



Nr. 44 din 07.08.2023

**RĂSPUNS ELABORATOR P.U.Z.**

La adresele: Nr. 297765; 298118 si 298125 din 18.07.2023

**Obiectul : Regenerare urbana cartier Nufarul 1 (MASTERPLAN si PUZ),  
prin Certificatul de urbanism nr. 2446 din 25-05-2022**

Din solicitarile dumneavoastră cu nr. 297765; 298118 si 298125 / 18.07.2023, am extras 9 puncte interpretate ca fiind obiectiuni:

*1- Nemulțumirea locatarilor din blocurile QB2, QB3 privind distrugerea si diminuarea alee si spatiu verde existent in favoarea amenajarii unei parcarii si a unei sosele cu 2 benzi cu latime de 6m.*

*2- Dezacord cu privire la: calitatea vietii, siguranta locatarilor, confortul cetatenilor din zona si poluarea fonica.*

*3- Solicitarea de reconfigurare a PUZ-ului si consultare publica a locatarilor din zona.*

*4- Solicitarea de clarificare cu privire la dezvoltarea si restructurarea spatiului verde.*

*5- Solicitarea de clarificare cu privire la: “cum s-a adus aport benefic asupra sanatatii populatiei si buneii dezvoltari urbane la solutia aleasa.”*

*6- Solicitarea de clarificare cu privire la ce se intampla cu spatiul aferent parcarilor la sol dupa implementarea cladirilor de parcaj supraterane. Solicitarea punerii la dispozitie studiu prin care reiese necesitatea de realizare a unui numar de 5823 de locuri de parcare.*

*7- Lipsa de intelegere sau identificare a profilelor din plansele U46, U 49 si U61, U66.*

*8- Clarificari solicitate in legatura cu: repartizarea parcajelor, aviz Politia Rutiera, fluxul de autoturisme in zona Colegiului National Onisifor Ghibu pentru scolari si prescolari, distantele minime pentru amplasare zone colectare deseuri, mutarea strazii de legatura.*

*9- Imposibilitatea vizualizarii pe site-ul Primariei Municipiului Oradea plansele U 56, U 57 si U58.*



## Răspuns punctual cu privire la obiecțiunile solicitate:

*1- Nemulțumirea locatarilor din blocurile QB2, QB3 privind distrugerea și diminuarea alee și spațiu verde existent în favoarea amenajării unei parcuri și a unei sosele cu 2 benzi cu lățime de 6m.*

Pentru observația privind nemulțumirea exprimată, dorim să subliniem că în materialul prezentat nu este vorba despre distrugere și diminuare a spațiului verde.

Intr-un plan de regenerare urbană, care este procesul de revitalizare și îmbunătățire a unei zone urbane, nu se poate privi un segment punctual – singur și izolat în spațiu – lipsit de o viziune generală care să aducă beneficii la nivelul întregului.

În materialul supus consultării, planșa U59, sunt sintetizate parte din principiile de regenerare urbană, se observă că mobilitatea este o viziune integrată care urmărește:

- reorganizarea tuturor profilelor stradale din interiorul cartierului și conectarea la arterele de importanță locală în curs de modernizare (ex. Strada Nufarul)
- reorganizarea tuturor profilelor aleilor pietonale din interiorul cartierului cu scopul formării unor insule de spațiu verde generos care poate susține activități de recreere cât și un caracter tematic în funcție de necesarul identificat la nivel particular.
- inventarierea și analiza din punct de vedere tehnic al vegetației existente și înlocuirea arborilor bătrâni, cu risc de cadere / accidentare a utilizatorilor / bunurilor acestora. Dezvoltarea de spații verzi cu specii de arbori adecvați locuirii (fără flori, miros, insecte) care să afecteze calitatea vieții locuitorilor.
- dezvoltarea de spații publice pentru toate vârstele (copii - vârstnici) cu preponderență spații verzi dotate cu echipamente specifice amplasate la o distanță rezonabilă față de locuințe.
- dezvoltarea / înlocuirea sistemului de iluminat public cu unul inteligent, economic de tip led și identificarea cantității de lumină necesară pentru fiecare zonă în parte. Cu afectarea utilizatorilor cât mai redusă.
- dezvoltarea unui centru de cartier
- dezvoltarea de spații de parcaje supraetajate (gruparea autoturismelor)
- introducerea tuturor rețelelor aeriene în subteran
- reabilitarea, modernizarea clădirilor aferente rețelelor edilitare
- reabilitarea termică a tuturor clădirilor de locuit și de educație



- reorganizarea spatiilor comerciale de mici dimensiuni de la parterul locuintelor colective (dezvoltarea de fatade / copertine / accese etc.) din punct de vedere al relationarii cu spatiul public.
- dezvoltarea de noi spatii de servicii in interiorul cartierului cu scopul descurajarii deplasarii cu autoturismul

In suma bilanturilor cantarite dintre situatia existenta si cea propusa raportata la ierarhizarea consumului de teren cu privire la circulatia auto si cresterea spatiului verde, se observa foarte clar ca prin interventile propuse sunt cresteri semnificative la nivelul intregii zone luate in studiu, atat a spatilor verzi cat si a mobilitatii ciclistice si pietonale in detrimentul autoturismului individual. Spre exemplu suprafata spatilor verzi existente este de 168.305 mp (parc public si scuaruri), iar in situatia propusa suprafata spatilor verzi este de 182.647,23 mp – aceasta inseamna o crestere de 14.342,23 mp.

S-au luat in calcul mai multe ipoteze - variante alternative pentru crearea drumului dintre blocurile QB2 si QB3, legatura cu str. Morii, conform anexa 4. In urma intalnirii cu cetatenii din 21-22 august s-a stabilit că se va renunta la realizarea circulatiei auto interioare intre cele două blocuri QB2, QB3. In cadrul sedintei CMUAT DIN 21.09.2023 s-a validat propunerea de renuntare respectiv s-a analizat o altă variantă ocolitoare care a fost supusă avizării Comisiei de Circulație.

*2- Dezacord cu privire la: calitatea vietii, siguranta locatarilor, confortul cetatenilor din zona si poluarea fonica.*

Cu privire la dezacordul fata de insiruirea unor aspecte decupate dintr-un cadru general de perceptie a unor principii de regenerare urbana si insiruite subiectiv si izolat, mentionam ca nici una din elementele prezentate nu se regaseste ca si actiune in materialul supus consultarii in intelegerea zonei luate in studiu ca si intreg, cum ar fi:

- *diminuarea spatilor verzi mentionate la calitatea vietii*: este total eronat deoarece cresterea este semnificativa conform datelor prezentate in plansele supuse consultarii – cresterea spatilor verzi este de 14.342,23 mp.
- *siguranta locatarilor*: nu putem vorbi despre un risc atata timp cat la nivelul intregii mobilitati se aduce o crestere semnificativa de pana la 43 km, astfel se va putea circula prin intreg cartierul pietonal si ciclistic cu profile corespunzatoare si dimensionate conform STAS-urilor in vigoare in raport cu cele existente invadate de autoturisme.
- *confortul cetatenilor si poluarea fonica*: imaginea subiectiva de crestere a temperaturii cu 2-3 grade si de crestere de pana la 80 de decibeli a nivelului zgomotului in lipsa arborilor este total eronata, deoarece in intreaga zona luata in studiu prin numarul de arbori propusi sunt cresteri, spre exemplu:



1336 in zona profilelor stradale de aliniament, realizarea de plantatii suplimentare in functie de caz si context in zona noilor amenajari peisagere a celor 19 loturi de interventie.

Insiruirea afirmatilor mai sus mentionate nu se regaseste intr-o viziune obiectiva a materialului supus consultarii, unde prin principii de regenerare urbana se urmareste revitalizarea intregii zone, fapt ce implica modificari in structura cartierului atat la nivel de mobilitate cat si de revitalizare a zonelor verzi pe categorii de utilizatori in scopul cresterii calitatii vietii, revigorarii si dezvoltarii economice a zonei, conservarii si valorificarii patrimoniului existent, cresterea durabilitatii si protejarea mediului pentru readucerea la viata a intregii zone luate in studiu.

O descriere detaliata sub forma unui rezumat de principii urbanistice utilizate in prezenta propunere supusa consultarii, este anexata prezentului raspuns – ANEXA 1 si 2.

### *3- Solicitarea de reconfigurare a PUZ-ului si consultare publica a locatarilor din zona.*

La solicitarea de reconfigurare a PUZ-ului si consultare publica a locatarilor din zona, nu consideram ca afirmatile mai sus enumerate sunt fundamentate intr-un mod obiectiv a intregii lucrari in care suma tuturor propunerilor sunt percepute ca si un intreg care sporeste calitatea vietii din zona luata in studiu. Solicitarea de consultare publica a locatarilor din zona este total eronata deoarece noi suntem in prezent cu lucrarea in consultare publica, conform Regulamentului de implicare a publicului in elaborarea sau revizuirea documentatiilor de urbanism si amenajarea teritoriului aprobat prin HCL 495/2019.

Mentionam asemeni raspunsului de la punctul 1: Au fost luate in calcul mai multe ipoteze - variante alternative pentru crearea drumului dintre blocurile QB2 si QB3, legatura cu str. Morii, conform anexa 4. In urma intalnirii cu cetatenii din 21-22 august s-a stabilit că se va renunta la realizarea circulatiei auto interioare intre cele două blocuri QB2, QB3. In cadrul sedintei CMUAT DIN 21.09.2023 s-a validat propunerea de renuntare respectiv s-a analizat o altă variantă ocolitoare care a fost supusă avizării Comisiei de Circulație.

### *4- Solicitarea de clarificare cu privire la dezvoltarea si restructurarea spatiului verde.*

Din observatia mentionata cu privire la plansele U51, U52, U53 si U54, asupra suprafetei tinta de 18,20 ha spatii verzi, este suprafata calculata in lipsa profilelor stradale si parcajelor aferente la sol.



In contextul viziunii finale, planul urbanistic zonal conform legislatiei in vigoare nu reprezinta o faza de investitie, este o faza premergatoare a investitiilor ce urmeaza.

In concluzie este matur si firesc a se prezenta datele situatiei tinta ca si viziune finala, cu descrierea etapelor premergatoare.

*5- Solicitarea de clarificare cu privire la: “cum s-a adus aport benefic asupra sanatatii populatiei si buneii dezvoltari urbane la solutia aleasa.”*

La solicitarea de clarificare: “cum s-a adus un aport benefic asupra sanatatii populatiei si buneii dezvoltari urbane la solutia aleasa”, anexam alaturat o descriere asupra principiilor de regenerare urbana, extras din chestionarul etapei de consultare publica precedenta si a principiilor de interventie si regenerare a spatilor verzi in zone urbane – ANEXA 1, 2 si 3.

In suma tuturor concluziilor extrase intr-o interpretare analitica a chestionarului online supus consultarii, se poate observa ca din datele extrase la intrebarile punctuale a reiesit temeinic si sustinut de numarul cel mai mare dintre corespondenti (vezi anexa 3), nevoia restructurarii integrale a intregii comunicarii de mobilitate in zona luata in studiu, solutia rezultata este produsul implicarii comunitatii in procesul de luare a deciziilor – privind mobilitatea urbana si retelele de transport. Analiza este bazata pe un numar de 1860 de raspunsuri primite la 10 intrebari de la un numar de 186 de participanti.

*6- Solicitarea de clarificare cu privire la ce se intampla cu spatiul aferent parcarilor la sol dupa implementarea cladirilor de parcaj supraterane. Solicitarea punerii la dispozitie studiu prin care reiese necesitatea de realizare a unui numar de 5823 de locuri de parcare.*

Suprafata se va reorganiza prin implementarea proiectelor de parcaj suprateran in zone verzi in completarea conceptelor de amenajare peisagera existente la acel moment.

Studiu din care reiese necesitatea unui numar de 5823 de locuri de parcare, este compus din criterii coroborate intre: directia Planului Urbanistic General unde este mentionata necesitatea unui loc de parcare / apartament pentru locuintele colective, functiuni comerciale tertiare aferente dotarilor support existente in zona, conform RLU - anexa 2, si interpretarea analitica a raspunsurilor din etapa precedenta de implicare si consultare a publicului. A se vedea materialele anexate pentru o intelegere mai aprofundata – ANEXA 1, 2 si 3.

Mentionam ca numarul exact de apartamente a fost furnizat elaboratorului prin directia responsabila de asociatile de proprietari din cadrul Primariei



Municipiului Oradea – numar total de 5657 de apartamente – informatie care se gaseste pe plansele inaintate consultarii.

*7- Lipsa de intelegere sau identificare a profilelor din plansele U46, U 49 si U61, U66.*

Referitor la solicitarea de clarificare a lipsei de intelegere sau identificare a profilelor din plansele U46, U 49 si U61, U66, exprimam ca:

- in plansa U61 este trecuta si marcata cu linie rosie si cu text explicativ al zonei de sectiune si al tipului de profil, aceasta notatie pe plansa se poate observa in suma tuturor plansele enumerate ca fiind neidentificate.

- in plansele U46 si U 49 sunt definite extrem de clar segmentele situatiei existente in raport cu conceptul previzionat de PUG pentru tipul si categoria de traversare a tronsonului la care se face referinta intre existent si propus, intr-un tabel foarte simplu de interpretat profile existente / profile propuse si anexat schematic planul tronsonului la care se face referire.

*8- Clarificari solicitate in legatura cu: repartizarea parcajelor, aviz Politia Rutiera, fluxul de autoturisme in zona Colegiului National Onisifor Ghibu pentru scolari si prescolari, distantele minime pentru amplasare zone colectare deseuri, mutarea strazii de legatura.*

Documentatia de urbanism supusa consultarii nu repartizeaza parcajele in functie de densitatea populatiei. Repartizarea se va realiza de catre Primaria Municipiului Oradea – de directiile abilitate in colaborare cu asociatii de proprietari in conformitate cu legislatia in vigoare. Rolul si sensul documentatiei de urbanism nu este de administrare a locurilor de parcare este de identificare a nevoilor si previzionarea unor posibilitati de rezolvare a acestora intr-un concept de planificare incluziv.

Prezentului raspuns anexam Avizul Politiei Rutiere (ANEXA 5).

Determinarea fluxului, aprobate prin avizul Politiei Rutiere, s-a realizat prin coroborarea unui set complex de informatii intre:

- Planul urbanistic general (PUG) – Oradea
- Documentatii de urbanism in zona luata in studiu (evidentiate in plansa U58 – Plan situatie existenta Zona 1 si Zona 2 in corelare cu documentatii de urbanism): HCL 522 / 31.07.2007; Aviz CMUAT 1971 / 03.12.2015; HCL 652 / 20.09.2006; HCL 150 / 28.02.2006; 623 / 30.08.2007; PUZ - Reconvertie functionala din zona de activitati economice Et in zona mixta M3; Studiu de oportunitate – Construire ansamblu rezidential locuinte colective si dotari complementare; Studiu de oportunitate – intentie de dezvoltare 11.2021 Construire locuinte colective si servicii; Aviz Arhitect



Sef nr. 1059 / 2021 PUZ – Construire ansamblu rezidential D+P+10E, partial functiuni complementare la parter; Cresterea mobilitatii urbane din zona Nufarul – Cantemir – 07.08.2018

- PMUD/2015
- Documentații de urbanism în curs de elaborare
- Plan Suprapunere topografica cu cel cadastral in zona studiata.
- Baza topografica si identificare cadastrala
- Ghidul privind metodologia de elaborare și conținutul - cadru al Planului Urbanistic Zonal – Indicativ GM-010- 2000 aprobat prin ordinul 176 / N / 16.aug.2000 al Ministerului Lucrărilor Publice și Amenajării Teritoriului
- Noua Carta de la Atena 2003
- Carta de la Leipzig-2007
- Plan de Mobilitate Urbana Durabila 2022
- HG 525-1996 actualizat pentru aprobarea Regulamentului General de Urbanism
- O.M.T . nr 49/1998 - Norme tehnice privind proiectarea si realizarea strazilor in localitatile urbane, Anexa nr 1 - Conditii tehnice de proiectare a strazilor din localitati urbane, Ordin nr 176 /N/16.08.2000-Ghid privind metodologia de elaborare si continutul – cadru al planului urbanistic zonal –indicativ GM-010-2000
- STAS 863-85
- STAS 4032/1-90
- STAS 4032/2-73
- STAS 8159-86
- STAS 2900-89
- STAT 2900-79
- STAS 10144/1-90
- STAS 10144/3-81
- STAS 10144/4-83
- STAS 11416-80
- STAS 4032/1-82
- NP-24/97 - explorarea parcajelor
- NP25/97-construcții publice subterane
- Legea 350/2001 actualizata la data de 10 iunie 2023
- Legea 363/ 2006 - sectiunea 1
- Legea 171/ 1997 - sectiunea 2
- Legea 5/ 2000 - sectiunea 3
- Legea 351/ 2001 - sectiunea 4
- Legea 575/ 2001 - sectiunea 5
- Legea 190/ 2009 - sectiunea 7
- Norme de aplicare a Legii 350/2001 - ORDIN 233/2016 (actualizare 29.05.2023)



- Legea 50/ 1991 privind autorizarea executarii lucrarilor de constructii - actualizata la data de 10 iunie 2023
- Legea 10/ 1995 privind calitatea in constructii actualizata 2019
- Legea 153/2011 privind masuri de crestere a calitatii in constructii, actualizata
- Legea locuintei 114/ 1996 (actualizata la data de 23.06.2017)
- Legea 422/ 2001 privind protejarea monumentelor istorice (actualizata 23.05.2019)
- Legea 265 /2006 privind protectia mediului
- Legea 8/ 1996 privind dreptul de autor si drepturile conexe (actualizata 13.01.2020)
- ORDIN NR.119 DIN 04.02.2014 al MINISTERULUI SANATATII pentru aprobarea Normelor de igiena și sănătate publică privind mediul de viață al populației
- Legea 135/ 2014 privind reglementarea si administrarea spatiilor verzi din intravilanul localitatiilor
- Ghiduri elaborare documentații de urbanism
- Ordinul 90/1991
- Agenda Teritoriala 2030
- Conceptul de Coeziune Teritorială (02.06.2023)
- Rezumat Agenda Teritoriala 2030
- Noua Carta de la Leipzig
- Concluziile Uniunii Europene

Pentru amplasarea zonelor de depozitare a deseurilor conform prezentarii si descrierilor din materialele supuse consultarii (plansele U 55, U 23 – unde este prezentat grafic raza de actiune pentru amplasarea cu diametrul), au fost abordate cateva principii esentiale pentru cresterea relatiei intre utilizator si sistem de colectare dupa cum urmeaza:

- amplasarea lor pe cat posibil in zona calcanelor
- s-a urmarit pe cat posibil sporirea relatiei de proximitate cu accesul la imobilele de locuinte colective, la o distanta maxima de 10 minute
- accesibilitatea auto pentru golire / colectare in relatie cu societatile de salubritate
- sporirea retragerii in raport cu fatadele, balcoanele ansamblurilor de locuintelor colective
- schimbarea tehnica a recipientelor pentru evitarea mirosurilor si aspectului
- propunere de includere a acestora in amenajarile peisagere

In plansele U 55, U 23 – este prezentat grafic raza de actiune cu diametrul luat in calcul de 15m, prin care sunt si imbunatatite fata de situatia existenta distantele minime conform OMS 119 / 2004



9- Imposibilitatea vizualizarii pe site-ul Primariei Municipiului Oradea plansele U 56, U 57 si U58.

Referitor la imposibilitatea de a vizualiza pe site-ul Primariei Municipiului Oradea a planselor U 56, U57 si U58, mentionam ca documentatia de urbanism (avize, piese scrise si piese desenate) a fost depusa spre consultarea populatiei la Primaria Municipiului Oradea. In completare referitor la solicitarea de a le posta, le anexam in raspuns pentru a le vizualiza.

**Pentru informatii suplimentare, a se consulta ANEXELE 1, 2 si 3.**

Nota 1:

Avand in vedere complexitatea si divergenta observatiilor din etapa de consultare a populatiei elaboratorul poate aduce anumite modificari asupra documentatiei, din considerente juridice, tehnice si contextuale. Pentru aceasta se recomanda urmarirea variantei finale pentru o intelegere de ansamblu care poate sa ajute la formarea unei noi opinii fata de raspunsurile de mai sus primite.

Nota 2:

Raspunsurile au fost elaborate si transmise Primariei Municipiului Oradea in data de 09.08.2023. Dupa introducerea lor in comisia CMUAT din data de 21.09.2023, revizia finala s-a facut in data de 16.10.2023.

**Coordonator proiect:  
Arh. urb. Sim Rodica**

**Întocmit:  
Arh. Popa Silviu Adrian**





## Anexa -1-

### PRINCIPII PENTRU REGENERAREA URBANA A ANSAMBLURILOR DE LOCUINTE COLECTIVE EDIFICATE INAINTE DE ANUL 1990 LUATE IN CALCUL PENTRU ZONA LUATA IN STUDIU

**Regenerare urbană:** Este un proces prin care se revitalizează și se îmbunătățesc anumite zone locale dintr-un oraș sau o zonă urbană. Aceasta implică aducerea de modificări și schimbări în mediul construit, în infrastructura urbană, precum și în activitățile economice și sociale dintr-o anumită zonă.

Regenerarea

1. Îmbunătățirea calității vieții pentru locuitorii zonei. Acest lucru poate implica crearea de locuri verzi, zone de recreere , extinderea infrastructurii de transport, asigurarea unor servicii publice eficiente, precum și îmbunătățirea calității locuințelor și condițiilor de trai.
2. Revigorarea și dezvoltarea economică a zonei. Regenerarea urbană poate implica construirea de noi clădiri și/sau amenajarea de zone comerciale sau spatii verzi, atragerea de investitori și întreprinderi, promovarea turismului și a altor activități.
3. Conservarea și valorificarea patrimoniului cultural. Regenerarea urbană poate include restaurarea și punerea în valoare a clădirilor și monumentelor istorice, promovarea tradițiilor și a culturii locale, precum și implicarea comunității în protejarea acestora.
4. Creșterea durabilității și protejarea mediului. Regenerarea urbană se concentrează pe utilizarea eficientă a resurselor, reducerea consumului de energie și emisiilor de gaze cu efect de sere, promovarea energiilor regenerabile, gestionarea durabilă a resurselor naturale.

Pentru a realiza aceste obiective, regenerarea urbană implică adesea o colaborare între autoritățile locale, organizații non-guvernamentale, comunitatea locală și alte părți interesate. Este important ca procesul de regenerare urbană să fie incluziv, transparent și să aibă în vedere nevoile majorității generale și dorințele locuitorilor zonei respective.



Regenerarea urbana reprezinta aducerea la viata a zonelor urbane cu efortul cooperativ al municipalitatilor, proprietarilor si a altor actori implicati cu scopul de a imbunatati conditiile de trai, de a creste calitatea mediului si a climatului social si de a intari economia locala. Regenerarea urbana are 3 piloni: fizic, economic si social. In functie de situatia din zona respectiva trebuie sa ne referim mai mult sau mai putin la cei trei piloni in momentul in care dezvoltam un plan de regenerare urbana. Solutiile de amenajare se pot aplica, nu numai in cazul spatiilor industriale, ci si pe terenuri fara nici un fel de trecut, cu solutii si amenajari impuse de cerintele si necesitatile in dezvoltarea unui oras.

Există mai multe principii de regenerare urbană care sunt considerate fundamentale în procesul de revitalizare și îmbunătățire a zonelor urbane. Aceste principii includ:

1. Participare și implicare comunitară: Regenerarea urbană trebuie să implice în mod activ comunitatea locală, astfel încât să fie luate în considerare nevoile și dorințele locuitorilor și să fie obținute consensul asupra direcțiilor de dezvoltare urbană. Comunitatea trebuie să fie parteneră în procesul de regenerare, să fie informată și să aibă oportunitatea de a contribui la proiecte și decizii.
2. Durabilitate: Regenerarea urbană ar trebui să fie sustenabilă din punct de vedere social, economic și de mediu. Aceasta implică crearea de locuri durabile, care să fie rezistente în fața schimbărilor climatice și să utilizeze eficient resursele naturale. De asemenea, regenerarea ar trebui să urmărească reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și a impactului asupra mediului înconjurător.
3. Integritate socială și echitate: Regenerarea urbană trebuie să se concentreze pe reducerea inegalităților sociale și pe includerea tuturor grupurilor de locuitori în procesele de dezvoltare urbană. Aceasta poate implica asigurarea de locuințe accesibile, crearea de piețe ,spatii verzi , zone pe categorii de utilizatori.
4. Calitatea spațiilor publice: Regenerarea urbană ar trebui să acorde o atenție deosebită creării spațiilor publice. Acestea ar trebui să fie invitative și să adapteze nevoilor locuitorilor, să fie bine amenajate, să ofere oportunități de socializare și activități recreative, precum și să fie sigure și accesibile.
5. Mixitate funcțională: Regenerarea urbană ar trebui să promoveze mixitatea funcțională a zonelor, astfel încât să existe o diversitate de activități economice,



și culturale. Acest lucru poate contribui la creșterea economică a zonei și la crearea unui mediu incluziv și sănătos.

**„Buzunar” verde**

- la maxim 200 m față de locuință; S = 0,01ha – 1ha

**Scur verde al „vecinătății”**

- la maxim 400 m față de locuință; S = 1ha – 6 ha

**Scur verde al „comunității”**

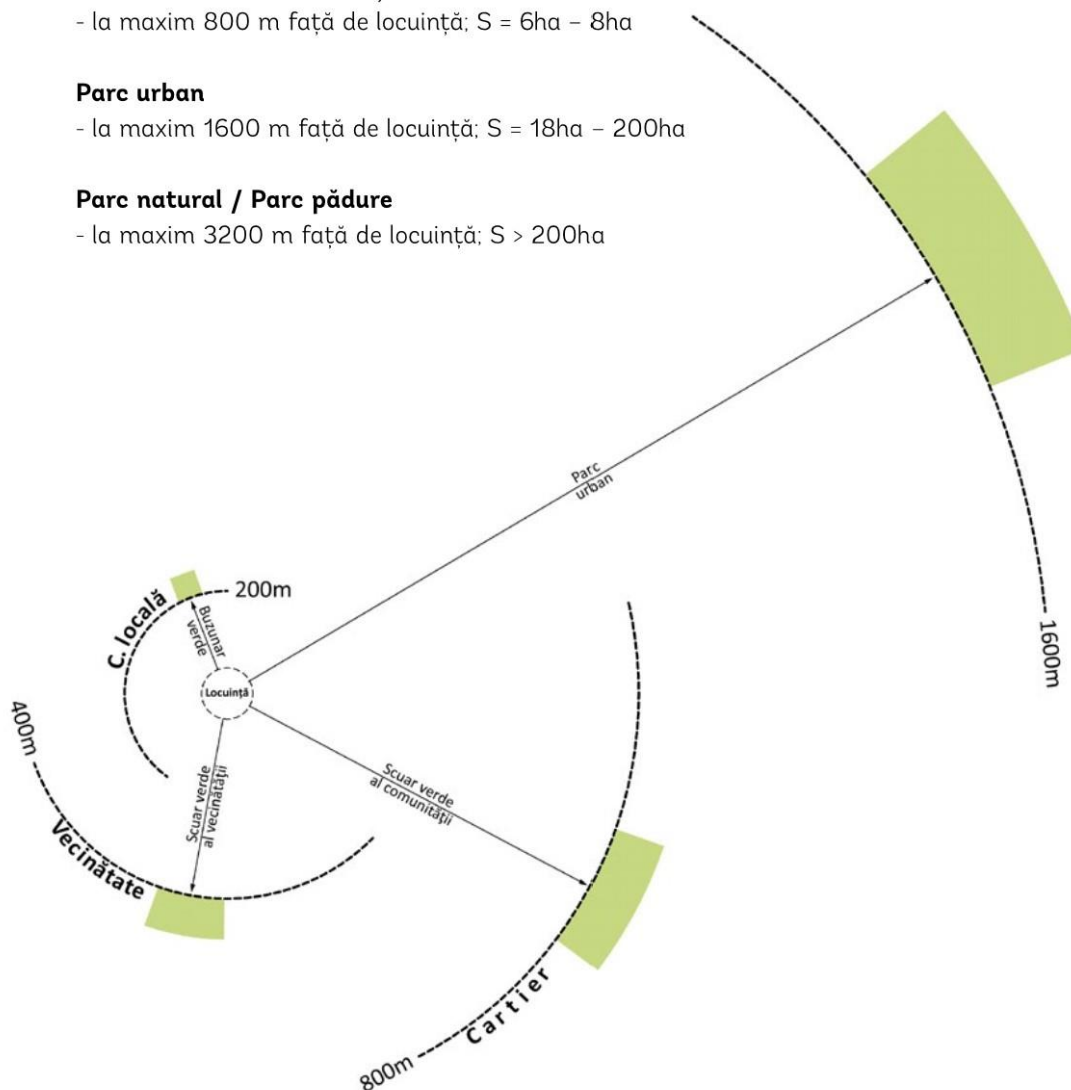
- la maxim 800 m față de locuință; S = 6ha – 8ha

**Parc urban**

- la maxim 1600 m față de locuință; S = 18ha – 200ha

**Parc natural / Parc pădure**

- la maxim 3200 m față de locuință; S > 200ha

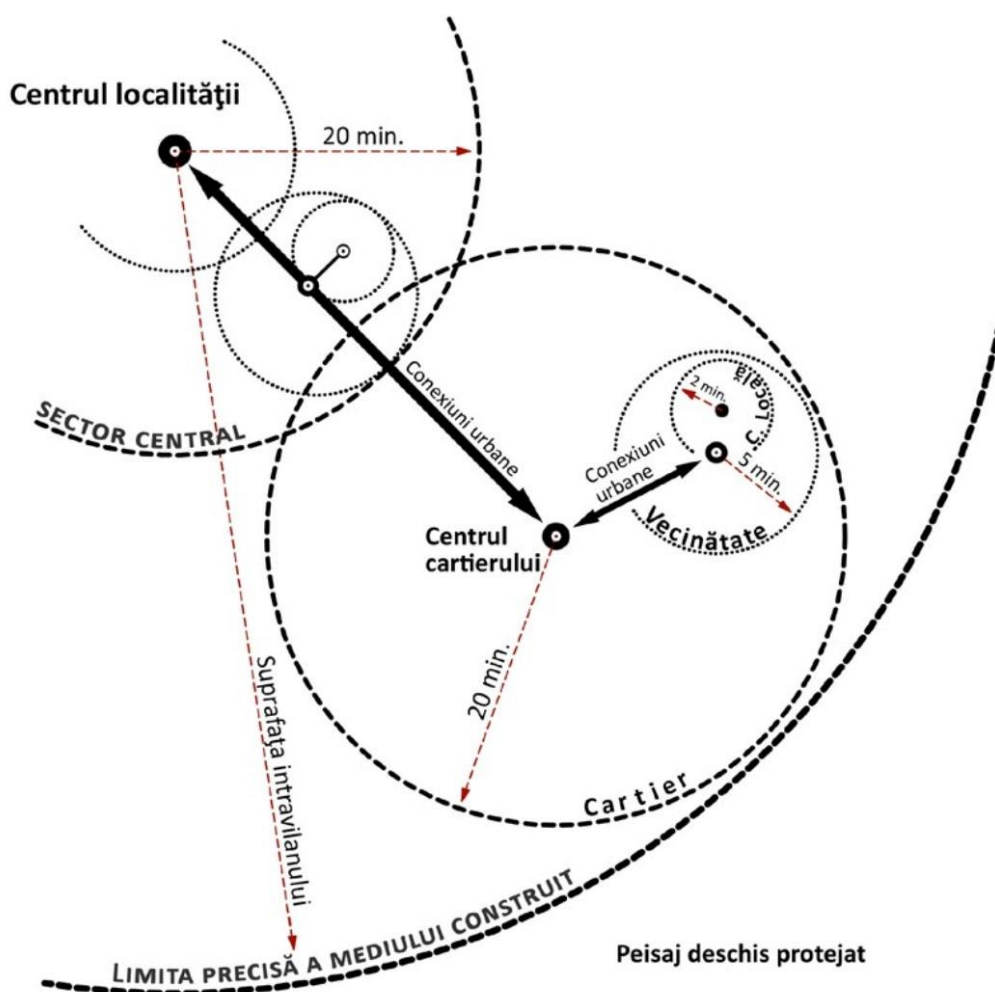


Procesul de regenerare urbană se poate racorda sistemului de valori universale ecologice generale, ce pot fi implementate în vederea obținerii unui ambient construit sustenabil. Deși ne aflăm într-o stare continuă de regăsire a unui model de dezvoltare a societății, imperatiile ecologice, protecția și dezvoltarea mediului natural rămân constante ce pot crea baza pe care se poate construi un viitor cu adevărat sustenabil.



Aceste aspecte ecologice odată identificate pot crea „infrastructura” la care se pot racorda celelalte componente definite de sintagma ‚dezvoltării sustenabile’ (componenta socială și cea economică).

Scara ierarhică a comunităților urbane	locuitori
Localitate urbană	> 50 000
Cartier	25 000 - 50 000
Unitate de vecinătate	5 000 - 10 000
Comunitate urbană locală	2 000 - 3 000



Schema structurii ierarhice a comunităților urbane

(sursa: prelucrare după Andrew Wright Associates, în *Towards an Urban Renaissance - The Urban Task Force*, 2005, p. 27)

Modul de dezvoltare a mediului construit nu a fost unul ce se armonizează cu componentele ecologice, ci unul ce creează bariere și fragmentare în cadrul peisajului deschis, fiind un mod de dezvoltare ce poate crea probleme între relațiile celor două medii pe termen lung. Aceste probleme sunt definite și de caracterul cumulativ al



efectelor negative produse de mediul construit asupra sistemelor și fluxurilor ecologice existente în orice zonă.

Principiile fundamentale ce trebuie urmate în procesele de regenerare urbană pot fi structurate în trei mari categorii:

- Principiul dezvoltării sustenabile – un principiu teoretic care, deși aparent foarte general, se poate folosi ca element coordonator în orice intervenție ce implică transformarea mediului construit;
- Principiul adaptării și organizării mediului construit folosind conceptul de unitate de vecinătate;
- Principiul ierarhizării spațiului public – un principiu formal ce are implicații directe asupra imaginii generale a spațiului public al orașului și relațiilor ce se pot crea între domeniul public și cel privat.

Principiul dezvoltării sustenabile. Acest principiu se fundamentează pe teoriile ce conceptualizează dezvoltare sustenabilă sub forma realizării concomitente a dezvoltării pe trei componente fundamentale: componenta ecologică, componenta socială și cea economică. Componenta ecologică este materializată sub forma sistemului ecologic al zonei ,creat prin interconectarea spațiilor verzi publice, utilizând ca elemente componente constituive coridoarele ecologice și diferite petice de habitat. Aceste componente pot susține diverse unități funcționale ale domeniului public: scuaruri verzi și grădini publice cu dotări pentru toate categoriile de vârstă, de la activități dinamice (locuri de joacă, sport) la activități pasive de relaxare. Componenta socială este concepută prin asigurarea posibilității manifestării comunităților locale în spații identitare, ce pot contribui la întărirea sentimentului de apartenență, spații care să inspire locuitorii zonelor respective, spații publice care să contribuie la obținerea unui nivel contemporan de locuire urbană. Aceste spații sunt configurate tot sub forma unui sistem, de data aceasta un sistem interconectat de spații publice, utilizând ca elemente constitutive străzi de diferite categorii și diferitele scuaruri minerale.

Cele două sisteme (ecologic și social) sub aspectul trăsăturilor lor fizice sunt două sisteme care, luate împreună, au repercusiuni pornind de la nivelul local al unității de locuit și până la nivelul orașului.



Componenta economică este evidențiată prin transpunerea celor două sisteme (ecologic și social) tot într-un sistem, un sistem ce vizează asigurarea viabilității acestor propuneri în diverse scenarii cu orizonturi temporare, specifice fiecărei componente în parte.

### **Problematika locurilor de parcare.**

În modul de organizare al marilor ansambluri de locuit numărul de parcări pentru rezidenți a fost determinat după niște calcule ce nu anticipau necesarul actual de parcări. Astfel, în prezent o mare suprafață din spațiile libere dintre imobilele de locuit a fost ocupată ulterior cu parcări. La acest aspect se adaugă ineficiența utilizării acestui spațiu liber și construirea de către rezidenți a diferite garaje improvizate ce contribuie la crearea unui mediu destructurat, neprimitor, neechitabil - cei care au fost primii locuitori ai zonelor și-au apropiat suprafețe de teren liber de construcții unde și-au ridicat aceste construcții. În unele cazuri, aceste garaje au fost girate și prin grija autorităților, rezolvând probleme punctuale ale diverselor cereri individuale, fără a lua în calcul impactul ulterior pe care acest tip de acțiune o poate avea asupra confortului urban viitor. În multe cazuri, rezolvarea acestei probleme a necesarului de parcări a fost tratată superficial, fără o viziune de viitor, adoptând două procese: identificarea unor locuri libere și transformate în locuri de parcare și construirea pe suprafețele mai mari dintre imobilele de locuit a unor parcări supraetajate. Ambele tipuri de rezolvări tratează oarecum superficial problema, ea transferându-se către generațiile viitoare pentru o soluție sustenabilă, pe termen lung. Soluția sustenabilă este integrarea acestor locuri de parcare în viziunea holistică de regenerare urbană promovată prin acest proiect. În mare, parcările pot fi organizate sub forma a 2 tipologii generice:

a) parcări la nivel;

b) parcări dispuse în garaje cu unul sau mai multe niveluri (subterane, supraterane, în sistem compus sub și supra terane). Indiferent de tipologie, organizarea locurilor de parcare în cadrul regenerărilor urbane realizate pentru marile ansambluri de locuit trebuie să fie făcută în baza următoarelor principii:

- Locurile de parcare trebuie să fie subordonate și incluse în viitoarele amenajări ale spațiilor publice de tip stradă de diferite categorii, conform profilelor propuse la capitolul



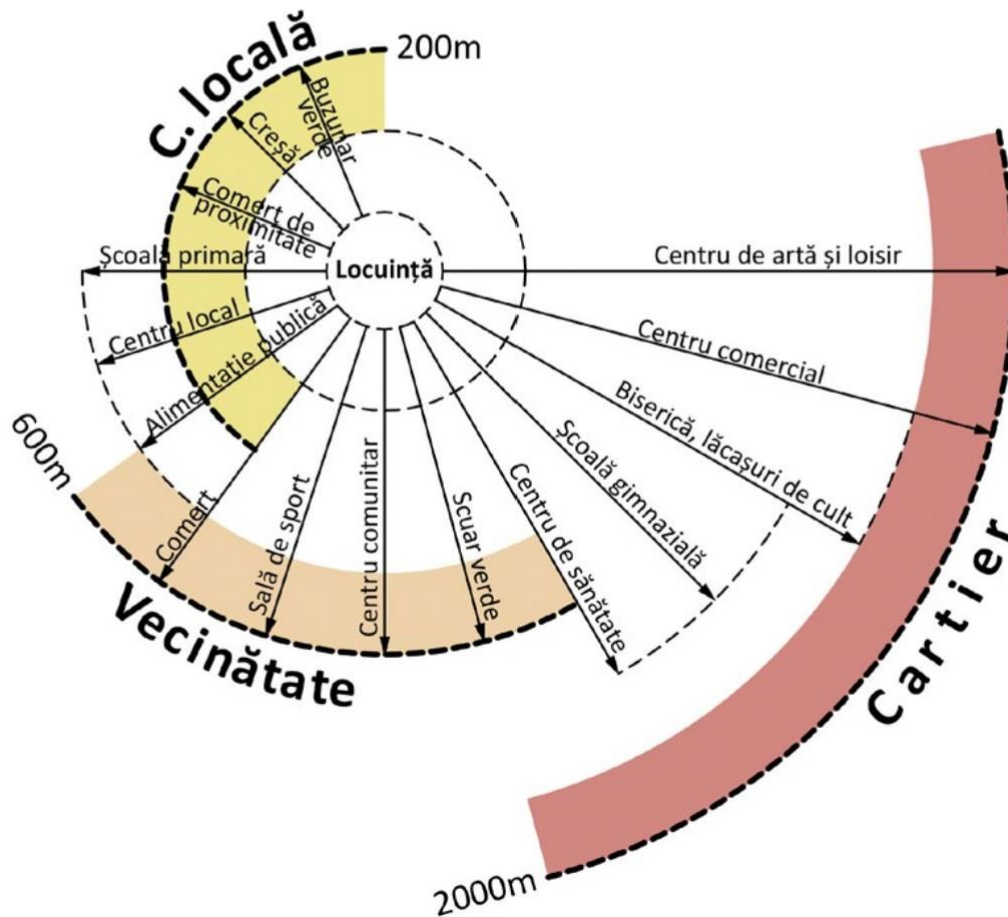
anterior. Se urmărește realizarea de parcări în lungul străzilor, paralele cu direcția de deplasare;

- Locurile de parcare trebuie să fie dispuse în zona perimetrală structurii de tip insulă urbană, astfel eliberându-se domeniul public și zona ce se prefigurează a fi zona de interior a insulei urbane. Aceste zone fără mașini pot fi recuperate în vederea asigurării de spații urbane publice și semi-publice pentru desfășurarea diferitelor activități conexe locuirii: locuri de joacă pentru copii, spații pentru petrecerea timpului liber, spații ale comunităților locale etc.



		Dotare necesară	Nr. populație
2 - 6 km.	Cartier	Centru sportiv	25 000 - 40 000
		Centru de cartier	25 000 - 40 000
		Bibliotecă (mediatecă)	12 000 - 30 000
		Centru de sănătate	9 000 - 12 000
400 - 600 m.	Unitate de vecinătate	Spații birouri comunitate	7 500
		Centru comunitar	7 000 - 15 000
		Alimentație publică	5 000 - 7 000
		Administrație locală	5 000 - 10 000
150 - 250 m.	Comunități locale	Școală primară	2 500 - 4 000
		Medic de familie	2 500 - 3 000
		Comerț de proximitate	2 000 - 5 000

Acest tabel are rol orientativ bazat pe zone urbane la scara orașului. Numărul populației corespunzătoare fiecărei dotări poate varia în funcție de condițiile locale ale fiecărei situații în parte.



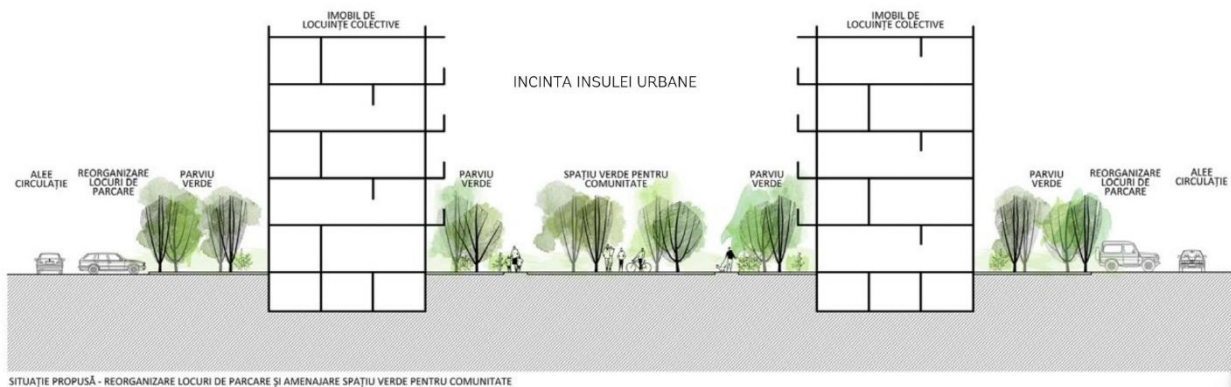
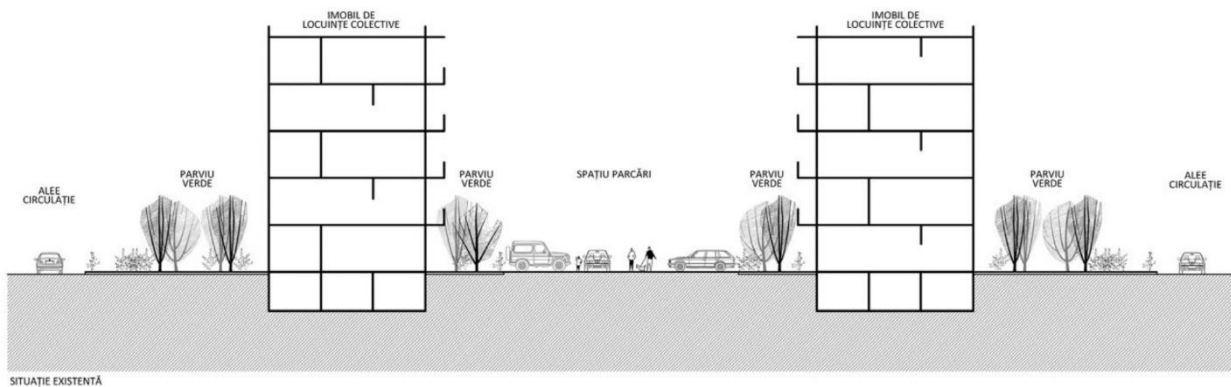
Distribuția și necesarul de dotări din cadrul comunităților urbane  
 (sursa: prelucrare după Andrew Wright Associates, în *Towards an Urban Renaissance* - The Urban Task Force, 2005, p. 7)



## Scenariul 1

După stabilirea noilor structuri de tip insulă urbană și în urma reorganizării generale a cartierului la diverse niveluri ierarhice menționate în capitolele precedente, se stabilesc zonele ce pot fi recuperate din utilizarea de tip loc de parcare și transformate în spații ale comunităților locale. Astfel, interiorul insulelor urbane nou configurate poate fi eliberat de parcări și redat utilizării comunităților locale. Acest scenariu implică costuri scăzute pentru realizarea lor, putând fi compensat prin stabilirea unor noi alternative pentru parcare:

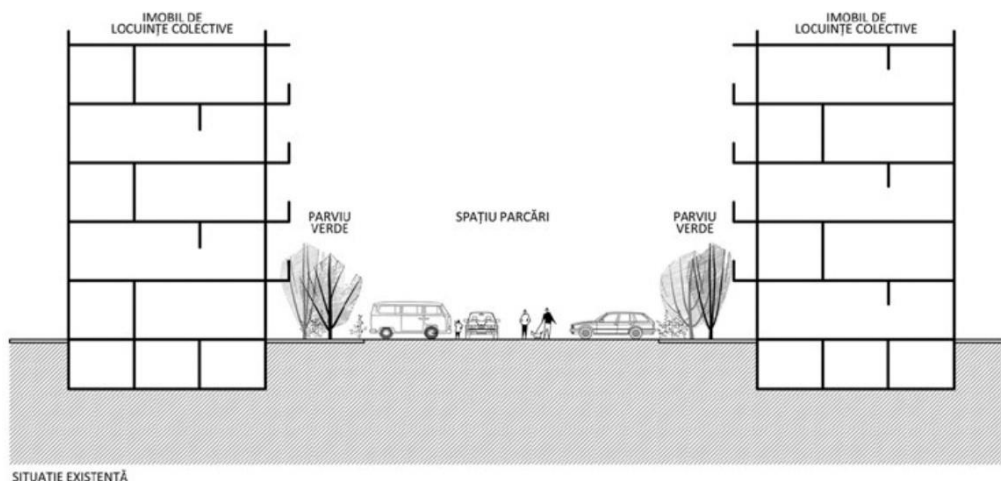
- reorganizarea spațiului liber dintre construcții;
- asigurarea necesarului de parcări prin construirea unor parcaje supraterane;
- asigurarea unor sisteme alternative de deplasare în cadrul orașului, fiabile, rapide, comode, atractive: transport în comun de calitate, o rețea velo conectata.



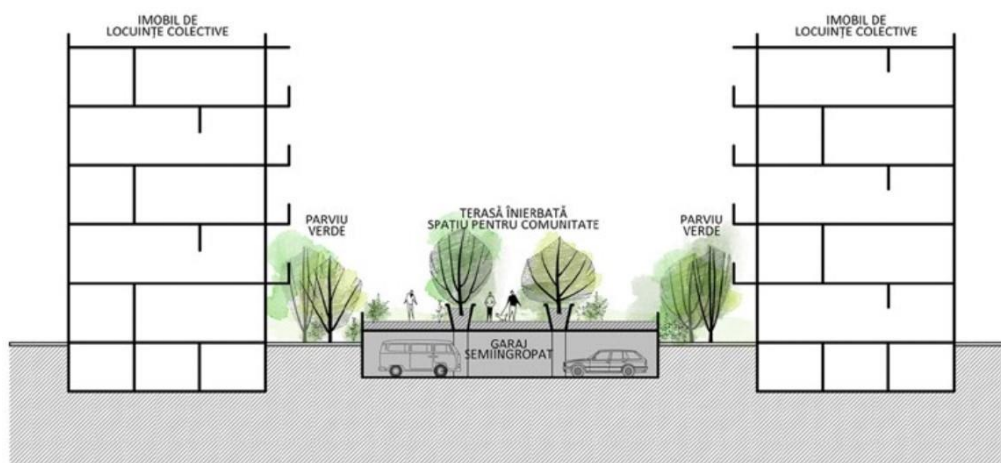


## Scenariul 2

Spațiile libere dintre imobilele de locuit ce inițial conțineau parcări la nivel pot fi organizate cu parcări subterane sau semi-îngropate peste care se pot structura spații libere ce pot fi folosite pentru activitățile comunităților învecinate. Toate cazurile ce implică noi investiții pentru construirea de clădiri ce conțin noi locuri de parcare trebuie să conțină și noi funcțiuni suplimentare sub forma de dotări de proximitate pentru locuitorii zonei. În cazul parcarilor subterane sau semi-îngropate aceste funcțiuni implică utilizarea spațiului de peste garaje pentru activități pentru petrecerea timpului liber sau sportive de proximitate pentru toate grupele de vârstă (loc de joacă pentru copii, terenuri sportive pentru jocuri de echipă, loc de întâlnire pentru comunitate, grădini comunitare etc.)



SITUAȚIE EXISTENTĂ



SITUAȚIE PROPUȘĂ - GARAJ SEMIÎNGROPAT ȘI SPAȚIU PUBLIC PENTRU COMUNITATE



### Scenariul 3

În cadrul marilor ansambluri de locuit pot fi identificate spații libere ce pot constitui locul pentru viitoare parcări supraetajate care ar rezolva nevoia de parcări și în același timp ar face posibilă recuperarea spațiului liber dintre imobile și reda utilizării de către comunitățile locale pentru diverse activități. Acest proces de identificare a noilor poziții pentru parcările supraetajate trebuie să vină în urma celorlalte procese de reorganizare structurală a cartierului, și nu înainte de aceste etape. Noile parcări supraetajate trebuie să fie dispuse articulat cu noile structuri propuse de reorganizare și să participe la rezolvarea problemelor legate de confortul urban și imaginea finală a mediului construit. Astfel, în urma ierarhizării spațiului liber de construcții și în urma organizării lui sub diferite forme (străzi cu diferite categorii, spații verzi publice de diferite tipologii, spații publice identitare ale comunităților percepute ierarhic – comunitatea insulei urbane, comunitatea locală și comunitatea unității de vecinătate), noile imobile cu parcări supraetajate trebuie să participe la configurarea acestor spații oferind întotdeauna la nivelul parterului funcțiuni active pentru locuitorii zonei: comerț, servicii, alimentație publică etc. Un alt element ce poate fi de interes pentru proiectarea acestui tip de imobil ar fi o organizare flexibilă și adaptabilă mai ales din punct de vedere al înălțimilor libere ale nivelurilor curente. Astfel organizate, cu înălțimi libere mai mari ale etajelor curente, aceste imobile ar putea în viitor să fie convertite în alte funcțiuni, în acord cu evoluția generală a societății - se poate preconiza o scădere pe viitor a necesarului de parcări și folosirea cu precădere a transportului în comun, aceste imobile pretându-se spre convertire parțială în spații pentru co-working, spații comunitare, petrecerea timpului liber etc. În orice situație, aceste noi clădiri pentru parcare trebuie să fie unele multifuncționale, care pe lângă asigurarea necesarului de parcări, să asigure și dotări suplimentare în vederea creșterii calității vieții în aceste zone.

Cheia reorganizării spațiului urban al cartierului socialist constă în realizarea (Configurarea unor noi insule urbane), elemente ale structurii urbane ce pot crea distincția precisă între domeniul public și cel privat, și implicit seria de atitudini ierarhizate cu privire la amenajarea spațiului dintre construcții.

**Mobilitatea urbană:** Se referă la mișcarea persoanelor și bunurilor într-un mediu urban. Aceasta implică diverse metode de transport, precum mașini, autobuze,



tramvaie, biciclete și deplasarea pe jos. Mobilitatea urbană este esențială pentru accesul la muncă, educație, servicii de sănătate și recreere într-un oraș. O bună infrastructură de transport și planificare urbană adecvată pot contribui la reducerea congestiei rutiere și a poluării, crearea calității aerului, promovarea unui stil de viață sănătos și creșterea calității vieții în mediul urban.

Există mai multe principii cheie ale mobilității urbane durabile, care pot fi aplicate pentru a obține calitatea vieții în mediul urban:

1. Promovarea transportului public: Dezvoltarea și dezvoltarea rețelelor de transport public, cum ar fi autobuzele, tramvaiele și metrourele, pentru a oferi o alternativă convenabilă, accesibilă și sustenabilă la mașinile individuale.
2. Încurajarea mersului pe jos și a ciclismului: Creare de infrastructură și facilități pentru ca oamenii să poată călători pe jos sau cu bicicleta .
3. Promovarea vehiculelor electrice și a altor soluții de transport cu emisii scăzute: Adoptarea tehnologiilor și politicilor care facilitează tranziția vehiculelor cu combustie internă la cele electrice .
4. Planificarea urbană integrată: Integrarea planificării transportului și a dezvoltării urbane pentru a reduce distanțele și a încuraja utilizarea eficientă a spațiului, prin combinarea rezidențialului cu facilități urban.
5. Distribuția echitabilă și accesibilă a serviciilor: Garantarea accesului ușor la servicii esențiale, cum ar fi locurile de muncă, școlile, centrele de sănătate și zonele comerciale, pentru a reduce necesitatea de a călători pe distanțe lungi.
6. Utilizarea tehnologiei a inovației: Folosirea tehnologiei pentru a crește și gestiona traficul.
7. Participarea: Implicarea comunității în procesul de luare a comunității deciziilor privind mobilitatea urbană și rețelele de transport, asigurându-se că nevoile și preocupările locuitorilor sunt luate în considerare.

Aceste principii pot contribui la crearea siguranței și eficienței mobilității urbane, la reducerea impactului mediului și la creșterea calității vieții .

Principii- privind planificarea și proiectarea urbană – in zona luat in studiu.

1. Importanța spațiului public: Conceptul urbanistic general, consideră că spațiile publice vibrante și bine proiectate, cum ar fi parcurile, piețele și malurile apei,



sunt esențiale pentru crearea unui sentiment de comunitate și pentru stimularea interacțiunilor sociale.

2. Străzi prietenoase pentru pietoni: Conceptul urbanistic general, pledează pentru proiectarea străzilor și a spațiilor publice care acordă prioritate pietonilor. Aceasta include lărgirea trotuarelor, reducerea congestionării traficului și crearea de zone numai pentru pietoni, care pot îmbunătăți incluziunea socială.
3. Nevoia de infrastructură verde: Conceptul urbanistic general, subliniază importanța încorporării elementelor verzi în planificarea urbană, cum ar fi copacii, parcurile și acoperișurile verzi. Aceste caracteristici nu numai că îmbunătățesc estetica orașelor, ci oferă și beneficii importante pentru mediu.
4. Design la scară umană: Conceptul urbanistic general, consideră că orașele ar trebui proiectate la scară umană, cu clădiri și infrastructură proporționale cu dimensiunea oamenilor. Aceasta implică evitarea structurilor mari, impunătoare, care pot crea un sentiment de alienare .
5. Vitalitatea urbană și viața socială: Conceptul urbanistic general, subliniază rolul designului urban în stimularea interacțiunilor sociale și crearea de orașe vibrante, bogate cultural. El susține că spațiile publice bine proiectate pot servi drept locuri de adunare pentru oameni, găzduind evenimente și În general, ideile prezentei propuneri, provoacă abordarea convențională a planificării urbane, care deseori acordă prioritate mașinilor și aglomerației.in cazul de fata sunt incurajate nevoile pietonilor și bicicliștilor, precum și crearea de spații publice atractive, prezentul concept, oferă o viziune alternativă pentru zona luata in studiu.

### **Rolul consultarii publicului si principiile de regenerare urbana.**

Rolul consultării publice în documentele de urbanism este de a permite participarea și aportul cetățenilor și a comunității în procesul de luare a deciziilor privind dezvoltarea urbană. Consultarea publică în documentele de urbanism are mai multe beneficii și roluri

1. Transparență și accesibilitate: Consultarea publicului asigură transparența procesului de planificare urbană și oferă accesibilitatea cetățenilor informații și decizii directe importante care le afectează comunitatea. Participarea



cetățenilor în deciziile de dezvoltare urbană este un principiu democratic esențial.

2. Aportul expertizei și cunoștințelor locale: Consultarea publică aduce în procesul de planificare a urbanismului cunoștințele și experiența locală.
3. Identificarea și soluționarea problemelor: Consultarea publică oferă o oportunitate de a identifica problemele și preocupările cetățenilor legat de dezvoltare urbană și de a găsi soluții adecvate. Cetățenii pot exprima nemulțumirile și sugestii.
4. Crearea unui sentiment de apartenență și implicare: Consultarea publică încurajează cetățenii să se implice în problemele și deciziile în comunitatea care le afectează. Participarea activă a cetățenilor în proces-ul de planificare poate întări sentimentul de apartenență și responsabilitate.
5. Legitimitatea și acceptarea deciziilor: Consultarea publică ajută la creșterea legitimității și acceptarea deciziilor luate în domeniul urbanismului. Când cetățenii au ocazia să-și exprime părerile și să fie ascultați, deciziile luate sunt mai luate în circumstanțe și mai bine înțeles.

Pentru a fi eficientă, consultarea publică PMO a realizat anterior aceste informari si un chestionar online, unde intr-o perioada limitata cetatenii au avut ocazia sa se exprime si chiar au facut-o. Toate aceste etape de consultare online + consultare conform regulamentului de implicare a publicului aprobat prin hcl 495/2019 au rolul sa ofere transparent și accesibil, utilizând metode de comunicare variate pentru a asigura participarea și implicarea publicului.

În ceea ce privește soluțiile de regenerare urbană, aceasta reprezintă revitalizare și dezvoltare a zonelor urbane existente, în scopul sporirii calității vieții și a sustenabilității acestora. Aceasta implică aducerea de ajutor la nivelul infrastructurii, locuințelor, serviciilor și facilităților publice, precum și crearea de spații verzi și o mai bună utilizare a resurselor disponibile într-un mod eficient.

**Principiile de regenerare urbană coroborate cu mobilitatea zonei**, vizează un proces sustenabil, incluziv și echitabil, care să aducă creșteri semnificative la nivelul zonei urbane existente. După cum urmează:



1. Dezvoltare durabilă: Se concentreze pe creșterea sustenabilă a comunității și a mediului înconjurător, astfel încât să se reducă impactul asupra resurselor naturale și să se promoveze utilizarea eficientă a acestora.
2. Participare publică: Implicarea comunității și a cetățenilor în procesul de regenerare urbană este esențială pentru luarea deciziilor și prioritizarea nevoilor. Planificarea și luarea deciziilor
3. Mixitate socială: Regenerarea promovează integrarea și diversitatea socială, prin combinarea diferitelor tipuri de activități în spațiile verzi pe categorii de utilizatori, servicii publice și servicii generale complementare unităților de locuire colectivă, astfel încât să se evite segregarea.
4. Utilizarea eficientă a terenului: regenerare urbană prezintă implică o utilizare optimă a terenurilor existente, concentrându-se pe revitalizarea zonelor deja construite și minimizând extinderea urbană în zonele neconstruite
5. Accesibilitate și mobilitate: Regenerarea urbană prezintă propune să se concentreze pe crearea de infrastructură și soluții de transport durabile, care să faciliteze accesul la servicii, locuri de muncă și facilități, și să reducă dependent autovehiculului propriu
6. Calitatea vieții și spații publice: Regenerarea urbană prezintă pune accent pe atractive și accesibile pentru comunități, care să încurajeze interacțiunea socială și să ofere oamenilor un mediu sănătos.
7. Integrarea economică și culturală: Regenerarea urbană prezintă propune să faciliteze dezvoltarea economică și să promoveze inovația și creativitatea, atât prin atragerea de investiții cât și prin sprijinirea afacerilor locale și a comunităților creative.

Aceste principii sunt câteva din elementele care propunerea de regenerare urbană le evidențiază.

Referitor la propunerea de intervenție asupra spațiilor publice aceasta urmărește următoarele principii:

1. Accesibilitate: Spațiul public ar trebui să fie ușor accesibil pentru utilizatorii, inclusiv persoanele cu dizabilități, persoanele în vârstă, copiii și familiile cu copii. Acest lucru implică implementarea unor infrastructuri adecvate, cum ar fi rampe pentru scaune cu roțile, trotuare bine întreținute și semnalizarea



problemei.Toate acestea au condus la restructurarea tuturor profilelor stradale in zona luata in studiu

2. Siguranța: Un spațiu public de calitate trebuie să se simtă sigur pentru utilizatorii. Acest lucru poate însemna iluminare adecvată, supraveghere video, prezență forțelor de ordine și design urban care nu favorizează activitățile ilegale
3. Durabilitate și mediu înconjurător: Standardele de calitate a spațiului public ar trebui să promoveze practici de mediu durabile, cum ar fi folosirea materialelor durabile și reciclabile, gestionarea eficientă a apei și a deșeurilor, adaptarea la schimbările climatice
4. Estetică și design: Spațiul public ar trebui să fie plăcut din punct de vedere estetic și să aibă un design care să încurajeze interacțiunea socială și activitățile recreative. Acest lucru poate include arhitectură și design urban care reflectă identitatea și istoria locală, utilizarea artelor și a elementelor artistice, mobilier urban adecvat și peisagistică atractivă.
5. Spațiu pentru activități și interacțiune socială: Un spațiu public de calitate permite diferite activități recreative și culturale și încurajează interacțiunea socială și comunitară. Ar trebui să existe locuri de joacă pentru copii, zonă pentru sport și exerciții, locații pentru activități și activități culturale, terase și spații de relaxare, piețe și târguri etc.
6. Conectivitate și funcționalitate: Standardele de calitate a spațiului public includ, de asemenea, asigurarea unei bune conectivități cu infrastructură publică și o varietate de facilități și servicii, cum ar fi transport public, stații de biciclete,etc..

Toate aceste aspecte/principii au fost luat in calcul pentru identificarea disfuncionalitatilor in vederea abordarii prioritatiilor , si tocmai acesta este motivul principal pentru care sa facut consultarea si implicarea publicului.

### **Viziunea - Urbanismului sanatos:**

Un oraș sănătos este un oraș cu locuitori sănătoși. De aceea un proiect de regenerare urbană trebuie să pornească de la schimbări în mediul de viață zilnică a oamenilor ce conduc la o ameliorare a sănătății și a stilului lor de viață. Urbanismul contemporan a dezvoltat principii și instrumente de intervenție și proiectare urbană în acest sens.



Aplicând aceste principii asupra zonei Nufarul-1, o serie de oportunități pot fi fructificate pentru a crea un cartier de locuit sănătos. Prin îmbunătățirea mediului de viață, municipiul poate atinge două obiective: în mod direct, ameliorarea sănătății propriilor locuitori; în mod indirect, crearea și menținerea unei poziții de concurență cu alte orașe comparabile din regiune prin oferirea unui mediu de viață atractiv. Primăria Municipiului Oradea, prin Instituția Arhitectului Șef, a comandat prezentul studiu pentru a defini o strategie de regenerare în cartierele ante-1990. Proiectul care are loc în una din zonele cel mai dens locuit și unde efectele vor putea avea cel mai mare impact: Nufarul-1

**Ce pași trebuie să facă Municipiul Oradea pentru a deveni cel mai sănătos oraș din regiune?** Studiul de regenerare urbană în centrul cartierului Nufarul-1 propune Municipiului Oradea un pachet de intervenții și politici publice în acest sens. Măsurile luate pot fi parte dintr-un program mai amplu de regenerare a cartierelor de locuire colectivă din perioada ante-1990. Aceste cartiere, în mod specific Nufarul-1, sunt și cele unde se întâlnesc cei mai mulți factori care afectează sănătatea publică, cum ar fi poluarea aerului și traficul intens. Nu există încă un program de acest tip la nivel local și proiectul poate avea puncte comune cu diverse alte ambiții și proiecte în curs ale municipiului: reamenajarea spațiilor publice, construirea de noi facilități publice, îmbunătățirea mobilității urbane, defundarea structurală a mobilității din miezul cartierului, sau tranziția spre energie sustenabilă și nepoluantă.

Principiile urbanismului sănătos se referă la relația dintre sănătatea individului și a comunității, stilul de viață și spațiul urban. Aceste trei elemente sunt strâns legate și se influențează reciproc.

### **Mediul urban poate avea două tipuri de efecte asupra locuitorilor:**

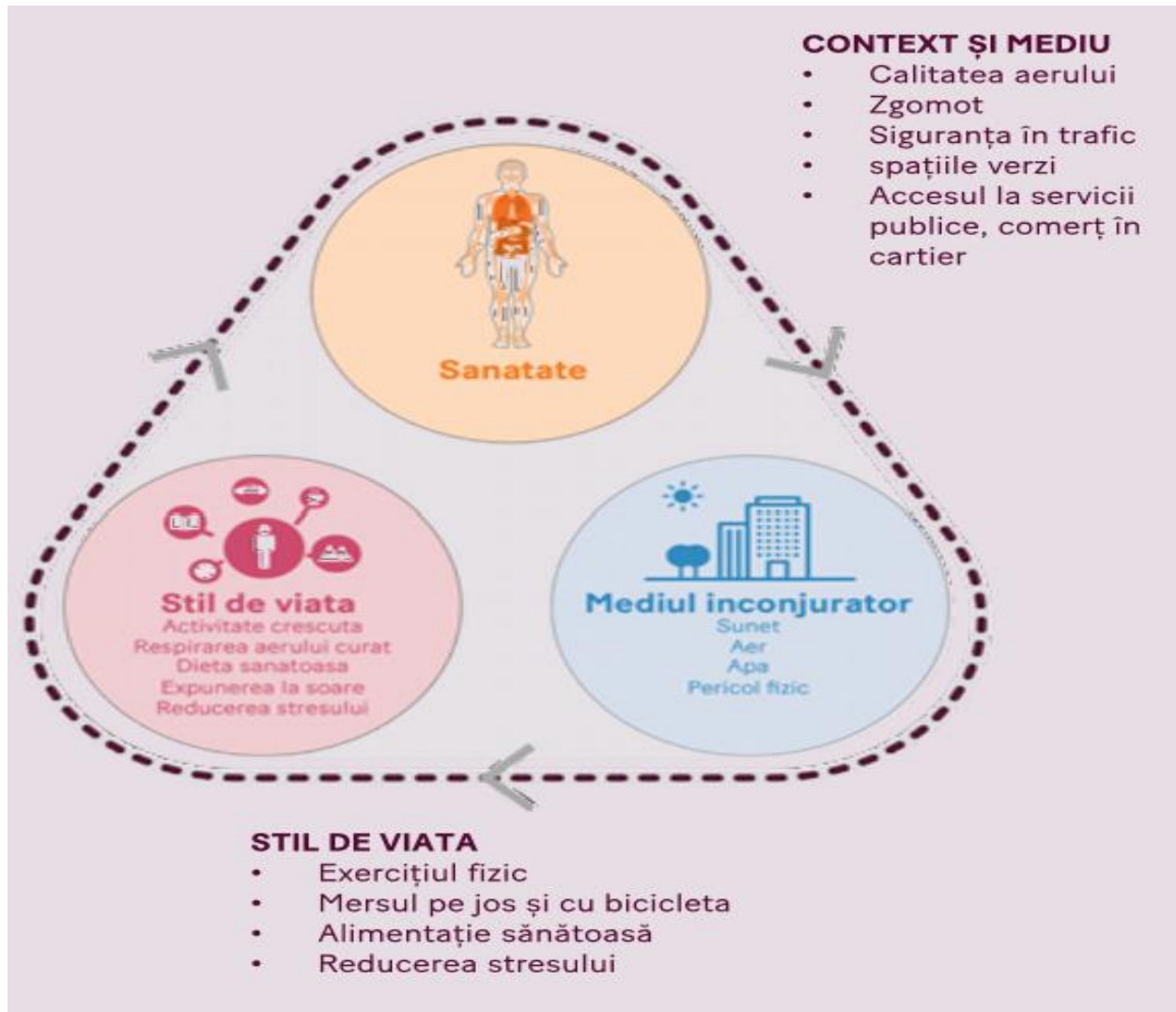
#### a. În mod direct, prin calități măsurabile ale calității mediului, precum:

- Calitatea aerului, a apei potabile, a solului, nivelul de zgomot, siguranța în trafic
- Existența și calitatea spațiilor verzi
- Accesul la servicii publice și comerț

#### b. În mod indirect, prin influențarea stilului de viață:



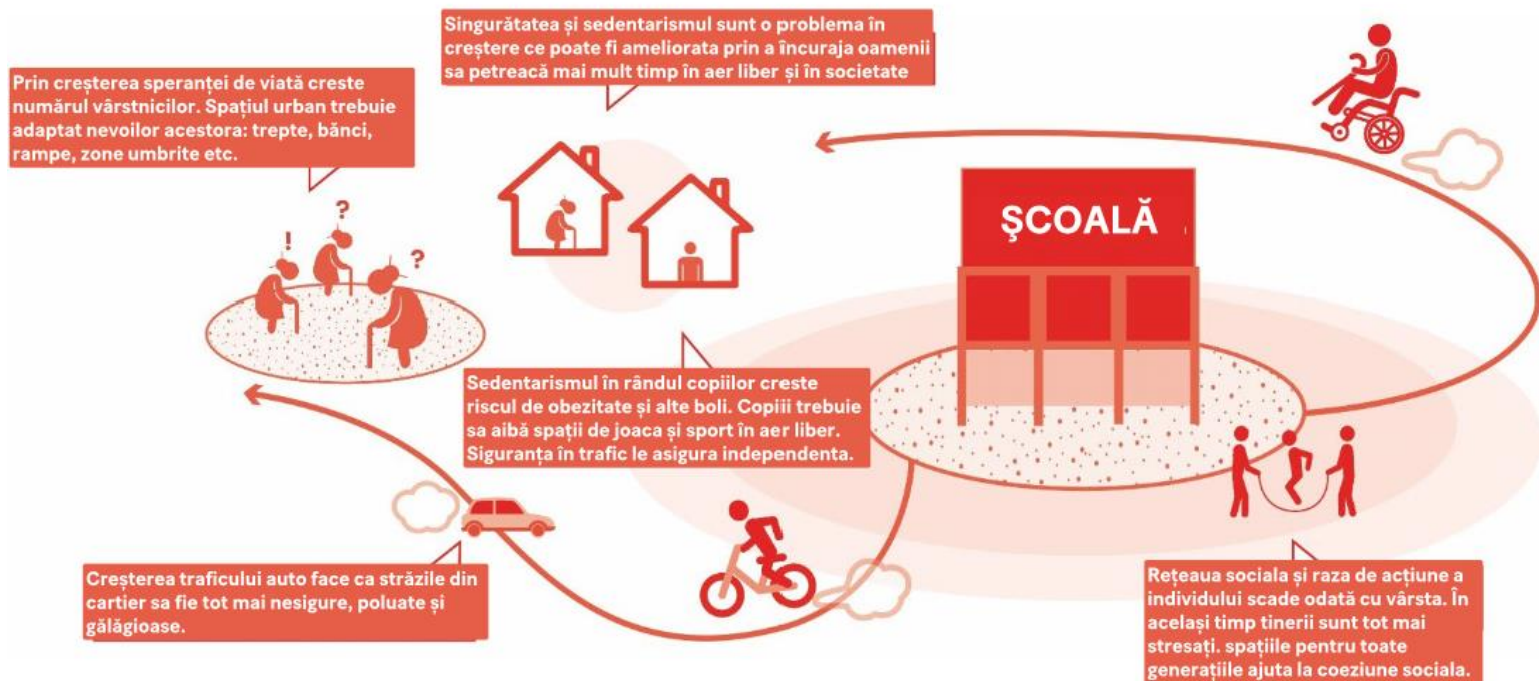
- Încurajarea mersului pe jos și cu bicicleta
- Încurajarea petrecerii timpului în aer liber și a interacțiunii sociale
- Alimentația sănătoasă
- Reducerea stresului





## Mobilitate Modificări în rețeaua de mobilitate la nivel de cartier

Raza de acțiune pentru toate vârstele:

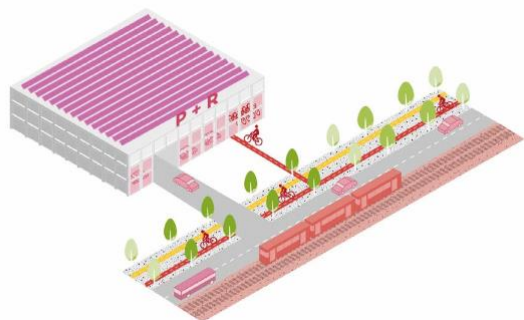


Problema parcarilor poate fi rezolvată, pe lângă încurajarea altor moduri de transport decât mașina, prin soluții adaptate fiecărui tip de utilizator:

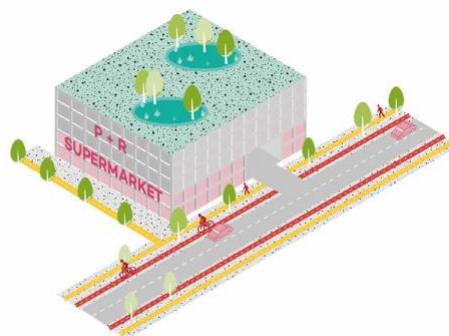
- La marginea orașului
- Integrat cu alte funcțiuni sociale sau comerciale intra-un 'hub' de cartier
- Parcare etajate în zona de locuire
- Parcare în curtea de bloc, acoperită cu un spațiu comun de relaxare pentru locatari ('deck'). Aplicarea unui preț de piață al parcarilor poate ajuta la convingerea unor locatari de a accepta un loc de parcare mai depărtat de locuința. Vârstnicii și persoanele cu dizabilități pot primi prioritate în alocarea locurilor aproape de locuința. Trebuie menționat că parcarile care sunt concentrate tot mai departe de locuința ocupa o suprafață mai mare (servind mai mulți locuitori). Spațiul în nufaru-1 nu este suficient



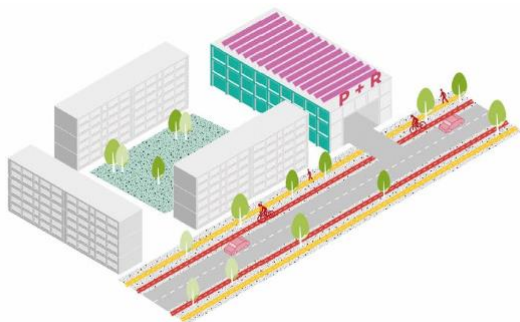
În acest sens. De aceea nu este posibil de a aplica universal o singură soluție pentru întregul cartier.



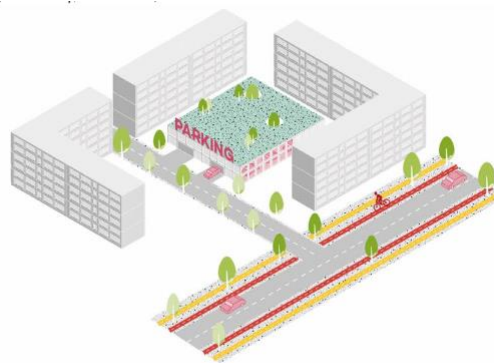
**A.** Vizitatori: hub de mobilitate



**B.** Parcare de cartier integrată cu alte funcțiuni (comerț, servicii)



**C.** Parcare de cartier în zona de blocuri (spațiul este foarte limitat)



**D.** Parcare de tip 'deck' în curțile de bloc (spațiu foarte limitat)



## Parcare de cartier Tendințe



Parcările etajate în zona de locuire trebuie să aibă o fațadă atrăgătoare, cum ar fi materiale naturale sau chiar fațade verzi. Legătura prin alei pietonale și de biciclete cu parcare, precum și o amenajare ce garantează siguranța publică în zona, sunt esențiale pentru buna funcționare.



## BIBLIOGRAFIE

2002 - H. Ronald Pulliam și Bart R. Johnson, Ecology's New Paradigm: What Does It Offer Designers and Planners?, Bart R. Johnson, Kristina Hill (editori), Ecology and Design: Frameworks for Learning, Ed. Island Press, Washington

2005 - Lewis, Sally, Front to Back – A design agenda for urban housing, Elsevier, Architectural Press

2005 - The Urban Task Force, Towards an Urban Renaissance

2007 - Ghidul privind regenerarea urbană, Ministerul Dezvoltării Lucrărilor Publice și Locuințelor

2007 - Carta urbană a orașelor durabile/Carta de la Leipzig

2009 - Calthorpe, Peter, 1993, The Next American Metropolis, în Stephen M. Wheeler, Timothy Beatley, (editori), Sustainable Urban Development – Second Edition, Ed. Routledge

2013 - National Association of City Transportation Officials [NACTO], Urban Street Design Guide, Island Press – Washington, Covelo, London

2013 - Rapoarte de la Banca Mondială pentru MDRAP (Enhanced Spatial Planning, Competitive Cities, Growth Poles)

2018 - Olănescu, Octav Silviu, Aspecte ecologice în determinarea mediului construit, Ed. UTPRESS, Cluj-Napoca

2019 - Banca Mondială România, Regenerarea urbană și reabilitarea cartierelor de blocuri, Propunere de caiet de sarcini, coordonator echipă Dean Cira (Specialist Principal Urban)

2019 - Banca Mondială România, Ghid de regenerare urbană a cartierelor de blocuri, Constanța, coordonator echipă Marcel Ionescu-Heroiu (Specialist Senior Dezvoltare Urbană)

2020 - Studii de fundamentare PATJ Cluj (plan de amenajare a teritoriului județului Cluj)

2020 - Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană - Zona Metropolitană Cluj- Napoca (SIDU ZMC)

2020- Regenerare urbana Cartierul Rogerius -Posad Maxwan.

Legislatie support:

Legea 350/2001 privind amenajarea teritoriului si urbanismul - actualizata la data de 10 iunie 2023

Legea de amenajare a teritoriului national



Legea 363/ 2006 - sectiunea 1

Legea 171/ 1997 - sectiunea 2

Legea 5/ 2000 - sectiunea 3

Legea 351/ 2001 - sectiunea 4

Legea 575/ 2001 - sectiunea 5

Legea 190/ 2009 - sectiunea 7

HG 525/ 1996 actualizata pentru aprobarea Regulamentului general de urbanism

Norme de aplicare a Legii 350/2001 - ORDIN 233/2016 (actualizare 29.05.2023)

Legea 50/ 1991 privind autorizarea executarii lucrarilor de constructii - actualizata la data de 10 iunie 2023

Legea 10/ 1995 privind calitatea in constructii actualizata 2019

Legea 153/2011 privind masuri de crestere a calitatii in constructii, actualizata

Legea locuintei 114/ 1996 (actualizata la data de 23.06.2017)

Legea 184/ 2001 privind organizarea si exercitarea profesiei de arhitect (actualizata la data de 06.04.2017)

Legea 200/ 2004 privind recunoasterea diplomelor si calificarilor profesionale (actualizata la data de 22.06.2016)

Legea 422/ 2001 privind protejarea monumentelor istorice (actualizata 23.05.2019)

Legea 265 /2006 privind protectia mediului

Legea 8/ 1996 privind dreptul de autor si drepturile conexe (actualizata 13.01.2020)

Legea 335/2013 privind stagiul absolventilor de invatamant superior

ORDIN NR.119 DIN 04.02.2014 al MINISTERULUI SANATATII pentru aprobarea Normelor de igiena și sănătate publică privind mediul de viață al populației

Legea 135/ 2014 privind reglementarea si administrarea spatiilor verzi din intravilanul localitatilor

DIRECTIVE:

Directiva 2005/36/CE privind calificarile profesionale

Directiva 2013/55/UE de modificare a Directivei 2005/36/CE



Directiva 2006/123/CE privind serviciile in cadrul pietei interne

Directiva 2014/89/UE de stabilire a unui cadru pentru amenajarea spatiului maritim

Ghiduri elaborare documentații de urbanism

Ordinul 90/1991

AGENDA TERITORIALA 2030

CONCEPTUL DE COEZIUNE TERITORIALĂ (02.06.2023)

REZUMAT AGENDA TERITORIALA 2030

NOUA CARTĂ DE LA LEIPZIG



## Anexa -2-

# Principii de regenerare a spatiilor verzi din zona luata in studiu Nufarul1

## Trei principii

După evoluțiile din ultimii 30 de ani, cartierul Nufarul-1, are nevoie de o nouă identitate. Propunerea acestui studiu este de a redefini cartierul Nufarul-1, ca o zonă atrăgătoare a orașului care permite locuitorilor sa practice un stil de viață sănătos.

Pentru a îmbunătăți calitatea vieții în cartierul Nufarul-1, am identificat următoarele trei principii de dezvoltare:

### 1 Spațiul verde variat

Spațiile verzi de diferite mărimi și tipologii sunt legate într-o rețea verde la nivel municipal. Tipologia spațială, tipul de vegetație și de mobilier urban este adaptat scopului spațiului verde: de relaxare, culoar de tranzit pietonal, coridor ecologic, atașat unui loc de joacă sau scoli/grădinițe, bariera verde etc. spațiile verzi oferă siguranța, sunt curate și îmbie la petrecerea timpului în aer liber. Îngrijirea activă a spațiului verde de către locuitori contribuie la sentimentul de apartenență la comunitate.

### 2 Raza de acțiune pentru toate vârstele

Mobilitatea este variată și adaptată categoriilor cele mai sensibile: vârstnicii și copiii. Continuitatea și calitatea rețelei pietonale este esențială pentru funcționalitate și siguranța în trafic. Siguranța socială îndeosebi în zonele școlilor trebuie garantată. Încurajarea mersului pe jos și cu bicicleta și în același timp reducerea presiunii locurilor de parcare asupra spațiului public fac parte dintr-o strategie integrată la nivel urban. O structura rutieră inteligentă reduce traficul de tranzit prin cartier, dar în același timp păstrează buna accesibilitate din întregul oraș. Transportul în comun și bicicleta sunt la fel de rapide ca mașina între Nufarul-1 și restul orașului. Parcările nu mai ocupa trotuarele, dar locuitorii nu pierd posibilitatea de a parca în apropiere.



### **3 Cartierul complet Nufarul-1**

Oferă locuri de munca, servicii publice și comerț variat pentru nevoile zilnice. Noi dezvoltări aduc varietate în ceea ce era un “cartier dormitor”. Activități socio-culturale sunt readuse în cartier și prezintă un mediu de socializare pentru toate vârstele. (vezi zona de parc central-zona Ghibu), din prezenta pro[unere in raport cu spațiul disponibil la vest ,Bulevardul Nufarul este utilizat in mare parte pentru spațiile comerciale marginit in raport cu centrul cartierului. În același timp pot avea loc programe de reabilitare integrată a blocurilor in colaborare cu locuitorii.

#### **Spațiul verde variat -Tipologia spațiului verde definește scara urbana**

Tipul de vegetație poate fi determinant pentru spațiul urban: vegetație înaltă de-a lungul bulevardelor; arbori de-a lungul străzilor rezidențiale; vegetație joasă de diferite tipuri între blocuri și în grădini. Înlocuirea vegetației arboricole în următorii ani poate porni de la această nouă viziune care îmbină caracterul spațial, funcțional și estetic al spațiului verde.

**Tipuri de vegetație pentru aliniament și scuaruri** Alăturat se afla o selecție de tipuri de vegetație posibile în cartierul Nufarul-1. Selecția cuprinde specii ce se regăsesc în peisajul Câmpiei de Vest și în special în lunca Crișului Repede, dar și alte specii potrivite solului aluvionar din zona. Lista este indicativă și nu limitativă. Are rolul de inspirație și ghid orientativ pentru plantarea spațiului public din cartier. Alte soiuri pot fi utilizate atât timp cât corespund din punct de vedere estetic și ecologic.



## Arbori

### Tei

Tilia cordata



Tilia platyphyllos 'Orebro'



Tilia henryana



Tilia tomentosa



### Platan

Platanus spp.



### Velniș

Ulmus laevis



### Arțar

Acer rubrum



Acer platanoides 'drummondii'



## Recomandări

1. Plantarea de specii locale din regiune potrivite peisajului de câmpie.
2. Consultarea cu un ecolog de preferință cu o cunoaștere bună a speciilor locale pentru elaborarea unui catalog de specii de arbori, arbuști și vegetație joasă in etapele premergatoare.

## Vegetație joasă

Amestec pajiște

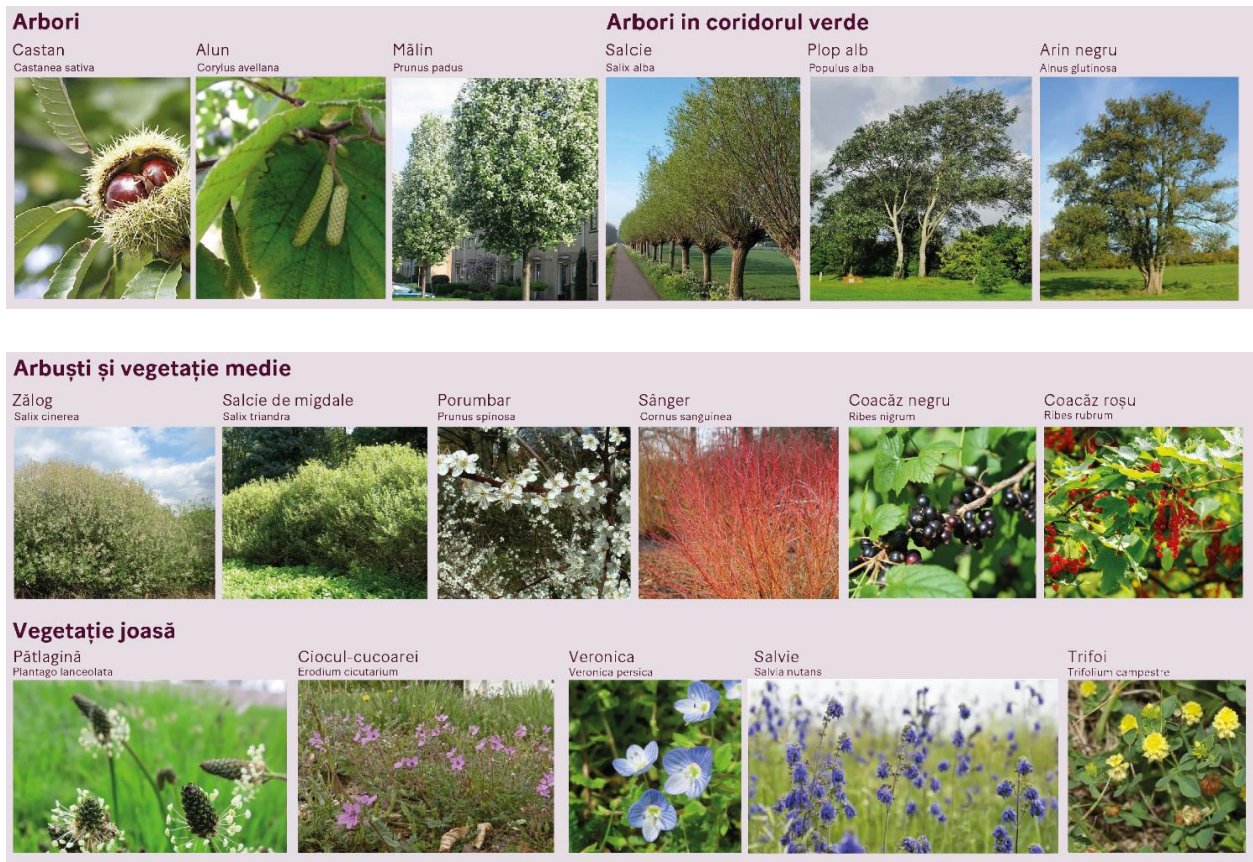


Flori perene



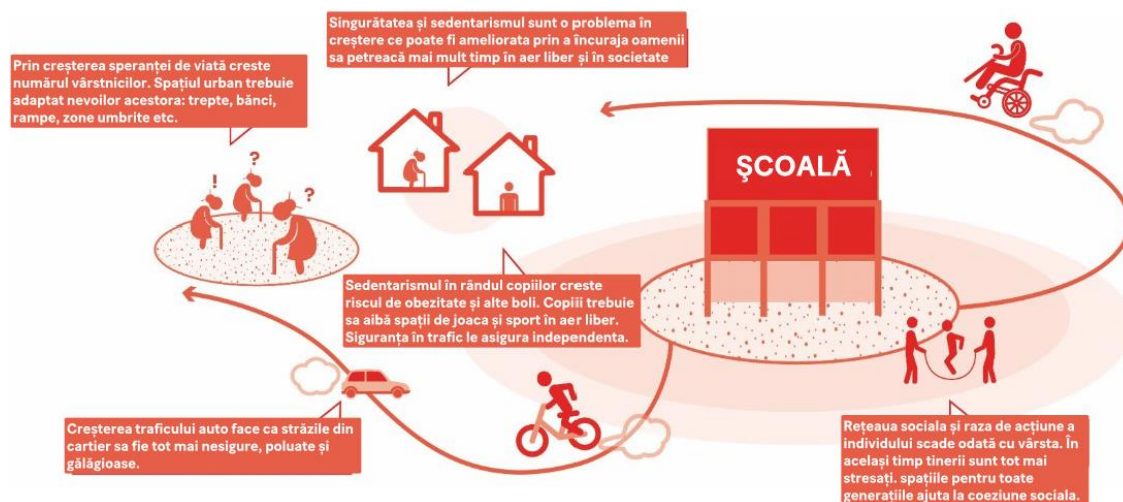


## Tipuri de vegetație pentru alei rezidențiale și grădini de bloc



## Mobilitate-Modificări în rețeaua de mobilitate la nivel de cartier

Raza de acțiune pentru toate varstele:





Referitor la relatia „om - vegetatia/arbori” din zona care este compusa din urmatoarele specii de arbori: ( corcodus ,brad , liliac , nuc , salcam , artar), acestea atrag insecte daunatoare omului si nu numai dupa cum urmeaza:

1. Corcodus: a) Molia prunului (*Grapholita funebrana*): Este o insectă mică, inconspicuă, care atacă fructele și mugurii corcodușului. Larvele găurășesc fructele, provocând putrezirea acestora și reducerea recoltei. b) Păduchele lanț pe corcoduș (*Brachycaudus prunicola*): Sunt insecte mici, slabe, care se hrănesc cu seva corcodușului. Atacul lor provoacă deformări ale frunzelor și slăbiciunea copacului, afectând calitatea fructelor.
2. Brad: a) Gândacul de brad (*Pissodes piceae*): Aceste insecte sunt de culoare maro închisă și au dimensiuni mici. Atacă arborii tineri de brad, hrănindu-se cu scoarța. Daunele pot include uscarea părților aeriene ale arborelui sau chiar moartea acestuia. b) Omida moliei molidului (*Phyllonorycter heegeriella*): Acele omide au corpul verde și produc galerii în frunzele de brad. Se hrănesc cu frunzele, provocând defolierea și slăbirea.
3. Liliac: a) Afidă liliac (*Aphis lillii*): Acestea sunt mici insecte care se hrănesc cu seva liliacului. Pe măsură ce populația crește, frunzele pot începe să se învinetească și să se răsucească. b) Musca liliacului (*Pterocomma salicis*): Depune ouă pe frunzele liliacului, iar larvele care eclozează se hrănesc cu acestea.
4. Nuc: a) Molia nukului (*Cydalima perspectalis*): Aceste molii au aripi alb-crem cu pete maro și atacă frunzele și mugurii de nuc. Larvele găurășesc și se hrănesc cu aceste structuri, ducând la defolierea arborelui și la pierderea recoltei. b) Gândacul norvegian al nukului (*Rhynchites cribripennis*): Gândacul adulte atacă fructele nukului, provocându-le deformări.

Riscul pentru sănătatea umană:

Unele dintre aceste insecte pot fi purtătoare de boli sau pot cauza reacții alergice la oameni. De exemplu, mușcăturile de afide pot provoca iritații și mâncărime .

Există posibilitatea ca unele persoane să dezvolte reacții alergice la arbori menționați anterior. Alergiile pot fi cauzate de diferiți factori, cum ar fi polenul, seva sau



substanțele chimice emise de plante. În cazul arborilor menționați, iată câteva posibilitati:

#### 1. Reactii:

- Polinoza: O persoană alergică la polenul arborilor (alergenul specific arborilor) poate prezenta simptome cum ar fi strănutul frecvent, nas înfundat, mâncărime.
- Astm alergic: Unii oameni pot dezvolta astm alergic, o afecțiune caracterizată prin inflamație a căilor respiratorii și dificultăți respiratorii, datorită expunerii .

#### 2. Reacții alergice la seva sau cosuri

- Dermatită de contact: Unele persoane pot dezvolta dermatită de contact prin atingerea sevei sau a frunzelor arborilor. Aceasta poate provoca erupții cutanate, mâncărime, umflături și iritații
- Rinită alergică: O persoană sensibilă poate prezenta simptome de rinită alergică, cum ar fi strănutul, nas înfundat și secreții nazale abundente, după expunerea la arbori mai sus mentionati .

În planul de plantatii pot fi luate în considerare în alegerea arborilor și plantatiilor peisagere, să se țină cont de specii care îndepărtează insectele/tantarii și alți daunatori locali ,Tigru de Platan .

Câteva exemple recomandate :

1. Arbori cu frunze aromatice - unele plante au frunze care emana un miros placut pentru oameni, dar care resping insectele. De exemplu, rozmarinul și cimbrul sunt doi arbori cu astfel de frunze.
2. Arbori cu frunze lucioase sau ceroase - insectele nu sunt atrași de frunzele strălucitoare .
3. Arbori cu conifere - cum ar fi pinii, molizii sau ienupărul - resping insectele , deoarece acestea conțin volatile și rășini .
4. Arbori cu scoarță tare și rezistentă - insectele preferă să infesteze arborii cu scoarță moale și subțire. Specii de arbori cu scoarță groasă și tare.

Spre exemplu o lista de plante care poate respinge tigrul de platan



1. Rozmarinul
2. Menta
3. Busuiocul
4. Năsturțiu
5. Tagetes
6. Lavanda
7. Tanacetum

În alegerea materialului dendrologic cu privire la amenajările peisagere a zonelor publice, parcuri tematice etc ...recomandam să se țină cont de câțiva factori.

1. Estetică: Plantele selectate ar trebui să contribuie la crearea unui peisaj plăcut, atrăgător și armonios. Acestea pot fi alese în funcție de culoarea, textura, forma și frumusețea generală a ramurilor, frunzelor etc.
2. Durabilitate: Plantele arboricole rezistente și adaptabile sunt de preferat în peisagistică. Acestea ar trebui să poată supraviețui și să se dezvolte în condițiile climatice și geografice ale zonei respective.
3. Ghidare și modelare: Alegerile arboricole ar trebui să permită modelarea și ghidarea acestora într-o varietate de forme și dimensiuni, astfel încât să se potrivească spațiului și designului peisager.
4. Adăpost și protecție: Plantele selectate pot furniza umbră, adăpost sau intimitate în spațiile publice, asigurând confort și protecție împotriva vântului, a zgomotului
5. Beneficii ecologice: Este important să se aleagă plante care să ofere beneficii ecologice, cum ar fi furnizat de hrană și adăpost pentru viețuitoarele sălbatice, creează calitatea aerului, reduce poluarea, controlul eroziunii.
6. Cerințe de întreținere: Alegerile arboricole ar trebui să țină cont și de nivelul de întreținere necesar. Plantele care necesită intervenție și care rezistă la tăieri mai restrictive sunt potrivite pentru zonele cu resurse limitate de întreținere.
7. Varietate: O combinație de plante diferite în peisaj poate adăuga diversitate și varietate în estetică și benefice ecologice. Alegerea unor specii diferite poate contribui la crearea unui mediu atrăgător și înfloritor pe întregul an. Acești factori calitativi ar trebui să fie bine echilibrați și coordonați în alegerea plantelor pentru



amenajarea peisageră a zonelor publice, parcuri etc., pentru a asigura un spațiu armonios.

## Spațiu verde lângă blocuri -Principii de utilizare

### Spațiu verde cultivat

- Grădini întreținute de locatari
- Recomandat în zonele verzi dintre blocuri unde se dorește mai puțin zgomot
- Amintește de tradiția de grădinărit a zonei

### Spațiu verde multifuncțional

- Grădini întreținute de locatari, locuri de joacă, bănci și mese, vegetație mixta
- Recomandat în zonele verzi dintre blocuri în apropierea aleilor circulante

### Spațiu verde public

- Spațiu verde amenajat peisagistic de locatari sau de primărie
- Vegetație înaltă și covor de iarba pentru vizibilitate bună
- Evitarea gardurilor, gardurilor vii, panourilor publicitare în spațiul verde
- Recomandat la arterele principale, unde există spații comerciale la parter





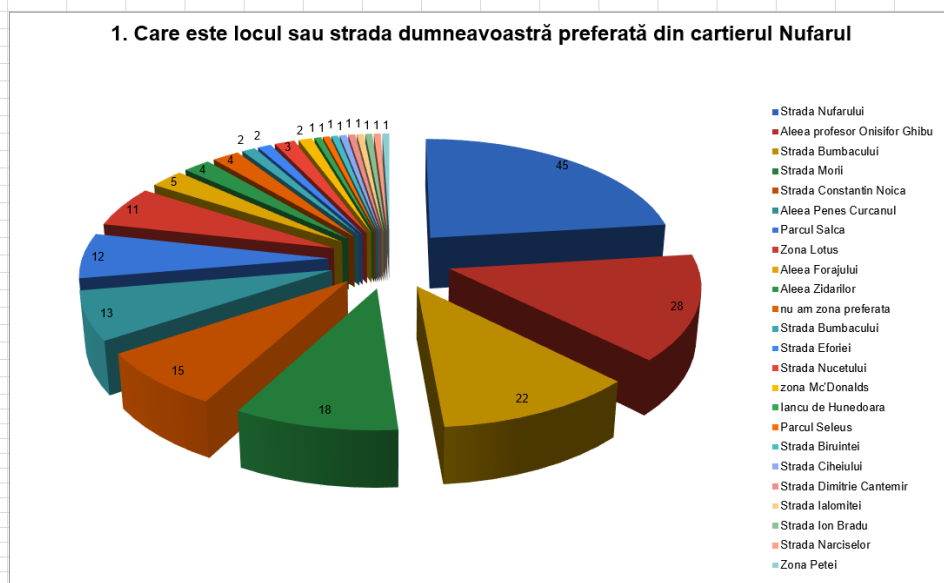
## Anexa -3-

### Interpretare analitica chestionar online etapa consultare precedenta

### 1860 raspunsuri la 10 intrebari prin 186 corespondenti

#### 1-Care este locul sau strada dumneavoastra preferata din cartierul Nufarul Zona 1? Spuneți-ne de ce!

Zona preferata	vot
Strada Nufarului	45
Aleea profesor Onisifor Ghibu	28
Strada Bumbacului	22
Strada Morii	18
Strada Constantin Noica	15
Aleea Penes Curcanul	13
Parcul Salca	12
Zona Lotus	11
Aleea Forajului	5
Aleea Zidarilor	4
nu am zona preferata	4
Strada Bumbacului	2
Strada Eforiei	2
Strada Nucetului	3
zona McDonalds	2
Iancu de Hunedoara	1
Parcul Seleus	1
Strada Biruintei	1
Strada Ciheului	1
Strada Dimitrie Cantemir	1
Strada Ialomitei	1
Strada Ion Bradu	1
Strada Narciselor	1
Zona Petei	1
	195



**Interpretarea analitică** a răspunsurilor pentru întrebarea dată indică faptul că oamenii din cartierul Nufarul Zona 1 au preferințe diferite în ceea ce caută locurile și străzile preferate. Majoritatea locuitorilor apreciază spațiile verzi, parcurile și piste de biciclete pe care le găsesc în cartier. De asemenea, mulți dintre ei menționează locurile din apropierea reședinței lor și importanța acestora în viața lor de zi cu zi. Unii oameni apreciază Parcul Salca pentru aspectul său frumos, însă există și opinii referitor la această zonă ca ar fi putut să crească în ceea ce privește spațiile de joacă pentru copii și iluminare public care este deficitar.

De asemenea, Parcul Onisifor Ghibu este menționat de mai mulți rezidenți o zonă care are potențial de dezvoltare într-o verdeață pierdută.



Locuitorii mai vorbesc despre alte străzi precum Constantin Noica, Bumbacului și Morii, pe care le apreciază pentru atmosfera liniștită, existența spațiilor verzi și accesul ușor la facilitățile precum comerț. De menționat este faptul că mulți au apreciat că este perturbată liniștea în cartier de aglomerația mașinilor.

Există și opinii negative, în sensul că nu există un loc sau o stradă preferată din cauza aglomerației.

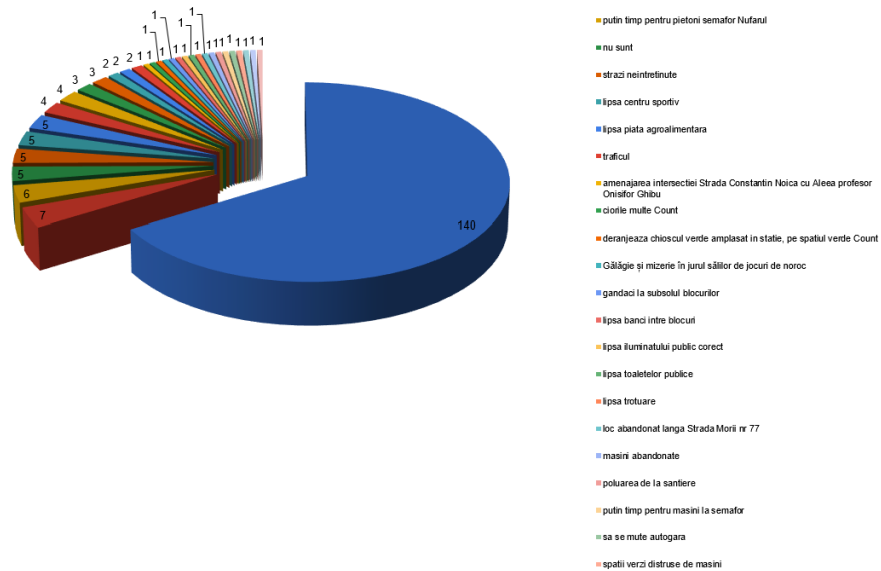
În general, se poate observa că oamenii apreciază spațiile verzi în care locuiesc sau au copilărit, dar există și dorința de locuri de parcaje și crearea infrastructurii urbane, cu spații verzi.

**Analiza descriptivă** a acestor răspunsuri evidențiază câteva teme principale în ceea ce este localizat în locurile sau străzile preferate din cartierul Nufărul Zona 1: Parcul Salca, strada Nufărului, Parcul Onisifor Ghibu și strada Bumbacului. Aceste locuri sunt apreciate în principal pentru spații verzi, pentru zonele cu vegetație, și pentru faptul că oferă oportunități de relaxare și plimbare. Unele persoane menționează că locurile preferate sunt cele unde au copilărit sau locuiesc de mult timp. Există și mențiuni despre aspectele negative, cum ar fi, probleme cu spațiile de joacă pentru copii, întreținerea nespecifică a anumitor zone și a aglomerației în unele părți ale cartierului. De asemenea, unii menționează că locul preferat este acolo unde au copilărit, ceea ce indică un sentiment de atașament față de locul familiar. Pe de altă parte, aspectele negative care sunt menționate cele mai pregnante, includ lipsa sau insuficiența spațiilor de joacă pentru copii și întreținerea necorespunzătoare a acestor zone. Aglomerarea și lipsa spațiilor de recreere.



## 2. Care este problema cu care vă confrunțați des în cartierul Nufărul Zona 1?

strazi neintretinute	3
lipsa centru sportiv	2
lipsa piata agroalimentara	2
traficul	2
amenajarea intersectiei Strada Constantin Noica cu Aleea profeso	1
ciotile multe Count	1
deranjeaza chioscul verde amplasat in statie_pe spatiul verde Cou	1
Gălăgie și mizerie în jurul sălilor de jocuri de noroc	1
gandaci la subsolul blocurilor	1
lipsa banci intre blocuri	1
lipsa iluminatului public corect	1
lipsa toaletelor publice	1
lipsa trotuare	1
loc abandonat langa Strada Morii nr 77	1
masini abandonate	1
poluarea de la santiere	1
putin timp pentru masini la semafor	1
sa se mute autogara	1
spatii verzi distruse de masini	1
sunt multi tigani	1
vizibilitate scazuta la iesirea dintre blocuri cu masina	1
zgomotul traficului	1
	211



- Lipsa locurilor de parcare este una dintre principalele probleme cu care se confrunta cartierul Nufărul Zona 1. Acest lucru duce la aglomerație în parcări după , ma ales dupa renovarea bulevardului Nufărul.
- Alte probleme semnalate în cartier includ lipsa iluminatului public, lipsa spațiilor verzi și parcurilor, trotuarele ocupate de mașini, străzile neîntreținute.
- Locuitorii reclamă și faptul că lipsesc locurile de parcare pentru biciclete și locurile de joacă pentru copii
- Există și cateva mențiuni cu privire la parcare neregulamentară a mașinilor pe trotuare, în special pe strada C. Noica, ceea ce îngreunează deplasarea.
- De asemenea, se remarcă mizeria, gropile și galagia în cartier, ceea ce contribuie la un mediu neplăcut și nesigur.





#### **4. Care este opinia dumneavoastră cu privire la subiectul parcărilor din zona în care locuiți? Descrieți situația!**

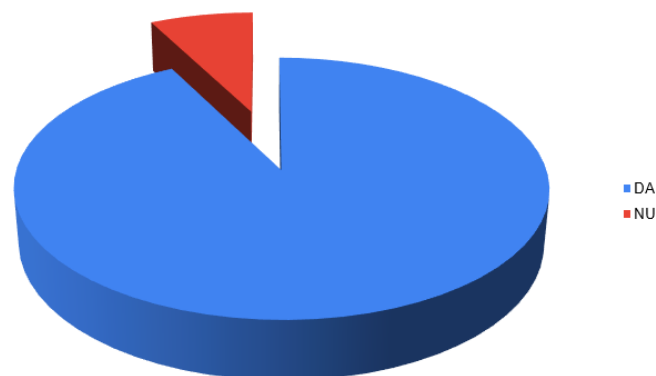
Opiniile referitoare la subiectul parcărilor din zona în care locuiesc sunt foarte negative. Rezidenții se plâng de fapt că există prea puține locuri de parcare în zona străzilor și că acestea sunt extrem de aglomerate. De asemenea, mulți locuitori nu au locuri de parcare atribuite și sunt obligați să parcheze la distanță de locuință. Situația este considerată dezastruoasă, iar soluțiile propuse includ implementarea mai multor parcări subterane sau supraetajate, precum și îmbunătățirea străzilor și a spațiilor verzi între blocuri pentru a crea mai multe locuri de parcare. Unii rezidenți sunt împotriva sacrificiilor spațiilor verzi pentru parcări și cer delimitări trotuarelor și crearea mai multor locuri de parcare. În general, se vede că parcărilor nu sunt suficiente și nu vor fi niciodată suficiente, iar situația se agravează de la un bloc la altul. Acest lucru duce la aglomerarea străzilor și la faptul că copiii nu au spațiu pentru a se juca din cauza numărului mare de mașini. Locuitorii se plâng de fapt că toată lumea parchează pe unde poate, inclusiv pe spații verzi și lângă treceri de pietoni. Unele persoane spun că soluția ideală ar fi parcărilor supraetajate sau subterane, însă alții se opun dezvoltării acestora în defavoarea spațiilor verzi. În general, există o mare nevoie de locuri de parcare mai multe și mai accesibile în zonă. Unele persoane spun că soluția ideală a parcărilor sunt cele supraetajate sau subterane, însă alții se opun dezvoltării acestora în defavoarea spațiilor verzi. În general, există o mare nevoie de locuri de parcare mai multe și mai accesibile în zonă .



## 5. Considerați oportună realizarea și gruparea autoturismelor în clădiri dedicate parcajelor?

5. Considerați oportună realizarea și gruparea autoturismelor în clădiri dedicate parcajelor?	vot
DA	171
NU	14
	185

5. Considerați oportună realizarea și gruparea autoturismelor în clădiri dedicate parcajelor?



Majoritatea respondenților sunt de acord cu realizarea și gruparea autoturismelor în clădiri dedicate parcajelor. Aceasta considera ca este necesara construirea de parcarri supraterane sau subterane si sustine ca oamenii ar trebui incurajati sa le foloseasca. Argumentele aduse in favoarea acestor cladiri sunt urmatoarele:

1. Descongestionarea strazilor prin eliberarea acestora de masini
2. Cresterea sigurantei, pentru autoturisme masinile prin sisteme de supravehhere si ca exista posibilitatea unei instalatii de camere de supraveghere si paznici.
3. Crearea de mai multe locuri de parcare in diferite zone ale cartierului, astfel incat cetatenii sa aiba acces la ele pe o raza scurta.
4. Utilizarea spatiilor verzi existente sau a altor spatii nefolosite pentru a construi parcarri supraterane.
5. Posibilitatea de inchiriere a unui loc de parcare pentru cei care nu au posibilitatea de a-si parca masina .

Cu toate acestea, există și o minoritate care nu sunt de acord cu realizarea și gruparea autoturismelor în clădiri dedicate parcajelor. Argumentele aduse împotriva acestui tip de parcaj sunt:



1. Distanta fata de locuinta, care ar putea fi incomoda pentru cei care trebuie sa transporti bagaje sau persoane mai in varsta.
2. Impactul asupra bugetului local, din cauza costurilor mari de constructie a parcarii si a intretinerii acestor
3. Deplasarea pana la parcare ar putea fi dificila si ar putea crea aglomeratie datorita unui numar mare de masini care trebuie sa se parcheze .

In concluzie, exista diverse opinii cu privire la realizarea si gruparea autoturismelor in cladiri, dar majoritatea au raspuns afirmativ.

## **6. Care este opinia dumneavoastra despre circulatia autovehiculelor in zona in care locuiti?**

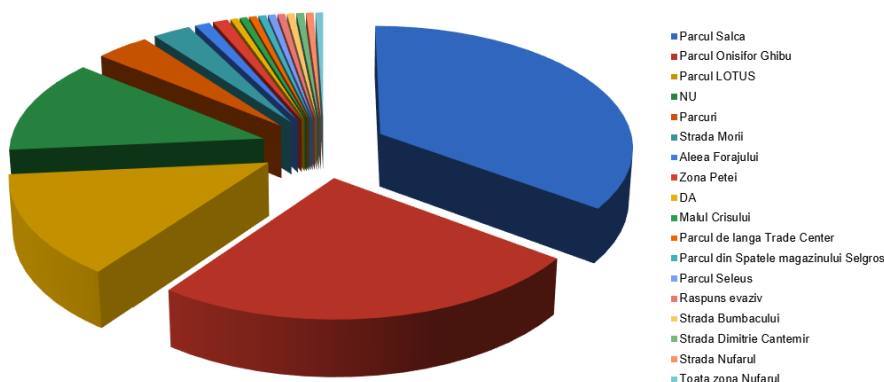
Opinia generala despre circulatia autovehiculelor in zona este negativa. Se remarcă probleme precum trafic intens, străzi înguste și într-o stare deplorabilă, parcare dificilă, aglomerare în jurul unor instituții de învățământ și problema mașinilor parcate pe trotuare. Totodată, se menționează și aspecte legate de poluare și necesitatea plantării de mesteceni și crearea de perdele verzi. Multe persoane ar dori să se reglementeze mai bine circulatia în zonele problematice, iar unii sugerează chiar implementarea unui sens unic pe anumite străzi. În general, părerea este că zona este supraaglomerată și că se impune măsuri pentru îmbunătățita.



**7. Aveți o zonă preferată în cartierul Nufărul Zona 1 unde să vă petreceți timpul liber în scop recreativ? Dacă da, care este? Dacă nu, descrieți o zonă.**

7. Aveți o zonă preferată în cartierul Nufărul Zona 1 unde să vă petreceți timpul liber în scop recreativ? Dacă da, care este? Dacă nu, descrieți o zonă.	vot
Parcul Salca	65
Parcul Onisifor Ghibu	46
Parcul LOTUS	25
NU	23
Parcuri	7
Strada Morii	5
Aleea Forajului	2
Zona Petei	2
DA	1
Malul Crisului	1
Parcul de langa Trade Center	1
Parcul din Spatele magazinului Selgros	1
Parcul Seleus	1
Raspuns evaziv	1
Strada Bumbacului	1
Strada Dimitrie Cantemir	1
Strada Nufarul	1
Toata zona Nufarul	1
	185

**7. Aveți o zonă preferată în cartierul Nufărul Zona 1 unde să vă petreceți timpul liber în scop recreativ? Dacă da, care este? Dacă nu, descrieți o zonă.**



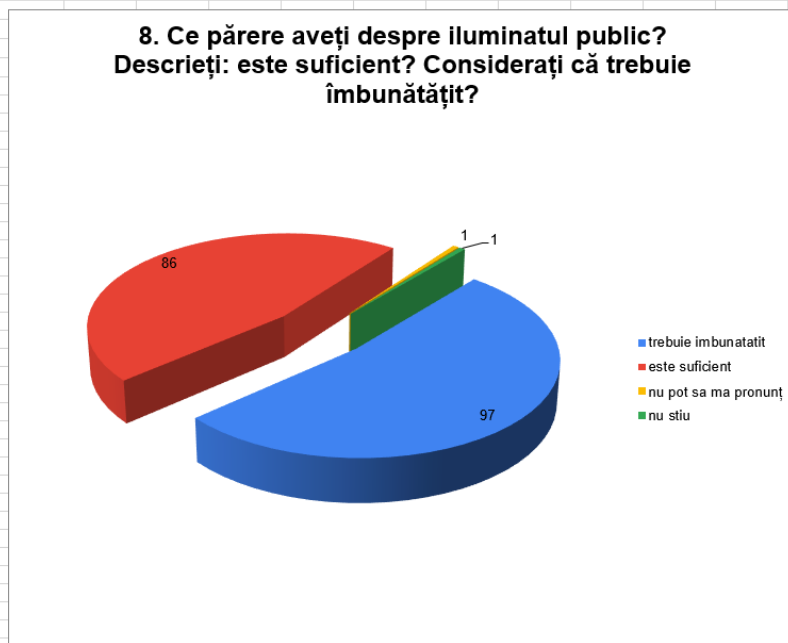
Majoritatea persoanelor intervievate au specificat că nu există o zonă preferată în cartierul Nufărul Zona 1 unde să-și petreacă timpul liber în scop recreativ. Unii au descris parcul Salca ca fiind o zonă cu spațiu verde, dar neîngrijită și neiluminată adecvat. Alții au menționat că ar dori să existe o zonă în parcul Onisifor Ghibu de unde oamenii să poată accesa, w-fi de calitate și un spațiu amenajat special pentru lucru în aer liber. Parcul de lângă Liceul Onisifor Ghibu a fost menționat ca o altă zonă de recreare, însă mulți au subliniat că parcurile existente în zonă nu sunt suficiente pentru un cartier atât de mare. Parcul Ghibu a fost considerat ca având nevoie de investiții, inclusiv ansambluri de joacă pentru copii și zonă de recreație pentru adolescenți. La fel, și pentru varșnici .



**8. Ce părere aveți despre iluminatul public? Descrieți: este suficient?**

**Considerați că trebuie îmbunătățit?**

8. Ce părere aveți despre iluminatul public? Descrieți: este suficient? Considerați că trebuie îmbunătățit?	vot
trebuie imbunatatit	97
este suficient	86
nu pot sa ma pronunt	1
nu stiu	1
	185



Opinia generală este că iluminatul public nu este suficient în unele zone ar trebui îmbunatatite. Se menționează că străzile și aleile sunt slab iluminate, ceea ce duce la întuneric pe trotuare și creaza incomodități pentru locuitori. Mulți sugerează trecerea la lămpi LED pentru a îmbunătăți luminozitatea și a reduce impactul asupra mediului. Există și persoane care se preocupă de iluminatul public in sensul ca este suficient și nu necesită imbunatatiri. Unele sugestii se remarca prin instalarea lămpilor solare și modernizarea trecerilor de pietoni. În general, se cere o mai bună iluminare în zonele întunecate și o mai mare eficiență.



## 9. Ce caracteristici ambientale v-ar plăcea să aveți în zona în care locuiți?

Din răspunsurile date, se observă că persoanele intervievate ar dori să aibă în zonă următoarele :

- Spații de joacă pentru copii în parcuri,
- Spații verzi și trotuare, precum piste de biciclete
- Întreținerea spațiilor verzi din jurul blocurilor.
- Iluminat stradal cu led-uri si zona verzi cu arbori
- Parcuri cu aparate de sport
- Anveloparea și modernizarea blocurilor, precum și aerisirea acestora
- Mai multe spații verzi și mai mulți arbori
- Restaurante, pizzerii și cofetării în zonă, astfel încât să nu fie nevoie să meargă în centru pentru a sta la terasă;
- Mai multe parcuri cu copaci și bănci.
- Redefinirea zonelor pentru pietoni, refacerea sau extinderea pistelor de biciclete și amenajarea unei grădinii urbane, spații de joacă pentru relaxare.
- Zona verde cu pomi de talie mai mare;
- Prezența poliției locale între blocuri între orele 22-01 pentru a asigura liniștea;
- Întreținerea spațiilor verzi și tăierea copacilor
- Mai multe banci de odihnă, mai multă verdețură și renovarea blocurilor
- Pista de biciclete, infrastructură reabilitată și parcaje
- Amenajarea grădinilor precum și blocurile și eliminarea zgomotului
- Spații verzi între blocuri de calitate bună
- Anveloparea blocurilor cu materiale de izolație și amenajări prin simetria grădinilor .
- Străzi pietonale cu bancute, piste de biciclete, arbori ornamentali și fântâni arteziene
- O piață modernă cu legume, fructe și magazine, care să fie un loc de relaxare pentru toate categoriile de vârstă.

Aceste răspunsuri evidențiază dorința oamenilor de a avea un mediu înconjurător mai prietenos și mai plăcut, cu spații verzi, locuri de recreere și facilități care să faciliteze un stil de viață sănătos.



## 10. Vă rugăm să ne sugerați orice altă intervenție pe care o considerați oportună în cartier.

Interpretarea analitică a intervențiilor sugerate în cartier se referă la analiza și dezvoltarea propunerilor făcute de locuitorii cartierului referitoare la diverse aspecte, precum parcurile, spațiile verzi, reabilitarea blocurilor, asphaltarea, iluminatul, problemele legate de zgomot sau mirosuri neplăcute, toaletele publice, câini și pisici, probleme de galagie . Intervențiile sugerate reflectă preocuparea locuitorilor pentru realizarea condițiilor de trai și de mediu în cartier. Propunerile includ crearea de parcuri suplimentare, amenajarea terenurilor de joacă pentru copii, mutarea trotuarelor, reabilitarea blocurilor construite în perioada comunistă, amenajarea și întreținerea spațiilor verzi, eliminarea sălilor de jocuri de noroc, construirea de parcuri subterane sau supraetajate, curățarea străzilor și trotuarelor de mașini ,sau gunoarie, modernizarea zonelor comerciale.

Aceste intervenții urmăresc sa creeze condițiile de circulație, asigurarea unui mediu mai sănătos și sigur, crearea de spații verzi și de recreere, precum și modernizarea infrastructurii existente. Totodată, sugestiile includ și acțiuni de responsabilitate a cetățenilor, precum curățarea și întreținerea spațiilor publice, respectarea regulilor de circulație.

Aceste propuneri importante pentru evidenta nevoile cartierului ,pentru luarea deciziilor privind prioritățile de intervenție. Interpretarea analitică permite înțelegerea preocupărilor și dorințelor locuitorilor și poate contribui la crearea unui plan de dezvoltare și regenerare urbană obiectiv.

**Nota:** Elementele de vocabular, sintagme , sau alte nuante exprimate de corespondenti, au fost pastrate, pentru a evidenta identitatea mesajului dorit a fi exprimat si interpretat.



## Anexa -4-

### VARIANTE ALTERNATIVE PENTRU ZONA DINTRE BLOCURILE Qb2 SI Qb3, LEGATURA CU STR MORII.

1-Varianta -I- propusa prezentata in imaginea generala de ansamblu.





2- Varianta -II – propunere alternativa la segmental mentionat.





3- Varianta -III – propunere alternativa la segmental mentionat.





4- Varianta -IV – propunere alternativa la segmental mentionat.





**ANEXA 5 – AVIZ POLITIA RUTIERA**

ROMÂNIA  
MINISTERUL AFACERILOR INTERNE  
INSPECTORATUL GENERAL AL POLIȚIEI ROMÂNE



INSPECTORATUL DE POLIȚIE JUDEȚEAN BIHOR  
SERVICIUL RUTIER

NESECRET  
Oradea  
Nr. 275.635/SR/26.06.2023  
Exemplar nr. 1/2

*Către,*

**U.A.T. MUNICIPIUL ORADEA**  
*mun. Oradea, Piața Unirii, nr. 1, județul Bihor*

Ca urmare a cererii dumneavoastră prin care solicitați avizul Poliției Rutiere pentru implementarea proiectului: **„Regenerare urbană cartier Nufărul 1 (Masterplan și PUZ)”**, pentru imobil/**teren** situat în, municipiul Oradea, str. Nufărului, Bumbacului, Morii, Constantin Noica, județul Bihor, beneficiar U.A.T. Municipiul Oradea, **emitem avizul nostru în vederea aprobării planului urbanistic zonal.**

Prealabil începerii execuției obiectivului, respectiv la faza D.T.A.C./P.A.C, beneficiarul are obligația de a solicita avizul poliției rutiere, ocazie cu care va fi analizată semnalizarea rutieră verticală și orizontală, modul de organizare a locurilor de parcare.

*Cu stimă,*

**ȘEFUL SERVICIULUI RUTIER**  
*Comisar- șef de poliție*

**CIOARA ADRIAN- DANIEL**



NESECRET

Telefon 0259 403 802; Fax 0259 403 222; e-mail - rutierabihor@bh.politiaromana.ro  
Oradea, Piața Emanuel Gojdu, nr. 51/A, jud. Bihor

1