj-Napoca, Turda, Târgu Mureș și localități învecinate.

În prezent, există două linii de transport public suburban (linia 20 și linia 21) operate de Cento Trans.

2.7.3. Transportul pe cale ferată

Câmpia Turzii este străbătută de magistrala feroviară 300 București-Oradea, o linie ferată dublă electrificată de 647 km, cu 18 ramificații. Această linie, parte din Coridorul IV Paneuropean, este unul dintre principalele coridoare de transport feroviar din România, oferind municipiului acces la o gamă largă de destinații și orare.

Tronsonul Cluj-Napoca - Oradea, din care face parte și Câmpia Turzii, este inclus în planurile de modernizare din Masterplanul de Transport. Viteza maximă actuală pe segmentul Câmpia Turzii - Apahida este de 60 km/h, o viteză medie la nivel național, dar necompetitivă la nivel european.

Transportul de călători este asigurat de 36 de trenuri Regio și Inter-Regio, care oferă conexiuni directe atât la nivel județean cu Cluj-Napoca, cât și la nivel național cu orașe importante precum București, Timișoara, Constanța, Iași și Oradea.

Începând cu 1 iunie 2017, ruta feroviară Câmpia Turzii - Cluj-Napoca a fost îmbogățită cu patru trenuri private pe zi, în fiecare direcție, operate de Interregional Călători SRL, cu o durată de călătorie de aproximativ o oră și 10-15 minute.

Există o oportunitate de a introduce un serviciu de tren metropolitan pe linia industrială subutilizată spre Turda, înlocuind parțial rutele de autobuz 20 și 21. Un astfel de tren ar fi o alternativă mai sustenabilă, mai sigură și mai rapidă decât

autobuzele existente, reprezentând o practică europeană de succes în tranziția către transportul feroviar.

2.7.4. Transport de marfă

Descărcarea traficului de marfă în Câmpia Turzii se face în principal pe ruta Str. Laminoriștilor - Strada 1 Decembrie - nod A3 Autostrada Transilvania.

Lipsa unei alternative de ocolire a orașului până la nodul A3 obligă traficul greu să tranziteze întreg municipiul, ceea ce are consecințe negative asupra traficului, calității vieții, siguranței și mediului.



Imaginea 24. Principalii generatori de trafic de marfă din municipiul Câmpia Turzii

Sursă: PMUD 2016-2027

Cererea de transport feroviar de marfă a scăzut odată cu reducerea activității Combinatului Metalurgic, iar unele linii de marfă au fost scoase din uz, putând fi reutilizate în alte scopuri.

Traficul de marfă are impact asupra municipiului, generând congestie pe DN15, afectând străzile colectoare și infrastructura principală, cauzând poluare fonică și vizuală și crescând riscurile în trafic. Datele actualizate privind creșterea activității economice sugerează o creștere viitoare a traficului de marfă.

Piețele atrag autovehicule de până la 3,5 tone, cum ar fi Piața agroalimentară Unirii sau Oborul. În schimb, piețele agro-alimentare nu dispun de parcuri dedicate pentru aprovizionare, ceea ce afectează siguranța și fluiditatea circulației auto și pietonale.

2.7.5. Mijloace alternative de transport

Structura urbanistică a municipiului Câmpia Turzii face ca zona dens populată și cele mai importante obiective de interes să fie bine dimensionate pentru deplasări pietonale și cu bicicleta. Orașul are o lățime de aproximativ 3 km pe axa est-vest și o lungime de până la 5,5 km pe axa nord-vest sud-est, ceea ce îl face potrivit pentru deplasări nemotorizate. Aceasta înseamnă că traversarea orașului de la est la vest se poate face în aproximativ 70 de minute pe jos sau în aproximativ 25 de minute cu bicicleta. Totuși, principalele dificultăți în ceea ce privește deplasările nemotorizate sunt lipsa infrastructurii adecvate.

În Câmpia Turzii, infrastructura pietonală constă în alei de acces, trotuare și zone pietonale. Traversarea străzilor se face la nivel, fără pasaje pietonale denivelate. Majoritatea trotuarelor sunt în stare medie-slabă, având lățimi insuficiente, în special în cartierele periferice. Noile dezvoltări imobiliare, precum cea din zona Nichita Stănescu, nu dispun de trasee pietonale, iar multe străzi de acces sunt neasfaltate.

În contrast, zona centrală și arterele principale beneficiază de amenajări pietonale bune. Cu toate acestea, problema spațiului insuficient pentru pietoni este agravată de parcare ilegală pe trotuare, ceea ce afectează siguranța și confortul pietonilor.

O problemă specifică este reprezentată de calea ferată care traversează orașul, creând o fractură în țesutul urban și dificultăți de conectivitate, în special pentru locuitorii cartierului Șarăt. Lipsa traversărilor denivelate și amenajarea deficitară a trecerilor la nivel afectează siguranța și confortul pietonilor.

În zonele periferice, precum cartierele Lut și Șarăt, lipsa traseelor pietonale afectează accesibilitatea și conectivitatea. De asemenea, subdimensionarea spațiului pietonal în diferite zone ale orașului expune pietonii traficului rutier, iar lipsa circuitelor pietonale integrate amplifică acest risc.

Pentru persoanele cu dizabilități, deplasarea în oraș și în afara acestuia reprezintă adesea o provocare, din cauza lipsei de infrastructură și dotări adecvate în transportul public, ceea ce necesită asistență constantă.

Deși există un număr semnificativ de bicicliști în Câmpia Turzii, infrastructura pentru aceștia este insuficientă.

În prezent, Municipiul Câmpia Turzii se află în etapa 1 de implementare a PMUD, care prevede construirea de piste de biciclete propuse prin cele două acțiuni „PMS.1 Crearea unei infrastructuri moderne, sigure pentru bicicliști Etapa 1 – Parc Municipal – Laminoriștilor – Mall” și „PMS.2 Crearea unei infrastructuri moderne, sigure pentru bicicliști Etapa 1 – Blocuri – Laminoriștilor”, piste propuse fiind realizate dar încă nerecepționate.

2.7.6. Staționarea

Municipiul Câmpia Turzii se confruntă cu o serie de provocări legate de staționarea vehiculelor, reflectând tendințele generale de urbanizare și creștere a numărului de autoturisme.

Cu o creștere a gradului de motorizare, s-au identifică mai multe probleme cheie:

- Deficitul de locuri de parcare: Capacitatea existentă nu reușește să țină pasul cu creșterea numărului de vehicule.
- Distribuția inegală a locurilor de parcare: Anumite zone din oraș sunt mai bine deservite decât altele, ceea ce poate duce la aglomerare în anumite cartiere.
- Parcări neconforme: O parte din infrastructura de parcare existentă necesită modernizări pentru a îndeplini standardele actuale de siguranță și confort.

2.8 Intravilan existent. Zone funcționale. Bilanț teritorial

Suprafața totală administrativă este de 23768546 mp.

Suprafața intravilanului existent conform OCPI este de 9564210 mp.

Suprafața intravilanului existent care include toate introducerile în intravilan de la aprobarea PUG 2013 și până în prezent este de 10003800 mp.

Zonele funcționale care se regăsesc la nivelul teritoriului intravilan existent sunt următoarele:

ZFE01 - Zonă aflată permanent sub ape

ZFE03 - Terenuri agricole

ZFE04 - Unități agrozootehnice

ZFE05 - Echipare tehnico-edilitară

ZFE06 - Căi de comunicație și transporturi

ZFE07 - Zonă centrală

ZFE08 - Zonă mixtă. Pentru analiza mixității funcționale în situația existentă s-a luat în calcul mixitatea funcțională la nivel de parcelă, prin co-existența funcțiunii de locuire cu alt funcțiuni, unele complementare. Ilustrarea mixității funcționale la nivel de parcelă în situația existentă are rolul de a identifica zonele mai largi din intravilan care sunt caracterizate de mixitate funcțională pentru viitoare lor reglementare.

ZFE09 - Zonă instituții publice

ZFE10 - Zonă comerț și servicii

ZFE11 - Zonă locuințe și funcțiuni complementare

ZFE12 - Zonă unități industriale și de depozitare

ZFE13 - Zonă gospodărire comunală

ZFE14 - Zonă spații verzi, sport și agrement

ZFE17 - Zonă terenuri neproductive

Bilanț teritorial suprafețe aflate în intravilan existent		
Zone funcționale	situația existentă	
	Suprafață (ha)	Procent din totalul intravilanului (%)

ZFP01 - Zonă aflată permanent sub ape (A)	21,53	2,15
ZFE03 - Terenuri agricole	202,5	20,24
ZFP04 - Unități agrozootehnice (UA)	21,7	2,17
ZFP05 - Echipare tehnico-edilitară (ED)	41,33	4,13
ZFP06 - Căi de comunicație și transporturi	114,64	11,46
ZFP07 - Zonă mixtă centrală (ZMC)	9,52	0,95
ZFP08 - Zonă mixtă	5,58	0,56
ZFP09 - Zonă instituții publice (IP)	18,03	1,80
ZFP10 - Zonă comerț și servicii (CS)	14,15	1,41
ZFP11 - Zonă locuințe și funcțiuni complementare	275,47	27,54
ZFP12 - Zonă unități industriale și de depozitare	165,28	16,52
ZFP13 - Zonă gospodărire comunală	29,05	2,90
ZFP14 - Zonă spații verzi, sport și agrement	49,95	4,99
ZFE17 - Zonă terenuri neproductive	31,65	3,16
ZFP18 - Zonă de reconstrucție ecologică (ReEc)	–	0,00
ZFP19 - Zonă agrement servicii (AS)	–	0,00
TOTAL INTRAVILAN EXISTENT	1000,38	100%

Tabel 7. Bilanț teritorial zonificare funcțională existentă.

2.9 Patrimoniul cultural. Peisajul

Extras din Studiul de fundamentare istoric elaborat de Arh. Doina Bubulete, expert MCC.

În conformitate cu **Lista Monumentelor Istorice din România 2015** (Anexa la ordinul ministrului culturii nr. 2 828/2015 pentru modificarea anexei nr. 1 la Ordinul ministrului culturii și cultelor nr. 2 314/2004 privind aprobarea Listei monumentelor istorice, actualizată și cu Lista monumentelor istorice dispărute, cu modificările ulterioare din 24.12.2015, publicată în Monitorul Oficial, Partea I nr. 113 bis din

15.02.2016) pe teritoriul municipiului Câmpia Turzii din județul Cluj se află înscrise următoarele monumente istorice:

Luând în considerare erorile din LMI 2015, generate de aspecte juridice sau de modificările Nomenclatorului stradal al municipiului, au fost aduse corecții la înscrisurile din Lista Monumentelor Istorice 2015 corespunzător situației actuale în Municipiul Câmpia Turzii:

<i>nr. crt.</i>	<i>nr. crt. LMI</i>	<i>Cod. LMI 2015</i>	<i>Denumire</i>	<i>Adresă</i>	<i>Datare</i>
1	195	CJ-I-s-B-06998	Tumuli	„Izvorul Fizeș”	-
2	196	CJ-I-s-B-06999	Tumuli	„Izvorul Elecfalva”	-
3	197	CJ-I-s-B-07000	Necropolă	Fosta proprietate Betegh	sec. VII
4	705	CJ-II-m-B-21082	„Tribuna I” Stadionul Municipal	Str. Aurel Vlaicu 39	sec. XX (1910/1960)
5	1050	CJ-II-m-B-07553	Conacul Paget, azi Palatul Copiilor (Clubul Copiilor)	Str. Parcului 10	sec. XIX
6	1051	CJ-II-m-B-07554	Conacul Bethlen, azi bibliotecă școlară	Str. 1 Decembrie 1918 nr. 17	a doua jumătate a sec. XIX
7	1052	CJ-II-m-B-07555	Biserica reformată	Piața Mihai Viteazu 1	1679-1680
8	1053	CJ-II-a-A-07556	Centrul civic comunitar interbelic Câmpia Turzii	Piața Tricolorului 1-4	sec. XX
9	1054	CJ-II-m-A- 07556.01	Clubul muncitoresc (azi Palatul Cultural "Ionel Floașiu"	Piața Tricolorului 1	1941-1945

<i>nr. crt.</i>	<i>nr. crt. LMI</i>	<i>Cod. LMI 2015</i>	<i>Denumire</i>	<i>Adresă</i>	<i>Datare</i>
10	1055	CJ-II-m-A-07556.02	Biserica ortodoxă	Piața Tricolorului 4	1939-1950
11	1056	CJ-II-m-B-07557	Conacul Betegh (azi locuință)	Str. Teilor 10	sec. XIX
12	1782	CJ-IV-m-B-07858	Prima școală românească din Câmpia Turzii (azi Muzeul orașului)	Str. Avram Iancu 8	sf. sec. XIX

Tabel 8. Municipiul Câmpia Turzii LMI 2015 – Lista corectată cu modificările actuale privind situația juridică și sau adresele revizuite ale unor obiective. Sursa: <http://www.cultura.ro/lista-monumentelor-istorice>. Prelucrarea autor studiu istoric

Extras din Studiu de peisaj elaborat de S.C. Dea Urbisdesign S.R.L.:

Elemente de peisaj natural

Peisajul adiacent Municipiului Câmpia Turzii se compune din lunci (cea mai mare fiind Lunca Arieșului întinsă pe albia râului Arieș), relieful fiind caracteristic depresionar compus din terase de luncă. Spațiile verzi la nivel periurban sunt reprezentate de următoarele tipologii:

- Păduri
- Terenuri agricole/ Pășuni/ Fânețe
- Vegetație de luncă aferentă râului Arieș

Principalele arii naturale din proximitatea municipiului Câmpia Turzii :

- Bogata ROSCI0301
- Coasta Lunii ROSCI0040
- Sărăturile Ocna Veche ROSAC0223
- Cânepiști ROSPA0113
- Munții Trascăului ROSPA0087

Principale atracții turistice existente la nivel teritorial :

- Băile Sărate Turda
- Castrul Roman Potaissa (Turda)

- Rezervația Dealul cu Fluturi (Viioara)
- Salina Turda

Elemente de peisaj antropic

Principalele cartiere componente ale municipiului Câmpia Turzii sunt:

- Zona centrală
- Cartier Sâncrai
- Cartier Insula
- Cartier Șarât
- Cartier Sud-est
- Cartier Lut

Din perspectiva parcelarului, în secolul al XX-lea se remarcă aspectul rural, cu străzi și ulițe neregulate, fără aliniere prestabilită, cu case mici și joase, așezate răsfrat printre grădini și terenuri agricole. În resul curții existau grajdul și șura. Modernizarea localității a început odată cu înființarea fabricii Industria Sârmei SA în anul 1920. Toto după apariția fabricii, orașul se dezvoltă prin extinderea intravilanului și creșterea numărului de clădiri. În această perioadă apare noul cartier Șarât și se extinde localitatea Sâncrai către comuna Luna.

În prima jumătate a secolului al XIX- lea apar primele construcții civile în localitatea Sâncrai (conac, azi Grădinița de copii nr. 3, conacul Thoroczkai Pal). La Ghiriș a fost construit conacul Bethlen Odon, azi biblioteca și săli ale Liceului Teoretic Pavel Dan, conacul Paget.

În anul 1907- 1908 se construiește prima fabrică Industria de lut SA, dispărută.

În anul 1951 apar primele apartamente într-un bloc destinate anagajaților la Industria Sârmei, așezate în cartierul Sud (denumit atunci Irașul Muncitoresc).

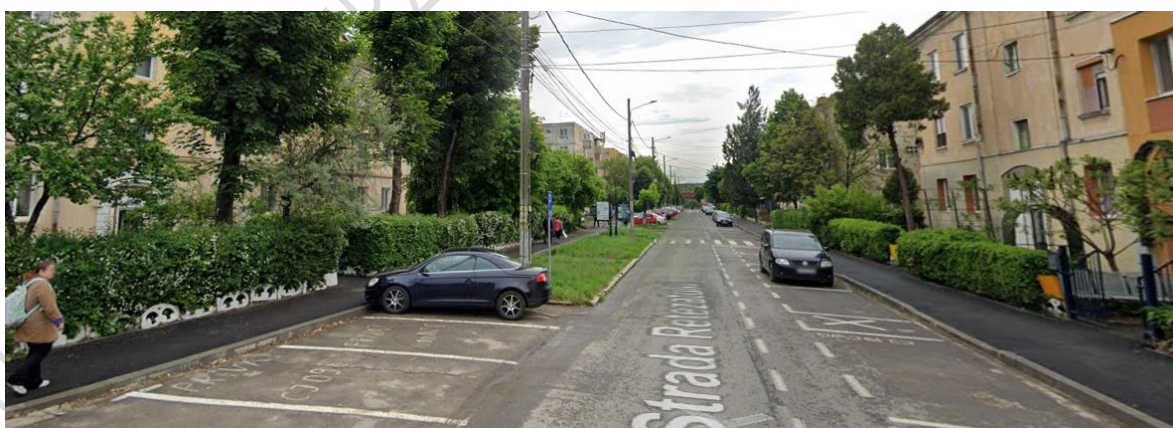
Din perspectiva tramei stradale, se remarcă principalele etape de sistematizare a localității în perioada 1925- 1928, 1935- amenajarea inclusiv peisagistică a străzilor existente, 1940- apariția primelor trotuare amenajate cu plăci de beton, 1940- 1943- pavarea cu cu bolovani de râu a pieții de cereale și zarzavaturi, construirea de poduri și podețe, 1946- 1947 asfaltarea actual DN15, 1972 – construirea podulu ide beton peste râul Arieș, 1977- construirea pasajului denivelat de traversare pe sub calea ferată.

Din perspectiva amenajărilor valoroase se remarcă următoarele secvențe de peisaj urban:

- Imaginea de ansamblu a bulevardului 1 Decembrie
- Ansamblul de locuințe Colonia Maria pe str. Aurel Vlaicu, Aleea Castanilor, str. Ecaterina Teodorescu, str. Duzilor, str. Ion Rațiu, arena de Tenis
- Incinta aferentă ansamblului de locuințe colective de pe strada Aurel Vlaicu / Retezatului
- Perspectiva aferentă locuințelor colective pe strada Retezatului



Imaginea 25. Ansamblu locuințe colective str. Aurel Vlaicu



Imaginea 26. Perspectiva str. Retezatului



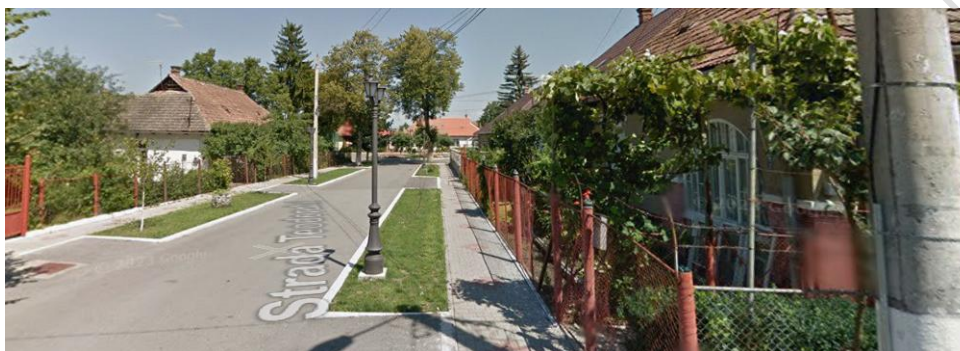
Imaginea 27



Imaginea 27 - 28. Bulevardul 1 Decembrie în perioada postbelică și în prezent.

Sursă: *Studiu Istoric General, Reactualizare PUG Municipiul Câmpia Turzii, jud. Cluj, SC.*

Experiment Proiect SRL, 2007



Imaginea 29. Colonia Maria

Clădirile reprezentative la nivelul municipiului Câmpia Turzii:
Conacul Paget (jumatatea secolului XIX), actual Clubul Copiilor



Imaginea 30. Conacul Paget. Sursă: Studiu Istoric General, Reactualizare PUG Municipiul Câmpia Turzii, jud. Cluj, SC. Experiment Proiect SRL, 2007

Conacul Bethlen (jumătatea sec. XIX), azi clădire anexă a Liceului teoretic
Pavel Dan



Imaginea 31. Conacul Bethlen

Biserica Reformată Calvină, 1677- 1680

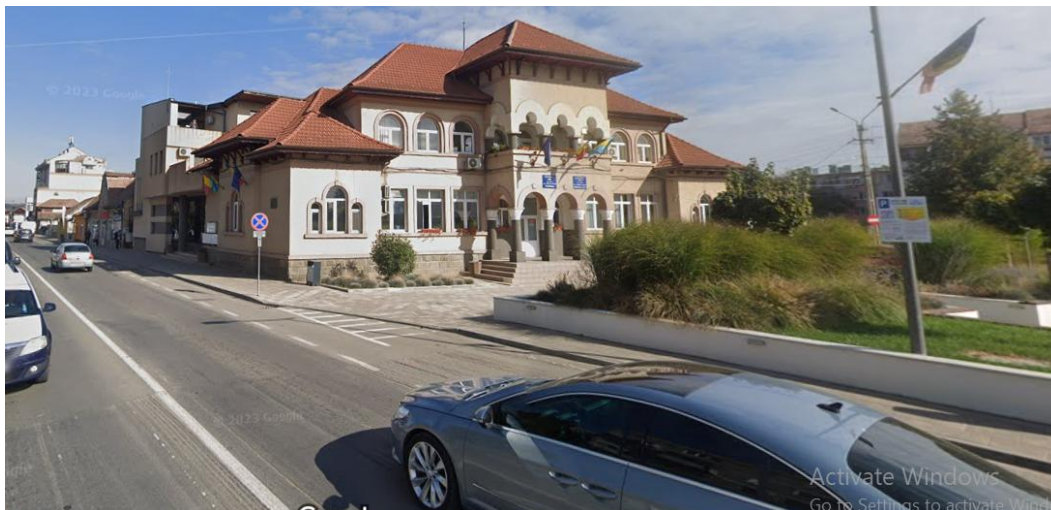


Imaginea 32. Biserica Reformată Calvină

Centrul Civic comunitar interbelic (Clubul Muncitoresc) 1942- 1945, azi Casa de Cultură Ionel Floașiu



Imaginea 33. Casa de Cultură Ionel Floașiu. Sursa: Studiu Istoric General, Reactualizare PUG Municipiul Câmpia Turzii, jud. Cluj, SC. Experiment Proiect SRL, 2007



Imaginea 34. Primăria Câmpia Turzii



Imaginea 35. Combinatul Industria Sârmei. Sursa:

<https://ctvuctro.wordpress.com/2021/07/31/s-c-industria-sarmei-s-a-campia-turzii/>



Imaginea 36. Centrul municipiului Câmpia Turzii. 2024. Sursa: <https://www.ziarul21.ro>

Peisaj agricol

Fondul funciar	Anul 1990	Anul 2000	Anul 2010	Anul 2014
	UM: Ha			
Total	2378	2378	2378	2374
Agricola	1687	2092	1719	1520
Arabila	1317	1588	1389	1384
Pasuni	280	442	270	79
Finete	70	59	60	57
Livezi și pepiniere pomicole	20	3	-	-
Terenuri neagricole total	-	-	659	854
Paduri și alta vegetatie forestiera	-	-	23	19
Ocupata cu ape, balti	-	-	112	85

Tabel 9. Structura fondului funciar în localitatea Câmpia Turzii (perioada 2007 – 2014) Sursa:

INS baza de date TEMPO

Din punct de vedere al structurii terenurilor agricole, se remarcă o tendință de fragmentare a acestora cu precădere în zonele în care se manifestă interes, acestea devenind neviabile din punct de vedere economic pentru producția agricolă. Totuși, în

intervalul 1990- 2014 suprafața terenurilor arabile nu s-a modificat, o scădere accentuată fiind însă remarcată în cazul pășunilor.

În cadrul intravilanului parcele cu forme alungite pot fi utilizate pentru agricultură prin grădini de legume sau livezi.

În continuare o mare parte dintre acestea sunt utilizate în scop productiv, în acest caz fiind recomandată menținerea acestora ca terenuri cu destinație agricolă și aplicarea de măsuri destinate scăderii riscului de fragmentare și încurajării dezvoltării activităților productive agricole inclusiv în intravilan în cadrul parcelelor alungite și/sau de dimensiuni mari.

În ultimii ani tendința este de extindere periferică a zonelor de locuit, respectiv fragmentare și alternare a peisajului agricol prin subdiviziunea loturilor și parcelarea în zone de locuințe preponderent individuale, cu precădere în imediata vecinătate a localității.

Câmpia Turzii alături de U.A.T. învecinate (Turda, Luna, Vișoara. Călărași, Mihai Viteazu) prezintă o productivitate ridicată pentru cultura legumicolă, deși în prezent la nivelul municipiului Câmpia Turzii activitatea în serele situate în nord-vestul teritoriului este sistată.

Deficiențele sectorului agricol:

- Preferința lotizării și ulterior a construirii a parcelelor agricole în defavoarea cultivării acestora
- Potențialul existent, nu este valorificat, nereflectându-se în nivelul producției, respectiv al productivității muncii.
- Fragmentarea terenurilor agricole, presiune de urbanizare
- Lipsa sistem local de irigație
- Productivitate scăzută în sectorul agricol, fapt care încurajează abandonul terenurilor și urbanizarea ulterioară
- Agricultură practică este dominată de culturi mari (cerealiere) dar cu valoare adăugată mică
- Încetarea activității în cadrul sereleor și începerea unui proces de fragmentare a acestora prin vânzarea terenurilor dezmembrate din cadrul acestora
- Lipsa centrelor de organizare a producției legumicole, inclusiv preluare, valorificare și procesare produse

2.10 Echipare edilitară

Extras din Studiu de fundamentare analitic infrastructura tehnico-edilitară elaborat de S.C. Nero Instal S.R.L.

2.10.1. Alimentarea cu apă

Municipiul Câmpia Turzii dispune de un sistem centralizat de alimentare cu apă administrat de către Operatorul Regional din Regiunea Turda – Câmpia Turzii, județul Cluj, și anume S.C. Compania de Apă Arieș S.A.

Sursele de apă pentru sistemul zonal de alimentare cu apă Câmpia Turzii deservește UAT-urile Câmpia Turzii, Luna, Viișoara, Tritenii de Jos, cu localitățile aferente. Apa din sursa de apă este preluată din priza de captare Hășdate și transportată la stația de tratare din Turda strada Bogata și de aici la rezervoarele de stocare locale. Apa potabilă este livrată consumatorilor gravitațional din rezervoarele de înmagazinare locale sau direct prin stațiile de pompare apă potabilă și rețelele de distribuție.

Sursele de captare apă ale municipiului Câmpia Turzii sunt:

- **Sursa subterană dren Călărași**, situată la cca. 3 km sud de municipiul Câmpia Turzii este un dren de captare cu 51 cămine de vizitare.
- **Sursa subterană front captare Poiana**, este situată în parte de sud-est a municipiului Turda, la cca. 1 km de cartierul „Poiana”. Aceasta este formată dintr-un dren de captare cu 5 cămine de vizitare și 1 cămin colector.
- **Sursa de suprafață pârâu Hășdate** amplasată la cca. 500 m în amonte de confluența pârâului Hășdate cu râul Arieș. Captarea constă în baraj deversor și cameră de captare.
- **Sursa subterană dren Luna** este formată dintr-un dren de captare cu 10 cămine de captare și 1 puț colector.
- **Sursa subterană dren Gligorești** este formată dintr-un dren de captare cu 2 cămine.

Instalații de tratare apă ale municipiului Câmpia Turzii:

- **Sursa Călărași** este subterană, apa brută captată din această sursă este tratată automatizat cu hipoclorit de sodiu înainte de intrarea apei în rezervorul de acumulare Călărași ($V_1 = 5000$ mc). Sistemul de tratare este situat între SP2 și rezervor. Tratarea cu clorură de var este de rezervă. Apa brută captată din

această sursă poate fi tratată și cu clorură de var în căminul de aspirație al SP1, înainte de intrarea apei în rezervorul de acumulare al sistemului de captare Călărași ($V1 = 5000$ mc).

- **Sursa Poiana** nu are rezervor propriu de acumulare. Apa captată din această sursă subterană (doar din drenul de captare) este condusă către o stație de tratare (unde are loc denitrificarea apei și apoi dezinfectia prin injectarea clorului direct în conducta de aducțiune).
- **Sursa Hășdate:** Apa brută prelevată din sursa de suprafață: pârâul Hășdate se tratează la stația de tratare Turda Veche care este amplasată lângă sursa subterană Turda Veche (sursă în conservare) pentru alimentarea municipiului Turda.
- **Sursa Luna** este subterană, apa brută captată din această sursă este supusă denitrificării (stație de denitrificare tip Wave Cyber cu 3 filtre) și dezinfectării cu hipoclorit (stație de clorinare automată) în căminul de aspirație al stației de pompare, înainte de intrarea apei în rezervor.
- **Sursa Gligorești** este subterană, apa brută captată din această sursă este supusă dezinfectării cu clorură de var în rezervorul din beton $V = 5$ mc.

Instalații de aducțiune și înmagazinare apă potabilă pentru municipiului Câmpia Turzii:

- **Sursa Călărași:** Apa prelevată din sursa Călărași este pompată într-un rezervor de înmagazinare $V1 = 5000$ mc. În același rezervor, este pompată apa prelevată din sursa Hășdate, după tratare la stația de tratare Turda Veche și apa captată în sursa Poiana, după o prealabilă tratare (denitrificare+clorinare). Din rezervorul $V1$, gravitațional, apa este distribuită consumatorilor din Câmpia Turzii și printr-o aducțiune din PEHD Dn 200 mm, $L = 4,55$ km, este pompată către rezervorul $V2 = 200$ mc din localitatea Călărași, care distribuie apă potabilă în localitățile Călărași și Călărași Gară. Din rețeaua de distribuție a localității Câmpia Turzii, printr-o aducțiune având Dn 400 mm, $L = 3,5$ km (zona de racord - str. Laminoriștilor) apa este pompată într-un rezervor $V3 = 500$ mc care distribuie apă potabilă în localitatea Viișoara. Din rezervorul $V3 = 500$ mc din localitatea Viișoara se alimentează și localitatea Urca printr-o aducțiune din PE având Dn 125 mm, $L = 6$ km.

- **Sursa Hășdate:** Transportul apei brute de la sursa de suprafață Hășdate la stația de tratare Turda Veche se face printr-o conductă de aducțiune Dn 600 mm, cu lungimea $L=9.103$ m. După tratare, apa este pompată în rezervorul V1 existent la sursa Călărași prin două conducte de aducțiune Dn 600 mm, $L = 9.400$ m și Dn 400 mm, $L = 9.400$ m (conductă de rezervă).
- **Sursa Poiana:** De la stația de pompare apa este pompată în rezervorul V1 existent la sursa Călărași, printr-o conductă Dn 250 mm, $L = 800$ m care se racordează la conductele de aducțiune Dn 600 mm și Dn= 400 mm (ST Turda Veche - rezervorul V1).
- **Sursa Luna:** Apa prelevată din puțul colector, cu ajutorul unei stații de pompare, este refulată către un rezervor de înmagazinare $V4 = 200$ mc, printr-o conductă Dn 160 mm, $L = 3,8$ km.
- **Sursa Gligorești:** Apa prelevată din sursa Gligorești este transportată gravitațional către rezervoarele de înmagazinare ($V5 = 5 + 6 \times 6,5$ mc) printr-o rețea de aducțiune Dn 90 mm, $L = 2,3$ km și Dn 110 mm, $L = 60$ m.

Stații de pompare apă potabilă dimensionate și echipate astfel încât să asigure funcționarea optimă a rețelei de alimentare cu apă a municipiului Câmpia Turzii:

- **Sursa Călărași:** Apa este preluată cu ajutorul a două stații de pompare (SP1 și SP2) și refulată către rezervorul de înmagazinare al sursei Călărași, $V1 = 5000$ mc, din care este pompată, cu ajutorul stației de pompare SP3, către rezervorul $V2 = 200$ mc din localitatea Călărași. Din rețeaua de distribuție a municipiului Câmpia Turzii (zona de racord - str. -un rezervor $V3 = 500$ mc, din care se distribuie apă potabilă în localitatea Vișoara. Din rezervorul $V3 = 500$ mc din localitatea Vișoara se alimentează și localitatea Urca.
- **Sursa Luna:** Stația de pompare SP5 are rolul de a refula apa preluată din puțul colector către rezervorul de înmagazinare $V4 = 200$ mc.
- **Sursa Poiana:** Apa prelevată din camera de captare a drenului este preluată de o stație de pompare și trimisă spre stația de tratare (denitrificare). Puțurile - fiind în conservare - nu sunt echipate cu pompe.
- **Sursa Hășdate:** Apa captată din râul Hășdate și tratată în stația de tratare Turda Veche este refulată către rezervorul de înmagazinare al sursei Călărași,

V1 = 5000 mc, cu ajutorul unei stații de pompare SP (amplasată pe str. Bogata, Turda).

Rețeaua de distribuție apă potabilă a municipiului Câmpia Turzii este de tip inelar și ramificat, executată din conducte din oțel, azbociment și fontă cu diametre Dn 50÷400 mm, având o lungime de 56,836 km. Alimentarea cu apă a parcului industrial REIF se face printr-o conductă de transport de la punctul de racord până la limita parcului din PE Dn 240 mm, L = 1500 m. În incinta parcului industrial apa ajunge la punctele de consum prin două conducte, astfel: o conductă principală din PE Dn 140 mm, L = 750 m – montată pe traseul drumului de acces în parcul industrial REIF, respectiv o conductă secundară, racordată la conducta principală din PE Dn 110 mm, L = 810 m – montată pe traseul unui drum de serviciu.

Rețelele de distribuție sunt dotate cu hidranți, cămine de vane și în unele cazuri cișmele stradale.

Conform datelor companiei de apă în UAT Câmpia Turzii sunt 11.320 bransamente de apă, din care 396 sunt bransamente ale agenților economici, deserving un număr de 25.125 locuitori.

La ora actuală debitul și calitatea surselor de apă asigură limitele de potabilitate admise conform ORDONANȚĂ nr. 7 / 2023 privind calitatea apei destinate consumului.

Zonele unităților agricole și industriale aflate în teritoriul administrativ al municipiului Câmpia Turzii chiar dacă sunt racordate la rețeaua publică de alimentare cu apă, unele au și surse individuale de alimentare cu apă constând din puțuri forate și rezervoare.

2.10.2. Canalizare

Rețeaua de canalizare este construită în sistem mixt (separativ+unitar), colectează apele uzate din municipiul Câmpia Turzii, municipiul Turda și din localitățile Viișoara, Urca și Luna, funcționează gravitațional sau prin pompare și este executată din conducte din beton, PVC sau PEHD Dn 200÷600 mm (conductele de refulare fiind din PEHD Dn 110÷160 mm). Rețeaua de canalizare a municipiului Turda colectează la rândul său apele uzate din localitățile Mihai Viteazu, Săndulești și Bogata.

Municipiul Câmpia Turzii dispune de un sistem centralizat de canalizare administrat de către Operatorul Regional din Regiunea Turda – Câmpia Turzii, județul Cluj, și anume S.C. Compania de Apă Arieș S.A.

Rețeaua de canalizare urmărește trama stradală, amplasarea făcându-se de preferință în afara zonei carosabile.

Lungimea rețelelor de canalizare în municipiul Câmpia Turzii însumează 58,739 km fiind compusă din următoarele:

- lungime canalizare menajeră gravitațională 55,87 km;
- lungime canalizare menajeră sub presiune 0,992 km;
- lungime canalizare pluvială 1,947 km.

În canalizarea municipiului Câmpia Turzii sunt evacuate și apele uzate orășenești provenite din localitățile: Turda, Mihai Viteazu, Săndulești și Bogata evacuate în rețeaua de canalizare a municipiului Turda.

Canalizarea este proiectată pentru Orar maxim = 2.000 l/s.

Pe colectoarele de canalizare există un singur deversor activ în str. Tudor Vladimirescu situat aproximativ între numerele de case 51 și 53, amonte de stația de epurare - care conduce surplusul de debit în râul Arieș, în situații extreme, respectiv în cazul inundării rețelelor de canalizare.

Stațiile de pompare apă uzată sunt dimensionate și echipate astfel încât să asigure funcționarea optimă a rețelei de canalizare și a stației de epurare și sunt amplasate astfel:

- SP1 – str. Ialomitei (cartier Lut),
- SP2 – str. Samuil Micu (cartier Sărat),
- SP3 – str. Livezilor,
- SP4 – ștrand,
- SP5 – str. Laminoriștilor-Pasaj.

Apele pluviale provenite din parcul industrial REIF sunt colectate prin guri de scurgere și dirijate printr-o rețea pluvială într-un bazin de retenție, de unde este evacuat prin pompare în râul Arieș. Rețeaua de canalizare pluvială este formată din următoarele obiecte:

- colector general de canalizare pluvială format din două tronsoane executate din conducte din PVC-KG, unul Dn 400 mm, L = 150 m și unul Dn 1400 mm, L = 610 m - montate pe traseul drumului de acces în parcul industrial REIF;
- ramificații ale rețelei de canalizare pluvială executate din conducte de PVC-KG Dn 400÷1400 mm, L_{total} = 713 m - montate pe traseul unui drum de serviciu și racordate la colectorul principal de canalizare pluvială;
- bazin de retenție apă pluvială cu o capacitate de stocare de V = 2400 mc, amplasat la limita nord-estică a incintei parcului industrial, în vecinătatea drumului de acces, executat din beton armat monolit, prevăzut în zona de evacuare cu un grătar pentru reținerea suspensiilor mari, echipat cu o stație de pompare echipată cu instalații de pompare corespunzătoare care asigură buna funcționare a sistemului;
- conductă de evacuare (refulare) din bazinul de retenție executată din conducte de PVC-KG Dn 800 mm, L_{total} = 1550 m.

În zonele fără sistem centralizat de canalizare sunt asigurate sisteme de vidanajare a apelor uzare colectate în bazine impermeabile și transportate la stația de epurare a municipiului Câmpia Turzii.

Stația de epurare a apelor uzate este amplasată în intravilanul municipiului Câmpia Turzii, zona sud-estică a localității, pe malul drept al râului Arieș. Stația de epurare este de tipul mecano-biologică, cu nămol activ, cu nitrificare-denitrificare și defosforizare biologică a apelor uzate.

Capacitatea proiectată a stației de epurare a apelor uzate este corespunzătoare la 110.000 L.E., iar parametrii hidraulici de admisie a apei uzate în stația de epurare sunt prezentați în cele ce urmează:

- Debit influent mediu zilnic apă uzată 42000 mc/zi = 486 l/s
- Debit influent orar maxim apă uzată 54600 mc/zi = 632 l/s
- Debit influent minim zilnic apă uzată 28400 mc/h = 239 l/s
- Debit influent maxim orar pe vreme ploioasă 4300 mc/h = 1194,4 l/s
- Debit maxim admisibil la treapta mecanică 4300 mc/h = 1194,4 l/s
- Debit maxim admisibil la treapta biologică 2275 mc/h = 632 l/s

Apele uzate epurate sunt evacuate în emisar râul Arieș.

Canalizarea deservită de stația de epurare Câmpia Turzii este constituită în sistem mixt, fiind proiectată pentru un debit de 2.000 l/s.

Stația de epurare a apelor industriale din nordul localității a fost dezafectată.

Pentru schema de epurare a stației în funcție, vezi Studiul de fundamentare analitic infrastructura tehnico-edilitară pag. 12-15.

Conform datelor companiei de apă în UAT Câmpia Turzii sunt 10.726 racorduri de canalizare, din care 358 sunt racorduri ale agenților economici, deservind un număr de 23.846 locuitori.

2.10.3. Alimentarea cu energie electrică

În prezent teritoriul administrativ al comunei Câmpia Turzii este alimentat cu energie electrică din sistemul național prin intermediul stației de transformare 220/110/20 kV Câmpia Turzii, amplasată la limita de sud-est a localității, iar din stație se realizează intrările și ieșirile liniilor electrice de înaltă și medie tensiune. Alimentarea cu energie electrică se face prin intermediul a 38 posturi de transformare aeriene (9) sau în cabină de zidărie/beton (29), toate conectate la liniile aeriene sau subterane de 20 kV care traversează teritoriul. Puterea totală instalată în teritoriu est de 16.000 kVA. Caracteristicile generale ale transformatoarelor sunt: 2 transformatoare de 63 kVA, 1 transformator de 100 kVA, 2 transformatoare de 160 kVA, 5 transformatoare de 250 kVA, 16 transformatoare de 400 kVA, 8 transformatoare de 630 kVA, 4 transformatoare de 1.000 kVA.

Din posturile de transformare se alimentează prin rețelele de joasă tensiune consumatorii casnici, micii consumatori pentru comerț, industrie, instituții, precum și consumatorii industriali, mai puțin Combinatul de Industrie a Sârmei care se alimentează în mod distinct prin racord de înaltă tensiune.

Consumul anual de energie electrică la nivelul localității ar fi de 28.200 MWh, din care 14.000 mWh pentru consumatori casnici, iar restul pentru consumatori industriali, comerț, instituții și iluminat public.

Administratorul rețelilor de distribuție a energiei electrice de pe teritoriul municipiului Câmpia Turzii este Distribuție Energie Electrică România SA prin Sucursala Cluj.

În teritoriul administrativ al municipiului Câmpia Turzii, în extremitatea vestică, se remarcă existența unui parc fotovoltaic de dimensiuni medii.

De asemenea în teritoriul administrativ al municipiului Câmpia Turzii există lucrări energetice gestionate de către CNTEE Transelectrica SA – Sucursala Teritorială de Transport Cluj-Napoca. Acestea sunt: Stația de transformare 220/110/20 kV Câmpia Turzii precum și linia electrică aeriană de 220 kV, axa Câmpia Turzii – Iernut – Cluj Florești, respectiv linia electrică aeriană de 220 kV, axa Câmpia Turzii – Cuptoare 1+2.

2.10.4. Alimentarea cu gaze naturale

În prezent teritoriul municipiului Câmpia Turzii este alimentată cu gaze prin intermediul a două SRMP, unul situat în zona de vest a municipiului – în zona industrială și unul situat în zona de sud. Stațiile de reglare măsurare predare sunt alimentate de magistrale de transport cu Dn 300 mm și Dn 400 mm. Magistralele de transport gaze se desfășoară pe direcția vest-est.

Serviciul public de distribuție a gazelor naturale din municipiul Câmpia Turzii este asigurat de DelGaz Grid SA. centrul Cluj.

Rețelele de repartiție de presiune medie, respectiv 2 bar – 6 bar, asigură transportul gazului metan de la SRMP la stațiile de sector (SS) sau la stațiile de reglare măsurare (SRM).

Rețelele de distribuție de presiune redusă, respectiv 0,2 bar – 2,0 bar, asigură transportul gazului metan de la stațiile de sector (SS) la bransamentul consumatorilor. Lungimea rețelelor de distribuție operate este de aproximativ 58 km. Numărul de abonați/ consumatori existenți este următorul: casnici 3870, instituții 45, comerciali 64, industriali 2.

Consumatorii importanți de gaze naturale sunt deserviți de trei SRM-uri individuale: SRM1 Industria Sârmei, SRM2 Industria Sârmei și SRM3 Fabrica de cărămidă.

Consumul maxim de gaze naturale se înregistrează în perioada de iarnă, el fiind aproximativ 265.966 m³/zi la consumatori industriali, respectiv 287.000 m³/zi la ceilalți consumatori. În lunile de vară consumul aproximativ este de 235.800 m³/zi la consumatori industriali, respectiv 40.000 m³/zi la ceilalți consumatori.

2.10.5. Telefonie, CATV

În prezent în localitatea Câmpia Turzii există o centrală telefonică automată, amplasată în zona centrală. Centrala telefonică are conexiuni prin intermediul unor cabluri de fibră optică, de-a lungul străzii principale, inclusiv legături interurbane pe direcțiile Turda și Luna.

Rețelele de telecomunicații din municipiul Câmpia Turzii sunt deținute de operatorii naționali Orange România, Vodafone România, Digi România. Ele urmăresc în general drumurile din localitate și alte elemente naturale sau antropice. În teritoriul unității administrative avem rețele aeriene și subterane din cabluri coaxiale și/sau fibră optică.

Se remarcă existența a 5 antene de telefonie mobilă în teritoriul municipiului Câmpia Turzii, unele amplasate pe acoperișul unor clădiri din zona centrală.

2.10.6. Alimentarea cu căldură

În prezent nu există sistem centralizat de alimentare cu energie termică a locuințelor. Populația se încălzește cu sisteme locale de încălzire. Ca și combustibili se folosesc gaze, pește, lemne de foc sau cărbuni, procurați din comerț.

Marii consumatori industriali sunt alimentați cu energie termică de la centrale proprii, funcționând cu gaz metan, echipate cu unități care produc agenți termici apă caldă, abur sau apă fierbinte.

2.11 Probleme de mediu

2.11.1. Zone cu riscuri naturale

Risc seismic

Extras din Studiul de fundamentare geotehnic elaborat de S.C. GEO EXPERT PLUS S.R.L.:

UAT Câmpia Turzii se încadrează în **zona a VII-a seismică**, după scara MSK, cu o perioadă medie de revenire de circa 50 ani. Conform Normativului P100/1-2013, zona seismică în care este amplasat municipiul este caracterizată de o perioadă de colț, $T_c = 0,7$ s și de o accelerație a terenului (pentru componenta orizontală a mișcării terenului), $a_g = 0,10$ g.

Risc de inundabilitate

Extras din Studiul de fundamentare privind riscurile naturale și antropice elaborat de S.C. ASRO SERV S.R.L.:

Principalul risc natural manifestat de-a lungul timpului pe teritoriul Câmpiei Turzii este cel al inundațiilor, produse în bazinul Arieșului în perioadele cu precipitații bogate și viituri.

Ținând cont de totalitatea tipurilor și factorilor de producere a inundațiilor, zonele de risc identificate pe teritoriului municipiului Câmpia Turzii sunt⁷:

- zone cu risc de inundabilitate cu ape pluviale – Șarăt (zona din apropierea combinatului); zona centrală, delimitată de străzile: Str. Poet Andrei Mureșan – Str. Avram Iancu – Str. Laminoriștilor;
 - zone cu risc de inundabilitate cu ape de suprafață – Sâncrai (partea de est, în amonte de stația de epurare); Lut (confluența Valea Florilor – Arieș);
 - zone cu risc de inundabilitate din pânza freatică – Insulă; și cartierul de până la Stația de sortare a deșeurilor reciclabile; Șarăt (zona de la periferia cartierului).
- (extras din *Studiu de fundamentare privind riscurile naturale și antropice*)

Zonele cu risc de inundabilitate expuse în cadrul Studiului de fundamentare privind riscurile naturale și antropice se referă la teritorii deja urbanizate care necesită luarea unor măsuri pentru înlăturarea riscului de inundabilitate.

În ceea ce privește zonele cu risc de inundabilitate susceptibile a fi urbanizate acestea au fost analizate în raport cu hărțile elaborate de ABA Mureș pentru bazinul râului Arieș. Astfel, suprapunerea zonelor de inundabilitate peste intravilanul actual al orașului indica existența unor zone pentru care exista risc de inundabilitate în scenariul cu probabilitate medie cu schimbări climatice (pentru debite maxime de depășire 1% respectiv inundații care se pot produce o dată la 100 de ani în contextul schimbărilor climatice), în zona dintre paraul Racosa și Raul Aries, unde e probabil ca indiguirile realizate să nu poată conține inundația. Aceasta zonă este actualmente în mare parte neurbanizată, cu excepția unor dezvoltări recente.

Risc de secetă

⁷ Urcan I.C. (2012), citat în Studiul de fundamentare privind riscurile naturale și antropice. (2023). Urcan I.C. (2012) Studiu de hidrologie urbană în Culoarul Depresionar Turda – Câmpia Turzii, teză de doctorat, Universitatea „Babeș-Bolyai” Cluj-Napoca, Cluj-Napoca

Din punct de vedere al caracteristicilor climatice ale municipiului Câmpia Turzii, orașul are vulnerabilitate ridicată și pentru producerea secetei, risc natural cu potențial de afectare frecventă a terenurilor și a culturilor agricole, în absența unui sistem eficient de irigații. Astfel, principala problemă generată de caracteristicile climatului local este reprezentată de perioadele de secetă, cauzate de cantitatea medie anuală a precipitațiilor, înregistrând valori reduse în cadrul regiunii, și de specificul distribuției anotimpuale a acestora.

Dezastrul care poate apărea în urma fenomenului de secetă este cu efect temporar, mai ales asupra agriculturii, a căror forme de manifestare depinde de o serie de factori (existența sistemului de irigații, etc.). Efectele posibile ale fenomenului de secetă sunt: scăderea producției agricole, zootehnice, creșterea prețurilor, creșterea ratei inflației, reducerea stării nutriționale a populației, îmbolnăviri, criză energetică, etc..

Risc de alunecări de teren

Extras din Studiul de fundamentare geotehnic elaborat de S.C. GEO EXPERT PLUS S.R.L.:

Municipiul Câmpia Turzii are un risc scăzut de alunecări de teren, datorită faptului că se află într-o zonă de câmpie și nu în regiuni deluroase sau montane, unde alunecările de teren sunt mai frecvente. În general, alunecările de teren apar mai ales în zonele cu relief accidentat, unde există pante abrupte, soluri instabile sau condiții geologice specifice.

Totuși, există câțiva factori care ar putea contribui la apariția alunecărilor de teren, chiar și într-o zonă de câmpie cum ar fi:

- Precipitații intense: Ploile abundente sau prelungite pot satura solul, mai ales în zonele cu pantă ușoară, deși acestea sunt mai rare în Câmpia Turzii. Acest lucru poate provoca eroziune sau instabilitate a terenului, dar aceste fenomene sunt rare și de obicei nu provoacă alunecări majore.
- Activități umane: Construirea de drumuri, clădiri sau alte activități de infrastructură pot afecta stabilitatea terenului în anumite cazuri. Dacă aceste lucrări modifică structura solului sau afectează drenajul natural al apei, pot apărea probleme minore de stabilitate, însă acestea nu sunt caracteristice pentru municipiul Câmpia Turzii.

- Soluri argiloase: În anumite zone din România, solurile argiloase pot deveni instabile în timpul ploilor intense sau al topirii zăpezii, ducând la mici mișcări ale terenului. Totuși, terenurile argiloase din Câmpia Turzii nu prezintă un risc semnificativ în acest sens.

Zonele predispuse la alunecări de teren în zona municipiului Câmpia Turzii sunt:

- Zonele cu soluri argiloase sau instabile pot fi mai predispuse la alunecări de teren în cazul precipitațiilor abundente. Deși terenul din Câmpia Turzii este în principal plat și stabil, în anumite regiuni cu un strat de argilă mai gros, se pot forma mici alunecări sau instabilități ale solului, în special în cazul unor lucrări de construcții care afectează drenajul natural.
- Exploatarea resurselor naturale sau lucrările de infrastructură în zonele din apropierea orașului, cum ar fi cariera de calcar sau alte activități industriale, ar putea destabiliza solul local și contribui la alunecări de teren punctuale. Totuși, aceste fenomene sunt localizate și nu reprezintă un risc generalizat pentru întreaga regiune.
- De-a lungul Văii Arieșului, în special în zona dintre Câmpia Turzii și Turda, pot exista riscuri sporadice de alunecări de teren, în special în sectoarele unde malurile râului sunt abrupte sau unde s-au realizat intervenții în malurile naturale.

Riscul de alunecări de teren în municipiul Câmpia Turzii este foarte scăzut, datorită geografiei și reliefului predominant plat al regiunii. Deși precipitațiile abundente sau intervențiile umane ar putea duce la probleme izolate de stabilitate a solului, acestea sunt rare și nu reprezintă o amenințare majoră pentru oraș.

Risc de eroziune

Conform Studiului de Fundamentare privind Riscurile Naturale de la nivelul județului Cluj, realizat în 2020, pe teritoriul municipiului Campia Turzii, susceptibilitatea pentru eroziune a solului este foarte scăzută (tolerabilă), având rata de eroziune $< 3 \text{ t/ha/an}$.

Risc de înzăpezire

Câmpia Turzii se află într-o zonă geografică cu clima continentală, cu ierni reci și abundente cantități de zăpadă. Căile de acces rutiere pot fi afectate și blocate

temporar de stratul de zăpadă, îngreunând deplasările și transportul. Anumite zone retrase sau aflate la marginea orașului pot fi mai vulnerabile la înzăpeziri, în comparație cu zonele centrale mai bine curățate.

Risc de producere a incendiilor de vegetație uscată sau culturi de cereale păioase

Există riscul de apariție a unor incendii de vegetație uscată sau culturi de cereale păioase în sezonul cald, pe fondul creșterii temperaturilor, a deficitului de precipitații, în situația producerii unor fulgere și a vânturilor puternice, dar mai ales datorită practicilor de incendiere și ardere intenționată a miriștilor.

Riscuri biologice

Potențiale riscuri biologice în municipiul Câmpia Turzii:

Infecții și boli transmisibile: Riscul de răspândire a bolilor infecțioase precum gripa, hepatita etc. poate crește în zonele de sărăcie urbană ale orașului. Este important să se respecte măsurile de igienă și sănătate publică pentru a preveni transmiterea acestor boli.

Factori de mediu: Calitatea apei, aerului și solului poate influența prezența agenților patogeni și a toxinelor în mediul urban. Monitorizarea și gestionarea corespunzătoare a deșeurilor și a altor surse de contaminare sunt esențiale.

Factori ocupaționali: Anumite activități profesionale, cum ar fi cele din domeniul medical sau industrial, pot implica expunerea la agenți biologici periculoși. Respectarea normelor de securitate și igiena muncii este crucială pentru protejarea lucrătorilor.

Eventuale incidente: Accidente sau incidente neprevăzute, cum ar fi deversări accidentale, pot duce la expunerea la materiale biologice periculoase.

Protecția populației este asigurată, în primă urgență de personalul cabinetelor medicale, medici de familie, Spitalul Municipal Câmpia Turzii și farmacii.

Grup vulnerabil	Număr	Observații
Persoane cu handicap, din care	1012	
Copii cu handicap	99	53 de copii cu handicap grav
Beneficiari VMG (nr. dosare în plată)	80	
Beneficiari cantină socială	55 familii	70 de porții

Oameni ai străzii	9	
Beneficiari alimente	2800	șomeri, pensionari cu pensie sub 400 lei, handicap accentuat și grav
Copii cu părinți plecați la muncă în străină	Cca.145	57 cu ambii părinți plecați

Tabel 10. Grupurile vulnerabile din municipiul Câmpia Turzii⁸ (Sursa datelor: SRIAP Primăria Câmpia Turzii 2015)

Probleme ale sistemului de sănătate

Problemele sistemului de sănătate din municipiul Câmpia Turzii se împart în 2 categorii principale și anume:

- a) Probleme ale infrastructurii de sănătate
 - b) Probleme legate de personalul medico-sanitar și serviciile de sănătate
- a) **Infrastructura Spitalului Municipal "Dr. Cornel Igna"** este învechită, în acest moment costurile pentru întreținere fiind mari deoarece clădirile în care funcționează blocul operator și secția de neonatologie au o vechime de aproximativ 100 de ani, iar din această cauză remedierea defecțiunilor este costisitoare. Generatorul electric de rezervă al spitalului necesită înlocuirea, deoarece nu poate susține asigurarea cu energie electrică a unității sanitare mai mult de 60 de minute, situație în care riscul de deces în cazul unei intervenții chirurgicale crește considerabil.

Laboratorul de analize medicale situat la etajul 2 al clădirii are nevoie de dotări și de obținerea standardelor de calitate cerute de lege pentru a putea funcționa. Pentru mulți pacienți, funcționarea acestui laborator este vitală, deoarece, din cauza veniturilor foarte mici, nu își pot permite să meargă la un laborator privat unde să poată avea acces la servicii de laborator contra cost. Acest lucru constituie un factor de risc pentru sănătate, având în vedere că Spitalul Municipal Câmpia Turzii deservește municipiul și un număr de 7 unități administrativ-teritoriale, cu un total de peste 60.000 de locuitori.

⁸ Strategia de dezvoltare a municipiului Câmpia Turzii 2015-2020

În anul 2015 au fost realizate investiții pentru modernizarea aparaturii medicale a spitalului Municipal ”Dr. Cornel Igna” și au fost achiziționate un mamograf, un laparoscop și un aparat TBC.⁹

- b) În ceea ce privește **personalul medico-sanitar**, organigrama unității medicale este incompletă, din totalul minim de 180 de posturi, doar 160 fiind ocupate. Deficit există atât la capitolul medici, cât și în ceea ce privește personalul mediu, pe de o parte din cauza blocării posturilor în sistemul public și pe de altă parte, a lipsei acute de personal din sistemul de sănătate. Fondurile sunt insuficiente pentru desfășurarea activității, pregătirea personalului medical fiind rezumată la cursurile obligatorii prevăzute de lege, prin rotație, astfel încât actul medical să nu fie afectat.

Conform datelor din 2018, ținând cont de numărul de posturi aprobate și numărul de posturi ocupate, personalul medical în Câmpia Turzii ar trebui să crească cu 8 noi angajați.¹⁰

⁹ Strategia de dezvoltare a municipiului Câmpia Turzii 2015-2020

¹⁰ Studiu de Fundamentare privind evaluarea impactului social pentru PATJ Cluj, 2020

Tabel 11. Unități sanitare existente în Câmpia Turzii¹¹

Categorii de unități sanitare	Forme de proprietate	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Spitale	publica	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Ambulatorii integrate spitalului	publica	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Dispensare medicale	publica	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Centre medicale de specialitate	privata	2	5	5	2	2	2	2	2	2	2
Cabinete medicale de medicina generala	privata	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-
Cabinete medicale scolare	publica	4	4	4	4	4	4	4	6	4	4
Cabinete medicale de familie	publica	11	6	-	-	-	-	-	-	-	-
	privata	1	1	11	11	11	11	11	11	11	11
Cabinete stomatologice	publica	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-
	privata	11	11	14	15	12	12	12	12	12	12
Cabinete medicale de specialitate	publica	9	9	-	-	-	-	-	-	-	-
	privata	3	3	12	14	14	14	14	14	14	14
Farmacii	publica	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	privata	9	9	9	11	12	12	12	12	12	12
Laboratoare medicale	publica	4	2	2	3	4	4	4	4	5	5
	privata	2	2	2	-	-	-	-	-	-	-
Laboratoare de tehnica dentara	privata	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8

Nota: “-” date lipsă

¹¹ <http://statistici.insse.ro:8077/tempo-online/#/pages/tables/insse-table>

Tabel 12. Cadre medicale existente în Câmpia Turzii¹²

Categorii de cadre medico-sanitare	Forme de proprietate	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Medici	Publica	37	23	19	22	20	23	23	27	24	25
	Privata	5	5	15	15	15	15	15	15	15	15
din total medici: medici de familie	Publica	11	6	-	-	-	-	-	-	-	-
	Privata	1	2	11	11	11	11	11	11	11	11
Stomatologi	Publica	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-
	Privata	1	11	11	15	12	12	12	12	12	12
Farmacisti	Publica	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	Privata	21	22	22	18	18	18	18	18	18	18
Personal sanitar mediu	Publica	105	102	50	95	97	96	117	111	109	106
	Privata	16	16	16	27	32	32	32	32	30	30

Nota: “-” date lipsă

Tabel 13. Numărul persoanelor raportate la 1 cadru medical în municipiul Câmpia Turzii

Anul	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Populația după domiciliu la 1 ianuarie	8802	8702	28563	28343	28093	27902	27648	27342	27090	26701	26359	25999
Medici Proprietate publică	7	23	19	22	20	23	23	27	24	25	-	-
Medici Proprietate privată	5	5	15	15	15	15	15	15	15	15	-	-
Total Medici în Câmpia Turzii	42	28	34	37	35	38	38	42	39	40	-	-
Nr. Persoane raportate la 1 cadru medical din sistemul public	778	1248	1503	1288	1404	1213	1202	1013	1129	1068	-	-
Nr. persoane raportate la 1 cadru medical	686	1025	840	766	803	734	728	651	695	668	-	-
Nr. medici raportați la 1000 locuitori	1.46	0.98	1.19	1.31	1.25	1.36	1.37	1.54	1.44	1.5	-	-

Sursă date: Institutul Național de Statistică, Tempo online. Calcule proprii; Nota: “-” date lipsă

¹² <http://statistici.INSSE.ro:8077/tempo-online/#/pages/tables/insse-table>

Riscurile tehnologice (industriale)

Zona aferentă Municipiului Câmpia Turzii este puternic antropizată, existând astfel o serie de riscuri în cadrul mai multor sectoare.

Evoluția industriei, extinderea zonelor rezidențiale și a celor comerciale a dus la producerea unor schimbări morfografice ale terenului datorate proceselor de nivelare și decopertare a terenurilor, ce cresc riscul de hazard.

Mai jos sunt analizate riscurile tehnologice de la nivelul municipiului Câmpia Turzii:

- ✓ În municipiul Câmpia Turzii, există mai multe **activități industriale** care pot contribui la poluarea mediului. La nivelul municipiului Câmpia Turzii, sectorul industrial este reprezentat de ramuri precum: industria metalurgică, industria materialelor de construcții, chimică și textilă, a *materialelor de construcții*, fiind cel mai dezvoltat sector în cadrul economiei locale începând din perioada interbelică și până în prezent.

Unele dintre aceste industrii pot emite substanțe toxice, deșeuri periculoase sau emisii poluante care afectează calitatea aerului, apei și a solului din zonă. Este important ca aceste activități să fie supravegheate și reglementate corespunzător pentru a minimiza impactul asupra mediului înconjurător.

Folosințe de apă care intră sub incidența IED: SC INDUSTRIA SARMEI SA, str. Laminoriștilor nr. 145, loc. Câmpia Turzii.

Industria metalurgică este reprezentată prin Combinatul de Industria Sârmei, principala unitate industrială din Câmpia Turzii, aflat în prezent în proprietatea Grupului Mechel. Aceasta este cea de-a doua firmă cu profil industrial ca mărime din județ și a fost afectată dur de criza economică globală, însă a înregistrat o revenire importantă a vânzărilor, mai ales pe piețele externe, fiind un important exportator al județului.¹³

Activitatea principală conform Legea 278/2013 Anexa 1:

- 2.2. Instalații pentru producerea fontei sau a oțelului (topire primară ori secundară), inclusiv instalații pentru turnarea continuă, cu o capacitate maximă de producție ce depășește 2,5 tone/oră
- 2.3. Instalații pentru prelucrarea metalelor feroase, care îndeplinesc condițiile prevăzute la punctele a), b), c): a) laminoare cu o capacitate ce depășește 20 tone

¹³ PAAR Județul Cluj 2019

oțel brut/oră;c) pentru aplicarea de straturi protectoare de metal topit, cu o capacitate de tratare ce depășește 2 tone otel brut/oră

- 2.6. Instalații pentru tratarea suprafețelor metalice și din materiale plastice prin folosirea procedeelor electrolitice sau chimice, la care volumul total al cuvelor de tratare depășește 30 mc.
- ✓ O atenție deosebită se îndreaptă spre operatorii care se supun prevederilor Legii nr. 59 din 11 aprilie 2016 privind controlul asupra pericolelor de accident major în care sunt implicate substanțe periculoase care achiziționează, depozitează, folosesc în procesul de producție ori produc substanțe periculoase care sunt transportate pe rețelele de transport rutier sau feroviar.

Pe teritoriul municipiului nu sunt obiective de tip Seveso, însă acesta este tranzitat de mărfuri periculoase, pe căi de transport, spre sau dinspre operatorii de tip **Seveso**:

Unitate Seveso	Marfa periculoasă	Transport pe calea ferată	Transport pe căi rutiere
S.C. SADACHIT PRODCOM SRL. depozit de clor	Clor lichid Clasa -2, Nr. ONU- 1017 Acid sulfuric Clasa- 8, Nr. ONU- 1830 Acid clorhidric Clasa- 8, Nr. ONU- 1789 Hidroxid de sodium soluție Clasa- 8, Nr. ONU- 1824 Hidroxid de sodium fulgi Clasa- 8, Nr. ONU 1823 Hipoclorit de sodium Clasa- 8, Nr. ONU -1791 Clorura de var Clasa - 5.1, Nr. ONU 2208 Carbonat de sodium Clasa – 5.1, Nr. ONU 3378	Aprovizionze cu clor lichid pe rutele: - Borzești, Adjud, Suceava, Dej, Câmpia -Turzii, Turda - Boruști, Adjud, Brașov, Coslariu, Câmpia- Turzii, Turda	Distribuția clorului lichid la Companiile de apă din județele Cluj, Alba, Sălaj, Satu Mare, Bihor, Maramureș, Arad, Mureș, Sibiu, Hunedoara, Bistrița - Năsăud, Covasna, Harghita, Timiș, Brașov, Caraș -Severin, Mehedinți și Giurgiu

Tabel 14. Operatori de tip SEVESO care tranzitează Câmpia Turzii.

- ✓ Riscuri de transport și depozitare de produse periculoase:

Mărfurile periculoase transportate pe rețeaua rutieră din din Câmpia Turzii pe rute de transport avizate de către Inspectoratul pentru Situații de Urgență „Avram Iancu” al județului Cluj sunt prezentate în tabelul următor.

Denumire deșeu	Rutele de transport	Cantitatea totală planificată a fi transportată
Semestrul I, 2018		
Deșeuri de vopsele și lacuri cu conținut de solvenți organici sau alte substanțe periculoase	Câmpia Turzii, Tg. Mureș, Sighișoara, Hoghiz, Șercaia	48
Acizi de decapare	Câmpia Turzii, Sighișoara, Brașov, Câmpina, Mija	1500
Alte deșeuri	Câmpia Turzii, Sighișoara, Brașov, Câmpina, Mija	300
Nămoluri metalice cu conținut de ulei	Câmpia Turzii, Sighișoara, Brașov, Câmpina, Mija	300
Uleiuri minerale neclorurate de motor, de transmisie și de ungere	Câmpia Turzii, Turda, Cluj -Napoca	70
Clorofluorocarburi, HCFC, HFC	Câmpia Turzii, Teiuș, Alba-Iulia, Pitești, Popești Leordeni	100
Ambalaje contaminate cu conținut de substanțe periculoase	Câmpia Turzii, Tg. Mureș, Sighișoara, Hoghiz, Șercaia	48
	Câmpia Turzii, Luduș, Tg. Mureș	300
Componente periculoase demontate din echipamente casate	Câmpia Turzii, Teiuș, Alba-Iulia, Pitești, Constanța	100
Echipamente electrice și electronice casate cu conținut de HCFC, CFC-frigidere, aparate aer condiționat, vitrine frigorifice	Câmpia Turzii, Turda, Apahida	1000
	Cluj-Napoca, Câmpia Turzii	100
Echipamente casate cu conținut de compuși periculoși altele decât 16.02.09 *-16.02.12 *	Câmpia Turzii, Turda, Apahida	300
	Cluj-Napoca, Câmpia Turzii	30
Deșeuri - Baterii cu plumb	Câmpia Turzii, Turda, Cluj - Napoca	10
Deșeuri rezultate din activitățile unităților sanitare și /sau activități conexe	Câmpia Turzii, Turda, Cluj -	22
Echipamente abandonate cu conținut de CFC	Cluj-Napoca, Feleacu, Turda, Câmpia Turzii	200
	Turda, Câmpia Turzii	100
	Dej, Cluj-Napoca, Turda, Câmpia Turzii	200

	Cluj-Napoca, Feleacu, Turda, Câmpia Turzii	100
	Florești, Cluj-Napoca, Turda, Câmpia Turai	350
Echipamente electrice și electronice casate altele decât 20.01.21 și 20.01.23	Florești, Cluj-Napoca, Apahida, Turda, Câmpia Turzii	240
	Cluj-Napoca, Apahida, Turda, Câmpia Turzii	510
	Apahida, Turda, Alfișlia, Sibiu, Pitești, București	800
	Dej, Cluj-Napoca, Turda, Câmpia Turzii	30
	Cluj-Napoca, Florești, Luna, Câmpia Turzii	100
Semestrul II, 2018		
Rumeguș, talas, așchii, resturi de scândură cu conținut de substanțe ericuloase	Cluj-Napoca, Câmpia Turzii, Târgu Mureș	15
Deșeuri de celuri cu conținut de substanțe periculoase	Cluj-Napoca, Turda, Câmpia Turzii, Mediaș, Făgăraș, Șercaia	20
Deșeuri de adezivi și cleiuri cu conținut de solvenți organici sau alte substanțe periculoase	Cluj-Napoca, Turda, Câmpia Turzii, Mediaș, Făg Șercaia	80
Nămoluri metalice cu conținut de ulei	Câmpia Turzii, Tg. Mureș, Sighișoara, Hoghiz	300
Uleiuri minerale necolorate de motor, de transmisie și de ungere	Florești, Câmpia Turzii, Târgu Mureș, Câmpina	50
	Câmpia Turzii, Târgu Mureș, Câmpina	50
Alte uleiuri de motor, transmisie și ungere	Câmpia Turzii, Turda	40
Alte deșeuri nespecificate	Mărișelu, Gilău, Câmpia Turzii, Sighișoara, Brașov, Ploiești, Blejoi	2,5
Absorbanti, materiale filtrante, materiale de lustruire, îmbrăcăminte de protecție contaminată cu substanțe periculoase	Câmpia Turzii, Tg. Mureș, Hoghiz	10
	Câmpia Turzii, Tg. Mureș	80
	Câmpia Turzii, Sighișoara, Brașov, Câmpina, Mija	10
Echipamente electrice și electronice casate cu conținut de HCFC, CFC-frigider, aparate aer condiționat,	Apahida, Sănnicoara, Turda, Câmpia Turzii	1150

	Câmpia Turzii, Sighișoara, Brașov, Buzău	800
	Cluj-Napoca, Câmpia Turzii	500
Echipamente casate cu conținut de compuși periculoși altele decât 16.02.09 *-16.02.12 *	Florești, Cluj-Napoca, A3, Luna, Câmpia Turzii	30
	Dej, Gherla, Iclod, Apahida, Turda, Câmpia Turzii	20
	Apahida, Sănnicoara, Turda, Câmpia Turzii	1150
	Câmpia Turzii, Sighișoara, Brașov, Budu	800
Componente periculoase demontate (transformatoare și condensatori)	Câmpia Turzii, Alba Iulia, Sibiu, Otopeni,	25
Deșeuri - Baterii cu plumb	Câmpia Turzii, Tg. Mureș, Brașov, București, Pantelimon	2000
	Câmpia Turzii, Tg. Mureș, Sighișoara, Mediaș, Copșa Mică	8000
	Luncani, Câmpia Turzii, Turda, Cluj-Napoca	200
Levigate din depozite de deșeuri conținând substanțe periculoase	Cluj-Napoca, Câmpia Turzii, Sovata, Gheorgheni, Bicăz, Piatra Neamț, Romov, Buhuși	1000
Echipamente abandonate cu conținut de CFC	Huedin, Gilău, A3, Câmpia Turzii	200
	Câmpia Turzii	300
Vopsele, cerneluri, adezivi și rășini conținând substanțe periculoase	Turda, Câmpia Turzii, Târgu Mureș	50

Tabel 15. Deșeurile periculoase transportate pe rețeaua rutieră

Deși se vehiculează cantități semnificative de mărfuri periculoase pe căile de transport din Câmpia Turzii, numărul evenimentelor în care au fost implicate mijloace de transport încărcate cu mărfuri periculoase este mic așa cum se poate vedea și în tabelul următor:

Data accident	Tip transport rutier /feroviar	Tip substanță periculoasă implicată	Localizare eveniment	Consecințe
03.03.2016	rutier	motorină, ulei motor	Câmpia Turzii, Sens Giratoriu Intrare A3	deversare motorină, avarierea mijlocului de transport

Tabel 16. Numărul evenimentelor în care au fost implicate mijloace de transport încărcate cu mărfuri periculoase

✓ Deasemenea, trebuie avut în vedere și necesitatea reabilitării **siturilor industriale poluate și abandonate și a terenurilor nefolosite**.

✓ **Riscuri de poluare a apelor:**

- Obiective, Agenți economici posibili poluatori:

→ **MECHEL Câmpia Turzii- Arieș** — zinc+ nichel;

- evacuările de ape uzate orășenești.

Apa uzată colectată din municipiul Câmpia Turzii ajunge în Stația de epurare Câmpia Turzii printr-un canal colector la care sunt racordate toate instalațiile de canalizare din aria de deservire.

Evoluția indicelui de exploatare a apei în perioada 2018–2022 raportată de Compania de Apă Arieș Turda este redată în tabelul următor:

Evoluția indicelui de exploatare a apei în perioada 2018 – 2022

Anul	WEI, %
2017	21,77
2018	35,14
2019	24.30
2020	24.35
2021	23,85
2022	21,29

Tabel 17. *Evoluția indicelui de exploatare a apei în perioada 2018-2022.*

Sursa datelor: Compania de Apă Arieș

✓ Riscul **producerii de incendii** în Câmpia Turzii a fost evaluat ca fiind de 40% pentru construcții și locuințe, de 25% pentru unitățile industriale și de 15% pentru autovehicule.

Cartierele periferice ale orașului, cu locuințe individuale, zonele rezidențiale cu locuințe de tip bloc și străzile înfundate reprezintă zonele cu vulnerabilitate la producerea de incendii.¹⁴

Riscurile sociale

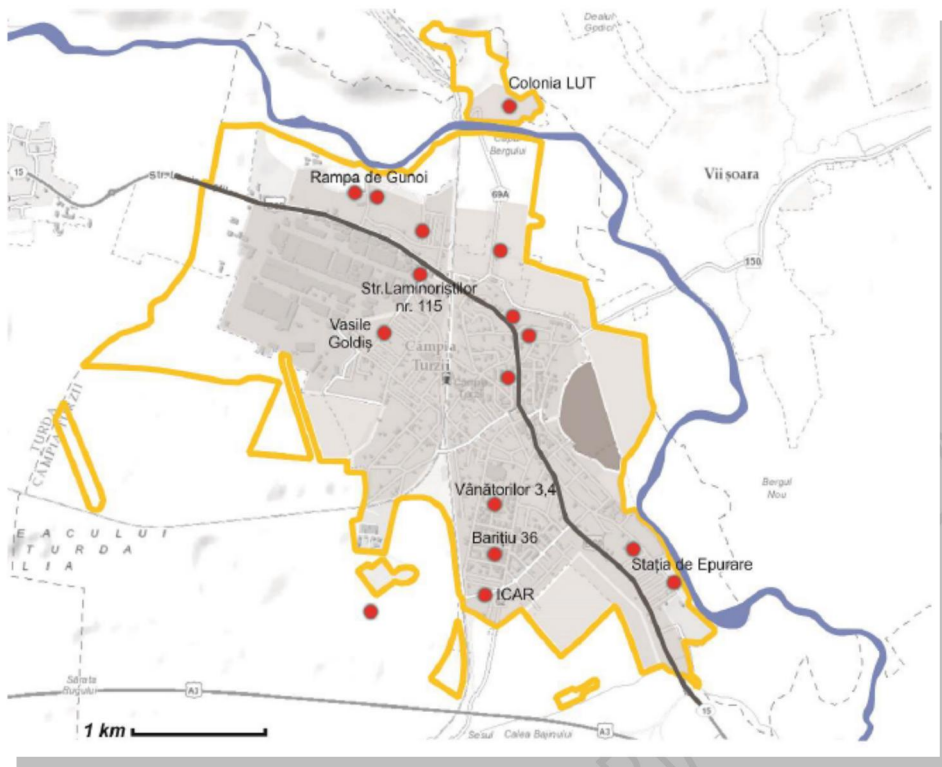
✓ **Riscul eșecului utilităților publice** este mai mare în zonele urbane, având în vedere densitatea populației și existența mai multor sisteme de utilități publice. Eșecul (scoatere din funcțiune) sistemelor, instalațiilor și echipamentelor care poate conduce

¹⁴ PAAR Județul Cluj 2019

la întreruperea alimentării cu apă, gaze naturale, energie electrică și termică pentru o zonă extinsă din cadrul localității poate duce la apariția de epidemii, epizootii, contaminări sau riscuri sociale.

- ✓ **Conflictele militare** sunt riscuri premeditate în timp de pace prin pregătirea arsenalului militar și, mai ales, prin testele nucleare apărute din cauza disputelor politice.
- ✓ **Terorismul** - termenul terorism înseamnă acte de violență comise de opozanți ai unui stat, care operează în grupuri restrânse, secrete. Cuvântul implică de asemenea faptul că teroriștii nu desfășoară o campanie pur militară, ci încearcă să tulbure viața normală a unei societăți, folosind tactici ce pun în pericol sau ținesc intenționat oameni obișnuiți. În cazuri extreme, avioane civile sau centre comerciale sunt aruncate în aer, sau ostatici nevinovați sunt uciși dacă cererile răpitorilor sunt refuzate.
- ✓ **Conflicte sociale** - conflictele sociale de masă, epurările etnice sunt deosebit de numeroase. Termenul “etnic” descrie adesea un grup de oameni care au sentimentul unei apartenențe comune, bazată pe istorie, obiceiuri sau mod de viață. Simțul identității definește cel mai bine grupul etnic, dar poate fi accentuat de aceeași limbă, religie, culoare a pielii sau un statut comun de clasă sau de castă. Conflictele etnice pot apărea oricând, deoarece, de-a lungul mileniilor, oamenii sau amestecat unii cu alții.
- ✓ **Criminalitatea și consumul de droguri** – au devenit probleme sociale cu răspândire în lumea întreagă.

Pe teritoriul municipiului Câmpia Turzii există o serie de **comunități vulnerabile** care au ca și caracteristică principală prezența sărăciei relative sau absolute. În aceste zone de **sărăcie urbană** există numeroase probleme legate de diferitele aspecte ale calității vieții datorate lipsei mijloacelor de trai (veniturilor), dar și perpetuării unei culturi a sărăciei: *locuire precară* (locuințe de o calitate proastă, densitate mare a locuirii, acces deficitar la utilități, locuire ilegală etc), *educație deficitară* (abandon școlar sau frecvență școlară redusă etc.), *acces dificil la servicii de sănătate* (lipsa calității de asigurat face să poată beneficia doar de servicii medicale de urgență), *infracționalitate* (există un comportament inadecvat care încalcă normele sociale existente), *lipsa actelor de identitate în unele cazuri*, *perpetuarea unor tradiții care încalcă normele sociale* (căsătorii la minorii, nașteri la minore), *lipsa oportunităților de angajare datorită lipsei calificării sau calificării inadecvate etc..*



Imaginea 37. Zone defavorizate Câmpia Turzii¹⁵. Sursa datelor: SRIAP Primăria Câmpia Turzii, *The Atlas of Urban Marginalized Areas in Romania 2014*

Au fost menționate următoarele zone (acestea pot fi scări de bloc sau zone bine delimitate) în care se regăsesc într-o măsură diferită diverse **probleme asociate sărăciei urbane** – Vasile Goldiș, Laminoriștilor nr. 115, Barițiu 36 (bloc nefamiliști), Barițiu 36 bloc G120, alea Vânătorilor nr. 3-4, ICAR, Stația de epurare, Rampa de gunoi /Luncii și Republicii nr. 85.

Fiecare din aceste zone prezintă și diverse probleme specifice cum ar fi locuințe ilegale (zona Stația de epurare) sau acces deficitar la utilități publice (ICAR, Stația de epurare). Mărimea acestor comunități diferă, cea mai mare fiind Vasile Goldiș cu 260 de persoane (80 de familii) care trăiesc în locuințe sociale acordate de Primărie, dar care au probleme cu plata utilităților și a chiriei. Analiza datelor prezentate în tabel reliefează problemele menționate anterior: lipsa locurilor de muncă (număr mare de șomeri neindemnizați), lipsa veniturilor, densitatea mare a locuirii și abandon școlar sau analfabetism

¹⁵ STRATEGIA DE DEZVOLTARE A MUNICIPIULUI CÂMPIA TURZII 2015-2020

(număr mare de adulți neșcolarizați, număr mic de absolvenți de învățământ liceal sau gimnazial).

Structura comunităților sărace identificate	Vasile Goldiș	Laminoriștilor nr. 115	Barțiu 36 (nefamiliști)	Al. Vânătrilor, 3,4	Barțiu, nr.36 Bl. G120	ICAR	Stația de epurare	Rampa de gunoi /Luncii	Republicii nr. 85	Total
Nr. persoane	260	101	5	161	114	63	55	33+ 65	71	1008
Nr. familii	80	24	2	48	55	17	19	8+15	20	308
Locuinte	60			61		17	20	8+15	20	201
Angajați contracte	27	27	23	30	10	2	0	0	12	131
Șomeri fără indemnizație	85	6	4	22	35	35	20	19	13	214
Venit minim garantat	4	2	7	15	8	8	8	3+1	8	64
Venit migrație	6	4	3	1	11		5	0+28	3	61
Neșcolarizați adulți	87	6	5	90	35	28	20	17+33	2	333
Absolvenți inv. primar - 4 cls	49	32	6	20		5	0	1+3	3	119
Absolvenți inv. gimnazial 8 cls	37	15	4	12	5	2	0	0+0	2	95
Absolvenți sc. prof/ inv. liceal	18	13	9	2	9	0	0	0+0	2	53
Absolvenți studii superioare	1	0	2	1	0	0	0	0	0	4
Asigurați medical	163	86	8	71	0	48	30	22+33	58	679
Neasigurați medical	41	15	6	40	4	15	25	11+32	13	222
Someri indemnizați		6	2	9	8		0	0	0	25

Tabel 18. Comunități sărace în Câmpia Turzii

Atlasul zonelor marginalizate din România, întocmit în intervalul 2013-2014 a evidențiat în Câmpia Turzii 4 astfel de zone cuprinzând cca. 600 de persoane (față de cca. 1000 identificate de serviciile Primăriei municipiului), localizate în 6 zone având următoarele tipologii specifice¹⁶:

- ✓ Colonia Goldiș (257 persoane) – tip ghetou în foste zone industrializate;
- ✓ Colonia Lut (67 persoane) - tip ghetou în foste zone industrializate;
- ✓ Rampa de gunoi (33 persoane) – tip „slum” cu adăposturi improvizate;

¹⁶ The Atlas of Urban Marginalized Areas in Romania (2014), elaborat în cadrul POR – REGIO 2007-2013, pag. 204.

- ✓ Locuințe sociale (95 persoane) – zone cu locuințe sociale;
- ✓ ICAR (105 persoane) – comunități tradiționale cu locuințe sociale sau abuziv ocupate;
- ✓ Stația de epurare (47 persoane) – tip „slum” cu locuințe.

2.11.2. Calitatea aerului

Extras din Studiul de fundamentare climatic, pedologic, ecologic elaborat de S.C. ASRO SERV S.R.L.:

Poluarea aerului în municipiul Câmpia Turzii este legată de emisia de noxe (gaze, vapori, pulberi), prin activitatea desfășurată de agenții economici și traficul auto intens pe unele artere ale orașului, dar și de activitatea Companiei de salubritate Câmpia Turzii S.A., care, prin desfășurarea lucrărilor de curățare a orașului în timpul zilei, determină ridicarea prafului în aer, generând probleme pentru sănătatea populației.

Poluarea atmosferică se manifestă în Câmpia Turzii și prin afectarea calității olfactive a aerului, din cauza lucrărilor efectuate de Compania de Apă Arieș S.A. pentru modernizarea rețelei de canalizare a orașului, care au condus la generarea de mirosuri alterate, din cauza stagnării apelor reziduale.

Una dintre cele mai importante probleme de poluare pentru locuitori privește poluarea fonică, în urma zgomotelor puternice produse, atât pe parcursul zilei, cât și al nopții, de circulația aeriană aferentă Bazei 71 Aeriană Câmpia Turzii, situată în comuna Luna și funcționând ca bază operațională NATO. Zona cea mai afectată în acest sens este cartierul Șarăt, aeroportul militar fiind localizat în vecinătate. O altă sursă de poluare fonică este reprezentată de traficul feroviar, ținând cont de faptul că linia de cale ferată traversează orașul prin interior.

În municipiul Câmpia Turzii nu există stații de monitorizare a calității aerului.

2.11.3. Calitatea apelor

Extras din Studiul de fundamentare climatic, pedologic, ecologic elaborat de S.C. ASRO SERV S.R.L.:

Apele de suprafață

Apa reprezintă elementul indispensabil al vieții, resursele de apă reprezentând bogățiile vitale pentru dezvoltarea economică și socială a omenirii. Resursele naturale de apă reprezintă rezervele de apă de suprafață și subterane ale unui teritoriu care pot fi folosite pentru diverse scopuri.

Municipiul Câmpia Turzii beneficiază de sisteme centralizate de alimentare cu apă potabilă și canalizare astfel:

- Alimentare cu apă -lungime simplă rețea: 56.8 km;
- Canalizare menajeră lungime simplă rețea: 58.2 km;
- Stație de epurare reabilitată în 2013.

Acestea sunt operate de societatea comercială pe acțiuni înființată în anul 2007 „Compania de Apă Arieș S.A.”.

În municipiul Câmpia Turzii aprovizionarea cu apă se face din sursa de suprafață Hășdate (care reprezintă 95,64% din volumul total, localizată la sud de Turda la cota de 320 m) și sursa de profunzime Călărași (care reprezintă 4,36% din volumul total). Apa este tratată la stația de tratare Hășdate și apoi pompată în rezervorul de stocare “Călărași” cu capacitatea de 5.000m³ printr-o conductă cu o lungime de ~10km. De la rezervor, apa curge gravitațional către oraș pe 2,5-3 km, printr-o conductă ø600 mm. Stația de tratare Hășdate este una convențională, compusă din procesele: pre-clorinare, coagulare, floculare, decantare, filtrarea rapidă cu nisip, tratare cu cărbune activ și dezinfecția finală. Debitul stației după reabilitare este de 250 l/s. Apa potabilă de la stația de tratare Hășdate este pompată direct în rețeaua de distribuție și în rezervorul “Călărași” prin stația de pompare Barițiu amplasată în sud-estul zonei Câmpia Turzii. Apele purificate provenite de la stația de epurare sunt evacuate în râul Arieș.

Poluarea apelor de suprafață din Câmpia Turzii s-a redus după 1990, odată cu restrângerea activității marilor complexe zootehnice, dar a continuat până în 2012, când au fost sistate activitățile de producție ale combinatului metalurgic Industria Sârmei Câmpia Turzii S.A. și a fabricii de cărămidă Cercon Arieșul S.A. În prezent, mai ales pârâul Racoșa este afectat de poluare. Pentru râul Arieș, se înregistrează în special probleme generate de depozitarea necontrolată a deșeurilor pe malurile apei, cele mai multe situații fiind întâlnite în cartierul Lut, dar și probleme de poluare biologică, din cauza neefectuării regulate a lucrărilor sale de întreținere.

O soluție pentru îmbunătățirea calității apei ar putea fi construirea unui canal colector subteran, în scopul separării apelor uzate, menajere și industriale, de apele pluviale. Cantitatea de apă uzată, ce trebuie ulterior epurată, va fi astfel mai redusă și mai ușor gestionat.

Pentru gestiunea calității apelor, în Câmpia Turzii funcționează și o stație de epurare, fiind situată în partea de sud-est a orașului, la periferie, pe cursul râului Arieș, în aval. Stația de epurare a fost reabilitată și modernizată în cadrul proiectului POS Mediu 2007-2013 „Extinderea și reabilitarea sistemelor de apă și apă uzată în regiunea Turda – Câmpia Turzii”, implementat de Compania de Apă Arieș S.A.

În cadrul proiectului, în Municipiul Câmpia Turzii au fost realizate următoarele obiective:

- Reabilitarea stației de tratare Hășdate;
- Reabilitarea conductelor de distribuție apă potabilă din PEID, cu diametre de 110 până la 315 mm, pe o lungime totală de 19,476 km și reabilitarea unui număr de 1687 branșamente;
- Extinderea rețelei de distribuție cu conducte din PEID, cu diametre de 110, 125 și 160, pe o lungime de 2118 km și construcția a 89 de branșamente noi la rețeaua de distribuție a apei;
- Reabilitarea rețelei de canalizare pe o lungime de 14381,4 m și extinderea acesteia cu 5223,2 m;
- Construcția a două stații de pompare a apei uzate;
- Reabilitarea și modernizarea stației de epurare Câmpia Turzii, aceasta ajungând la o capacitate de epurare a apelor uzate colectate de peste 110.000 de locuitori (finalizată în Octombrie 2013).

Apele subterane

În general, apa subterană din primul orizont acvifer întâlnit în adâncime, este utilizată pentru irigații și industrie, pentru alimentarea populației fiind utilizată apa captată din izvoare și foraje de adâncime. Calitatea apei este determinată de alcătuirea mineralogică și chimică a rocii în care este localizată apa subterană, dar și de evoluția tectonică regională și/sau locală. În Depresiunea Transilvaniei, Câmpia de Vest, vestul Olteniei, apele de adâncime au local, în mod natural, conținuturi ridicate de amoniu, ceea ce determină caracterul nepotabil al acestora și aplicarea unor măsuri de tratare.

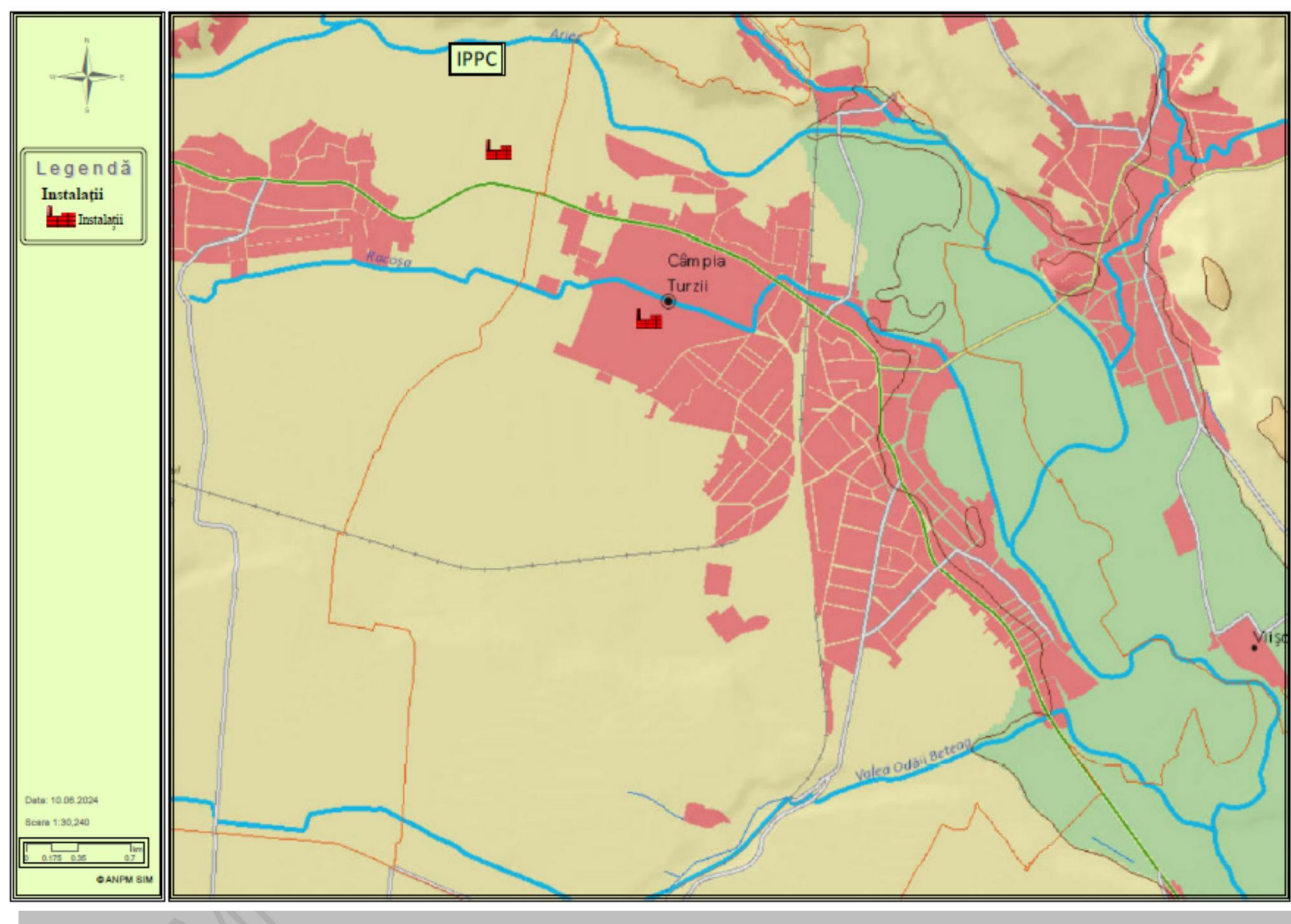
Corpul de apă subterană ROMU02 – Lunca și terasele râului Arieș

Industria metalurgică și construcție de mașini de la Câmpia Turzii, sistemul de management integrat al deșeurilor de la Câmpia Turzii ar putea afecta starea chimică a corpului de apă subterană ROMU02. Având în vedere rezultatele analizelor recoltate se poate

considera că acest corp de apă subterană este, în stare bună din punct de vedere calitativ. A fost constatată depășirea locală a indicatorului SO₄ în zona sudestică a corpului.

2.11.4. Poluarea din sectorul industrial

Mai jos sunt relatate instalațiile de tip IPPC de pe UAT Câmpia Turzii.



Imaginea 38. Instalații IPPC pe UAT Câmpia Turzii

Nume instalație	Companie părinte	Adresa	Activitate industrială
SC INDUSTRIA SARMEI CAMPIA TURZII SA	SC INDUSTRIA SARMEI CAMPIA TURZII SA	Str Laminoristilor nr 145	2.3.a - Laminoare la cald

Tabel 19. Lista activităților/instalațiilor IPPC din municipiul Câmpia Turzii în anul 2023¹⁷

Numar de inregistrare B&A	DENUMIRE PRODUCATOR	Tipul de B&A
---------------------------	---------------------	--------------

¹⁷ <https://data.gov.ro/dataset/lista-instalatiilor-ippc/resource/022f2140-c421-4d42-be40-72fa318e26aa>

RO - 2023 - 01 - B&A -2116	KSA T&T RETAIL S.R.L.	1a, 1b, 1c, 1d, 1e, 1f, 1g, 1h, 2a, 2b, 2c, 2d, 2e, 2f, 3a, 3b, 3c
----------------------------	-----------------------	--

Tabel 20. Producători de baterii și acumulatori înregistrați în Registrul producătorilor de baterii și acumulatori, în Câmpia Turzii¹⁸

În municipiul Câmpia Turzii, există mai multe activități industriale care pot contribui la poluarea mediului. Sectorul industrial este reprezentat de ramuri precum: industria metalurgică, industria materialelor de construcții, chimică și textilă, a materialelor de construcții, fiind cel mai dezvoltat sector în cadrul economiei locale începând din perioada interbelică și până în prezent.

Unele dintre aceste industrii pot emite substanțe toxice, deșeuri periculoase sau emisii poluante care afectează calitatea aerului, apei și a solului din zonă. Este important ca aceste activități să fie supravegheate și reglementate corespunzător pentru a minimiza impactul asupra mediului înconjurător.

Pentru a gestiona impactul sectorului industrial asupra mediului, autoritățile locale și întreprinderile industriale pot implementa *măsuri de reducere* a emisiilor poluante, de tratare a apelor uzate, de gestionare responsabilă a deșeurilor și de adoptare a practicilor sustenabile. De asemenea, *monitorizarea* constantă a impactului asupra mediului și implicarea comunității în procesul decizional pot contribui la protejarea mediului înconjurător și la promovarea unei dezvoltări durabile în municipiul Câmpia Turzii.

Pe teritoriul municipiului nu sunt obiective de tip Seveso.

2.11.4. Calitatea și poluarea solului

Extras din Studiul de fundamentare climatic, pedologic, ecologic elaborat de S.C. ASRO SERV S.R.L.:

Ținând cont de resursele de teren disponibile și de structura acestora, în special legat de intrarea în circuitul productiv a terenurilor degradate este necesară stabilirea unor planuri comune de dezvoltare la nivelul zonei limitrofe astfel încât, prin parteneriat și complementaritate, zona să se constituie într-un mediu economic complex și stabil.

¹⁸ <https://data.gov.ro/dataset/>

Evoluția terenurilor agricole ale municipiului Câmpia Turzii indică o relativă stabilitate a suprafeței acestora, înregistrându-se diferențe semnificative doar în intervalul 1997-2000, când a existat o scădere mai mare de 100 de ha (în 1997), urmată de o creștere de peste 300 ha a suprafeței terenurilor agricole față de intervalul stabil anterior (1990- 1996).

Activitatea agricolă reprezintă una dintre sursele de poluare ale solului, atât prin depozitarea neadecvată a deșeurilor vegetale sau zootehnice, cât și prin folosirea necorespunzătoare a îngrășămintelor, pesticidelor și ierbicidelor chimice. Câmpia Turzii este inclusă între zonele vulnerabile privind poluarea cu nitrați din surse agricole.

2.11.5. Biodiversitatea

Extras din Studiul de fundamentare climatic, pedologic, ecologic elaborat de S.C. ASRO SERV S.R.L.:

Pe teritoriul administrativ al Câmpiei Turzii lipsesc ariile protejate, dar orașul este înconjurat de rezervații naturale din zonă – Cheile Turzii, Băișoara, Lacurile Sărate – și din regiune – Munții Apuseni (Valea Arieșului, Valea Ierii, Valea Râmeților). Cheile Turzii, aflate pe teritoriul comunelor Mihai Viteazu și Petrești, reprezintă o arie naturală protejată de importanță națională, cu valoare mixtă: geologică, peisagistică, botanică (plante endemice). Suprafața totală este de 104 ha, iar rezervația a fost înființată în 1938. Sărăturile și Ocna Veche, situate pe teritoriul municipiului Turda, sunt recunoscute ca rezervații naturale botanice, având o suprafață de cca. 10 ha. În același timp Băile Turda reprezintă o arie naturală protejată de importanță județeană.

2.11.6. Spații verzi

Extrase din

Studiul de fundamentare climatic, pedologic, ecologic elaborat de S.C. ASRO SERV S.R.L.

Studiul de fundamentare - Tipuri de proprietate elaborat de S.C. Daedalus Proiect S.R.L.

Studiu de peisaj elaborat de S.C. Dea Urbisdesign S.R.L.:

Municipiul Câmpia Turzii are inclus în Registrul spațiilor verzi o suprafață de 172.9301 ha de teren, din care suprafață de spațiu verde efectiv (punctul 17 din tabelul 12.1) este de 47,6585 ha la care se adaugă amenajările floricole în suprafață de 0,0718. Spațiile verzi din municipiul Câmpia Turzii constau în principal din spații verzi publice de tip parc,

grădină, scuar, spații verzi semipublice, sau de folosință specializată, spații și dotări pentru agrement, spații verzi și culoare de protecție față de cursurile de apă și infrastructura tehnică.

În funcție de categoria de folosință, terenurile delimitate în Regulstrul spațiilor verzi au următoarele suprafețe:

Nr. Crt.	Categorie de folosință	Descriere	Suprafață (ha)	Procent (%)
1	AF	Amenajare floricolă	0,0718	0,04
2	AP	Acces pietonal	18,8076	10,88
3	CC	Curti	5,5356	3,2
4	CI	Cimitire	2,4706	1,43
5	CO	Construcții	5,0451	2,92
6	CPC	Parcare amenajată	2,4037	1,39
7	CS	Teren sport	3,1022	1,79
8	CSF	Loc de fitness amenajat	0,0382	0,02
9	CSJ	Loc de joacă amenajat	0,9259	0,54
10	DR	Drumuri, trotuare, alei de acces	47,1774	27,28
11	GN	Platforme depozitare gunoi menajer	0,0426	0,02
12	HB	Lacuri	19,3632	11,2
13	HC	Santuri, canale	0,1147	0,07
14	HR	Ape curgătoare	1,0288	0,59
15	MON	Monumente	0,0060	0
16	PST	Pista de biciclete	0,2183	0,13
17	SV	Spatiu verde	47,6585	27,56
18	TD	Terenuri degradate	15,5206	8,98
19	TLN	Terenuri libere neproductive	3,3995	1,97
total			172,9301	100

Tabel 21.1. Suprafața terenurilor încadrate în Registrul spațiilor verzi după categoria de folosință. Sursa: Registrul Spațiilor Verzi.

În funcție de destinația imobilului, terenurile delimitate în Regulstrul spațiilor verzi au următoarele suprafețe:

Destinație imobil	Suprafață [ha]	Procent [%]
Parc	21.5815	12.48
Scuar	1.4949	0.86
Cimitir	6.1987	3.58
Spațiu verde locuințe condominiu	20.8755	12.07
Spațiu verde specializat	17.1004	9.89
Baze de agrement și sportive	39.4880	22.83
Protecție ape	3.1689	1.83
Aliniamente infrastructură	63.0223	36.44
TOTAL	172.9301	100

Tabel 21.2. Suprafața terenurilor încadrate în Registrul spațiilor verzi după categoria de folosință. Sursa: Registrul Spațiilor Verzi.

Alte categorii de spații verzi precum grădină publică, grădină comunitară, sere pepiniere, pădure urbană, zonă de campare nu sunt reprezentate în cadrul Municipiului, fostele sere construite la Câmpia Turzii înainte de 1990 fiind în proprietate privată acum și având altă destinație.

Din totalul suprafeței de 172.9301 ha, 15.5206 ha reprezintă terenuri degradate și 3.3995 ha reprezintă terenuri libere neproductive. Zona verde din cadrul spațiilor verzi, constituită din spațiul verde efectiv și amenajări floricele în cazul Municipiului Câmpia Turzii, este în suprafață de 47.7303 ha repartizată în felul următor:

Destinație imobil	Suprafață zonă verde [ha]	Procent [%]
Parc	18.6747	39.13
Scuar	0.4434	0.93
Cimitir	0.031	0.06
Spațiu verde locuințe condominiu	9.5161	19.94

Spațiu verde specializat	4.7220	9.89
Baze de agrement și sportive	9.7420	20.41
Protecție ape	0	0
Aliniamente infrastructură	4.6011	9.64
TOTAL	47.7303	100

***Tabel 22.** Suprafața zonelor din cadrul spațiilor verzi publice. Sursa: Registrul Spațiilor Verzi.*

Principalele parcuri și alte spații verzi publice cu acces liber din Câmpia Turzii:

- Parcul Mare (26,27 ha);
- Parcul Central „Ionel Floașiu”;
- Scuarul (denumit parcul) Gh. Barițiu;
- Monumentul aviatorilor din Câmpia Turzii;
- Scuarurile primăriei;
- Scuarul cu bustul lui Mihai Viteazu;
- Scuarul cu bustul lui Avram Iancu s.a.

La nivelul municipiului Parcul Municipal, situat în partea de est, est localizat periferică și amplasament excentric în raport cu zonele de locuințe colective. La nivel municipal în zona centrală este amplsat Parcul Ionel Floașiu.

În ceea ce privește infrastructura sportivă a municipiului Câmpia Turzii, aceasta include:

- Zona de agrement La Broscuța
- Zona de agrement Trei Lacuri
- Arena „Mihai Adam”
- Arena de tenis „Vaida Gavrilă”
- Sala de sport polivalentă „Ioan Stanatiev”
- În decursul anului 2024 a fost finalizat Bazinul de Înot Didactic.

Conform Registrului Verde al municipiului Câmpia Turzii instituțiile publice la nivelul cărora sunt localizate spații verzi publice sunt :

- Liceul Teoretic Pavel Dan
- Direcția Generală de Asistență Socială și Protecția Copilului
- Grădinița Pinochio

- Școala gimnazială Mihai Viteazu
- Clubul copiilor
- Școala gimnazială Pavel Dan
- Scuar strada Nichita Stănescu
- Biserica Strada Tudor Arghezi
- Poliția Municipiului Câmpia Turzii
- Grădinița lumea Prichindeilor

Cimitire existente :

- Cimitirul de la vest de str. Iancu Jianu este romano-catolic și reformat-calvin, cu acces direct de pe str. Iancu Jianu și greco-catolic cu acces din zona Valea Racoșa. Cimitirul învecinat, la est de str. Iancu Jianu (cimitirul de la capătul str. Grădinilor), este ortodox.
- Cimitirul neoprotestant (cunoscut ca "Cimitirul Pocăiților") este situat pe câmpul de la nord de cele 2 cimitire, nu departe de râul Arieș.
- Cimitirul Eroilor din Câmpia Turzii, amenajat în anul 1944, este amplasat în interiorul unui cimitir creștin, între străzile Barițiu-Eroilor-Griviței-Ardealului. Suprafața parcelei destinată mormintelor eroilor din cel de Al doilea război mondial este de 1.205 mp. În cimitir sunt îngropați 320 eroi, din care 254 necunoscuți și 66 cunoscuți, în morminte individuale sau comune.

Domeniul Public Câmpia Turzii SA execută principalele lucrări de pe raza municipiului Câmpia Turzii de întreținere și amenajare spații verzi. Spațiile verzi publice sunt în general bine întreținute, contribuind în mod pozitiv la imaginea urbană a zonelor din care fac parte.

În Câmpia Turzii există de asemenea o zonă de agrement administrată în regim privat - „La Broscuța” - cu suprafața de 5 hectare, care conține pe lângă funcțiuni de tip „horeca” (pensiune, restaurant) un ștrand neacoperit cu două bazine (50*20m și 10*20m) și o bază sportivă cu terenuri pentru rugby, fotbal, tenis, volei de nisip și tenis cu piciorul. În zona sud-estică a municipiului se găsește o altă zonă de agrement de 31,5 ha cunoscuta sub numele de „La Trei Lacuri”, destinată pescuitului sportiv. În afară de zonele identificate având funcțiune de spațiu verde și de agrement, mai există o serie de spații amenajate și locuri de joacă pentru copii în interiorul insulelor de locuințe colective din cartierul „Blocuri” (Str. Oituz, Str. Barițiu, Str. Griviței ș.a.), precum și spații amenajate cu bănci pe parcelele locuințelor colective și ale bisericilor.

Prin raportarea suprafeței totale a spațiilor verzi din intravilan (47,6585 ha conform HCL nr. 229/ 27.10.2022 privind Actualizarea Registrul local al spațiilor verzi din Municipiul Câmpia Turzii) la populația localității¹⁹, indicatorul obținut pentru municipiul Câmpia Turzii este de 18.33 mp /locuitor. Așadar, din punct de vedere al acestui indicator extrem de important pentru măsurarea nivelului calității vieții, municipiul Câmpia Turzii se află sub ținta propusă la nivel național de 26 mp/ locuitor, fiind necesară creșterea suprafeței de spații verzi cu 19,94 ha.

Se observă o distribuție inegală a spațiilor verzi amenajate la nivel de municipiu. Concentrarea principală a acestora și a echipamentelor și dotărilor pentru sport și agrement se găsește în zona Centru – Blocuri, cartierele Șarăt, Sâncrai (zona sudică), Insulă și Lut neavând în acest moment spații publice amenajate cu acces liber, în pofida faptului că sunt zone rezidențiale relativ dense. Un aspect negativ îl constituie faptul că spațiile verzi existente la nivelul localității nu alcătuiesc un sistem unitar din punct de vedere spațial și foarte multe dintre acestea nu sunt amenajate corespunzător. Mai mult, acestea sunt complet izolate de teritoriul extraurban.

Comparativ cu anul 1993, suprafața spațiilor verzi la nivel municipal a scăzut considerabil, acestea scăzând cu 10 ha conform INSSE:

Anul 1993	Anul 2000	Anul 2010	Anul 2020	Anul 2022
UM: Ha				
58	57	47	47	48

Tabel 23. Evoluția suprafeței spațiilor verzi 1993- 2022. Sursa: INSSE

Din punctul de vedere al PUG, unde modul de calcul al spațiilor verzi este diferit față de cel din Registrul spațiilor verzi, în PUG 2012 avem o suprafață verde existentă de 21,98 ha și o suprafață reglementată de 84,18 ha. În planșa de situație existentă a PUG în curs de avizare suprafața spațiilor verzii este de 49,95ha, și sunt incluse parcurile, spații verzi de condominiu, spații verzi de protecție și zonele sportive și de agrement. Nu sunt incluse spațiile verzi din cadrul instituțiilor publice, spațiile verzi de aliniament sau oglinzile de apă.

2.11.7. Gestionarea deșeurilor

¹⁹ 25999 locuitori la 1 ianuarie 2024

Extras din Studiul de fundamentare climatic, pedologic, ecologic elaborat de S.C. ASRO SERV S.R.L.:

Pe teritoriul UAT Câmpia Turzii își desfășoară activitatea SC Supercom SA București- Sucursala Cluj Napoca, care și-a început activitatea de colectare și transport a deșeurilor din data de 01.06.2021. Până la acea dată, această activitate a fost prestată de Compania de salubritate Câmpia Turzii SA Câmpia Turzii.

Eliminarea deșeurilor municipale în județul Cluj, se realizează exclusiv prin depozitare. Începând cu anul 2020 a fost finalizată CELULA 1 de depozitare a deșeurilor tratate nevalorificabile din cadrul proiectului ”Sistem integrat de gestionare al deșeurilor” în județul Cluj. Începând cu anul 2023 au fost finalizate STAȚIA DE SORTARE și STAȚIA DE TRATARE MECANO-BIOLOGICĂ din cadrul „Centrului de management integrat al deșeurilor în județul Cluj”. APM Cluj a emis AIM nr. 22/12.08.2020 pentru “Depozit ecologic de deșeuri menajere Celula 1”, din cadrul “Centrului de management integrat al deșeurilor în județul Cluj”, operator Consiliul Județean Cluj. Prin Decizia nr. 4/04.09.2020 APM Cluj a decis transferul AIM nr. 22/12.08.2020 pentru ”Depozit ecologic de deșeuri menajere-Celula 1” din cadrul “Centrului de management integrat al deșeurilor în județul Cluj” de la Consiliul Județean Cluj la RADP CLUJ-NAPOCA, iar din anul 2022 prin Decizia nr.174/17.05.2022 APM Cluj a decis transferul AIM nr. 22/12.08.2020 pentru ”Depozit ecologic de deșeuri menajere-Celula 1” din cadrul “Centrului de management integrat al deșeurilor în județul Cluj” de la Consiliul Județean Cluj la SC SUPERCOM SA în calitate de operator pe perioada contractuală. APM Cluj a emis în anul 2022 AIM nr. 22/12.08.2020 revizuita la data de 12.12.2022 pentru cuprinderea activităților de sortare și de tratare mecano biologică a deșeurilor colectate.

Toate deșeurile menajere, colectate pe raza municipiului Câmpia Turzii sunt depozitate în prezent, pe CELULA 1.

Licitația publică pentru „Delegarea prin concesiune a gestiunii unor activități componente ale serviciului de salubritate în județul Cluj”, respectiv de colectare și transport al deșeurilor municipale și a unor fluxuri speciale de deșeuri, precum și operarea și administrarea stațiilor de transfer pentru Lotul 1 Zona 1 și Lotul 2 Zona 3 și 4. Pentru Loturile 2 și 3 operatorul de salubritate, SC Supercom SA București- Sucursala Cluj Napoca și-a început activitatea de colectare și transport a deșeurilor din data de 01.06.2021. Din cadrul proiectului ”Sistem integrat de gestionare al deșeurilor” în județul Cluj au mai fost

finalizate și cele trei stații de transfer a deșeurilor- Mihai Viteazu, Gherla și Huedin. APM Cluj a emis pentru stația de transfer Mihai Viteazu autorizația de mediu nr. 37/23.03.2021, transferată cu decizia de transfer nr. 226/30.06.2021 de la ADI EcoMetropolitan Cluj către SUPERCOM S.A. BUCUREȘTI SUCURSALA CLUJ-NAPOCA- operator desemnat, revizuită pentru introducerea activității de colectare și transport a deșeurilor menajere, inclusiv a celor periculoase din deșeurile menajere cu excepția celor cu regim special, în ariile administrativ teritoriale ale lotului 2 Cluj- salubritate Turda, Câmpia Turzii și comunele arondate.²⁰

În conformitate cu recomandările EUROSTAT (Ghidul privind colectarea datelor referitoare la deșeurile municipale), deșeurile municipale reprezintă deșeuri menajere și asimilabile, generate din gospodării, instituții, unități comerciale și de la operatori economici. Sunt incluse:

- Deșeurile voluminoase (inclusiv DEEE provenite de la populație);
- Deșeurile din parcuri, grădini și de la curățenia străzilor, inclusiv conținutul coșurilor de gunoi stradale.

După modul de colectare, deșeurile municipale sunt:

- Colectate de sau în numele municipalităților;
- Colectate direct de operatori economici privați – valabil pentru DEEE și alte tipuri de deșeuri reciclabile;
- Generate și necolectate printr-un operator de salubritate, ci gestionate direct de generator.

Sunt excluse:

- Nămolurile de la epurarea apelor uzate orășenești;
- Deșeurile din construcții și demolări.

Indicatorii de dezvoltare durabilă privind deșeurile municipale se referă la:

- Deșeuri municipale generate;
- Deșeuri municipale tratate prin:
 - Incinerare;
 - Valorificare energetică;
 - Depozitare;
 - Reciclare (exclusiv compostare și digestie anaerobă);

²⁰ Raport privind starea mediului în județul Cluj – 2023, APM Cluj, pag. 219

■ Compostare.

De asemenea, ghidul EUROSTAT recomandă ca fluxurile de deșeuri reciclabile (hârtie, plastic, metal etc.) care rezultă din instalațiile de sortare și care sunt ulterior trimise către instalații de reciclare să fie luate în calcul ca fiind reciclate. Având în vedere cele de mai sus, au fost calculați următorii indicatori privind deșeurile municipale, la nivelul județului Cluj:

Deșeuri municipale generate – 224057,21 tone/an în 2022, respectiv 328,042kg/loc.an.

În cazul DEEE-urilor provenite din gospodării particulare, fiecare producător trebuie să asigure o garanție la introducerea unui EEE pe piață, garanție care să demonstreze că va fi finanțată gestionarea tuturor DEEE-urilor provenite de la EEE-urile respective, conform acestor prevederi legale.

Definiția producătorului a suferit modificări față de vechiul act normativ, fiind considerați producători orice persoane fizice sau juridice care:

au sediul în România și fabrică EEE- uri sub propriul nume,

au sediul în România și revând în România sub propriul nume EEE-uri provenite de la alți producători,

au sediul în România și introduc pe piață (fac disponibil pentru prima dată pe piața națională) EEE-uri cu titlu profesional,

au sediul într-o țară terță și vând EEE-uri prin mijloace de comunicare la distanță în România.

Producătorii au obligația înregistrării în Registrul Național menținut și asigurat de ANPM.:

OPERATOR ECONOMIC	PUNCT DE LUCRU	Autorizație de mediu
SC ALUVIN IMPEX SRL	Câmpia Turzii Vasile Goldiș Nr: 3	Autorizație de mediu, Nr. 419/15.12.2009, valabilă până la data de 15.12.2019, în urma reautorizării din 05.05.2021 a renunțat la colectare DEEE
SC SALUBRITATE, LUCRARI DE	Câmpia Turzii str. Grivitei, nr. 8A,	Autorizație de mediu, Nr. 12/20.01.2021 valabilă pe toată

CONSTRUCTII și INSTALATII, ALTE SERVICI SA		durata obținerii vizei anuale de m
SC FEROM EXIM SRL	Câmpia Turzii, str. 1 Mai, nr. 25	Autorizația de mediu Nr. 108/30.07.2019 valabilă 30.07.2024
SC GREENWEEE INTERNAȚIONAL SA	Câmpia Turzii, str. Laminoriștilor, Nr: 145	Autorizația integrată de mediu, Nr. 16/04.07.2018, revizuită la data de 20.08.2020 valabilă pe toată durata obținerii vizei anuale de mediu
FCC ENVIRONMENT ROMÂNIA SRL	Câmpia Turzii, str. Laminoriștilor, nr. 248 B	Autorizația de mediu, Nr. 276/04.11.2020 valabilă pe toată durata obținerii vizei anuale de mediu
SC SUPERCOM SA Bucuresti SUCURSALA CLUJ-NAPOCA	Câmpia Turzii, str. Luncii, nr. 9	Autorizație de mediu, Nr. 91/15.07.2019 valabilă pe toată durata obținerii vizei anuale de mediu
ALUVIN IMPEX SRL	Câmpia Turzii, str. George Coșbuc, nr. 17	Autorizația de mediu 59/05.05.2021 revizuită 10.11.2022 valabilă pe toată durata obținerii vizei anuale de mediu

Tabel 24. Tabel nominal cu agenții economici autorizați pentru colectarea DEEE, la nivelul lunii decembrie 2022²¹

Instalație/ Localizare	Descriere a activității	Operator instalație	Autorizație mediu	Capacitate proiectată (tone/an)	Tip deșeuri *	Categorii deșeuri tratate**
---------------------------	-------------------------------	------------------------	----------------------	------------------------------------	---------------------	-----------------------------------

²¹ RAM județul Cluj, anul 2022

Câmpia Turzii	Tratare (dezmembreare)	GREENWEE E INTERNATIONAL SA	AIM 16/04.07.2018, valabilitate 04.07.2028, valabilitate	1. tratare frigidere uzate-4680t/an 2.dezmembrare deseuri de echipamente ce contin tuburi cinescopice-5100 t/an 3.tratare deseuri masini spalat10500 t/an	DEEE	1,2,3,4
---------------	------------------------	-----------------------------	--	---	------	---------

**conform OUG nr.5/2015 privind deșeurile de echipamente electrice și electronice (Sursa: APM Cluj)

Tabel 25. Instalații de tratare DEEE

Nume operator	Sector activitate	Tip deșeu	Metodă tratare	Cantitate (t)	An raportare	Metoda de baza
SC INDUSTRIA SARMEI SA	2 Productia și prelucrarea metalelor	Nepericulos	valorificare	2710	2022	măsurare
		Nepericulos	valorificare	1210	2021	măsurare
		Nepericulos	eliminare	979		măsurare
		Nepericulos	valorificare	3730	2018	măsurare
		Periculos în țară	valorificare	31,3	2017	măsurare
		Periculos în țară	eliminare	35,4		măsurare
GreenWEEE INTERNATIONAL SA, PL Campia Turzii	5 Gestionarea deșeurilor și a apelor - 5.(a) Instalatii de recuperare sau eliminare a deșeurilor periculoase	Nepericulos	eliminare	298	2022	măsurare
		Periculos în țară	valorificare	20		măsurare
		Periculos în afară	valorificare	987		măsurare
		Nepericulos	valorificare	11900		măsurare
		Periculos în țară	eliminare	201		măsurare
		Periculos în țară	valorificare	22,9	2021	măsurare
		Periculos în țară	eliminare	151		măsurare
		Nepericulos	eliminare	402		măsurare
		Periculos în afară	valorificare	1050		măsurare
		Nepericulos	valorificare	11500		măsurare
		Periculos în afară	valorificare	581	2020	măsurare
		Periculos în țară	valorificare	207		măsurare
		Nepericulos	valorificare	11700		măsurare
		Periculos în țară	eliminare	117		măsurare
		Nepericulos	eliminare	229		măsurare
		Periculos în țară	eliminare	56,3	2019	măsurare

		Nepericulos	eliminare	261		măsurare
		Periculos în țară	valorificare	19,1		măsurare
		Nepericulos	valorificare	9170		măsurare
		Periculos în afară	valorificare	456		măsurare
		Nepericulos	eliminare	900	2018	măsurare
		Periculos în țară	eliminare	28,6		măsurare
		Periculos în țară	valorificare	3,56		măsurare
		Nepericulos	valorificare	5110		măsurare

Tabel 26. Deșeuri transferate, raportate în municipiul Câmpia Turzii 22

Denumire operator	Adresa punct de lucru, date de contact (telefon, fax, e-mail)	Autorizație (nr./data/valabilitate)	Tipuri de baterii/acumulatori (portabili, auto, industriali)
BITI TAMPLARIE SRL	Câmpia Turzii, str Luncii.nr. 27,fax: 0264/365166	91/15.07.2019 valabilă pe toata durata obținerii vizei anuale de mediu	auto, industriali
GREENWEEE INTERNATIONAL SA	Câmpia Turzii, str. Laminoriștilor, nr. 145; marius.turcu@greenweee.ro	16/04.07.2018, revizuită la data de 20.08.2020 în procedura de revizuire	auto, portabili, industriali
FCC ENVIRONMENT ROMÂNIA SRL	str.Laminoriștilor, nr.24B, Câmpia Turzii, 0264232617, Andreea Bucur, simina.mates@asa-group.ro	276/04.11.2020 valabilă pe toata durata obținerii vizei anuale de mediu	portabile
SC ENRIMAR PLAY SRL	Câmpia Turzii, Str. Iancu Jianu, Jud Cluj, tel. 0733691783	256/05.10.2020, valabilă pe toata durata obținerii vizei anuale de mediu	auto
ALUVIN IMPEX SRL	Câmpia Turzii, str. George Cosbuc, nr. 17	59/05.05.2021 revizuită 10.11.2022 valabilă pe toata durata obținerii vizei anuale de mediu	auto
SC FEROM EXIM SRL	Câmpia Turzii, str. 1 Mai, nr. 25/CJ	108/30.07.2019 revizuită 20.12.2022 valabilă pe toata durata	auto,industriale

²² <https://atlas.anpm.ro/atlas#>

		obținerii vizei anuale de mediu	
--	--	---------------------------------	--

Tabel 27. Lista agenților economici colectori de deșeuri de baterii și acumulatori și dezmembratori VSU, generatori, la 31.12.2022²³

2.12 Caracteristici hidrologice și ale obiectivelor hidrologice

Extras din Studiul de fundamentare climatic, pedologic, ecologic elaborat de S.C. ASRO SERV S.R.L.

Rețeaua hidrografică din depresiunea Turda – Câmpia Turzii, se caracterizează printr-o densitate mică și o pantă redusă de scurgere a apelor, având ca principal afluent râul Arieș. Acesta își are obârșia în Munții Bihor și străbate Munții Apuseni de la Vest către Est. După ieșirea din defileul de la Buru, Valea Arieșului se deschide larg, mai ales în dreapta unde sunt extinse mai multe terase, având o pantă pentru scurgere scăzută de 1,86% între Turda și Poiana și de 0,33 % între Poiana și confluență cu Mureșul. Arieșul își schimbă de aici direcția de la Vest la Est înspre Sud-Est, văile sale afluate fiind largi, având pantă mică de scurgere, slabe ramificații, iar în cuprinsul lor se întâlnesc mlaștini.

2.12.1. Ape de suprafață

Rețeaua hidrografică a municipiului Câmpia Turzii este tributară Arieșului, municipiul fiind traversat prin nord și prin est de apele acestuia. Caracteristicile principale ale acestei rețele sunt ramificația slabă, având o densitate scăzută, de 0,50 km/km² și pantă redusă de scurgere. Debitul minim al Arieșului a fost de 2,5 m³/s în 1953, valorile cele mai reduse înregistrându-se, în general, în luna septembrie (13,5 m³/s), din cauza precipitațiilor scăzute și a secetei din perioada de vară, în timp ce volumul maxim al scurgerii se înregistrează în luna aprilie (52,5 m³/s). Perioada de debit maxim este influențată de topirea zăpezilor și a precipitațiilor abundente specifice intervalului. În aceste condiții climatice și hidrologice, crește riscul inundațiilor ca urmare a viiturilor. Inundațiile cele mai puternice produse ca urmare a viiturilor de pe Arieș, implicând în același timp și afluenții săi, au condus la creșteri ale apei de până la 2-3 m deasupra nivelului terenului.

Principalii afluenți de dreapta ai Arieșului, din zona municipiului Câmpia Turzii, unde râul își schimbă direcția dinspre VE spre S și SE, sunt Valea Trăsnită, care izvorăște la nord-

²³ RAM 2022 , județul Cluj

est de satul Bogata și se varsă la sud-est de oraș, înspre Viișoara și pârâul Racoșa. Acesta din urmă izvorăște la sud de fosta comună Poiana, astăzi cartier al municipiului Turda, străbate zona industrială a Câmpiei Turzii și se varsă în apropierea cartierului Sâncrai, în partea de est a orașului. Cursul de apă al pârâului Racoșa este regularizat, începând de la intrarea sa în oraș (zona fostelor sere), până la drumul județean care face legătura către comuna Viișoara.

Afluentul de stânga al Arieșului este Valea Florilor, cartierul Lut aflându-se la confluența celor două cursuri de apă. Văile afluate ale Arieșului sunt largi și slab ramificate, având pantă mică de scurgere și cuprind mlaștini.

2.12.2. Apele subterane

În zona Culoarului Turda-Câmpia Turzii, acviferele subterane sunt influențate de specificul geologic al regiunii, care cuprinde în principal roci sedimentare, precum pietrișuri, nisipuri și argile, caracteristice luncilor și câmpiilor din Transilvania. Aceste acvifere sunt importante atât pentru alimentarea cu apă potabilă, cât și pentru irigații în agricultură. În aval de localitatea Buru, la ieșirea din defileele zonelor muntoase, Arieșul intră într-un sistem de terase cu lățimi de 0,3-0,4 km la Buru, 1 km la Cornești, 2-2,2 km, la Mihai Viteazu, 4 km în dreptul Municipiului Turda și 3-3,5 km în dreptul Municipiului Câmpia Turzii, terase care constituie luncile râului și au în compoziție bolovănișuri, pietrișuri și nisipuri groiere cu o granulometrie care permite acumularea apei în stratul freatic cu grosimi de 6-8 m la Cornești și 4-6 m la Mihai Viteazu, Poiana, Călărași, Turda Veche. Straturile permeabile, situate la adâncimi relativ mici, formează acviferele de mică adâncime.

Resursele de apă freatică sunt cantonate în depozitele cuaternare al culoarului. Stratul de apă freatică se află aproape de suprafață în lunca Arieșului, variind între 0,30 m și 0,50 m adâncime și existând o legătură directă între acesta și curgerea râului. Acviferele din zona de terasă sunt accesibile la adâncimi variabile, în funcție de poziția exactă în jur de 5-15 metri. Acviferele de adâncime mai mare (arteziene) sunt mai puțin accesibile, dar pot furniza surse mai constante de apă, fiind protejate de stratul impermeabil superior.

Alte surse de asigurare optimă a debitelor apelor freactice din zona Câmpia Turzii sunt scurgerile de pe versanții din apropiere și apa de precipitații din zona de piemont (Podișul Măhăceni) din sudul orașului.

Apa subterană din acvifere este utilizată pentru alimentarea locală cu apă potabilă și pentru irigații. De asemenea, aceste surse sunt esențiale în perioadele secetoase, când

precipitațiile nu sunt suficiente pentru culturile agricole. În general, apa din acviferele subterane din Culoarul Turda-Câmpia Turzii este de bună calitate, însă monitorizarea este necesară pentru a preveni contaminarea cu substanțe din agricultură sau activități industriale.

Aceste resurse acvifere sunt vitale pentru sustenabilitatea comunităților și agriculturii din zonă, iar conservarea lor este esențială pentru menținerea unui echilibru ecologic.

2.12.3. Solurile

În Câmpia Turzii, solurile reflectă influențele specifice câmpiilor transilvănene, având o fertilitate variată, în funcție de poziția geografică, caracteristicile geologice și activitățile antropice.

Tipuri de soluri principale în Câmpia Turzii sunt:

- Cernoziomuri - Aceste soluri se găsesc în zonele joase ale câmpiei și sunt caracterizate printr-un conținut ridicat de materie organică, ceea ce le face extrem de fertile. Sunt foarte potrivite pentru agricultură, în special pentru culturile de cereale (grâu, porumb) și alte plante cu cerințe mari de nutrienți.
- Soluri aluvionare - În apropierea râurilor, cum este Arieșul, se găsesc soluri aluvionare, formate din sedimente aduse de ape. Acestea sunt fertile, dar textura lor variază, fiind alcătuite din nisipuri, argile și mături. Aceste soluri pot fi utilizate eficient în agricultură, în special pentru culturi care au nevoie de irigare frecventă.
- Soluri argiloase - În unele părți ale Câmpiei Turzii, predomină solurile argiloase, care au o capacitate mare de a reține apa. Deși sunt fertile, pot deveni problematice în condiții de exces de umiditate, necesitând o gestionare atentă a drenajului.
- Soluri lutoase - Acestea sunt soluri intermediare între cele argiloase și nisipoase, având o textură echilibrată. Ele sunt adesea bine drenate și favorabile pentru o gamă largă de culturi agricole, însă gestionarea lor corectă, în special prin irigare, este esențială.

Fertilitatea ridicată a cernoziomurilor și solurilor aluvionare face din Câmpia Turzii o zonă importantă pentru agricultură, cu culturi de cereale, legume și furaje. Gestionarea corespunzătoare a solurilor este necesară pentru a preveni probleme legate de eroziune, sărăturare sau compactare, mai ales în zonele intens cultivate.

În concluzie, solurile din Câmpia Turzii sunt diverse și majoritar fertile, susținând o agricultură variată și productivă.

2.13 Caracteristici geotehnice

Extras din Studiu de fundamentare condiții geotehnice și hidrologice elaborat de S.C. GEOEXPERT PLUS S.R.L.

Caracteristici geofizice ale terenului cercetat, în conformitate cu normativul P 100 - 1/2013 sunt :

Zona seismică : F

Zonarea valorilor de vârf ale accelerației terenului pentru proiectare ag cu IMR = 225 ani și 20% probabilitate de depășire în 50 de ani este : 0,10g

Perioada de colt $T_c = 0,7$

Adâncimea de îngheț conform STAS 6054/77 este la -0.90 m de la cota terenului natural. Toate adâncimile de fundare trebuie să depășească această cotă, deoarece, datorită fenomenului de îngheț – dezgheț, terenul se degradează, micșorându-și considerabil capacitatea portantă.

2.13.1. Date geologice generale

Zona teritoriului administrativ al municipiului Câmpia Turzii se înscrie din punct de vedere geologic în sectorul central – vestic al depresiunii Transilvaniei. Depresiunea Transilvaniei este o depresiune intramontana, ce s-a schițat în Paleogen datorită prăbușirii fundamentului din interiorul arcului Carpat, ca efect al mișcărilor fazei laramice a ciclului tectono – magmatic alpin și s-a definitivat în Neogen.

În Neogen bazinul a funcționat ca o cuvetă de sedimente permițând acumularea unor serii sedimentare, relativ monotone litologic, de mare adâncime, ca efect al subsidenței continue și accentuate a microplăcii Transilvaniei. Ciclul sedimentar este reprezentat prin formațiunile Miocenului, respectiv Tortonianului cu: marne, șisturi cu radiolari, formațiuni care urmează peste Sarmatian cu: marne, argile nisipoase, tuful de Ghiriș, sare.

Sucesiunea stratigrafică este data de depozitele pleogene și cele neogene.

- fundament de tip carpatic -este alcătuit din șisturi cristaline, urmate de formațiuni sedimentare prelaramice (din Permian, Liasic, Cretacic superior).
- cuvertura sedimentară-a fost depusă în două etape:

1. Cretacicul superior –Miocen inferior: etapă de sedimentare cuprinsă între fazele laramică și stirică. Se caracterizează prin alternanță de formațiuni continentale (aluviale,

proluviale, coluviale) și marine și faciese variate în funcție de mișcările eustatice (schimbări ale nivelului mării) și tectonice (ridicări sau coborâri). Apare în NV depresiunii și cuprinde etapa paleogenă și cea neogenă.

2. Badenian –Panonian: diferă de etapa precedentă pentru că apare doar faciesul marin.

- a. Badenian – a început cu faza stirică (vulcanism, mișcări pe verticală). Este urmat de aprofundarea accentuată a depresiunii, apoi de o transgresiune generală, rezultând în Marea Badeniană. Formațiunile reprezentative sunt:-tuful de Dej: se prezintă pe grosimi de 10-500 m pe marginea depresiunii cu un caracter grosier. Unde apare favorizează formarea reliefului structural cu custe -formațiunea de Ocna Dejului: este purtătoare de sare, și este răspândit pe toate laturile depresiunii în cote diapire(Ocna Dejului,Praid,Sovata)
- b. Sarmațian –este răspândit în toată depresiunea cu excepția părții de NV. Este constituit din argile, nisipuri cu intercalații de cinerite (tuful de Hădăreni, tuful de Ghiriș). Apare sub forma unor structuri anticlinale(Sărmașu,Zau de Câmpie)
- c. Panonian – este alcătuit doar din depozite fine: argile, nisipuri cu intercalații de tufuri. Are un caracter mai fin în centru și mai grosier spre margine.

Cuaternarul în zona cercetată este reprezentat prin depozite pleistocene ce aparțin Cuaternarului inferior și depozite holocene ce aparțin Cuaternarului superior. Depozitele pleistocene sunt alcătuite din pietrișuri și nisipuri ce reprezintă fragmente din șisturi cristaline, granite și pegmatite de Muntele Mare sau roci ofiolitice. Formațiunile Holocene alcătuiesc lunca majoră și minoră a Arieșului și sunt constituite tot din pietrișuri și nisipuri asemănătoare petrografic cu cele de vârstă pleistocenă.

Componența stratigrafică generală în zona Câmpia Turzii este următoarea:

- În suprafață predomină depozitele argiloase, nisipoase și pietrișuri aluvionare, tipice pentru regiunile de câmpie și lunci formate de-a lungul râurilor.
- Depozite pliocene apar sub depozitele cuaternare și reprezentate de marne, argile și gresii, care au fost depuse într-un mediu de acumulare marin sau lacustru .
- Depozitele neogene includ gresii calcaroase, marne și calcare, care s-au format într-un mediu marin, atunci când marea Paratethys acoperea această parte a Europei în timpul Miocenului și Pliocenului.
- Depozite de sare și ghips - în unele zone din nordul și estul municipiului, la adâncimi mai mari, există depozite de sare și ghips, rezultate din evaporarea apei marine în

timpul Miocenului. Aceste depozite sunt legate de formațiunile de sare de la Turda și Ocna Mureș, care sunt bine cunoscute în regiune.

Caracteristici structurale - Zona Câmpiei Turzii este situată pe marginea sudică a Bazinului Transilvaniei, caracterizată printr-o tectonică relativ stabilă, cu ridicări ușoare și fracturi care au influențat distribuția și grosimea stratigrafiei sedimentare.

2.13.2. Stratificația terenului

Prin forajele geotehnice executate în zonă a fost stabilită o stratigrafie generală funcție de zonarea morfologică a municipiului după cum urmează:

Zona de luncă

Zona de luncă este bine individualizată în nordul, nord-estul și estul UAT Câmpia Turzii, cât și de-a lungul pâraurilor Valea Trăsnită, Valea Florilor și Racoșa.

Stratigrafia generală în zona de luncă este următoarea:

1. 0.00m – 0.50-0.70 m – sol vegetal coeziv, mai rar nisipos, cafeniu, cafeniu-negricios uneori cu pietriș în extravilan, în intravilan pot apare umpluturi de până la 1.50 - 2.00 m de la CTN, alcătuite din material coeziv local, pietriș și materiale de construcții;
2. 0.50-0.70m – 2.50-3.00 m – Depozit argilos coeziv reprezentat prin pământuri mixte ce aparține domeniilor **siCl – argilă prăfoasă, argilă nisipoasă, sasiCl-argilă prăfoasă nisipoasă, clSi- praf argilos, sacSi-praf argilos nisipos**, culoarea depozitului poate varia de la cafeniu, cafeniu gălbui, alternanțe cenușii-gălbui, uneori cu pietriș mic, cu plasticitate de la mediu la foarte mare ($I_p > 20$) și un indice de consistență ce plasează materialul în domenii de la consistent la tare ($I_c > 0.51$).

Presiunea convențională : Pământuri fine - **250 ÷ 300 KPa** presiune dată în conformitate cu NP112/2014, anexa C, tabel C.4.

3. 2.50-3.00 m – 3.50-4.50 m – Depozit semicoeziv sau necoeziv nisipos , cafeniu, cafeniu-cenușiu, ce aparține domeniilor **siCl – nisip argilos, siSa-nisip prăfos, siClSa-nisip argilos prăfos, Sa- nisip, grSa-nisip cu pietriș**, culoarea depozitului variază de la cafeniu, cafeniu-cenușiu, cu rar pietriș sau pietriș peste 20 %, cu grad de îndesare mediu sau îndesat.

Presiunea convențională : **150 ÷ 600 KPa** presiune dată în conformitate cu NP112/2014, anexa C, tabel C.3.

4. 3.50-4.00– 6.00-7.00 m – Depozit necoeziv, cafeniu, ce aparține domeniilor **saGr – pietriș cu nisip, sacoGr-Pietriș cu bolovăniș și nisip, grCo-bolovăniș cu pietriș rar nisip**, culoarea depozitului este de la cafeniu, cafeniu-cenușiu, cu grad de îndesare îndesat sau foarte îndesat.

Presiunea convențională : **350 ÷ 550 KPa** presiune dată în conformitate cu NP112/2014, anexa C, tabel C.2.

5. Peste -6.00 m de la C.T.N. apare roca de bază reprezentată prin argilă marnoasă/marnă argiloasă, cenușie, violacee sau vărgată(alternate cenușii-violacee)

Presiunea convențională : **350 ÷ 1100 KPa** presiune dată în conformitate cu NP112/2014, anexa C, tabel C.1.

Uneori în zona de luncă, în intervalul – 0.70 m și -4.00 m de la CTN, pot apărea depozite argiloase cenușii, în domeniul de consistență moale și conținut de materie organică > 5%-depozite mâloase. În zona estică a municipiului depozitele mâloase pot fi interceptate până la adâncimi de 7.00 m de la C.T.N.La interceptarea acestor depozite mâloase care pot fi de grosimi cuprinse între 0.10m și 4.00 m, se vor îndepărta sau dacă grosimea este mare se vor adopta măsuri de consolidare/îmbunătățire a terenului de fundare, sau se va renunța la fundarea directă.

Zona de terasă

Zona de terasă se suprapune peste zona construită a municipiului și cuprinde majoritatea cartierelor municipiului Câmpia Turzii. Stratigrafia generală în zona de terasă este următoarea:

1. 0.00m – 1.50 - 3.00 m – umpluturi heterogene, alcătuite din material coeziv local, pietriș și materiale de construcții;
2. 1.50-3.00 m-3.50-5.00m – Depozit argilos coeziv reprezentat prin pământuri mixte ce aparține domeniilor **siCl – argilă prăfoasă, argilă nisipoasă, sasiCl-argilă prăfoasă nisipoasă, clSi- praf argilos, sacSi-praf argilos nisipos**, culoarea depozitului poate varia de la cafeniu, cafeniu gălbui, alternanțe cenușii-gălbui, uneori cu pietriș mic, cu plasticitate de la mediu la foarte mare($I_p > 20$) și un indice de consistență ce plasează materialul în domenii de la consistent la tare ($I_c > 0.51$).

Presiunea convențională : Pământuri fine - **250 ÷ 300 KPa** presiune dată în conformitate cu NP112/2014, anexa C, tabel C.4.

3. 3.50-5.00 m – 5.50-6.00 m – Depozit semicoeziv sau necoeziv nisipos, cafeniu, cafeniu-cenușiu, ce aparține domeniilor **siCl – nisip argilos, siSa-nisip prăfos, siClSa-nisipa argilos prăfos, Sa- nisip, grSa-nisip cu pietriș**, culoarea depozitului variază de la cafeniu, cafeniu-cenușiu, cu rar pietriș sau pietriș peste 20 %, cu grad de îndesare mediu sau îndesat.

Presiunea convențională : **150 ÷ 600 KPa** presiune dată în conformitate cu NP112/2014, anexa C, tabel C.3.

4. 5.50-6.00 m – 7.00-9.00 m – Depozit necoeziv, cafeniu, ce aparține domeniilor **saGr – pietriș cu nisip, sacoGr-Pietriș cu bolovăniș și nisip, grCo-bolovăniș cu pietriș rar nisip**, culoarea depozitului este de la cafeniu, cafeniu-cenușiu, cu grad de îndesare îndesat sau foarte îndesat.

Presiunea convențională : **350 ÷ 550 KPa** presiune dată în conformitate cu NP112/2014, anexa C, tabel C.2.

5. Peste -9.00 m de la C.T.N. apare roca de bază reprezentată prin argilă marnoasă/marnă argiloasă, cenușie, violacee sau vărgată(alternate cenușii-violacee).

Presiunea convențională : **350 ÷ 1100 KPa** presiune dată în conformitate cu NP112/2014, anexa C, tabel C.1.

Zona deluroasă

Zona deluroasă apare izolat în zona de nord a municipiului, pe partea stângă a râului Arieș. Stratigrafia generală în zona deluroasă este următoarea:

1. 0.00m – 0.50-0.70 m – sol vegetal coeziv, cafeniu, cafeniu-negricios uneori cu pietriș;
2. 0.50m-0.70m – 1.00-1.50 m – Depozit argilos prăfos coeziv reprezentat prin pământuri mixte ce aparține domeniilor **siCl – argilă prăfoasă, argilă nisipoasă, sasiCl-argilă prăfoasă nisipoasă, clSi- praf argilos, sacSi-praf argilos nisipos**, culoarea depozitului poate varia de la cafeniu, cafeniu gălbui, alternanțe cenușii-gălbui, uneori cu pietriș mic, cu plasticitate de la mediu la foarte mare($I_p > 20$) și un indice de consistență ce plasează materialul în domenii de la consistent la tare ($I_c > 0.51$).

Presiunea convențională : Pământuri fine - **250 ÷ 300 KPa** presiune dată în conformitate cu NP112/2014, anexa C, tabel C.4.

3. 1.00-1.50m – 5.00-8.00 m – Depozit necoeziv ce apartine domeniilor **saGr** – **fragmente din roca de bază(calcare,gresii) de dimensiunea pietrișurilor în liant nisipos**, culoarea depozitului variază de la cafeniu-cenușiu,cenușiu-albicios. Presiunea convențională : 350 ÷ 600 KPa presiune dată în conformitate cu NP112/2014, anexa C, tabel C.1.

În concluzie în partea de nord ,sud-est și de-a lungul cursurilor de apă de suprafață, depozitele necoezive de tipul pietrisurilor, bolovănișurilor și nisipurilor apar la adâncimi de - 2.00 m-3.00 m față de CTN, iar în restul zonelor la adâncimi de peste -5.00 m.Depozitele coezive argiloase sau prăfos-argiloase apar la adâncimi superficiale în majoritatea zonelor studiate, imediat sub umpluturi sau sol vegetal, dar prezintă grosimi mai mari în estul și sudul municipiului Câmpia Turzii.

Din punct de vedere al riscurilor geotehnice regiunea este relativ stabilă din punct de vedere tectonic, însă depozitele aluvionare și argiloase pot prezenta riscuri legate de tasări sau de instabilitatea pantelor în cazul lucrărilor de infrastructură sau construcțiilor masive. Este importantă analiza prealabilă a terenului pentru a evita aceste riscuri.

Datorită variabilității stratigrafice, fundarea construcțiilor trebuie realizată pe baza unor investigații geotehnice precise, pentru a determina adâncimea și tipul fundațiilor adecvate. În unele cazuri, pot fi necesare fundații adânci sau măsuri suplimentare de stabilizare a solului.

** Notă: Denumirea pământurilor este dată în conformitate cu normativele SR EN 14688-1:2018; SR EN 14688-2:2018 ;NP 074 – 2022, iar simbolurile pentru fracțiunile granulare (Cl-argilă, Si-praf, Sa-nisip, Gr-pietriș, Co-bolovăniș) sunt date conform SR EN 14688-1:2018, pagina 6, Tabel 1 -Fracțiuni granulare.*

2.14 Tipuri de proprietate

Extras din Studiul de fundamentare privind tipurile de proprietate elaborat de S.C. Daedalus Proiect S.R.L.

La nivelul Municipiului, proprietatea privată este cel mai bine reprezentată, cu un procent de 80% din suprafața intravilanului, 78% reprezentând proprietatea privată a persoanelor fizice și juridice, și doar câte 1% reprezentând terenuri din domeniul privat al statului sau al municipiului. În ceea ce privește proprietatea publică, aceasta reprezintă 20%

din suprafața intravilanului, aproximativ 15-16% din ea reprezentând proprietatea publică de interes local, și 4-5% proprietate publică de interes național.

Având în vedere modul de constituire al domeniului public, următoarele suprafețe din cadrul intravilanului Municipiului Câmpia Turzii au fost considerate proprietatea publică a Statului Român, de interes național:

- Suprafețele circulațiilor feroviare și suprafața drumului național DN15(E60)

Parcela Poliției Municipiului Câmpia Turzii, subordonată Inspectoratului de Poliție Județean Cluj a fost considerată proprietatea publică a județului Cluj, de interes județean.

Următoarele suprafețe au fost considerate proprietatea publică a UAT Câmpia Turzii, de interes local:

- Suprafețele rutiere și pietonale cu excepția celor de interes național;
- Suprafețele de spații verzi înscrise în registrul spațiilor verzi;
- Parcelele instituțiilor publice;
- Parcelele dotărilor publice;
- Parcelele cimitirelor;
- Parcelelor elementelor tehnico-edilitare (Stația de epurare, Puncte de Transformare, etc.);

La nivelul Municipiului există disfuncționalități cu privire la modul de distribuție a proprietății publice și a proprietății private cu precădere în zonele care au fost introduse în intravilan în PUG 2012 pentru realizarea de locuințe situate între pâraul Racoșa și zona de protecție a râului Arieș. Puținele PUZ-uri inițiate în perioada 2012-2024 pe suprafețe de teren din zona respectivă pentru parcelarea în vederea construirii de locuințe individuale pe parcelă au realizat la nivelul terenurilor studiate extinderea drumurilor de acces și a utilităților publice, însă, datorită dimensiunii reduse a terenurilor studiate, nu au fost asigurate și alte funcțiuni publice, ca de exemplu zone verzi, grădinițe, etc. O dezvoltare incrementală prin urbanizarea succesivă a terenurilor care constituie parcelarul agricol, și care rezolvă strict parcelele pentru locuințe și drumurile de acces este nefavorabilă unei dezvoltări durabile și de viitor.

2.15 Necesități și opțiuni ale factorilor interesați

Extras din Studiul de fundamentare privind analiza factorilor interesați, anchete sociale elaborat de S.C. AKY GENERAL CONCEPT S.R.L:

Din perspectiva mulțumirii cu diverse aspecte privind locuirea, în cadrul studiului consultativ desfășurat se remarcă un grad relativ ridicat de nemulțumire față de numărul și calitatea spațiilor verzi și spațiilor publice, a locurilor de joacă pentru copii sau a calității transportului public.

Municipiul Câmpia Turzii este considerat ca fiind un oraș sigur, în care locuitorii își găsesc ușor un loc de muncă, potrivit pentru creșterea unui copil și relativ potrivit pentru afaceri. Din perspectiva nivelului de poluare, participanții la studiu menționează, în cea mai mare măsură, că zona nu este una poluată. Cu toate acestea au fost menționate în cadrul studiului câteva surse de poluare, între care amintim poluarea cu noxe (poluarea aerului) și poluarea fonică, ambele generate în principal de numărul mare de autovehicule din localitate.

Principalele probleme identificate de către locuitorii Municipiului Câmpia Turzii sunt insuficiența spațiilor verzi, numărul mare de mașini din oraș și insuficiența zonelor de agrement și sport sau a activităților culturale. Dacă municipiul își va continua direcția actuală de dezvoltare, principalele amenințări cu care se confruntă sunt dispariția spațiilor verzi, aglomerarea continuă cu autovehicule, lipsa curățeniei, creșterea poluării.

Locuitorii consideră ca intervenții prioritare creșterea numărului de parcuri, spații verzi și locuri de joacă pentru copii, creșterea nivelului de curățenie, modernizarea străzilor/străzi noi și creșterea numărului de dotări pentru sănătate (policlinică, spital, farmacie) din cadrul municipiului.

3. DIAGNOSTIC

3.1 Diagnostic general

Având în vedere dimensiunea strategică a Planului Urbanistic General prezentul diagnostic general are în vedere cinci domenii tematice cu mai multe subteme care vor constitui direcții de acțiune în cadrul Planului de Acțiune aferent PUG:

Regenerare urbană, restructurare urbană și urbanizare

Mobiliatate durabilă

Aspecte sociale

Ecologie

Economie

Deasemenea, strategia de dezvoltare spațială are în vedere adoptarea unor măsuri pentru diminuarea sau eliminarea disfuncționalităților identificate.

Regenerare urbană, restructurare urbană și urbanizare

- Urbanizarea incrementală prin dezvoltarea succesivă a terenurilor care constituie parcelarul agricol, fără modificarea profundă a structurii parcelare, și care rezolvă strict parcelele pentru locuințe și drumurile de acces este nefavorabilă unei dezvoltări durabile.
- Existența a numeroase suprafețe de teren cu structură parcelară agricolă în intravilan care pun probleme de dezvoltare urbană în lipsa unei viziuni de transformare a parcelarului.
- Prin saturarea cu construcții a spațiilor adiacente drumurilor principale (naționale și județene), sunt blocate viitoare opțiuni pentru dezvoltarea localităților, respectiv pentru dezvoltarea infrastructurii, atât cea rutieră cât și infrastructurile de servicii publice, și pentru parcelarea terenurilor pentru locuințe sau alte funcțiuni.
- Existența localizată a unor zone de locuințe individuale, cu densitate redusă și care nu sunt deservite de infrastructură de bază, căile de acces fiind subdimensionate.
- La nivelul parcelarului, infrastructura de cale ferată care traversează Municipiul constituie o barieră care fragmentează întregul urban.
- Lipsa rețelelor de distribuție apă și canalizare pe unele străzi.
- Existența a zone în oraș care nu au asigurate rețele de canalizare.
- Unele zone de urbanizare recentă sunt destrucurate datorită dezvoltării incrementale și în lipsa unui plan coordonator la scara întregii zone.

Mobilitate durabilă

- Deși Câmpia Turzii beneficiază de o conectivitate bună la nivel urban și periurban, atât cu rețelele naționale de transport rutier și feroviar, cât și cu localitățile învecinate, creșterea semnificativă a numărului de autoturisme a generat probleme de trafic.
- Lipsa de coordonare între municipiu și localitățile învecinate a agravat problemele legate de circulație, accesibilitate și deservire, suprasolicitând infrastructura orașului.
- Existența localizată a unor zone de locuințe individuale, cu densitate redusă și care nu sunt deservite de infrastructură de bază, căile de acces fiind subdimensionate.

- Lipsa unei centuri ocolitoare în partea sudică și izolarea cartierului Șarât din cauza magistralei feroviare 300 afectează accesibilitatea și conectivitatea în oraș.
- Lipsa unui terminal feroviar de marfă și a facilităților de schimb intermodal descurajează investițiile.
- Lipsa pasajelor pietonale în special în zona căii ferate și în cartierul Șarât, fapt care afectează conectivitatea și siguranța pietonilor.
- Gestionarea deficitară a parcarilor în cartierele Blocuri și zona centrală.
- Lipsa facilităților pentru persoanele cu dizabilități sau pentru părinții cu cărucioare (lipsa instalațiilor acustice la intersecții, stații de transport public neadaptate, borduri coborâte fără pantă accesibilă).

Aspecte sociale

- Declin demografic accentuat la nivelul Municipiului, și mai puțin accentuat la nivelul zonei periurbane.
- Existența a mai multor zone de marginalizare care prezintă riscuri sociale: Colonia Lut, Colonia Goldiș, în vecinătatea rampei de gunoi, în vecinătatea stației de epurare, ICAR.
- Îmbătrânire demografică: Astfel, populația cu vârstă activă din localitate însumează 18.099 persoane în 2023, reprezentând 69,24% din totalul locuitorilor (26.139 de locuitori în 2023). Totodată, conform datelor statistice, populația de tineri (0-14 ani) a scăzut cu aproape 24%, populația activă a scăzut cu 15% iar populația vârstnică (65 ani și peste) a crescut cu peste 30% în intervalul 2011-2023.

Ecologie

- În scenariul cu probabilitate medie cu schimbări climatice (pentru debite maxime de depășire 1% respectiv inundații care se pot produce o dată la 100 de ani în contextul schimbărilor climatice), îndiguirile realizate e probabil să nu poată conține inundația departe de intravilanul actual, parte din terenurile situate între pâraul Racoșa și Arieș în partea de est fiind vulnerabile riscului de inundații.
- Risc pentru accentuarea fenomenului de insulă de căldură, în special în zonele care au suprafețe extinse construite și cu parcuri mari, cum sunt zonele industriale și marile centre comerciale.

Economie

- Prin prisma impactului pe care îl vor avea, Autostrada A3 și coridorul de transport trans-european Rin - Dunăre finalizate vor schimba radical modul în care orașele și comunele din România se vor transforma, precum și poziția pe care o vor lua la nivel local, județean, regional și internațional. Din acest punct de vedere, lipsa centurii ocolitoare Turda - Câmpia Turzii constituie o disfuncționalitate.
- Economia Municipiului Câmpia Turzii este dominată, din perspectiva cifrei totale de afaceri, de domeniul industrie prelucrătoare (54,33%). În plan secund, din perspectiva cifrei de afaceri se remarcă domeniile comerț cu ridicata și cu amănuntul, repararea autovehiculelor și motocicletelor (15,42%), construcții (8,18%) și transport și depozitare (6,78%). Aceste domenii însumate reprezintă aproximativ 85% din totalul cifrei de afaceri înregistrată la nivelul municipiului.
- Forța de muncă activă este în continuă contracție procentuală, raportată fiind la numărul total de locuitori ai municipiului.
- Zona Urbană Funcțională Turda - Câmpia Turzii se suprapune în mare parte cu lunca Arieșului, un teritoriu cu un potențial agricol ridicat, dar necorespunzător valorificat. El se află potențial într-o stare de continuă degradare pe fondul utilizării necorespunzătoare și al accentuării fenomenelor climatice extreme (seceta).
- La nivelul ZUF Turda - Câmpia Turzii, cu precădere în lunca Arieșului, "sistemele de irigații sunt insuficiente" iar lucrările de îmbunătățire funciară potențial inexistente.
- Slaba valorificare a potențialului cultural și turistic existent.

3.2 Diagnostic prospectiv

Evaluând tendințele actuale, diagnosticul prospectiv nu e dintre cele mai favorabile, deși Câmpia Turzii beneficiază de avantaje și potențiale latente care nu sunt valorificate. Evoluția socio-demografică a relevat un declin demografic pronunțat coroborat cu îmbătrânirea progresivă a populației, evidențiind necesitatea atragerii de noi locuitori tineri, creșterea calității vieții și a serviciilor publice educaționale, medicale și de îngrijire și asistență socială. Asociat cu declinul demografic, dominația economică a ramurii industriale care, la 35 de ani de la colapsul economiei socialiste și trecerea la sistemul capitalist, reprezintă încă cea mai mare putere financiară și ramura cu cel mai mare număr de angajați

din Municipiu, nu (mai) oferă premisele unei dezvoltări durabile și de viitor, fiind necesară diversificarea economiei locale.

De asemenea, diagnosticul prospectiv al evoluției climatice evidențiat în Studiul de fundamentare privind impactul schimbărilor climatice indică o creștere a cantităților de precipitații în timpul anului și a zilelor de caniculă și cu temperaturi medii mai mari de 20°C. Aceste creșteri anticipează o vulnerabilitate crescută a teritoriului Municipiului la efectele schimbărilor climatice în special în ceea ce privește riscul la inundații, riscul la valuri de căldură, riscul la secetă, și riscul la precipitații extreme. Aceste riscuri impun luarea unor măsuri corespunzătoare care trebuie integrate atât la nivelul Planului Urbanistic General, cât și al viitoarelor proiecte de regenerare urbană, de mobilitate durabilă și de dezvoltare a rețelei de spații verzi la nivelul Municipiului și al teritoriului periurban, în special în privința amenajării de spații verzi și de agrement adiacente cursului râului Arieș.

În ceea ce privește mobilitatea, tendința actuală de creștere a numărului de mașini personale, fapt care pune presiune pe rețeaua existentă și exercită o utilizare preferențială a mașinii ca mijloc de transport în oraș este una generatoare de poluare, inegalitate socială și un potențial consumator de spațiu pentru parări. Dezvoltarea modelelor alternative de transport - bicicleta, mersul pe jos, transportul în comun - în oraș constituie un potențial latent. Dimensiunea mică a orașului, dar și existența unei culturi a bicicletei asociată cu perioada de maximă dezvoltare industrială din trecutul recent, anii 1980 - 1990, alături de oportunitățile de finanțare prin fonduri europene a proiectelor de mobilitate alternativă și multimodală constituie un potențial latent pentru dezvoltarea unei culturi a mobilității care să nu mai fie dependentă de autoturismul personal.

3.2.1. Prognoza economică

Extras din Studiul de fundamentare privind evoluția activităților economice elaborat de S.C. AKY GENERAL CONCEPT S.R.L.

Luând în considerare tendințele de dezvoltare identificate la nivelul Municipiului Câmpia Turzii din Județul Cluj, putem identifica următoarele direcții în planul economic al acestui municipiu:

- Economia Municipiului Câmpia Turzii este dominată de industria prelucrătoare și comerț cu ridicata și cu amănuntul, repararea autovehiculelor și motocicletelor. Numărul de salariați din municipiu este în scădere atât procentuală cât și efectivă,

migrația populației și navetismul către alte centre urbane și economice aflate în proximitate fiind una dintre principalele cauze. Orașul prezintă, totodată, o tendință de îmbătrânire demografică, sesizabilă în special prin creșterea mediei de vârstă de la 38,81 ani în 2011, la 43,59 ani în anul 2023. Remarcăm, totodată, faptul că media de vârstă este situată peste media județeană, indicând o populație mai îmbătrânită la nivelul acestui UATB.

- Municipiul Câmpia Turzii dispune de o bună amplasare în teritoriu, fiind unul dintre cele 5 municipii din Județul Cluj. Totodată, acest municipiu dispune de elemente de accesibilitate bune – este tranzitat de drumul european E60, precum și de linie de cale ferată – și prezintă premisele unei dezvoltări echilibrate, orientate preponderent către industria prelucrătoare, valorificându-și resursele de teren existente.

Data fiind tendința la nivel județean și regional, vorbind aici despre Regiunea Nord-Vest și Județul Cluj, Municipiul Câmpia Turzii nu a reușit deocamdată să dezvolte mecanismele prin care să poată asigura atracția și retenția populației cu vârstă activă în localitate. Autoritățile locale din Municipiul Câmpia Turzii ar trebui să identifice mijloace de cooperare cu mediul de afaceri local, în vederea dezvoltării sustenabile a orașului, asigurând nu doar locuri de muncă în proximitatea locuințelor (evitând astfel fenomenul navetismului în plan local) ci și alte dotări complementare locuirii (spații verzi, zone de agrement, locuri de joacă pentru copii) ce pot asigura atractivitatea localității pentru populația activă și tânără.

3.2.2. Prognoza evoluției demografice

Extras din Studiul de fundamentare privind evoluția socio-demografică elaborat de S.C. AKY GENERAL CONCEPT S.R.L.

Municipiul Câmpia Turzii, spre deosebire de Județul din care face parte, Cluj, înregistrează scăderi constante ale numărului de locuitori în intervalul 2011-2023. De altfel, în cadrul analizei realizate la nivel județean s-a observat faptul că rata de creștere a numărului de locuitori, este una relativ pronunțată, de 3,93%. În același interval temporal, Municipiul Câmpia Turzii înregistrează o scădere a numărului total de locuitori de aproximativ 10,35%. În raport cu distribuția populației la nivel județean, tendințele înregistrate indică o creștere mai rapidă a numărului locuitorilor din mediul de rezidență rural al Județului Cluj, creșterile fiind înregistrate cu precădere în cadrul unităților administrativ-teritoriale din proximitatea Municipiului Cluj, principalul centru economic al zonei nordice a României. Din perspectiva

medie vârstelor, județul Cluj raportează o creștere a acesteia în intervalul 2011-2023, principala creștere fiind în cadrul mediului urban de rezidență. Mediul rural, spre deosebire de tendințele generale ale României, raportează o scădere ușoară a mediei de vârstă în intervalul analizat. Media de vârstă a populației din Municipiul Câmpia Turzii depășește media județeană și pe cea înregistrată la nivelul mediului urban de rezidență, indicând astfel o populație mai îmbătrânită la nivelul acestei unități administrativ-teritoriale.

Educație – din perspectiva accesului la educație, Municipiul Câmpia Turzii dispune de șapte grădinițe, două școli gimnaziale, un liceu teoretic, un colegiu tehnic și un club al copiilor, anunță datele furnizate de Inspectoratul Școlar Județean. Municipiul este bine deservit de dotări pentru educație, însă se remarcă necesitatea dispunerii unităților școlare în număr mai ridicat la nivelul orașului, asigurând astfel accesul rapid, în distanță de maximum 1 km, a tuturor copiilor din localitate.

Sănătate – Municipiul Câmpia Turzii dispune de dotările de sănătate necesare. Din datele furnizate de Institutul Național de Statistică reiese faptul că în această unitate administrativ-teritorială există 1 spital, un ambulatoriu integrat spitalului, un dispensar medical, două centre de specialitate, patru cabinete școlare, 11 cabinete medicale de familie, 12 cabinete stomatologice, 14 cabinete medicale de specialitate, 13 farmacii, 5 laboratoare și 8 laboratoare de tehnică dentară. Din perspectiva sistemului sanitar, însă, se remarcă faptul că majoritatea acestor dotări pentru sănătate se găsesc în sistem privat, sistemul public de sănătate neavând pe teritoriul Municipiului Câmpia Turzii cabinete medicale de familie, cabinete stomatologice sau cabinete medicale de specialitate. Accesul la aceste dotări pentru sănătate este esențială, la nivelul Municipiului Câmpia Turzii, în special dată fiind tendința constantă de creștere a numărului de locuitori din categoria 65 ani și peste la nivel local.

Proгноza populației este una negativă de -10.28 locuitori la mie în intervalul 2022-2032, ajungând la un efectiv de aproximativ 23.817 locuitori în 2032, față de 26.522 în 2022. Variația populației ar putea ajunge în varianta optimistă, cu o tendință de depopulare mai puțin accentuată, la 24.339 de persoane în 2032, iar în varianta pesimistă, a unei tendințe mai accentuate de scădere a populației, la 23.439 de persoane.

3.2.3 Prognoza evoluției climatice

Extras din Studiul de fundamentare privind impactul schimbărilor climatice elaborat de S.C. ASRO SERV S.R.L.

În general, la nivelul României, există unele tendințe și modele de schimbare a climei care au fost observate la nivel global.

- Creșterea temperaturilor medii: Se poate observa o tendință de creștere a temperaturilor medii în țară, ceea ce poate avea impact asupra regimului de precipitații și a fenomenelor meteorologice extreme.
- Variabilitatea precipitațiilor: Schimbările climatice pot aduce modificări în cantitatea și distribuția precipitațiilor în regiune, ceea ce poate influența disponibilitatea apei și riscul de inundații sau secetă.
- Fenomene meteorologice extreme: Există posibilitatea ca schimbările climatice să conducă la intensificarea fenomenelor meteorologice extreme, cum ar fi furtunile, grindina sau vânturile puternice, cu impact asupra municipiului Orăștie.
- Impactul asupra vegetației și biodiversității: Schimbările climatice pot afecta vegetația și biodiversitatea din zonă, determinând modificări în ecosistemele naturale și în habitatul faunei sălbatice.

Conform încadrării în clase de severitate a temperaturii medii anuale din 2023, în municipiul Câmpia Turzii a fost extrem de cald. **Abaterea temperaturii medii a aerului** din 2023 față de mediana intervalului de referință standard (1991 - 2020) a fost + **1,3 °C**.

Analizând încadrarea în clase de severitate pluviometrice a cantităților anuale de precipitații din 2023, se constată că pe teritoriul municipiului Câmpia Turzii, abaterea față de mediana intervalului de referință standard al regimului pluviometric se încadrează în **clasa de severitate pluviometrică: excedentar**.

În cazul extremelor termice, pe UAT Câmpia Turzii creșterea numărului de zile caniculare se încadrează între 0,25 și 0,5 zile cu T_{max} mai mare de 35°C, iar creșterea numărului de nopți tropicale între 2,01 și 4 zile cu T_{min} mai mari de 20 °C.

În cazul zilelor de vara calde, cu temperaturi medii mai mari de 20°C, creșterea prognozată se încadrează în intervalul 10,01 - 15 zile.

În cazul indicilor extremi ai precipitațiilor, magnitudinea creșterii în UAT Câmpia Turzii, se încadrează între 0,75 și 1 de zile în plus cu cantitatea maximă de precipitații mai mare de 20 mm, iar intensitatea zilnică a precipitațiilor va crește cu 0,324 - 0,38 mm.

Pentru Municipiul Câmpia Turzii s-a prognozat o creștere probabilă în viitor a următoarelor hazarde climatice:

Valuri de căldură

Precipitații extreme

Inundații

Secetă.

Investițiile propuse prin plan au **risc mediu** în caz de **Precipitații extreme**, și **risc ridicat** în cazul **Secetei, Valurilor de căldură și Inundațiilor**.

3.2.4. Prognoza modelului de mobilitate

Extras din Studiu de fundamentare privind mobilitate și transport elaborat de S.C. Neo Plan S.R.L.:

Conform ADR Vest, Mun. Câmpia Turzii reprezintă un pol urban cu influență zonală. Valorificarea acestei oportunități se va putea realiza doar printr-o dezvoltare integrată a sistemului de transport ce va crește nivelul de accesibilitate la nivelul zonei de influență zonală și în interiorul orașului și, totodată, va asigura în mod eficient mobilitatea locuitorilor către și dinspre Câmpia Turzii.

Master Planul General de Transport al României, cu orizont de timp 2030, prevede proiecte de perspectivă cu impact direct asupra desfășurării mobilității urbane în municipiul Câmpia Turzii, cum ar fi:

- Autostrada A3 București – Bors, cu tronsonul Târgu Mureș – Gilău deschis (tronson care trece pe lângă Câmpia Turzii) și cu tronsonul Gilău-Borș (parțial deschis, parțial în execuție).
- Drumul expres Turda - Dej (- Bistrița) - Baia Mare (- Satu Mare) – Halmeu, din care este deja în execuție sectorul de la Turda la Dej. Acest drum expres va asigura o legătură importantă pentru conurbația Turda – Câmpia Turzii cu nordul țării.
- Reabilitarea liniei de cale ferată Coșlariu - Razboieni - Câmpia Turzii - Apahida - Cluj-Napoca: Acest proiect de modernizare a căii ferate include și tronsonul care trece prin Câmpia Turzii. Reabilitarea liniei ar permite creșterea vitezei de circulație a trenurilor și îmbunătățirea calității serviciilor de transport feroviar.

Conform Masterplanului General de Transport, dezvoltarea infrastructurii rutiere și feroviare va plasa Câmpia Turzii într-o poziție strategică în rețeaua de transport națională și europeană. Se preconizează că până în 2030, Câmpia Turzii va deveni un important pol subregional de dezvoltare, axat pe producție, logistică, cercetare și inovare, completând astfel

polii principali ai județului Cluj. Deși nu are o zonă urbană funcțională definită oficial, Câmpia Turzii exercită o influență semnificativă asupra Regiunii Nord-Vest.

La nivel intraurban, obiectivele și proiectele enunțate în SIDU și PMUD pun accentul pe coridoarele de mobilitate, proiecte integrate care includ măsuri de dezvoltare a traficului pietonal și trafic controlat, transport public și moduri alternative de transport, extinderea pistelor pentru biciclete, puncte de bike - sharing, amenajare zone publice, parări.

Câmpia Turzii este un oraș al distanțelor scurte cu o cultură veche a utilizării bicicletelor ca modalitate de deplasare, care se pretează foarte bine deplasărilor nemotorizate (mersul pe jos sau cu bicicleta), potențial care în momentul de față nu este exploatat în totalitate, infrastructura destinată acestor tip de deplasări prezentând o serie de deficiențe privind dimensionarea și utilizarea lor.

Decizia de a orienta orașul spre acest mod de deplasare este una politică și presupune o serie de investiții în infrastructură, care vizează cu preponderență calitatea și aspectul spațiului public. Totodată, pentru a susține un asemenea demers este nevoie de o serie de măsuri care promovează transportul în comun, în defavoarea traficului auto individual.

4. STRATEGIA DE DEZVOLTARE SPAȚIALĂ:

4.1 Viziunea și obiectivele de dezvoltare spațială

4.1.1 Viziunea de dezvoltare spațială

Viziunea de dezvoltare a municipiului expusă în SIDU este o viziune puternică și generatoare de transformări la nivel socio-economic, socio-cultural, și socio-ecologic. Astfel, Municipiul Câmpia Turzii își propune să devină *”o comunitate prosperă într-un mediu curat”* în cadrul căruia *”dezvoltarea socio-economică prin inovare, specializare inteligentă și durabilă, oferă oportunități de ocupare [pentru forța de muncă] și servicii publice de calitate”* (SIDU:102).

Obiectivul general de dezvoltare locală a Municipiului Câmpia Turzii pentru perioada 2021 - 2027 setat prin **SIDU** este: *îmbunătățirea sustenabilă a calității vieții prin dezvoltarea socio-economică bazată pe inovare, specializare inteligentă și durabilă, oferind oportunități de ocupare [pentru forța de muncă] și servicii publice de calitate*. Obiective strategice setate prin SIDU:

OSTR 1. Creșterea competitivității economice prin inovare și digitizare a Municipiului Câmpia Turzii

OSTR 2. Administrarea responsabilă, sustenabilă și participativă a mediului natural și construit

OSTR 3. Dezvoltarea infrastructurii publice edilitare și de transport urban la nivelul municipiului

OSTR 4. Creșterea capacității administrative UAT Câmpia Turzii

OSTR 5. Dezvoltarea armonioasă a comunității și creșterea calității vieții și a stării de sănătate a populației

OSTR 6. Dezvoltarea participativă a capitalului uman

OSTR 7. Creșterea spiritului comunitar prin cultură, sport și agrement

Obiectivul general setat de **PMUD** (20216-2027) este: *creșterea atractivității municipiului Câmpia Turzii și ariei sale periurbane prin asigurarea unui acces facil și echitabil al persoanelor și bunurilor, prin realizarea unei conexiuni eficiente a acestora printr-un sistem de mobilitate urban sigur, facil și prietenos cu mediul* (PMUD vol. I: pag. 165). Obiectivele strategice setate prin PMUD sunt:

OS1. Crearea unei mobilități urbane sustenabile și prietenoase cu mediul

OS2. Asigurarea accesibilității și siguranței în oraș pentru toți

OS3. Dezvoltarea unui sistem de transport public de călători sustenabil și eficient - un model pentru orașele mici

OS4. Dezvoltarea unei noi culturi locale a mobilității urbane - conștientizare, modele, campanii sociale, campanii școlare, aspecte instituționale.

Atât Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană cât și Planul de Mobilitate Urbană ale Municipiului Câmpia Turzii se află în perioada de implementare, 2021 - 2027 pentru SIDU, respectiv 2016 - 2027 pentru PMUD. În aceste condiții, strategia de dezvoltare spațială aferentă PUG Câmpia Turzii porneste de la viziunile și obiectivele articulate în cadrul SIDU și PMUD pentru a defini obiectivele de dezvoltare spațială care apoi sunt operaționalizate printr-o serie de obiective specifice și acțiuni coagulate într-un plan de acțiune cu un portofoliu de proiecte. De asemenea, au fost avute în vedere obiectivele, măsurile și exemplele de proiecte expuse în cadrul PATJ Cluj (2023). În acest sens au fost preluate

măsurile și proiectele propuse în PATJ care fac referire directă la Municipiul Câmpia Turzii sau care au o aplicabilitate și în cadrul municipiului.

Din punct de vedere al specializării inteligente, regiunea²⁴ din care face parte Municipiul Câmpia Turzii, care în acest caz reprezintă spațiul geografic definit de lunca Arieșului, un teritoriu coerent din punct de vedere geo-economic, socio-ecologic, și din punct de vedere al relațiilor spațiale a localităților cu prima axă de dezvoltare descrisă de culoarul Arieșului și cu a doua axă reprezentată de Autostrada A3, porțiunea Târgu Mureș - Câmpia Turzii - Turda - Cluj Vest (Gilău), poate să se specializeze inteligent urmând calea *”diversificării [sectorului de activități] pentru a derula activități noi care conduc la economii de scop și la sinergii la nivel operațional”*²⁵. Așa cum am arătat în Studiul privind relațiile periurbane, diversificarea economiei locale este în proces de desfășurare, pe fondul restructurării marilor unități industriale care în perioada înainte de 1989 au dat un pronunțat caracter mono-industrial regiunii. În acest sens, existența parcurilor industriale (REIF Câmpia Turzii, Parcul Industrial Câmpia Turzii) și a parcului logistic Dynamic Logistics Center din Câmpia Turzii reprezintă *”cele mai vizibile structuri de sprijinirea a afacerilor”*²⁶.

La nivelul regiunii de dezvoltare Nord-Vest, specializarea inteligentă și crearea de sinergii operaționale trebuie să includă și activitățile de cercetare - dezvoltare care sunt reprezentate de Universități și Institute de Cercetare, cele mai apropiate fiind cele de la Cluj-Napoca, prin realizarea de transferuri de cunoștințe dinspre sectorul academic și de cercetare spre sectorul de afaceri.

Strategia de dezvoltare inteligentă a Regiunii de Dezvoltare Nord-Vest are 3 piloni: Inovare pentru sănătate și bunăstare, Dezvoltarea sectoarelor emergente, și Transformare digitală. Dintre acestea, pilonul Inovare pentru sănătate și bunăstare, ale cărui priorități sunt domeniile agroalimentar, al cosmeticelor și suplimentelor alimentare, și sănătatea, poate fi dezvoltat la nivelul Municipiului Câmpia Turzii și a teritoriului periurban prin valorificarea

²⁴ În termeni geo-administrativi, termenul de regiune, așa cum este folosit în definirea regiunilor de dezvoltare în România se referă la un teritoriu care înglobează mai multe județe, și ele unități administrative. Termenul de regiune utilizat în acest document, cu referire la teritoriul descris de lunca Arieșului unde se situează municipiul Câmpia Turzii este un termen de specialitate în urbanism și geografie cu o tradiție de mai bine de 100 de ani, introdus de Patrick Geddes în descrierea teritoriului mai larg al orașului Edinburgh din Scoția în 1909 ilustrat printr-o secțiune transversală. Spre deosebire de termenul geo-administrativ de regiune, termenul de regiune în urbanism și geografie se referă la regiune ca un teritoriu coerent din punct de vedere geo-economic dar și socio-ecologic.

²⁵ Strategia de dezvoltare inteligentă 2021-2027. Regiunea de dezvoltare Nord-Vest: pag. i.

²⁶ Strategia de dezvoltare inteligentă 2021-2027. Regiunea de dezvoltare Nord-Vest: pag. 37-38.

potențialul agricol al luncii Arieșului. Pentru aceasta, susținerea colaborării producătorilor agricoli din regiune cu AgroTransilvania Cluster, care există deja la nivelul GAL Poarta Apusenilor, trebuie menținută și îmbogățită. Printre provocările domeniului agroalimentar, Strategia de dezvoltare inteligentă menționează *”sistemul logistic complex și costisitor, fragmentarea producției materiei prime (lipsa formelor de asociere), care în multe cazuri este exportată ca materie primă în loc de a fi procesată în regiune [...] nevoia de adaptare la schimbările climatice și la identificarea unor modalități inovative și sustenabile (social, economic și tehnologic) de valorificare a resurselor de biodiversitate unice în România/Uniunea Europeană reprezentate printr-o vastă rețea de Situri Natura 2000 recunoscute la nivel național conform legislației europene”*²⁷.

Specializarea inteligentă în domeniile agroalimentar și al cosmeticelor și suplimentelor alimentare poate surveni prin inovații la nivel de produs, care să fie cultivat, recoltat, procesat și ambalat la nivelul regiunii pentru a fi livrat în județ și la nivelul Regiunii de Dezvoltare Nord-Vest, promovând în acest fel lanțurile scurte de aprovizionare cu produse alimentare, inovații la nivel de marketing și comercializare prin crearea unui brand local și asocierea producătorilor locali, adaptarea soiurilor și plantelor autohtone și a tehnologiilor la schimbările climatice, aplicarea tehnologiilor digitale și robotizate în agricultură²⁸, dar și prin cultivarea, procesarea, promovarea, și comercializarea de bio-materiale pentru industria de construcții, în acord cu politica în domeniul arhitecturii durabile a Uniunii Europene, Noul Bauhaus European. Dezvoltarea de bio-materiale pentru sectorul de construcții, cum ar fi panouri prefabricate din cânepă sau tehnologii noi de producție și asamblare pentru betonul de cânepă și alte materiale care pot fi cultivate în regiune, ar conlucra în sinergie cu Pilonul II - Dezvoltarea sectoarelor emergente, ale cărui priorități sunt materialele noi și tehnologiile avansate de producție. De asemenea, dezvoltarea de bio-materiale și cultivarea terenurilor agricole pentru materia primă ar putea conduce la *”elaborarea de noi strategii privind asigurarea unui management integrat al mediului”*²⁹.

Pilonul II - Dezvoltarea sectoarelor emergente are în vedere *”reconversia și transformarea inteligentă a unor domenii economice caracterizate de existența unei mase critice de firme și de angajați, dar care, datorită evoluției în domeniul tehnologic și al*

²⁷ Strategia de dezvoltare inteligentă 2021-2027. Regiunea de dezvoltare Nord-Vest: pag. 66.

²⁸ Strategia de dezvoltare inteligentă 2021-2027. Regiunea de dezvoltare Nord-Vest: pag. 68.

²⁹ Strategia de dezvoltare inteligentă 2021-2027. Regiunea de dezvoltare Nord-Vest: pag. 79.

*modificărilor de pe piețele de consum, riscă să devină necompetitiv pe termen mediu și lung în cazul în care nu se adaptează la noile tendințe de dezvoltare și cerințe ale consumatorilor*³⁰. Dezvoltarea pilonului II e gândită în sinergie cu dezvoltarea parteneriatelor intersectoriale și a parteneriatelor realizate între firme specializate și parteneri instituționali din domeniul cercetării. Prioritățile sunt materialele noi și tehnologiile avansate de producție. La nivelul Regiunii de Dezvoltare Nord-Vest sectoarele industriale cu cea mai mare pondere la nivelul angajaților sunt cel al prelucrării metalelor, al prelucrării plasticului, și al hârtiei și ambalajelor. Dintre acestea trei, sectorul prelucrării metalelor are o tradiție la nivelul Municipiului Câmpia Turzii și al teritoriului periurban alături de cel al materialelor de construcție.

Pilonul III - Transformare digitală are ca prioritate specializarea domeniului tehnologia informației și comunicațiilor (TIC). La nivelul Regiunii de Dezvoltare Nord-Vest, sectorul TIC este cel mai bine reprezentat la nivelul județelor Cluj și Bihor. Dezvoltarea și specializarea sectoarelor economice de la nivelul Municipiului și al teritoriului periurban, cu precădere cele din sectoarele agroalimentar și industrial, ar putea beneficia de crearea și/sau dezvoltarea de relații cu firme și institute de cercetare din domeniul TIC prezente la nivelul județului, cu precădere în Municipiul Cluj-Napoca și teritoriul său periurban, creând astfel sinergii între cei trei piloni de specializare.

Din punct de vedere al dezvoltării spațiale, așa cum am arătat în Studiul privind relațiile periurbane, intravilanul municipiului Câmpia Turzii aproape că și-a atins limita administrativă la NV / N / NE, limită care în mare parte se suprapune peste limita naturală reprezentată de râul Arieș. Prin urmare, intravilanul localității se poate extinde doar spre SV / S / SE, unde se are în vedere realizarea centurii ocolitoare cu descărcare direct în autostrada A3. Dezvoltarea spațială trebuie să atingă pe de o parte densificare intravilanului existent, și planificarea din punct de vedere urbanistic și peisager al limitelor de NV / N / NE spre Arieș și SV / S / SE de-o parte și de alta a centurii ocolitoare propuse în așa fel încât să se creeze pe lângă oportunități de dezvoltare imobiliară prin reglementarea de spații pentru funcțiuni industriale și/sau mixte și oportunități de petrecere a timpului liber și de agrement aproape de natură prin amenajarea de zone verzi cu acces public.

³⁰ Strategia de dezvoltare inteligentă 2021-2027. Regiunea de dezvoltare Nord-Vest: pag. 77.

Mobilitatea durabilă în cadrul orașului existent și al orașului extins cu noile dezvoltări avute în vedere trebuie să rămână o prioritate. În scenariul de mobilitate urbană durabilă prezentat în PMDU, mobilitatea urbană tinde spre un scenariu în care avem progresiv tot mai puține mașini în oraș, în care majoritatea călătoriilor sunt efectuate cu trenul metropolitan (Cluj - Câmpia Turzii, și Câmpia Turzii - Turda), prin transport în comun folosind energie regenerabilă, pe jos, și cu bicicleta (fie pe culoarul estic de mobilitate - culoarul Arieșului - fie pe culoarul vestic de mobilitate paralel cu ruta trenului metropolitan Câmpia Turzii - Turda), iar în ceea ce privește transportul de mărfuri, acestea se realizează fie pe cale ferată fie prin intermediul centurii ocolitoare, și al Autostrăzii A3. În acest scenariu, în care suprafața străzilor e câștigată pentru pietoni, orașul devine mai sigur și mai prietenos cu oamenii, spațiile publice sunt accesibile tuturor categoriilor de vârstă, reducând din stresul de zi cu zi care e provocat de trafic, iar viața socio-culturală a orașului se poate dezvolta într-un cadru public și deschis.

Viziunea de dezvoltare spațială a Municipiului Câmpia Turzii prevede 3 direcții de acțiunii:

Infrastructură verde-albastră:

- Extinderea suprafețelor de spații verzi prin:
 - Rezervarea prin PUG a unei suprafețe de spații verzi publice care să asigure necesarul legal actual de 26 mp spațiu verde / locuitor. Acestea cuprind suprafețe de teren aflate în proprietate publică, suprafețe de teren adiacent cursurilor de apă, identificate ca zone de protecție și culoare ecologice, și suprafețe de teren pentru care se are în vedere exproprierea pentru cauză de utilitat publică, distribuite uniform la nivelul întregului teritoriu intravilan, inclusiv în zonele de viitoare dezvoltare urbană rezidențială.
 - Rezervarea prin PUG a unor suprafețe suplimentare de spații verzi publice care să asigure necesarul legal proiectat la nivelul Uniunii Europene de 30 mp / spațiu verde / locuitor. Acestea cuprind suprafețe de teren pentru care se are în vedere realizarea operațiunilor de reconstrucție ecologică și rdarea lor circuitului public.

Aceste obiective se înscriu în obiectivul O.S.2. Reducerea poluării, a emisiilor de carbon și a impactului la nivel județean al schimbărilor climatice, astfel încât în anul 2030 să nu se înregistreze nici o depășire a pragurilor maxime admise poluanților, din PATJ Cluj (2023), prioritatea P.2.6. Conservarea patrimoniului natural, a biodiversității și creșterea

suprafețelor plantte, măsurile M.2.6.3. Împădurirea terenurilor degradate și neproductive, M.2.6.4. Amenajarea de noi spații verzi în interiorul localităților, inclusiv parcuri-pădur, și modernizarea celor existente.

Locuire, servicii și dotări de interes public:

- Densificarea urbană a zonei constituite din zona gării și zona adiacentă Pârâului Racoșa, la sud de acesta, care se prevăd a se transforma din zone de locuințe individuale în zone mixte, locuințe și servicii, inclusiv prin ridicarea nivelului de înălțime a zonei în vederea atingerii unei densități urbane mai ridicate.
- Densificarea urbană a zonei la nord de zona industrială față de DN 15/E60 care se prevede a se transforma din zonă de locuințe tradiționale în zonă mixtă, locuire și servicii, prin creșterea densității urbane în profunzimea loturilor, inclusiv prin ridicarea nivelului de înălțime a zonei.
- Extinderea zonelor de locuințe individuale prin urbanizarea terenurilor agricole rezervate pentru funcțiuni de locuințe individuale cu regim mic de înălțime.

Producție industrială și agricolă:

- Atingerea unui grad maxim de ocupare în zonele industriale existente.
- Extinderea spre sud a zonei industriale în limita intravilanului existent.
- Rezervarea de noi terenuri pentru funcțiuni industriale în vecinătatea descărcării viitoareii centuri la autostrada A3 prin extinderea intravilanului.

Înființarea unui ADI pentru Zona Urbană Funcțională Turda - Câmpia Turzii cu scopul de a demara proiecte comune în domeniile specializării inteligente la nivel regional, dezvoltării turismului, dezvoltării unui model de mobilitate urbană durabilă, și a dezvoltării unui proiect integrat pentru realizarea unui parc de-a lungul culoarului Arieșului la nivelul întregii zone urbane funcționale. În acest scop, realizarea unui traseu alternativ de bicicletă între salina turda și noul parc metropolitan de-a lungul Arieșului poate contribui la dezvoltarea turismului la nivelul zonei urbane funcționale.

4.1.2. Obiective de dezvoltare spațială

Din punct de vedere al **planificării spațiale** în **scenariul dezvoltării durabile**, strategia operaționalizează **3 obiective strategice de dezvoltare spațială** care ating cele 3 dimensiuni ale orașelor Europene expuse în cadrul noii Cărți de la Leipzig (2020) și care se

regăsesc ca teme majore la nivelul teritoriului Municipiului Câmpia Turzii și al teritoriului periurban:

Obiectivul Strategic 1. Regenerare urbană și dezvoltarea echitabilă în intravilanul municipiului.

Obiective specifice:

O.SP.1.1 Regenerarea zonelor degradate

O.SP.1.2. Urbanizarea echitabilă a viitoarelor zonelor rezidențiale

O.SP.1.3. Accesibilitate și mobilitate urbană durabilă la nivel urban și periurban

Obiectivul Strategic 2. Îmbunătățirea condițiilor de mediu și a relației locuitorilor cu mediul ambiant și cadrul natural

Obiective specifice:

O.SP.2.1. Dezvoltarea culoarului Arieșului ca un coridor verde-albastru

O.SP.2.2. Protejarea și creșterea biodiversității urbane

O.SP.2.3. Îmbunătățirea calității aerului și diminuarea efectului insulei de căldură urbană

Obiectivul Strategic 3. Sprijinirea dezvoltării economice și crearea condițiilor pentru stimularea inovației sociale și în rândul ideilor de afaceri

Obiective specifice:

O.SP.3.1. Sprijinirea dezvoltării și specializării inteligente a sectorului industrial

O.SP.3.2. Dezvoltarea durabilă a sectorului agricol pentru a contracara efectele schimbărilor climatice și riscurile asociate

O.SP.3.3. Crearea condițiilor pentru dezvoltarea turismului durabil

O.S.1. Regenerare urbană și dezvoltarea echitabilă în intravilanul municipiului

O.SP.1.1. Regenerarea zonelor degradate

Vezi 4.10. Zone de regenerare urbană

O.SP.1.2. Urbanizarea echitabilă a viitoarelor zonelor rezidențiale

Așa cum a relevat Studiul privind relațiile periurbane, care a analizat urbanizarea la nivelul teritoriului periurban, urbanizarea avută în vedere în 2014 prin introducerea în intravilan a unei importante suprafețe de teritoriu agricol, cu precădere la nordul orașului, înspre râul Arieș, în mare parte nu s-a produs. Declinul demografic continuu la nivelul

Municipiului, care a pierdut 14.5% din numărul de locuitori față de anul 1992, coroborat cu numărul mult diminuat de locuri de muncă reprezentat prin scăderea numărului mediu de salariați de la 15.091 în 1991 la 4559 în 2022 (date INSS), contribuie la o cerere scăzută de noi locuințe în cadrul Municipiului. În acest context, cele câteva proiecte de PUZ care au avut în vedere construirea de locuințe au urmat forma parcelarului agricol. În timp, și pentru o dezvoltare echitabilă, noi dezvoltări urbane pe un parcelar agricol nu sunt o soluție viabilă și reprezintă o soluție inefficientă din punct de vedere al spațiului utilizat. Continuarea urbanizării prin realizarea de PUZ pe parcele agricole individuale nu conduce la o urbanizare echitabilă. Acesta favorizează parcelele adiacente căilor de circulații principale, și poate bloca dezvoltarea celorlalte parcele și includerea dotărilor publice în noile zone urbanizate.

Prin urmare, sunt necesare măsuri care să direcționeze dezvoltarea urbană rezidențială nouă spre o dezvoltare echitabilă, eficientă, și care să dispună de toate serviciile și utilitățile publice necesare unei locuiri urbane de calitate.

La momentul actual legislația în domeniul spațiilor verzi și legislația care ar putea permite dezvoltarea de funcțiuni conexe locuirii cu precădere pentru zonele de urbanizare pe parcele în proprietate privată este insuficientă și inefficientă în a adresa problemele complexe ale urbanizării pe parcelar agricol. Prin urmare, realizarea de parteneriate public-privat și negocierea în cadrul proiectelor de PUZ devine foarte importantă pentru succesul viitoarelor zone de locuire dezvoltate pe parcelar agricol privat. Din punct de vedere strategic este importantă definirea unor suprafețe minime pentru realizarea PUZ, dar care să fie suficient de mari încât să permită realizarea de locuințe, spații verzi și funcțiuni conexe în cadrul aceluiași PUZ. Din punct de vedere urbanistic este nerecomandat a se continua politica actuală de realizare de PUZ pe câte o parcelă agricolă și este necesară asocierea mai multor parcele în cadrul unor PUZ mai ample.

O.SP.1.3. Accesibilitate și mobilitate urbană durabilă la nivel urban și periurban

Din punct de vedere al dezvoltării spațiale strategice, mobilitatea urbană trebuie gândită în coordonare cu accesibilitatea infrastructurii socio-culturale, de spații verzi și a serviciilor publice (școli, grădinițe, creșe, spitale, etc.) care constituie spații importante pentru atingerea unei calități ridicate a vieții la nivel urban. De asemenea, abordarea mobilității durabile și sensibilizarea publicului larg pentru forme alternative de mobilitate ar putea beneficia de memoria afectivă pe care mulți locuitori o au în legătură cu mersul pe bicicletă

ca o componentă importantă a culturii muncitorești a Câmpiei Turzii care s-a manifestat cu precădere în perioada dinainte de 1980 și imediat după, și de renumele de ”oraș al bicicliștilor” pe care Câmpia Turzii, alături de alte orașe muncitorești, îl are.

PMUD are în vedere o serie de obiective și proiecte asociate care ating atât scara localizată a diferitelor cartiere din cadrul Municipiului și a legăturilor dintre acestea, contribuind în acest fel la accesibilitate la nivelul Municipiului, dar și scara mai largă a teritoriului periurban care se reflectă în coridoarele estic și vestic de mobilitate durabilă și propunerea de a reutiliza linia de cale ferată dezafectată care lega zonele industriale ale Turda și Câmpia Turzii pentru transport de călători în cadrul unor noi servicii de tren metropolitan între cele două localități.

În vederea unei urbanizări echitabile a viitoarelor zone rezidențiale e necesar a asigura continuitatea traseelor de mobilitate urbană durabilă și accesibilitate la nivelul serviciilor publice, al spațiilor verzi, și a infrastructurii socio-culturale.

Pentru realizarea proiectelor de infrastructură pentru mobilitate durabilă la nivel periurban, dar și a unora din proiectele de regenerare urbană care vizează de exemplu zonele de la malul Arieșului, va fi necesară găsirea unei formule de negociere sau de parteneriat pentru a putea dispune de suprafețele de teren necesare și care în momentul actual sunt repartizate între mai mulți proprietari privați.

O.S.2. Îmbunătățirea condițiilor de mediu și a relației locuitorilor cu mediul ambiant și cadrul natural

O.SP.2.1. Dezvoltarea culoarului Arieșului ca un coridor verde-albastru

Realizarea proiectelor de regenerare urbană pentru cele 3 zone de mal adiacente cursului râului Arieșului, propuse în 4.1.1. O.SP.1.1. Regenerarea zonelor degradate, precum și realizarea coridorului estic de mobilitate alternativă pietonală și velo ”Arieș”, unul dintre proiectele propuse în PMUD, pot constitui pași importanți pentru dezvoltarea culoarului Arieșului ca un coridor verde-albastru la nivelul teritoriului periurban. Aceste proiecte pot reprezenta catalizatorul pentru realizarea parteneriatului la nivelul zonei periurbane, sub forma unui ADI, care e necesar pentru a depăși obstacolele care stau în calea realizării lor, inclusiv cele care țin de regimul juridic al proprietății asupra terenurilor care urmează a fi

afectate de traseul coridorului estic de mobilitate alternativă pietonală și velo "Arieș"³¹, pentru ca întregul curs al râului de la comuna Mihai Viteazu până la comuna Luna să devină coridorul verde-albastru al Zonei Urbane Funcționale Turda - Câmpia Turzii constituită într-un ADI și să îndeplinească simultan rolul de protecție ecologică și de spațiu verde accesibil la nivelul teritoriului periurban.

O.SP.2.2. Protejarea și creșterea biodiversității urbane

Studiul peisagistic pentru Planul Urbanistic General al Municipiului Câmpia Turzii (2024, pag. 33) identifică următoarele disfuncționalități la nivelul spațiilor verzi din Municipiul Câmpia Turzii: *cartierele de locuințe colective nu sunt corespunzător deservite de parcuri și grădini de cartier, spațiile verzi publice sunt insuficient amenajate, la nivelul municipiului nu există bazin acoperit și nici suficiente spații pentru sport și agrement, spațiile verzi difuze, existente adiacent căilor de comunicație rutieră sunt majoritatea neîntreținute și cu plantații medii și înalte deteriorate sau lipsă, spațiile verzi aferente cursurilor râurilor sunt neîntreținute și neamenajate, principalele căi de acces la nivel municipal nu sunt marcate și plantate corespunzător din punct de vedere al vegetației.* De asemenea, spațiile verzi existente nu sunt interconectate în cadrul unui sistem unitar (Studiul peisagistic PUG Câmpia Turzii, 2024: pag. 29) care să permită diferitelor specii de păsări, animale și insecte care pot conviețui în oraș să migreze nestingherit din afara orașului în oraș și/sau să traverseze orașul, afectând în acest fel biodiversitatea la nivel urban. Crearea unui sistem de spații verzi interconectate la nivel urban și extraurban, după principiile enunțate în conceptul de amenajare a peisajului - sistem verde la nivel teritorial (Studiul peisagi PUG Câmpia Turzii, 2024: pag. 83) poate contribui la protejarea și creșterea biodiversității urbane și trebuie să devină o prioritate în cadrul Planului Urbanistic General dar și o prioritate de administrare a spațiilor verzi. Chiar dacă spațiile verzi publice sunt limitate la nivelul Municipiului și sunt cu precădere situate în partea de nord și în apropierea cursului Arieșului, conceperea unui sistem interconectat de spații verzi trebuie să se folosească și de spațiile verzi private, care pot fi reglementate specific, dar și de oportunitățile create de noi dezvoltări urbane pentru care poate fi reglementat procentul, calitatea și poziționarea spațiilor verzi.

³¹ PMUD - fișa proiectului.

Proiectele de amenajare specifică [a spațiilor verzi publice] vor fi elaborate de către specialiști în domeniul arhitecturii peisagistice, al urbanismului, al horticulturii și forestier (aliniatul (2), Art. 11, Legea 24/2007).

La nivelul zonelor urbanizate recent, inclusiv în perioada de valabilitate a PUG în vigoare (2014-2024), distanța dintre străzile care bordează parcelarea este considerabil redusă față de țesutul mai vechi care a permis amenajarea de grădini generoase în spatele caselor. Pentru urbanizarea noilor zone rezidențiale recomandăm stabilirea unor dimensiuni minime de parcele cu formă dreptunghiulară, cu latura mică spre stradă și cu spațiu suficient pentru realizarea de grădini private în spatele casei, replicând în acest fel țesutul urban reprezentativ pentru locuirea la casă în cadrul Municipiului. De asemenea, pentru creșterea rețelei de spații verzi recomandăm luarea unor măsuri pentru crearea de noi spații verzi, de agrement și sportive în cadrul noilor zone de urbanizare pentru locuințe.

Pentru reglementarea spațiilor verzi private recomandăm elaborarea unui ghid realizat în echipă complexă de către specialiști în arhitectura peisajului și urbanismului, ecologie, horticultură și forestier, cu o abordare participativă, pentru adoptarea unor ”măsuri obligatorii, pentru persoanele fizice și juridice, cu privire la întreținerea și înfrumusețarea, după caz, a clădirilor, curților și împrejurimilor acestora, a spațiilor verzi din curți și dintre clădiri, a arborilor și arbuștilor decorativi” (conform lit.h, Art. 70, OUG 195/2005 privind protecția mediului).

O.SP.2.3. Îmbunătățirea calității aerului și diminuarea efectului insulei de căldură urbană

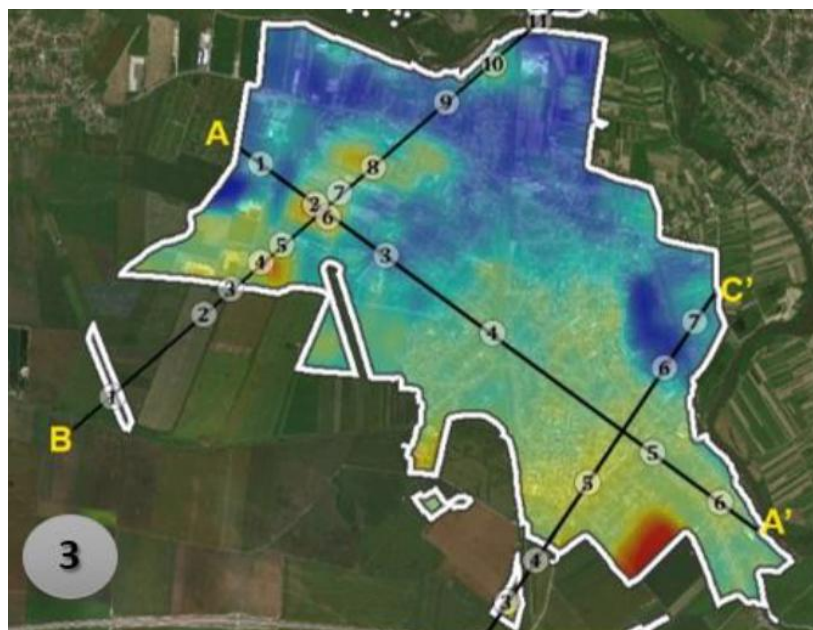
Îmbunătățirea calității aerului și diminuarea efectului insulei de căldură sunt două direcții strategice care pot fi atinse prin implementarea proiectelor de mobilitate durabilă care să conducă la o scădere a numărului de călătorii realizate cu mașina, prin reglementarea raportului dintre spațiile construite și spațiile verzi în favoarea unei permeabilități crescute a solului, prin îngrijirea plantațiilor existente, și prin justa distribuție spațială de noi spații verzi plantate cu copaci. Pentru îngrijirea plantațiilor existente și viitoare, realizarea lucrărilor edilitare, cu precădere cele care vor fi realizate în proiectele de regenerare urbană, trebuie să aibă în vedere dispunerea în subteran a rețelelor și cablurilor pentru eliminarea restrângerilor de tăiere a aliniamentelor de arbori plantați. Unul din proiectele propuse în cadrul SIDU este

acela de a spori numărul arborilor plantați după formula un arbore pentru fiecare mașină. Acest gen de abordare este binevenită în măsura în care ea se încadrează într-o strategie de plantare la nivel urban care să contribuie la îmbunătățirea calității aerului și la diminuarea efectului insulei de căldură urbană. Un exemplu în acest caz îl constituie programul de cercetare în domeniul forestier - urban derulat de TU Delft (Universitatea Tehnică Delft) din Olanda, în cadrul căruia mai multe municipalități Olandeze sunt sprijinite în realizarea unui plan de plantare pentru distribuția spațială a "noii păduri urbane"³². Modelul olandez e replicabil și ar putea fi implementat și în municipalități din România, inclusiv în Câmpia Turzii.

Fenomenul insulei de căldură urbană devine din ce în ce mai important odată cu efectele schimbărilor climatice care afectează teritoriul României, și inclusiv lunca Arieșului, unde este situat Municipiul Câmpia Turzii.

Există doi factori care contribuie la efectul de insulă de căldură urbană: schimbarea suprafețelor - suprafețe construite în dauna suprafețelor vegetale - și diminuarea ventilației naturale (Li et. al. 2016) prin obstrucția curenților de aer cu clădiri. Râurile, cum este râul Arieș, pot ajuta la transportul de căldură și la aducerea aerului proaspăt pentru a echilibra temperatura urbana (Li et. al. 2016). Îmbunătățirea ventilației în zonele urbane diminuează efectele insulei de căldură. Prin urmare, e absolut necesar a se lua în considerare atât raportul dintre suprafețele minerale și suprafețele de sol natural cât și ventilația în zonele urbane în procesul de planificare, atât la nivelul Planului Urbanistic General, cât și al viitoarelor Planuri Urbanistice Zonale.

³² <https://www.urbanforestry.nl/>



Imaginea 39. Temperatura suprafeței identificată pe baza imaginii prelevate de misiunea Landsat 8, în data de 1 septembrie 2018, în intervalul 9.00 -12.00 (OVR), în Câmpia Turzii. Sursa: PATJ Cluj. Analiza situației teritoriale actuale. 2020: pag. 20.

În imaginea nr. 1, reprezentativă pentru efectul de insulă de căldură urbană la nivelul Municipiului, se observă că punctele cele mai calde de pe teritoriul Municipiului Câmpia Turzii sunt situate în partea de sud, mai îndepărtată de albia minoră a Arieșului, cu precădere în zonele industriale, cartierele de locuit cu blocuri, și noile zone de urbanizare cu case la extremitatea sudică a orașului care beneficiază de mai puțin spațiu verde pe sol natural între clădiri. Pe această imagine se evidențiază în mod particular rolul pe care râul îl are în scăderea temperaturilor în teritoriul din imediata lui vecinătate, și la nivel urban.

Luând în considerare viitoarea extindere a intravilanului până la noul traseu propus al centurii ocolitoare sud care ar urma să conecteze zonele industriale ale Municipiilor Turda și Câmpia Turzii, precum și evidențierea efectului de insulă de căldură urbană cu precădere în zona industrială și în zona de sud a orașului, la mai mare distanță de râul Arieș, va fi nevoie de măsuri speciale în cadrul procesului de planificare a noilor dezvoltări urbane de o parte și de alta a centurii propuse care să preîntâmpine o viitoare creștere a temperaturilor în acele zone, cu efecte nocive atât asupra lucrătorilor și mediului construit cât și asupra vegetației și cadrului natural. Intercalarea zonelor de urbanizare cu zone verzi plantate și/sau realizarea de centuri verzi plantate de-o parte și de alta a zonelor propuse pentru urbanizare poate reduce efectele insulei de căldură.

O.S.3. Sprijinirea dezvoltării economice și crearea condițiilor pentru stimularea inovației sociale și în rândul ideilor de afaceri

O.SP.3.1. Sprijinirea dezvoltării și specializării inteligente a sectorului industrial

Dezvoltarea și specializarea inteligentă a sectorului industrial cuprinde două seturi de măsuri. Un prim set de măsuri este orientat spre realizarea infrastructurii publice de transport rutier și multimodal care să ofere beneficii specifice sectorului în ceea ce privește transportul mărfurilor. Două măsuri necesare expuse în PMUD sunt realizarea proiectului de centură ocolitoare sud și a unui punct de transfer marfă rutier - feroviar. Un alt set de măsuri este orientat spre stimularea parteneriatelor intersectoriale și a parteneriatelor realizate între firme specializate și parteneri instituționali din domeniul cercetării în vederea dezvoltării de soluții inovatoare în domeniile prelucrării metalelor și al altor materiale, și stimularea antreprenoriatului prin înființarea unui accelerator de creație, inventică și prototipare pentru dezvoltarea ideilor de afaceri în rândul tinerilor. Atragerea de noi investitori și reținerea celor deja prezenți va putea surveni prin oferirea atât a condițiilor de conectivitate printr-un acces facil la infrastructura de transport rutier și feroviar cât și prin crearea unui mediu propice pentru conexiuni între firme și între firme și parteneri instituționali din domeniul cercetării.

O.SP.3.2. Dezvoltarea durabilă a sectorului agricol pentru a contracara efectele schimbărilor climatice și riscurile asociate

În stadiul actual al dezvoltării, agricultura la nivelul Municipiului și a întregii bio-regiuni Lunca Arieșului este vulnerabilă atât în ceea ce privește efectele anticipate ale schimbărilor climatice, cât și în ceea ce privește vulnerabilitatea economică a micilor producători și a fermelor locale în competiția cu marii producători și cu viziunea de dezvoltare actuală care în continuare mizează pe producția industrială la nivelul Municipiului Câmpia Turzii. Ea reprezintă însă un sector cu potențial, care poate fi valorificat pentru producția de culturi destinate hranei, dar și de culturi care pot avea destinația finală industria textilă, a bio-materialelor de construcții, și a materialelor ecologice de ambalaj, contribuind la specializarea inteligentă a regiunii. Municipiului Câmpia Turzii poate deveni un centru / hub pentru dezvoltarea durabilă a agriculturii la nivelul teritoriului periurban al Municipiului și al teritoriului întregii zone urbane funcționale Turda - Câmpia Turzii, așa cum este ea definită în cadrul PATJ Cluj (2023). Soluțiile recomandate pentru atenuarea riscurilor asociate schimbărilor climatice, printre care riscul la secetă, conduse în cadrul unor

proiecte de inovație, experimentare și cercetare, pot genera idei de afaceri și beneficii multiple la nivelul comunității. Printre măsurile de atenuare a riscului la secetă enumerate în Studiul privind impactul schimbărilor climatice realizat pentru Actualizarea PUG Câmpia Turzii amintim:

- Adoptarea în agricultură a unor măsuri de adaptare la efectele schimbărilor climatice;
- Promovarea practicilor de irigații eficiente și sustenabile pentru agricultură, care să reducă consumul de apă și să maximizeze randamentul culturilor în condiții de secetă;
- Construcția de sisteme de stocare a apei, cum ar fi bazine de colectare a apei de ploaie sau rezervoare de apă, pentru a asigura rezerve suplimentare în perioadele de secetă;
- Promovarea utilizării plantelor și speciilor vegetale rezistente la secetă în peisagistică și agricultură pentru a reduce necesarul de apă în perioadele secetoase;
- Implementarea practicilor de conservare a solului, cum ar fi mulcirea și plantarea de acoperișuri vegetale, pentru a reduce evaporarea apei din sol și pentru a menține umiditatea acestuia în perioadele secetoase.

Dezvoltarea afacerilor mici și mijlocii în domeniile agroalimentar, al cosmeticelor și suplimentelor alimentare, al materialelor biodegradabile de ambalaj, și al bio-materialelor de construcție poate contribui la diversificarea economiei locale și poate constitui un model de a atrage și reține populația tânără interesată de practici de agricultură sustenabile, ecologice și regenerative.

O.SP.3.3. Crearea condițiilor pentru dezvoltarea turismului durabil

Așa cum relevă analiza efectuată în cadrul Studiului de fundamentare privind potențialul turistic al Municipiului Câmpia Turzii (2024), la nivelul Municipiului nu sunt prezente arii naturale protejate, iar patrimoniul construit cultural este reprezentat de cele 11 monumente istorice ale localității precum și de alte clădiri, ansambluri peisagere și sportive. Aceeași analiză relevă totuși un potențial turistic de vizitare mai larg la nivelul zonei periurbane, reprezentat de ariile naturale protejate situate pe teritoriul administrativ al UAT-urilor vecine, ca de exemplu ”Cheile Turzii, Băișoara și Lacurile Sărate [...] și rezervațiile regionale din Munții Apuseni (Valea Arieșului, Valea Ierii, Valea Rîmeților)”³³. Datorită conectivității la nivel de cale ferată prin magistrala 300 care traversează teritoriul administrativ al Municipiului și are o stație de cale ferată în cadrul Municipiului - Gara

³³ Studiului de Fundamentare privind potențialul turistic al Municipiului Câmpia Turzii. 2024.

Câmpia Turzii - care este un punct de oprire pentru majoritatea trenurilor de persoane pe ruta București Nord - Oradea, potențialul de dezvoltare al unui turism durabil prin mijloace de transport durabile - cale ferată în conexiune cu transport periurban în comun și/sau bicicletă - este mare. Prin poziționarea sa pe magistrala 300, Câmpia Turzii este inevitabil un punct de trecere pentru practicanții turismului cu mijloace de transport durabile. Din punct de vedere turistic îmbunătățirea și diversificarea opțiunilor de mobilitate durabilă la nivelul Municipiului și al zonei periurbane, inclusiv pe ruta Câmpia Turzii - Turda, precum și îmbogățirea și diversificarea ofertelor de cazare poate contribui la dezvoltarea turismului durabil la nivel periurban.

Pentru dezvoltarea turismului cultural, turismului de agrement și eco-turismului, identificate în Studiul de fundamentare privind potențialul turistic al Municipiului Câmpia Turzii (2024) ca fiind principalele tipuri de turism care pot fi valorificate la nivelul Municipiului și al zonei periurbane, sunt necesare măsuri de dezvoltare economică care au efecte sinergice asupra regenerării urbane, a mobilității durabile, și a îmbunătățirii condițiilor de mediu și a relației locuitorilor cu mediul ambiant și cadrul natural.

4.1.3. Scenarii de dezvoltare spațială

Politica Europeană pentru Gestionarea Consumului de Teren și Refacerea Solurilor are în vedere atingerea unui consum net de teren pentru urbanizare 0 până în 2050. Pentru atingerea acestui obiectiv, Strategia națională de dezvoltare urbană integrată pentru orașe reziliente, verzi, inclusive și competitive 2022-2035 - Politica urbană a României aprobată prin HG 1575/2022 are în vedere, prin Planul de acțiune, adoptarea unor măsuri de gestionare a creșterii de către orașele în creștere, printre care stabilirea unor obiective privind consumul de terenuri care să aibă în vedere creșterea populației și creșterea economică ca bază pentru extinderea intravilanului.

Câmpia Turzii se află într-un scenariu de **descreștere urbană**, materializarea unei creșteri a populației și a economiei locale având nevoie de măsuri și intervenții țintite, care se află dincolo de scopul Planului Urbanistic General. Creșterea urbană poate surveni prin implementarea unei politici de dezvoltare policentrică la nivelul teritoriului județean și a regiunii de dezvoltare Nord-Vest, care să aibă în vedere înființarea de Zone Urbane Funcționale, inclusiv Turda - Câmpia Turzii, direcționarea de investiții în economia locală și

generarea de oportunități pentru dezvoltarea locală cu scopul de a atrage noi locuitori. Schimbarea modelului economic de la unul bazat pe un consum mare de resurse spre o economie circulară și implementarea Pactului Verde European la nivelul teritoriului Zonei Urbane Funcționale Turda-Câmpia Turzii poate genera creșterea economică și a populației care să justifice și o creștere a intravilanului.

Având în vedere obiectivele Politicii Europene pentru Gestionarea Consumului de Teren și Refacerea Solurilor și ale Politicii Urbane a României (Strategia națională de dezvoltare urbană integrată pentru orașe reziliente, verzi, inclusive și competitive 2022-2035) în ceea ce privește controlul formei urbane, precum și viziunea și obiectivele de dezvoltare spațială enunțate mai sus, propunem 3 scenarii de dezvoltare urbană:

Scenariul contracției urbane. Consistent cu prognoza scăderii populației, și a menținerii activității industriale la capacitatea actuală cu o creștere marginală în ceea ce privește numărul de angajați, și în lipsa oricăror instrumente teritoriale de gestiune urbană de tipul stimulării dezvoltării policentrice la nivel județean prin înființarea Zonei Urbane Funcționale Turda-Câmpia Turzii, municipiul Câmpia Turzii nu va reuși să atragă noi locuitori. În condițiile menținerii practicilor actuale de dezvoltare incrementală a loturilor agricole pentru dezvoltarea de locuințe destinate cu precădere populației locale existente care este angrenată într-un proces de sub-urbanizare, zonele de urbanizare desemnate încă prin PUG 2012 fie nu se vor dezvolta, fie se vor dezvolta incremental și fragmentat, cu efecte negative asupra calității vieții publice a orașului. În paralel cu procesul de sub-urbanizare, rata de ocupare a locuințelor colective existente, cu posibilități mici de extindere și modernizare, va scădea, generând decădere urbană în zonele centrale și de blocuri. În scenariul contracției urbane vor fi necesare măsuri de regenerare a zonelor urbane existente.

Scenariul densificării zonelor construite existente. În condițiile stimulării dezvoltării urbane policentrice la nivel județean și regional, a implementării Strategiei de dezvoltare inteligentă 2021-2027 a Regiunii de dezvoltare Nord-Vest, și a înființării Zonei Urbane Funcționale (ZUF) Turda-Câmpia Turzii, Câmpia Turzii va putea atrage către 2000 de locuitori noi în zonele mixte de dezvoltare: zonele constituite din vecinătatea gării, zona adiacentă Pârâului Racoșa, la sud de acesta, și zona la nord de zona industrială față de DN 15/E60, care însumează 35.2 ha. Dezvoltarea se va putea realiza prin mixajul funcțiunilor care vor juxtapune locuirea cu oportunități de muncă în sectoarele de servicii, mică manufactură, comerț și educație, alături de stimularea ocupării integrale a zonelor industriale existente și

utilizarea eficientă a terenului din acestea, inclusiv prin procese de restructurare urbană. Inversarea progresiei de scădere a populației, care este scenariul actual, va necesita măsuri țintite, care vor trebui să ia în considerare inclusiv consumul de teren. Prin urmare, densificarea zonelor urbanizate existente este prioritară în orice scenariu de dezvoltare.

Scenariul creșterii urbane. În condițiile dezvoltării unei economii circulare la nivel regional, a implementării Pactului Verde European la nivelul teritoriului, și a implementării Politicii Urbane a României, creșterea urbană va putea surveni doar în acord cu creșterea populației și creșterea economică. În scenariul creșterii urbane, care va inversa progresia actuală de scădere a populației, și va genera o creștere a cererii de locuințe alături de creșterea economică prin dezvoltarea modelelor de specializare inteligentă în motoare de dezvoltare economică a ZUF Turda - Câmpia Turzii, municipiul Câmpia Turzii va putea atrage, pe lângă cei 2000 de locuitori în zonele de densificare urbană, către 6000 de locuitori noi în zonele de urbanizare pentru locuințe cu regim mic de înălțime, care însumează 113,34 ha. Luând în calcul un procent de 15% pentru infrastructura, inclusiv 5% pentru spații verzi în zonele de urbanizare, reprezentând 17 ha din cei 113.34 ha, 96,34 ha vor putea fi dezvoltate pentru locuințe. Astfel, pentru o dezvoltare cu parcele de 500 mp, vor putea fi create 1926 de parcele, rezultând 5780 de locuitori noi, luând în calcul 3 persoane pe locuință. O creștere urbană pentru 8000 de locuitori (2000 + 6000) va fi semnificativă, raportată la populația actuală de 26139 de locuitori, reprezentând un procent de 30% de locuitori, dar aceasta ia în calcul atât locuitorii noi cât și creșterea suprafeței locuibile pentru actualii locuitori și împrăștierea fondului construit existent. O asemenea creștere este justificată și reprezintă un potențial pentru dezvoltarea Zonei Urbane Funcționale Turda-Câmpia Turzii pe viitor, dezvoltare care va trebui corelată cu dezvoltarea transportului durabil la nivelul ZUF (și al teritoriului periurban), a noi politici de dezvoltare economică durabilă, și a noi zone verzi, cu precădere în vecinătatea râului Arieș care prezintă cel mai mare potențial de dezvoltare ca un coridor verde albastru și de agrement la nivelul ZUF. În ipoteza dezvoltării policentrice la nivel județean, și a transportului durabil, inclusiv prin extinderea trenului metropolitan pe direcția Cluj-Napoca - Câmpia Turzii, municipiul Câmpia Turzii va putea deveni atractiv pentru populația urbană care are un loc de muncă în municipiul Cluj - Napoca.

Viziunea și obiectivele de dezvoltare spațială enunțate mai sus au în vedere acoperirea tuturor scenariilor de dezvoltare. Astfel, planul propus prevede maximizarea oportunităților,

urmând ca dezvoltarea să se realizeze în funcție de prioritățile de politică publică, în măsura în care acestea sunt corelate cu creșterea / descreșterea populației și a economiei.

4.2. Măsuri generale

4.2 Dezvoltarea activităților economice

În prezent, economia Municipiului e dominată de sectorul industrial care are o prezență istorică în oraș, dar care, datorita restructurării, re tehnologizării, și a poziției în cadrul sistemului global de producție industrială, nu reușește să acopere necesarul de forță de muncă de la nivel local. Acest fapt constituie o provocare pentru Municipiu. Dezvoltarea altor sectoare ale economiei, cum sunt sectoarele agricol și turistic poate oferi noi perspective Municipiului și poate contribui la reținerea forței de muncă în Municipiu. Diversificarea economiei locale poate surveni prin investiții în sistemul de educație și formare profesională, care să dezvolte noi aptitudini în rândul populației tinere, inclusiv aptitudini antreprenoriale, încurajarea și sprijinirea tinerilor în dezvoltarea de noi idei de afaceri.

Investițiile în transport intermodal direcționate inclusiv către sectorul industrial, prin realizarea celor două proiecte propuse în PMUD Câmpia Turzii - realizarea unui centru intermodal în zona Gării (PAS6 în PMUD Câmpia Turzii), și crearea unui punct de transfer marfă (PAS7 în PMUD Câmpia Turzii) - pot contribui la o mai mare atractivitate a Municipiului pentru dezvoltarea sectorului industrial și logistic și atragerea de noi investitori.

Dezvoltarea de noi spații pentru industrie și logistică va trebui să aibă în vedere:

- dezvoltarea la capacitate a zonelor rezervate pentru industrie și logistică din cadrul intravilanului existent;
- asigurarea accesului facil la autostrada A3 și E60, fără a fi nevoie de traversarea orașului. În aceasta privință, rezervarea de terenuri pentru funcțiuni industriale și logistice în proximitatea viitoareii centuri este oportună, în limitele criteriilor restrictive, în special cele referitoare la zonele de protecție a infrastructurii tehnico-edilitare și distanțele față de baza militară aeriană.

Pentru dezvoltarea sectorului agricol, studiile relevă necesitatea modernizării și extinderii sistemului de irigație, dar și menținerea terenurilor în circuit agriol și limitarea extinderii intravilanului în vederea păstrării resurselor de teren agricol în suprafețe mari

nefragmentate. De asemenea, menținerea și dezvoltarea sectorului agricol necesită luarea unor măsuri adecvate de protecție împotriva riscului la secetă, care poate avea efecte devastatoare asupra culturilor agricole, a mediului și populației (vezi 4.5.2. Măsuri pentru atenuarea și prevenirea riscului de producere a secetei).

Municipiul Câmpia Turzii poate deveni un hub de cercetare, dezvoltare și inovare în domeniul agricol, datorită potențialului agricol fertil al luncii Arieșului și a posibilităților de colaborare cu GAL Poarta Apusenilor (Călărași, Ceanu Mare, Chețani - jud. Mureș, Frata, Luna, Mihai Viteazu, Moldovenești, Mihai Viteazu, Săndulești, Tritenii de Jos, Viișoara) și AgroTransilvania Cluster, centru de cercetare, dezvoltare, inovare și suport în domeniul bioeconomiei, care activează la nivel județean (extras din Studiu de fundamentare privind relațiile periurbane).

Pentru sprijinirea mediului de afaceri local este necesară identificarea, în cadrul PUG, a suprafețelor de teren sau a spațiilor disponibile pentru dezvoltarea de hub-uri și incubatoare de afaceri.

Sectorul turistic nu este foarte dezvoltat în prezent, însă dezvoltarea Arieșului ca un coridor verde-albastru și de mobilitate durabilă poate sprijini dezvoltarea turismului durabil în regiune, inclusiv în Municipiul Câmpia Turzii. Dezvoltarea modelelor de mobilitate durabilă poate deservi atât populația locală cât și cea turistică și poate constitui un atractor de turiști. Principalele tipuri de turism care pot fi dezvoltate la nivelul Municipiului sunt turismul cultural-istoric, de agrement, și eco-turismul.

TURISMUL CULTURAL/ ISTORIC

Potențialul de dezvoltare se datorează existenței unei istorii locale reflectate și susținute prin obiectivele de patrimoniu istoric și arhitectural local.

Posibilități de valorificare ale potențialului sunt:

- Crearea unor circuite și trasee tematice de vizitare în județ și la nivel local, cu includerea monumentelor istorice;
- Punerea în valoare a monumentelor istorice prin conservare și semnalizare adecvată;
- Informarea prin plăcuțe indicatoare a funcțiilor reprezentative pe care le-au avut anumite imobile (case memoriale, sedii publice, consulate, etc.);
- Organizarea și promovarea evenimentelor culturale, precum expoziții, dezbateri, reuniuni și serate în imobilele de patrimoniu
- Identificarea și valorificarea legendelor locale

TURISMUL DE AGREMENT

Potențialul de dezvoltare rezultă din:

- Prezența peisajelor și a rezervațiilor naturale în apropierea unității administrativ-teritoriale;
- Monumentele istorice și patrimoniul cultural al municipiului;
- Existența proiectelor de modernizare a infrastructurii turistice, inclusiv extinderea rețelelor de transport și a facilităților de cazare;
- Organizarea diverselor evenimente culturale și sportive care atrag turiști;
- Existența facilităților de agrement în municipiu și a proiectelor pentru crearea unor facilități noi;

Posibilități de valorificare ale potențialului:

- Realizarea campaniilor de promovare pentru peisajele naturale, rezervațiilor naturale și patrimoniul cultural și istoric al municipiului;
- Extinderea și modernizarea infrastructurii pentru turism, inclusiv a rețelelor de transport, a pistelor de biciclete și structurilor de cazare și alimentație;
- Organizarea de evenimente culturale, sportive și recreative care să promoveze potențialul local;
- Crearea de trasee turistice tematice pentru a atrage diverse categorii de turiști;
- Extinderea și diversificarea ofertei de activități recreative și de agrement prin crearea unor facilități noi sau prin modernizarea celor existente.

ECOTURISMUL

Potențialul de dezvoltare se datorează:

- Prezenței eco-destinații în cadrul județului;
- Existenței unei rezervații naturale de interes turistic Cheile Turzii în apropierea unității administrativ-teritoriale;
- Interesului în creștere pentru protecția mediului în diverse contexte naționale și occidentale;
- Prezenței ONG-urilor de profil în județ care pot susține activități de eco-turism;
- Posibilitatea creării unor trasee cicloturistice, prin valorificarea pistelor de biciclete care se vor finaliza în perioada următoare

(extras din Studiu de fundamentare privind potențialul turistic)

4.3 Evoluția socio-demografică

Demografie – Municipiul Câmpia Turzii trebuie să își îmbunătățească politicile de atragere a populației tinere în localitate. Acest Municipiu raportează scăderi de peste 10%, din perspectiva demografică, în intervalul 2011-2023. În același interval temporal, populația Județului Cluj se găsește pe o pantă ascendentă, indicând o atractivitate sporită a acestui județ al țării. Se recomandă creșterea atractivității Municipiului prin politici de sporire a spațiilor pietonale și a dotărilor de agrement pentru tineri. Totodată, este recomandată creșterea accesibilității rutiere prin îmbunătățirea infrastructurii și sporirea calității mijloacelor de transport public.

Educație – Una dintre principalele metode de creștere a atractivității localității pentru tinerele familii cu copii este asigurarea necesarului de educație – creșe, grădinițe, școli – în cadrul municipiului. Astfel, se recomandă asigurarea necesarului de dotări pentru educație cadrul Municipiului Câmpia Turzii, în scopul creșterii atractivității acestei localități pentru familiile tinere cu copii.

Sănătate – Municipiul Câmpia Turzii dispune de un număr ridicat de dotări pentru sănătate. Cu toate acestea, se remarcă faptul că cele mai multe dintre serviciile sanitare de pe raza municipiului sunt în sistem privat, fapt ce contravine echității sociale. Se recomandă sporirea numărului de dotări de sănătate din sistemul public, amplasate pe raza Municipiului Câmpia Turzii.

4.4 Intravilan propus. Zonificare funcțională. UTR. Bilanț teritorial

Intravilanul propus al Municipiului a fost modificat prin următoarele rectificări și introduceri de terenuri:

- Modificările aduse intravilanului prin documentațiile PUZ aprobate în perioada 2013 - 2024;
- Rectificarea limitelor intravilanului pe limitele de proprietate ale parcelelor care erau anterior secționate de limita intravilanului;
- Scoaterea din intravilan a părților din parcelele agricole din prelungirea Străzii Viitorului care erau secționate de limita intravilanului în proporție mai mică de 1/3 din lungimea parcelelor.

- Introducerea în intravilan a suprafeței parcului fotovoltaic de la limita administrativă cu municipiul Turda;
- Introducerea următoarelor suprafețe în intravilan, la solicitarea persoanelor fizice și juridice: suprafața de teren situată între stația de epurare și complexul de agrement La Trei Lacuri unde a existat o cerere de introducere în intravilan, suprafața de teren situată la nord de str. Academician David Prodan și la est de str. Arhiepiscop Teofil Herineanu, unde au existat mai multe cereri de introducere în intravilan.
- Introducerea următoarelor suprafețe în intravilan, care au potențial de dezvoltare ca zonă de industrie și depozitare în vecinătatea centurii propuse și a descărcării acesteia la nodul de autostradă, alături de zone cu potențial pentru dezvoltare de locuințe individuale, situate între intravilanul existent și noile zone pentru industrie și depozitare propuse și descrise anterior.
- Introducerea în intravilan a unei suprafețe considerabile de teren, în prelungirea zonei industriale actuale, care are ca rol dezvoltarea sectorului comercial-economic al Municipiului.

Suprafața intravilanului propus este de 1296,91 ha.

Teritoriul intravilan se compune din 6 trupuri după cum urmează:

Trupuri intravilan	Suprafața (ha)
TRUP 1 - Trup principal	1246,60
TRUP 2 - Fosta fabrică de cărămidă și colonia Lut	26,40
TRUP 3 - cele 9 puncte din albia minoră a Arieșului	15,93
TRUP 4 - cimitir	7,12
TRUP 5 - stația de pompare	2,62
TRUP 6 - fostul ICAR	12,55
TOTAL INTRAVLAN	1296.91 ha

**Table
29.
Trupuri**

intravilan propus.

Planul Urbanistic General al municipiului Câmpia Turzii stabilește următoarele zone și subzone funcționale:

ZFP01 - Zonă aflată permanent sub ape

ZFP04 - Unități agrozootehnice

ZFP05 - Echipare tehnico-edilitară

ZFP06 - Căi de comunicație și transporturi

ZFP06_CC1 - Căi de comunicație și transporturi rutieră/pietonală/velo și amenajări aferente

ZFP06_CC2 - Căi de comunicație și transporturi feroviare

ZFP07 - Zonă centrală

ZFP08 - Zonă mixtă

ZFP08_M - Subzonă mixtă în zone urbane constituite

ZFP08_UM - Subzona mixtă în zone de urbanizare și restructurare

ZFP09 - Zonă instituții publice (IP)

ZFP10 - Zonă comerț și servicii

ZFP11 - Zonă locuințe și funcțiuni complementare

ZFP11_Liu - Subzona locuințelor individuale cu regim mic de înălțime și funcțiuni complementare pe parcelar urban

ZFP11_LiuZCP - Subzona locuințelor individuale cu regim mic de înălțime și funcțiuni complementare în zone construite protejate

ZFP11_LC1 - Subzona ansamblurilor de locuințe colective construite înainte de 1990 cu regim mediu de înălțime

ZFP11_LC2 - Subzona ansamblurilor de locuințe colective construite după 1990

ZFP11_LcZCP - Subzona ansamblurilor de locuințe colective construite înainte de 1990 cu regim mediu de înălțime în zone construite protejate

ZFP11_UL - Subzonă de urbanizare pentru locuințe cu regim mic de înălțime

ZFP12 - Zonă unități industriale și de depozitare (ID)**ZFP13 - Zonă gospodărire comunală**

ZFP13_GCC - Subzonă gospodărire comunală cimitire

ZFP13_GCS - Subzonă gospodărire comunală salubritate și piețe

ZFP14 - Zonă spații verzi, sport și agrement

ZFP14_VA - Subzonă spații verzi cu rol de agrement

ZFP14_VS - Subzonă spații verzi pentru infrastructură sportivă

ZFP14_VP - Subzonă spații verzi cu rol de protecție ape

ZFP14_VC - Subzonă spații verzi locuințe condominiu

ZFP18 - Zonă de reconstrucție ecologică (ReEc)**ZFP19 - Zonă agrement și servicii**

Bilanț teritorial suprafețe aflate în intravilan existent și propus				
Zone funcționale	situația existentă		situația propusă	
	Suprafață (ha)	Procent din totalul intravilanului (%)	Suprafață (ha)	Procent din totalul intravilanului (%)
ZFP01 - Zonă aflată permanent sub ape (A)	21,53	2,15	19,92	1,54
ZFE03 - Terenuri agricole	202,5	20,24	0	0,00
ZFP04 - Unități agrozootehnice (UA)	21,7	2,17	4,21	0,32
ZFP05 - Echipare tehnico-edilitară (ED)	41,33	4,13	44,4	3,42
ZFP06 - Căi de comunicație și transporturi	114,64	11,46	138,9	10,71

ZFE06_CC1- Căi de comunicație și transporturi rutieră/pietonală/velo și amenajări aferente (nu sunt incluse culoarele propuse pentru expropriere)	89,34	8,93	113,40	8,74
ZFE06_CC2 - Căi de comunicație și transporturi feroviare	25,30	2,53	25,5	1,97
ZFP07 - Zonă mixtă centrală (ZMC)	9,52	0,95	7,39	0,57
ZFP08 - Zonă mixtă	5,58	0,56	73,24	5,65
ZFP08_M- Subzonă mixtă în zone urbane constituite, situată în cadrul zonei centrale sau adiacent acesteia	—		21,28	
ZFP08_UM - Subzonă mixtă în zonele de restructurare sau de urbanizare	—		51,96	
ZFP09 - Zonă instituții publice (IP)	18,03	1,80	15,37	1,19
ZFP10 - Zonă comerț și servicii (CS)	14,15	1,41	34,88	2,69
ZFP11 - Zonă locuințe și funcțiuni	275,47	27,54	473,31	36,50

complementare				
ZFP11_Liu - Subzona locuințelor individuale cu regim mic de înălțime și funcțiuni complementare pe parcelar urban	–		280,85	
ZFP11_LiuZCP - Subzona locuințelor individuale cu regim mic de înălțime și funcțiuni complementare în zone construite protejate	–		2,3	
Subzona ansamblurilor de locuințe colective construite înainte de 1990 cu regim mediu de înălțime	–		10,7	
Subzona ansamblurilor de locuințe colective construite înainte de 1990 cu regim mediu de înălțime în zone construite protejate	–		0,27	
ZFP11_LC2 - Subzona ansamblurilor de locuințe colective construite după 1990 cu regim mediu de înălțime	–		2,95	
ZFP11_UL_Subz onă de urbanizare pentru locuințe cu regim mic de	–		176,24	

înălțime				
ZFP12 - Zonă unități industriale și de depozitare	165,28	16,52	342,75	26,43
ZFP12_ID1 - Zonă unități industriale istorice și de depozitare	–		111,65	
ZFP12_ID2 - Zonă unități industriale și de depozitare	–		231,1	
ZFP13 - Zonă gospodărire comunală	29,05	2,90	23,53	1,81
ZFP13_GCC - Subzonă gospodărire comunală cimitire	–		15,07	
ZFP13_GCSP - Subzonă gospodărire comunală salubritate și piețe	–		8,46	
ZFP14 - Zonă spații verzi, sport și agrement	49,95	4,99	89,63	6,91
ZFP14_VA - Subzonă spații verzi cu rol de agrement	17		64,61	
ZFP14_VS - Subzonă spații verzi pentru infrastructură sportivă și agrement	19,55		2,89	
ZFP14_VP - Subzonă spații verzi cu	4,1		12,75	

rol de protecție ape				
Spatii verzi condominiu	9,3		9,38	
ZFE17 - Zonă terenuri neproductive	31,65	3,16	0	0
ZFP18 - Zonă de reconstrucție ecologică (ReEc)	—	0,00	25,19	1,94
ZFP19 - Zonă agrement servicii (AS)	—	0,00	4,19	0,32
TOTAL INTRAVILAN PROPUS	1000,3 8	100%	1296,9 1	100%

Tabel 30. Bilanț teritorial situația existentă și propusă.

4.5 Măsuri în zonele cu riscuri naturale

4.5.1. Măsuri pentru atenuarea și prevenirea riscului de inundații

Măsuri de prevenire și combatere a inundațiilor:

- decolmatarea albiilor;
- lucrări de protecție antierozională a malurilor;
- recalibrarea podurilor;
- lucrări de canalizare completă în zona localităților;
- eliminarea vegetației din albia minoră și din imediata ei apropiere.

Măsuri pentru înlăturarea zonei de risc:

- Conform PMRI ABA MUREȘ următoarele măsuri cu lucrările aferente au gradul de prioritizare mare:
 - Lucrări de îndiguiri locale în intravilanul Câmpia Turzii, r. Arieș - av.loc Albac: 2 km dig;

- Lucrări de îndiguiri locale în intravilanul Câmpia Turzii, r. Arieș - av.loc Albac - prelungire linie apărare prin diguri remuu pr. Racoș: 1.5 km dig; 580 m supraînălțare dig.
- Alocarea prin PUG de suprafețe de inundație controlată unde râul Arieș să găsească spațiul de „refulare” în caz de evenimente extreme cu probabilitatea de o dată la 100, 200, 500 de ani - așa-numitul concept de „a da spațiu râului”. Este de preferat ca aceste suprafețe să se găsească în amonte, înainte de Municipiul Câmpia Turzii.
- Renunțarea la îndiguirea generalizată a albiilor râurilor, ultimele evenimente de amploare dovedind că este inutilă.
- Amenajarea malurilor de pe teritoriul municipiului Câmpia Turzii cu structuri vegetale (vegetație ripariană) astfel încât să stabilizeze malul și să asigure conectivitate transversală.
- Conservarea zonelor umede și a spațiilor verzi: Protejarea zonelor umede și a spațiilor verzi poate contribui la absorbția apei și la reducerea presiunii asupra sistemelor de drenaj.
- Identificarea terenurilor neconstruite lângă râu și reglementarea prin PUG a interdicției definitive de construire, cu excepția lucrărilor de amenajare cu vegetație riverană și a lucrărilor pentru protecție la inundație.
- protejarea malurilor concave cu gabioane iar atunci când resursele financiare nu permit realizarea de lucrări costisitoare, prin „atașarea”, de arbori de mari dimensiuni bine fixați cu ajutorul șufelor. Fixarea se va realiza cu tulpina spre amonte și coronamentul spre aval. În timp, dacă nu sunt viituri foarte puternice se realizează o colmatare ce poate crea o terasă antropiconaturală cu rol de protecție a malului;
- promovarea construcțiilor rezistente la inundații: Încurajarea construcției de clădiri rezistente la inundații poate reduce pagubele materiale în cazul producerii unor astfel de evenimente;
- îmbunătățirea infrastructurii de drenaj: Asigurarea unui sistem eficient de drenaj al apelor pluviale poate ajuta la prevenirea acumulării excesive de apă și la reducerea riscului de inundații;
 - eliberarea periodică a materialului lemons, strâns în jurul picioarelor de pod care la viituri poate constitui motiv de blocaj sau de mărire a sarcinii asupra podurilor ajungându-se până la ruperea acestuia;

- realizarea lucrărilor de apărare împotriva inundațiilor pentru locuințele existente respectând principiul:
 - la conceperea construcției defensive (dig, perete de apărare) să se urmărească protecția bunurilor și a vieții și nu „încorsetarea” cursului de apă.
 - amenajarea de pereți impermeabili în subsolurile locuinței pentru a evita pătrunderea apei.
 - curățarea șanțurilor și rigolelor de scurgere, pentru a permite evacuarea apei de ploaie;
- întreținerea corespunzătoare a lucrărilor de amenajare a torenților și de îmbunătățiri funciare (șanțuri, canale de evacuare ș.a.);
- elaborarea unor hărți cu suprafețele expuse inundațiilor, dar și a suprafețelor cvasiorizontale din zona de câmpie, în care apa poate stagna în perioadele cu exces de umiditate (de ex. din topirea zăpezii);
- eficientizarea sistemelor informatice privind avertizarea fenomenelor extreme, periculoase;
- educarea comunității:
 - educarea populației pentru protejarea albiei râurilor față de poluarea cu deșeuri solide (rumeguș, gunoie) și lichide;
 - informarea oamenilor în legătură cu fenomenele care pot afecta terenurile și activitățile economice precum și cu modul în care trebuie să se comporte în cazul producerii acestora;
- cooperare intercomunitară: Colaborarea cu alte comune/ orașe din zonă pentru dezvoltarea unor strategii comune de gestionare a riscului de inundații poate fi benefică în situații de criză;
- implicarea fermă a autorităților în ceea ce privește protecția mediului începând de la protecția pădurilor, împăduriri până la aplicarea măsurilor de prevenire a inundațiilor.

Aceste măsuri pot ajuta municipiul să fie mai bine pregătit pentru gestionarea riscului de inundații și să reducă impactul acestor evenimente asupra comunităților locale.

Conform Studiului de fundamentare privind impactul schimbărilor climatice pentru reducerea impactului inundațiilor din cauza unor posibile ploi abundente se recomandă măsuri alternative de prevenire ce vizează stocarea sau scurgerea excesului de apă. Există foarte multe soluții tehnice, cum ar fi:

- șanțuri de apă pluvială și conducte care transportă apa către lacuri și râuri;
- zone de retenție temporară a apelor pluviale;
- zone de retenție pentru stocarea unor volume foarte mari de apă, de exemplu prin amenajarea unor zone în parcurile din apropiere, zone care se transformă în lacuri în timpul evenimentelor de inundații;
- drumuri verzi pentru preluarea și reținerea apei pe străzile laterale mai mici.

În plus față de aceste măsuri recomandăm realizarea cu prioritate a lucrărilor de apărare împotriva inundațiilor pentru locuințele existente. Dintre aceste măsuri amintim:

- Curățarea șanțurilor și rigolele de scurgere, pentru a permite evacuarea apei de ploaie;
- Construirea unor bariere (din saci de nisip) pentru a opri pătrunderea apei în casă în caz de inundație;
- Amenajarea de pereți impermeabili în subsolurile locuinței pentru a evita pătrunderea apei.

4.5.2. Măsuri pentru atenuarea și prevenirea riscului de producere a secetei

- Combaterea efectelor secetei și eroziunii solurilor prin crearea de perdele verzi în zonele afectate
- Implementarea unor politici de gestionare a resurselor de apă durabile și eficiente.
- Promovarea practicilor agricole durabile, precum irigația eficientă și diversificarea culturilor.
- Construirea și întreținerea infrastructurii de stocare a apei, cum ar fi barajele și rezervoarele.
- Promovarea conștientizării și educării publicului cu privire la utilizarea responsabilă a resurselor de apă.
- Dezvoltarea și implementarea planurilor de gestionare a secetei la nivel local, regional și național.
- Monitorizarea și evaluarea continuă a resurselor de apă și a riscului de secetă pentru a putea interveni prompt în caz de nevoie.

4.5.3. Măsuri pentru atenuarea și prevenirea riscului de producere a alunecărilor de teren

- Identificarea zonelor cu risc de alunecare: Este important să se identifice și să cartografieze zonele cu potențial ridicat de alunecare în cadrul studiului geotehnic aferent documentației PUG pentru a putea lua măsuri preventive în aceste zone.
- Efectuarea de studii geotehnice și hidrogeologice cu caracter special. Concluziile rezultate din aceste studii vor sta la baza măsurilor de combatere sau stabilizare (consolidare) a terenurilor afectate de aceste fenomene.
- Evitarea executării unor lucrări de excavații la baza versanților, lucrări ce ar putea avea ca urmări reactivarea sau declanșarea alunecării.
- Monitorizarea continuă a terenului: Implementarea unor sisteme de monitorizare a alunecărilor de teren pot ajuta la detectarea timpurie a schimbărilor în structura solului și la reducerea riscului de alunecări majore.
- Gestionarea adecvată a vegetației: Pădurea și vegetația densă pot contribui la stabilizarea solului și la reducerea riscului de alunecări de teren. Îngrijirea și conservarea vegetației pot juca un rol important în prevenirea acestor evenimente.
- Implementarea măsurilor de inginerie geotehnică: Construirea de lucrări de consolidare a terenului, cum ar fi ziduri de sprijin, drenaje sau sisteme de ancorare, poate contribui la reducerea riscului de alunecări de teren în zonele vulnerabile.
- Încetinirea fenomenului de alunecare poate fi realizată, în prima fază, prin corectarea pantei versantului și plantarea acestora cu vegetație, diminuându-se în acest fel pătrunderea apelor de suprafață în teren, care, în mod inevitabil, pot duce la declanșarea alunecării.
- Drenarea excesului de apă din corpul alunecării.
- În cazul apariției acestor fenomene trebuie folosite ziduri de sprijin, trebuie făcut drenajul apelor din aria afectată, executarea unor lucrări de încetinire a ritmului de evoluție cu ajutorul unor materiale locale
- Planificare urbanistică rezilientă la alunecări de teren: Integrarea riscului de alunecări de teren în planificarea urbanistică poate ajuta la evitarea construcțiilor în zone cu risc ridicat și la protejarea populației și a infrastructurii.

- **Educarea comunității:** Informarea locuitorilor cu privire la riscurile de alunecări de teren, la semnele de avertizare și la măsurile preventive pe care le pot lua poate contribui la reducerea impactului acestor evenimente.

Prin implementarea acestor măsuri și prin implicarea activă a comunității, se poate reduce riscul alunecărilor de teren și poate asigura siguranța locuitorilor și a infrastructurii locale.

Acțiuni și măsuri pe timpul producerii și desfășurării dezastrului (în timp de criză) vor consta în luarea măsurilor urgente de alarmare (alertare) a populației, pentru scoaterea ei în afara zonelor de pericol, desfășurarea unor acțiuni oportune și energice pentru protejarea vieții cetățenilor și animalelor, salvarea unor bunuri materiale de valoare, intensificarea măsurilor de protecție, în vederea reducerii efectelor dezastrului și/sau acțiunilor militare, ridicarea capacității de intervenție a forțelor și mijloacelor participante, prin mobilizare și efectuarea de rechiziții, punerea în aplicare a planurilor de protecție și intervenție întocmite din timp de normalitate după revederea și actualizarea acestora.

Concomitent, trebuie avută în vedere obligația de a notifica către țările vecine și organismele internaționale specializate în producerea unor dezaastre care pe baza prognozelor elaborate ar putea depăși granițele naționale în vederea pregătirii procedurilor de acordare a asistenței și sprijinului umanitar, în situația în care s-ar depăși capacitatea de răspuns a protecției civile și statul român ar solicita acest sprijin.

4.6 Restricții și permisivități constructive rezultate din caracteristicile geotehnice ale teritoriului

Extras din Studiu de fundamentare condiții geotehnice și hidrologice elaborat de S.C. GEOEXPERT PLUS S.R.L.

Datele prezentate au caracter general, astfel încât, pentru fiecare viitoare construcție civilă sau industrială din zonă va fi necesar și obligatoriu efectuarea studiilor geotehnice pentru a se realiza o imagine completă și complexă a situației geotehnice locale și pentru a se putea stabili adâncimea optimă de fundare.

Morfologia zonei nu crează probleme geotehnice deosebite de stabilitate, ci doar de lucrări suplimentare de amenajare: nivelări, taluzări, orizontalizări, ziduri de sprijin, lucrări necesare atât la locuințe, construcții sociale, la amenajări de drumuri, utilități, etc.

Din punct de vedere geomorfologic, viitoarele construcții civile și industriale se vor putea funda direct, recomandându-se același strat de fundare în care se vor încastra. Coloana litostratigrafică a zonei cuprinde pământuri coezive și depozite necoezive, considerate ca terenuri bune de fundare conform NP 074/2022.

În cazul construcțiilor amplasate în zone cu diferențe mari de nivel (zone de versant) se vor avea în vedere următoarele aspecte:

- Asigurarea construcțiilor cu ziduri de sprijin;
- Diminuarea excavațiilor în versant pentru a nu rupe echilibrul natural și a nu declanșa viitoare alunecări care vor pune în pericol construcția;
- Se vor evita defrișările în masă, făcându-se doar dacă sunt necesare și controlat.

În ce privește regimul apelor subterane, acestea nu sunt sărace, apărând la suprafață sub forma de izvoare în perioadele cu precipitații abundente, sau la adâncimi cuprinse între -1.50 și -10.00 m de la CTN (cota teren natural). La interceptarea acviferelor se vor lua măsuri specifice de prevenire (captare, pompare, redirecționare) pentru a nu afecta viitoarele fundații.

Se va evita construirea în apropierea albiilor râurilor și se vor evita de asemenea terenurile propice dezvoltării aparatelor torențiale, acestea din urmă amenajându-se corespunzător.

Datorită regimului climatic fundațiile vor fi la -0.90 m de la CTN cu obligația ca acestea să se încastreze 20 cm în stratul bun de fundare.

4.7 Dezvoltarea echipării edilitare

Extras din Studiu de fundamentare analitic infrastructura tehnico-edilitară elaborat de S.C. Nero Instal S.R.L.

Dezvoltarea echipării edilitare în teritoriul municipiului Câmpia Turzii va urmări în principal dezvoltarea rețelelor pe străzile unde acestea nu există și pe străzile noi propuse.

Gospodărirea apelor

Pe râul Arieș există în prezent eroziuni de mal active care ar putea periclita în următorii ani stabilitatea digurilor în unele cazuri, precum și a unor lucrări de consolidare existente, datorită meandrării pronunțate a cursului și a schimbării morfologiei albiei de la an la an. Acest fapt duce la necesitatea intervenției asupra zonelor expuse la eroziuni și asupra digurilor, prin grija administratorului ABA Mureș, SGA Alba.

Se propun intervenții pentru eliminarea disfuncționalității sistemelor de irigații, a surselor de poluare a apelor de suprafață și de adâncime, precum și decolmatări de canale și șanțuri.

Alimentarea cu apă

Pentru îmbunătățirea confortului locuitorilor municipiului Câmpia Turzii, se impune extinderea rețelilor de apă pe toate zonele urbanizate, inclusiv realizarea de branșamente noi pentru gospodăriile din aceste zone deservite de utilitatea de apă potabilă propusă, ajungând la branșarea a 100% din locuitori.

Urgențele sunt reprezentate de înlocuirea conductelor cu durata de viață expirată, a conductelor din azbociment și bineînțeles extinderea rețelei la locuințe, monitorizarea integrată a sistemului și automatizarea stațiilor de pompare. Dimensionarea necesarului de apă pentru gospodăriile cu instalații interioare de apă și canalizare și prepararea apei calde menajere se va face conform SR1343-1/2006.

Pentru zoele cu unități agricole și industriale, care necesită o cantitate mai mare de apă, se recomandă surse proprii de apă (din puțuri forate la medie adâncime) și / sau rezervoare de apă locale.

Canalizarea

Se propune extinderea rețelilor de canalizare în municipiul Câmpia Turzii, pe toate străzile, pentru preluarea apelor uzate menajere, inclusiv realizarea de racorduri de canal pentru gospodării.

Rețeaua de canalizare menajeră va urmări trama stradală, amplasarea făcându-se de preferință în afara zonei carosabile.

Alimentarea cu energie electrică

Se propune extinderea rețelilor de distribuție energie electrică în municipiul Câmpia Turzii, pe toate străzile, inclusiv realizarea de branșamente pentru toți potențialii consumatori.

Sistemul actual de alimentare cu energie electrică a consumatorilor casnici, economici și sociali, prin posturi de transformare racordate la rețeaua de 20 kV din zonă, asigură necesarul de energie actual. Pentru îmbunătățirea parametrilor la care funcționează aceasta, propunem următoarele:

- determinarea căderilor de tensiune la capetele rețelilor de distribuție de 0,4 kV și aducerea acestora la valorile prevăzute de normele tehnice actuale, prin schimbarea secțiunii conductorilor, acolo unde este necesar;

- înlocuirea rețelei supratereane cu rețea subterană în zonele urbanizate;
- extinderea rețelelor de 0,4 kV pe străzile unde există gospodării neelectrificate și alimentarea cu energie electrică a noilor consumatori prevăzuți a se dezvolta în zonă (economici, stații de carburanți, locuințe, dotări sociale, etc.);
- soluțiile tehnice, capacitățile și caracteristicile vor putea fi stabilite numai la elaborarea documentațiilor pentru investițiile de bază;
- revizuirea locală a sistemului în funcție de dezvoltarea tramei stradale (străzi, legături, amplificări de profile stradale),
- promovarea montării de panouri fotovoltaice cu baterii de înmagazinare a energiei, centrale de biomasă și biogaz.

Alimentarea cu gaze naturale

Se propune extinderea rețelei de distribuție a gazelor naturale pe toate străzile unde nu există rețele în acest moment.

Rețeaua de distribuție a gazelor naturale va urmări trasa stradală, amplasarea făcându-se de preferință în afara zonei carosabile, sub zonele verzi.

Este necesară modernizarea stațiilor de reglare pentru a permite asigurarea alimentării cu gaze naturale la parametri calitativi ridicați a consumatorilor.

În funcție de viitorii mari consumatori propunem executarea de rețele de distribuție separate de rețelele consumatorilor casnici.

Orice extindere a rețelelor de distribuție a gazelor naturale va fi conformă cu Legea nr.123/2012 a energiei electrice și a gazelor naturale, cu modificările și completările ulterioare, respectiv Ordinul ANRDE nr.8/2022 pentru aprobarea Regulamentului privind racordarea la sistemul de transport al gazelor naturale, cu modificările și completările ulterioare.

Telefonie, CATV

Intervenții asupra sistemului de telefonie depind de administratorilor rețelelor și vor fi condiționate de dezvoltarea accelerată a sistemelor de telefonie mobilă.

Principalele intervenții avute în vedere a fi operate în sistemul de telefonie fixă sunt:

- sporirea capacității telefonice existente, în funcție de dezvoltarea zonelor de locuit și industriale, respectiv extinderea serviciilor în interiorul acestora;
- extinderea rețelelor existente de telecomunicații pe străzile urbanizate, odată cu înregistrarea de solicitări pentru instalarea de noi posturi telefonice tip abonat.

Principalele intervenții avute în vedere a fi operate în sistemul de cablu TV și internet sunt:

- extinderea rețelelor în funcție de dezvoltarea zonelor de interes, odată cu înregistrarea de solicitări pentru racordarea de noi abonați.

Principalele intervenții avute în vedere a fi operate în sistemul de telefonie mobilă sunt:

- modernizarea rețelelor existente prin îmbunătățirea acoperirii teritoriale și a semnalului (4G, 5G).

Alimentarea cu căldură

Pentru asigurarea căldurii și apei calde se preconizează utilizarea centralelor proprii, individuale, folosind combustibil lichid, solid sau gazos pentru locuințe și dotări.

Se propune creșterea eficienței energetice a clădirilor prin izolare termică a pereților și acoperișurilor, prin dotarea clădirilor cu tâmplărie termoizolantă și prin instalarea unor sisteme de încălzire eficiente din punct de vedere al consumului de energie.

Promovarea obținerii de finanțări nerambursabile pentru instalarea sau schimbarea unor sisteme de încălzire ineficiente cu unele care utilizează energie regenerabilă: panouri solare, pompe de căldură, ș.a.

4.8 Protecția mediului

4.9.1 Protecția patrimoniului cultural

Extras din Studiu istoric elaborat de Arh. Doina Bubulete, expert MCC.

Recomandări privitoare la dezvoltarea și reglementarea teritoriului UAT și a intravilanului

- Evitarea continuării oricăror extinderi construite în lungul arterelor majore de circulație sau prin crearea de ramificații rutiere minore (inele, fundături) greu accesibile și creatoare de răsfirări tentaculare suplimentare ale structurii constituite;
- Prefigurarea de măsuri de amenajare fizică și tehnică a traseelor rutiere secundare pentru ușurarea circulației în teritoriu și de îmbunătățire a serviciilor tehnico-edilitare (optimizări rețele de utilități);
- Conservarea structurii funcționale a așezării, cu încurajarea dezvoltării locuirii pentru tinere familii prin ocuparea controlată a unor terenuri libere din intravilan;

recenzarea tuturor construcțiilor și gospodăriilor abandonate pentru identificare unor resurse de teren reparcelabil și/sau reconstruibil, în limite de densitate apropiate de cele existente;

- Conservarea tipologiilor parcelare, promovarea ocupării moderate a terenurilor (POT maxim modelat în funcție de caracteristicile locuirii –individual vs. colectiv -, a unor tipologii de organizare a gospodăriilor individuale având ca model gospodăriile tradiționale, dar și exigențele unui confort modern; se va avea în vedere și prefigurarea unui sistem de circulație publică neconvențională (condiții sigure de circulație cu biciclete, trotinete, triciclete, relaționate cu o rețea organizată de spații verzi;
- Remodelarea integrată a zonelor riverane Arieșului, cu valorificarea peisajului natural;
- Definirea, la nivelul teritoriului administrativ a unor unități de peisaj care să înglobeze elemente-reper de cadru natural (dealuri, cursuri de ape) și să sprijine punerea în valoare a peisajului antropizat intravilan (ex. la nivelul culmilor dealurilor înconjurătoare, de unde este posibilă perceperea vizuală favorabilă a orașului și pe care se poate prefigura un circuit turistic interesant)

Recomandări referitoare la zone de locuit individuale și colective mici și la amenajări/dotări complementare:

- Promovarea ocupării la stradă a loturilor, în regim izolat sau înșiruit în zonele tradițional constituite, conservând raportul spațial construit-liber din frontul stradal și promovarea, în cazul înlocuirii fondului existent a amplasării construcțiilor principale (casa de locuit) către stradă, pe cât posibil în aliniere cu frontul dominant;
- Evitarea densificărilor, îndeosebi pe parcelele înguste;
- Adoptarea prin regulament a unui regim maxim de înălțime de P-P+1 în arealele existente, a volumetriilor simple, acordate cu arhitectura tradițională (se va promova arhitectura casei pe lot, dreptunghiulare, desfășurată în lungul parcelei, cu latura scurtă către stradă); construcțiile vor fi dispuse, pe cât posibil, cu axul principal perpendicular pe cel al străzii și cu orientări favorabile față de vecinătăți și față de punctele cardinale); este preferabilă amplasarea unor construcții noi, mai înalte (eventual P+1+M) în planurile secundare al parcelelor, utilizând în favoarea

volumului, după caz, diferențe de nivel oferite de teren; se va evita denaturarea percepției construcțiilor existente din primul plan și se va studia silueta generală în proiecție pe "fundalul" natural;

- Promovarea utilizării unor materiale de construire specifice, dar durabile (cărămidă, piatră, lemn, țiglă ceramică), concomitent cu recomandarea adoptării modelelor tradiționale de acoperiri în patru ape a construcțiilor noi;
- Promovarea cromaticii tradiționale a clădirilor (albul de var, maro și gri la tâmplării, timpane), dar și alte variante cromatice cu utilizarea nuanțelor naturale (galben deschis, ocru, maro, bej);
- Interzicerea prin RLU a folosirii la clădirile noi sau modificate, a unor forme, volumetrii și culori ce împrumută trăsături ne-definitorii pentru zona geografică de care aparține municipiul, în special pentru eventuale case de vacanță, pensiuni (evitarea volumelor zbuciumate sau supradimensionate, a frontoanelor informale, a tâmplăriilor din PVC sau metalice, a acoperișurilor cu pante excesive sau cu terase, a golurilor cu tăieturi aleatorii, a foișoarelor și verandelor improvizate, a soclurilor placate cu materiale ce imită piatra brută sau alte finisaje naturale, a combinațiilor de culori primare la fațade, a vopsitoriilor strălucitoare, în culori stridente – galben, portocaliu, ciclamen, roșu, - sau prea închise - vișiniu, maro – a gardurilor masive și opace din tablă ornamentată, din plăci prefabricate de beton sau din alte materiale ce imită piatra, lemnul etc.);
- Promovarea realizării unor împrejurimi relativ transparente sau semitransparente, din lemn sau metal, la fronturile spre străzi, fără socluri sau cu socluri din piatră naturală ori beton (max. 30-50 cm înălțime);
- Restricționarea folosirii materialelor nespecifice pentru învelitori (azbociment, tablă cutată sau ondulată) și/sau a introducerii de lucarne și tabachere supradimensionate;
- Propuneri RLU privind tratarea permeabilă a suprafețelor de călcare din curți, alei pietonale și grădini aferente tuturor tipurilor de gospodării, cu materiale naturale (piatră); se vor evita amenajări cu dale de ciment sau pavele din beton colorat;

Recomandări privitoare la construcții și amenajări publice:

- Amplificarea și amenajarea spațiilor publice din preajma unor dotări (mai ales cele comerciale sau de alimentație publică) pentru creșterea reprezentativității și

îmbunătățirea aspectului de ansamblu al acestora; se recomandă realizarea unor mici zone de incinte sau amplificări ale accesului din stradă și parcărilor, cu materiale tradiționale și tehnologii locale; se recomandă, după caz, realizarea unor mici spații de odihnă și/sau de așteptare, în spații verzi amenajate cu peluze cu iarbă și flori și cu vegetație arborescentă care să creeze umbră în locurile de odihnă; sunt recomandate materiale tradiționale și tehnologii locale (pietriș, nisip, dale înierbate, vegetație locală), evitând amenajările excesiv mineralizate cu pavele din beton colorat, plăci de ciment, asfalt;

- Indicarea prin reglementări a amplasării unor spații și impunerea amenajării lor minimale cu mobilier specific (bănci din lemn) și cu dotări necesare colectării gunoaielor (coșuri din lemn, nuiele, metal); se vor evita materialele plastice, mai ales cele colorate strident, chiar și la locurile de joacă pentru copii;
- Prevederea prin reguli adecvate amenajărilor publice, a unui iluminat discret și unitar, în centru și pe străzile principale și semnalizarea corespunzătoare (inclusiv luminoasă) a tuturor dotărilor și a monumentelor;
- Protejarea perspectivelor vizuale directe, ascendente și descendente ale nucleelor locuite, dinspre zonele accesibile (pantele și coamele dealurilor, zone de vale) prin interzicerea interpunerii unor obiective de interes industrial, agricol sau de servicii sau a unor plantații suplimentare înalte, nespecifice;
- Se va evita construirea terenurilor libere din apropierea intersecțiilor rutiere sau de pe zonele cu relief mai înalt pentru a nu bloca perspectivele vizuale valoroase;
- Activizarea logică a domeniilor de turism, agrement și sport în raport cu condițiile naturale locale (definirea unor locuri și trasee turistice tematice).

Pentru conservarea zonelor cu potențial arheologic sunt necesare:

- Oprirea oricăror lucrări de investiții, în cazul identificării unor materiale arheologice (bunuri mobile) în timpul execuției acestora, până la prelevarea și înregistrarea respectivelor materiale de către instituții de specialitate (se va lua în considerare importanța descoperirilor arheologice de orice fel în lipsa actuală a altor informații de interes local și zonal) ;
- Descărcarea de sarcină arheologică a suprafeței de teren pentru orice investiție și sistarea lucrărilor în porțiunea în care se descoperă vestigii arheologice, atât timp cât

va fi necesar instituției de specialitate pentru cercetarea arheologică preventivă exhaustivă;

- Modificarea sau completarea proiectului oricărei investiții în cazul descoperirii unor vestigii arheologice constituite, de importanță deosebită ce nu vor putea fi prelevate sau strămutate, pentru a nu fi afectate lucrările propuse;
- După caz, ne-anunțarea descoperirilor arheologice prilejuite de realizarea unor lucrări de construire sau desființare va fi sancționată legal, fiind considerată infracțiune.

4.9.2 Propuneri pentru dezvoltarea sistemului de spații verzi

Din punct de vedere al peisajului, dezideratul de dezvoltare pe termen lung la nivel municipal vizează dezvoltarea calitativă a acestuia, în sensul refacerii echilibrului dar și încurajării sustenabilității prin valorificarea minim invazivă a resurselor peisagistice existente. Din această perspectivă, dezvoltarea vizează principalele dimensiuni ale peisajului:

- Dimensiunea funcțională: fiind încurajată dezvoltarea unor zone unități de peisaj cu funcționalitate și utilizarea multiplă, plurivalentă, astfel încât să fie descurajate fenomenele de abandon sau reutilizare spontană
- Dimensiunea ecologică: sunt încurajate intervențiile minim invazive (în sensul modificării și antropizării peisajului) și măsurile sustenabile. Se vor încuraja intervențiile care valorifică menținerea/ dezvoltarea elementelor naturale și relaționarea ecosistemică în peisaj precum și soluțiile bazate pe natură inclusiv asigurarea unei permeabilități ridicate a terenurilor situate în intravilanul municipiului
- Dimensiunea cultural- patrimonială: se vor proteja fragmentele de peisaj cultural / patrimonial, se vor limita intervențiile care pot induce modificarea masivă a peisajului în sensul pierderii lizibilității și recognoscibilității acestuia, respectiv a caracteristicilor locale
- Dimensiunea socio- economică: intervențiile asupra peisajului vor avea în vedere potențialul de utilizare și valorificare a acestuia din perspectivă socio- economică.

Propunerile de protecție și conservare peisagistică sunt strâns relaționate dezvoltării previzionate pentru municipiu. Principalele direcții de protecție și conservare a peisajului natural și antropoc vizează:

- Reabilitarea/ Dezvoltare infrastructură relaționată resursei culturale și naturale, respectiv reabilitare peisaj de acces, peisaj de acces către obiectivele culturale și reperele locale, conservarea patrimoniului cultural, inclusiv a elementelor vegetale componente, dezvoltare zone de agrement, reabilitare fond construit existent
- Semnalizarea corespunzătoare și amenajarea structurilor de acces în relație cu obiectivele culturale
- Îmbunătățire imagine urbană (reabilitare monumente și fronturi stradale, mobilier urban, zona centrală, zonele de locuințe colective, conservare câmpuri vizuale peisaje caracteristice, imagini reprezentative, repere, zone monumente istorice)
- Amenajarea căilor de acces/ peisajului de acces, crearea de puncte de belvedere
- Creșterea gradului de reprezentativitate prin peisaj cultural (reprezentativitate și valorificare peisaj caracteristic)
- Reabilitarea și protejarea valorilor de peisaj natural, antropic și cultural, precum și de patrimoniu istoric
- Accentuarea rolului elementelor naturale existente, cu precădere a râului Arieș
- Valorificarea spațiilor reziduale și integrarea de noi dotări și funcțiuni specifice spațiilor verzi de agrement și turistice
- Relaționarea în sistem verde a spațiilor verzi – amenajarea cursurilor de apă, piste de biciclete înverzite și conectare cu elemente naturale din teritoriu (arii naturale protejate, păduri, etc.)

Dacă în PUG 2012 avem o suprafață verde existentă de 21,98 ha și o suprafață reglementată de 84,18 ha, în planșa de situație existentă a PUG în curs de avizare suprafața spațiilor verzi este de 49,95ha, iar în propuserea de reglementare suprafața spațiilor verzi este de 89,63 ha.

În aceste suprafețe sunt incluse parcurile, spații verzi condominiu, spații verzi de protecție și zonele sportive și de agrement, suprafețe propuse spre a deveni spații verzi în noile zone de extindere a intravilanului. Nu sunt incluse în acest calcul spațiile verzi din cadrul instituțiilor publice, spațiile verzi de aliniament sau oglinzile de apă.

Dacă în PUG 2012 în suprafața reglementată a spațiilor verzi erau incluse și fosta groapă de gunoi și fosta stație de epurare industrială, în PUG 2026 acestea au fost trecute în subzona funcțională ZFP18 - Zonă de reconstrucție ecologică (ReEc) deoarece în momentul

de față nu pot fi considerate zone verzi, dar pot sa obțină această calitate pe termen mediu, fiind o rezeva de spații libere și verzi pentru oraș.

Conform datelor de mai sus, rezultă o creștere a spațiului verd pe cap de locuitor de la 24,26 în prezent la 43,53 conform reglementarilor.

4.10 Zone de regenerare urbană

Zone propuse pentru regenerare urbană:

Zona centrală (zonă urbană complexă - vezi 5.4. Zone urbane complexe) care cuprinde zona construită protejată Nucleul central, care la rândul său cuprinde ansamblul monument istoric Centrul civic comunitar interbelic (CJ-II-a-A-07556), Biserica reformată calvină (CJ-II-m-B-07555), și Conacul Paget, azi Palatul Copiilor (CJ-II-m-B-07553), și zona de protecție a monumentului istoric Conacul Bethlen (CJ-II-m-B-07554), azi bibliotecă școlară în incinta liceului "Pavel Dan".

Zonele construite protejate delimitate în pentru protejarea monumentelor sau a ansamblurilor propuse spre clasare:

- **Nucleul central:** Centrul civic comunitar, Parcul central Ion Floașiu, Biserica reformată-calvină, Primăria, Scuarul Primăriei, Conacul Paget, Scuarul cu bustul lui Mihai Viteazu.
Zona delimitată de Centrul civic comunitar - prin spatele parcelelor casei de cultură, Sălii sporturilor, Bisericii ortodoxe nr. 2 - până la str. L. Rebreanu prin spatele blocurilor din Piața M. Viteazu până la str. Laminoriștilor, Primăria, str. V. Alecsandri, scuarul Primăriei, prin spatele blocurilor din Piața M. Viteaz până în str. Băii, Clubul Copiilor, scuarul cu bustul lui M. Viteazu, prin spatele parcelei fostului siloz Paget - azi bloc de locuințe, până la casa de cultură.
- **"Colonia Maria":** locuințe pentru salariații din Industria Sârmei și Arena de tenis "Vaida Gavrilă" - ansamblu de arhitectură propus (II-a-B).
Zona delimitată de str. Aurel Vlaicu, str. Ion Rațiu, str. Duzilor, prin spatele parcelelor din str. E. Teodoroiu până în str. Aurel Vlaicu.
- **Ansamblul de locuințe colective str. Retezatului și str. A. Vlaicu** - ansamblu de arhitectură propus (II-a-B).

Zona delimitată de str. Aurel Vlaicu nr. 47-53, prin spatele parcelei din str. Retezatului nr. 1, până la Aleea Vânătorilor și prin spatele parcelelor din str. Retezatului nr. 4-8.

- **Ansamblu de locuințe str. George Enescu și str. 9 Mai** - ansamblu de arhitectură propus (II-a-B).

Zona delimitată de str. G. Enescu și prin spatele parcelelor din str. 9 Mai pe ambele părți.

Zona ansamblului de locuințe colective (zona de blocuri), străbătută de Strada Gheorghe Barițiu, care a fost împărțită în 4 sub-zone de regenerare.

Zona Strad Oituz, Strada Retezat, Strada Olarilor, delimitată la est de Strada George Barițiu și la vest de Strada Aurel Vlaicu, și cuprinde blocurile dintre Strada Aurel Vlaicu și Strada Florilor.

Zona Strada Olarilor, Strada George Barițiu, delimitată la est de Strada George Barițiu și la vest de Strada Aurel Vlaicu.

Zona Strada Griviței, Strada Mureșului, Strada Duzilor, Strada Plopilor, delimitată la est de Strada Republicii, care cuprinde zona Pieței Mureșului și chioșcurile comerciale de pe Strada Duzilor.

Zona Strada Plopilor, Strada Aviatorilor, Strada Viitorului, deimitată la est de Strada Republicii și la vest de Strada George Barițiu.

Zona Malului Arieșului la nord de Strada Tudor Vladimirescu până la Arieș, care cuprinde Strada Tudor Vladimirescu, Strada Arieșului, zona din spatele stației de epurare, și zona din spatele caselor de pe Strada Tudor Vladimirescu până la confluența Pârâului Racoșa cu Arieșul.

Zona Pârâului Racoșa, de o parte și de alta a Străzii Grădinilor și a pârâului, și cuprinde noua Stradă propusă la sud de pârâul Racoșa, pentru a permite densificarea zonei dintre pârâu și Strada Laminoriștilor și Strada George Coșbuc, zonele care mai prezintă producție industrială și depozitare adiacent pârâului, și noul spațiu verde propus adiacent cimitirului de pe Strada Grădinilor. Zona este adiacentă zonei autogări de pe Strada Iancu Jianu, care poate

face parte din proiectul de regenerare al acestei zone, zona autogării fiind relativ redusă pentru a genera un proiect de regenerare distinct.

Zone locuite de comunități defavorizate:

Colonia Lut, zona de tip ghetou în foste colonii de muncitori, care cuprinde zona de mal adiacentă râului Arieș.

Locuințe sociale, zona de locuințe sociale modernizate, la vest de strada Vasile Goldiș și la est de platforma industrială.

Zona de locuire informală din vecinătatea fostei rampe de gunoi, actualmente în proces de ecologizare, zonă de tip mahala cu adăposturi improvizate. Zona a fost propusă ca zonă verde. Găsirea unor soluții viabile de relocare a populației marginalizate este prioritară proiectului de amenajare a zonei verzi. Relocarea persoanelor care locuiesc în vecinătatea rampei de gunoi trebuie să ofere soluții alternative care să nu conducă în continuare la marginalizare socială și care să contribuie la reducerea marginalizării sociale.

Zona stației de epurare, zonă de tip mahala cu case. Zona a fost propusă ca zonă verde și este parte din zona de regenerare Malul Arieșului. În realizarea proiectului de regenerare este necesară o abordare comprehensivă care să ofere soluții viabile atât pentru comunitățile defavorizate cât și pentru comunitatea mai largă a orașului care să câștige prin aceste proiecte mai mult spațiu verde în proximitatea râului. În cazul relocării zonelor de locuințe informale construite pe terenuri publice sau private pentru care nu există un act de proprietate, trebuie găsite soluții alternative de locuire care să nu conducă în continuare la marginalizare socială și care să conducă la reducerea marginalizării sociale. Găsirea unor soluții viabile de relocare a populației marginalizate este prioritară realizării proiectului de regenerare urbană.

ICAR. Zona ICAR este o fostă zonă istorică de locuire defavorizată din vecinătatea unei ferme, corp izolat de intravilan departe de corpul principal, care, din imaginile satelitare este posibil să se fi mutat în vecinătatea stației de transformare, mai aproape de corpul principal al intravilanului.

Zona oborului de pe strada George Coșbuc, adiacentă Pârâului Racoșă

Zona pieței Unirii, care este inclusă în zona centrală. În cazul intervenției asupra clădirilor pieței, recomandăm realizarea unui proiect distinct de regenerare urbană care să trateze clădirile și spațiul public adiacent. În cazul intervenției doar asupra spațiului public, acesta

poate fi tratat în cadrul unui proiect de regenerare urbană care să trateze toata zona centrală sau părți mai mari din aceasta.

Zona pieței Mureșului care este inclusă în zona ansamblului de locuințe colective. În cazul intervențiilor asupra clădirii pieței Mureșului și/sau a clădirilor cu funcțiune comercială de pe strada Duzilor, recomandăm realizarea unui proiect distinct de regenerare urbană care să trateze clădirile și spațiul public adiacent. În cazul intervenției doar asupra spațiului public, acesta poate fi tratat în cadrul unui proiect de regenerare urbană care să trateze zona de blocuri.

Zona fostei fabrici de cărămidă. Regenerarea urbană a fostelor situri industriale este întotdeauna preferabilă expansiunii urbane cu consum de teren în zone neurbanizate anterior.

Platforma industrială "Industria Sârmei". Regenerarea urbană a fostelor situri industriale este întotdeauna preferabilă expansiunii urbane cu consum de teren în zone neurbanizate anterior. Actualmente pe terenul și în clădirile fostului combinat siderurgic de la Câmpia Turzii activează o multitudine de firme cu profile diverse în cadrul unei structuri de tip parc industrial. Totodată, unele clădiri din ansamblu au fost propuse pentru clasare, existând posibilitatea dezvoltării altor funcțiuni decât cele industriale, de tipul celor socio-culturale. Regenerarea urbană a cel puțin unei părți a platformei industriale care cuprinde imobilele clasate este o posibilitate în următorii 10 ani.

Realizarea proiectelor de regenerare urbană de-al lungul râului Arieș nu exclude o gândire mai largă la nivel periurban care să conducă la realizarea ***Culoarul Arieșului ca un coridor verde-albastru*** menționat în Studiul de fundamentare privind relațiile periurbane în teritoriu (2024:58).

În cadrul proiectelor de regenerare, cu prioritate cele care au în vedere regenerarea **Zonei ansamblului de locuințe colective (zona de blocuri)** și a **Zonelor locuite de comunități defavorizat** implicarea locuitorilor prin abordări de urbanism participativ care să sprijine coagularea spiritului comunitar la nivelul zonei poate conduce la responsabilizarea locuitorilor față de spațiile nou create, astfel încât aceștia să devină parteneri activi în întreținerea lor iar spațiile respective să joace o parte activă în viața "comunității de

vecinătate”³⁴. Pentru proiectele de regenerarea în zonele locuite de comunități defavorizate pot fi implementate și proiecte de inovare socială care să conducă la o mai bună inserție pe piața muncii a locuitorilor, inclusiv prin crearea de noi întreprinderi sociale.

Proiectele de regenerare urbană pot oferi cadrul mai larg de implementare pentru unele dintre proiectele din PMUD realizând astfel sinergie între PUG și PMUD. În cadrul proiectelor de regenerare urbană se pot realiza:

- Crearea unei infrastructuri moderne și sigure pentru bicicliști
- Înființarea de parcuri pentru biciclete
- Proiecte pilot de zone emisii zero - Cartier Centru, Cartier Blocuri
- Trasee pietonale
- Amenajarea malurilor râului Arieș ca zone verzi și de promenadă, aferente zonelor de regenerare propuse mai sus
- Modernizarea infrastructurii rutiere
- Construcția unei pasarele / pasaj supratean pentru pietoni și bicicliști peste calea ferată Cartier Șarăt și Cartier Centru (Str. Avram Iancu - Strada Traian)
- Lărgirea podului peste Arieș spre cartierul Lut
- Crearea unui sistem integrat de străzi cu sens unic în cartierele Blocuri și Centru
- Realizarea unui centru intermodal în zona Gării în cadrul regenerării zonei Gării
- Investiții în sisteme de monitorizare și fluidizare a traficului prin instalarea de camere video
- Investiții în infrastructură accesibilă pentru persoane cu dizabilități

4.11 Reglementări urbanistice

Pe lângă reglementările urbanistice aferente subzonelor funcționale au fost delimitate următoarele zone de reglementare suplimentară:

ZRS05 - Ansambluri categoria A

ZRS05 - Ansambluri categoria B propuse

ZRS05 - Monumente categoria A

ZRS05 - Monumente categoria B

ZRS05 - Monumente categoria B propuse

³⁴ Ghid de regenerare urbană. Îmbunătățirea confortului urban pentru marile ansambluri de locuințe colective construite în perioada socialismului de stat. <https://www.nord-vest.ro/wp-content/uploads/2020/10/Ghid-Regenerare-Urbana-Locuinte-Draft.pdf>

ZRS05 - Parcele monumente istorice

ZRS05 - Situri arheologice

ZRS05 - zonă de protecție monumente istorice (existente) și situri arheologice

ZRS07 - Limita zonei centrale

ZRS09 - zonă de risc la inundații - t10

ZRS09 - zonă de risc la inundații - t100

ZRS09 - zonă de risc la inundații - t100cc

ZRS10 - zonă de protecție - zonă aflată permanent sub ape (lacuri naturale, lacuri de acumulare, cursuri de apă)

ZRS10 - Zonă de protecție hidro-geologică

ZRS12 - zonă protecție construcții și rețele tehnico-edilitare - protecție diguri

ZRS13 - zonă de siguranță și zonă de protecție căi de comunicații - circulații feroviare

Conform OUG 12 07/07/1998

***Zona de siguranță** a infrastructurii feroviare publice cuprinde fâșiile de teren, în limită de **20 m** fiecare, **situate de o parte și de alta a axei căii ferate**, necesare pentru amplasarea instalațiilor de semnalizare și de siguranța circulației și a celorlalte instalații de conducere operativă a circulației trenurilor, precum și a instalațiilor și lucrărilor de protecție a mediului. (Art. 29 (2))*

***Zona de protecție** a infrastructurii feroviare publice cuprinde terenurile limitrofe, situate **de o parte și de alta a axei căii ferate**, indiferent de proprietar, în limita a maximum **100 m** de la axa căii ferate, precum și terenurile destinate sau care servesc, sub orice formă, la asigurarea funcționării acesteia. (Art. 29 (4) OUG 12/1998)*

ZRS14 - zonă de siguranță și zonă de protecție căi de comunicații - circulații rutiere

Conform OG 43 28/08/1997

Zona de protecție a autostrăzii A3 - 50m.

Zona de protecție a DN15 (E60) și DJ 150 - 30m.

Pentru evitarea congestionării traficului în afara localităților se interzice amplasarea oricăror construcții care generează un trafic suplimentar la o distanță mai mică de 50,0 m de la marginea părții carosabile în cazul autostrăzilor, al drumurilor expres și al drumurilor

internaționale "E", respectiv de 30,0 m pentru celelalte drumuri de interes național și județean. Prin construcții care generează trafic suplimentar se au în vedere unități productive, complexe comerciale, depozite angro, unități tip showroom, obiective turistice, cartiere rezidențiale, parcuri industriale, precum și orice alte obiective și/sau construcții asemănătoare în care se desfășoară activități economice. (Art. 47 (1) OG 43/1997)

Construcțiile prevăzute în afara localităților și care nu se încadrează în categoria celor care generează trafic suplimentar, așa cum acestea sunt definite la alin. (1), se vor amplasa în afara zonei de protecție a drumului. (Art. 47 (5) OG 43/1997)

ZRS19 - zonă de protecție sanitară - stația de epurare

ZRS20 - zonă de regenerare urbană

Cu obligativitatea realizării unei documentații urbanistice de tip PUZ.

ZRS21 - zonă de restructurare urbană

Cu obligativitatea realizării unei documentații urbanistice de tip PUZ.

ZRS22 - obiective de utilitate publică

ZRS24 - zonă de protecție rețele de apă

ZRS25 - zone de protecție transport și alimentare cu energie electrică

Conform Normă tehnică din 20.12.2019 privind delimitarea zonelor de protecție și de siguranță aferente capacităților energetice.

Zona de protecție a L.E.A. 220 kV - 55m

Zona de protecție a L.E.A. 110 kV - 37m

Zona de protecție a L.E.A. 20 kV - 24m

ZRS26 - zonă de protecție rețele de canalizare și ape uzate

ZRS27 - zonă de protecție transport și alimentare cu gaze naturale

Zona de siguranță a conductei de transport gaze naturale de presiune înaltă -200m

ZRS30 - zonă cu interdicție temporară de construire - inundații

Până la realizarea PUZ

ZRS30 - zonă cu interdicție temporară de construire - obligativitate PUZ

ZRS32 - zone construite protejate

4.12 Circulația terenurilor. Obiective de utilitate publică

Obiective de utilitate publică sunt declarate:

- traseul propus pentru centura ocolitoare
- lărgirea profilelor străzilor și realinierea de fronturi
- străzile nou propuse în zone de urbanizare
- spații verzi nou propuse în zone de urbanizare și în zone constituite

5. ELEMENTE DE MOBILITATE URBANĂ EXISTENTE ȘI PROPUSE

Extras din Studiu de fundamentare privind mobilitate și transport elaborat de S.C. Neo Plan S.R.L.:

Analiza făcută în PMUD 2016-2027 evidențiază o serie de fenomene socio-economice în desfășurare care vor amplifica semnificativ cererea de transport și nevoia de mobilitate în Câmpia Turzii:

- Dezvoltarea Complexului de Agrement "La Trei Lacuri", susținută de investiții municipale, va crește cererea de transport către și dinspre această zonă.
- Dezvoltarea rapidă a bazei aviatice militare de la Luna va avea un impact major asupra cererii de transport în sudul orașului, afectând și traficul de tranzit spre Turda, care trece în prezent prin centrul orașului, pe strada Laminoriștilor.
- Extinderea parcului industrial, cu o dublare a numărului de angajați față de 2016, va duce la o creștere a cererii de transport către și dinspre această zonă.
- Creșterea constantă a interesului pentru deplasările nemotorizate necesită adaptarea infrastructurii pentru a acomoda atât transportul auto, cât și cel cu bicicleta sau pietonal.
- Datele colectate arată o creștere a nevoii de transport în zona Turda - Câmpia Turzii, datorită polarizării existente și a schimburilor economice și de forță de muncă intense.
- Planurile de dezvoltare urbană prevăd extinderea zonei rezidențiale din sud-vestul orașului, ceea ce va influența și nevoia de transport și mobilitate.

5.1. Circulația rutieră, pietonală și velo

În UAT Campia Turzii, DN 15 se afla pe toata lungimea sa în intravilan. Se va mentine aliniamentul existent iar modernizarea drumului va trebui sa respecte distanta dintre aliniamente.

Pe strada Laminoriștilor, între km 6 + 500 și km 8 + 505 este propusă realinierea parcelelor, o operațiune urbanistică prin care, în momentul obținerii unei autorizații de construire, aliniamentul parcelei se va retrage cu 3m. Acest lucru va duce în viitor la un profil al DN 15 în loalitate, pe această porțiune de 21 - 23m. La fel, este propusă realiniere pe o mică secțiune la intersecția DN 15 cu str. Tudor Vladimirescu.

În restul localității distanța dintre aliniamente nu este propusă spre modificare, variind între 14 și 20 m.

Amplasarea utilităților, a sâlpilor, parcarilor și trotuarelor se vor amplasa astfel încât sa nu afecteze fluenta și siguranța traficului pe DN, în cadrul distanței libere rămasă între aliniamente.

Pozițiile kilometrice ale intersecțiilor cu alte drumuri (naționale și județene), cu precizarea situației existente și în corelare cu prevederile documentației de mobilitate urbană (PMUD), sunt următoarele:

km 6+244 - propunere intersecție de tip giratoriu pentru legătura cu viitoare centura sud

km 8+505 – intersecție tip sens giratoriu cu DJ 150 (amenajare existentă);

km 9+311 – intersecție cu DC 62 (intersecție existentă).

În conformitate cu prevederile Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) actualizat, pentru intersecțiile existente nu sunt prevăzute proiecte de modernizare a sensurilor giratorii sau de reconfigurare a acestora.

Pozițiile kilometrice ale indicatoarelor de localitate (intrare/ieșire) sunt prezentate mai jos, cu mențiunea că pe sectorul cuprins între aceste indicatoare se aplică regimul specific intravilanului, inclusiv restricțiile privind viteza de circulație:

DN15 – ieșire spre Turda: km 6+032

DN15 – ieșire spre Luna: km 11+623

DJ150 – ieșire spre Viișoara: km 0+605

DC62 – ieșire spre Călărași: km 1+380

Zona propusă pentru introducere în intravilan, corelată cu intravilanul existent, implică modificari minime, astfel poziția intravilanului se va modifica de la km 11+315 la km 11+338.

Zonele de siguranță ale drumurilor sunt cuprinse de la limita exterioară a amprizei drumului până la:-

1,50 m de la marginea exterioară a șanțurilor, pentru drumurile situate la nivelul terenului;-

2,00 m de la piciorul taluzului, pentru drumurile în rambleu;-

3,00 m de la marginea de sus a taluzului, pentru drumurile în debleu cu înălțimea până la 5,00 m inclusiv;-

5,00 m de la marginea de sus a taluzului, pentru drumurile în debleu cu înălțimea mai mare de 5,00 m.

Zonele de protecție sunt cuprinse între marginile exterioare ale zonelor de siguranță și marginile zonei drumului. Distanța de la marginea exterioară a zonei de siguranță până la marginea zonei drumului sunt :

- 22,00m în cazul drumurilor naționale,
- 20,00m în cazul drumurilor județene
- 18,00m în cazul drumurilor comunale

În cazul proiectării de drumuri și intersecții noi, vor fi avute în vedere prevederile OG43/1997, art 28-amenajarea intersecțiilor la același nivel între două sau mai multe drumuri

Zona propusă pentru introducere în intravilan, corelată cu intravilanul existent, implică modificari minime, astfel poziția intravilanului se va modifica de la km 11+315 la km 11+338.

Noul model de mobilitate durabilă se concentrează nu doar pe asigurarea unei circulații fluide, ci și pe crearea unui mediu urban de calitate, cu un impact redus asupra mediului.

Aceasta implică o regândire a modului în care sunt proiectate și utilizate străzile, atât la nivel local, cât și metropolitan.

Străzile principale tind a fi transformate în bulevarde, prioritizând zonele dens populate și cele cu valoare arhitecturală.

Străzile secundare vor fi adaptate pentru a încuraja mersul pe jos și utilizarea bicicletei, limitând traficul motorizat și creând spații comunitare.

Legislația românească prevede în prezent doar modelul de "stradă rezidențială" ca variantă a conceptului "shared space", unde pietonii au prioritate, iar viteza mașinilor este limitată. Zonele pietonale sunt rezervate exclusiv pietonilor, cu excepția riveranilor și a serviciilor publice.

Remodelarea rețelei rutiere majore a municipiului Câmpia Turzii necesită o abordare strategică și integrată, care să țină cont de specificul orașului și de nevoile actuale și viitoare ale locuitorilor.

Pentru îmbunătățirea circulației și mobilității în municipiu, se propun:

- Realizarea de marcaje rutiere, semaforizarea unor intersecții și realizarea de sensuri giratorii.
- Construirea de noi poduri rutiere și reabilitarea celor existente peste râul Arieș, inclusiv cel spre cartierul Lut.
- Amenajarea de traversări denivelate peste calea ferată: Acestea ar îmbunătăți semnificativ conectivitatea între cartierele separate de calea ferată, în special pentru locuitorii din Șarăt.
- Dezvoltarea unor rute alternative pentru a reduce presiunea pe arterele principale din municipiu
- Amenajarea de parcuri publice și parcuri/garaje publice în apropierea zonei centrale.
- Amenajarea de piste pentru bicicliști, pe străzile din oraș și de-a lungul râului Arieș.

- Crearea de pasarele pietonale peste râul Arieș și pâraurile din localitate, eventual completate de piste pentru biciclete.
- Reducerea vitezei în zonele sensibile (zone 30 km/h).
- Amenajarea de treceri de pietoni sigure (supraînălțate, iluminate, semnalizate).
- Separarea traficului prin piste de biciclete, trotuare mai late și zone pietonale.
- Modernizarea intersecțiilor (sensuri giratorii, semafoare inteligente, benzi dedicate).
- Optimizarea sincronizării semafoarelor printr-un sistem inteligent de management al traficului.
- Lărgirea arterelor critice pentru a reduce ambuteiajele.
- Crearea de benzi dedicate pentru transportul public pentru a crește viteza și fiabilitatea acestuia.
- Extinderea transportului în comun spre UAT-urile învecinate.

În zona periferică și periurbană a Câmpia Turzii, unde există cele mai multe deficiențe în infrastructura rutieră și unde are loc cea mai mare dezvoltare și creștere a densității populației, este necesară dezvoltarea unor conexiuni rutiere inelare majore. Acestea ar urma să conecteze direct cartierele periferice și periurbane, reducând astfel traficul de tranzit prin centrul orașului.

Recomandăm și valorificarea potențialului turistic a conurbației Turda - Câmpia Turzii prin îmbunătățirea accesului spre salina de la Turda și nou dezvoltatul complex de agrement La Trei Lacuri din Câmpia Turzii.

Propuneri pentru îmbunătățirea conectivității și accesibilității în oraș (PMUD):

- Construirea de noi poduri rutiere peste cursurile de apă și completarea rețelei stradale pentru a îmbunătăți accesul către localitățile adiacente.
- Construirea de pasaje denivelate peste calea ferată.
- Refacerea conectivității rutiere în zonele fostelor incinte industriale.
- Reamenajarea și extinderea infrastructurii pietonale.
- Crearea de pasarele pietonale peste râuri, eventual completate de piste pentru biciclete.

Priorități pe termen mediu și lung:

- Realizarea centurii ocolitoare;

- Realizarea de treceri peste obstacolele naturale – Râul Arieș și cele artificiale (calea ferată);
- Realizarea lărgirii căilor de circulație secundare – drumuri agricole și de exploatare și introducerea lor în circuitul de străzi al localității, pentru a putea fi folosite ca și străzi ocolitoare;
- Folosirea șanțurilor de desecare ca și căi de comunicație, prin canalizarea lor și amenajarea pe toată lățimea șanțului și a zonelor de protecție a lui (prin canalizare, nu mai este necesar să fie păstrate zonele de 1-4m în ambele părți ale canalelor, necesare în mod obișnuit pentru accesul la acestea în vederea curățării lor);
- Reglementarea juridică a străzilor și achiziționarea de terenuri pentru:
 - Prelungirea străzilor și îmbunătățirea geometriei străzilor;
 - Lărgirea străzilor pentru a putea fi amenajată o ampriză corespunzătoare;
 - Refacerea racordurilor la străzile existente conform cerințelor actuale.

Priorități pe termen scurt:

- Realizarea de pasarele pietonale/velo peste calea ferată;
- Prelungirea străzilor până la podurile, podețele sau pasarele propuse, pentru întregirea legăturilor;
- Îmbunătățirea racordului sau geometriei străzilor, unde terenul permite, prin realizarea de legături cu vizibilitate bună și racordări să ruleze pe drumurile publice;
- Îmbunătățirea amenajării pistelor de biciclete din oraș și încurajarea folosirii de biciclete, trotinete, sau alte vehicule alternative;
- Prelungirea pistelor de biciclete în extravilan și realizarea de zone de „promenadă” pentru pietoni;
- Continuarea îmbunătățirii transportului în comun și stabilirea unor benzi de circulație dedicate exclusiv transportului în comun, eventual cu intervale orare fixe, stabilite clar în funcție de fluxurile și intensitatea folosirii lor;
- Realizarea de străzi cu 2 benzi de-a lungul cailor ferate existente, care să funcționeze ca și centuri și străzi de legături între cartierele din oraș și legături cu localitățile învecinate. Este obligatoriu să fie amenajate cu 2 benzi de circulație, pentru a nu fi închise în perioadele de întreținere a căilor ferate.
- Refacerea semnalizării rutiere pe zonele în care se acceptă vreo modificare din cele prezentate în concluzii sau propuneri.

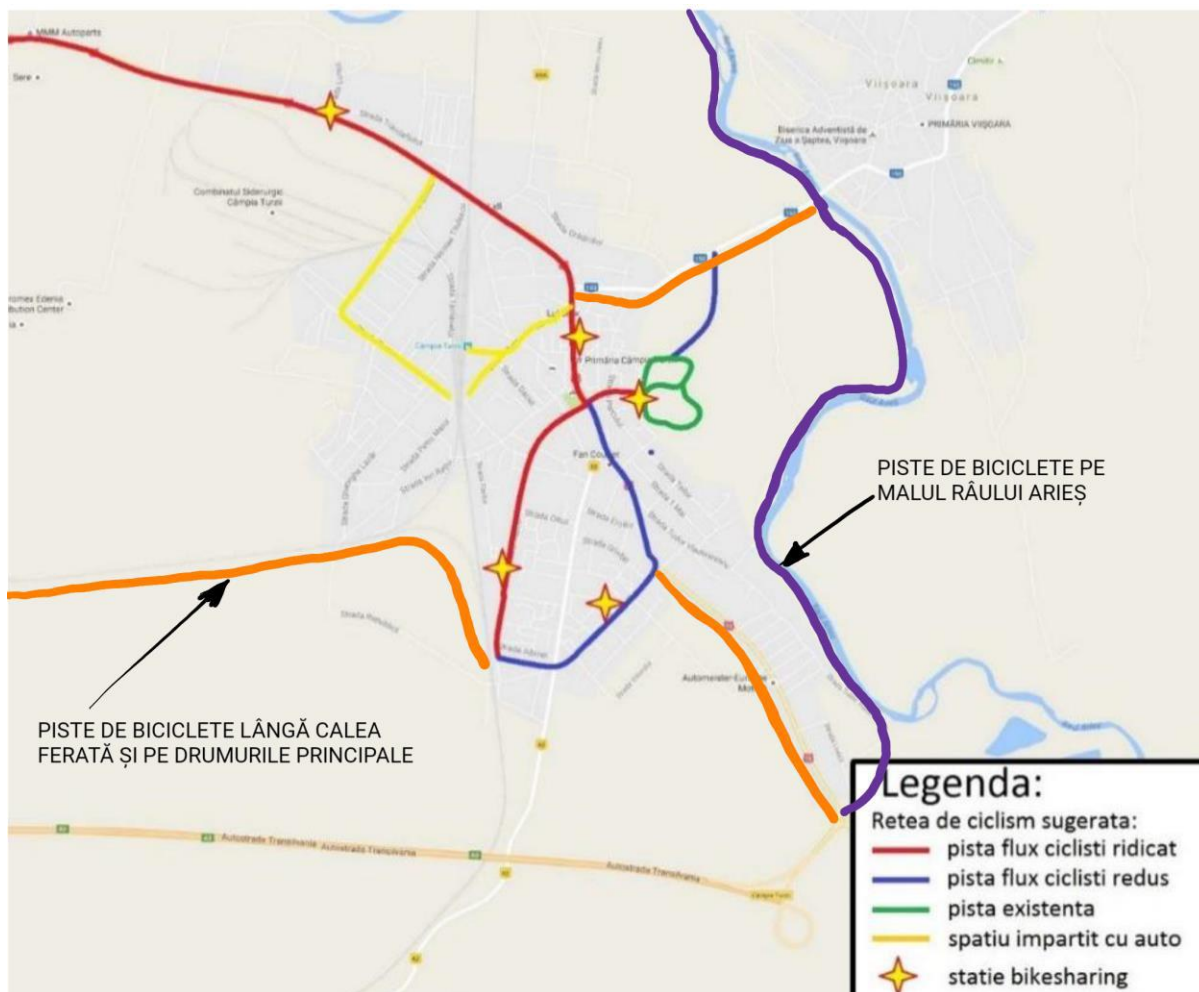
Folosirea carosabilului de către bicicliști prezintă un pericol mare atât pentru aceștia, cât și pentru traficul auto. Vedem deci oportun a se păstra în continuare propunerile de proiecte de realizare a traseelor velo regăsite în PMUD 2016-2027 și dezvoltarea acestora astfel încât să se creeze inele de circulație complete și sigure pentru bicicliști.

În PMUD Câmpia Turzii sunt evidențiate mai multe propuneri pentru dezvoltarea infrastructurii de ciclism în Câmpia Turzii, atât la nivel local, cât și regional, cu scopul de a încuraja utilizarea bicicletei ca mijloc de transport alternativ și de a îmbunătăți conectivitatea și accesibilitatea în oraș:

- **Crearea unei infrastructuri moderne și sigure pentru bicicliști - Etapa 1:** Această etapă propune dezvoltarea unei piste de biciclete care să lege Parcul Municipal de zona comercială Solaris Mall, trecând prin strada Laminoriștilor. Proiectul ar urma să fie implementat în perioada 2018-2027 și are un buget estimat de 0,2 milioane de euro, finanțat prin POR și bugetul local.
- **Crearea unei infrastructuri moderne și sigure pentru bicicliști - Etapa 2:** Această etapă vizează crearea unei legături între Cartierul Blocuri și Centru, prin străzile Aurel Vlaicu, Gheorghe Barițiu și 1 Decembrie 1918. Implementarea este prevăzută pentru perioada 2018-2027, cu un buget estimat de 0,2 milioane de euro, din surse europene și/sau bugetul local.
- **Crearea unei infrastructuri moderne și sigure pentru bicicliști - Etapa 3:** Această etapă propune dezvoltarea unei piste de biciclete care să conecteze Cartierul Șarât (zona industrială) cu centrul orașului și Parcul Municipal, continuând apoi spre comuna Viișoara pe strada George Coșbuc. Implementarea este planificată pentru perioada 2018-2027, cu un buget estimat de 0,2 milioane de euro, din fonduri europene și/sau bugetul local.
- **Crearea unei piste regionale de biciclete Câmpia Turzii - Turda:** Această pistă ar urma să lege cele două orașe, oferind o alternativă sustenabilă și sigură pentru navetiști și promovând în același timp cicloturismul. Proiectul necesită cooperare între cele două administrații locale și are un buget estimat de 0,4 milioane de euro, finanțat din bugetul local.

- **Rețea de stații self-service de închiriere de biciclete:** Proiectul propune Crearea de cinci stații automatizate de bike sharing/statii "self service" pentru închiriere de biciclete în zona: Parcului Municipal, Primăriei, 2 stații în zona Blocuri și una la Gară.
- **Coridor estic de mobilitate alternativă pietonală și velo "Arieș":** Coridor mobilitate nemotorizata în lungime de 7.44 km în proximitatea Arieșului ca alternativa la DN1 pentru accesul spre/dinspre Luna/3 Lacuri, conectând principalele 2 zone verzi ale orașului, parcul și complexul pescăresc. Cu un buget estimat de 15 milioane de euro, finanțat prin POR și bugetul local, acest coridor ar urma să includă o pistă de biciclete cu două sensuri separată total de traficul auto, un coridor pietonal, mobilier urban specific.
- **Coridor vestic pentru mobilitate multimodală durabilă:** Similar coridorului estic, acest proiect își propune să creeze o legătură între zona industrială, zona Blocuri, Șarăt și MIG, integrând piste de biciclete, trotuare și o șosea urbană, cu un buget estimat la 15 milioane de euro, finanțat prin POR și bugetul local.

Prezentăm mai jos o posibilă completare a rețelei velo, urmând a fi detaliată și completată în urma unor studii dedicate în acest sens.



Imaginea 40. Rețea de piste velo, propuse prin PMUD 2016-2027 și completări ale proiectantului.

5.2. Transportul de marfă

Transportul de marfă în Câmpia Turzii este generat în principal de zonele industriale și centrele comerciale, iar lipsa parcarilor dedicate aprovizionării piețelor reprezintă o problemă ce necesită rezolvare.

Propuneri pentru îmbunătățirea infrastructurii pentru transportul de marfă:

- Reabilitarea și modernizarea drumurilor pentru a suporta trafic greu, în special pe rutele care conectează parcurile industriale și zonele de depozitare. Aceasta include refacerea structurii drumurilor și extinderea carosabilului acolo unde este necesar.
- Construirea centurii ocolitoare sud: O recomandare pentru fluidizarea traficului de marfă este realizarea centurii de legătură între zona industrială vestică și DN15 / nodul de acces în Autostrada A3, care să ocolească orașul prin sud-vest, reducând astfel congestia prin oraș și uzura drumurilor locale.

- Crearea unui coridor vestic de mobilitate: Un nou coridor rutier ar îmbunătăți legăturile între cartierele vestice și zona industrială, facilitând accesul și reducând presiunea pe arterele existente.
- Facilități pentru vehiculele de transport marfă:
 - Amenajarea de parcuri dedicate pentru camioane și alte vehicule comerciale, pentru a preveni staționarea acestora pe drumurile publice sau în zonele neautorizate. Aceste parcuri ar trebui să fie situate în apropierea principalelor puncte de intrare și ieșire din oraș, precum și în proximitatea parcurilor industriale.
 - Crearea de terminale intermodale care să permită transferul eficient al mărfurilor între transportul rutier și feroviar. Aceasta include facilități de încărcare și descărcare rapidă și depozitare temporară a mărfurilor.
- Reducerea impactului ecologic:
 - Implementarea unor măsuri de reducere a poluării generate de transportul de marfă, cum ar fi utilizarea de vehicule cu emisii reduse și optimizarea traseelor pentru a minimiza timpul de parcurs și consumul de combustibil.
 - Crearea de perdele forestiere de protecție în jurul zonelor industriale și a principalelor rute de transport, pentru a reduce impactul poluării asupra zonelor rezidențiale adiacente.
- Integrarea cu rețelele naționale și europene: Conectarea eficientă a municipiului Câmpia Turzii la rețelele de transport naționale și internaționale, prin modernizarea infrastructurii feroviare și a accesului la coridoarele de transport europene. Aceasta va facilita fluxul de mărfuri și va spori competitivitatea economică a regiunii.

5.3. Transport public și intermodalitate

Conform PMUD 2016-2027, serviciul de transport de persoane în Câmpia Turzii și la nivel metropolitan este asigurat de diverși operatori regionali și naționali.

Datorită poziției sale geografice și a conexiunilor la rețeaua de transport, orașul este tranzitat de trafic local, județean, regional și internațional, având legături importante cu orașe precum Cluj-Napoca, Turda, Târgu Mureș, Alba Iulia.

Administrația locală demonstrează o bună capacitate de management, însă ar trebui să intensifice cooperarea și parteneriatele și în privința transportului în comun regional.

Pentru a asigura succesul strategiei de mobilitate, este esențială o bună organizare a municipalității și este necesară o deschidere către colaborarea cu actori publici relevanți (Consiliul Local Turda, consiliile locale ale UAT-urilor învecinate, Consiliul Județean Cluj, Comunitatea Urbană Arieșul etc.), precum și cu societatea civilă și mediul de afaceri, pentru a implementa proiectele majore de mobilitate și a stimula dezvoltarea zonei.

Coordonarea politicilor de transport și o abordare integrată sunt esențiale pentru succesul acestor inițiative.

Proiectul de transport public local din Câmpia Turzii este în curs de implementare, cu 7 autobuze hibride deja achiziționate și rute stabilite pentru a deservi toate cartierele, inclusiv zona industrială. Cartierul Insula prezintă o provocare din cauza străzilor înguste, dar se poate rezolva prin utilizarea unor autobuze mai mici, electrice, pe modelul Traseului Verde din centrul istoric al Municipiului Sibiu, sub forma unui transport public complementar celui de la nivelul orașului.

Odată funcțional, sistemul va oferi linii urbane și suburbane. PMUD 2016-2027 propune 7 proiecte complementare pentru un transport public eficient în Câmpia Turzii și comunele învecinate. Susținem implementarea rapidă a acestor proiecte pentru a reduce congestia traficului.

În plus, propunem crearea de benzi dedicate pentru autobuze și extinderea transportului public la nivelul conurbației Turda - Câmpia Turzii și în localitățile limitrofe. Astfel, locuitorii vor beneficia de un transport eficient, o mobilitate sporită și un mediu mai ecologic și accesibil.

Ca și recomandare, pentru toate zonele de dezvoltare spațială trebuie planificată extinderea rețelei de transport public astfel încât să se asigure accesibilitatea din orice punct ale acestora, pe o rază de 400-500m, la transportul public.

Zona Gării este considerată în prezent o zonă cu potențial de dezvoltare a mobilității intermodale, preluând și rolul de stație pentru transportul public local și regional. Datorită scăderii importanței vechii autogări a orașului, zona gării va prelua și rolul de stație pentru transportul public local și regional.

Este una dintre principalele porți de intrare/ieșire din oraș, în special pentru navetiștii care călătoresc cu trenul.

În prezent, această zonă este subiectul unui proiect cu finanțare deja asigurată și proiectare finalizată pentru a integra eficient diferitele moduri de transport și a crea un spațiu public sigur și atractiv.

Soluții propuse:

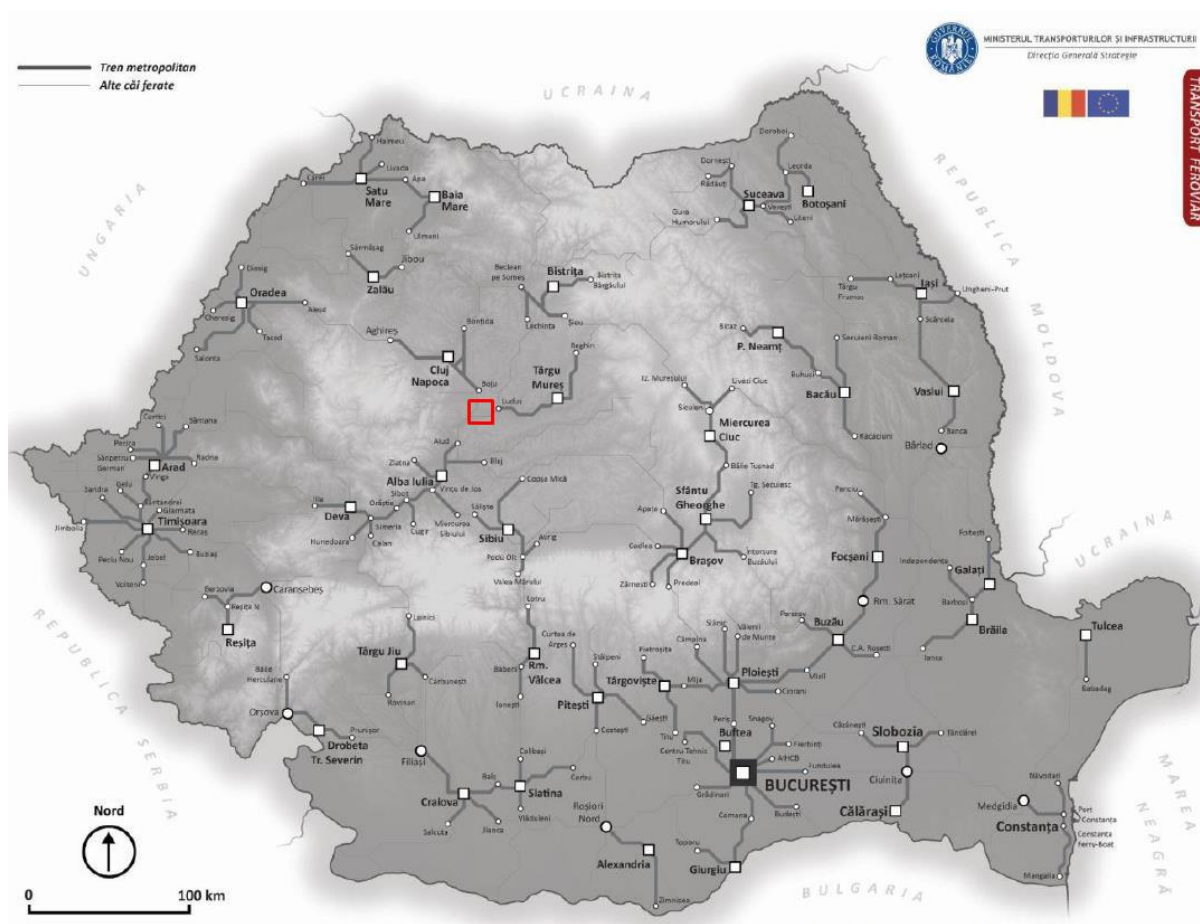
- Modernizarea și amenajarea spațiilor publice;
- Crearea de parări și stații de transport public;
- Implementarea de sisteme de bike-sharing;
- Reabilitarea clădirii gării și extinderea zonei într-un nod intermodal modern;
- Modernizarea infrastructurii pietonale și velo;
- Relocarea autogării actuale într-o zonă mai potrivită și cu mai mult spațiu disponibil.

Transport public local feroviar

Istoria Municipiului Câmpia Turzii este strâns legată de dezvoltarea căilor ferate din România și faptul că orașul este în proximitatea unui important nod feroviar, reprezintă avantaje importante care să ajute la mobilitatea locuitorilor din oraș. Fiind un municipiu relativ mic ca întindere, nu vedem oportun implementarea unor idei de transport public local feroviar, gen tramvai sau tren exclusiv urban, dar ideea conectării pe cale feroviară la nivelul conurbației Turda – Câmpia Turzii și localitățile limitrofe rămâne una dintre direcțiile de acțiune ce nu trebuie neglijată, fiind susținută și prin PMUD 2016-2027 prin proiectul „PTP.9 Serviciu de tren metropolitan Turda Câmpia Turzii”. Un tren periurban, cunoscut și sub denumirea de tren suburban, este un tip de serviciu feroviar care operează în periferia zonelor urbane, conectând suburbiile și orașele apropiate centrului municipiului.

Conectarea Câmpiei Turzii cu Turda printr-un astfel de serviciu, ar oferi o alternativă rapidă și ecologică la transportul rutier, reducând congestia și poluarea. Linia de cale ferată existentă între cele două localități, utilizată în trecut doar pentru transportul de marfă, poate fi valorificată în acest scop.

Ministerul Transporturilor are în vedere, prin Planul investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport în perioada 2020 – 2030, realizarea de rețele de tren periurban pentru principalele reședințe de județ, Câmpia Turzii fiind astfel la intersecția dintre rețeaua propusă pentru Mun. Cluj-Napoca și Mun. Târgu Mureș.



Imaginea 41. Identificarea rutelor trenului periurban la nivelul Romaniei . Sursa: Ministerul Transporturilor

În vederea îmbunătățirii conectivității urbane și a reducerii efectului de barieră generat de infrastructura feroviară, la nivelul municipiului sunt avute în vedere mai multe obiective de utilitate publică aflate în diferite etape de analiză, proiectare sau promovare. Acestea urmăresc atât creșterea accesibilității între cartiere, cât și dezvoltarea unor noi conexiuni rutiere strategice:

- realizarea unei supratraversări/subtraversări a căii ferate pentru continuarea străzii Avram Iancu către strada Petru Maior și asigurarea legăturii cu cartierul Șarât, în zona km feroviar 449+940 (cca.);
- amenajarea unei străzi colectoare paralele cu strada Aurel Vlaicu, pe sectorul cuprins între km feroviari 449+3 și 448+8;
- realizarea centurii ocolitoare a municipiului, cu supratraversarea liniei de cale ferată 300 prin intermediul unui pasaj superior oblic în zona km 448+3;

- **realizarea centurii ocolitoare cu traversarea liniei CF 322 Câmpia Turzii – Turda prin trecere la nivel în zona km 2+600.**

Aceste investiții vor contribui la creșterea permeabilității teritoriale, la fluidizarea circulației și la îmbunătățirea relațiilor funcționale dintre diferitele zone ale municipiului, fiind în concordanță cu obiectivele de dezvoltare a infrastructurii de transport și de valorificare a potențialului nodului feroviar Câmpia Turzii.

Totodată, realizarea acestor obiective de utilitate publică se va face cu respectarea prevederilor O.U.G. nr. 12/1998 privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, ale O.U.G. nr. 57/2019 privind Codul administrativ, ale Legii nr. 33/1994 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică și ale Legii nr. 255/2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, cu modificările și completările ulterioare. Implementarea acestora este condiționată de obținerea tuturor avizelor, acordurilor și autorizațiilor prevăzute de legislația în vigoare și se va realiza numai în măsura în care nu afectează și nu sunt necesare obiectivului de investiții „Modernizarea liniei de cale ferată Coșlariu – Cluj-Napoca” sau altor investiții existente ori viitoare aferente infrastructurii feroviare, cu respectarea condițiilor stabilite de administratorul infrastructurii feroviare.

În concluzie, recomandăm luarea în considerare a ideii implementării unui sistem de tren periurban, în colaborare cu localitățile din jur, cum ar fi municipiul Turda și de ce nu, integrarea municipiului Câmpia Turzii în rețeaua trenurilor periurbane propuse deja pentru Mun. Cluj-Napoca și Mun. Târgu Mureș, lucru care ar duce la creșterea mobilității locuitorilor din municipiu.

Organizarea dezvoltării spațiale în raport cu dezvoltarea transportului public local și metropolitan este esențială pentru a asigura o creștere urbană durabilă și eficientă.

Recomandări:

1. Planificare Integrată:

- **Abordare holistică:** Dezvoltarea urbană și transportul public trebuie planificate împreună, nu separat. Planurile urbanistice generale (PUG) și planurile de mobilitate urbană durabilă (PMUD) trebuie să fie interconectate și să se completeze reciproc.

- Viziune pe termen lung: Este necesară o viziune comună pe termen lung pentru dezvoltarea orașului și a sistemului de transport, care să ia în considerare tendințele demografice, economice și de mediu.

2. Dezvoltare Orientată spre Transportul Public (DOTP):

- Concentrare urbană: Se recomandă încurajarea dezvoltării compacte și dense în jurul stațiilor și coridoarelor de transport public, pentru a maximiza accesibilitatea și a reduce dependența de automobile.
- Mix de utilizări: locuințe, birouri, comerț, servicii în zonele DOTP, pentru a crea comunități vibrante și a reduce nevoia de deplasări lungi.

3. Prioritizarea Transportului Public:

- Infrastructură: Sunt necesare investiții în infrastructură de transport public de calitate, inclusiv linii de tramvai, autobuze electrice, benzi dedicate, stații moderne și interconectate.
- Servicii: Trebuie asigurate servicii de transport public frecvente, fiabile, accesibile și confortabile, care să răspundă nevoilor diverse ale populației.
- Crearea și extinderea rețelei de transport public: Odată cu creșterea orașului, este necesară extinderea rețelei de transport public, în special către cartierele noi și zonele periurbane.
- Flotă modernă: Se recomandă achiziționarea de vehicule moderne, eficiente energetic și mai puțin poluante (de exemplu, autobuze electrice sau hibride).
- Crearea de benzi dedicate: Implementarea de benzi dedicate pentru transportul public pe arterele principale, pentru a îmbunătăți viteza și fiabilitatea serviciilor.
- Dezvoltarea de noduri intermodale: Crearea de noduri intermodale la principalele stații de transport public, care să faciliteze transferul între diferitele moduri de transport.
- Implementarea unui sistem de bike-sharing: Încurajarea utilizării bicicletei ca mijloc de transport complementar, prin implementarea unui sistem de bike-sharing integrat cu transportul public.
- Accesibilitatea stațiilor: Pentru a stimula utilizarea transportului public local, se recomandă ca arterele principale care duc către stațiile de transport să fie reamenajate pentru a îmbunătăți experiența și confortul pietonilor. Aceasta poate include implementarea de sensuri unice, reducerea lățimii carosabilului, eliminarea sau restricționarea parcării la nivelul străzii, lărgirea trotuarelor, plantarea de aliniamente de

copaci și adoptarea modelului de stradă "zonă rezidențială. Aceste măsuri sunt deosebit de importante în zonele cu blocuri de locuințe, unde densitatea populației este ridicată.

4. Intermodalitate:

- Integrare: Trebuie facilitate conexiunile între diferitele moduri de transport (tren, autobuz, bicicletă, mers pe jos), prin crearea de noduri intermodale și dezvoltarea de sisteme de ticketing integrate.
- Parcări de transfer la stații periferice/ terminale multimodale: Pentru reducerea navetismului cu automobilul din zonele periferice și din localitățile limitrofe municipiului, este recomandat crearea unei rețele eficiente de transport public local, ale cărei stații să fie prevăzute cu parcări de transfer de tip bike&ride și park&ride în zonele de interes.

5. Tehnologie:

- Sisteme inteligente: Implementarea de sisteme inteligente de management al traficului, informare a călătorilor în timp real, plată electronică și optimizare a rutelor.

6. Participare Publică:

- Consultare: Se recomandă implicarea cetățenilor, a comunităților locale și a organizațiilor societății civile în procesul de planificare și luare a deciziilor privind dezvoltarea urbană și transportul public.
- Transparență: Asigurați transparența în ceea ce privește proiectele de dezvoltare și transport, precum și impactul acestora asupra mediului și comunităților.

7. Monitorizare și Evaluare:

- Indicatori: Stabiliți indicatori clari pentru a măsura performanța sistemului de transport public și impactul dezvoltării urbane asupra acestuia.
- Adaptare: Monitorizați și evaluați în mod regulat eficacitatea politicilor și strategiilor, și ajustați-le în funcție de rezultate și de schimbările contextuale.

Recomandări pentru (re)organizarea gărilor/haltelor ca puncte intermodale și pentru organizarea urbanistică a zonelor lor de influență:

În ce privește dezvoltarea transportului public metropolitan de tip tren urban, trebuie luat în considerare ca stațiile (gări, halte) să fie organizate ca puncte intermodale în care se intersectează transportul public, trasee pentru biciclete, cu parcări de transfer pentru mașini și biciclete.

Se consideră zona de accesibilitate și influență a gărilor un areal cu o rază cuprinsă între 400 m (areal cu accesibilitate pietonală) și 800 m (zona mai largă de influență).

Implementarea unui sistem de tren urban-metropolitan va avea un impact semnificativ asupra dezvoltării orașului, stimulând creșterea și transformările urbane în zonele adiacente traseului și, în special, în jurul stațiilor. Acest nou mod de transport va deveni un catalizator al expansiunii și modernizării orașului, creând o axă principală de dezvoltare urbană.

Găările și/sau haltele transformate în stații pentru trenul metropolitan ar trebui să fie integrate în puncte intermodale, respectând următoarele principii:

- Accesibilitate ușoară din zonele construite: Stațiile trebuie să fie ușor de ajuns pentru călători, indiferent de zona orașului în care locuiesc.
- Opțiuni multiple de transport: Stațiile ar trebui să ofere conexiuni la diferite moduri de transport, cum ar fi autobuze, biciclete sau mașini, pentru a încuraja intermodalitatea.
- Conexiune la rețeaua rutieră principală: Pe cât posibil, stațiile ar trebui să fie amplasate în apropierea drumurilor importante pentru a facilita accesul.
- Trasee pietonale și pentru biciclete: Crearea de trasee sigure și atractive pentru pietoni și bicicliști către stații va încuraja deplasările active și va reduce dependența de mașini.
- Accesibilitate de ambele părți ale căii ferate: Pasajele subterane vor permite accesul facil la stații din ambele părți ale căii ferate, eliminând bariera creată de aceasta.
- Transfer modal rapid și confortabil: Stațiile ar trebui să ofere condiții optime pentru schimbarea rapidă și ușoară între diferite moduri de transport, inclusiv prin parări, stații de autobuz și sisteme de închiriere biciclete.

Zonele din jurul gărilor, pe o rază de aproximativ 500 de metri, au o importanță strategică pentru dezvoltarea urbană echilibrată și sustenabilă, încurajând utilizarea transportului public și a deplasărilor nemotorizate.

Pentru a asigura o dezvoltare coerentă și unitară a acestor zone, se recomandă ca primăria să achiziționeze terenuri în proximitatea stațiilor. Această politică funciară ar permite crearea unor mici centre urbane care să devină puncte de referință atât la nivel local, cât și metropolitan, integrând funcțiuni diverse și facilitând accesul la transportul public și la opțiunile de deplasare nemotorizate.

5.4. Zone urbane complexe

Zonele urbane complexe sunt zone importante din oraș, cu o valoare urbanistică și funcțională ridicată, dar care se confruntă cu provocări în organizarea mobilității. Acestea necesită o planificare integrată între urbanism și mobilitate pentru a asigura atât accesibilitatea, cât și calitatea urbană.

O analiză preliminară a Câmpiei Turzii identifică două astfel de zone cu un grad mediu spre ridicat de complexitate în Câmpia Turzii, datorită importanței lor pentru transport și potențialului de dezvoltare a mobilității intermodale:

Zona centrală - Piața Mihai Viteazu: Situată pe axa principală de circulație, la intersecția mai multor străzi importante, această zonă atrage fluxuri auto și pietonale semnificative datorită funcțiilor sale administrative, comerciale, culturale, educaționale și de sănătate. De asemenea, majoritatea traficului spre și dinspre gară trece prin această zonă, la care se adaugă și traficul de tranzit, neavând o alternativă. Trecherile de pietoni considerate periculoase au fost modernizate prin montarea de semafoare, pentru îmbunătățirea siguranței în trafic a pietonilor.

Disfuncționalități:

- Lipsa infrastructurii pentru biciclete, dar cu un amplu proiect în curs de pregătire
- Numărul insuficient de parări
- Grad ridicat de motorizare: Zona este dominată de traficul auto, ceea ce afectează calitatea aerului și nivelul de zgomot.

Deși valoroasă din punct de vedere urbanistic și funcțional, se confruntă cu probleme semnificative legate de mobilitate și accesibilitate. Pentru a remedia aceste disfuncționalități, este necesară o abordare integrată care să îmbunătățească mobilitatea, să protejeze patrimoniul cultural și să creeze un spațiu urban mai atractiv și mai sustenabil.

Zona gării: Situată la capătul străzii Gării, această zonă are un grad ridicat de complexitate datorită suprapunerii de funcționalități: stație pentru autocare și microbuze, stație de taxiuri și gară CFR. Este una dintre principalele porți de intrare/ieșire din oraș, în special pentru navetiștii care călătoresc cu trenul. În prezent, în zona gării există parări amenajate, stație de taxi și stație pentru transport public.

Disfuncționalități:

- Spații publice degradate sau neamenajate, îngreunând deplasarea pietonală și auto.

- Lipsa infrastructurii pentru biciclete, deși ar fi util un sistem de bike-sharing pentru navetiști, pista de biciclete fiind amenajată deja pe stradă până în zona gării.

Pentru a transforma zona Gării într-un nod de transport funcțional și atractiv, este necesară o intervenție complexă care să includă:

- Reabilitarea și modernizarea spațiilor publice: Crearea unor zone pietonale și carosabile sigure, atractive și accesibile pentru toți utilizatorii.
- Dotarea zonei cu facilități specifice: Amenajarea de parcuri, stații de transport public și stații de taxi, pentru a facilita accesul și transferul călătorilor.
- Dezvoltarea infrastructurii pentru biciclete: Construirea de piste de biciclete și implementarea unui sistem de bike-sharing pentru a încuraja transportul ecologic și pentru a oferi o alternativă de transport convenabilă pentru navetiști.

5.5. Zone aeronautice de protecție aferente infrastructurii aeronautice – Aeroportul Internațional „Avram Iancu” Cluj-Napoca

Teritoriul administrativ al municipiului Câmpia Turzii se află sub incidența zonelor de siguranță și protecție aferente Aeroportului Internațional „Avram Iancu” Cluj-Napoca. Integrarea acestor zone în documentațiile urbanistice asigură siguranța zborurilor, compatibilitatea radioelectrică și corelarea dezvoltării urbane cu cerințele de protecție aeronautică.

Încadrarea UAT Câmpia Turzii în zonele de referință aferente Aeroportului Internațional „Avram Iancu” Cluj-Napoca

Conform prevederilor pct. 4.3.1.1–4.3.1.6 din RACR-ZSAC, pentru aerodromurile destinate aeronavelor cu aripi fixe se definesc patru zone de referință I–IV, corespunzătoare serviciilor aeronautice civile:

- **Zona I** (de apropiere și urcare la decolare) – suprafață trapezoidală înclinată, simetrică față de axul pistei, cu lungime de 8.500–15.000 m și evazare de 15°, unde înălțimea maximă admisă a obstacolelor crește de la cota aerodromului până la +30,0 m;

- **Zona II** (conică) – extinsă pe 4.500 m de la marginile benzii pistei, în orice direcție, cu pantă de 1:150;
- **Zona III** (orizontală interioară) – extinsă încă 8.500 m în jurul Zonei II, la înălțimea constantă de +30,0 m față de cota aerodromului;
- **Zona IV** (orizontală exterioară) – continuă până la limita CTR/TMA, fiind de interes obstacolele cu înălțimi egale sau mai mari de +45,0 m față de cota aerodromului 0,0 m.

În cadrul UAT Câmpia Turzii, teritoriul se află în NAPOCA TMA 1 aferente Aeroportului Internațional „Avram Iancu” Cluj-Napoca.

Delimitarea exactă a acestor zone este evidențiată în planșele de reglementări urbanistice și se va prelua în documentația PUG în conformitate cu datele puse la dispoziție de AACR și/sau de administratorul infrastructurii aeroportuare.

Zone și suprafețe de protecție aferente mijloacelor de radionavigație și supraveghere

Conform capitolului 3.4 și anexei 2 din RACR-ZSAC, mijloacele CNS și meteorologice amplasate pe și în jurul aeroporturilor civile sunt protejate prin suprafețe și zone specifice:

- suprafețe de protecție ILS constituite din suprafețele critice și sensibile ILS Loc și ILS GP;
- suprafețe și zone de protecție aferente sistemelor de supraveghere;
- suprafețe și zone de protecție VOR/DVOR;
- suprafețe și zone de protecție DME/N;
- suprafețe și zone de protecție NDB;
- suprafețe și zone de protecție ale mijloacelor de comunicații;
- suprafețe de protecție ale mijloacelor meteorologice.

În cazul în care pe teritoriul UAT Municipiul Câmpia Turzii se suprapun și suprafețe sau zone de protecție aferente echipamentelor CNS și meteorologice ale Aeroportului

Internațional „Avram Iancu” Cluj-Napoca, acestea se vor evidenția distinct în planșele de reglementări și se vor prelua în Regulamentul Local de Urbanism.

Localități aflate parțial sau integral în zonele de protecție aeronautică

Municipiul Câmpia Turzii se încadrează în categoria localităților aflate parțial sau integral în zonele de protecție aeronautică aferente Aeroportului Internațional „Avram Iancu” Cluj-Napoca, conform delimitărilor transmise de AACR și preluate în planșele PUG.

Nr. crt.	Localitate / UAT	Tip de zonă afectată	Încadrare în zone / suprafețe de protecție
1	Municipiul Cluj-Napoca	Aeroport Cluj-Napoca	Zonele I, II, III, IV + zone CNS
2	Comuna Apahida	Aeroport Cluj-Napoca	Zonele I, II, III, IV
3	Comuna Jucu	Aeroport Cluj-Napoca	Zonele II, III, IV
4	Comuna Bonțida	Aeroport Cluj-Napoca	Zonele III, IV
5	Municipiul Turda	Aeroport Cluj-Napoca	Zonele III, IV
6	Municipiul Câmpia Turzii	Aeroport Cluj-Napoca	Zonele III, IV
7	Comuna Luna	Aeroport Cluj-Napoca	Zonele III, IV
8	Comuna Viișoara	Aeroport Cluj-Napoca	Zonele III, IV
9	Comuna Săndulești	Aeroport Cluj-Napoca	Zonele III, IV
10	Comuna Mihai Viteazu	Aeroport Cluj-Napoca	Zonele III, IV

Regim de avizare și condiții urbanistice

Conform art. 4.4 și 5.7 din RACR-ZSAC, toate investițiile, construcțiile sau instalațiile propuse în interiorul zonelor I–IV și în perimetrele de protecție ale echipamentelor CNS sunt supuse avizării obligatorii de către AACR. Planul Urbanistic General va integra aceste zone în planșele de reglementări prin delimitarea servituților, marcarea zonelor de protecție și includerea condițiilor în Regulamentul Local de Urbanism.

a) Prevederi relevante din RACR-ZSAC (ediția 1/2015, cu modificările ulterioare)

- **Art. 3.4 – Suprafețe și zone de protecție ale mijloacelor CNS și meteorologice:** instituie zone de protecție în jurul echipamentelor de radionavigație și supraveghere, în interiorul cărora amplasarea oricărui obiectiv nou este permisă doar cu avizul AACR;
- **Art. 3.5 – Spațiul aerian controlat din vecinătatea aerodromurilor:** definește CTR și TMA și interzice amplasarea de obstacole care pot afecta traficul aerian fără avizul AACR;
- **Art. 4.3 – Zonele de referință I–IV aferente aerodromurilor:** stabilește geometria, dimensiunile și pantele de referință pentru fiecare zonă;
- **Art. 4.4 – Regimul de avizare și condițiile de amplasare:** prevede categoriile de obiective supuse avizării și restricțiile asociate acestora;
- **Art. 5.7 – Integrarea zonelor cu servituți aeronautice civile în planurile urbanistice:** obligă autoritățile administrației publice locale să includă aceste zone în documentațiile de urbanism și să obțină avizul AACR.

b) Prevederi relevante din Codul Aerian al României (OG nr. 29/1997, republicată, cu modificările ulterioare)

- **Art. 85 – Zone de protecție și servituți aeronautice:** stabilește regimul juridic al zonelor cu servituți aeronautice, în care construirea și utilizarea obiectivelor se realizează doar cu avizul AACR;
- **Art. 87 – Avizarea documentațiilor tehnice și responsabilități:** impune obligativitatea obținerii avizului AACR pentru documentațiile aferente construcțiilor care pot constitui obstacole pentru navigația aeriană;

- **Art. 91 – Responsabilitatea autorităților locale:** prevede obligația autorităților administrației publice locale de a include servituțile aeronautice în documentațiile de urbanism și de a condiționa emiterea autorizațiilor de construire de existența avizului AACR.

6. POLITICI ȘI PROGRAME DE INVESTIȚII PUBLICE NECESARE PENTRU IMPLEMENTARE

Politica pentru gestiunea și extinderea în rețea a sistemului de spații verzi

- Asigurarea de fonduri și de capacitate pentru realizarea exproprierilor necesare extinderii suprafețelor de spațiu verde.
- Program pentru realizarea de perdele forestiere de protecție cu material forestier local pe terenuri publice și private, cu precădere în zonele industriale, adiacent drumurilor naționale și județene, și în jurul unităților agricole.
- Elaborarea unui ghid, realizat în echipă complexă de către specialiști în arhitectura peisajului și urbanismului, ecologie, horticultură și inginerie forestieră, cu o abordare participativă, pentru adoptarea unor *”măsuri obligatorii, pentru persoanele fizice și juridice, cu privire la întreținerea și înfrumusețarea, după caz, a clădirilor, curților și împrejurimilor acestora, a spațiilor verzi din curți și dintre clădiri, a arborilor și arbuștilor decorativi”* (conform lit.h, Art. 70, OUG 195/2005 privind protecția mediului).
- Acordarea de facilități fiscale pentru asigurarea a mai mult decât suprafața minimă de spațiu verde conform reglementărilor urbanistice pe parcelele în proprietate privată.
- Încurajarea înscrierii în registrul spațiilor verzi a suprafețelor de teren în proprietate privată care au funcțiunea de spațiu verde (grădini private rezidențiale, grădini de legume, livezi, vii, spații verzi aferente clădirilor cu funcțiuni comerciale și de servicii, cu condiția ca acestea să fie pe sol natural, neconstruite, și amenajate cu vegetație).
- Introducerea unei impozitări suplimentare, de până la 500%, conform Codului Civil, pentru nerespectarea procentului de spațiu verde pe parcelă din reglementările urbanistice.

Politica pentru locuințe sociale

- realizarea de proiecte integrate de locuire - educaționale - ocupaționale pentru comunitățile defavorizate;
- stimularea dezvoltării întreprinderilor sociale care să realizeze inserția pe piața muncii a persoanelor defavorizate;
- extinderea terenurilor în proprietate publică pentru asigurarea necesarului de locuințe sociale fie prin exproprierea de terenuri în proprietate privată fie prin repartizarea unui procent din locuințele realizate prin proiecte de tip PUZ pentru locuințe sociale și trecerea lor în proprietate publică prin cedare;
- adoptarea unor criterii de acordare a locuințelor sociale care să prioritizeze persoanele pentru care accesul la locuință este critic, necesar și nu poate fi realizat în condițiile pieței;

Politica pentru regenerare urbană

- Dezvoltarea de programe de regenerare urbană pentru fiecare zonă de regenerare

Politica pentru dezvoltarea unei noi culturi a mobilității

Politica pentru restructurare urbană

Politica pentru gestionarea riscului la inundații și gestiunea sustenabilă a

resurselor de apă

- Managementul apei pluviale aproape de locul unde cade, folosind diferite metode, de exemplu:
 - Executarea de bazine de retenție locală a apelor pluviale pentru irigarea spațiilor verzi.
 - Amenajarea de iazuri de stocare în zonele cu risc de inundare sau zone tampon, pentru a gestiona eficient cantitățile mari de apă rezultate din precipitații extreme.
 - Limitarea impermeabilizării solului, care să permită infiltrarea apei de ploaie în sol;
- Adoptarea unei HCL pentru acordarea de facilități de impozitare pentru gospodăriile care reutilizează apa de ploaie.

7. LISTA PRINCIPALELOR PROIECTE DE DEZVOLTARE ȘI RESTRUCTURARE

Investițiile majore ale Municipiului Câmpia Turzii identificate în cadrul PMUD Câmpia Turzii și SIDU Câmpia Turzii se axează pe mobilitate durabilă, acces la utilități publice, dezvoltarea infrastructurii educaționale, de sport, și de sănătate la nivelul municipiului, asistență pentru persoanele marginalizate din cauza lipsei locuinței, regenerarea urbană a cartierelor de locuit, și îmbunătățirea calității și suprafeței spațiilor verzi și plantate.

În continuare enumerăm proiectele din cadrul SIDU cu o componentă spațială ce necesită o investiție ridicată:

- Centru de colectare pentru fluxurile speciale de deșeuri a deșeurilor reciclabile - reducerea cu 80% a deversărilor și depozitărilor necontrolate de substanțe și materii pe sol.
- Programul "o mașină, un copac" (vezi mai jos)
- Dezvoltare rețea de canalizare, de gaze naturale, și de apă potabilă
- Extindere și amenajare clădire Primărie - str. Laminoriștilor nr. 2.
- Amenajare clădire și locație nouă pentru soluționarea problemelor sociale din colonia Goldiș
- Construirea unui centru de excelență pentru tineri cu rezultate deosebite inclusiv în sport
- Înființarea unui centru de primire urgențe (CPU) și dotarea acestuia
- Reabilitarea, extinderea și dotarea spitalului municipal "Dr. Cornel Igna" prin extindere ambulatoriu, reabilitare spital, realizare centru integrat medical-social
- Amenajare spațiu pentru Serviciul de Situații de Urgență și achiziționarea autospecială pentru stins incendii
- Construcția și amenajarea unui complex sportiv multifuncțional
- Amenajare, reamenajare și extindere de parcuri și locuri de joacă, inclusiv spațiile verzi
- Îmbunătățirea infrastructurii sportive prin Reabilitare și modernizare Stadion municipal "Mihai Adam", Reabilitare și modernizare Sala Sporturilor "Ioan

Stanatiev”, Reabilitare / reparații bază sportivă ”Lut”, Reamplasare teren de sport în vederea extinderii parcului existent - Liceul Teoretic ”Pavel Dan”

Corelat cu PMUD, SIDU propune:

- Îmbunătățirea transportului interurban prin realizarea centurii ocolitoare sud
- Piste pentru biciclete, prin realizarea coridorului estic de mobilitate alternativă pietonală și velo ”Arieș”, și coridorului vestic pentru mobilitate urbană durabilă
- Proiecte integrate de reabilitare a drumurilor și peisagistică
- Regenerarea urbană a cartierelor de locuințe (spații verzi și fațade clădiri)
- Construire pasarelă, pasaj pietonal peste/sub calea ferată - Cartier Șarăt

Pentru programul 1 copac o mașină, regenerarea urbană a cartierelor cu locuințe colective, și plantarea de aliniamente, o posibilitate ar fi realizarea unui plan integrat pentru spații verzi / de plantare în cadrul unui proiect de cercetare prin fonduri europene în colaborare cu universități din Europa și în parteneriat cu autorități locale Europene. De exemplu, TU Delft (Universitatea Tehnică Delft) din Olanda conduce un program de cercetare pentru mai multe municipalități Olandeze în scopul realizării unui plan de plantare pentru distribuția spațială a ceea ce ei numesc ”noua pădure urbană”³⁵.

În continuare enumerăm proiectele din cadrul PMUD cu o componentă spațială ce necesită o investiție ridicată:

- PMS1-4. Investiții în infrastructura pentru bicicliști la nivelul Municipiului și al zonei periurbane, respectiv pe direcția Turda - Câmpia Turzii, cu o valoare estimată totală de 1mil Euro, defalcată pe etape și proiecte: crearea unei infrastructuri moderne, sigure pentru bicicliști în 3 etape - Parc Municipal - Laminoriștilor - Mall / Blocuri - Laminoriștilor / Parc Municipal - Viișoara; crearea unei piste regionale de biciclete Câmpia Turzii - Turda
- PMS17. Coridor estic mobilitate alternativă pietonală și velo ”Arieș”, cu orizont de timp 2025, și o valoare estimată de 15 mil. Euro.
- PAS1. Accesibilitate în cartierele Șarăt și Lut, cu orizont de timp 2025 și o valoare estimată de 1,2 mil. Euro: lărgirea podului peste Arieș spre cartierul Lut 2x2 benzi, pentru a fluidiza și a prelua traficul în zonă, cu acces facil cicliști și pietoni sau pod pietoni și cicliști paralel; construcția unei pasarele / pasaj subteran pentru pietoni și

³⁵ <https://www.urbanforestry.nl/>

bicicliști peste calea ferată Cartier Șarât și Cartier Centru (strada Avram Iancu - Strada Traian); modernizarea infrastructurii rutiere în cartierele Șarât și Lut.

- PAS6. Realizarea unui centru intermodal în zona Gării - orizont 2023 - cu o valoare estimată de 0.75 - 1 mil Euro.
 - PAS7. Crearea unui punct de transfer marfă - zona industrială sau strada Târnavelor.
 - PAS14. Centură ocolitoare sud, orizont de timp 2025, cu o valoare estimată de 15 mil. Euro
 - PTP8. Coridor vestic pentru mobilitate multimodală durabilă, orizont de timp 2025, cu o valoare estimată de 15 mil. Euro
 - PTP9. Servicii de tren metropolitan, orizont de timp 2025, cu o valoare estimată de 15 mil. Euro.
- Alte investiții cu o componentă spațială, și costuri estimate sub 1 mil. Euro:
- PMS11. Realizarea de perdele forestiere și aliniamente de arbori, cu capacitate mare de reținere a CO2 în zonele expuse traficului feroviar (Blocuri, Șarât), cu orizont de timp 2025.
 - PMS15. Trasee pietonale - Strada Parcului - Str. Băii - Str. M. Viteazu - (signalistică, amenajare) - rețea integrată de alei pietonale, cu orizont de timp 2025
 - PMS16. Reproiectarea malului Arieșului - strada Tudor Vladimirescu, zona de promenadă spre Viișoara, cu orizont de timp 2027
 - PCL5. Realizarea unui PUZ zona centrală, orizont de timp 2023, cu o valoare estimată de 10.000.

Pe lângă proiectele din cadrul PMUD și SIDU, următoarele proiecte au în vedere dezvoltare infrastructurii tehnico-edilitare:

- Intervenții asupra zonelor expuse la eroziuni ale malului și digurilor râului Arieș
- Decolmatare și întreținerea permanentă a canalelor și șanțurilor, pentru dirijarea controlată a apelor meteorice
- Extinderea investițiilor în alimentarea cu apă în vederea acoperirii integrale a intravilanului
- Montarea de hidranți exteriori stradali pentru stingerea eventualelor incendii
- Extinderea investițiilor în rețelele de canalizare ape uzate menajere în vederea acoperirii integrale a intravilanului

- Extinderea rețelelor de 0,4 kV în vederea acoperirii integrale a intravilanului, preponderent în subteran
- Asigurarea iluminatului public pe toate străzile din intravilan folosind corpuri LED și sistem complet automatizat și independent
- Extinderea rețelelor de distribuție a gazelor naturale în vederea acoperirii integrale a intravilanului
- Montarea de panouri fotovoltaice, corpuri LED, panouri solare pentru agent termic, pentru toate instituțiile aflate în administrarea administrației publice locale
- Extinderea rețelelor de cablu TV / internet în vederea acoperirii integrale a intravilanului
- Trecerea cablurilor de telecomunicații existente pe fațadele clădirilor și pe stâlpii electrici în subteran, prin realizarea unei canale tehnice corespunzătoare, în condordanță cu legislația în vigoare.

8. PLANUL DE ACȚIUNE

Vezi Anexa 1. Planul de acțiune

Oportunități de finanțare

La nivelul Regiunii de Dezvoltare Nord-Vest din care face parte și Municipiul Câmpia Turzii, **Programul Regional Nord-Vest 2021-2027** are 7 priorități, fiecare cu mai multe apeluri de proiecte, și o linie de finanțare pentru asistență tehnică care poate asigura *creșterea capacității administrative a beneficiarilor Programului Regional Nord-Vest*. Enumerăm mai jos prioritățile și apelurile de proiecte relevante pentru Municipiul Câmpia Turzii și operatorii economici și organizațiile non-guvernamentale care sunt sau pot deveni active pe raza Municipiului.

P1. O regiune competitivă prin inovare, digitizare și întreprinderi dinamice

Apeluri de proiecte:

- 111 – Proiecte din domenii de specializare inteligentă (cercetare) pentru întreprinderi din Regiunea de Dezvoltare Nord-Vest
- 112 – Sprijin pentru întreprinderi nou înființate inovatoare
- 121. Digitalizarea IMM-urilor din Regiunea de Dezvoltare Nord-Vest

- 131.A – Investiții productive pentru microîntreprinderile din Regiunea de Dezvoltare Nord-Vest
- 131.B – Creșterea competitivității IMM-urilor din Regiunea de Dezvoltare Nord-Vest
- 131.C – Creșterea competitivității IMM-urilor din domeniile robotică și nanotehnologii
- 131.D – Creșterea competitivității IMM-urilor din domeniile turism și sănătate
- 131.G – Proiecte din domenii de specializare inteligentă (componenta de punere în producție) pentru întreprinderile din Regiunea de Dezvoltare Nord-Vest
- 132.A.1 – Sprijinirea dezvoltării parcurilor de specializare inteligentă
- 132.A.2 – Sprijinirea dezvoltării unor investiții inițiale ale unor IMM-uri în cadrul parcurilor de specializare inteligentă
- 132.B.1 – Sprijinirea dezvoltării incubatoarelor de afaceri

P2. O regiune cu localități smart nu are apeluri deschis în momentul de față, însă unul din obiective este *îmbunătățirea calității serviciilor oferite de administrațiile publice locale prin soluții digitale inovatoare și aplicații de tip smart city*;

P3. O regiune cu localități prietenoase cu mediul

Apeluri de proiecte:

- 311.A – Creșterea eficienței energetice în regiune ca parte a investițiilor în sectorul locuințelor
- 312 A – Sprijinirea eficienței energetice în clădirile publice, inclusiv clădiri de patrimoniu
- 371.B – Dezvoltarea unor orașe verzi și îmbunătățirea infrastructurii verzi din zonele urbane - orașe și municipii, altele decât municipiile reședință de județ

P4. O regiune cu mobilitate urbană multimodală durabilă

Apeluri de proiecte

- 481.B – Utilizarea crescută a transportului public și a altor forme de mobilitate urbană ecologice (Mobilitate urbană)

P5. O regiune accesibilă

Apeluri de proiecte:

- 521 – Construirea/reabilitarea legăturilor rutiere secundare către rețeaua rutieră și nodurile TEN-T

522.A – Soluții pentru creșterea siguranței traficului - Investiții în siguranța infrastructurii rutiere

522.B – Echipamente pentru creșterea siguranței traficului

P6. O regiune educată

Apeluri de proiecte:

621.A – Infrastructura educațională la nivelul educației timpurii – educație antepreșcolară (creșe) și preșcolară (grădinițe)

621.B – Infrastructura educațională pentru învățământul primar și secundar – filiera teoretică și vocațională

622.A – Dezvoltarea infrastructurii educaționale în domeniul învățământului profesional și tehnic (licee tehnologice) inclusiv în sistem dual

622.B – Dezvoltarea unor centre de educație pentru tineri, în domeniile de specializare inteligentă ale Regiunii de Dezvoltare Nord-Vest

P7. O regiune atractivă

711 – Conservarea, protecția și valorificarea durabilă și competitivă a patrimoniului cultural și istoric, inclusiv asigurarea și/sau îmbunătățirea accesului către acestea - URBAN

712- Îmbunătățirea infrastructurii de turism, în special în zone care dispun de un potențial turistic valoros, inclusiv îmbunătățirea accesului către resursele și obiectivele turistice - URBAN

714.A – Regenerare urbană și securitatea spațiilor publice – Municipii reședință de județ

714.C – Centre multifuncționale

Dintre acestea, prin **Apelul de proiecte 714.B - Regenerare urbană și securitatea spațiilor publice** pot fi finanțate proiecte care au în vedere:

- Reabilitarea integrată a spațiilor publice, inclusiv infrastructura tehnico-edilitară aferentă din: zone centrale; zone istorice; spații publice din interiorul ansamblurilor de locuințe colective, respectiv, din cartierele de blocuri sau zonele cu locuințe de tip condominiu; din zona autogărilor și garilor, din zone portuare situate în interiorul sau la limita localităților urbane; falezele, malurile și insulele râurilor și lacurilor din interiorul localităților urbane; din zonele rezidențiale periferice destructurate, din

zonele de blocuri degradate și așezări informale din mediul urban. De asemenea, este sprijinită regenerarea unor spații publice neutilizate, pentru scopuri de agrement și de petrecere a timpului liber pentru comunitate.

- Investiții de reabilitare a anvelopelor clădirilor situate în piețele centrale / istorice
- Construirea / modernizarea / reabilitarea și dotarea piețelor agroalimentare urbane care sunt integrate teritorial în cadrul spațiilor publice urbane ce necesită regenerare conform SIDU
- Investiții pentru asigurarea securității spațiilor publice (ex. Iluminat corespunzător al spațiilor publice, sisteme de monitorizare video etc), ca parte a proiectelor integrate de regenerare urbană.

Inițiativa Urbană Europeană (2021-2027), program de finanțare European care sprijină autoritățile publice din zone urbane să își consolideze capacitatea administrativă în elaborarea de politici inovative de dezvoltare urbană durabilă, pentru care sunt eligibile autoritățile administrației publice urbane cu cel puțin 50.000 de locuitori, sau asociațiile de dezvoltare intercomunitară cu o populație totală de cel puțin 50.000 de locuitori.

Programul **Co-create New European Bauhaus (NEB)** care sprijină proiecte care permit oamenilor și comunităților să re-imagineze spații comune, să le aducă mai aproape de natură, să construiască un sentiment de apartenență și să răspundă nevoilor locale, pentru care sunt eligibile consorții de 2 - 4 entități dintre care una din entități trebuie să fie o municipalitate locală, o regiune, sau o entitate afiliată cu o municipalitate (de exemplu un ADI). Programul Co-create NEB oferă o finanțare de maximum 45.000 € per proiect, în condițiile asigurării unei co-finanțări de 25 % din valoarea totală a proiectului.

9. IMPLEMENTARE, CONTROL ȘI MONITORIZARE

9.1. Parteneriate oportune

Parteneriate inter-municipale și inter-comunale sub forma unei **Asociații de Dezvoltare Intercomunitară (ADI)**, constituite în baza Legii 215/2001 a administrației publice locale, pot contribui la atragerea anumitor categorii de fonduri structurale care sunt inaccesibile pentru Municipiul Câmpia Turzii ca applicant unic în momentul prezent, și la abordarea în comun a unor teme și/sau probleme care se regăsesc la nivelul teritoriului periurban (vezi Studiul privind relațiile periurbane). Din punct de vedere al accesului la

finanțări din fonduri structurale Europene, înființarea unei ADI în parteneriat cu Municipiul Turda și/sau cu comunele din teritoriul periurban al Municipiului Câmpia Turzii (Viișoara, Luna, Tritenii de Jos) și al Municipiului Turda (Mihai Viteazu, Moldovenești, Călărași, Săndulești, și Petreștii de Jos) este oportună din punct de vedere al accesării fondurilor structurale pentru care sunt eligibile ADI cu o populație mai mare de 50.000 de locuitori. De asemenea, la nivel guvernamental și la nivel județean prin PATJ, există sprijin pentru înființarea de ADI în vederea creșterii capacității de atragere a fondurilor structurale.

Parteneriate public-privat pot constitui o modalitate de introducere a managementului privat în serviciile publice, pe calea unei legături contractuale pe termen lung între un operator și o autoritate publică. Parteneriatul public-privat asigură serviciul public în totalitate sau parțial și face apel la cunoștințele și modul de lucru generate în sectorul privat. Aspectele care trebuie luate în considerare în cazul implicării autorităților locale în astfel de parteneriate sunt următoarele: creșterea posibilităților de finanțare a realizării proiectelor de infrastructură (?) cu impact favorabil asupra logisticii dezvoltării afacerilor; interesul sectorului privat pentru colaborarea cu sectorul public în operațiuni generatoare de profit; sporirea atractivității pentru investitori străini și autohtoni; multiplicarea și diversificarea locurilor de muncă; participarea sectorului privat la realizarea de comenzi în domeniul infrastructurii și al unor proiecte de interes general cu finanțări din fonduri publice.

Parteneriate cu Organizații Nonguvernamentale (ONG) pot contribui la realizarea în comun a unor acțiuni și proiecte de interes public și/sau oferirea unor servicii pentru public sau pentru anumite categorii de public (de exemplu persoanele care trăiesc în marginalizare socială, copii, bătrân, persoane care suferă de anumite afecțiuni) în domeniile asistenței sociale, sănătății, educației, culturii, protecției mediului, etc. Avantajele pe care ONG-urile le aduc în cadrul unor proiecte comune le recomandă ca buni parteneri ai administrației publice. Astfel, ONG-urile pot aduce flexibilitate în oferirea de servicii țintă, flexibilitate în instrumentele de implementare, cunoașterea nevoilor grupului țintă și/sau a comunității, expertiză pe domenii specifice, dinamism, capacitate de atragere de fonduri.

Parteneriate trans-naționale cu alte orașe Europene care au expertiză în, sau implementează proiecte similare. În special în domeniul mobilității durabile, una din măsurile propuse în cadrul PMUD Câmpia Turzii, *OS4. Dezvoltarea unei noi culturi locale a*

mobilității urbane - conștientizare, modele, campanii sociale, campanii școlare, aspecte instituționale este de a dezvolta rețele de colaborare și parteneriate la nivel național și internațional.

Parteneriate cu institute de cercetare și universități din România și Spațiul Economic European. În special în domeniul ecologiei urbane, programul 1 copac pentru o mașină, avut în vedere în SIDU ar putea beneficia de realizarea unui plan integrat de plantare pentru spații verzi la nivelul întregului oraș, un plan care ar putea fi realizat în cadrul unui proiect de cercetare Horizon prin fonduri europene în colaborare cu universități din România și/sau Europa și în parteneriat cu autorități locale Europene.

9.2. Monitorizare, indicatori de evaluare, analiza impactului

Implementare:

Implementarea Strategiei de dezvoltare spațială este un proces complex, care implică și afectează întreaga comunitate. Dată fiind amploarea și diversitatea acțiunilor intra- și inter-sectoriale ale Strategiei, propunem o serie de instrumente de implementare care să faciliteze atingerea viziunii și obiectivelor strategice de dezvoltare:

- Planul de acțiune este o prezentare structurată a tuturor acțiunilor și proiectelor propuse de Strategie, cu date și informații privind modul de abordare, în corelare cu alte acțiuni sau prin parteneriate strategice, resursele financiare necesare și surse posibile pentru asigurarea lor, legislația care guvernează proiectul, indicatorii de rezultat care permit evaluarea implementării acțiunii.
- Planificarea în timp a planului de acțiuni, pe termen scurt și pe întreaga perioadă de planificare, indică etapele de parcurs pentru implementarea proiectelor, respectând prioritățile identificate prin exercițiile de consultare a comunității.
- Parteneriatul local continuă și extinde eforturile de implicare și consultare a diverselor grupuri de interese locale din perioada de elaborare a Strategiei, fiind expresia răspunderii asumate de acele entități sau grupuri de entități în ceea ce privește contribuția directă și planificată la transpunerea Strategiei.
- Asumarea responsabilităților de implementare de către Consiliul local și Primărie, precum și de către Parteneriatul local.
- Planul de comunicare și promovare a Strategiei către comunitatea locală și alte entități interesate este un instrument care va mări vizibilitatea Strategiei, va informa și educa

populația, grupurile de interese și de inițiativă, astfel încât să se asigure implicarea prin propriile proiecte și susținerea Strategiei.

Cordonare:

Coordonarea implementării Strategiei de dezvoltare spațială va fi asumată și asigurată de către Consiliul Local și Primăria Municipiului Câmpia Turzii. Structura care va asigura coordonarea Strategiei va fi de sine stătătoare, creată special cu acest scop, și care să cuprindă funcționari publici cu specializări tehnice, financiare și de administrație, a căror viziune și experiență să permită acoperirea tuturor aspectelor integrate și extinse pe care le presupune implementarea unei strategii multisectoriale și pe termen lung. Structura de coordonare va fi condusă de Primar / Vice Primar.

Responsabilitățile structurii de coordonare a Strategiei de dezvoltare spațială pot fi dintre următoarele:

- Asigurarea coordonării și urmăririi stadiului implementării Strategiei;
- Asigurarea unui management eficient și corect în implementarea strategiei, inclusiv a gestionării financiare corespunzătoare a fondurilor alocate implementării acțiunilor asumate de Primărie sau de Primărie în varii parteneriate;
- Monitorizarea stadiului de implementare, respectiv realizarea indicatorilor de progres, impact și rezultat a obiectivelor, direcțiilor și acțiunilor de dezvoltare;
- Asigurarea resurselor tehnice și administrative necesare bunei implementări a Strategiei;
- Organizarea monitorizării, evaluării, și revizuirii periodice a implementării;
- Elaborarea rapoartelor de implementare și de revizuire periodice, după graficul de raportare agreed de Primărie;
- Urmărirea implementării și impactului Planului de comunicare și promovare a Strategiei;

Monitorizare și evaluare:

Monitorizarea implementării Strategiei ca întreg, și a acțiunilor concrete urmărește atingerea obiectivelor în contextul acțiunilor/activităților propuse, a resurselor umane, financiare și materiale alocate, respectarea planificărilor în timp, buna funcționare a

parteneriatelor generale sau individuale pe proiecte, performanțele echipelor de implementare printre altele.

În cazul apariției de devieri de la planificarea inițială, a situațiilor de criză sau de forță majoră, modificări ale elementelor de precondiție, apariția de reacții negative sau neașteptate din partea participanților la Strategie sau la un proiect individual, activitatea de monitorizare va genera acțiuni de ajustare - restructurare - alocări suplimentare, prin care să se asigure cele mai eficiente și raționale soluții de remediere și readucere a Strategiei sau proiectelor pe sensul de implementare prevăzut și, astfel, să se asigure realizarea impactului așteptat.

Evaluarea rezultatelor și impactului:

Sistemul de evaluare permite să se aprecieze în ce măsură Strategia și proiectele componente și-au atins obiectivele propuse, iar rezultatele tangibile și intangibile sunt cele prevăzute, în termeni de eficiență, calitate, și cantitate.

Evaluarea se realizează la trei momente cheie:

- Evaluarea anterioară începerii acțiunii: se evaluează impactul potențial al acțiunii și corectitudinea premiselor, constituind un element important de decizie asupra oportunității proiectului/acțiunii.
- Evaluarea intermediară a acțiunii se efectuează la jumătatea perioadei de implementare, analizând cursul corect al acțiunii și rezultatele intermediare.
- Evaluarea finală se realizează după finalizarea proiectului, imediat sau/și după anumite perioade, pentru a analiza dacă au fost atinse rezultatele prevăzute în proiect. Această evaluare poate servi ca bază de pornire pentru noi proiecte care să consolideze sau să corecteze rezultatele realizate.

Pentru realizarea monitorizării și evaluării, atât la nivel de Strategie cât și la nivel de acțiune individuală, se vor utiliza două tipuri de indicatori: indicatori de progres la nivel de Strategie, și indicatori de impact și de rezultat, la nivel de acțiuni concrete.

În ceea ce privește indicatorii de impact și de rezultat, aceștia se stabilesc pentru fiecare acțiune și proiect concret în parte, recomandări în acest sens fiind făcute în planul de acțiuni.

Revizuire:

Strategia de dezvoltare spațială va fi revizuită periodic, pentru a se evalua succesul eforturilor de implementare și a lua toate măsurile ca planul să rămână valabil pe măsură ce comunitatea evoluează. Revizuirea Strategiei se va realiza la intervale de timp relativ scurte datorită perspectivelor de schimbări rapide și consistente la nivelul întregii societăți românești și europene. Prima revizuire se recomandă la finele perioadei de ”termen scurt”. Revizuirea va cuprinde toate etapele de elaborare, în mod special etapele de consultare a comunității și de evaluare de mediu. Revizuirea va ține cont de următoarele elemente:

- Rezultatele monitorizării, implementării, și evaluării impactului Strategiei până la momentul revizuirii;
- Evoluția bugetului local;
- Legislația nouă;
- Modificări în strategiile naționale, regionale sau județene;
- Gradul de realizare a obiectivelor, a măsurilor cu implementare spațială, și necesitatea de reconsiderare a unora dintre acestea ca urmare a transformării contextului socio-economic local sau regional.

Indiferent de ritmul de revizuire, este necesară o raportare anuală a rezultatelor de implementare, care să includă o detaliere a proiectelor care urmează să fie continuate sau atacate în următorul ciclu de 12 luni și efectele acestora asupra exercițiului bugetar.