



# CENTRUL ISTORIC

MĂSURI ȘI IDEI  
PENTRU REVITALIZAREA SPAȚIULUI PUBLIC  
DIN CENTRUL ISTORIC AL CLUJULUI



# Centrul istoric

## Linii directe, scopuri și elemente principale

### referitoare la conceptul de trafic în centrul istoric al Clujului

#### Elemente principale

- Traficul nu este un scop în sine, ci este un mijloc ce asigură legăturile între funcțiile principale ale orașului: locuire, muncă, învățământ, aprovizionare și agrement.
- Traficul auto provoacă mari neajunsuri calității vieții urbane (Poluare, imagini, accidente, ocuparea unor suprafețe conexe celor de trafic)
- Necesitatea acceptării noului mod de administrare a traficului, după principiile conservării urbane.
- Având în vedere că fondul construit al centrului istoric prezintă restricții evidente ale dezvoltării gabaritelor suprafețelor de trafic, trebuie stabilită o ordine a priorităților, în ceea ce privește liniștirea traficului și asigurarea fluidității lui, cât și a satisfacerii cererii de locuri de parcare.
- Accesul și mai ales staționarea în centrul istoric sunt un lux pentru orice șofer.
- Prioritatea accesului o au mijloacele de transport în comun și pietonii
- Concretizarea “Coaliției ecologice a traficului” alcătuită din pietoni, cicliști și transportul în comun.

#### Scopuri

- Ridicarea sau cel puțin păstrarea calității vieții urbane în Cluj.
  - străzile, în afara funcției de suport al traficului, trebuie să-și păstreze calitatea de spații publice
- Liniștirea traficului în zona centrală. Fluența traficului
  - posibilitatea folosirii aceluși transport în comun care este cel mai eficient pentru a ajunge la destinație, ținând cont de factori ecologici, economici și urbanistici.
  - asigurarea mobilității eficiente oricărui cetățean
- Asigurarea de zone pietonale și de spații cu caracter prioritar pietonal, chiar dacă suportă trafic redus
- Asigurarea unui mediu înconjurător cât mai prietenos, reducerea poluărilor sub limita pericolului asupra sănătății umane

#### Linii directe

Eficacitatea măsurilor propuse poate fi atinsă numai corelând nivelurile urbanistic, economic, social și ecologic în cadrul unui concept general de dezvoltare a traficului, elaborat prin planificare integrată. La o astfel de planificare integrată trebuie ținut cont de următoarele condiții de bază, la scara întregului oraș:

- Accesibilitatea funcțiunilor urbane este o parte componentă de nelipsit a vieții cotidiene.
- Un teritoriu multifuncțional reduce traficul pe când teritoriile monofuncționale încurajează și sporesc traficul
- Supraconcentrările de trafic compromit capacitatea funcțională a anumitor teritorii.
- Toate măsurile care reduc distanțele dintre funcțiunile de locuire, muncă și aprovizionare reduc așadar și traficul - **Orașul drumurilor scurte / al micilor distanțe.**

- Cum sistemul de trafic determină într-un mod esențial capacitatea de concurență într-o economie în dezvoltare, deplasările de serviciu doar în unele cazuri pot fi efectuate prin transportul în comun.

Cu toate acestea, deplasările între funcțiunile de locuire și muncă ar trebui efectuate pe cât se poate prin transportul în comun.

- Accesibilitatea la centrele comerciale, care prin mărirea zonei de influență își depășesc aria locală de deservire, este de o însemnătate esențială. Astfel în cazul unor legături lipsă la rețeaua transportului în comun, nu se poate reduce folosirea autovehiculelor. Extinderea sau realizarea unui centru comercial poate fi efectuată doar într-un teritoriu cu o rețea de trafic bună în comun și mai ales dezvoltabilă.

- Trebuie ținut cont și de o mărire a traficului rezultată din organizarea unor târguri sau congrese, și din traficul de turiști.

#### Pachete de măsuri

Sistemul Park – and – Ride.

Prin aplicarea acestui sistem, centrul istoric poate fi ferit de o aglomerare de trafic. Sistemul funcționează prin folosirea autovehiculelor proprii pentru deplasările până la limita centrului, unde prin existența unor parcuri publice acestea pot fi adăpostite, și prin folosirea în continuare a transportului în comun pentru a ajunge la destinație.

#### Traficul auto

- Asigurarea priorității traficului de aprovizionare față de cel obișnuit, încadrat în anumite perioade strict delimitate și verificate ca atare.

#### Traficul auto ușor

- Asigurarea unei verzi pe tronsoanele principale de trafic (Calea Moșilor-Str. Memorandumului-B.dul 21 Decembrie) și în intersecțiile complexe (Piața Avram Iancu – Piața Ștefan cel Mare, Piața Mihai Viteazul)

#### Traficul auto greu

Accesul traficului auto greu va fi interzis, cu excepția situațiilor speciale (din care aprovizionarea comercială nu face parte)

#### Parcări

- Asigurarea (cel puțin în prima etapă) a locurilor de parcare posibile în lungul străzilor
- Sacrificarea unor tronsoane de parcare în lungul străzilor acolo unde folosirea integrală a profilului străzii este absolut necesară pentru asigurarea funcționării și fluenței traficului.
- Reglarea regimului (financiar) al parcarilor în funcție de numărul de locuri ce se pot asigura și de importanța accesului auto dpdv. al activității urbane. Ridicarea nivelului taxei de parcare, până la un plafon flexibil care va fi stabilit în funcție de cererea de locuri de parcare.
- În vecinătatea garajelor colective parcare la suprafață va fi strict redusă și controlată
- Rezervarea de suprafețe de parcare exclusiv pentru riverani, pe bază de abonament.

#### Transport în comun

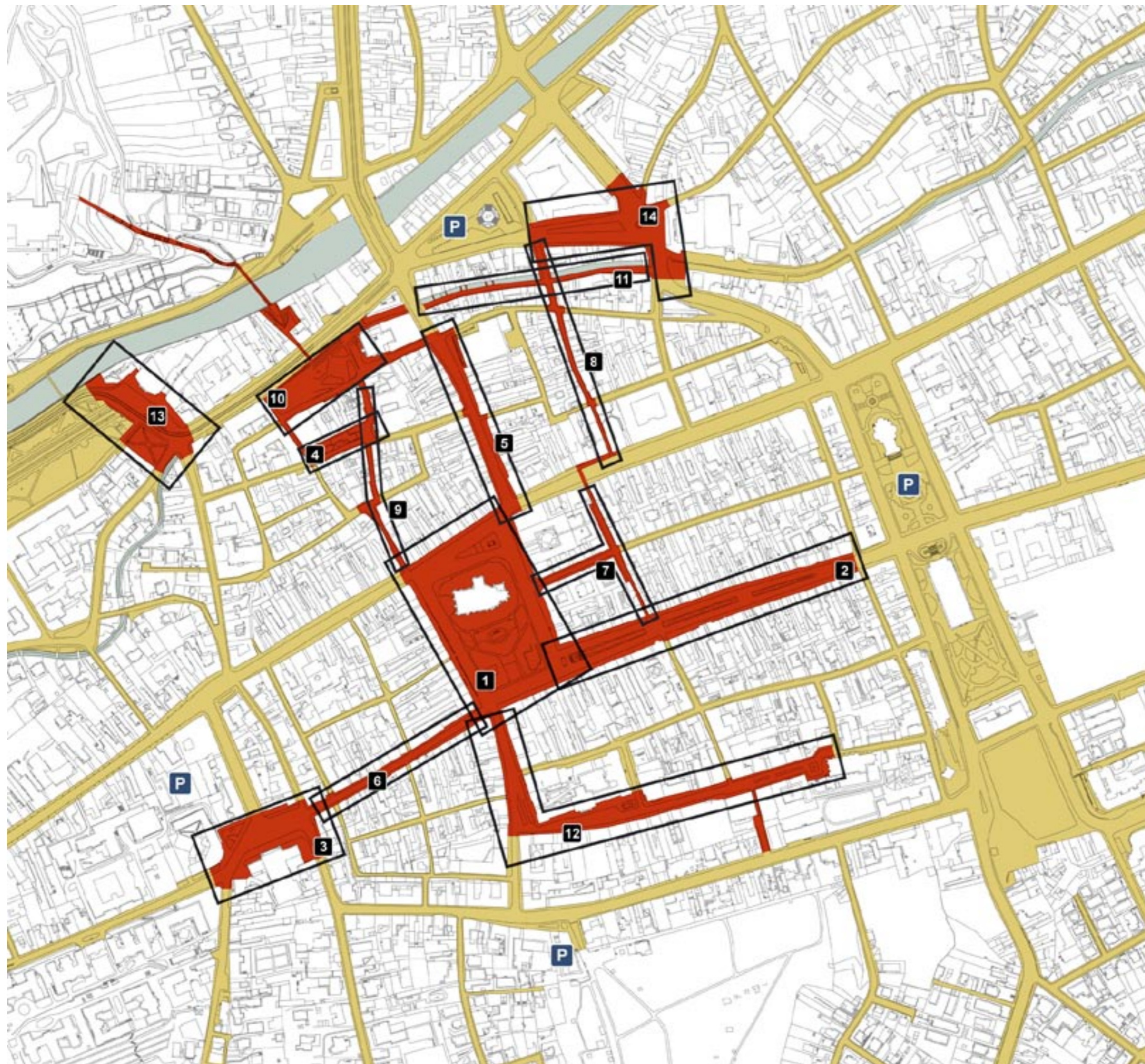
- Stabilirea unui regim propriu de acordarea culorii verzi pentru transportul în comun, pe axele majore
- susținerea accesibilității în centrul orașului folosind transportul în comun, în defavoarea mijloacelor personale.

#### Regimul traficului velo

- Încurajarea folosirii bicicletelor ca mijloc de deplasare urbană, prin asigurarea unor suprafețe special destinate, acolo unde este posibil, și a unor facilitati general acceptate de către conducătorii auto și pietoni
- Permisivitatea accesului pe sens interzis a bicicletelor (?)

#### Taximetrie

- Limitarea numărului de taximetre, la scara întregului oraș
- Stabilirea unor zone de staționare clare



### Zone de intervenție

	Spațiu public
	Spațiu public de intervenție prioritară
	Zonă de intervenție

- P** Garaj public propus
- 1** Piața Unirii
- 2** Strada Eroilor
- 3** Piața Lucian Blaga
- 4** Piața Muzeului
- 5** Strada Regele Ferdinand
- 6** Strada Napoca
- 7** Strada Iuliu Maniu
- 8** Strada David Ferenc
- 9** Strada Matei Corvin
- 10** Parcul Caragiale
- 11** Strada Andrei Șaguna
- 12** Strada M. Kogălniceanu
- 13** Opera Maghiară
- 14** Piața Mihai Viteazul



## Piața Muzeului (Carolina)

### Situația actuală:

Piața Muzeului (Carolina) este piața cea mai veche a orașului, cu mare valoare arhitecturală.

Potențialul, parțial exploatat astăzi, este de zonă pentru relaxare pe terasele cafenelelor.

Suprafața este sufocată de mașinile parcate, majoritatea necorespunzător, posibilitățile de staționare a pietonilor fiind foarte reduse.

### Scop:

Crearea unei piațete urbane cu caracter predominant pietonal prin limitarea traficului auto.

Spațiul pieței trebuie astfel amenajat, încât să fie perceput ca o suprafață unitară, fără diferențe de nivel.



### Măsurile imediate:

- Stabilirea unui nivel unic de călcare în piață, și pavarea unitară a întregii piețe (ex. piatră cubică), prin eliminarea suprafețelor plantate și a trotuarelor, dar cu păstrarea copacilor existenți
- Introducerea unui mobilier urban corespunzător și instalarea unui iluminat specific pentru piețe
- Limitarea drastică a accesului auto în piață, de păstrat fiind doar laturile scurte (est și vest)
- Delimitarea suprafeței pietonale a pieței spre stradă (de ex. cu ajutorul unor soluții temporare cum ar fi jardiniere)





## Strada Matei Corvin

### Situația actuală:

Este una dintre cele mai aglomerate străzi ale centrului istoric și face parte dintr-un traseu pietonal ce leagă Piața Unirii de strada Barițiu. În momentul de față, pietonii circulă printre mașinile parcate ce blochează strada și cele care se strecoară, folosind traseul ca scurtătură, străzile principale de legătură fiind neatractive din cauza aglomerației. Această situație este generatoare de conflicte și scade calitatea spațiului public. Altfel suprafața de uzură a străzii cât și trotuarele se află, în mare proporție, într-o stare degradată.

### Scop:

Îmbunătățirea calității spațiului public și acordarea priorității traficului pietonal, în corelare cu dezvoltarea continuă a funcțiilor comerciale și de alimentație publică – terase. Astfel se va crea un spațiu public liniștit, cu adevărate calități de recreere și comerciale. Aceste măsuri pot să genereze și impulsul economic necesar dezvoltării.



### Măsuri imediate:

- Închiderea circulației auto pe tronsonul Piața Unirii – Biserica Franciscană
- Păstrarea unei benzi de trafic de pe strada Emile Zola spre Liceul de muzică
- Pavaj unitar pe suprafața străzii, prin eliminarea trotuarelor și a oricăror diferențe de nivel, corelat cu pavajul viitor al Pleții Muzeului
- Reorganizarea și marcarea traseelor și a eventualelor locuri de parcare prin linii sau puncte pe pavaj sau asfalt
- Completarea iluminatului public





## Strada Regele Ferdinand

### Situația actuală:

Strada Regele Ferdinand este una din străzile comerciale majore și legătură principală în interiorul centrului istoric pe direcția nord-sud, între Piața Unirii și Piața Mihai Viteazul - Gară

Dezvoltarea comercială continuă atrage mult public, căruia spațiul de circulație nu îi este suficient.

Strada este foarte aglomerată cu trafic, în lipsa unor trasee alternative mai eficiente (centură în jurul centrului)

### Scop:

Îmbunătățirea calității spațiului public și a percepției funcțiilor comerciale

Dezvoltarea suprafețelor dedicate pietonilor și cicliștilor

Percepția unitară a spațiului străzii



### Măsurile imediate:

- Limitarea traficului auto și direcționarea lui doar în sens sud-nord, dinspre Piața Unirii spre Poșta, oferind astfel suprafețe importante pietonilor, în special pe latura vestică (Kenvelo)
- Extinderea pavajului pietonal peste suprafața carosabilă, ca semnal și ca element de limitare a vitezei pentru mașini
- Unificarea nivelului suprafețelor pietonale cu cele dedicate cicliștilor și autovehiculelor
- Inscricțiuni la nivelul pavajului în zona de afluență a străzilor, pentru ghidajul vizitatorilor (se evită astfel instalarea unui număr mare de indicatoare clasice)
- Repararea parțială a pavajului existent al străzilor și al trotuarelor (la accesul dinspre străzile E.Zola, Tipografiei și Șt.O.Iosif)
- Completarea resp. instalarea de iluminat public





## Strada Iuliu Maniu

### Situația actuală:

Este una dintre străzile cele mai unitare ca aspect arhitectural ale Clujului, cu o scară cu adevărat urbană a construcțiilor. Pe lângă funcțiunile culturale tradiționale (Galeria UAP), funcțiunile comerciale și de petrecere a timpului liber se dezvoltă cu succes, în special pe tronsonul dintre strada Bolyai și Piața Unirii.

### Scop:

Crearea unui spațiu public de calitate, pe măsura calității fronturilor construite, pentru a stimula atractivitatea funcțiunilor culturale și de alimentație publică.



### Măsuri imediate:

- Limitarea accesului auto și liniștirea traficului, eventual prin închiderea pătrunderii spre Piața Unirii.
- În unele variante, chiar cu păstrarea unei direcții de trafic, acesta va fi limitat, prioritatea revenind pietonilor.
- Se vor încuraja amenajările de terase pe ambele laturi ale străzii
- Eliminarea diferențelor de nivel între suprafețele carosabile și eventual parcărilor de suprafețele pietonale





## Strada Andrei Șaguna - Canalul Morii

### Situația actuală:

Formă pitorească de integrare a unui curs de apă în structura urbană a centrului, unică prin caracter, strada aliniază tipologii urbane valoroase (imobilul accesat pe pod), cu arhitecturi variate.

Atractivitatea străzii este anulată astăzi de prezența haotică a mașinilor, de starea degradată a pavajului, a elementelor de mobilier urban și a fațadelor și, nu în ultimul rînd, de poluarea canalului. Astfel, potențialul urban și turistic al acestei străzi rămîne nevalorificat.

### Scop:

Accentuarea caracterului pietonal al străzii, ca legătură atractivă între două nuclee comerciale importante (str. Regele Ferdinand și Piața Mihai Viteazu), prin valorificarea unui atu considerabil al centrului: prezența Canalului Morii.

Reabilitarea acestui segment constituie un prim pas în readucerea Canalului Morii în spațiul public clujean.



### Măsuri imediate:

- Limitarea traficului auto și eliminarea parcărilor, cu eventuale excepții minore pentru riverani
- Rezervarea laturii străzii dinspre Canalul Morii pentru funcțiuni pietonale - promenadă, terase pentru cafenele și restaurante
- Înlocuirea parapetului spre canal cu unul care permite amenajarea de trepte spre apă și perspectiva vizuală neîngrădită
- Curățarea albiei Canalului Morii
- Modernizarea elementelor de mobilier urban și a iluminatului public

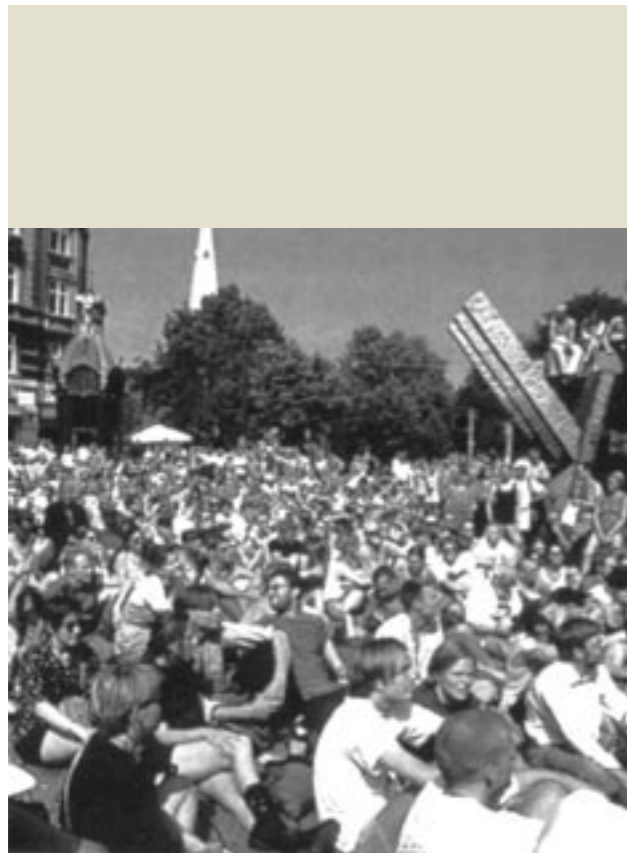




## Piața Unirii

### Scop și măsuri:

Folosirea pieței principale a Clujului ca spațiu public pietonal.  
Recrearea caracterului inițial tradițional al spațiului, care permite traversarea neingrădită și un pavaj unitar.  
Înlocuirea conceptului actual de amenajare, după finalizarea și închiderea cercetărilor arheologice  
Păstrarea în prima fază a unor suprafețe de parcare pe latura nordică





## Strada Eroilor

### Scop și măsuri:

Definirea străzii Eroilor, împreună cu strada Napoca cu rol important în legarea celor două piețe principale ale orașului.

Accentuarea caracterului pietonal al străzii, ca legătură atractivă.

Întreg tronsonul are nevoie de o abordare nouă, cu păstrarea unei laturi pentru trafic auto cu viteză scăzută, demarcată prin marcaje și obstacole din categoria mobilierului urban.

Abandonarea caracterului festivist și transformarea străzii într-un spațiu atractiv ce poate fi perceput și străbătut cu ușurință.





## Strada Napoca

### Scop și măsuri:

Stradă deosebit de frecventată, cu valoare simbolică a orașului, în zona "universitară" a centrului, care reclamă o tratare pe măsură ca spațiu public cu folosință semicarosabilă, pavat unitar, fără diferențe de nivel între suprafețele dedicate pietonilor și traficului auto, rezervarea traseelor dedicate cicliștilor. Calitatea spațiului public astfel creat va sprijini și impulsiona dezvoltarea economică





## Piața Lucian Blaga

### Scop și măsuri:

A treia piață a centrului istoric pe direcția est-vest, va beneficia decisiv prin implementarea măsurilor de fluidizare a traficului, câștigând suprafețe dedicate pietonilor.

Reclamă un concept de tratare a spațiului public în mod unitar.

Este necesar de investigat posibilitatea amplasării unei parcuri subterane, care să folosească panta naturală a terenului.





## Strada David Francisc

### Scop și măsuri:

Stradă tipică pentru centrul istoric, punct de conflict între traficul auto și pietonal, segment important pe traseul pietonal dintre strada Eroilor și Piața Mihai Viteazul, susținut și de strada Bolyai.

Poate avea valoare de exemplu pentru schimbări ale profilului străzilor din centru.

Pietonizarea străzii va aduce un plus de valoare spațiului public, în care se pot extinde funcțiuni din froturile devenite în mare parte comerciale.





## Piața Mihai Viteazul

### Scop și măsuri:

Compusa din doua sectoare distincte, cel vestic fiind cel reprezentativ, cu structura axiala, marginit de accese auto importante.

Poate suporta un garaj public subteran, care sa ofere si ocazia unei amenajari de suprafata contemporane, care sa ofere mai multe facilitati traficului pietonal nedirijat si calitatilor de primire ale spatiului astfel creat.





**planwerk**  
arhitectura si urbanism

Tipografieii 18  
400101 Cluj  
Tel.: 0264 / 43 94 88  
Fax: 0264 / 43 94 72  
E-mail: office@planwerkcluj.org

**Autori**

Arh. Tudor Panescu  
Arh. Bogdan Sangeorgean  
Stud.arh. Ujj Krisztina  
Stud.urb. Sebastian Kröger

**Concept**

Arh. Adrian Borda  
Dipl.-Ing. Arch. Michael Buck  
Arh. Eugen Panescu

**Consultanță**

Ing. David Suciu  
Dr.ing. Sorin Negrea  
Dr.arh. Adrian Iancu

**Coordonare**

Arh. Eugen Panescu

Cluj, septembrie 2005