

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 STR. BASTILIA, INTR.FORTĂREȚEI, STR. ZURICH,,

Direcția Edilitară are în program întocmirea Studiului de Fezabilitate aferent obiectivului de investiții "Amenajare str.Bastilia,intr.Fortăreței,str.Zurich".

Străzile Zürich, Bastilia și Intrarea Fortăreței sunt amplasate în partea de nord-est a municipiului Timișoara și deservește zona de locuințe.

Strada Zürich se racordează din strada Mihail Kogălniceanu și are o lungime de cca. 700 m, iar la capătul estic este delimitată de strada Renașterii. Între str. Samuil Micu și str. Renașterii strada Zürich are un carosabil din îmbrăcăminte bituminoasă și trotuare din beton. Pe sectorul str. M. Kogălniceanu – str. Samuil Micu carosabilul este parțial din pământ, parțial pietruire cu piatră brută.

Trotuarele au lățimea de 1,20 m și sunt din beton, iar în proporție de cca. 30 % sunt din alte materiale degradate sau lipsesc.

Pe stradă există rețea de canalizare.

Strada Bastilia se racordează din Aleea CFR și face legătura cu str. Lorena. Pe sectorul Aleea CFR – Str. Geneva carosabilul este din pământ și în anumite zone locatarii au așternut de-a lungul timpului diverse materiale (balast, pietriș, piatră spartă, moloz din demolări etc.) care însă nu pot fi luate în considerare la realizarea unui carosabil nou. Pe ambele părți ale fronturilor clădite, în multe zone există trotuare de 1,20 m lățime din beton. Există zone în care trotuarele existente sunt degradate sau lipsesc.

Intrarea Fortăreței se racordează din strada Bastilia și are caracter de drum înfundat. În capătul estic există o platformă de întoarcere. Strada este din pământ și nu sunt conturate carosabilul și trotuarele.

Din cauza stării carosabilului (îmbrăcăminte și lățime) și lipsei trotuarelor pe anumite sectoare, circulația rutieră și pietonală se desfășoară anevoios, mai ales în perioadele ploioase.

Studiul de fezabilitate se realizează în vederea creerii unor condiții corespunzătoare desfășurării circulației pietonilor și autovehiculelor pe tot parcursul anului, din punct de vedere al confortului și siguranței utilizatorilor.

Prin realizarea unei îmbrăcăminti bituminoase moderne din beton asfaltic, se asigură o circulație corespunzătoare pe această stradă atât pentru autovehicule cât și pentru pietoni și o evacuare corespunzătoare a apelor de suprafață.

#### *Descrierea funcțională și tehnologică*

Străzile Bastilia și Zürich și Intrarea Fortăreței sunt din pământ. Menționăm faptul că pe aceste străzi nu este configurată partea carosabilă.

Pietruirea din piatră brută de pe strada Zürich nu poate fi utilizată ca strat de bază din cauza grosimii reduse, rezultate în urma sondajelor. Din acest motiv se prevede o structură rutieră nouă pe toată lungimea străzii. Întrucât strada are rol colector în zonă, carosabilul va fi amenajat cu lățimea de 7,00 m.

Pentru trotuare s-a prevăzut refacerea a 30 % din total. Pentru păstrarea continuității, deoarece trotuarele existente care sunt în stare bună și se păstrează au lățimea de 1,20 m,

trotuarele noi proiectate vor avea tot o lățime de 1,20 m, ceea ce se încadrează în prevederile normativelor.

Pe strada Bastilia se va realiza un carosabil nou cu îmbrăcăminte bituminoasă în lățime de 6,00 m. Trotuarele se vor realiza pe zonele unde acestea lipsesc, reprezentând 30 % din lungime.

Pe Intrarea Fortăreței distanța între fronturile clădite este de 7,80 m, ceea ce impune realizarea unui carosabil de 5,50 m lățime, mărginit de trotuare de 1,00 respectiv 1,30 m adiacente carosabilului. Această stradă are caracter de acces local. La capăt se va amenaja platforma de întoarcere autovehicule prin realizarea de structură rutieră pe întreaga suprafață existentă.

Pe stradă există un stâlp de alimentare energie electrică și iluminat care afecetează carosabilul străzii. Din acest motiv, în dreptul stâlpului se va reduce lățimea străzii la 4,50 m, locul fiind semnalizat prin indicatoare rutiere.

În cadrul proiectului este curpinsă și amenajarea acceselor în incinte.

Viteza de circulație este de 30 km/h ținând cont de caracterul străzii.

Apele meteorice de pe suprafața carosabilă cât și de pe trotuare sunt preluate de gurile de scurgere de pe partea carosabilă, iar de acolo vor fi dirijate spre canalizarea existentă. În profil transversal strada se realizează cu profilul transversal sub formă de acoperiș cu panta transversală de 2,5 %, iar trotuarele au panta transversală de 1,0 % spre partea carosabilă.

După execuția carosabilului se vor realiza marcaje la sol și va fi completată semnalizarea prin indicatoare rutiere.

#### *Caracteristicile principale ale construcțiilor*

Principalele lucrări ce urmează a fi executate sunt:

- realizarea platformei părții carosabile;
- realizarea suprastructurii rutiere;
- proiectarea dispozitivelor de colectare și evacuare a apelor;
- realizarea trotuarelor;
- realizarea acceselor în incinte;
- amenajare zone verzi

#### *Realizarea platformei străzii*

Platforma carosabilă a străzilor este din pământ, ceea ce o face impracticabilă pentru circulația rutieră în perioadele cu precipitații.

Prin tema de proiectare beneficiarul solicită ca pe această stradă să se realizeze o îmbrăcăminte bituminoasă modernă realizată din beton asfaltic.

Elementele geometrice în profil transversal solicitate de beneficiar pentru aceste străzi corespund unei străzi colectoare, adică o stradă de categoria a III-a. Astfel strada Zürich va avea un carosabil de 7,00 m și trotuare de 1,20 m. Strada Bastilia care are caracter de circulație locală va avea un carosabil de 6,00 m și trotuare de 1,20 m. Intrarea Fortăreței, datorită frontului stradal existent și caracterului de acces înfundat este prevăzută cu un carosabil de 5,50 m, mărginit de trotuare de 1,00 respectiv 1,30 m.

Panta transversală a carosabilului este de 2,5 %.

#### *Realizarea suprastructurii*

Prin tema de proiectare s-a solicitat de beneficiar ca pe această stradă să se realizeze o îmbrăcăminte bituminoasă din beton asfaltic.

Pe sectorul de carosabil nou se prevede:

- 4 cm beton asfaltic B.A. 16;
- 6 cm beton asfaltic deschis B.A.D. 25;
- 20 cm piatră spartă;
- 20 cm balast;
- 7 cm strat filtrant nisip.

Trotuare:

- 6 cm dale din beton;

- 2 cm nisip;
  - 15 cm balast.
- Accese:
- 8 cm dale din beton;
  - 2 cm nisip;
  - 15 cm balast.

*Scurgerea și evacuarea apelor*

Scurgerea apelor de suprafață de pe zona străzii se realizează prin gurile de scurgere de la marginea părții carosabile și prin rigole care se formează între carosabil și bordura ridicată. Pentru ușurarea evacuării apelor la marginea părții carosabile s-a prevăzut a se executa dale din beton. Partea carosabilă s-a proiectat cu o pantă transversală de 2,5 %. Trotuarele s-au proiectat cu o pantă a părții carosabile de 1,0 % spre zonele verzi.

Valoarea totală (inclusiv TVA) a investiției “Amenajare Banul Severinului” este estimată la 1523114 RON.

Având în vedere faptul că finanțarea studiului de fezabilitate “Amenajare str.Bastilia,intr.Fortăreței,str.Zurich ”. 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**