

România
Județul Timiș
Primăria Timișoara
Direcția Edilitară
B.Infrastr. Transport
Nr. din

**SE APROBA
PRIMAR,**

dr.ing. GHEORGHE CIUHANDU

REFERAT
Privind aprobarea Studiului de Fezabilitate
“AMENAJARE STRADA BÂRZAVA”

Direcția Edilitară are în program întocmirea Studiului de Fezabilitate aferent obiectivului de investiții “**Amenajare str.Bârzava**”.

Strada Bârzava se află în Municipiul Timișoara, în zona de vest.

Strada Bârzava face parte din rețeaua stradală a Municipiului Timișoara, asigurând accesul dinspre Strada Călimănești, fiind amplasată în zona de vest a municipiului. Strada Bârzava se intersectează la km. 0+000 cu strada Călimănești, punctul final fiind la intersecția cu strada Dunărea.

Pe tronsonul I, de la intersecția strada Călimănești și până la strada Lepa Bărbat, strada Bârzava are o lățime a părții carosabile de 4,50 m, suprafața carosabilă actuală fiind o pietruire. În zonă sunt asigurate dotările privind canalizarea, apa potabilă, gazul metan, precum și instalațiile electrice și telefonice. Lățimea totală între clădirile riverane drumului este de 15,0 m, care include partea carosabilă, zonele verzi și trotuarele.

Pe tronsonul II, de la strada Lepa Bărbat până la strada Vidin carosabilul are o lățime de 6,00 m.

Lățimea totală între proprietăți este cuprinsă între 20,0 – 24,0 m.

Sectorul de drum este pietruit, cu cca. 40 % suprafață degradată, circulația desfășurându-se în condiții deosebit de dificile, cu viteză foarte redusă, degajare de praf, zgomot puternic.

Acest tronson dispune de dotările privind canalizarea, gazul metan, de apă curentă și instalațiile telefonice și electrice.

Se menționează faptul că pe acest tronson sunt în construcție multe case noi, pe lângă casele vechi existente, fapt ce conduce la creșterea traficului local.

Pe tronsonul III, de la strada Vidin până la strada Lisabona carosabilul are o lățime de 6,00 m.

Lățimea totală între proprietăți este cuprinsă între 16,0 – 22,0 m.

Sectorul de drum are o îmbrăcăminte din beton de ciment, parțial degradată.

Acest tronson dispune de dotările privind canalizarea, gazul metan, de apă curentă și instalațiile telefonice și electrice.

Și pe acest tronson sunt în construcție multe case noi, pe lângă casele vechi existente, fapt ce conduce la creșterea traficului local.

Pe tronsonul IV, de la intersecția cu strada Lisabona și până la strada Dunărea, strada Bârzava are o lățime a părții carosabile de 3,50 m, suprafața carosabilă actuală având o îmbrăcăminte asfalică parțial degradată. Și pe acest tronson sunt asigurate dotările privind canalizarea, apa potabilă, gazul metan, precum și instalațiile electrice și telefonice. Lățimea totală între proprietățile riverane drumului este cuprinsă între 10,0 m – 18,0 m, care include partea carosabilă, zonele verzi și trotuarele. Pentru a se evita degradarea în continuare a structurii rutiere existente, pe de o parte, iar pe de altă parte, pentru a se asigura condiții de

circulație rutieră în siguranță și confort, se impune amenajarea de urgență a străzii Bârzava. Ca urmare a acestei amenajări, potențialul economic în zonă va crește, deoarece sunt încă terenuri neocupate, cu posibilități de extindere a zonei particulare sau a unor investiții.

Obiectul studiului de față este amenajarea străzii Bârzava pentru îmbunătățirea stării de viabilitate și a suprafeței de rulare, care va conduce la :

- reducerea cheltuielilor de transport, prin reducerea cheltuielilor pentru combustibili, lubrefianți, anvelope, amortismente, întreținerea și repararea autovehiculelor, etc;
- creșterea confortului utilizatorilor ;
- sporirea siguranței circulației, concomitent cu creșterea vitezei de circulație și reducerea duratei de transport ;
- reducerea noxelor și a zgomotului, rezultate în urma circulației în condiții corespunzătoare ;

Caracteristicile principale ale construcțiilor

Traseul străzii Bârzava în plan se prezintă ca o succesiune de aliniamente și curbe, în lungime totală de 1,278 km

Strada Bârzava este amenajată cu profil de stradă, borduri denivelate și trotuare, cu următoarele elemente:

TRONSON I – Str. Călimănești – Str. Lepa Bărbat km. 0+000 – 0+100

- lățimea părții carosabile = 4,50 m ;
- lățimea trotuarelor = 1,00 m ;
- lățimea zonei verzi = variabilă ;
- lățimea totală = 15,00 m.

TRONSON II – Str. Lepa Bărbat – Str. Vidin km. 0+100 – 0+200 și 1+270 – 0+760

- lățimea părții carosabile = 6,00 m ;
- lățimea trotuarelor = 1,00...1,50 m ;
- lățimea zonei verzi = variabilă ;
- lățimea totală = 20,00...24,00 m.

TRONSON III – Str. Vidin – Str. Lisabona km. 0+760 – 0+980

- lățimea părții carosabile = 6,00 m ;
- lățimea trotuarelor = 1,00...1,50 m ;
- lățimea zonei verzi = variabilă ;
- lățimea totală = 16,00...22,00 m.

TRONSON IV – Str. Lisabona – Str. Dunărea km. 0+980 – 1+278

- lățimea părții carosabile = 5,00 m ;
- lățimea trotuarelor = 1,00 m ;
- lățimea zonei verzi = variabilă ;
- lățimea totală = 10,00...18,00 m.

Colectarea apelor de pe partea carosabilă este asigurată prin panta transversală, care are valoarea de 2,5 %, cu evacuarea la canalizarea subterană a orașului existentă.

Structura rutieră

Pentru amenajarea străzii Bârzava au fost tratate sectoarele în funcție de starea actuală și de utilitățile existente, după cum urmează :

TRONSON I km. 0+000 – 0+100 – Str. Călimănești – Str. Lepa Bărbat,

Structura rutieră are următoarea alcătuire :

- 4,00 cm B.A.16;
- 6,00 cm B.A.D.25;
- 20,00 cm piatră spartă;
- 30,00 cm balast;
- 7,00 cm nisip.

Pe trotuarele existente, în stare satisfăcătoare și lățimi corespunzătoare se vor realiza lucrări de reparații prin aplicarea unui strat de uzură din mortar asfaltic în grosime de 3 cm. În dreptul trecerilor de pietoni trotuarele vor fi mărginite de borduri teșite, astfel încât să aibă o înălțime de 2 cm de partea carosabilă, cât și la trecerile de pietoni la bordurile înalte de la marginea carosabilului, asigurând în acest fel trecerea facilă de către persoanele cu handicap motor.

Trotuarele noi se vor realiza în conformitate cu STAS 10144/2-91 având următoarea structură:

- 3 cm mortar asfaltic MA8;
- 10 cm beton de ciment;
- 10 cm substrat de nisip.

Apele meteorice vor fi colectate, în profil transversal, în rigolele de la marginea bordurilor carosabilului din beton de ciment C16/20 cu descărcare spre gurile de scurgere.

Racordarea carosabilului la accesele riveranilor se va face cu borduri înclinate.

Amenajarea acceselor la case se va face următoarea structură:

- 12 cm balast;
- 12 cm piatră spartă;
- 4 cm beton asfaltic BA25.

Partea carosabilă este încadrată de bordurile proiectate de 20 x 25 cm pe o fundație din beton de ciment de 15 x 30 cm.

Zonele verzi existente între partea carosabilă și trotuare, precum și între trotuare și proprietățile riverane, se vor reamenaja cu iarbă sau pomi.

TRONSON II km. Str. Lepa Bărbat –Str. Vidin km. 0+100 – 0+200 și 1+270 – 0+760,

Structura rutieră are următoarea alcătuire :

- 4,00 cm B.A.16;
- 6,00 cm B.A.D.25;
- 20,00 cm piatră spartă;
- 30,00 cm balast;
- 7,00 cm nisip.

Partea carosabilă este încadrată de bordurile proiectate de 20 x 25 cm pe o fundație din beton de ciment de 15 x 30 cm.

Panta transversală a părții carosabile proiectate este de 2,5 %.

Pe trotuarele existente, în stare satisfăcătoare și lățimi corespunzătoare se vor realiza lucrări de reparații prin aplicarea unui strat de uzură din mortar asfaltic în grosime de 3 cm. În dreptul trecerilor de pietoni trotuarele vor fi mărginite de borduri teșite, astfel încât să aibă o înălțime de 2 cm de partea carosabilă, cât și la trecerile de pietoni la bordurile înalte de la marginea carosabilului, asigurând în acest fel trecerea facilă de către persoanele cu handicap motor.

Trotuarele noi se vor realiza în conformitate cu STAS 10144/2-91 având următoarea structură:

- 3 cm mortar asfaltic MA8;
- 10 cm beton de ciment;
- 10 cm substrat de nisip.

Apele meteorice vor fi colectate, în profil transversal, în rigolele de la marginea bordurilor carosabilului din beton de ciment C16/20 cu descărcare spre gurile de scurgere.

Racordarea carosabilului la accesele riveranilor se va face cu borduri înclinate.

Amenajarea acceselor la case se va face următoarea structură:

- 12 cm balast;
- 12 cm piatră spartă;
- 4 cm beton asfaltic BA25.

Zona verde existentă între partea carosabilă și trotuar, având lățime variabilă se va amenaja cu iarbă sau plantație.

TRONSON III – Str. Vidin – Str. Lisabona km. 0+760 – 0+980

Structura rutieră are alcătuirea următoare :

- 4,00 cm B.A.16;
- preluare denivelări B.A.16;
- structură rutieră existentă.

Panta transversală a părții carosabile proiectate este de 2,5 %.

Pe trotuarele existente, în stare satisfăcătoare și lățimi corespunzătoare se vor realiza lucrări de reparații prin aplicarea unui strat de uzură din mortar asfaltic în grosime de 3 cm. În dreptul trecerilor de pietoni trotuarele vor fi mărginite de borduri teșite, astfel încât să aibă o înălțime de 2 cm de partea carosabilă, cât și la trecerile de pietoni la bordurile înalte de la marginea carosabilului, asigurând în acest fel trecerea facilă de către persoanele cu handicap motor.

Trotuarele noi se vor realiza în conformitate cu STAS 10144/2-91 având următoarea structură:

- 3 cm mortar asfaltic MA8;
- 10 cm beton de ciment;
- 10 cm substrat de nisip.

Apele meteorice vor fi colectate, în profil transversal, în rigolele de la marginea bordurilor carosabilului din beton de ciment C16/20 cu descărcare spre gurile de scurgere.

Racordarea carosabilului la accesele riveranilor se va face cu borduri înclinate.

Amenajarea acceselor la case se va face următoarea structură:

- 12 cm balast;
- 12 cm piatră spartă;
- 4 cm beton asfaltic BA25.

Zona verde existentă între partea carosabilă și trotuar, cu lățime variabilă se poate amenaja cu plantații sau iarbă.

TRONSON IV – Str. Lisabona – Str. Dunărea km. 0+980 – 1+278

Structura rutieră are alcătuirea următoare :

- 4,00 cm B.A.16;
- preluare denivelări B.A.16;
- structură rutieră existentă din beton asfaltic.

Pe acest sector sunt necesare casete cu o lățime de 1,50 m, cu următoarea structură:

- 4,00 cm B.A.16;
- preluare denivelări B.A.16;
- 20,00 cm piatră spartă;
- 30,00 cm balast;
- 7,00 cm nisip.

Panta transversală a părții carosabile proiectate este de 2,5 %.

Pe trotuarele existente, în stare satisfăcătoare și lățimi corespunzătoare se vor realiza lucrări de reparații prin aplicarea unui strat de uzură din mortar asfaltic în grosime de 3 cm. În dreptul trecerilor de pietoni trotuarele vor fi mărginite de borduri teșite, astfel încât să aibă o înălțime de 2 cm de partea carosabilă, cât și la trecerile de pietoni la bordurile înalte de la marginea carosabilului, asigurând în acest fel trecerea facilă de către persoanele cu handicap motor.

Trotuarele noi se vor realiza în conformitate cu STAS 10144/2-91 având următoarea structură:

- 3 cm mortar asfaltic MA8;
- 10 cm beton de ciment;

- 10 cm substrat de nisip.

Apele meteorice vor fi colectate, în profil transversal, în rigolele de la marginea bordurilor carosabilului din beton de ciment C16/20 cu descărcare spre gurile de scurgere.

Racordarea carosabilului la accesele riveranilor se va face cu borduri înclinate.

Amenajarea acceselor la case se va face următoarea structură:

- 12 cm balast;
- 12 cm piatră spartă;
- 4 cm beton asfaltic BA25.

Zona verde existentă între partea carosabilă și trotuar, cu lățime variabilă se poate amenaja cu plantații sau iarbă.

Valoarea totală (inclusiv TVA) a investiției “Amenajare str.Bârzava” este estimată la 1.618.320 RON, reprezentând 461.441 euro.

Având în vedere faptul că finanțarea studiului de fezabilitate “Amenajare str. Bârzava ” se face din Bugetul local aprobat pentru anul 2006, propunem aprobarea studiului de fezabilitate și realizarea investiției menționată anterior.

DIRECTOR D.EDILITARĂ,
Ing. DUMITRU ANDOR

DIRECTOR ECONOMIC,
Ec. ADRIAN BODO

ȘEF SERVICIU R.P.,
Ing. IOAN GANCIOV

ȘEF SERVICIU JURIDIC,
Jr. MIRELA LASUSCHEVICI

ȘEF BIROU
Ing.VASILE OLAR

ÎNTOCMIT,
Ing. MARGARETA GEORGIADES

România
Județul Timiș
Municipiul Timișoara
Consiliul local

**SECRETAR,
IOAN COJOCARI**

PROIECT DE HOTARARE
Din data de _____
Privind aprobarea Studiului de Fezabilitate
“AMENAJARE STRADA BÂRZAVA”

Consiliul Local al Municipiului Timișoara

Având în vedere referatul nr. SC2006 din 2006 întocmit de către Direcția Edilitară din cadrul Primăriei Municipiului Timișoara;

Având în vedere avizele Comisiei pentru studii, prognoze, economie, buget, finanțe, impozite și taxe, Comisiei pentru dezvoltare urbanistică, lucrări publice și patrimoniu, Comisiei pentru administrarea domeniului public și privat, servicii publice și comerț și al Comisiei pentru administrație locală, juridică, ordine publică, drepturile omului și culte din cadrul Consiliului Local al Municipiului Timișoara;

În conformitate cu prevederile OUG nr.45/2003 privind finanțele publice locale, aprobată prin Legea nr.108/2004;

În conformitate cu prevederile art.38 lit. (c), (d), (f), (l) și (m) din Legea nr.215/2001 privind administrația publică locală;

În temeiul art. 46 din Legea nr.215/2001 privind administrația publică locală;

HOTĂRĂȘTE:

Art. 1. Se aprobă Studiul de Fezabilitate pentru obiectivul de investiții „**Amenajare str.Bârzava**”, conform proiectului întocmit de SC SEARCH CORPORATION BUCUREȘTI FILIALA TIMIȘOARA , cu caracteristicile principale și indicatorii tehnico-economici, prevăzuți în **Anexa** care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 2. Finanțarea obiectivului de investiții prevăzut la art.1. se va face din Bugetul Local.

Art. 3. Cu aducerea la îndeplinire a prezentei Hotărâri se încredințează Direcția Edilitară și Direcția Economică din cadrul Primăriei Municipiului Timișoara

Art. 4. Prezenta Hotărâre se comunică:

- Prefecturii Județului Timiș
- Secretarului Primăriei Municipiului Timișoara
- Primarului Municipiului Timișoara
- Direcției Edilitare
- Direcției Economice
- Direcției Urbanism
- Direcției Patrimoniu
- Serviciului Juridic
- Serviciului Control și Audit Intern
- Serviciului Centru de Informare pentru Cetățeni
- Mass-mediei locale

**Președinte de ședință,
Consilier**

1.5. Amplasamentul investiției :

Strada Bârzava se află în Municipiul Timișoara, în zona de vest, după cum este prezentată în planul de amplasare în zonă – pl.nr.1.

1.6. Tema, cu fundamentarea necesității și oportunității investiției :

Strada Bârzava face parte din rețeaua stradală a Municipiului Timișoara, asigurând accesul dinspre Strada Călimănești, fiind amplasată în zona de vest a municipiului. Strada Bârzava se intersectează la km. 0+000 cu strada Călimănești, punctul final fiind la intersecția cu strada Dunărea.

Pe tronsonul I, de la intersecția strada Călimănești și până la strada Lepa Bărbat, strada Bârzava are o lățime a părții carosabile de 4,50 m, suprafața carosabilă actuală fiind o pietruire. În zonă sunt asigurate dotările privind canalizarea, apa potabilă, gazul metan, precum și instalațiile electrice și telefonice. Lățimea totală între clădirile riverane drumului este de 15,0 m, care include partea carosabilă, zonele verzi și trotuarele.

Pe tronsonul II, de la strada Lepa Bărbat până la strada Vidin carosabilul are o lățime de 6,00 m.

Lățimea totală între proprietăți este cuprinsă între 20,0 – 24,0 m.

Sectorul de drum este pietruit, cu cca. 40 % suprafață degradată, circulația desfășurându-se în condiții deosebit de dificile, cu viteză foarte redusă, degajare de praf, zgomot puternic.

Acest tronson dispune de dotările privind canalizarea, gazul metan, de apă curentă și instalațiile telefonice și electrice.

Se menționează faptul că pe acest tronson sunt în construcție multe case noi, pe lângă casele vechi existente, fapt ce conduce la creșterea traficului local.

Pe tronsonul III, de la strada Vidin până la strada Lisabona carosabilul are o lățime de 6,00 m.

Lățimea totală între proprietăți este cuprinsă între 16,0 – 22,0 m.

Sectorul de drum are o îmbrăcăminte din beton de ciment, parțial degradată.

Acest tronson dispune de dotările privind canalizarea, gazul metan, de apă curentă și instalațiile telefonice și electrice.

Și pe acest tronson sunt în construcție multe case noi, pe lângă casele vechi existente, fapt ce conduce la creșterea traficului local.

Pe tronsonul IV, de la intersecția cu strada Lisabona și până la strada Dunărea, strada Bârzava are o lățime a părții carosabile de 3,50 m, suprafața carosabilă actuală având o îmbrăcăminte asfalică parțial degradată. Și pe acest tronson sunt asigurate dotările privind canalizarea, apa potabilă, gazul metan, precum și instalațiile electrice și telefonice. Lățimea totală între proprietățile riverane drumului este cuprinsă între 10,0 m – 18,0 m, care include partea carosabilă, zonele verzi și trotuarele.

Pentru a se evita degradarea în continuare a structurii rutiere existente, pe de o parte, iar pe de altă parte, pentru a se asigura condiții de circulație rutieră în siguranță și confort, se impune amenajarea de urgență a străzii Bârzava. Ca urmare a acestei amenajări, potențialul economic în

zonă va crește, deoarece sunt încă terenuri neocupate, cu posibilități de extindere a zonei particulare sau a unor investiții.

Obiectul studiului de față este amenajarea străzii Bârzava pentru îmbunătățirea stării de viabilitate și a suprafeței de rulare, care va conduce la :

- reducerea cheltuielilor de transport, prin reducerea cheltuielilor pentru combustibili, lubrefianți, anvelope, amortismente, întreținerea și repararea autovehiculelor, etc;
- creșterea confortului utilizatorilor ;
- sporirea siguranței circulației, concomitent cu creșterea vitezei de circulație și reducerea duratei de transport ;
- reducerea noxelor și a zgomotului, rezultate în urma circulației în condiții corespunzătoare ;

1. DATE TEHNICE ALE INVESTIȚIEI.

1.1. Suprafața și situația juridică a terenului care urmează a fi ocupat de investiție.

Terenurile pe care se vor executa lucrările propuse în documentație, în suprafață de 0,78 ha, aparțin domeniului public fiind scoase din circuitul civil, în conformitate cu art. 5 din Legea fondului funciar nr.18/1991.

1.2. Caracteristicile geofizice ale terenului din amplasament.

Zona seismică de calcul este D, perioada de colț $T_c=1,0$ secunde și coeficientul de seismicitate $k_s=0,16$.

Terenul de fundație este constituit din pământ tip P3 – nisip argilos.

Sub aspect pluviometric, în zona sectorului investigat, valoarea medie a precipitațiilor anuale este cuprinsă între 500 – 600 m.

Conform STAS 1709/1-90 și prevederilor cuprinse în Normativul PD 177-2001, traseul investigat se înscrie în zona de tip climateric I, cu indicele de umiditate $I_m = -20 \dots 0$.

Condițiile hidrologice sunt mediocre și defavorabile

Pe adâncimea cercetată (2,00 m măsurată de la suprafața terenului) nu a fost interceptată apă subterană.

Zona din amplasamentul drumului este stabilă.

1.3. Caracteristicile principale ale construcțiilor.

1.3.1. Caracteristici în plan.

Traseul străzii Bârzava în plan se prezintă ca o succesiune de aliniamente și curbe, în lungime totală de 1,278 km (Pl.nr. 2...8).

Din punct de vedere al elementelor geometrice în plan se păstrează traseul actual, care se amenajează conform STAS 10144/3-81.

1.3.2. Caracteristici în profil transversal.

Strada Bârzava, în conformitate cu STAS 10144/1-90, pct.3.2 privind profilurile pentru străzi este amenajată cu profil de stradă, borduri denivelate și trotuare, cu următoarele elemente:

TRONSON I – Str. Călimănești – Str. Lepa Bărbat km. 0+000 – 0+100

- lățimea părții carosabile = 4,50 m ;
- lățimea trotuarelor = 1,00 m ;
- lățimea zonei verzi = variabilă ;
- lățimea totală = 15,00 m.

Profilul transversal tip proiectat este prezentat în planșa nr.9.

TRONSON II – Str. Lepa Bărbat –Str. Vidin km. 0+100 – 0+200 și 1+270 – 0+760

- lățimea părții carosabile = 6,00 m ;
- lățimea trotuarelor = 1,00...1,50 m ;
- lățimea zonei verzi = variabilă ;
- lățimea totală = 20,00...24,00 m.

Profilul transversal tip proiectat este prezentat în planșa nr.10.

TRONSON III –Str. Vidin – Str. Lisabona km. 0+760 – 0+980

- lățimea părții carosabile = 6,00 m ;
- lățimea trotuarelor = 1,00...1,50 m ;
- lățimea zonei verzi = variabilă ;
- lățimea totală = 16,00...22,00 m.

Profilul transversal tip proiectat este prezentat în planșa nr.11.

TRONSON IV –Str. Lisabona – Str. Dunărea km. 0+980 – 1+278

- lățimea părții carosabile = 5,00 m ;
- lățimea trotuarelor = 1,00 m ;
- lățimea zonei verzi = variabilă ;
- lățimea totală = 10,00...18,00 m.

Profilul transversal tip proiectat este prezentat în planșa nr.12.

Colectarea apelor de pe partea carosabilă este asigurată prin panta transversală, care are valoarea de 2,5 %, cu evacuarea la canalizarea subterană a orașului existentă.

1.3.3. Caracteristici în profil longitudinal.

În profil longitudinal se păstrează declivitățile actuale, cu respectarea elementelor impuse de STAS 10144/3-81, cu asigurarea unor lungimi cât mai mari ale pasului de proiectare.

În general traseul străzii Bârzava este cu declivitate foarte mică.

2.4. Structura rutieră.

Pentru amenajarea străzii Bârzava au fost tratate sectoarele în funcție de starea actuală și de utilitățile existente, după cum urmează :

TRONSON I km. 0+000 – 0+100 –Str. Călimănești – Str. Lepa Bărbat, planșa nr.9.

Structura rutieră are următoarea alcătuire :

- 4,00 cm B.A.16;
- 6,00 cm B.A.D.25;
- 20,00 cm piatră spartă;
- 30,00 cm balast;
- 7,00 cm nisip.

Pe trotuarele existente, în stare satisfăcătoare și lățimi corespunzătoare se vor realiza lucrări de reparații prin aplicarea unui strat de uzură din mortar asfaltic în grosime de 3 cm. În dreptul trecerilor de pietoni trotuarele vor fi mărginite de borduri teșite, astfel încât să aibă o

înălțime de 2 cm de partea carosabilă, cât și la trecerile de pietoni la bordurile înalte de la marginea carosabilului, asigurând în acest fel trecerea facilă de către persoanele cu handicap motor.

Trotuarele noi se vor realiza în conformitate cu STAS 10144/2-91 având următoarea structură:

- 3 cm mortar asfaltic MA8;
- 10 cm beton de ciment;
- 10 cm substrat de nisip.

Apele meteorice vor fi colectate, în profil transversal, în rigolele de la marginea bordurilor carosabilului din beton de ciment C16/20 cu descărcare spre gurile de scurgere.

Racordarea carosabilului la accesele riveranilor se va face cu borduri înclinate.

Amenajarea acceselor la case se va face următoarea structură:

- 12 cm balast;
- 12 cm piatră spartă;
- 4 cm beton asfaltic BA25.

Partea carosabilă este încadrată de bordurile proiectate de 20 x 25 cm pe o fundație din beton de ciment de 15 x 30 cm.

Amenajarea racordurilor cu străzile laterale și intersecțiilor se va face în conformitate cu prevederile STAS 10144/3-81.

Zonele verzi existente între partea carosabilă și trotuare, precum și între trotuare și proprietățile riverane, se vor reamenaja cu iarbă sau pomi.

TRONSON II km. Str. Lepa Bărbat –Str. Vidin km. 0+100 – 0+200 și 1+270 – 0+760, planșa nr.10

Structura rutieră are următoarea alcătuire :

- 4,00 cm B.A.16;
- 6,00 cm B.A.D.25;
- 20,00 cm piatră spartă;
- 30,00 cm balast;
- 7,00 cm nisip.

Partea carosabilă este încadrată de bordurile proiectate de 20 x 25 cm pe o fundație din beton de ciment de 15 x 30 cm.

Panta transversală a părții carosabile proiectate este de 2,5 %.

Pe trotuarele existente, în stare satisfăcătoare și lățimi corespunzătoare se vor realiza lucrări de reparații prin aplicarea unui strat de uzură din mortar asfaltic în grosime de 3 cm. În dreptul trecerilor de pietoni trotuarele vor fi mărginite de borduri teșite, astfel încât să aibă o înălțime de 2 cm de partea carosabilă, cât și la trecerile de pietoni la bordurile înalte de la marginea carosabilului, asigurând în acest fel trecerea facilă de către persoanele cu handicap motor.

Trotuarele noi se vor realiza în conformitate cu STAS 10144/2-91 având următoarea structură:

- 3 cm mortar asfaltic MA8;
- 10 cm beton de ciment;
- 10 cm substrat de nisip.

Apele meteorice vor fi colectate, în profil transversal, în rigolele de la marginea bordurilor carosabilului din beton de ciment C16/20 cu descărcare spre gurile de scurgere.

Racordarea carosabilului la accesele riveranilor se va face cu borduri înclinate.

Amenajarea acceselor la case se va face următoarea structură:

- 12 cm balast;
- 12 cm piatră spartă;

- 4 cm beton asfaltic BA25.

Zona verde existentă între partea carosabilă și trotuar, având lățime variabilă se va amenaja cu iarbă sau plantație.

Amenajarea racordurilor cu străzile laterale și intersecțiilor cu drumurile laterale se va face în conformitate cu prevederile STAS 10144/3-81.

TRONSON III – Str. Vidin – Str. Lisabona km. 0+760 – 0+980 planșa nr.11

Structura rutieră are alcătuirea următoare :

- 4,00 cm B.A.16;
- preluare denivelări B.A.16;
- structură rutieră existentă.

Panta transversală a părții carosabile proiectate este de 2,5 %.

Pe trotuarele existente, în stare satisfăcătoare și lățimi corespunzătoare se vor realiza lucrări de reparații prin aplicarea unui strat de uzură din mortar asfaltic în grosime de 3 cm. În dreptul trecerilor de pietoni trotuarele vor fi mărginite de borduri teșite, astfel încât să aibă o înălțime de 2 cm de partea carosabilă, cât și la trecerile de pietoni la bordurile înalte de la marginea carosabilului, asigurând în acest fel trecerea facilă de către persoanele cu handicap motor.

Trotuarele noi se vor realiza în conformitate cu STAS 10144/2-91 având următoarea structură:

- 3 cm mortar asfaltic MA8;
- 10 cm beton de ciment;
- 10 cm substrat de nisip.

Apele meteorice vor fi colectate, în profil transversal, în rigolele de la marginea bordurilor carosabilului din beton de ciment C16/20 cu descărcare spre gurile de scurgere.

Racordarea carosabilului la accesele riveranilor se va face cu borduri înclinate.

Amenajarea acceselor la case se va face următoarea structură:

- 12 cm balast;
- 12 cm piatră spartă;
- 4 cm beton asfaltic BA25.

Zona verde existentă între partea carosabilă și trotuar, cu lățime variabilă se poate amenaja cu plantații sau iarbă.

Amenajarea racordurilor cu străzile laterale se va face în conformitate cu STAS 10144/3-81.

TRONSON IV – Str. Lisabona – Str. Dunărea km. 0+980 – 1+278 planșa nr.12

Structura rutieră are alcătuirea următoare :

- 4,00 cm B.A.16;
- preluare denivelări B.A.16;
- structură rutieră existentă din beton asfaltic.

Pe acest sector sunt necesare casete cu o lățime de 1,50 m, cu următoarea structură:

- 4,00 cm B.A.16;
- preluare denivelări B.A.16;
- 20,00 cm piatră spartă;
- 30,00 cm balast;
- 7,00 cm nisip.

Panta transversală a părții carosabile proiectate este de 2,5 %.

Pe trotuarele existente, în stare satisfăcătoare și lățimi corespunzătoare se vor realiza lucrări de reparații prin aplicarea unui strat de uzură din mortar asfaltic în grosime de 3 cm. În dreptul trecerilor de pietoni trotuarele vor fi mărginite de borduri teșite, astfel încât să aibă o

înălțime de 2 cm de partea carosabilă, cât și la trecerile de pietoni la bordurile înalte de la marginea carosabilului, asigurând în acest fel trecerea facilă de către persoanele cu handicap motor.

Trotuarele noi se vor realiza în conformitate cu STAS 10144/2-91 având următoarea structură:

- 3 cm mortar asfaltic MA8;
- 10 cm beton de ciment;
- 10 cm substrat de nisip.

Apele meteorice vor fi colectate, în profil transversal, în rigolele de la marginea bordurilor carosabilului din beton de ciment C16/20 cu descărcare spre gurile de scurgere.

Racordarea carosabilului la accesele riveranilor se va face cu borduri înclinate.

Amenajarea acceselor la case se va face următoarea structură:

- 12 cm balast;
- 12 cm piatră spartă;
- 4 cm beton asfaltic BA25.

Zona verde existentă între partea carosabilă și trotuar, cu lățime variabilă se poate amenaja cu plantații sau iarbă.

Amenajarea racordurilor cu străzile laterale se va face în conformitate cu STAS 10144/3-81.

2. DATE PRIVIND FORȚA DE MUNCĂ.

3.1. Total personal

Exploatarea și întreținerea lucrărilor proiectate se vor face de către personal de specialitate existent deja în cadrul sectoarelor de întreținere și administrare a drumurilor municipale, drep pentru care nu se creează locuri noi de muncă prin realizarea intersecției pe durată nedeterminată.

3.2. Locuri de muncă nou create

Există posibilitatea creării de noi locuri de muncă pe durată limitată în perioada execuției lucrării.

Din extrasul de forță de muncă rezultă ca necesar pentru realizarea intersecției, personal muncitor în meseriile: săpător, finisor terasamente, lăcătuș construcții – montaj etc.

3. PRINCIPALII INDICATORI TEHNICO-ECONOMICI AI INVESTIȚIEI

5.1. Valoarea totală a investiției	1 618 320 (461 441 euro)
din care construcții montaj	1 343 167 (382 985 euro)

5.2. Eșalonarea investiției (INV/C+M)	1 618 320 (461 441 euro)
	1 343 167 (382 985 euro)

5.3. Durata de realizare a investiției	12 luni
---	----------------

5.4. Capacități

- lungime stradă 1,278 km
- lăţime stradă 4,50 – 6,00 m
- suprafaţă carosabilă 8 000 m²

4. FINANŢAREA INVESTIŢIEI

Finanţarea investiţiei se asigură de către Consiliul Local al Municipiului Timişoara.

5. AVIZE ŞI ACORDURI

Proiectantul întocmeşte documentaţia necesară obţinerii certificatului de urbanism, după care, în funcţie de specificaţiile menţionate în acesta, va întocmai documentaţiile necesare avizelor de specialitate.

ŞEF PROIECT,
Ing. Ionuţ VESA