

1 ȚARA MOȘILOR

Stația este poziționată în sud-vestul extrem al localității Florești, la sud de noul cartier Terra. Este stația terminus vestică a liniei de metrou.

Misiunea ei este de a deservi actualele și viitoarele zone rezidențiale din sud-estul Floreștilui, și de a culege traficul metropolitan cu origine / destinație mai departe de capătul liniei de metrou, atât prin intermediul unei linii de autobuz dinspre Gilău / Luna, cât și prin intermediul unui P&R (legătură directă dinspre A3 / centura metropolitană, prin prelungirea drumului de legătură de la vest de Florești până în zona stației 1).

Locația sa a fost aleasă astfel încât: (i) să fie optim poziționată pentru a deservi atât zonele rezidențiale existente cât și cele ce urmează a se dezvolta în SV Florești; (ii) să permită pe termen lung prelungirea liniei de metrou (prin estul depoului) înspre DN 1 și Gilău, în măsura în care dezvoltările viitoare vor justifica acest fapt.

Alegerea denumirii. Cea mai vestică stație, cea mai aproape de spațiul rural, înspre satele din Apuseni

Valori: Respectul față de viața la țară; cumpătare; așezare; veșnicie.

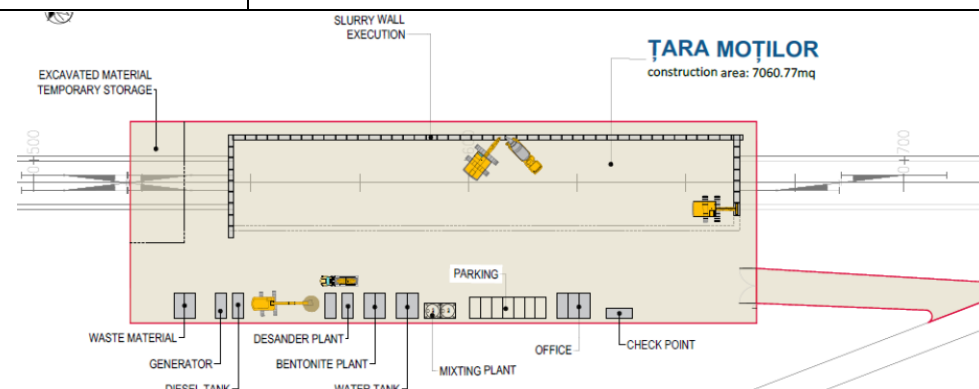
Tematică în amenajarea stației (considerente preliminare): Peisaje rurale din Țara Moșilor și din Apuseni. Reprezentări cotidiene ale țaranului (la câmp, scoțând apă din fântână etc.)

Descriere tehnică sumară. Stația are vestibul suprateran și un nivel subteran. În galerie, în aval de stație se află o diagonală iar în amonte o bretea, trenurile urmând să plece în serviciu comercial întotdeauna de la peronul sudic. Stația are două peroane laterale cu dimensiuni de 55x7 m. Construcția stației necesită excavarea unei case de 117x22x13 (Lxlxh) m. NSS este la -8 m față de cota terenului.



Execuția stației. Principalele lucrări la stație vor avea loc în prima etapă (pachetul de stații excentrice), în lunile 7...15 din proiect. Circulația la organizarea de șantier se va efectua dinspre DN1 pe noul drum de legătură ce va fi amenajat (pentru asigurarea legăturii rutelor de autobuz dinspre vest la stație) sau, alternativ, pe o prelungire a str. Urușagului.

Constrângeri pentru execuție; impact (I) local asupra mediului și măsuri particulare (M) pentru perioada execuției
Nu este cazul.



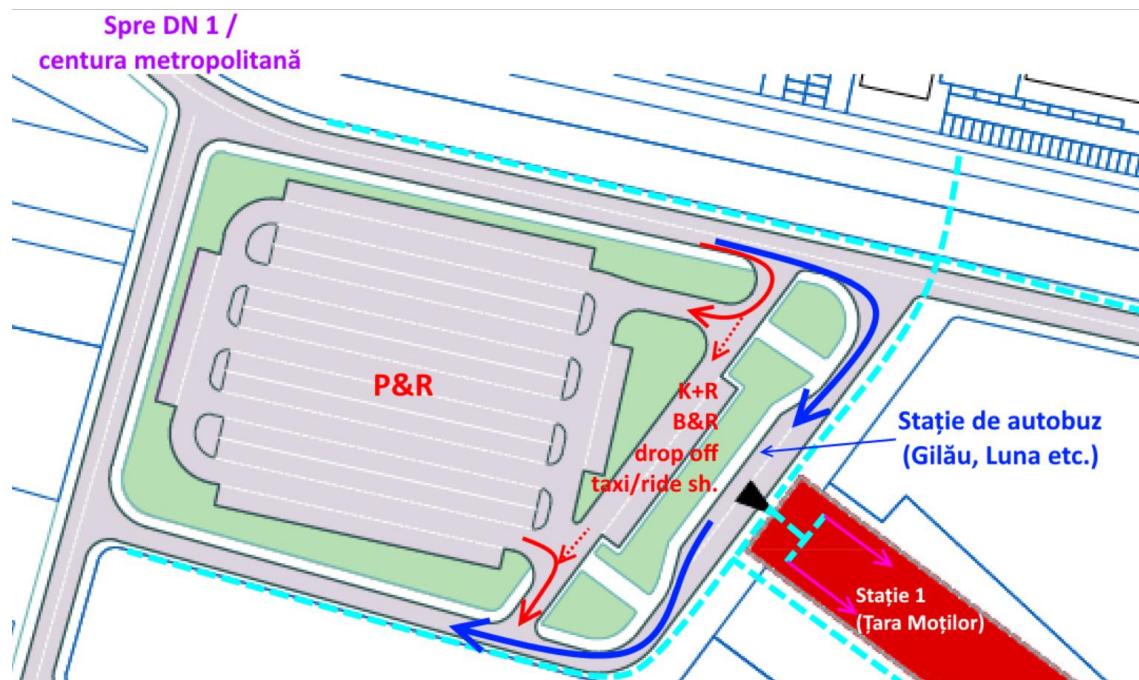
1 ȚARA MOȘILOR

Stația are un **bazin de captare** preponderent rezidențial, iar în viitor cu posibil caracter mixt.

Stația are o încărcare **medie** (date din modelul de transport actualizat: 889 călători la ora de vârf de dimineață, dintre care 515 îmbarcări și 374 debarcări; poziție **14/19**).

Rezerva de teren în zona de captare a stației este substanțială, majoritatea terenului fiind încă disponibil pentru dezvoltări viitoare.

Stația are **vestibulul la suprafață**, cu accesul situat în nord-vestul casetei stației.



Intermodalitate. Este așteptat un puternic transfer intermodal la această stație de capăt:

- este punctul în care rute de autobuz conexe (din Gilău dar eventual și alte relații: Luna de Sus – Săvădisla, Căpușu Mare) vor alimenta metroul, asigurând deci și locuitorilor din Gilău și celelalte localități un acces convenabil la serviciul rapid de transport;
- transferul va putea fi realizat și de către navetiștii ce utilizează mașina personală, stația urmând a fi echipată cu o parcare P&R destinată exclusiv utilizatorilor metroului;
- având în vedere conexiunea directă din centura metropolitană (și, indirect prin A3, din rețeaua națională de autostrăzi) planificată a fi realizată (simultan cu centura) la vest de Florești, locația reprezintă și un punct de transfer pentru vizitatorii nefrecvenți care ar putea astfel folosi transportul în comun în zona metropolitană.

Utilizare pentru **tranzit pietonal**: nu este cazul, vestibulul este suprateran.

Amenajări conexe la suprafață. Sunt recomandate următoarele:

- Construcția, adiacent stației, a unei parcări Park&Ride la nivel și a unei stații terminus pentru autobuze (care va fi realizată prin prezentul proiect după orientările prezentate în imagine mai sus).
- Construcția de noi trasee pietonale spre est, și pe măsură ce zona se dezvoltă și înspre sud și vest.

2 TEILOR

Stația ar putea fi privită ca stația `centrală` din Florești.

Misiunea ei este de a deservi zona densă de blocuri din sudul Floreștilui.

Locația sa a rezultat în mod natural la intersecția coridorului de metrou (singurul disponibil pentru realizarea în săpătură deschisă a porțiunii dintre depou și stația 2) cu str. Eroilor - principala arteră nord-sud în Florești. Stația este așezată la est de str. Eroilor pentru a putea comasa organizarea de șantier cu punctul de lansare a scuturilor din Florești, având în vedere că la est de stație linia este executată mai departe în tunel.

Alegerea denumirii. După strada omonimă de la sud de stație, și în ideea că interstația 1-2 (și zona stației 2), expropriate pentru a realiza galeria metroului, vor fi transformate în zone verzi cu tei.

Valori: Urbanism și natură, nevoia unei interfețe echilibrate între mediul antropic și natură

Tematică în amenajarea stației (considerente preliminare): [de stabilit]

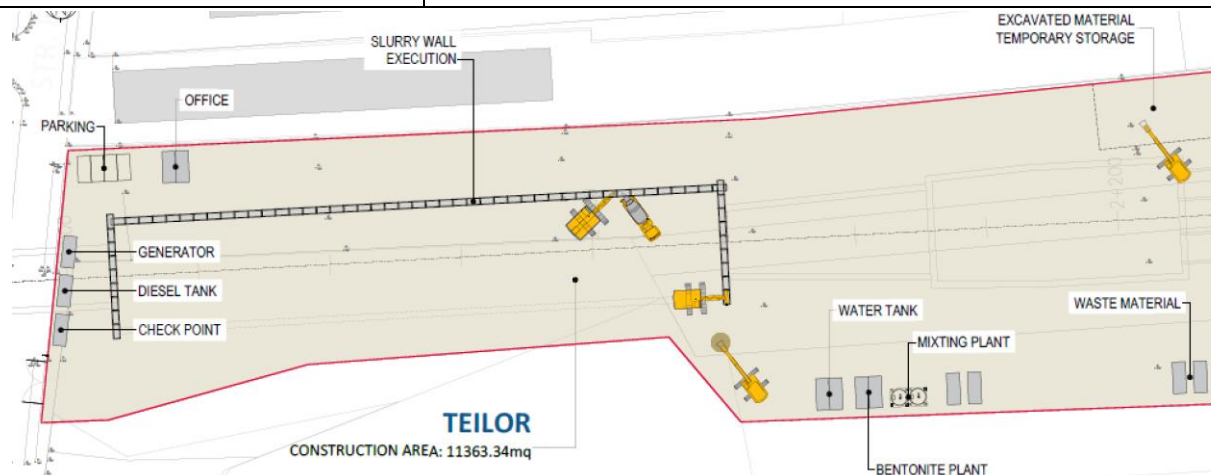
Descriere tehnică sumară. Stația are vestibul suprateran și un nivel subteran, și este echipată cu substație electrică de tracțiune. Stația are două peroane laterale cu dimensiuni de 55x7 m. Construcția stației necesită excavarea unei casete de 117x22x13 (LxIxh) m. NSS este la -8 m față de cota terenului.



Execuția stației. Principalele lucrări la stație vor avea loc în prima etapă (pachetul de stații excentrice), în lunile 7...15 din proiect. Circulația la organizarea de șantier se va efectua dinspre nord, pe str. Eroilor. La est de stație se află punctele de lansare a perechii de scuturi TBM care în primă etapă vor construi tunele până la stația Sfânta Maria.

Constrângeri pentru execuție; impact (I) local asupra mediului și măsuri particulare (M) pentru perioada execuției

(I) Șantier apropiat de blocuri de locuințe → (M) Se vor evita lucrările nocturne, în special cele zgomotoase.



2 TEILOR

Stația are un **bazin de captare** covârșitor rezidențial.

Stația are o încărcare **mare** (date din modelul de transport actualizat: 2259 călători la ora de vârf de dimineață, dintre care 1656 îmbarcări și 603 debarcări; poziție **5/19**).

Rezerva de teren în zona de captare a stației este apreciabilă, în special în cadranul de SE, însă pe teren în pantă.

Stația are **vestibulul la suprafață**, cu accesul situat în vestul casetei stației.



Intermodalitate. Nu este cazul.

Utilizare pentru **tranzit pietonal**: nu este cazul, vestibulul este suprateran.

Amenajări conexe la suprafață. Sunt recomandate următoarele:

- Amenajarea unui parc pe suprafața extinsă ce va fi expropriată (zona fostei ferme de păsări) pentru organizarea de șantier necesară pentru punctul de lansare a scuturilor.

3 COPIILOR

Stația este poziționată în sud-estul Floreștiului în zona Sub Cetate.

Misiunea ei este de a deservi zona de locuințe de densitate medie din sud-estul Floreștiului.

Locația sa a fost aleasă în centrul de greutate a acestei zone de locuințe, și în plus pentru a coincide cu centrul viitoarei dezvoltări polivalent-sportive de mari dimensiuni ce va fi implementată de primăria Florești în parteneriat cu C.N.I.

Alegerea denumirii. Cartier nou, cu familii tinere → stația copiilor (în plus, în complexul planificat există numeroase zone pentru copii în imediata vecinătate a stației).

Valori: Copiii și lumea lor; importanța educației copiilor; regăsirea copilului interior

Tematică în amenajarea stației (considerente preliminare): Tematică de copii (personaje din desene animate etc.) Un mic 'Orașelul copiilor' în subteran – iar la suprafață primăria Florești va amenaja câteva locuri de joacă mai aparte în cadrul noului complex sportiv-recreațional.

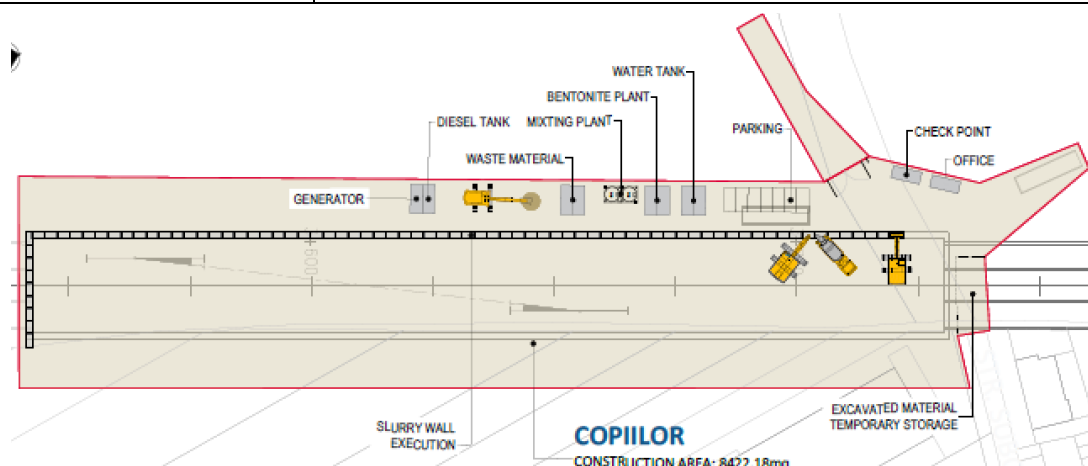
Descriere tehnică sumară. Stația are două nivele subterane și substație electrică de tracțiune, precum și o diagonală în amonte. Stația are un peron central de 55x10 m. Construcția stației necesită excavarea unei casețe de 190x22x21 (Lxlxh) m. NSS este la -16 m față de cota terenului.



Execuția stației. Principalele lucrări la stație vor avea loc în prima etapă (pachetul de stații excentrice), în lunile 7...15 din proiect. Circulația la organizarea de șantier se va efectua dinspre str. Subcetate sau prin drumurile de șantier ce fac legătura directă înspre nord cu DJ 105L.

Constrângeri pentru execuție; impact (I) local asupra mediului și măsuri particulare (M) pentru perioada execuției

(I) Șantier apropiat de blocuri de locuințe → (M) Se vor evita lucrările nocturne, în special cele zgomotoase.



3 COPIILOR

Stația are un **bazin de captare** covârșitor rezidențial, însă prin construirea complexului polivalent – sportiv vor fi adăugate și funcții non-rezidențiale.

Stația are o încărcare **medie** (date din modelul de transport actualizat: 1180 călători la ora de vârf de dimineață, dintre care 647 îmbarcări și 533 debarcări; poziție **10/19**).

Rezerva de teren în zona de captare a stației este apreciabilă, în special înspre sud și est, însă pe teren în pantă. Se presupune că suprafața acoperită cu pădure nu va fi construită.

Stația este deservită de **două accese**:

- Accesul de N (tip A), deservind zona aflată la nord de str. Sub Cetate.
- Accesul de S (tip A cu lift), deservind viitorul complex sportiv și zona aflată la sud de str. Sub Cetate.



Intermodalitate. Importanță redusă. Ar putea fi însă introdusă o rută navetă de autobuz înspre Tăuți, și eventual o rută navetă circulară prin nordul Floreștiului, care să alimenteze linia de metrou la stația 3.

Utilizare pentru **tranzit pietonal**: importanță nesemnificativă, volumul de trafic de pe str. Sub Cetate nejustificând traversarea subterană.

Amenajări conexe la suprafață. Sunt recomandate următoarele:

- Prevederea de spații unde autobuzele / midibuzele celor două rute navetă să poată întoarce și staționa la capăt de linie.
- Îmbunătățirea trotuarelor în zona de captare a stației, sau amenajarea de noi rute pietonale (de exemplu pe cea mai mare parte a străzii Sub Cetate nu există trotuare).

4 SĂNĂTĂȚII

Stația este localizată foarte aproape de viitorul spital regional de urgență.

Misiunea ei este de a deservi complexul spitalicesc (care este așteptat a avea 3100 de angajați și 900 de paturi și facilități în ambulatoriu), precum și zonele rezidențiale noi din zonă.

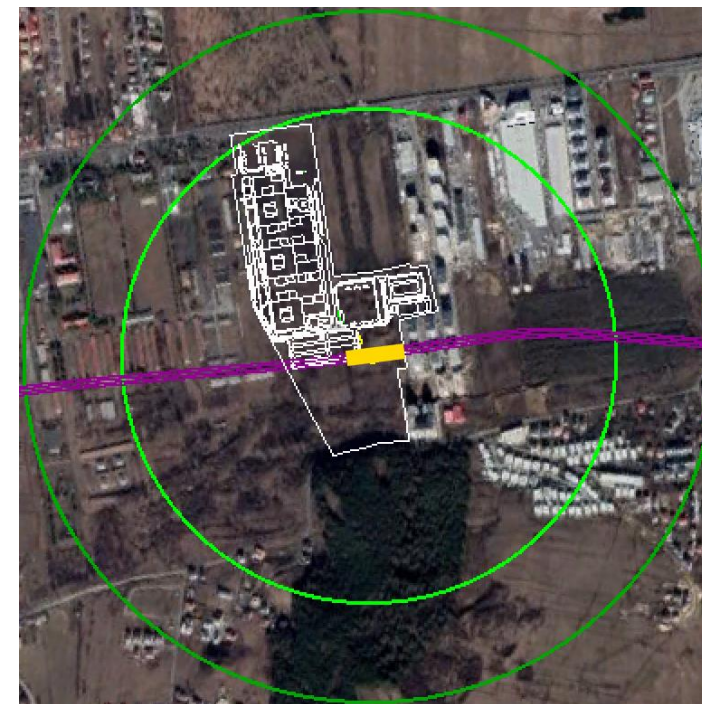
Locația sa a fost aleasă pentru a fi cât mai aproape de clădirile spitalului de urgență, urmărind a nu fi afectat proiectul spitalului aflat într-un stadiu mai avansat.

Alegerea denumirii. Viitorul Spital Regional de Urgență, centrul de greutate al îngrijirii sănătății din regiune.

Valori: Importanța îngrijirii sănătății; Respectul față de medici și greua lor misiune

Tematică în amenajarea stației (considerente preliminare): Mens sana in corpore sano, grija față sănătate.

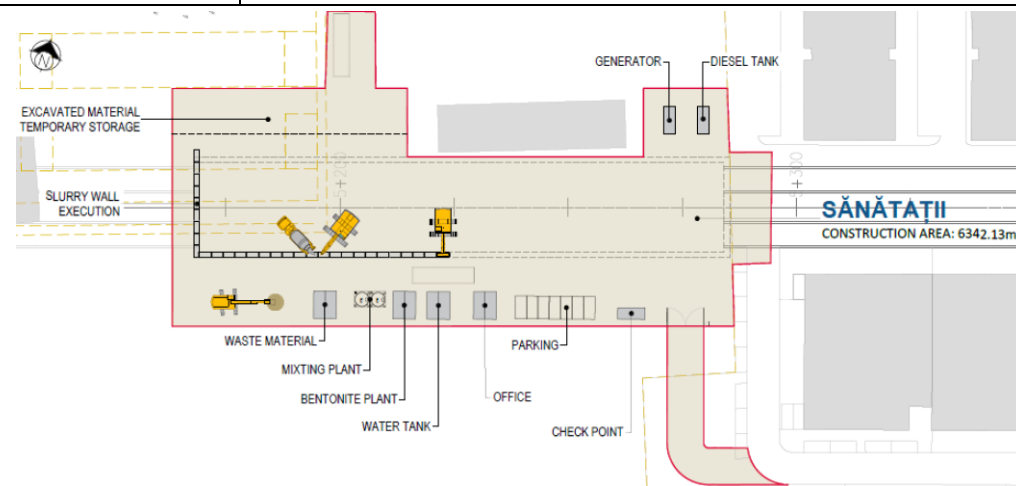
Descriere tehnică sumară. Stația are două nivele subterane și substație electrică de tracțiune. Stația are un peron central de 55x10 m. Construcția stației necesită excavarea unei casețe de 97x22x24 (Lxlxh) m. NSS este la -19 m față de cota terenului.



Execuția stației. Principalele lucrări la stație vor avea loc în prima etapă (pachetul de stații excentrice), în lunile 7...15 din proiect. Circulația la organizarea de șantier se va efectua dinspre str. Avram Iancu,

Constrângeri pentru execuție; impact (I) local asupra mediului și măsuri particulare (M) pentru perioada execuției

(I) Șantier apropiat de blocuri de locuințe → (M) Se vor evita lucrările nocturne, în special cele zgomotoase.



4 SĂNĂTĂȚII

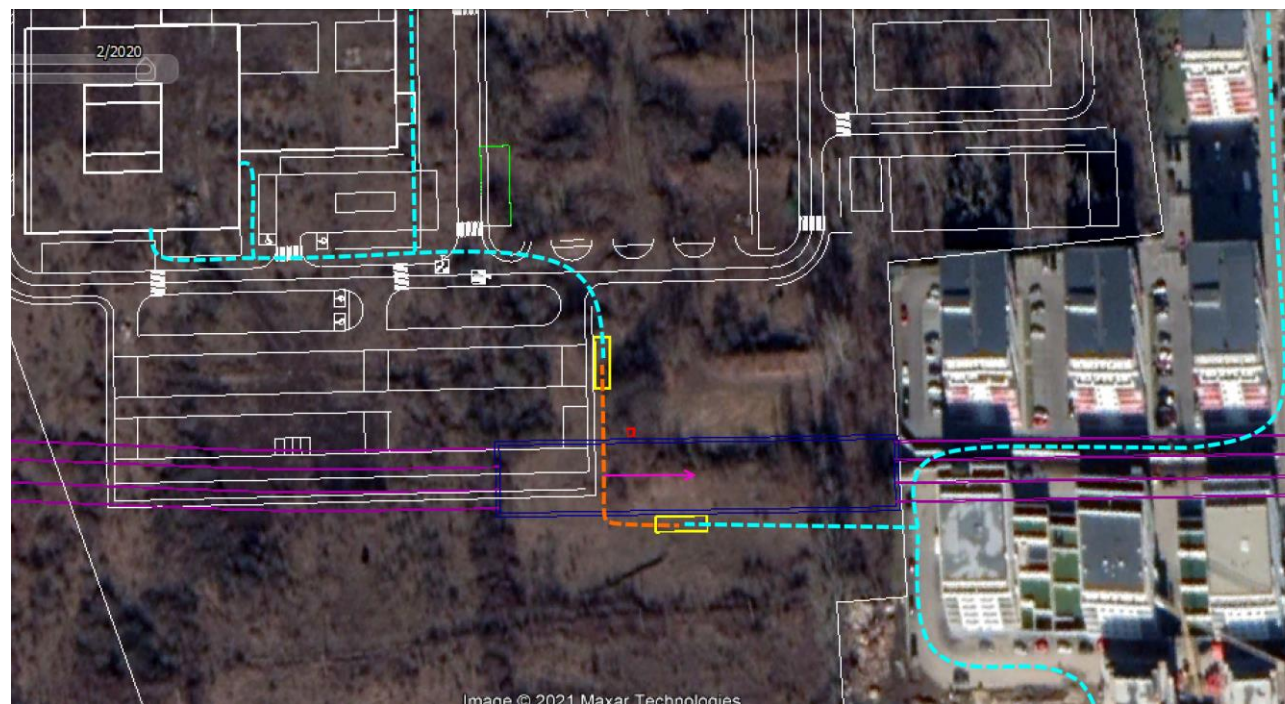
Stația are un **bazin de captare** mixt: zone rezidențiale, comerciale, publice (bază militară) și în viitor de îngrijirea sănătății.

Stația are o încărcare **mare** (date din modelul de transport actualizat: 1290 călători la ora de vârf de dimineață, dintre care 405 îmbarcări și 79 debarcări; poziție **7/19**).

Rezerva de teren în zona de captare a stației este substanțială, însă pe teren în pantă în zona de sud.

Stația este deservită de **două accese**:

- Accesul de N (tip A cu lift), deservind în principal viitorul spital regional de urgență.
- Accesul de S (tip A), deservind blocurile de locuințe aflate la sud și est.



Intermodalitate. Nu este cazul.

Utilizare pentru **tranzit pietonal**: nu este cazul.

Amenajări conexe la suprafață. Sunt recomandate următoarele:

- Asigurarea de rute pietonale înspre zonele noilor blocuri construite, și amenajarea de trotuare pe străzile Avram Iancu, Răzoare, Crizantemelor.
- Având în vedere că zona se dezvoltă extrem de repede, aflându-se în construcție multe blocuri dintre care mare parte cu 6...10 etaje, este recomandată gândirea unei circulații pietonale și cicliste adecvată în interiorul zonei de captare a stației, evitând rezultatele negative din dezvoltări anterioare în Florești.

5 PRIETENIEI

Stația este localizată la sud de complexul comercial Vivo.

Misiunea ei este de a deservi complexul comercial și alte zone comerciale aflate la nord, precum și actualele și viitoarele zone de locuințe.

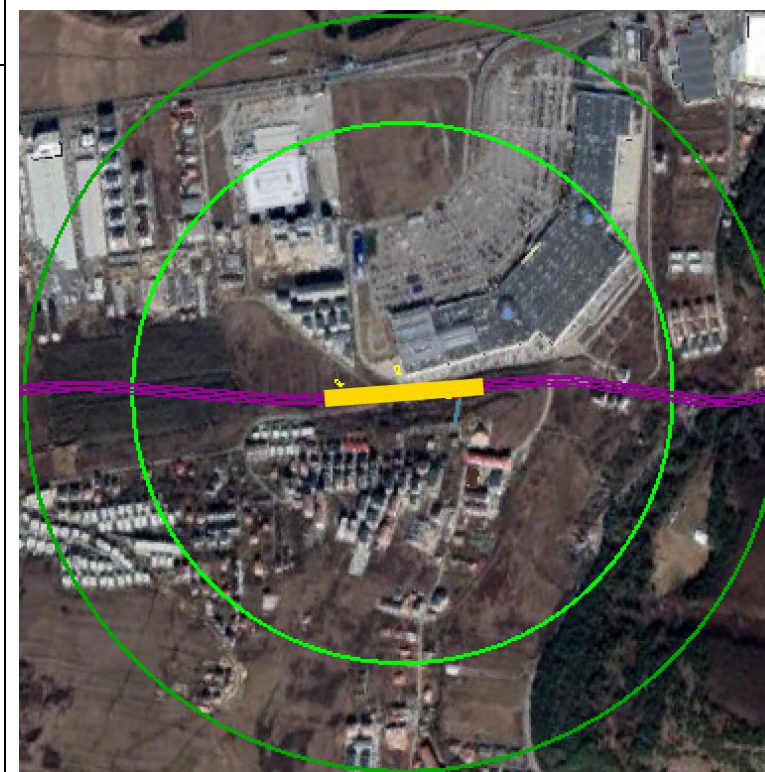
Locația sa a fost aleasă pentru a fi aproape de colțul sud-vestic al complexului Vivo (cu ideea de a asigura o intrare prin lateral, corespunzând intrării 4 în complex, practic în zona multiplex / food court), însă în același timp deservind și blocurile recent construite în zonă.

Alegerea denumirii. Centrul comercial Vivo, ca loc de întâlnire și comuniune între oamenii din zona metropolitană.

Valori: Înțelegere, prietenie, tinerețe

Tematică în amenajarea stației (considerente preliminare): O tematică tinerească și dinamică.

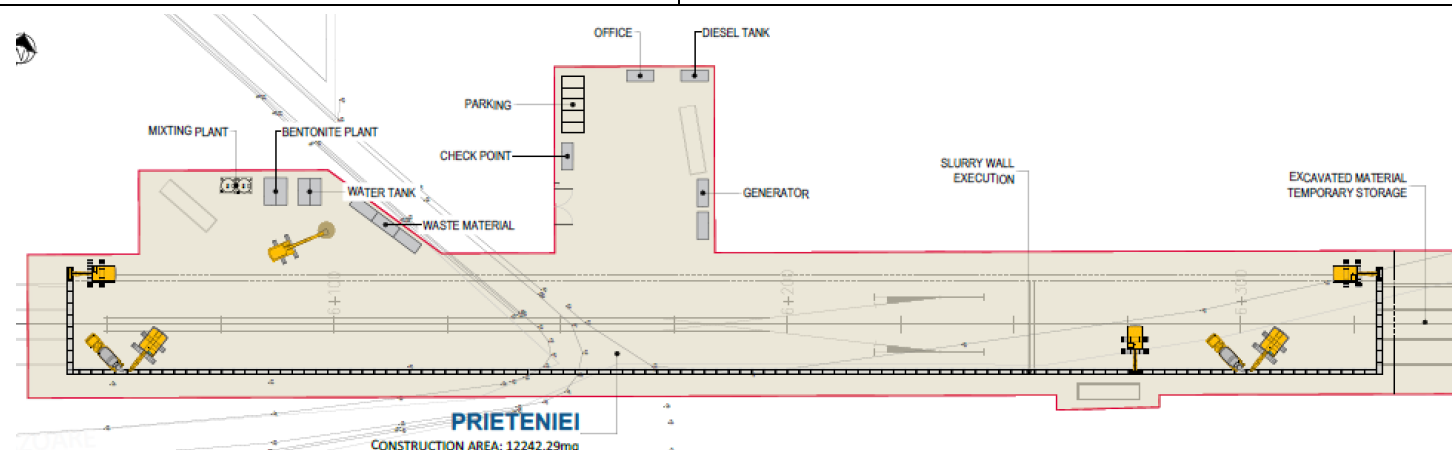
Descriere tehnică sumară. Stația are două nivele subterane. Stația este echipată cu bretea și două linii de garare în amonte, fapt care permite operarea la o frecvență mai redusă în Florești (stațiile 1...4), precum și injectarea operativă a trenurilor în zona urbană în cazul suprasolicităților de trafic, sau la începutul programului de operare. Stația are un peron central de 55x10 m. Construcția stației necesită excavarea unei casete de 290x22x22 (Lxlxh) m. NSS este la -17 m față de cota terenului.



Execuția stației. Principalele lucrări la stație vor avea loc în prima etapă (pachetul de stații excentrice), în lunile 7...15 din proiect. Circulația la organizarea de șantier se va efectua dinspre DN1 pe drumul de aprovizionare al complexului Vivo.

Constrângeri execuție; impact (I) local asupra mediului și măsuri particulare (M) pe perioada execuției

(I) Șantier relativ apropiat de blocuri de locuințe →
(M) Se vor evita lucrările nocturne, în special cele zgomotoase.



5 PRIETENIEI

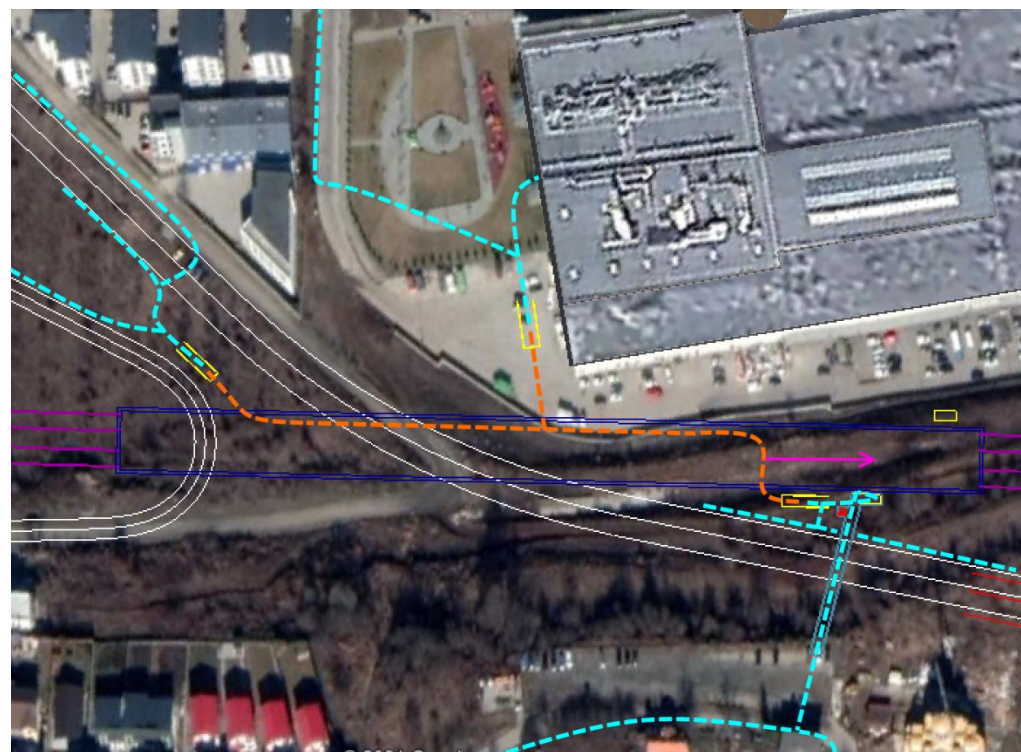
Stația are un **bazin de captare** mixt: zone rezidențiale și comerciale.

Stația are o încărcare **foarte mare** (date din modelul de transport actualizat: 2944 călători la ora de vârf de dimineață, dintre care 2147 îmbarcări și 797 debarcări; poziție 3/19).

Rezerva de teren în zona de captare a stației este substanțială.

Stația este deservită de **trei accese**:

- Accesul de V (tip A), poziționat între viitorul drum de legătură din centura metropolitană înspre spitalul de urgență și str. Răzoare relocată, deservește vestul zonei de captare a stației (în zonă urmează a se construi cămine ale universității de agronomie).
- Accesul de N (tip B), deservește centrul comercial și blocurile din cadranul de NV al stației.
- Accesul de S (tip A cu lift) deservește sudul zonei de captare. Aici este asigurat accesul de la două nivele: ieșire la nivelul viitorului drum de legătură, și ieșire la un nivel superior corespunzând unei pasarele pietonale care va supratraversa viitorul drum de legătură, având capătul sudic la cota parării / blocurilor de pe str. Gârbăului. Ca atare, liftul de circulație exterioră va avea trei nivele (nivel -1 vestibul stație metrou, nivel 0 drum de legătură centură-spital, nivel +1 pasarelă la nivelul str. Gârbăului).



Intermodalitate. Nu este cazul. Totuși, în cazul densificării Văii Gârbăului, ar putea fi introdusă o rută de navetă care să adune trafic la stația de metrou dinspre Valea Gârbăului, dar și de pe străzile Răzoare și Crizantemelor.

Utilizare pentru **tranzit pietonal**: importanță redusă (spre medie dacă se va densifica zona de sud) – legătură între zona comercială și zona rezidențială din sud.

Amenajări conexe la suprafață. Sunt recomandate următoarele:

- Asigurarea de rute pietonale și trotuare de calitate înspre și între blocurile de locuințe.
- Având în vedere că zona se dezvoltă extrem de repede, este recomandată gândirea unei circulații pietonale și cicliste adecvată în interiorul zonei, astfel încât să se evite rezultatele negative din dezvoltări anterioare în Florești.

6 NATURA VERDE

Stația este poziționată în sud-vestul cartierului Mănăștur, pe str. Primăverii, în apropiere de terminalul de TP Bucium.

Misiunea ei este de a:

- deservi zona densă de blocuri din vestul cartierului Mănăștur;
- asigura transferul la linia de tramvai, și la linii de autobuz / troleibuz, în special înspre cartierele Zorilor și Grigorescu, precum și alte zone ale cart. Mănăștur.

Locația sa a fost optimizată pentru a deservi, prin rute pietonale, cât mai bine și blocurile de pe Calea Florești (via str. Agricultorilor) și strada Parâng (blocurile aflate lângă lizieră). Din acest motiv a fost aleasă o poziție mai la est de intersecția străzilor Primăverii și Bucium.

Alegerea denumirii. La 200 m de stație se află pădurea Făget. De aici se poate ajunge pe trasee de drumeție / ciclism marcate până la Lacul Micești, Cheile Turzii și chiar Colții Trascăului.

Valori: Respectul față de natură; importanța comuniunii cu natura; importanța mișcării și a petrecerii timpului afară.

Tematică în amenajarea stației (considerente preliminare): Lemn, verde, natură, peisaje sălbatice locale (ex. Cheile Turzii). Omul ca drumeț în natură.

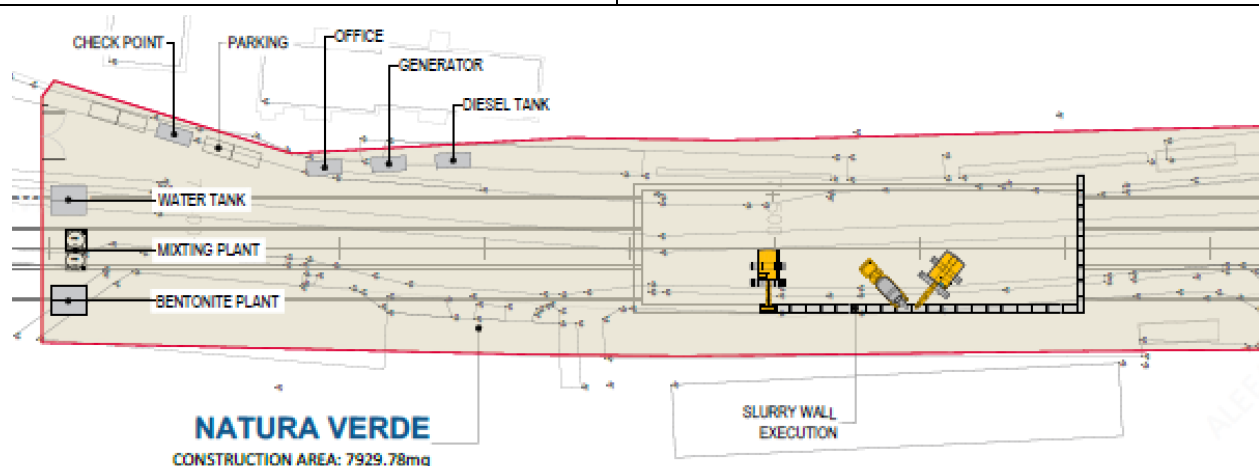
Descriere tehnică sumară. Stația are trei nivele subterane și este echipată cu substație electrică de tracțiune. Stația are un peron central de 55x10 m. Construcția stației necesită excavarea unei casete de 77x22x27 (Lxlxh) m. NSS este la -22 m față de cota terenului.

Execuția stației. Principalele lucrări la stație vor avea loc în prima etapă (pachetul de stații excentrice), în lunile 7...15 din proiect. Circulația la organizarea de șantier se va efectua dinspre str. Bucium. Construcția stației va opri complet circulația pe str. Primăverii.

Constrângeri execuție; impact (I) local asupra mediului și măsuri particulare (M) pe perioada execuției

(I) Închiderea liniei de tramvai și a rutelor de Ab/Tb de pe str. Primăverii → (M) Se va asigura în perioada închiderii TP prin strada Bucium și Calea Florești.

(I) Șantier foarte aproape de blocuri de locuințe → (M) Se vor evita lucrările nocturne, în special cele zgomotoase.

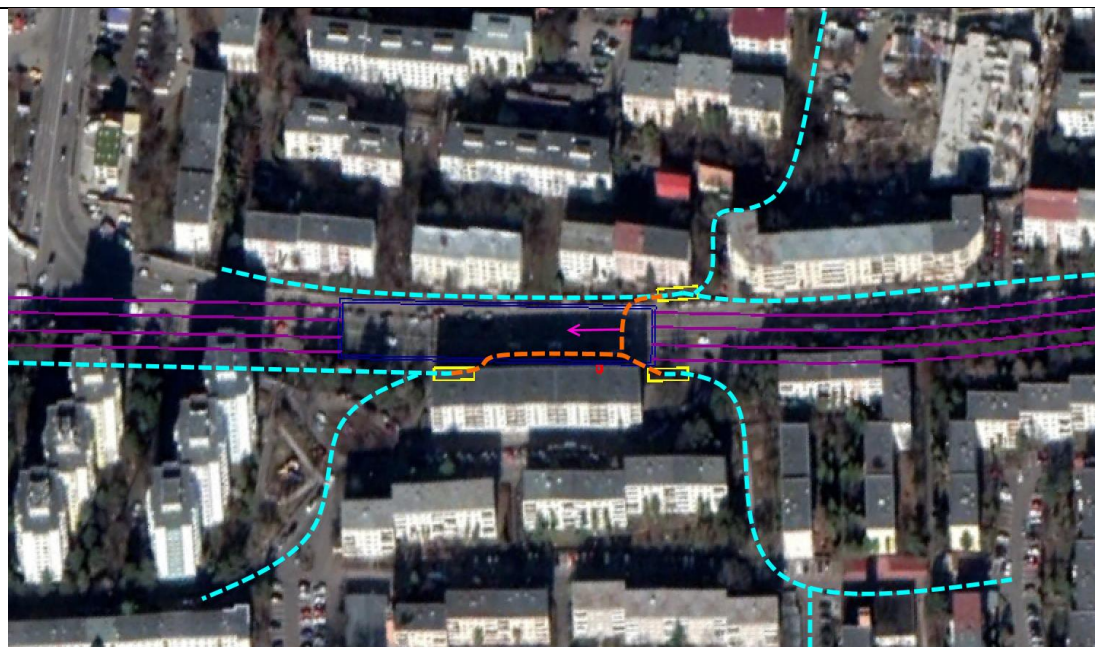


6 NATURA VERDE

Stația are un **bazin de captare** covârșitor rezidențial, în principal cu tipar de navetă de zonă rezidențială (dimineața outbound / după masa inbound).

Zona densă de blocuri și volumele ridicate de transfer cu TP de suprafață explică încărcarea **foarte mare** a acestei stații (date din modelul de transport actualizat: 3676 călători la ora de vârf de dimineață, dintre care 2276 îmbarcări și 1400 debarcări; poziție **2/19**).

Rezerva de teren în zona de captare a stației este teoretic semnificativă, însă în cea mai mare parte este reprezentată de pădurea Făget, care nu se așteaptă a fi construită. Noi dezvoltări ar putea apărea în partea vestică a str. Bucium, simultan cu funcționalizarea Academiei de Muzică.



Stația este deservită de **trei accese**:

- Accesul NE (tip A) deservește călători din vestul cartierului Mănăștur, și dinspre Calea Florești, și realizează legătura cu stațiile de TP de suprafață pe direcțiile vest și nord;
- Accesul SE (tip A și lift) deservește călători din zona SV extremă a cartierului Mănăștur (Putna – Meziad – Parâng);
- Accesul SV (tip A) realizează legătura cu stațiile de TP de suprafață pe direcțiile est și sud și deservește călători din zona Clăbucet.

Intermodalitate. Stația asigură legătura între călătorii din zona Florești (stațiile de metrou 1...5) și linia de tramvai, precum și legătura între linia de metrou și cartierele Zorilor și Grigorescu via Ab 43. Se recomandă sporirea semnificativă a frecvenței Ab 43 și extinderea rutei pentru a acoperi întregul cart. Grigorescu, iar în Zorilor de analizat dacă se utilizează capătul 43 / Sigma sau cel al 43B / Girație Făget).

Utilizare pentru **tranzit pietonal**: rol relativ redus (arteră îngustă și cu relativ puțin trafic – care însă va crește cu realizarea centurii metropolitane; nu există ancore semnificative care să genereze fluxuri mari transversale de pietoni).

Amenajări conexe la suprafață. Este recomandată investigarea comasării stațiilor de Tramvai/Tb/Ab astfel încât peroanele să fie la bordură, pentru a se realiza optim transferul intermodal. Este recomandată îmbunătățirea rutelor de acces pietonal înspre nord (prin parcul Primăverii 20 înspre str. Agricultorilor) și înspre sud (inclusiv retrasarea și marcarea traseelor de drumeție prin Făget - cruce albastră, bandă roșie, și posibil bandă galbenă - ca originând la stația de metrou).

7 MĂNĂȘTUR

Stația este poziționată în centrul de greutate al cartierului Mănăștur, la intersecția str. Primăverii cu str. Izlazului.

Misiunea ei este de a deservi zona densă de blocuri din cartierul Mănăștur.

Locația sa a fost dictată de faptul că sensul giratoriu de la intersecția străzilor Primăverii și Izlazului este inima cartierului Mănăștur. Au fost investigate și variante care poziționau stația în aliniament, în amonte sau aval de intersecție, care ar fi permis raze horizontale mai mari și evitarea subtraversării Parking-ului Minerva, însă astfel s-ar fi pierdut din beneficiile de conectivitate, respectiv importanta funcție de tranzit pietonal pentru traversarea acestei intersecții aglomerate.

Alegerea denumirii. Stația este poziționată în inima cartierului Mănăștur.

Valori: Toleranță, diversitate, înțelegere, comuniune. Evoluția Mănășturului de-a lungul timpului.

Tematică în amenajarea stației (considerente preliminare): [de stabilit].

Descriere tehnică sumară. Stația are trei nivele subterane, soluție dictată de necesitatea subtraversării de către tunele a fundațiilor Parking-ului Minerva. Stația are un peron central de 55x10 m. Construcția stației necesită excavarea unei casete de 77x22x27 (Lxlxh) m. NSS este la -22 m față de cota terenului.

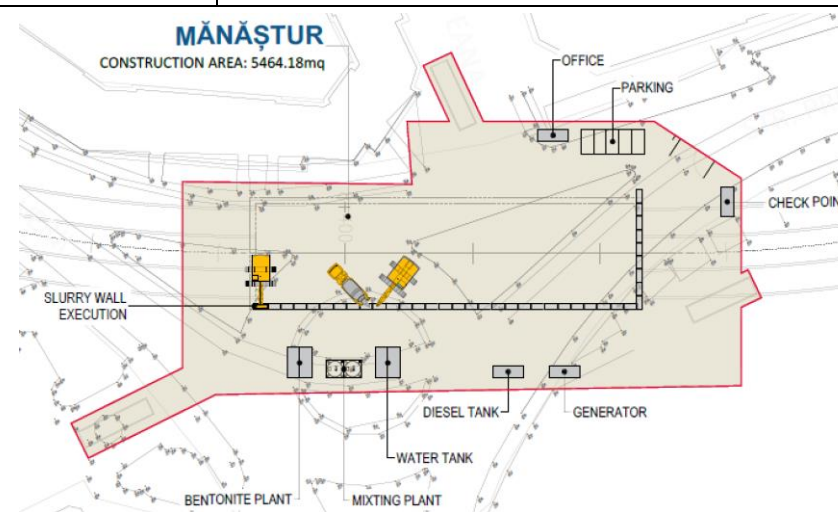


Execuția stației. Principalele lucrări la stație vor avea loc în prima etapă (pachetul de stații excentrice), în lunile 7...15 din proiect. Circulația la organizarea de șantier se va efectua dinspre nodul Calvaria pe str. Primăverii.

Constrângeri execuție; impact (I) local asupra mediului și măsuri particulare (M) pe perioada execuției

(I) Închiderea liniei de tramvai și a rutelor de Ab/Tb de pe str. Primăverii → (M) Se va asigura în perioada închiderii TP prin strada Bucium și Calea Florești, și prin străzile Câmpului – Izlazului – Mehedinți.

(I) Șantier foarte aproape de blocuri de locuințe → (M) Se vor evita lucrările nocturne, în special cele zgomotoase.



7 MĂNĂȘTUR

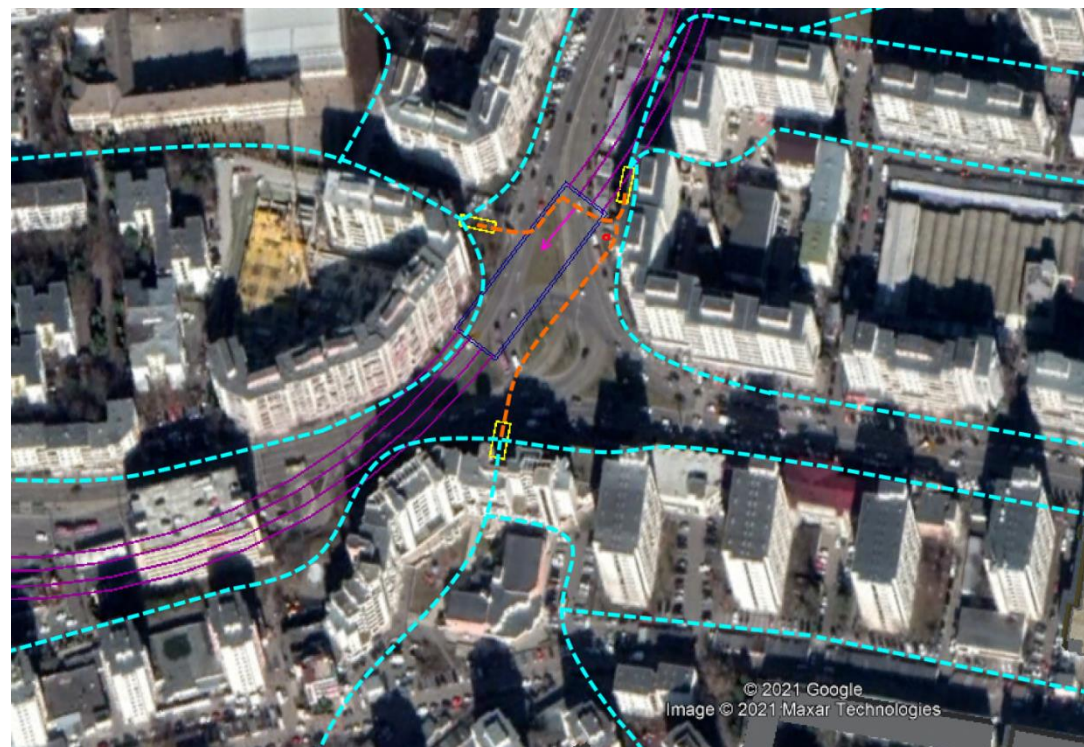
Stația are un **bazin de captare** covârșitor rezidențial, în principal cu tipar de navetă de zonă rezidențială.

Zona foarte densă de blocuri explică încărcarea **foarte mare** (cea mai mare) a acestei stații, cu o puternică asimetrie (date din modelul de transport actualizat: 3766 călători la ora de vârf de dimineață, dintre care 2798 îmbarcări și 968 debarcări; poziție **1/19**).

Rezerva de teren în zona de captare a stației este ne semnificativă (în zona bazei sportive 'La Terenuri Mănăștur').

Stația este deservită de **trei accese**:

- Accesul S (tip B) deservește călătorii din sudul cart. Mănăștur (străzile Mehedinți și Retezat);
- Accesul NE (tip A și lift) spre Parcul Mănăștur și străzile Ion Meșter / Mogoșoaia;
- Accesul V (tip A) spre aleea Peana și str. Gr. Alexandrescu.



Intermodalitate. Redusă (se presupune că majoritatea călătorilor vor prefera transferul la stațiile de metrou 6 și 8, unde distanța de parcurs între metrou și stațiile TP de suprafață este mult mai redusă).

Utilizare pentru **tranzit pietonal**: rol ridicat, pentru deplasări în interiorul cartierului (ex. înspre Piața Agroalimentară, înspre ex-BIG Mănăștur, înspre școli / grădinițe) → circulația pietonală la este vestibul proiectată să poată prelua pietonii de tranzit.

Amenajări conexe la suprafață. Sunt recomandate următoarele:

- reducerea amplorii sensului giratoriu, prin apropierea benzilor nord (str. Primăverii) → vest (str. Primăverii) de centrul intersecției, pentru a permite lărgirea trotuarului de pe NV intersecției (realizată prin prezentul proiect);
- îmbunătățirea amenajării zonei din jurul Cinema Dacia și a pasajului prin blocul de la frontul străzii (care face legătura cu accesul de S la metrou);
- amenajarea unei rute pietonale în lungul pârâului Calvaria;
- eliminarea locurilor de parcare de pe aleea Peana, cel puțin până la școala Ion Creangă, și amenajarea unui trotuar mai lat;
- investigarea relocării unora dintre chioșcurile de lângă accesul NE;
- asigurarea de mobilier urban (bănci / cuburi de șezut / gazebo) lângă accesele S și NE.

8 SFÂNTA MARIA

Stația este poziționată la intersecția străzii Câmpului cu Calea Mănăștur.

Misiunea ei este de a deservi nord-estul cartierului Mănăștur, cartierul Mănăștur-Grădini și parte din cart. Plopilor, inclusiv complexul sportiv Parc Sportiv Universitar Iuliu Hațieganu - Bazin - Sala sporturilor și zona de relaxare de pe malurile Someșului.

Locația sa este dictată de intersecția magistralei vest – est cu str. Câmpului, unde este poziționată și perechea de stații de Ab / Tb.

Alegerea denumirii. Stația este poziționată în vecinătatea Mănăstirii Calvaria (sec. XI) cu hramul Sfânta Maria.

Valori: Smerenie, creștinism, renunțare de sine.

Tematică în amenajarea stației (considerente preliminare): Scene de viață (sau simbolică) cu valori creștine: grija față de celălalt, altruismul, empatia, iubirea, renunțarea pentru celălalt.

Descriere tehnică sumară. Stația are două nivele subterane. Stația este echipată cu o bretea în amonte, și cu substația electrică de tracțiune. Stația are un peron central de 55x10 m. Construcția stației necesită excavarea unei casete de 205x22x22 (Lxlxh) m. NSS este la -17 m față de cota terenului.

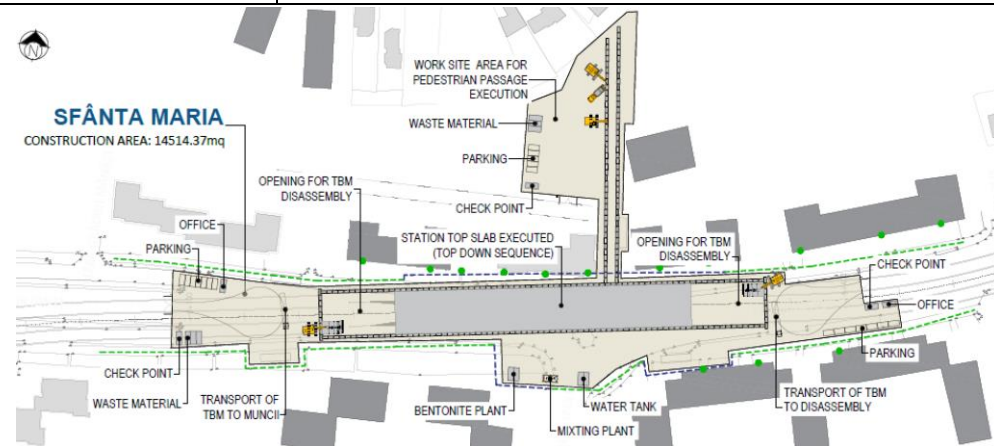


Execuția stației. Principalele lucrări la stație vor avea loc în a doua etapă (pachetul de stații centrale), în lunile 16...24 din proiect. Circulația la organizarea de șantier se va efectua dinspre podul Calvaria pe Calea Florești. În această zonă vor fi extrase perechi de scuturi TBM atât dinspre Florești (stația 2) cât și dinspre Piața Mărăști, ca atare traficul va fi perturbat în multiple rânduri.

Constrângeri execuție; impact (I) local asupra mediului și măsuri particulare (M) pe perioada execuției

(I) Închiderea rutelor de Ab/Tb pe axa vest-est → (M) Se va menține transportul cu Ab înspre est pe axa vest-est. Se va asigura relația est-vest pe str. Plopilor, precum și legături suplimentare înspre centru prin cart. Grigorescu.

(I) Șantier foarte aproape de blocuri de locuințe → (M) Se vor evita lucrările nocturne, în special cele zgomotoase.



8 SFÂNTA MARIA

Stația are un **bazin de captare** în principal rezidențial, cu puține funcții non-rezidențiale (comercial în zona de SE, public / sportiv în zona de N).

Stația are o încărcare **redușă** (date din modelul de transport actualizat: 568 călători la ora de vârf de dimineață, dintre care 354 îmbarcări și 214 debarcări; poziție **15/19**).

Rezerva de teren în zona de captare a stației este ne semnificativă.

Stația este deservită de **cinci accese**:

- Accesele de NV și SV (de tip A) deserveșc călătorii de la vest de str. Primăverii, care pot accesa stația de metrou la o cotă mai joasă și evitând mersul pe lângă traficul rutier ridicat de pe Calea Florești.



- Accesul de SE (tip A) asigură legătura cu stațiile Ab/Tb dinspre direcția vest precum și cu str. Câmpului (blocuri, zona comercială Kaufland);
- Accesul de NE (tip A cu lift) asigură legătura cu stațiile Ab/Tb înspre direcția vest, precum și cu blocurile din zona Grădini Mănăștur.
- Accesul de N (atipic, constând în două trotuare rulante înclinate) asigură o ieșire la nivelul inferior al zonei (str. Șesului, care se află cu cca. 18 m mai jos decât Calea Florești) și deci îmbunătățește semnificativ accesul la metrou pentru blocurile din cart. Plopilor, complexul sportiv și posibil chiar o parte a cart. Grigorescu.

Intermodalitate. Autobuzele de pe calea Florești asigură legătura cu nord-vestul cartierului Mănăștur și, posibil, via DN 1, chiar cu zona de est a Floreștiului. Rutele de Ab 19 (spre Edgar Quinet via Mehedinți) și 42 (str. Câmpului) ar putea fi terminate la această stație de metrou (utilizând stația de Ab de la sud, cu întoarcere prin str. Govora / pe lângă parcare Kaufland), devenind astfel rute navetă pentru metrou.

În plus, acesta ar fi punctul ideal pentru legătura cu autobuzele județene/interurbane pe direcția DN 1 vest.

Utilizare pentru **tranzit pietonal**: rol ridicat: se realizează o nouă legătură pietonală, mult mai convenabilă, între cart. Mănăștur și zona Plopilor – Sala Sporturilor (respectiv cart. Grigorescu), care evită urcarea / coborârea și traversarea magistralei vest – est, sau alternativ circulația pe str. Plopilor.

Amenajări conexe la suprafață. Sunt recomandate următoarele:

- asigurarea unei rute directe publice prin parcul I. Hațieganu între str. Plopilor și podul pietonal peste Someș;
- investigarea realizării unui nou pod pietonal peste Someș, în dreptul str. Petuniei;
- amenajarea unui trotuar direct între accesul de SV și str. Mogoșoaia / direcția liceul Eugen Pora;
- îmbunătățirea rutelor pietonale paralele cu podul Calvaria, în special pe partea nordică.

9 FLORILOR

Stația este poziționată în zona fostei fabrici de bere Ursus, lângă universitatea de Agronomie, la intersecția magistralei vest – est cu str. Mărginașă și Oțetului (prelungirea str. Uzinei Electrice, în curs de implementare).

Misiunea ei este de a deservi zona mixtă de tranziție între cart. Mănăștur și centrul orașului. În zona de captare se află zone de blocuri și case, zone comerciale, universitatea de științe agricole și medicină veterinară, și căminele studențești din partea vestică a campusului Hașdeu. De asemenea Cluj Arena și sala polivalentă sunt deservite de această stație.

Locația sa a fost dictată de lățimea redusă a amprizei magistralei vest – est în această zonă, locația fiind singura care nu ar necesita demolări (datorită posibilității desfășurării șantierului stației în zona verde de la Agronomie).

Alegerea denumirii. Stația este poziționată lângă universitatea de științe agricole și medicină veterinară.

Valori: Grija față de natură; frumusețea naturii: plante și flori;

Tematică în amenajarea stației (considerente preliminare): Picturi / peisaje cu flori. Frumusețea plantelor.

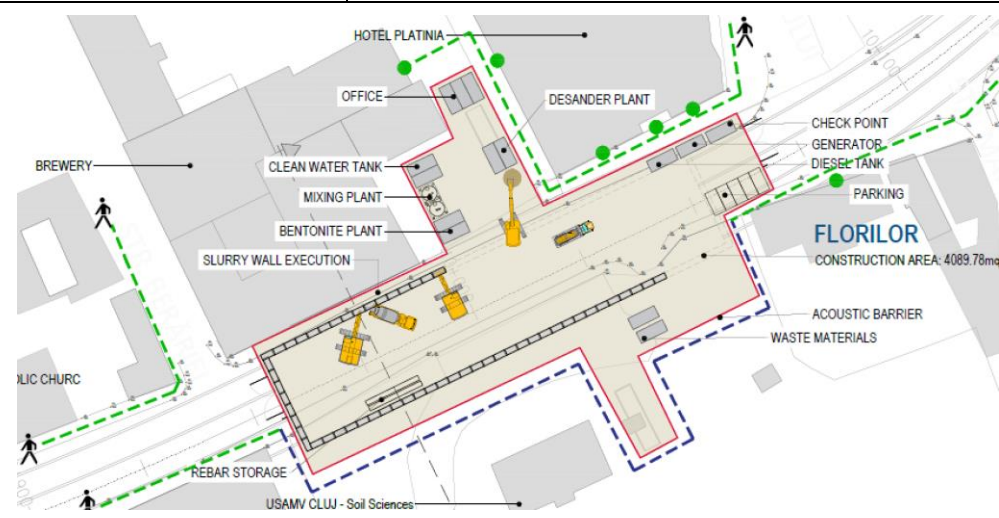


Descriere tehnică sumară. Stația are două nivele subterane. Stația este echipată cu substație electrică de tracțiune. Stația are un peron central de 55x10 m. Construcția stației necesită excavarea unei case de 97x22x21 (Lxlxh) m. NSS este la -16 m față de cota terenului.

Execuția stației. Principalele lucrări la stație vor avea loc în a doua etapă (pachetul de stații centrale), în lunile 16...24 din proiect. Circulația la organizarea de șantier se va efectua dinspre vest și înspre est, construcția stației blocând complet axa vest-est.

Constrângeri execuție; impact (I) local asupra mediului și măsuri particulare (M) pe perioada execuției

(I) Închiderea rutelor de Ab/Tb pe axa vest-est → (M) Se va menține transportul cu Ab înspre est pe axa vest-est (cu ocolire prin străzile Berăriei și Oțetului / Uzinei Electrice). Se va asigura relația est-vest pe str. Plopilor, precum și legături suplimentare prin cart. Grigorescu.



9 FLORILOR

Stația are un **bazin de captare** divers, cu multiple funcții non-rezidențiale (educațional, comercial, servicii, sportiv / evenimente) dar și locuințe.

Stația are o încărcare **medie** (date din modelul de transport actualizat: 1384 călători la ora de vârf de dimineață, dintre care 413 îmbarcări și 971 debarcări; poziție **8/19**).

Rezerva de teren în zona de captare a stației este ne semnificativă, dar este posibilă densificarea în special prin reconversia locuințelor unifamiliale din zona de nord (str. Salcâmului și străzile perpendiculare pe aceasta).

Stația este deservită de **trei accese**:

- Accesul de NV (de tip A) deservește complexul comercial Platina, zona de blocuri din Plopilor și nordul Căii Mănăștur
- Accesul de NE (de tip B) deservește funcțiile non-rezidențiale de pe Calea Moșilor, până înspre str. G. Coșbuc, și în plus este accesul principal pentru evenimente la Cluj Arena / Sala Polivalentă. Accesul va fi realizat în noua piațetă rezultată prin lărgirea str. Uzinei Electrice / Oțetului.



- Accesul de S (de tip A, cu lift) deservește Agronomia, vestul campusului studentesc Hașdeu, și sudul Căii Moșilor / Căii Mănăștur.

Intermodalitate. Ne semnificativă (dar posibil devenind importantă în ipoteza realizării telegondolei, vezi mai jos).

Utilizare pentru **tranzit pietonal**: rol redus – în ipoteza realizării unei rute pietonale prin campusul Agronomie se asigură o nouă legătură între nordul magistralei vest – est și str. B. P. Hașdeu / Remetea / Mărginașă.

Amenajări conexe la suprafață. Sunt recomandate următoarele:

- Asigurarea de rute pietonale publice prin campusul Agronomie, cel puțin până la intersecția străzilor Mărginașă și B. P. Hașdeu, ideal până în Zorilor.
- Investigarea realizării unei **telegondole**, pe o distanță de cca. 600 m (diferență de nivel cca. 85 m), fără nicio stație intermediară, pe deasupra campusului Agronomie, direct între stația de metrou și cart. Zorilor (str. Pajiștei / biserica Sfânta Familie). Această intervenție ar aduce practic metroul în cartierul Zorilor, deoarece în zona de captare a stației superioare a telegondolei ar intra practic întregul spațiu mărginit de străzile Gh. Dima – Viilor – Observatorului. Telegondola ar fi utilă nu doar pentru accesul la metrou, ci și pentru o legătură pietonală convenabilă între cart. Zorilor și partea de vest a centrului orașului.

10 SPORTULUI

Stația este poziționată pe Calea Moșilor, la vest de intersecția sa cu străzile M. Eminescu și I. Hațieganu. Este cea mai vestică dintre cele trei stații din zona ultracentrală a orașului.

Misiunea ei este de a deservi funcțiile principal non-rezidențiale din zona de vest a centrului orașului. La sud de stație sunt campusul studentesc Hașdeu și un număr mare de clinici și spitale. La nord de stație se află parcul central, și în plus stația este a doua stație care deservește Cluj Arena și Sala Polivalentă (este foarte utilă, pentru disiparea volumelor mari de participanți la evenimente, existența a două stații de metrou, 9 și 10, în acest scop).

Locația sa a fost dictată de distanța relativ mare între stațiile 9 și 11 (considerate fixe), de cca. 1610 m. O primă variantă a luat în calcul așezarea stației 10 în piațeta de lângă primărie, însă această soluție conducea la interstații disproporționate (1240 m între 9 și 10 și doar 370 m între 10 și 11). Poziționarea stației în zona intersecției magistralei cu străzile M. Eminescu / I. Hațieganu rezolva această problemă, iar stația a fost ușor retrasă pe vest pentru a evita demolarea clădirilor monumente istorice din intersecție.



Alegerea denumirii. La nord: facilități sportive – parc, stadion, sală polivalentă; La sud: facilități medicale – clinici; campus studentesc.

Valori: Importanța sportului pentru menținerea sănătății, și ca instrument de autodisciplinare și dezvoltare personală.

Tematică în amenajarea stației (considerente preliminare): Mozaicuri despre sporturi, determinare, competitivitate, tinerețe.

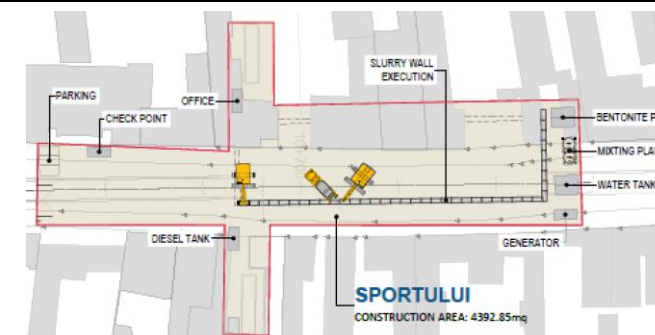
Descriere tehnică sumară. Stația are trei nivele subterane și este unică prin faptul că peroanele sunt la nivele diferite, deoarece pe această porțiune tunelele gemene sunt suprapuse pe verticală, pentru a evita afectarea numărului mare de clădiri cu valoare de monumente de pe porțiune îngustă a Căii Moșilor dintre stațiile 9 și 11. Astfel, stația are un peron de 55x10 m cu NSS -15m pentru firul 2 (direcția Florești) și un peron de 55x7 m cu NSS -24m pentru firul 1 (direcția centru-Mărăști). Construcția stației necesită excavarea unei casețe de 80x22x29 (Lxlxh) m.

Execuția stației. Principalele lucrări la stație vor avea loc în a doua etapă (pachetul de stații centrale), în lunile 16...24 din proiect. Circulația la organizarea de șantier se va efectua dinspre vest / str. G. Coșbuc.

Constrângeri execuție; impact (I) local asupra mediului și măsuri particulare (M) pe perioada execuției

Este necesară exproprierea și demolarea a 7 imobile pentru construcția stației.

(I) Închiderea rutelor de Ab/Tb pe axa vest-est → (M) Se va menține transportul cu Ab pentru ambele sensuri, printr-o singură bandă, controlată cu semafor, în zona organizării de șantier.



10 SPORTULUI

Stația are un **bazin de captare** foarte divers, în principal non-rezidențial.

Stația are o încărcare **medie** (date din modelul de transport actualizat: 1198 călători la ora de vârf de dimineață, dintre care 212 îmbarcări și 986 debarcări; poziție **9/19**) și puternic asimetrică (sosiri dimineața și plecări după amiaza).

Rezerva de teren în zona de captare a stației este ne semnificativă, dar este posibilă densificarea în special prin reconversia unor locuințe unifamiliale din zona de vest (str. G. Coșbuc).

Stația este deservită de **două accese**:

- Accesul de N (de tip A cu lift) deservește zona aflată la nord de magistrala vest – est și stațiile de Ab/Tb înspre direcția vest;
- Accesul de S (de tip A) deservește zona aflată la sud de magistrala vest – est și stațiile de Ab/Tb dinspre direcția vest.

Intermodalitate. Aici se realizează legătura cu Ab 30 dinspre Cart. Grigorescu, fiind asigurat accesul la linia de metrou în direcția est (dincolo de zona centrală; se presupune că pentru accesul în centru din Cart. Grigorescu nu ar fi avantajos schimbul la metrou).

Utilizare pentru **tranzit pietonal**: rol ridicat – deoarece se realizează o nouă legătură pietonală, mult mai atrăgătoare, între zona de sud (campus studentesc, clinici și spitale, chiar Grădina Botanică și zonele din jur) și zona de nord (parcul central, Cluj Arena etc.) Astfel trecerea transversală prin vestibulul stației de metrou va avea dimensiuni suficiente pentru acest scop.



Amenajări conexe la suprafață.

Prin prezentul proiect se expropriează un coridor pentru asigurarea unei rute pietonale directe, prin stația de metrou, între străzile Clinicilor și Cardinal Iuliu Hossu, care să evite trotuarele înguste de pe străzile M. Eminescu și I. Hațieganu și traversarea magistralei vest – est.

Sunt recomandate următoarele:

- Amenajarea unei noi rute pietonale, prin Grădina Miko, între capătul accesului pietonal de la stația de metrou (la vest de UMF Stomatologie) și vestul spitalului de Pneumoftiziologie, în strada B. P. Hașdeu. Această rută ar reduce semnificativ distanța de acces la stația de metrou din zona intersecției străzilor B.P. Hașdeu / Gh. Marinescu / L. Pasteur / I. Creangă / V. Babeș.
- Repoziționarea perechii de stații de Ab/Tb, astfel să fie cât mai aproape de accesele la stația de metrou.

11 | PIAȚA UNIRII

Stația este poziționată în nordul Pieței Unirii, care este inima orașului.

Misiunea ei este de a deservi zona ultracentrală a orașului: universitatea și alte instituții de educație la sud (străzile Avram Iancu, M. Kogălniceanu, I. C. Brătianu), axele vest est Napoca – Eroilor, Episcop Ioan Bob – I. Maniu și magistrala vest – est, primăria, Piața Muzeului și întreg perimetrul E. Isac – Barițiu – Regele Ferdinand, zona aflată la vestul Pieței Mihai Viteazu.

Locația sa a fost dictată de lățimea redusă a amprizei magistralei vest – est în această zonă, locația fiind singura care nu ar necesita demolări (datorită posibilității desfășurării șantierului stației în zona parcerii supraterane din nordul pieței).

Alegerea denumirii. Reperul Piața Unirii este prea puternic pentru a fi luat în calcul alt nume de stație.

Valori: Noul urbanism (omul și locuibilitatea pe primul loc, mașinile afară din centru).
Ce înseamnă Clujul?

Tematică în amenajarea stației (considerente preliminare): Reprezentări artistice cu tema: ce este inima Clujului?



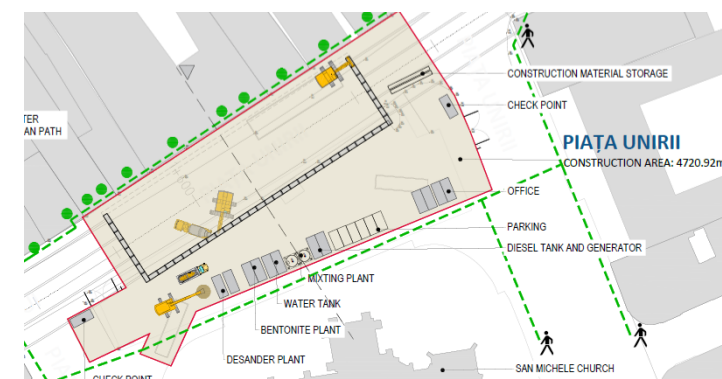
Descriere tehnică sumară. Stația are trei nivele subterane (soluție dictată de asigurarea adâncimii tunelelor pentru a evita zona sensibilă centrală, cu clădiri valoroase și ampriză îngustă a magistralei rutiere) și este echipată cu substație electrică de tracțiune. Stația are un peron central de 55x10 m. Construcția stației necesită excavarea unei casețe de 77x22x26 (Lxlxh) m. NSS este la -21 m față de cota terenului.

Execuția stației. Principalele lucrări la stație vor avea loc în a doua etapă (pachetul de stații centrale), în lunile 16...24 din proiect. Circulația la organizarea de șantier se va efectua dinspre vest și înspre est.

Constrângeri execuție; impact (I) local asupra mediului și măsuri particulare (M) pe perioada execuției

Stația se află într-o zonă în care cu mare probabilitate se află vestigii arheologice și în imediata vecinătate a unor clădiri de mare valoare, ca atare se vor lua măsuri suplimentare speciale pentru protecția acestora.

(I) Închiderea rutelor de Ab/Tb pe axa vest-est → (M) Se va menține transportul cu Ab în ambele sensuri la sud de organizarea de șantier.



11 PIAȚA UNIRII

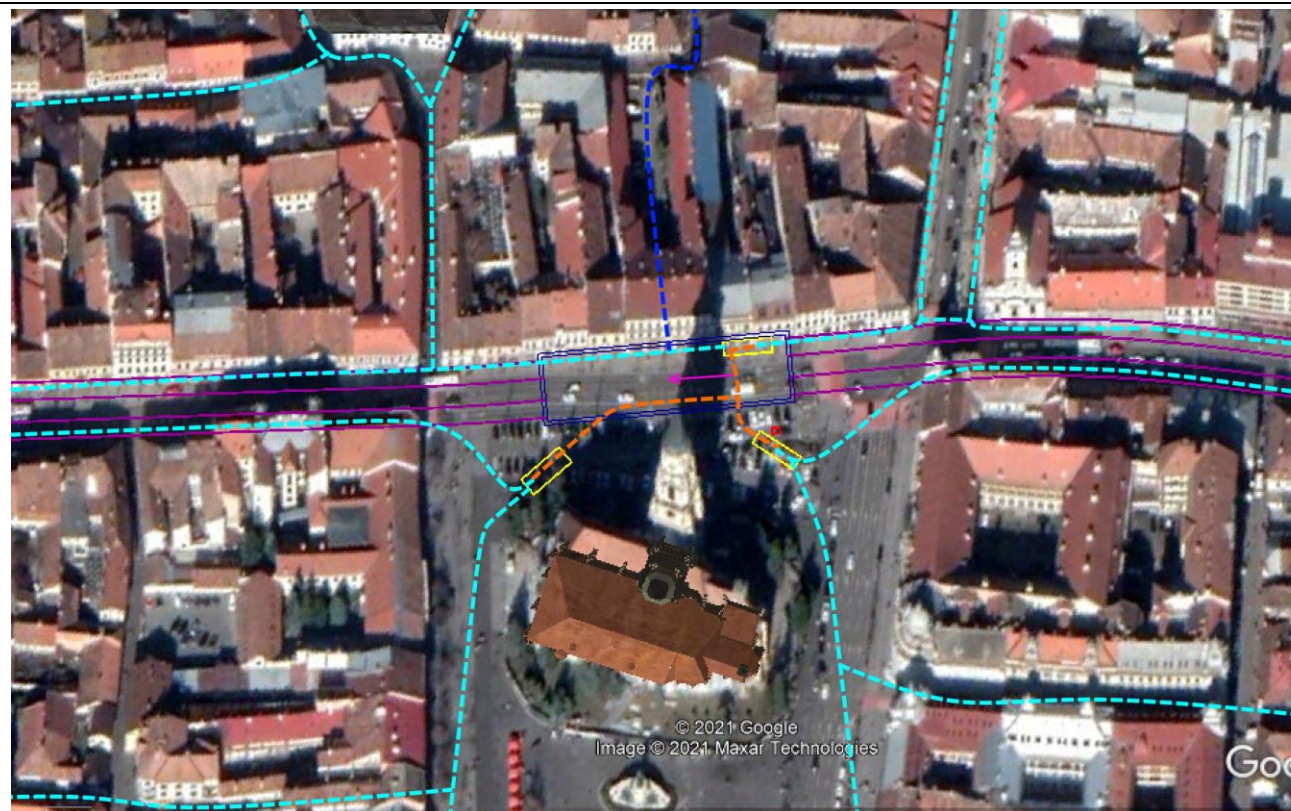
Stația are un **bazin de captare** divers și în principal non-rezidențial, cu multiple funcții non-rezidențiale (educațional, servicii publice, comercial).

Stația are o încărcare **medie** (date din modelul de transport actualizat: 1102 călători la ora de vârf de dimineață, dintre care 256 îmbarcări și 846 debarcări; poziție **11/19**).

Rezerva de teren în zona de captare a stației este practic inexistentă.

Stația este deservită de **trei accese**:

- Accesul de N (de tip A) deservește întreaga zonă de captare aflată la nordul magistralei vest – est. Pentru posibilitatea construcției unui acces de dimensiuni adecvate, prin proiect va fi realizată ușoara deviere înspre sud a celor patru benzi de circulație de pe magistrală.
- Accesul de SE (de tip A cu lift) deservește zona de sud-est: Iuliu Maniu, Eroilor, H. Oberth înspre zona de est a str. M. Kogălniceanu.



- Accesul de SV (de tip B) deservește zona de sud-vest: universitatea, str. Avram Iancu și Napoca, primăria.

Intermodalitate. Relativ redusă, posibil interschimb cu Ab 22 înspre zona colinară la sud de centru: străzile Creangă – Marinescu – Pasteur – Babeș. De altfel această navetă 22 ar putea fi prelungită înspre Zorilor (pe str. Dima – Pasteur), pentru a asigura o legătură mai directă a acestui cartier cu centrul și cu linia de metrou.

Utilizare pentru **tranzit pietonal**: rol mediu spre ridicat – în ipoteza traversării pe direcția sud – nord între accesul SV și N.

Amenajări conexe la suprafață. Sunt recomandate următoarele:

- Eliminarea parcării de la suprafață (necesară și pentru amenajarea acceselor de SE și SV, și pentru ușoara deviere spre sud a benzilor de circulație de pe magistrală, pentru a putea, pe partea de nord, poziționa accesul de N asigurând în același timp o lărgime rezonabilă pentru trotuar).
- Pietonalizarea laturii estice a Pieței Unirii.
- Găsirea unei soluții pentru asigurarea / menținerii accesului pietonal public prin curtea consulatului maghiar, care ar oferi o legătură pietonală directă înspre str. S. Pușcariu, asigurând un acces alternativ înspre Piața Muzeului și chiar str. Regele Ferdinand, degrevând principalele trotuare.

12 PIAȚA AVRAM IANCU

Stația este poziționată în nordul complexului de piețe Avram Iancu – Ștefan cel Mare – Timotei Cipariu.

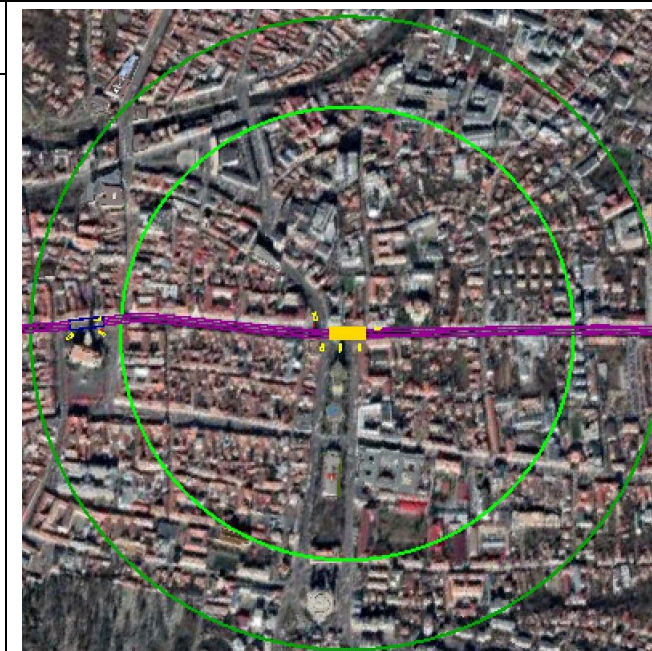
Misiunea ei este de a deservi estul zonei centrale a orașului: la nord Piața Mihai Viteazu, piața agroalimentară, clinicile aflate la nord și întreaga zonă de la est de aceste repere, aflată în reconversie și densificare, până înspre Piața Abator; la sud Calea Dorobanților, str. g-ral T. Moșoiu și nordul cartierului A. Mureșanu.

Locația sa a rezultat în mod natural a fi în axul complexului de piețe menționat mai sus.

Alegerea denumirii. Reperul Piața Avram Iancu este prea puternic pentru a fi luat în calcul alt nume de stație.

Valori: Respectul față de istorie și eroii neamului.

Tematică în amenajarea stației (considerente preliminare): Trei titani ai istoriei române – Mihai Viteazu, Avram Iancu și Ștefan cel Mare (corespunzând celor trei piețe omonime învecinate). Suplimentar, poate fi reflectată și contribuția lui Timotei Cipariu.



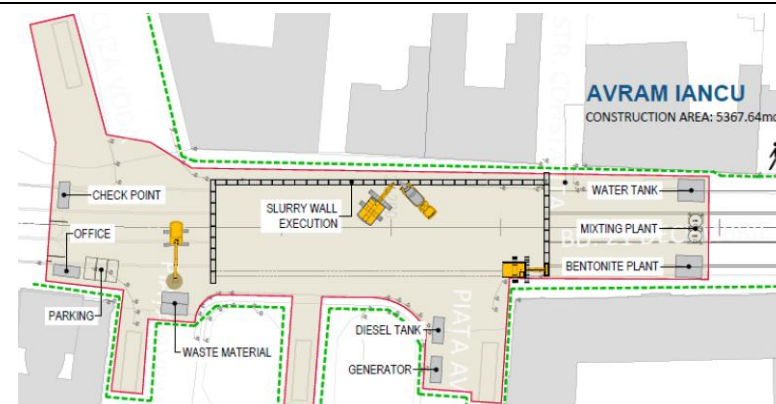
Descriere tehnică sumară. Stația are trei nivele subterane (soluție dictată de asigurarea adâncimii tunelelor pentru a evita zona sensibilă centrală, cu clădiri valoroase și ampriză îngustă a magistralei rutiere). Stația are un peron central de 55x10 m. Construcția stației necesită excavarea unei case de 77x22x26 (LxIxh) m. NSS este la -21 m față de cota terenului.

Execuția stației. Principalele lucrări la stație vor avea loc în a doua etapă (pachetul de stații centrale), în lunile 16...24 din proiect. Circulația la organizarea de șantier se va efectua dinspre est și posibil dinspre vest.

Constrângeri execuție; impact (I) local asupra mediului și măsuri particulare (M) pe perioada execuției

Stația se află într-o zonă în care cu mare probabilitate se află vestigii arheologice și în imediata vecinătate a unor clădiri de mare valoare, ca atare se vor lua măsuri suplimentare speciale pentru protecția acestora.

(I) Închiderea rutelor de Ab/Tb pe axa vest-est → (M) Se va asigura relația est-vest printr-o bandă dedicată pe contrasens pe Calea Dorobanți și pe partea vestică a pieței, iar apoi via Piața Mihai Viteazu.



12 PIAȚA AVRAM IANCU

Stația are un **bazin de captare** foarte divers și în principal non-rezidențial, cu multiple funcții (educație, servicii publice, comercial, birouri).

Stația are o încărcare **foarte mare** (date din modelul de transport actualizat: 2905 călători la ora de vârf de dimineață, dintre care 1237 îmbarcări și 1668 debarcări; poziție **4/19**).

Rezerva de teren în zona de captare a stației este practic inexistentă, se observă însă o puternică densificare în nord.

Stația este deservită de **cinci accese**:

- Accesul de NV (de tip B cu lift) deservește direcția Piața Mihai Viteazu și str. Tipografieii.
- Accesul de SV (de tip A) deservește latura vestică a pieței și stația de Ab/Tb pe axa nord-sud, direcția sud.
- Accesul de S asigură o rută pietonală prin zona centrală a piațetelor / parcurilor (pe lângă Catedrala Ortodoxă și Teatru) înspre sudul zonei de captare a stației, urmărind degrevarea trotuarelor de pe laturile pieței.



- Accesul de SE (de tip A) deservește latura de est a pieței, direcția Calea Dorobanți, și stațiile de Ab/Tb pe axa nord-sud direcția nord și pe axa vest-est direcția vest;
- Accesul de NE (atipic, practic un acces de tip A împărțit în două: scări fixe de 1,5 m lățime pe Bd. 21 Decembrie 1918, și escalator de urcare pe str. Constanța) deservește direcția str. Constanța / Piața Abator și stația de Ab/Tb pe axa vest-est direcția est.

Intermodalitate. Punct foarte important de interschimb, atât între metrou și rute de Ab/Tb înspre patru direcții, cât și între rutele de TP de suprafață. Acces la metrou în special dinspre sud: bd. N. Titulescu (3, 33), str. C. Brâncuși (32, 32b), cart. A. Mureșanu și Bună Ziua (21), cart Zorilor (35, 50). În plus, acesta ar fi punctul ideal pentru legătura cu autobuzele județene/interurbane pe direcția DN 1 sud

Utilizare pentru **tranzit pietonal**: rol ridicat, atât ca transfer între rutele de Ab/Tb, cât și pentru evitarea unor traversări multiple pe treceri de pietoni.

Amenajări conexe la suprafață. Sunt recomandate următoarele:

- Reducerea numărului de benzi de circulație cu câte una pe laturile vestică și estică a pieței, pentru a se putea amenaja accesele SV și SE (va fi realizată prin proiect).
- Reducerea numărului de benzi pe str. Constanța (până la intersecția cu str. Argeș) de la 2 la 1, și amenajarea unor trotuare mai late.
- Asigurarea, de la accesul S, a unei rute pietonale mai aproape de axul complexului de piațe (deci mai apropiat de catedrală și teatru) – o rută mai directă și mai îndepărtată de traficul de pe laturile pieței.
- Relocarea stațiilor de pe axa Ab/Tb nord-sud mai aproape de accesele SV și SE la stația de metrou, și deci și de stațiile de pe axa Ab/Tb vest-est, conform recomandărilor din PMUD.

13 ARMONIA

Stația este poziționată aproximativ la mijlocul distanței între Piața Avram Iancu și Piața Mărăști, aproape de intersecția axei vest – est cu str. Petőfi Sandor.

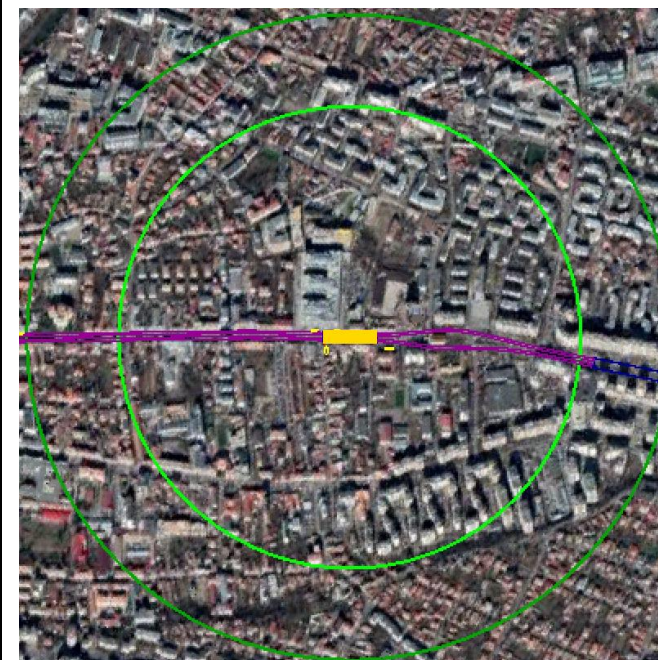
Misiunea ei este de a deservi zona de tranziție între centrul orașului și cart. Mărăști: zona aflată în decurs de reconversie de pe bd. 21 Decembrie 1989, în jurul noii ancore Office Business Center, blocurile de pe str. Scorțarilor și str. București, o parte dintre blocurile de pe Calea Dorobanți, și zona de sud-est a centrului (până înspre străzile G-ral. T. Moșoiu și Septimiu Albini).

Locația sa a fost aleasă cât mai aproape de centrul distanței între Piețele Avram Iancu și Mărăști, astfel încât să se evite pe cât posibil demolări. Locația preferată în dreptul piațetei Office Business Center a fost exclusă datorită extinderii parcării subterane a clădirii de birouri până înspre trotuar.

Alegerea denumirii. La vest de stație se va construi cel mai important centru muzical / cultural din Transilvania.

Valori: Esteticul, frumosul, creația.

Tematică în amenajarea stației (considerente preliminare): Pictură murală cu tematică muzică / artă.

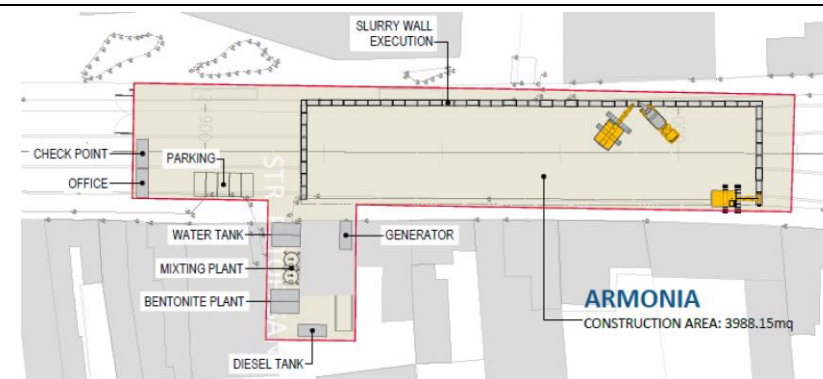


Descriere tehnică sumară. Stația are două nivele subterane și este echipată cu substație electrică de tracțiune. Stația are un peron central de 55x10 m. Construcția stației necesită excavarea unei casete de 97x22x20 (Lxlxh) m. NSS este la -15 m față de cota terenului.

Execuția stației. Principalele lucrări la stație vor avea loc în a doua etapă (pachetul de stații centrale), în lunile 16...24 din proiect. Circulația la organizarea de șantier se va efectua dinspre est și posibil dinspre vest.

Constrângeri execuție; impact (I) local asupra mediului și măsuri particulare (M) pe perioada execuției

(I) Închiderea rutelor de Ab/Tb pe axa vest-est → (M) Se va menține transportul cu Ab pe Calea Dorobanților în ambele sensuri (temporar se vor amenaja benzi dedicate de TP pe ambele sensuri, în locul rândurilor de parcare).



13 ARMONIA

Stația are un **bazin de captare** divers și relativ echilibrat între rezidențial și funcții non-rezidențiale (comercial, birouri, servicii, educație).

Stația are o încărcare **medie** (date din modelul de transport actualizat: 966 călători la ora de vârf de dimineață, dintre care 288 îmbarcări și 678 debarcări; poziție **13/19**).

Rezerva de teren în zona de captare a stației este practic inexistentă, însă este în desfășurare o reconversie și densificare pe arii extinse.

Stația este deservită de **trei accese**:

- Accesul de N (atipic) deservește zona la nord de magistrala vest-est. Accesul este împărțit în două aripi din cauza parcării subterane a clădirii adiacente. Într-o aripă se află un escalator pentru urcare, în cealaltă aripă scări fixe cu lățime de aproximativ 1,5 m.
- Accesul de SV (tip A cu lift) deservește cadranul sud-vestic al zonei de captare, prin rute pietonale via str. P. Sandor, și viitorul complex al filarmonicii.



- Accesul de SE (de tip A) este destinat în principal blocurilor de pe Calea Dorobanților și campusului de educație adiacent.

Intermodalitate. Ne semnificativă.

Utilizare pentru **tranzit pietonal**: rol mediu-săzut, posibil pentru o legătură între Calea Dorobanților și noile dezvoltări din nord.

Amenajări conexe la suprafață. Sunt recomandate următoarele:

- Asigurarea unui acces pietonal public, prin curțile instituțiilor de educație (colegiul tehnic - UT Facultatea de Instalații - laboratoare UTCN), care să ofere o legătură directă între accesul SE și Calea Dorobanților (pentru a se evita traseele pe străzile P. Sandor sau A. Saligny, cu trotuare inadecvate).
- Îngustarea benzii de circulație de pe str. P. Sandor și eventual eliminarea parcării, pentru asigurarea unor trotuare decente (cel puțin pe o parte):
- Găsirea unei soluții pentru ca ruta pietonală între accesul de N, pe la vest de Office Business Center și prin complexul Record Park până în str. Onisifor Ghibu să fie garantată ca publică.
- Lărgirea trotuarelor pe str. Buftea (și în continuare pe str. Gorunului), și îmbunătățirea controlului parcării (eventual separarea fizică a trotuarelor).

14 PIAȚA MĂRĂȘTI

Stația este poziționată în vecinătatea sensului giratoriu din cart. Mărăști, centrul de greutate al acestui cartier.

Misiunea ei este de a deservi zona de densă de locuințe din cartierul Mărăști, de a funcționa ca stație de corespondență pentru călătorii între direcțiile Muncii / IRA și Gheorgheni / Sopor și de asemenea ca punct important de transfer cu rute de TP de suprafață.

Locația sa a fost aleasă cât mai aproape de sensul giratoriu, însă ușor retrasă înspre vest pentru a permite denivelarea firelor de metrou înspre cele două direcții estice.

Alegerea denumirii. Reperul Piața Mărăști este prea puternic pentru a fi luat în calcul alt nume de stație.

Tematică în amenajarea stației (considerente preliminare): (de stabilit)

Descriere tehnică sumară. Stația are două nivele subterane. Stația este echipată cu o bretea și spațiu pentru linii de garare în amonte, și cu substație electrică de tracțiune. Stația are un peron central de 55x10 m. Construcția stației necesită excavarea unei casete de 250x22x20 (Lxlxh) m. NSS este la -15 m față de cota terenului.

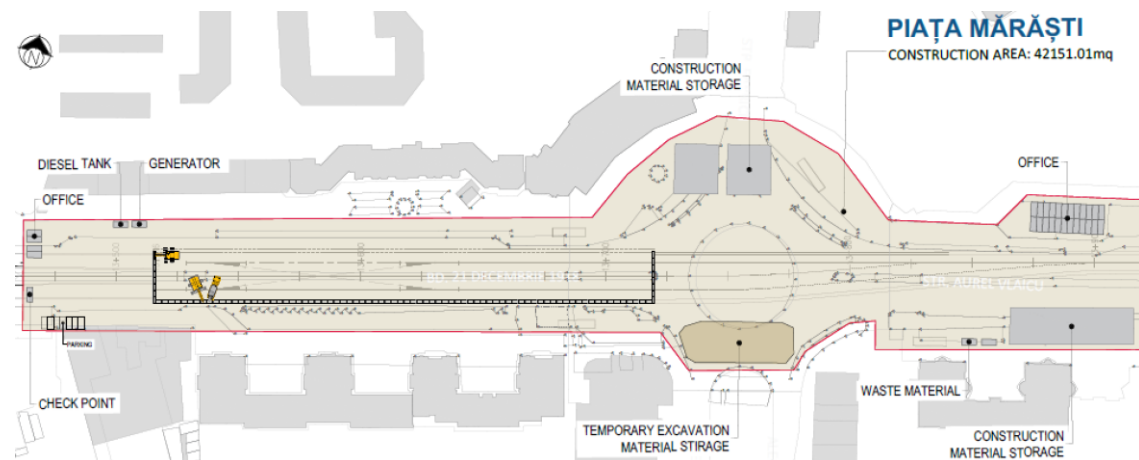


Execuția stației. Principalele lucrări la stație vor avea loc în a doua etapă (pachetul de stații centrale), în lunile 16...24 din proiect. Circulația la organizarea de șantier se va efectua dinspre podul Calvaria pe Calea Florești. În această zonă vor fi extrase scuturi TBM atât dinspre Muncii cât și dinspre Europa Unită, ca atare traficul va fi perturbat în multiple rânduri și pe arii extinse. Organizarea de șantier se va desfășura pe magistrala vest-est pe o suprafață apreciabilă, având în vedere că zona acoperă de asemenea bifurcația liniei de metrou. Circulația la organizarea de șantier se va efectua din multiple direcții, în funcție de stadiul șantierului.

Constrângeri execuție; impact (I) local asupra mediului și măsuri particulare (M) pe perioada execuției

(I) Închiderea rutelor de Ab/Tb pe axa vest-est → (M) Se va menține transportul cu Ab pe Calea Dorobanților în ambele sensuri (temporar se vor amenaja benzi dedicate de TP pe ambele sensuri, în locul rândurilor de parcare).

(I) Șantier foarte aproape de blocuri de locuințe → (M) Se vor evita lucrările nocturne, în special cele zgomotoase.



14 PIAȚA MĂRĂȘTI

Stația are un **bazin de captare** preponderent dens rezidențial, cu câteva funcțiuni non-rezidențiale (bibliotecă, consiliul județean, supermarketuri).

Zona densă de blocuri și volumele ridicate de transfer cu TP de suprafață explică încărcarea **mare** a stației (date din modelul de transport actualizat: 1862 călători la ora de vârf de dimineață, dintre care 700 îmbarcări și 1162 debarcări; poziție **6/19**).

Rezerva de teren în zona de captare a stației este practic inexistentă.

Stația este deservită de **patru accese**, dispuse pe cele patru colțuri ale sensului giratoriu.

- Accesele de SV și NE sunt de tip B cu lift;
- Accesele de NV și SE sunt de tip A.



Intermodalitate. Substanțială, aici fiind realizată legătura cu: (i) rute dinspre est (rute metropolitane care vor rămâne chiar după operaționalizarea trenului metropolitan), precum și rute interne (ex. 5, 8, 47/47b) - este de așteptat ca transferul la stația 14 să fie favorizat celui la stațiile 15, 16 sau 17, datorită frecvenței mai ridicate a trenurilor de metrou la stația 14; (ii) rute dinspre nord (care colectează călători de pe str. Fabricii, str. Plevnei / Câmpina, posibil chiar rute M trasate pe valea Chinteniului: M37, M38, M39). În plus, acesta ar fi punctul ideal pentru legătura cu autobuzele județene/interurbane pe direcțiile DN 16 / DN 1C.

Utilizare pentru **tranzit pietonal**: rol foarte ridicat, în special pentru relațiile diagonale și relațiile vest – est. Ca atare, în zona aproximativ trapezoidală rezultată din excavație la est de stație (efectiv sub sensul giratoriu) este propusă amenajarea de spații comerciale (similar cu pasajul Universitate din București).

Amenajări conexe la suprafață. Sunt recomandate următoarele:

- Pregătirea și implementarea proiectului de regenerare urbanistică din zona Piața Mărăști astfel încât să fie alocat cât mai mult spațiu zonelor verzi și pietonilor.
- Reducerea diametrului sensului giratoriu Mărăști, și (după construcția centurii metropolitane) reducerea numărului de benzi de circulație, pentru a aloca și mai mult spațiu utilizărilor durabile.
- Alipirea celor două fire de circulație de pe Aleea Bibliotecii pe axa mediană, și relocarea spațiului verde median pe laterale, accesibilizându-l astfel pentru locuitori.
- Regândirea rețelei de TP de suprafață din estul orașului, astfel încât sensul giratoriu să fie punct terminus / de întoarcere pentru o mare parte dintre rutele de Ab/Tb (inclusiv unele metropolitane), care să alimenteze aici linia de metrou.

15 TRANSILVANIA

Stația este poziționată aproximativ la mijlocul intervalului între Piața Mărăști și zona IRA (interschimb cu calea ferată), în dreptul axei nord-sud Tribunalul Vlăduțiu – Siretului.

Misiunea ei este de a deservi zone rezidențiale (de densitate mare în vecinătatea axei vest - est, medie la nord și SE, și mică la S și SV) și non-rezidențiale (fabrica Fujikura la SE, zona Expo Transilvania la E, instituții de educație la NV, zona industrială la N).

Locația sa a fost aleasă cât mai aproape de mijlocul distanței între stațiile 14 și 16 (considerate fixe), și astfel încât să poată fi realizată fără afectarea circulației pe magistrala vest – est (neexistând rute viabile de ocolire pentru această porțiune a sa).

Alegerea denumirii. În zonă se află centrul expozițional Expo Transilvania.

Valori: Diversitate, toleranță. Transilvania, dală de legătură între vest și est.

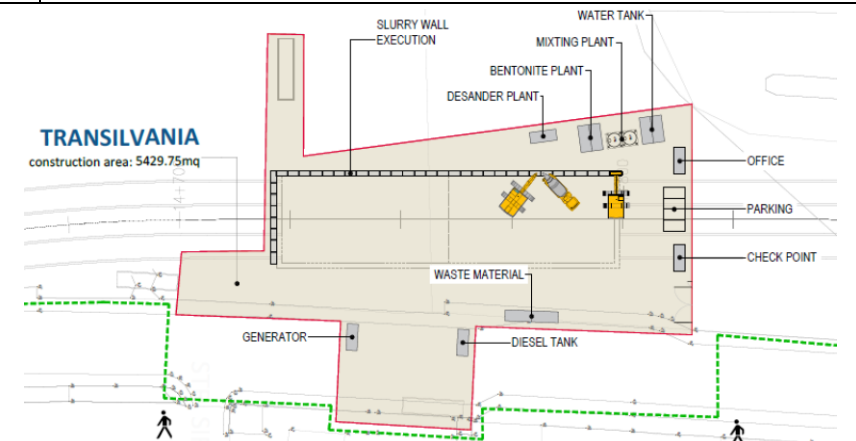
Tematică în amenajarea stației (considerente preliminare): Schematici / picturi / hărți cu tematică a istoriei / identității Transilvaniei.

Descriere tehnică sumară. Stația are trei nivele subterane. Stația are un peron central de 55x10 m. Construcția stației necesită excavarea unei casete de 77x22x25 (Lxlxh) m. NSS este la -20 m față de cota terenului.



Execuția stației. Principalele lucrări la stație vor avea loc în prima etapă (pachetul de stații excentrice), în lunile 7...15 din proiect. Circulația la organizarea de șantier se va efectua dinspre est pe str. Dâmboviței / parcare Expo Transilvania.

Constrângeri execuție; impact (I) local asupra mediului și măsuri particulare (M) pe perioada execuției (I) Șantier foarte aproape de blocuri de locuințe → (M) Se vor evita lucrările nocturne, în special cele zgomotoase.



15 TRANSILVANIA

Stația are un **bazin de captare** mixt, echilibrat între rezidențial și non-rezidențial.

Încărcarea stației este **redusă** (date din modelul de transport actualizat: 470 călători la ora de vârf de dimineață, dintre care 184 îmbarcări și 286 debarcări; poziție **18/19**).

Rezerva de teren în zona de captare a stației este practic inexistentă.

Stația este deservită de **trei accese**:

- Accesul de S (tip A) este poziționat pe partea sudică a axei vest-est și deserveste zona din sudul stației.
- Accesul de V (tip A) este poziționat pe partea nordică a axei vest-est și deserveste blocurile de pe nordul str. Aurel Vlaicu.
- Accesul de N (tip A cu lift) este poziționat la nivelul parcului (cca. 7 m sub nivelul străzii Aurel Vlaicu) și deserveste zona din nordul stației.



Intermodalitate. Ne semnificativă.

Utilizare pentru **tranzit pietonal**: rol mediu-ridicat, deoarece pe relația nord-sud se deschide o nouă relație pietonală ce evită traversarea axei vest-est și oferă circulație verticală mecanizată pentru urcarea diferenței de nivel dintre parc și stradă.

Amenajări conexe la suprafață. Sunt recomandate următoarele:

- Completarea și îmbunătățirea rutelor de circulație pietonală în cadranul de SE a zonei de captare a stației (direcția Fujikura – cartier Între Lacuri).
- Îmbunătățirea amenajării urbanistice a zonei Expo Transilvania.

16 VIITORULUI

Stația este poziționată la locul intersecției liniei de metrou cu calea ferată, lângă podul IRA – principala poartă de intrare în oraș dinspre est, nord și aeroport.

Misiunea ei este de a deservi zone rezidențiale (densitate mai ridicată la vest și scăzută la est), zona comercială Kaufland - Lidl - Leroy-Merlin - Pepco, zona industrială / logistică de la nord (străzile Plevnei și Beiușului) și legătura cu calea ferată (trenul metropolitan dar și alte servicii pentru călători, inclusiv trenuri IR)

Locația sa a fost aleasă pentru a se putea înscrie în curba determinată de schimbarea direcției liniei de metrou de la vest-est la sud-nord, și pentru a asigura o distanță minimă între peroanele de cale ferată și stația de metrou.

Alegerea denumirii. Stație de transfer metrou-CF. Poartă de acces în oraș (dinspre est / nord / aeroport). Mobilitatea viitorului este una durabilă.

Valori: Preocupare față de viitor. Mobilitate durabilă.

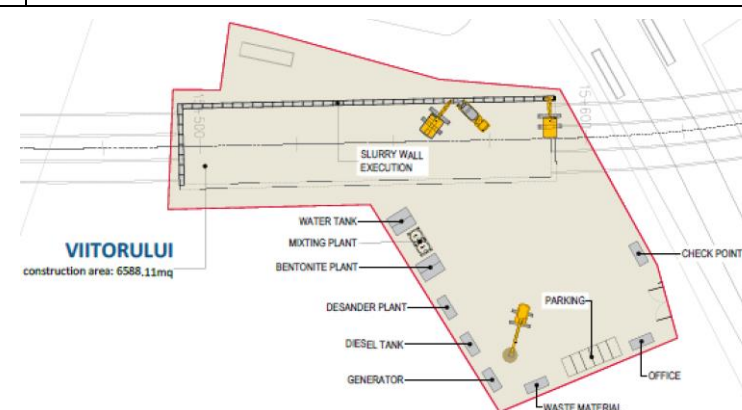
Tematică în amenajarea stației (considerente preliminare): Tematică futuristă, eventual cu o aplecare spre mobilitatea viitorului.

Descriere tehnică sumară. Stația are două nivele subterane și substație electrică de tracțiune. Stația are un peron central de 55x10 m. Construcția stației necesită excavarea unei casețe de 97x22x20 (Lxlxh) m. NSS este la -15 m față de cota terenului.



Execuția stației. Principalele lucrări la stație vor avea loc în prima etapă (pachetul de stații excentrice), în lunile 7...15 din proiect. Circulația la organizarea de șantier se va efectua dinspre străzile Calea Someșeni / Traian Vuia.

Constrângeri execuție; impact (I) local asupra mediului și măsuri particulare (M) pe perioada execuției
(I) Șantier relativ aproape de blocuri de locuințe → (M) Se vor evita lucrările nocturne, în special cele zgomotoase.



16 VIITORULUI

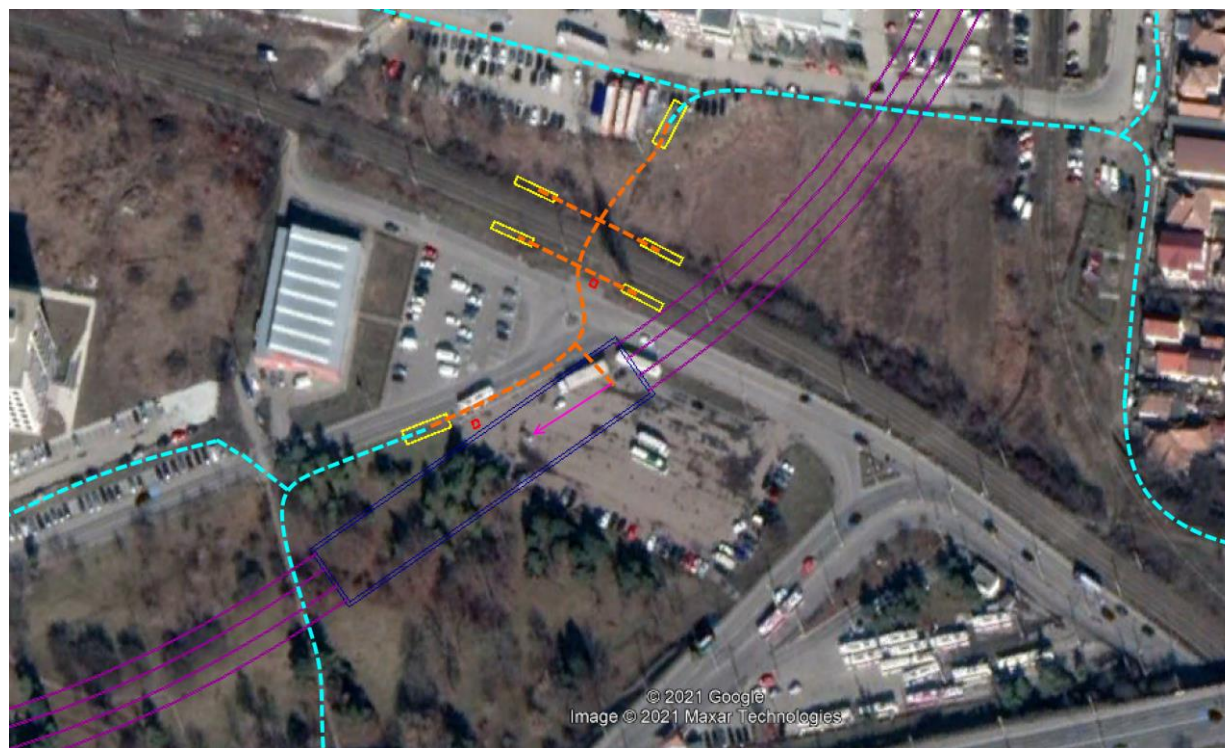
Stația are un **bazin de captare** mixt, echilibrat între rezidențial și non-rezidențial.

Stația are o încărcare **redușă** și echilibrată (date din modelul de transport actualizat: 554 călători la ora de vârf de dimineață, dintre care 318 îmbarcări și 236 debarcări; poziție **16/19**), determinată și de interschimbul cu calea ferată.

Rezerva de teren în zona de captare a stației este medie, în special în lungul coridorului căii ferate.

Stația este deservită de **patru accese**:

- Accesul de S (tip A cu lift) deservește jumătatea sudică a zonei de captare;
- Accesele centrale sunt separate (jumătate escalator urcare, jumătate scări fixe) și deservește cele două peroane: peronul sudic (pentru linia 1) (însă accesul respectiv poate fi utilizat și pentru acces de la nivelul străzii) și peronul nordic (între liniile 2 și 3 – acces exclusiv de la trenuri feroviare);



- Accesul de N (din str. Câmpul Pâinii), care deservește jumătatea nordică a zonei de captare a stației.

Intermodalitate. Semnificativă, transfer de la trenuri de pe infrastructura CFR la metrou. Este propus ca în această locație să oprească nu doar ramele trenului metropolitan, ci și toate celelalte trenuri (R sau IR), având în vedere importanța majoră a legăturii directe la linia de metrou.

Utilizare pentru **tranzit pietonal**: rol ridicat, atât între nordul și sudul căii ferate, cât și ca acces la trenurile de pe infrastructura CFR.

Amenajări conexe la suprafață. Sunt recomandate următoarele:

- Îmbunătățirea trotuarelor pe str. Câmpul Pâinii și Beiușului, și eventual amenajarea unui acces pietonal public (și bine iluminat) mai direct înspre str. Plevnei, la vest de cea mai estică hală a Sanex, pentru a evita ocolul prin str. Beiușului.
- Completarea trotuarului lipsă între străzile Beiușului și Hunedoarei, și între str. Hunedoarei și Rodnei (la ora actuală pe aceste rute sunt cărări neamenajate, năpădite de vegetație).
- Construcția unui pasaj pietonal subteran pe sub str. Aurel Vlaicu, în dreptul stațiilor de Ab/Tb, direct de la nivelul de jos al parcului la nivelul clădirii Kaufland (deci evitându-se treptele), sau cel puțin relocarea trecerii de pietoni aflată la vest în această poziție.
- Asigurarea unui coridor pietonal între intrarea de vest la Kaufland, pe la vest de Lidl, înspre str. Dionisie Roman (cu legătură în str. Nirajului) – pentru că altfel accesul pietonal dinspre sudul zonei de captare a stației este foarte neconvenabil (prin parcarele centrelor comerciale).
- Îmbunătățirea amenajării urbanistice în ansamblu în jurul stației de metrou, inclusiv iluminarea foarte bună a rutelor pietonale, în special prin parc.

17 MUNCII

Stația este capătul estic al ramurii nordice a liniei de metrou, poziționată la intersecția prelungirii nordice a str. Beiușului cu bd. Muncii.

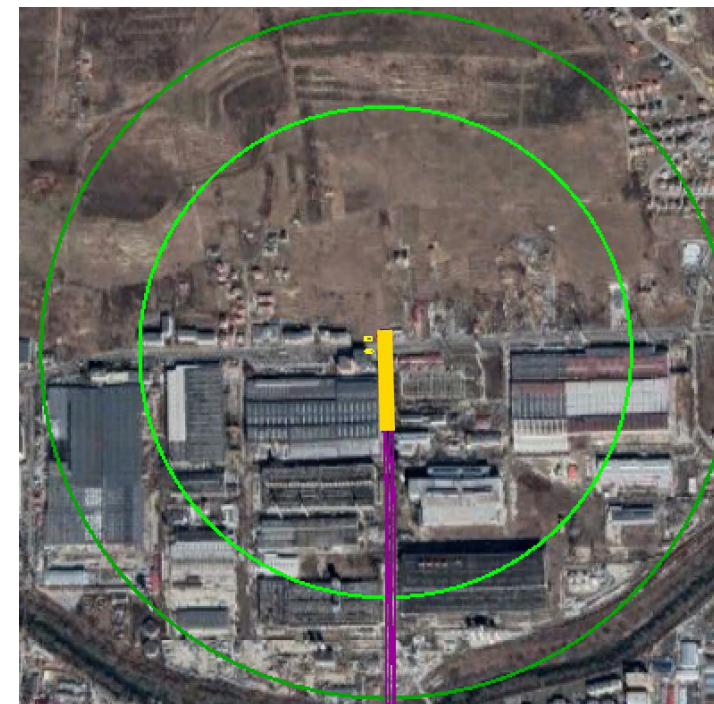
Misiunea ei este de a deservi zona în principal industrială Muncii aflată în curs de reconversie și, prin intermediul liniei de tramvai, a întregii zone cuprinse între străzile Fabricii și Emerson (în lungime de cca. 4 km între vest și est).

Locația sa a fost aleasă astfel încât linia de metrou să se înscrie, de la stația 16, pe coridorul oferit de linia CF industrială și prelungirea străzii Beiușului. Pe termen foarte lung este posibilă continuarea liniei de metrou atât înspre est (în direcția Emerson – nord de aeroport) cât și înspre vest (în direcția Oașului – Maramureșului – Gară – Centru / Corneliu Coposu).

Alegerea denumirii. Zona Muncii - fostă platformă industrială (CUG) importantă în perioada comunistă. În reconversie spre o viitoare platformă de industrii / servicii creative.

Valori: Importanța și etica muncii. Post-industrialism, industria și economia în transformare.

Tematică în amenajarea stației (considerente preliminare): Mozaicuri (posibil în stil retro / similar stilului realism socialist) cu tematică: muncă, industrie, agricultură

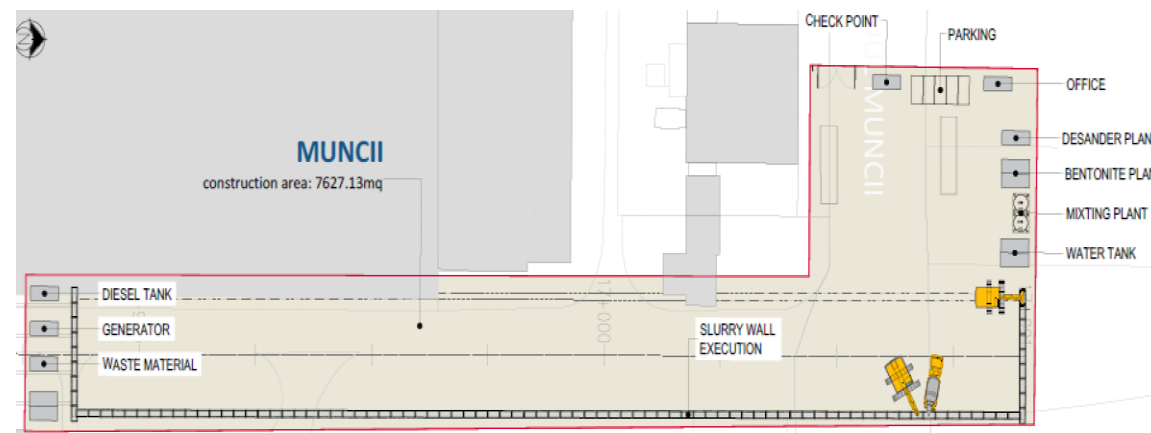


Descriere tehnică sumară. Stația are două nivele subterane. Stația este echipată cu o bretea în amonte (astfel trenurile putând trece de pe un fir pe altul înainte de stație), și cu substație electrică de tracțiune. Stația are un peron central de 55x10 m. Construcția stației necesită excavarea unei casete de 205x22x21 (Lxlxh) m. NSS este la -16 m față de cota terenului.

Execuția stației. Principalele lucrări la stație vor avea loc în prima etapă (pachetul de stații excentrice), în lunile 7...15 din proiect. Circulația la organizarea de șantier se va efectua dinspre est și vest pe Bd. Muncii. De aici se vor lansa scuturi TBM pentru construcția tunelurilor până la est de podul Mărăști.

Constrângeri execuție; impact (I) local asupra mediului și măsuri particulare (M) pe perioada execuției

(I) Este necesară oprirea liniei de tramvai (pe porțiunea Gară – Depou) pe perioada execuției. → (M) TP din extremitatea estică a zonei Muncii se va asigura cu autobuze via str. D. Georgescu-Kiriak și Bărc I / I. Ionescu de la Brad.



17 MUNCII

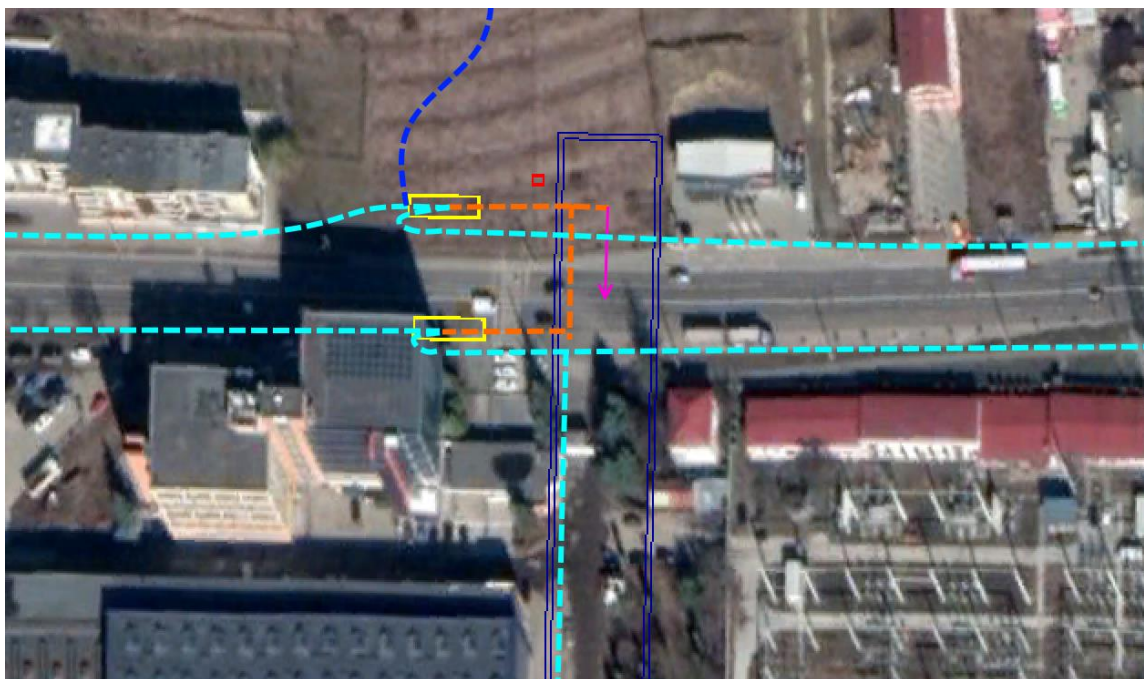
Stația are un **bazin de captare** covârșitor non-rezidențial, majoritar industrial.

Stația are o încărcare **redusă** (date din modelul de transport actualizat: 516 călători la ora de vârf de dimineață, dintre care 205 îmbarcări și 311 debarcări; poziție **17/19**), care este însă așteptată a crește semnificativ odată cu dezvoltarea zonei (în 2060 stația ar urma să fie a 5-a cea mai aglomerată de pe linie).

Rezerva de teren în zona de captare a stației este substanțială (însă pe teren înclinat). În plus este disponibil teren în zona industrială pentru reconversie (ex. industrii creative / inteligente).

Stația este deservită de **două accese**:

- Accesul de N (tip A cu lift) deservește jumătatea nordică a zonei de captare;
- Accesul de S (tip A) deservește jumătatea sudică a zonei de captare.



Intermodalitate. Linia de tramvai va alimenta stația de metrou de pe porțiunea cuprinsă între strada Fabricii și depoul de tramvaie.

Utilizare pentru **tranzit pietonal**: rol neglijabil.

Amenajări conexe la suprafață. Sunt recomandate următoarele:

- Urmărirea realizării unor dezvoltări dense în zona de captare imediată a stației.
- Conceperea unui fel de centru de cartier lângă stația de metrou (posibil pe terenul expropriat pentru organizarea de șantier pentru punctul de lansare a scuturilor), ex. o zonă cu terase / cantină + părculeț / piațetă în care angajații să își poată petrece în mod plăcut și util pauza de prânz.
- Amenajarea cu siguranță rutieră sporită a stațiilor de tramvai, exact în dreptul ieșirilor de la metrou, integrat cu trecerea de pietoni. Ar putea fi utilizate semafoare pentru trafic montate anterior zonei de îmbarcare a călătorilor, declanșate de oprirea tramvaiului în stație.
- Exproprierea și în timp amenajarea unui coridor pietonal de la stație direct orientat spre nord înspre străzile Șimleului și Silvaniei (eventual cu șerpuiți pentru a ușura parcurgerea diferenței de nivel de cca. 35 m), creionat cu albastru închis mai sus.
- Aici ar putea fi investigată, în contextul Masterplanului pentru zona Muncii, rezervarea terenului pentru amenajarea unei telegondole între stația de metrou (cota 325) și zona de creastă (cota 500), eventual cu o stație intermediară la o cotă medie (~410 m). Astfel s-ar funcționaliza puternic zona aflată la nord de stație din punctul de vedere al mobilității, telegondola devenind *de facto* o extensie a liniei de metrou (cu cca. 1650 m spre nord).

18 COSMOS

Stația este poziționată la intersecția străzilor T. Mihali, Al. Vaida Voevod și Aleea Slănic, în noua inimă a cartierului Gheorgheni.

Misiunea ei este de a deservi zona extrem de diversă funcțional din cartierul Gheorgheni.

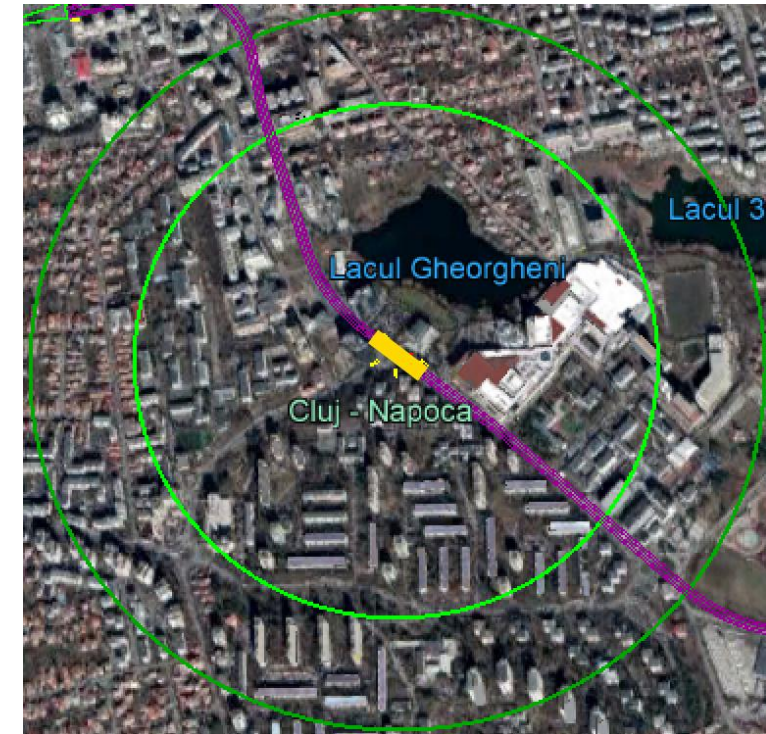
Locația sa a fost aleasă astfel încât să fie poziționată la intersecția mai-sus menționată, ca un bun compromis între deservirea diverselor funcții din hinterlandul său.

Alegerea denumirii. Cea mai dinamică zonă din perspectiva transformărilor în ultimii 25 de ani. Stația cu cel mai divers bazin de alimentare (rezidențial / comercial / birouri / educațional).

Valori: Progresul se petrece prin împingerea limitelor. Determinare.

Tematică în amenajarea stației (considerente preliminare): Pe acoperișul stației reprezentate constelațiile vizibile din emisfera noastră, cu principalele stele funcționând drept corpuri de iluminat. Pe pereți s-ar putea reprezenta scene despre explorarea spațiului de către om.

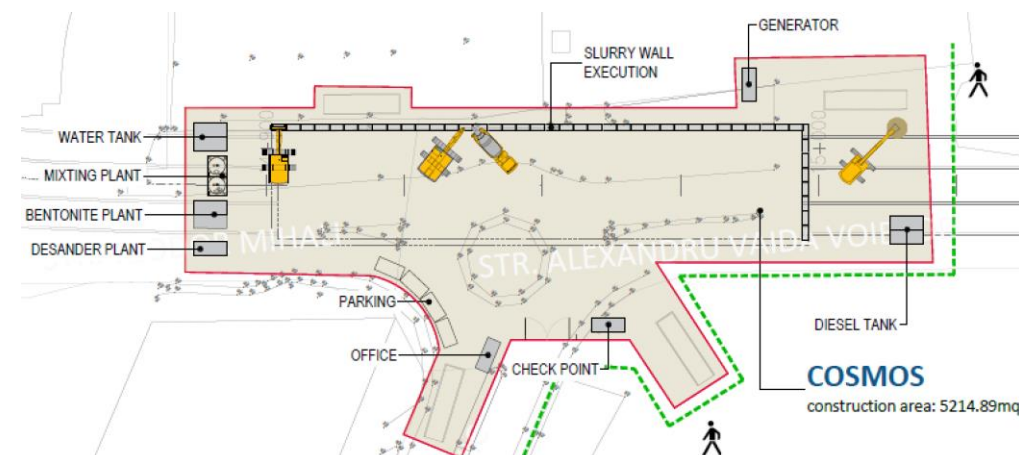
Descriere tehnică sumară. Stația are două nivele subterane. Stația are un peron central de 55x10 m. Construcția stației necesită excavarea unei casețe de 97x22x20 (Lxlxh) m. NSS este la -15 m față de cota terenului.



Execuția stației. Principalele lucrări la stație vor avea loc în prima etapă (pachetul de stații excentrice), în lunile 7...15 din proiect. Circulația la organizarea de șantier se va efectua dinspre aleea Slănic, posibil și dinspre axa T. Mihali – Al. V. Voevod

Constrângeri execuție; impact (I) local asupra mediului și măsuri particulare (M) pe perioada execuției

(I) Șantier apropiat de blocuri de locuințe → (M) Se vor evita lucrările nocturne, în special cele zgomotoase.



18 COSMOS

Stația are un **bazin de captare** impresionant ca densitate și diversitate: zone rezidențiale de toate densitățile; zone comerciale și de birouri de densitate mare; zone educaționale: FSEGA și un număr apreciabil de licee și colegii.

Stația are o încărcare **medie** (date din modelul de transport actualizat: 1079 călători la ora de vârf de dimineață, dintre care 452 îmbarcări și 627 debarcări; poziție **12/19**).

Rezerva de teren în zona de captare a stației este redusă.

Stația este deservită de **patru accese**, fiecare deservind cadranul corespunzător al zonei stației:

- Accesele de N, V și S (tip A);
- Accesul de E (tip B cu lift).



Intermodalitate. Neglijabil.

Utilizare pentru **tranzit pietonal**: rol mediu, oferă o soluție atrăgătoare pentru mișcările pietonale pe diagonală peste stație.

Amenajări conexe la suprafață.

Prin prezentul proiect este relocat sensul giratoriu ușor înspre sud-est, pentru a permite construcția accesului vestic fără a afecta parcare subterană a clădirii de birouri de pe colțul vestic.

Sunt recomandate următoarele:

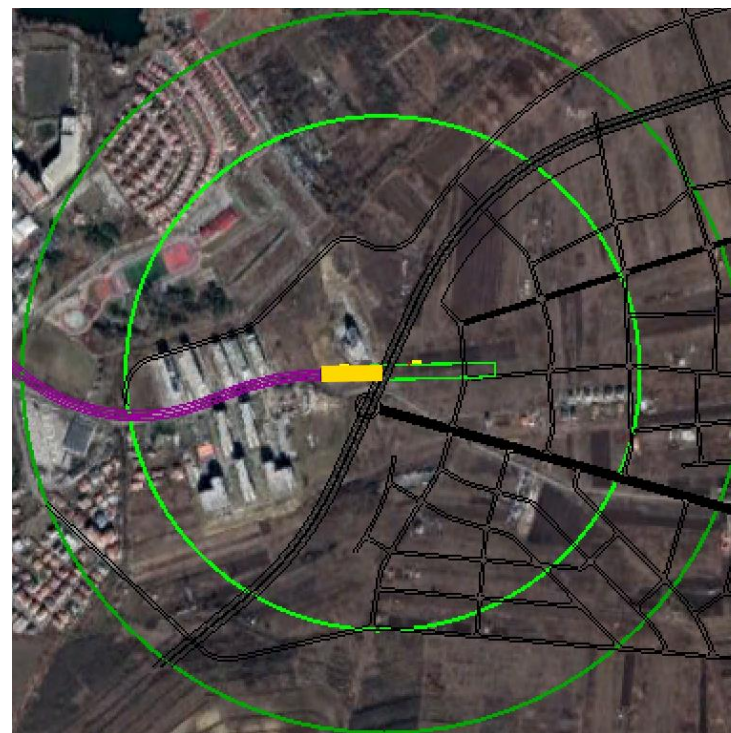
- Sistematizarea trotuarelor de pe estul intersecției (la ora actuală ocupate în mare parte de mașini parcate).
- Reducerea amplorii accesului rutier din str. Al. V. Voevod la Iulius Mall și Univers T, și realocarea spațiului pentru uz pietonal / spațiu verde.

19 EUROPA UNITĂ

Stația este poziționată în prelungirea str. Soporului, lângă viitoarea centură metropolitană. Este stația terminus pe ramura sudică a liniei de metrou în zona de est.

Misiunea ei este de a deservi actuala zonă de blocuri Grand Park Residence, baza sportivă Gheorgheni, precum și viitorul cartier Sopor și viitorul parc de est.

Locația sa a fost aleasă astfel încât: (i) să fie poziționată aproape de un nod rutier pe viitoarea centură metropolitană (facilitând opțiunea Park&Ride); (ii) să aibă accese de o parte și de alta a centurii: atât înspre actuala zonă de locuințe de la vest, cât și înspre viitorul cartier de la est; (iii) linia de metrou să se poată prelungi în lungul unuia dintre coridoarele rutiere (străjuit de o bandă de vegetație la nord) prevăzut în PUZ al cartierului Sopor.



Alegerea denumirii. Cartierul Sopor – cartier orientat spre dezvoltare și mobilitate durabilă. Stația se află la locul de intersecție a două proiecte majore ce urmează a fi finanțate cu sprijin european: metroul și centura metropolitană.

Valori: Coeziune cu Europa. Dezvoltare durabilă.

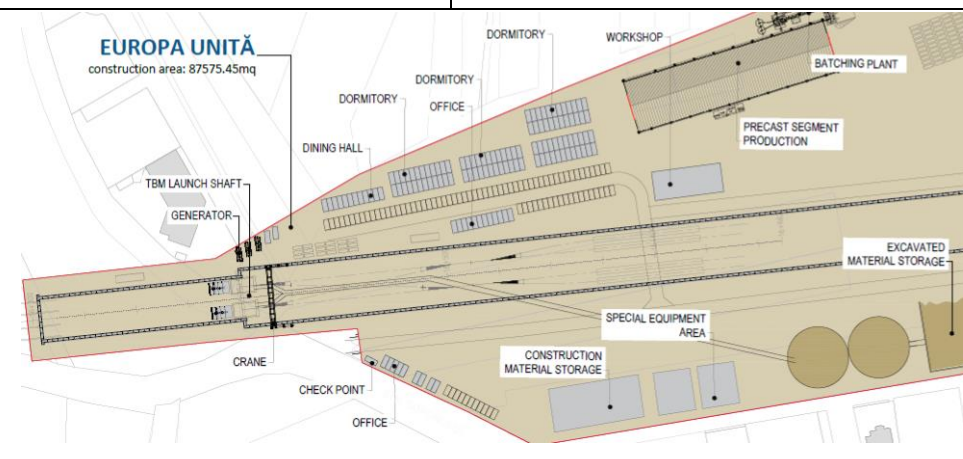
Tematică în amenajarea stației (considerente preliminare): Simbolică de comuniune europeană. Schematici privind direcțiile de dezvoltare durabilă ale Europei (mobilitate durabilă, twin transition etc.) Grijă față de viitor și de mediu.

Descriere tehnică sumară. Stația are două nivele subterane. Stația este echipată cu o bretea și patru linii de garare în aval (dintre care cele două centrale pot fi utilizate ca linii curente în situația extinderii pe viitor a metroului înspre est), și cu substație electrică de tracțiune. Stația are un peron central de 55x10 m. Construcția stației necesită excavarea unei casete de 341x22x17 (Lxlxh) m. NSS este la -15 m față de cota terenului.

Execuția stației. Principalele lucrări la stație vor avea loc în prima etapă (pachetul de stații excentrice), în lunile 7...15 din proiect. Tot aici va exista o organizare de șantier de dimensiuni apreciabile, bază logistică pentru întreaga porțiune de est a proiectului. Circulația la organizarea de șantier se va efectua dinspre nord-vest pe str. Sopor.

Constrângeri execuție; impact (I) local asupra mediului și măsuri particulare (M) pe perioada execuției

(I) Șantier relativ apropiat de blocuri de locuințe → (M) Se vor evita lucrările nocturne, în special cele zgomotoase.



19 EUROPA UNITĂ

Stația are un **bazin de captare** rezidențial, în viitor cu caracter mixt (în PUZ Sopor fiind prevăzute dezvoltări non-rezidențiale în imediata vecinătate a centurii metropolitane).

Stația are o încărcare **foarte redusă** (date din modelul de transport actualizat: 111 călători la ora de vârf de dimineață, dintre care 49 îmbarcări și 62 debarcări; poziție **19/19**). La nivelul anului 2060 stația urmează a avea un trafic estimat de 1231 de călători la ora de vârf, numărul de călători crescând de 10 ori.

Rezerva de teren în zona de captare a stației este substanțială, majoritatea terenului fiind încă disponibil pentru dezvoltări viitoare, reglementate prin PUZ al cartier Sopor.



Stația este deservită de **două accese**:

- Accesul de V (tip A), deservind zona rezidențială existentă, baza sportivă Gheorgheni și viitorul parc est, și orice alte viitoare dezvoltări aflate la vest de centura metropolitană.
- Accesul de E (tip A cu lift), urmând a deservi viitorul cartier Sopor / funcțiunile aflate la est de centura metropolitană.

Intermodalitate. Neglijabil la ora actuală, posibil important pe viitor. Aici ar putea fi capătul urban al unei rute de autobuz care să lege proiectul implementare de pe str. Moș Ion Roată (Transilvania Smart City, actualmente cel mai mare proiect imobiliar din România). De asemenea locația este ideală pentru interceptarea traficului rutier dinspre est / nord printr-un parcaj Park&Ride destinat exclusiv utilizatorilor metroului.

Utilizare pentru **tranzit pietonal**: rol important, oferind o variantă foarte atrăgătoare de traversare a centurii metropolitane (alternativa fiind prin zona viitorului nod rutier cu str. Soporului).

Amenajări conexe la suprafață. Sunt recomandate următoarele:

- Construcția unui parcaj Park&Ride în / pe zona stației.
- Exproprierea și amenajarea acceselor pietonale în zona de vest.
- Construcția acceselor pietonale de est, pe măsură ce dezvoltarea cartierului Sopor are loc.