



**S.C. MNS CONS GRUP S.R.L.**  
**320100 Reșița, Str. Petru Maior, nr. 2, bl. 800**

**Proiect nr. 277 / 2024**

**Denumire proiect:**

**Modernizare strada Mănăstirii în municipiul Reșița**

**Amplasament:**

**Municipiul Reșița, zona Calea Timișoarei**

**Faza:**

**S.F.**

**Volum:**

**Memoriu de prezentare conf. Legii 292 / 2018,  
anexa 5E**



**BENEFICIAR:**

**MUNICIPIUL REȘIȚA**

**- august 2024 -**

## FOAIE DE CAPĂT

DENUMIREA INVESTIȚIEI: **Modernizare strada Mănăstirii în municipiul Reșița**

AMPLASAMENTUL INVESTIȚIEI: **UAT Reșița (jud. CS)  
intravilan Reșița, zona Calea Timișoarei**

BENEFICIAR: **MUNICIPIUL REȘIȚA**

ELABORATORUL PROIECTULUI: **S.C. MNS CONS GRUP S.R.L.**  
320100 Reșița, str. Petru Maior, nr. 2, bl. 800  
J11/103/2004, CUI 16133887  
email: mnsconsgrup@yahoo.com

CONTRACT NR. / DATA: **27798 / 2024**

NR. PROIECT: **277 / 2024**

FAZA: **S.F.**

VOLUM: **Memoriu de prezentare conf. Anexei 5E din  
Legea 292/2018**

REVIZIA: **-**

DATA: **august 2024**

ȘEF DE PROIECT: **Ing. Bălu Radu**



**FOAIE DE SEMNĂTURI**

Drumuri : ing. Bălu Radu



Hidro-edilitare : ing. Bălu Mircea



Electrice : ing. Bostan Raul



## BORDEROU

### A. PIESE SCRISE

Memoriu de prezentare.....

- Anexe :

Certificat de urbanism .....

Decizia etapei de evaluare inițială.....

### B. PIESE DESENATE

<b>Denumire planșă</b>	<b>Scara</b>	<b>Planșa nr.</b>	<b>Rev.</b>
Plan de încadrare în zonă	1:10.000	277 / 0	0
Plan de situație	1:500	277 / 1-1	0
Profiluri transversale tip 1 și 2, detalii structură rutieră	1:50; 1:25	277 / 2-1	0
Profiluri transversale tip 3, 4 și 5	1:50; 1:25	277 / 2-2	0



## MEMORIU DE PREZENTARE

### I . DENUMIREA PROIECTULUI

„**Modernizare strada Mănăstirii în municipiul Reșița**”

### II. TITULAR

- a) Denumirea titularului: **Municipiul Reșița,**  
b) Adresa titularului, telefon, fax, adresa de e-mail: **Municipiul Reșița, P-ța 1 Decembrie 1918, nr. 1A, tel. 0255-221964, 0800410010 (tel. verde), email centru@primariaresita.ro**  
c) Reprezentanți legali/împuterniciți, cu date de identificare: **Popa Ioan, în calitate de primar**

### III. DESCRIEREA CARACTERISTICILOR FIZICE ALE ÎNTREGULUI PROIECT

#### III. a) Un rezumat al proiectului

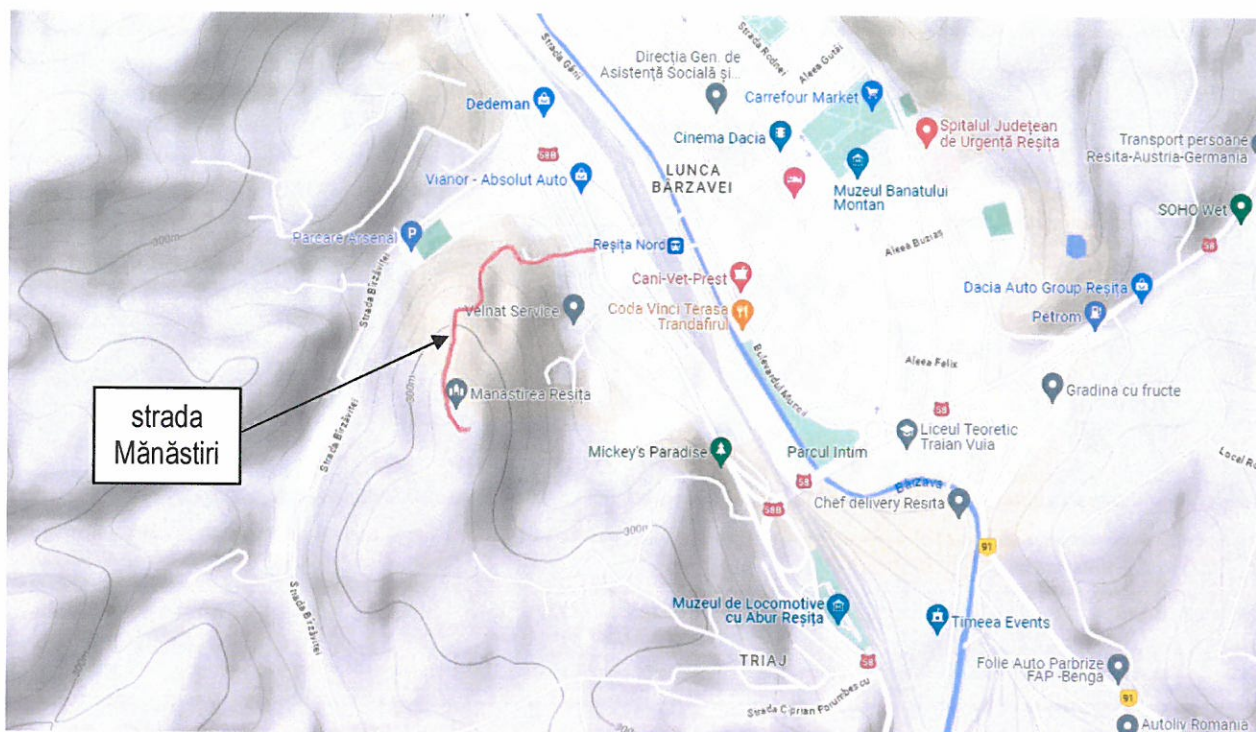
Prezentul proiect își îndreaptă atenția asupra unei străzi din cartierul reșițean Lunca Bârzavei (Govândari), zona Calea Timișoarei, și anume **strada Mănăstirii**, o stradă pietruită greu accesibilă, cu pantă pronunțată, ce urcă spre schitul "Înălțarea Domnului", amplasat la cota 300, pe dealul din spatele blocurilor de pe strada Timișoarei. Strada are o lungime de cca 1 km și se desprinde din Calea Timișoarei în spatele Gării de Nord. Pe primii metri strada este betonată și integrată în rețeaua de drumuri și alei care deservește blocurile de aici. Restul traseului nu este sistematizat și s-a dezvoltat liber, în funcție de nevoile utilizatorilor și de ocupările de terenuri ulterioare.

Strada Mănăstirii s-a format pe traseul unui vechi drum agricol folosit pentru accesul la sălașele din zonă și a fost îmbunătățit odată cu începerea construcției schitului Înălțarea Domnului ce se ridică în vârful dealului. Pe măsură ce pe traseul acestui drum au apărut și case unifamiliale, funcționalitatea drumului s-a schimbat în stradă. Aceasta trebuie integrată acum în rețeaua de străzi a orașului printr-un proiect de modernizare. Proiectul intră în categoria lucrărilor de utilitate publică și are ca scop asigurarea accesului la locuințe, terenuri și la lăcașul de cult amintit.

Lucrările de modernizare implică lărgirea platformei actuale, amenajarea unui trotuar adiacent părții carosabile, realizarea structurii rutiere permanente, realizarea sistemului de colectare a apelor pluviale, adaptarea rețelelor edilitare existente la cota drumului,

realizarea iluminatului stradal, marcarea și semnalizarea drumului, montarea de mobilier urban.

Din punct de vedere juridic, strada nu este cadastrată. Aceasta se desfășoară pe parcele private. Astfel, pentru modernizarea străzii, se impun proceduri de expropriere a amprizei stradale.



Img. 1 Plan de ansamblu al zonei

### III. b) Justificarea necesității proiectului

Municipiul Reșița este amplasat într-o zonă care nu oferă multe posibilități de extindere din cauza constrângerilor ce țin de relief. Dealurile ce străjuiesc valea Bârzavei au pante destul de pronunțate, mai ales în partea din amonte a orașului, iar zona de luncă este deja ocupată. Astfel, singurele zone care pot acomoda noi ansamble rezidențiale sunt fețele mai puțin abrupte ale dealurilor din partea de jos a orașului (Lunca Bârzavei - Govândari).

Zona deluroasă ce înconjoară Govândariul este împânzită de sălașe ale localnicilor, folosite pentru mici activități agricole. În ultimul timp însă aceste sălașe au început să-și schimbe funcționalitatea și să apară în locul lor case de locuit, care extind intravilanul orașului spre deal. Vechile drumuri agricole devin străzi iar micile parcele cu caracter agricol odată sunt acum mobilate cu case. Se observă astfel o dezvoltare naturală,

neplanificată, a intravilanului pe aceste zone, fără multe intervenții de sistematizare, rezultând de aici o serie de deficiențe:

- parcelarea haotică și situația neclară a terenurilor, probleme juridice;
- nerespectarea/inexistența regulamentelor de urbanism;
- nerespectarea regulilor ce țin de situații de urgență;
- soluții individuale pentru utilități, de unde rezultă rețele dezvoltate haotic;
- drumuri neamenajate, expuse la intemperii, riscuri de inundații;
- lipsa iluminatului nocturn, lipsa siguranței în spațiul public.

Strada Mănăstirii se înscrie și ea în același tipar. Strada șerpuiește printre parcele deja construite, dar fără amenajări specifice ale profilului stradal, în afara unei pietruiri cu lățimea de cca 3,5...4,0 m, care asigură condițiile minime pentru desfășurarea traficului.

Necesitatea finanțării acestei investiții vine din nevoia de a asigura un acces corespunzător la gospodăriile ce se ridică aici, pe dealul din spatele blocurilor Timișoarei 1-5. Tot acest drum este folosit și pentru accesul la lăcașul de cult Schitul "Înălțarea Domnului", amplasat mai sus, la cca 1 km distanță de drumul principal (Calea Timișoarei). Construirea lăcașului a început în anul 2004 și a fost punctul de plecare ce a deschis zona. Atunci s-a conturat și traseul actual al drumului, care a fost integrat în rețeaua de străzi a orașului ca strada Mănăstirii. În lungul acestei străzi au început să apară ulterior case unifamiliale care sunt incluse acum în intravilanul extins al orașului.

Având identificați beneficiarii investiției, scenariul de referință al proiectului urmărește atingerea următoarelor obiective:

- îmbunătățirea accesului la casele din lungul străzii și la schitul mănăstiresc "Înălțarea Domnului";
- accesibilizarea zonei și creșterea siguranței și confortului în spațiul public pentru a încuraja dezvoltările urbanistice începute;
- asigurarea unui acces rapid pentru mașinile de intervenții în situații de urgență;
- asigurarea amprizei pentru echiparea străzii cu infrastructura tehnico-edilitară necesară;
- sistematizarea zonei și asigurarea scurgerii apelor pluviale – reducerea riscului de inundații pe stradă;
- îmbunătățirea aspectelor de mediu: înlăturarea prafului și a noroiului, reducerea consumului de carburanți și reducerea emisiilor ce rezultă de aici, reducerea poluării fonice, etc.

În perspectivă, drumul poate fi folosit și în ideea întregirii unei posibile rute ce va lega Calea Timișoarei de zona Triaj prin conectarea la strada Iosif Velceanu, ce coboară în Triaj. Întreg dealul ce se ridică între valea Bârzavei și valea Bârzăviței va fi astfel accesibil pentru noi dezvoltări urbanistice.



### III. c) Valoarea investiției

Costurile investiției se ridică la **8.215.215 lei**, inclusiv TVA, din care 4.996.706 lei reprezintă C+M.

### III. d) Perioada de implementare propusă

Perioada de implementare propusă este de 30 luni, din care 12 luni execuția lucrărilor.

### III. e) Planșe - Planuri de situație, planuri de amplasament

La prezentul memoriu se anexează planșe cu privire la delimitarea zonei și cu lucrările propuse.

### III. f) Descriere ale caracteristicilor fizice ale întregului proiect

Categoria de importanță a construcției: C  
Tipul construcției: infrastructură pentru transport – stradă urbană  
Categoria tehnică a străzii: IV  
Rol funcțional: deservire locală  
Lungime stradă: 1,01 km  
Lățime parte carosabilă: 1 x 3,50 m  
Lățime trotuar: 1 x 1,50 m  
Structură rutieră parte carosabilă: structură elastică, îmbrăcăminte asfaltică  
Suprafață carosabilă: 4572 mp  
Canalizare pluvială subterană L=1 km  
Iluminat stradal: 40 stâlpi h=8 m cu corpuri LED100W  
Mobilier urban: 17 bănci + 17 coșuri de gunoi

Lucrările de modernizare a străzii implică lărgirea platformei actuale, realizarea structurii rutiere permanente, amenajarea unui trotuar adiacent părții carosabile, realizarea sistemului de colectare a apelor pluviale, adaptarea rețelelor edilitare existente la cota drumului, realizarea iluminatului stradal, marcarea și semnalizarea drumului, montarea de mobilier urban.

#### Lucrări rutiere

Strada Mănăstirii are un rol de deservire locală și se încadrează în categoria tehnică IV (STAS 10144/1). Strada preia un trafic ușor și de intensitate redusă. Sursele care

generează trafic sunt proprietățile private din lungul drumului și lăcașul de cult din vârful dealului.

Lungimea străzii este de 1010 m, de la intersecția cu strada Timișoarei până la Mănăstire. Proiectul păstrează traseul existent al drumului. Acest traseu este caracterizat de o succesiune de curbe ce urcă pe curbele de nivel de la cota 212 la cota 336, cu o pantă medie de peste 12 %. Având în vedere traseul dificil și categoria străzii, viteza de proiectare adoptată este de 25 km/h. Razele de racordare în plan proiectate au valori cuprinse între 12 m și 325 m. Declivitatea maximă în profil longitudinal ajunge la 20 % între picheții 400 și 450 și între picheții 530-580.

Profilul transversal tip prevede o stradă cu o bandă de circulație de 3,5 m, cu supralărgiri în curbele cu rază mică și cu platforme de încrucișare a traficului din loc în loc. Platformele de încrucișare lărgesc partea carosabilă la 5,5 m. Au fost proiectate 5 astfel de platforme. La capătul traseului s-a prevăzut o platformă giratorie de întoarcere. Pentru traficul pietonal se prevede un trotuar de 1,5 m lățime, pe partea dreaptă a sensului de urcare, de la un capăt la altul al străzii. Pe sectorul cuprins între pich. 0 și pich. 85 (zona de blocuri) se proiectează trotuar și pe partea stângă. De asemenea, pe sectorul cuprins între picheții 450 și 550 se proiectează un trotuar de serviciu (1 m lățime) și pe partea stângă. Delimitarea părții carosabile de trotuar sau de zona verde se va face cu borduri 15x25 cm, pozate la +10 cm față de cota carosabilului. Delimitarea trotuarului de zona verde marginală se va face cu borduri mici 10x15 cm. În general drumul se desfășoară în profil mixt. Acolo unde se profilează un taluz de rambleu mai înalt (vezi PTT3, PTT4 și PTT5) s-a prevăzut un parapet metalic fixat pe o fundație continuă din beton armat care asigură și o mai bună stabilitate a structurii drumului. Lungimea totală a parapetului proiectat este de 485 m.

Structura rutieră a părții carosabile va avea o alcătuire în conformitate cu clasa de trafic a străzii. Nu se contează pe pietruirile existente acum în cale. Se ia în considerare un teren de fundare tip P<sub>4</sub> (prafuri nisipoase), predominant în sondajele geotehnice efectuate. Coroborat cu tipul climateric (III) și cu regimul hidrologic (2b) rezultă un modul de elasticitate dinamic al terenului de fundare de 50 MPa. Având în vedere capacitatea portantă mică a terenului de fundare se impune realizarea unui strat de formă. Structura rutieră propusă va avea următoarea alcătuire:

Structură rutieră proiectată
Strat de uzură BA16 – 4 cm
Strat de legătură din BAD22,4 – 6 cm
Strat de fundație din piatră spartă - 20 cm
Strat inferior de fundație din balast - 10 cm
Strat de formă din zgură - 30 cm

Realizarea structurilor rutiere implică următoarele lucrări principale:

- demontarea bordurilor și spargerea și scoaterea dalei de beton existente pe primii 80 m ai traseului (zona blocurilor);

- scoaterea straturilor de materiale existente în cale și realizarea săpăturilor pentru lărgirea și aducerea la cotă a terasamentului, cu protejarea rețelelor subterane existente;
- realizarea fundației din beton armat pentru susținerea parapetului (pe sectoarele aferente);
- nivelarea și compactarea terasamentului în vederea așternerii stratului de formă;
- realizarea stratului de formă din zgură;
- realizarea primului strat de fundație din balast;
- montarea bordurilor carosabile;
- realizarea stratului superior de fundație din piatră spartă;
- montarea bordurilor la trotuare;
- realizarea fundației din balast la trotuare;
- aducerea la cotă a căminelor rețelelor subterane;
- realizarea îmbrăcăminții rutiere la carosabil și la trotuar.

Pentru trotuare se optează pentru o structură pavată alcătuită astfel:

Structură rutieră trotuare
<i>Pavaj prefabricat de 8 cm grosime, pe un strat de nisip de poză de 4 cm</i>
<i>Strat inferior de fundație din balast – 30 cm</i>

În final se vor monta indicatoarele, se vor aplica marcajele rutiere, se vor amenaja / rectifica zonele adiacente lucrărilor ca zone verzi / zone cu pietriș.

### **Sistemul de colectare a apelor pluviale**

În momentul actual nu există un sistem de colectare a apelor pluviale. Proiectul propune realizarea unei canalizări pluviale subterane, cu racordare la rețeaua existentă a orașului interceptată în zona blocurilor, la începutul proiectului. Scurgerea apelor de pe partea carosabilă se va face prin intermediul pantelor transversale, spre marginea bordurilor, unde vor fi amplasați receptorii pluviali proiectați (guri de scurgere).

Reteaua de canalizare pluvială va avea o lungime de 1000 m și va fi realizată din tuburi din PVC-multistrat, SN8, având diametre Dn315 mm, pe o lungime de 485 m, respectiv Dn400 mm, pe o lungime de 515 m. Conductele de canalizare din PVC, se pozează pe un pat de nisip de minim 10 cm grosime și vor fi înglobate într-un strat de nisip până la o înălțime de 30 cm peste creastă.

Baza șanțului de pozare trebuie executată cu mare atenție: se va asigura o suprafață netedă, fără pietre, și cu o stabilitate corespunzătoare pentru pozarea conductelor, respectiv stratului de pozare.

Colectorul de canalizare pluvială va fi pozat sub adâncimea minimă de îngheț și va avea o pantă care să asigure o funcționare optimă a sistemului de canalizare astfel obținându-se o viteză de autocurățire a canalului. Adâncimea medie de pozare este -1,5 m.

Pe traseul conductei s-au prevăzut 43 camine de vizitare, de forma circulară din beton conform STAS 2448-82, SR EN 1917, având diametri Dn800mm. Caminele de vizitare se vor amplasa conform planului de situație, la cotele și distanțele prevăzute în profilul longitudinal. Acestea sunt prevăzute cu trepte acces în otel beton  $\varnothing$  20 mm.

Receptori pluviali tip "Geiger", în număr 39 buc. vor fi amplasați la marginea părții carosabile, la intervale de cca 25 m. Receptorii pluviali tip "Geiger" proiectați sunt conform STAS 8601-82, realizați cu depozit pentru nămol fără sifon, fiind racordați la colectorul proiectat prin intermediul unor cămine de vizitare, sau, unde nu este posibil, racordați direct la canalul colector pluvial cu ajutorul unor piese speciale. Legătura dintre gurile de scurgere și canalul colector va fi asigurată prin intermediul unor tuburi din PVC KG, SN8 cu Dn 160 mm în lungime totală de 80 m.

Cuplarea conductelor de racord la canalizare se poate realiza în două variante:

- cuplarea în căminul de vizitare din beton. Pentru aceasta, se va perfora tubul de beton și va fi prevăzută o garnitură specială pentru cuplarea tubului din PVC-KG;
- cuplarea direct pe conducta de canalizare, prin intermediul unor cuplaje rapide cu articulație sferică.

### **Iluminat stradal**

Strada va fi echipată cu instalație electrică pentru iluminat stradal. Aceasta se va racorda la ultimul stâlp de iluminat existent în partea de jos a străzii, la blocuri.

În lungul străzii, spre Mănăstire, se vor monta 40 stalpi metalici OL-Zn noi cu flase pe fundații turnate din beton ( $h=8m$ ), echipați cu brate speciale livrate odată cu stalpii metalici, și corpuri de iluminat tip LED 100W echipate cu elemente de telegestiune.

Se vor realiza rețele subterane noi cu cabluri ACYAbY 4x16mm<sup>2</sup> care vor alimenta stalpii metalici proiectați.

Necesarul de putere pe strada pe care se realizează un nou iluminat public este de 40buc x 100W = 4000w

La realizarea lucrării se vor folosi :

- Corpuri de iluminat tip LED cu clasa de izolație II, IP66, temperatura ambianță -30 la +50 grade C și corpuri de iluminat LED cu putere de 100W;
- Stalpi de iluminat metalici folosiți vor fi din OL –Zn H= 8m și vor fi montați cu flase pe fundații turnate din beton;
- Cablurile de racord ale iluminatului public se vor monta subteran trase în tuburi gofrate D=90mm care se vor monta pe pat de nisip;
- Stalpii vor fi echipați cu tablouri de derivație și cu dijunctoare de protecție a corpurilor de iluminat de 2 - 4A montate în interiorul stalpilor;
- Consolele (bratele) vor fi din OL Zn cu D=42mm pentru fixarea corpurilor pe stalpii metalici proiectați;

- Fiecare stalp metalic se va lega la priza de pamant realizata ( $R_p < 4$  ohmi) cu platbanda OL-Zn 40x4mm si electrozi OL-Zn  $l=2m$  si  $D=2 \frac{1}{2}$ " montate pe toata lungimea rețelei de iluminat;
- Derivatiiile cablurilor se vor realiza cu cleme si disjunctoare in interiorul stalpilor metalici sau cu morsete, iar corpurile de iluminat se vor racorda cu cabluri CYY-F 3x1,5mm<sup>2</sup> de la disjunctoare 2 - 4A.

#### Instalatii de priza de pamant

In faza de proiectare s-au luat masuri de protectie a personalului de executie si exploatare prin prevederea legaturilor la priza de pamant a utilajelor folosite si a carcaselor metalice ale tablourilor si stalpii metalici.

Priza de pamant exterioara realizata va trebui sa aibe dupa verificare valoarea de dispersie mai mica de 4 ohmi, conform SR EN 61140:2002+A1:2007. Priza de pamant se va realiza cu electrozi OL-Zn cu  $L=2m$  si  $D=2 \frac{1}{2}$ " legati intre ei prin sudura cu platbanda OL-Zn 40x4mm. Electrozii si platbanda 40x4mm vor lega la toti stalpii metalici la suruburile special prevazute cu platbanda OL-Zn 25x4mm. Electrozii se vor monta vertical in pamant pana la  $h=0,5-0,6m$  fata de capatul lor superior si vor fi montati la pasul de un electrod la trei stalpi.

#### Mobilier urban

Pentru că strada deservește un obiectiv de interes public – Mănăstirea "Înălțarea Domnului", strada va fi dotată cu mobilier urban, conform listei de mai jos:

Nr. Crt.	Elemente	UM	cantitate	Caracteristici tehnice orientative
1.	Bancă 1,85 m lungime	buc	17	Bancă pentru parc, cu părțile laterale din aliaj de aluminiu turnat, șaua și spătarul din lamele de lemn tropical natur, tratate împotriva mucegaiului, a insectelor și a razelor UV, prinse de structura metalică prin șuruburi din oțel inoxidabil; Dimensiuni: L = 1850 mm, l=645 mm, h=810 mm;
2.	Coșuri de gunoi	buc	17	Coș de gunoi din oțel galvanizat vopsit cu vopsea pulbere, cu înveliș din lamele din lemn tropical, tratate împotriva mucegaiului, a insectelor și a razelor UV, cu coș interior din tablă zincată, cu capac, cu scrumieră Dimensiuni: Ø 390 mm, h=940 mm; volum coș 45 l;



### Suprafețe:

Zona de intervenție a proiectului acoperă o suprafață de 9.034 mp, din care:

Zonă	Material	Suprafață
Carosabil	asfalt	4572 mp
Trotuare	pavaj, borduri	2302 mp
Zone adiacente, taluzări	Zone verzi / zone cu pietriș	2160 mp

## IV. DESCRIEREA LUCRĂRILOR DE DEMOLARE

### Demolare structuri rutiere vechi

Considerând scoaterea structurilor rutiere vechi ca o lucrare de demolare, rezultă de aici o cantitate însemnată de deșeuri de construcții. Drumul existent are o structură rutieră pietruită formată din amestecuri de pietriș, zgură, mixtură frezată, cu grosimi medii de 50 cm. În plus, pe primii 80 m ai traseului, în zona blocurilor de pe strada Timișoarei, drumul este betonat și încadrat de borduri.

Lucrările de demolare a zonelor betonate încep cu scoaterea elementelor de încadrare, borduri din beton fixate pe fundație din beton. Bordurile se vor disloca cu piconul și se vor încărca în autobasculante cu un încărcător frontal de mici dimensiuni. În continuare, dalele de beton se vor sparge cu piconul în plăci de dimensiuni mici, se vor disloca și se vor încărca cu un încărcător frontal în mijloacele de transport.

Materialele pietroase se vor scoate din cale cu excavatorul și se vor încărca în autobasculante. Se va acorda atenție protejării rețelelor edilitare subterane. În zona acestora săpăturile se vor executa manual.

Materialele rezultate din demolări vor fi transportate la unitatea de procesare a deșeurilor nepericuloase din construcții de pe Valea Țerovei. S-au calculat aici următoarele cantități de deșeuri:

- moloz: 143 mc
- amestec de agregate cu pământ: 4.620 mc

Pe perioada acestor lucrări inițiale care pregătesc platforma pentru noua structură, traficul auto pe stradă nu se va putea desfășura. Traficul se poate relua în condiții de șantier doar după așternerea primelor straturi de fundație și cu condiția protejării căminelor rețelelor subterane, noi sau existente. Pe lângă măsurile de izolare a zonei și de restricționare a traficului auto și pietonal, se vor lua și măsuri de protecție a factorilor de mediu. În timpul lucrărilor se va asigura udarea drumurilor de șantier pentru a limita ridicarea prafului. De asemenea, la ieșirea din șantier, roțile autovehiculelor se vor spăla cu jet de apă pentru îndepărtarea noroiului. Nu în ultimul rând, se vor respecta orele de liniște.

## V. DESCRIEREA AMPLASĂRII PROIECTULUI

### a) Descrierea amplasamentului

Privit în ansamblu, arealul studiat aparține Depresiunii Reșița și prezintă aspectul unei văi, flancate de dealuri piemontane. Depresiunea Reșița se situează la vest de Munții Semenicului, fiind limitată spre sud de prelungirile Munților Aninei și spre vest de cei ai Dognecei.

Reșița s-a format pe cursul mijlociu al Bârzavei, unde zonele de luncă alternează cu văi mai înguste. Pe una din aceste lunci s-a construit cartierul Lunca Bârzavei, denumit și Govândari, după numele pârâului ce se varsă în Bârzava la sud de cartier. Un alt afluent al Bârzavei pe zona aceasta este p. Bârzăvița, care se varsă în Bârzava în partea de nord a cartierului. Întreaga zonă a fost sistematizată în anii '60-'70, cursul Bârzavei a fost deviat pe tronsonul dintre cele două pâraie amintite, lăsând loc platformei pe care s-a construit cartierul, între cursul deviat al Bârzavei la vest și dealul Lazar, la est, la o cotă medie 200 dMN. Pe partea opusă, pe malul stâng al Bârzavei, s-a construit Gara de Nord, iar în spatele acesteia, pe culoarul rămas între linii și dealurile ce mărginesc orașul la vest, s-a dezvoltat o zonă preponderent industrială – Calea Timișoarei. Cele câteva blocuri de locuit de aici sunt amplasate spre valea Bârzăviței, intersecție cu Calea Timișoarei. În spatele acestor blocuri se ridică dealuri ce urcă spre cota 300.

### b) Relații cu zone învecinate, accesuri existente și / sau căi de acces posibile

Strada Mănăstirii asigură acces la casele din spatele blocurilor Timișoarei 1 - Timișoarei 5 precum și la schitul "Înălțarea Domnului", amplasat la cca 1 km mai sus. Strada se desprinde din Calea Timișoarei în spatele Gării de Nord. Pe primii 80 metrii strada este betonată și integrată în rețeaua de drumuri și alei care deservește blocurile de aici. Restul traseului nu este sistematizat și s-a dezvoltat liber, urcând pe fața estică a dealului spre zonele înalte din extravilan. Strada nu se intersectează cu alte străzi din zonă.

### c) Orientări propuse față de punctele cardinale și față de punctele de interes naturale sau construite

Întreaga zonă Govândari s-a dezvoltat pe direcția N-S, în lungul văii Bârzavei, iar drumurile principale din cartier urmăresc aceeași direcție. Strada Timișoarei urmărește culoarul îngust dintre liniile de tren ale Gării de Nord și dealurile ce mărginesc orașul la vest și reprezintă una dintre cele două ieșiri din oraș în direcția Timișoara. Strada Mănăstirii se desprinde perpendicular din strada Timișoarei în dreptul Gării și urcă spre schitul Înălțarea Domnului amplasat pe coama dealului.

d) Surse de poluare existente în zonă

Nu au fost identificate surse de poluare în zonă.

e) Date climatice și particularități de relief

Din punct de vedere climatic, așezarea în partea de sud-vest a României conferă microregiunii Reșița câteva caracteristici aparte. Pronunțata influență a anticlonului azoric și relativa apropiere de Marea Mediterană fac destul de puternică o astfel de influență, în sensul unor ierni mai blânde și veri mai răcoroase decât în regiunile transcarpatice. Potrivit academicianului *T. Moraru* și colaboratorilor, microregiunea Reșița se încadrează din punct de vedere climatic în regiunea climatică C. f. b. x. (după Köppen).

Temperatura medie multianuală din bazinul Bârzavei, urmărită pe un interval continuu de 20 de ani, se menține în jur de 11° C (10,9° C), cu oscilații între 8,7° C (1961) și 12,1° C (1991). Pe anotimpuri, se înregistrează următoarele medii:

- iarna : 0,2° C;
- primăvara : 11,2° C;
- vara : 20,8° C;
- toamna : 11,4° C.

Cantitatea medie a precipitațiilor ce cad în zonă are valori între 700 și 1000 mm. Numărul zilelor cu precipitații într-un an este de 120. Cantități mai mari cad în lunile mai-iunie și mai mici în februarie. Zăpada prezintă grosimi medii de 20 ... 50 cm, prima zăpadă începând cu luna noiembrie, ultima zăpadă în martie.

Adâncimea de îngheț în zona cercetată este de 70 cm ... 80 cm, conform STAS 6054 – 77.

În ansamblul său, microregiunea Reșița beneficiază de un regim eolian relativ calm, atât sub aspectul intensităților, cât și sub cel al frecvențelor. Față de direcția dominantă NV se manifestă și schimbări diurne de direcție, frecvența celor dinspre sud fiind minimă. De asemenea, este demn de semnalat faptul că specificul reliefului, prin prezența unor dealuri înalte în jur, direcționează vânturile în lungul văilor, precum și aceea că la Reșița se resimte o variantă a Austrului numită Coșava, chiar dacă nu are aici intensitatea din alte localități ale Banatului de sud (Oravița, Anina, Moldova Nouă).

Din punctul de vedere al căilor de comunicație, STAS 1709/1 – 90 (Fig. 2) situează amplasamentul în zona de tip climateric III, cu valoarea indicelui de umiditate  $I_m > 20$ .

f) Existența în zonă a unor monumente istorice / situri arheologice / zone protejate / terenuri aparținând unor instituții din sistemul de apărare națională

Nu apar obligații sau constrângeri speciale privind protecția obiectivelor din zonă. Terenul nu se află în zona de protecția a monumentelor istorice. În zonă nu au fost identificate situri arheologice, arii naturale protejate sau alte obiective cu regim special de protecție.

#### g) Caracteristici geofizice ale terenului

Din punct de vedere geologic formațiunile dominante în zonă sunt depozitele coezive (prafuri argiloase, argile prăfoase) cu o pronunțată friabilitate și care au determinat, prin activitatea complexului apelor de suprafață, o puternică fragmentare a reliefului cu văi. Relieful piemontului bănățean se estompează progresiv către zonele periferice trecând printr-un contact insidios spre Câmpia de Vest, care pătrunde sub forma unor golfuri în bazinele cursurilor de apă. Depozitele geologice sedimentare în șesul aplatizat din vatra depresiunii sunt alcătuite din aluviuni fine remanente, erodate și transportate din zonele premontane acoperite cu o crustă cu structură macroporică.

Cercetările efectuate în amplasament pun în evidență o stratificație a terenului de fundare alcătuită din pietrișuri prăfoase nisipoase ( $P_2$ ) în zona de la baza dealului, respectiv prafuri nisipoase și prafuri nisipoase argiloase ( $P_4$ ) pe restul traseului.

Terenul se prezintă în condiții bune de stabilitate, nefiind afectat de fenomene de alunecare, eroziune sau alte fenomene geologice care ar putea pune în pericol stabilitatea generală a construcțiilor.

Criteriul granulometric al pământurilor care alcătuiesc terenul de fundare, stabilit conform Tab.1 din STAS 1709/2-90, permite clasificarea pământurilor întâlnite în majoritatea sondajelor geotehnice în categoria pământurilor foarte sensibile la îngheț.

#### Seismicitatea

Conform Codului de proiectare seismică P 100-2013, accelerația terenului pentru proiectare la cutremure de pământ cu un interval minim de recurență  $IMR = 100$  ani este  $a_g = 0,15$  g, iar perioada de colț este  $T_c = 0,70$  sec.

#### h) Regimul tehnic și juridic al terenului

Terenul ce va fi ocupat se află parțial în intravilan, în zona UTR 40 și 40b din PUG Reșița și parțial în extravilan. Conform documentațiilor de urbanism, este permisă executarea de construcții pe terenuri în extravilan pentru, printre altele: căi de comunicație rutieră, rețele tehnico-edilitare, grupate în apropierea căilor de comunicație, alte lucrări de utilitate publică de interes național sau local.

Folosința actuală a terenului se împarte între "drum, curți/construcții, pădure, arabil, fâneată, pășune, altele".

Destinația viitoare a terenului "zona pentru căi de comunicație rutieră și construcții aferente". Suprafața ocupată va fi integrată în rețeaua de străzi a municipiului Reșița.

Terenul nu interferează cu zona de protecție a monumentelor istorice de pe raza municipiului.

Conform Legii 292/2018, proiectul se încadrează în lista proiectelor pentru care trebuie stabilită necesitatea efectuării evaluării impactului asupra mediului (Anexa nr. 2 la Lege, poziția 13, litera a) orice modificări sau extinderi, altele decât cele prevăzute la pct. 24 din anexa nr. 1, ale proiectelor deja executate prevăzute în anexa 1 sau 2, care pot avea efecte semnificativ negative asupra mediului).

Proiectul nu intră sub incidența Legii 22/2001 privind evaluarea impactului asupra mediului în contextul transfrontalier. Cea mai apropiată graniță de stat este granița cu Serbia, la 40 km distanță, în direcția SV.

Lucrările nu interferează cu zona de protecție a monumentelor istorice de pe raza municipiului, aprobată prin Ordin de ministru nr. 2314 / 2004.

Lucrările nu interferează cu zona de protecție a siturilor arheologice așa cum sunt ele menționate în OG 43/2000.

*Coordonate geografice Stereo 70 ale proiectului: 254.174 E / 428.962 N*

## **VI. DESCRIEREA TUTUROR EFECTELOR SEMNIFICATIVE POSIBILE ASUPRA MEDIULUI**

### **VI. A. Surse de poluanți**

#### **a) Protecția calitatii apelor**

Construcția în sine nefiind un poluator pe perioada de exploatare, singurele momente în care factorii de mediu sunt influențați apar, în mod accidental, în faza de execuție.

Potențialele surse de poluare în timpul execuției sunt reprezentate de produsele petroliere rezultate din activitatea de intretinere și funcționare a utilajelor care, antrenate de apele meteorice, ajung în pânza freatică. Un alt risc de poluare accidentală a pânzei freactice apare în faza de scoatere a structurilor existente și de săpături la rețele, când se pot sparge țevi de canalizare menajeră, rezultând infiltrații cu apă uzate menajere.



Nu există însă risc de poluare directă a apelor de suprafață. În zonă nu sunt receptori deschiși (pârâie, ogașe, etc.).

Pentru a evita contaminarea accidentală a pânzei freatice, pe perioada execuției constructorul va asigura utilaje și echipamente aflate în stare bună de funcționare, fără improvizații ce pot genera scurgeri de lubrifianți sau combustibil. Nu se va permite nici realizarea de lucrări de reparații sau întreținere ale utilajelor (schimbat ulei, etc.) în perimetrul sau în zona șantierului. Pentru aceste lucrări utilajele se vor transporta către ateliere auto-mecanice autorizate. În caz de scurgeri accidentale de hidrocarburi, zona afectată se va izola și se vor lua măsuri urgente de decontaminare prin excavarea pământului cu infiltrații. Pământul excavat se va transporta în depozite special amenajate unde va fi tratat cu substanțe absorbante naturale și biodegradabile.

Pe de altă parte, pentru a evita spargerea țevilor de canalizare menajeră, în primul rând acestea se vor identifica și se vor picheta împreună cu reprezentanții operatorului de apă-canal, iar în momentul execuției lucrărilor, săpăturile în apropierea rețelei se vor executa doar manual.

Pe perioada de exploatare, apele meteorice vor fi colectate prin sistemul de canalizare pluvială proiectat și vor fi descărcate în canalizare pluvială a orașului.

## **b) Protecția calitatii aerului**

Principala sursă de poluare a aerului este reprezentată de gazele de eșapament emane de utilajele cu ardere internă folosite în execuția lucrărilor și transportul materiei prime (CO, CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub>, etc). Nivelul noxelor trebuie redus pe cât posibil, iar utilizarea unor utilaje noi și performante reprezintă o condiție necesară în îndeplinirea acestui obiectiv.

În alta ordine de idei, pe perioada execuției constructorul va asigura udarea permanentă a drumurilor de șantier pentru a limita ridicarea prafului.

Pe perioada de exploatare nu se estimează o diminuare a calității aerului. Nivelul noxelor se reduce teoretic față de cel existent prin faptul că strada modernizată va asigura o rulare lină a automobilelor, eliminându-se frânările și accelerările repetate.

## **c) Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor**

Având în vedere că lucrările sunt amplasate într-o zonă rezidențială și de reculegere și faptul că se vor folosi utilaje grele de transport și execuție, pe perioada lucrărilor se va respecta un program strict în care utilajele pot funcționa. Se propune un program de lucru 8:00 - 18:00 în zilele lucrătoare și interzicerea lucrului în zilele nelucrătoare. De asemenea, la orele de liniște 13-14, lucrările de demolări se vor sista.

#### **d) Protecția împotriva radiațiilor**

Nu e cazul.

#### **e) Protecția solului și subsolului**

Ca potențiale surse de poluare a solului se enumeră scurgerile de lubrifianți sau alte produse petroliere, atât în zona construită cât și în cadrul organizării de șantier și a locului de staționare a utilajelor. Se recomandă ca zona de staționare a utilajelor, dacă nu este amenajată prin betonare sau alt tip de pavaj, să se prevadă cu material absorbant (nisip, rumeguș), pentru a prevenii infiltrațiile materialelor poluante în sol. Nu se va permite realizarea de lucrări de reparații și întreținere la utilaje în perimetrul șantierului.

Un alt risc de poluare accidentală a pânzei freatice apare în faza de scoatere a structurilor existente și de săpături la rețele, când se pot sparge țevi de canalizare menajeră, rezultând infiltrații cu apă uzate menajere.

Daca se produc scurgeri accidentale se vor lua masurile enuntate la punctul a).

În prezent, pentru că structura rutieră este permeabilă (pietruire), solul este expus la riscul de contaminare cu produse petroliere. Prin realizarea investiției pe viitor acest risc este diminuat. Apele pluviale, cu eventuale produse petroliere spălate de pe carosabil, se vor dirija spre sistemul de canalizare pluvială al orașului unde vor fi epurate.

#### **f) Protecția ecosistemelor terestre si acvatice**

Lucrările sunt amplasate într-o zonă parțial urbanizată. În zonă nu apar situri protejate și nu se poate vorbi de o biodiversitate. Lucrările de modernizare se rezumă la suprefețele existente aflate acum în uz ca suprafețe de trafic, fără extinderi spre zone cu altă destinație (parcuri, grădini, etc). Proiectul nu implică tăieri de arbori sau ocupări de zone verzi existente.

#### **g) Protecția asezarilor umane si a altor obiective de interes public**

Investiția se integrează într-un spațiu urban existent și păstrează un raport echilibrat între spațiul construit și spațiul verde. Intervenția este una neinvazivă, în sensul că se păstrează traseul actual al străzii. Soluțiile alese se integrează în arhitectura cartierului, având o abordare modernă și folosindu-se, ca materiale principale, pavajul prefabricat și asfaltul. Prin proiect se respectă normele de sănătate publică cu privire la distanțele față de spațiile de locuit.

## h) Prevenirea și gestionarea deșeurilor generate pe amplasament în timpul realizării proiectului și în timpul exploatarei

Pe toată perioada lucrărilor constructorul va asigura curățenia șantierului și a organizării de șantier. Deșeurile menajere generate de activitatea muncitorilor se vor colecta în containere dedicate amplasate în cadrul organizării de șantier. Toate deșeurile generate în zona de lucru se vor transporta la sfârșitul zilei spre organizarea de șantier. Pentru a nu fi împrăștiate de vânt sau de animale, nu este permisă lăsarea peste noapte a deșeurilor în afara perimetrului îngrădit al organizării de șantier. Colectarea deșeurilor se va face selectiv și vor fi ridicate de către operatorul local, în baza unui contract între acesta și antreprenor.

Deșeurile din construcții se vor trata separat. Acestea vor fi transportate în cadrul proiectului la depozitul de pe Valea Țerovei în ideea sortării și revalorificării acestora. Evacuarea deșeurilor de construcții se va face cât mai repede posibil de la generarea lor. Nu va fi permisă depozitarea deșeurilor de construcții pe șantier o perioadă de timp mai mare de 5 zile. Ca materiale considerate deșeuri de construcție rezultate din acest proiect se enumeră:

Cod dese	Denumire	Cantitate estimata
17 01 01	Beton (rezultat din scoatere borduri, structură rutieră veche și alte structuri)	143 mc
17 05 04	Pământ și pietre, altele decât cele specificate la 17 05 03 (rezultat după excavații la structurile rutiere existente)	4.620 mc

Pe perioada de exploatare a străzii, curățenia și lucrările de întreținere curentă a acestora intră în sarcina serviciului de salubritate și gospodărire urbană al Primăriei Reșița. Se au în vedere următoarele: adunarea gunoaielor ce se strâng în ampriza străzii, cosirea ierbii de pe zonele adiacente, măturarea și adunarea nisipului rezultat din întreținerea de iarnă, golirea coșurilor de gunoi, etc.

Prin proiect se prevăd 17 coșuri de gunoi ce vor fi amplasate pe traseu.

## i) Gospodărirea substanțelor chimice periculoase

Nu e cazul.

## VI. B. Utilizarea resurselor naturale

Zona de intervenție a proiectului acoperă o suprafață de 9034 mp (zone carosabile, zone pietonale, zone verzi adiacente, taluzări).

Funcționarea construcției după darea în folosință nu implică utilizarea de resurse naturale.



Având în vedere cele descrise în partea tehnică, se enumeră mai jos principalele materiale noi ce se vor îngloba în lucrare:

- 1699 mc zgură
- 1136 mc balast
- 914 mc piatră spartă
- 1097 to mixtură asfaltică
- 1900 mp pavaj
- 388 mc beton proaspăt

Ca sursă principală de energie folosită la realizarea lucrărilor se menționează combustibilul lichid, motorină sau benzină, folosit de utilajele și echipamentele de pe șantier. Inclusiv echipamentele electrice se vor alimenta de la un generator pe bază de combustibil.

## **VII. DESCRIEREA ASPECTELOR DE MEDIU AFECTATE ÎN MOD SEMNIFICATIV DE PROIECT**

Nu se identifica aspecte de mediu afectate semnificativ.

Lucrările sunt amplasate într-o zonă parțial urbanizată. În zonă nu apar situri protejate și nu se poate vorbi de o biodiversitate. Lucrările de modernizare se rezumă la suprefețele existente aflate acum în uz ca suprafețe de trafic, fără extinderi spre zone cu altă destinație (parcuri, grădini, etc). Proiectul nu implică tăieri de arbori sau ocupări de zone verzi existente. Astfel, factorii de mediu care au un impact direct asupra calității vieții nu vor fi afectați în mod negativ.

## **VIII. PREVEDERI PENTRU MONITORIZAREA MEDIULUI**

Construcția nu este un poluator și nu se impun dotări pentru monitorizarea și controlul emisiilor de poluanți în mediu. Strada este o stradă de categorie inferioară, cu rol de deservire locală, și nu atrage trafic suplimentar. Prin realizarea construcției nu se estimează o diminuare a calității aerului. Nivelul noxelor se reduce teoretic față de cel existent prin faptul că strada modernizată va asigura o rulare lină a automobilelor, eliminându-se frânărilor și accelerările repetate.

## **IX. LEGĂTURI CU ALTE ACTE NORMATIVE**

Prezentei investiții nu i se aplică prevederile directivei 2010/75/UE privind emisiile industriale.

Prezentei investiții nu i se aplică prevederile directivei 2012/18/UE privind controlul pericolelor de accidente majore care implică substanțe periculoase.

Proiectul respectă prevederile directivei 2000/60/CE privind politica comunitară în domeniul apei.

Proiectul respectă prevederile directivei 2008/50/CE privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa.

Proiectul respectă prevederile directivei 2008/98/CE privind deșeurile.

Conform Legii 292/2018, proiectul se încadrează în lista proiectelor pentru care trebuie stabilită necesitatea efectuării evaluării impactului asupra mediului (Anexa nr. 2 la Lege, poziția 13, litera a) orice modificări sau extinderi, altele decât cele prevăzute la pct. 24 din anexa nr. 1, ale proiectelor deja executate prevăzute în anexa 1 sau 2, care pot avea efecte semnificativ negative asupra mediului).

Proiectul nu intră sub incidența art. 28 din OUG 57/2007 privind regimul ariilor protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice.

Proiectul nu se încadrează în prevederile art. 48 și 54 din Legea Apelor 107/1996, cu modificările și completările ulterioare.

Proiectul nu intră sub incidența Legii 22/2001 privind evaluarea impactului asupra mediului în contextul transfrontalier.

## **X. LUCRĂRI NECESARE ORGANIZĂRII DE ȘANTIER**

Având în vedere apropierea șantierului de sediul Direcției de Întreținere a Domeniului Public Reșița (1 km), se propune amplasarea organizării de șantier pe platforma Direcției, spațiu îngrădit, iluminat, racordat la utilități, cu platforme disponibile pentru depozitarea materialelor sau pentru gararea utilajelor. Astfel, nu se impun alte lucrări de amenajare a spațiului. Pe platforma disponibilă se va delimita un perimetru de cca 100 mp pe care se vor monta următoarele dotări provizorii:

- un container monobloc 2,5 x 7,0 m ca birou de șantier;
- un container monobloc 2,5 x 7,0 m ca vestiar, cu baie;
- un container pentru gunoi menajer.

Adiacent se va rezerva o suprafață de 500 mp pentru depozitarea prefabricatelor și pentru gararea utilajelor.

Agregatele (balast, piatra spartă) nu se vor depozita provizoriu pe șantier, ci vor fi puse în operă odată cu aducerea lor pe șantier, realizându-se graficul de transport în corelare cu graficul de execuție.

Betonul asfaltic pentru structura rutieră sau betonul de ciment necesar la alte structuri vor fi aprovizionate de la stații de asfalt, respectiv stații de betoane agrementate. Și în cazul acestora, graficul de aducere pe șantier se va corela cu graficul de execuție.

Se va interzice amplasarea sau depozitarea pe termen lung a materialelor de construcții în afara organizării de șantier, în ampriza drumului sau în alte zone neamenajate ca depozite de materiale.

Prezentul proiect nu implică folosirea de materiale periculoase care prin depozitare pe șantier ar afecta mediul înconjurător sau sănătatea populației.

Se va interzice și staționarea vehiculelor ce aprovizionează șantierul pe margine drumurilor publice de pe raza șantierului. Pentru aceasta graficul de aprovizionare trebuie să fie corelat permanent cu graficul de execuție.

Constructorul va asigura o bună desfășurare a traficului pe raza cartierului pe parcursul executării lucrărilor, cu luarea tuturor măsurilor privind siguranța circulației, conform Ordinului Ministrului Transporturilor pentru aprobarea „Normelor metodologice privind condițiile de închidere a circulației și de instituire a restricțiilor de circulație în vederea executării de lucrări în zona drumului public și/sau pentru protejarea drumului”. În lungul străzii aflate în lucru se va circula în condiții de șantier, cu închiderea totală a circulației în anumite intervale orare, în funcție de procesele tehnologice aflate în desfășurare.

#### Utilități pe șantier:

În incinta organizării de șantier nu se vor amenaja spații de dormit. Cazarea și masa muncitorilor se va face în regim de pensiune la agenții economici din zonă.

Apă de consum se va aduce pe șantier în recipiente iar șantierul va fi dotat cu toalete ecologice care se vor monta la punctele de lucru și se vor muta în funcție de avansarea șantierului.

Containerele birou și vestiar ce vor deservi organizarea de șantier se vor racorda la utilitățile existente în incinta Direcției de Întreținere, unde se propune amplasarea acestora.

Telecomunicațiile pot fi acoperite de rețelele mobile din zonă.

Deșeurile menajere din cadrul organizării de șantier se vor ridica de către operatorul local, în baza unui contract între acesta și constructor.

Lucrările au fost eșalonate pe 12 luni, inclusiv lucrările pentru organizarea de șantier / dezafectarea organizării de șantier.

## XI. LUCRĂRI DE REFACERE A AMPLASAMENTULUI LA FINALIZAREA INVESTIȚIEI

După finalizarea lucrărilor, organizarea de șantier se va dezafecta prin debransarea de la utilități, demontarea și transportul containerelor, curățirea platformelor de orice fel de deșeuri și redarea acestora funcțiilor inițiale. Toate aceste lucrări intră în sarcina Constructorului.

În rest, pe zonele de intervenție ale proiectului, eventualele zone verzi adiacente afectate de lucrări se vor reface prin lucrări de scarificare, nivelare, însămânțare sau plantare, dacă este cazul.

## XII. PIESE DESENATE

<i>Denumire planșă</i>	<i>Scara</i>	<i>Planșa nr.</i>	<i>Rev.</i>
<i>Plan de încadrare în zonă</i>	<i>1:10.000</i>	<i>277 / 0</i>	<i>0</i>
<i>Plan de situație</i>	<i>1:500</i>	<i>277 / 1-1</i>	<i>0</i>
<i>Profiluri transversale tip 1 și 2, detalii structură rutieră</i>	<i>1:50; 1:25</i>	<i>277 / 2-1</i>	<i>0</i>
<i>Profiluri transversale tip 3, 4 și 5</i>	<i>1:50; 1:25</i>	<i>277 / 2-2</i>	<i>0</i>

întocmit,  
ing. Bălu Radu



ROMÂNIA  
JUDEȚUL CARAȘ-SEVERIN  
PRIMĂRIA MUNICIPIUL REȘIȚA  
NR. 71111 din 20/08/2024

### CERTIFICAT DE URBANISM

Nr: 279 din 22,08, 2024

În scopul: MODERNIZARE STRADA MANASTIRII MUNICIPIUL RESITA

Ca urmare a cererii adresate de **MUNICIPIUL RESITA PRIN PRIMAR POPA IOAN**, cu domiciliul în județul **Caras-Severin**, municipiul **Resita**, satul -, sector -, cod poștal -, strada **Piata 1 Decembrie 1918, nr. 1A**, bl. -, sc. -, et. -, ap. -, telefon/fax -, e-mail -, înregistrată la nr. 71111 din 20/08/2024,

pentru imobilul  teren și/sau  construcții situat în județul **Caras-Severin**, municipiul **Resita**, satul -, sector -, cod poștal -, strada **Mănăstirii**, nr. -, bl. -, sc. -, et. -, ap. -, sau identificat prin **CARTEA FUNCİARĂ CONFORM ANEXĂ LA CERTIFICATUL DE URBANISM, NR. TOPO -, NR. CADASTRAL CONFORM ANEXĂ LA CERTIFICATUL DE URBANISM,**

În temeiul reglementărilor Documentației de urbanism nr 4431,145 / 2006 faza PUG aprobată prin Hotărârea Consiliului Local 92/06.04.2011

În conformitate cu prevederile Legii nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, republicată, cu modificările și completările ulterioare,

#### SE CERTIFICĂ:

##### 1. REGIMUL JURIDIC:

1. Se va specifica locația terenului/construcției: Terenul/construcțiile se află atât în extravilanul cât și în intravilanul Municipiului Reșița, în afara zonei de protecție a monumentelor istorice.
2. Proprietatea terenului/construcției, din extrasul CF: Imobil în proprietatea: Conform anexă la Certificatul de Urbanism

##### 2. REGIMUL ECONOMIC:

1. FOLOSINȚĂ ACTUALĂ, din extrasul CF: drum, curți construcții, pădure, arabil, fâneață, pășune, altele

Este permisă executarea de construcții pe terenurile agricole din extravilan, fără a primi o delimitare ca trup al intravilanului, numai pentru următoarele funcțiuni:

- Construcții pentru activități agricole; construcții și instalații agrozootehnice amenajări piscicole și de îmbunătățiri funciare, drumuri tehnologice și de exploatare agricolă, platforme și spații de depozitare care servesc nevoilor producției agricole. Nu se includ în această categorie construcțiile de locuințe, garaje sau alte amenajări cu caracter permanent.
- lucrări de utilitate publică, de interes național sau local, admise în condițiile legii 18/1991 art. 71 alin. 2 aprobate de organisme competente.

- Construcții cu destinație militară; cât și construcțiile care prin natura lor nu pot fi incluse în intravilan definite ca unități cu risc pentru populație. Construcțiile civile se vor amplasa la minimum 2400 m de limita obiectivelor speciale aparținând M.Ap.N, M.I. și S.R.I.

- Rețele tehnico-edilitare, amplasate grupat, în apropierea căilor de comunicație;

- Captări și rezervoare de apă;

- Căi de comunicație rutieră;

Este interzisă executarea construcțiilor pe:

- terenurile arabile de clasa I și II de bonitate;
- terenurile amenajate cu lucrări de îmbunătățiri funciare;
- terenurile cultivate cu vii și livezi, pe rod;
- În zonele de protecție a cursurilor de apă și lacurilor, cu excepția drumurilor de traversare, a podurilor și a lucrărilor de gospodărire a apelor;
- În zonele cu vestigii arheologice;
- în zonele naturale protejate;

Se interzice utilizarea pentru alte scopuri decât cele prevăzute în P.U.G. a terenurilor rezervate pentru lucrări de utilitate publică. Acestea sunt:

- căile de comunicație:



- deschiderea și lărgirea drumurilor, modernizarea acestora, precum și lucrările de artă aferente (poduri, podețe, ziduri de sprijin);
- lucrările pentru protecția mediului;
- regularizări, zone prevăzute pentru împăduriri, combaterea eroziunii solului, zone de protecție a cursurilor de apă, terasări și combaterea alunecărilor de teren; zonele de protecție sanitară a captărilor I surselor și rezervoarelor de apă;
- terenurile necesare realizării rețelelor tehnico-edilitare;

**R****"R" - ZONA PENTRU CĂI DE COMUNICAȚIE RUTIERĂ ȘI CONSTRUCȚII AFERENTE****1. PERMISIUNI****1.1. Funcțiuni dominante și tipul admis de utilizare a terenului**

- Unități ale întreprinderilor de transport rutier teritoriale (transport auto de călători, intercomunal, transport auto local, depoul de tramvaie, parcuri auto ale firmelor de transport, bazele de întreținere auto aferente, autogara, puncte de administrație rutieră).
- Unități de deservire a traficului – stații carburanți lichizi și gazoși, autoservice și spălătorii auto.
- întreaga rețea de străzi din intravilan, aparținând domeniului public, cât și trotuarele din domeniul public.
- parcaje și garaje publice sau închiriate, concesionate, clădiri de parcare / garaje colective.

**3. REGIMUL TEHNIC:**

UTR nr. 40 și 40b și extravilan

Steren - Conform Anexă la Certificatul de Urbanism

**R****"R" - ZONA PENTRU CĂI DE COMUNICAȚIE RUTIERĂ ȘI CONSTRUCȚII AFERENTE****1. PERMISIUNI****1.2. Condiții de amplasare și conformare a construcțiilor**

- Conform prescripțiilor generale la nivelul localității
- Caracteristicile parcelei - conform necesităților tehnice, normelor specifice și proiectelor de specialitate, dar în mod obligatoriu cu acces auto din arterele majore. Aceste unități se vor amplasa astfel ca traficul intens de automobile să nu incomodeze traficul curent.
- Acelese în arterele rutiere se vor conforma în funcție de categoria străzii;
- Parcajele publice vor fi plantate și înconjurare de garduri vii, de 1,10 m înălțime. Distanța minimă până la orice geam de locuință sau dotare va fi de 10 m.

În cazul drumurilor de servitute cu o lungime de până la 30 m se va asigura o singură bandă de 3,50 m lățime.

Pentru drumurile de servitute cu o lungime între 30 m și 100 m, se vor asigura 2 benzi cu o lățime de 7,00 m, cu trotuar cel puțin pe o latură și cu supralărgire la capăt, pentru manevre de întoarcere.

1.3. Indicii admisibili, sunt variabili, posibili de modificat în funcție de necesitățile tehnologice și de norme specifice de ocupare la sol.

**4. REGIM ACTUALIZARE:****NOTĂ \***

Se va respecta Legea 350/2001 cu completările și modificările ulterioare, Legea 50/1991 cu completările și modificările ulterioare, Regulamentul General de Urbanism HG 525/ 1996 republicat, cât și toate legile și normativele aplicabile obiectivului.

\* Se vor respecta prevederile tuturor Hotărârilor Consiliului Local care reglementează amenajarea teritoriului și construirea în zonă.

\* Se vor respecta prevederile Codului Civil.

\* DTAC/DTOE/DTAD va fi întocmit, semnat, verificat și avizat conform legislației în vigoare.

\* Documentațiile se vor prezenta în 2 exemplare cu semnături și stampile în original.

\* Se va prezenta tabel cu indicii caracteristici și breviarul de calcul POT și CUT, conform legii.

\* Avizele și acordurile solicitate prin CU se vor prezenta în original și copie.

Prezentul certificat de urbanism poate fi utilizat în scopul declarat pentru:

**" MODERNIZARE STRADA MANASTIRII MUNICIPIUL RESITA "**



- AQUACARAȘ SA
- E-DISTRIBUȚIE BANAT
- DISTRIGAZ-GRID
- COMISIA DE CIRCULAȚIE A PRIMĂRIEI MUNICIPIULUI REȘIȚA
- POLIȚIA RUTIERĂ
- DIRECȚIEI DE ADMINISTRARE A DOMENIULUI PUBLIC A MUNICIPIULUI REȘIȚA
- TITLU CU DREPT DE CONSTRUIRE

d.4) studii de specialitate (1 exemplar original):

d.5) Raport de expertiză tehnică pentru lucrări de intervenție la construcții existente - consolidare, modificare, extindere, reabilitare, schimbare de destinație - NU

d.6) Raport de audit energetic pentru lucrări de intervenție la clădiri existente în vederea creșterii performanței energetice NU

d.7) Referatele de verificare a documentației privind asigurarea cerințelor esențiale de calitate în construcții, corespunzător categoriei de importanță a construcției DA

g) Documentele de plată ale următoarelor taxe (copie):

-

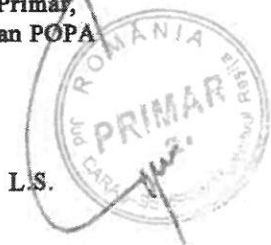
-

e) Punctul de vedere/Actul administrativ al autorității competente pentru protecția mediului DA

f) Documente de plată ale următoarelor taxe (copie):

Prezentul certificat de urbanism are valabilitatea de 12 luni de la data emiterii. Prolungirea termenului de valabilitate a certificatului de urbanism se poate face la cererea titularului, formulată cu cel puțin 15 zile înainte expirării acestuia.

Primar,  
Ioan POPA



Secretar general,  
Lucian Corneli BUCUR

Arhitect Șef,  
Dan Cristian Raduș Junea

Elaborat: numar exemplare 2

Achitat taxa de: SCUTIT TAXA CONFORM LEGII 227/2015 PRIVIND CODUL FISCAL, ART. 476.

Prezentul certificat de urbanism a fost transmis solicitantului direct la data de \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_.





## AGENȚIA PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI CARAȘ-SEVERIN

### Decizia etapei de evaluare inițială

Nr. 327 din 28.08.2024

Ca urmare a solicitării depuse de **MUNICIPIUL REȘIȚA** cu sediul în județul Caraș-Severin, Municipiul Reșița, str. Piața 1 Decembrie 1918, nr. 1A, pentru proiectul „**MODERNIZARE STRADA MĂNĂSTIRII MUNICIPIUL REȘIȚA**”, propus a fi amplasat în intravilanul și extravilanului Municipiului Reșița, str. Mănăstirii, județul Caraș-Severin, înregistrată la Agenția pentru Protecția Mediului Caraș-Severin cu nr. 9461 din data de 27.08.2024,

- în urma a analizării documentației depuse, a localizării amplasamentului în planul de urbanism și în raport cu poziția față de arii protejate, zone-tampon, monumente ale naturii, monumente istorice sau arheologice, zone cu restricții de construit, zona costieră;
- având în vedere că:
- proiectul propus intră sub incidența Legii nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului, fiind încadrat în anexa nr. 2, punctul 13, litera a)
  - Orice modificări sau extinderi, altele decât cele prevăzute la pct. 24 din anexa nr. 1, ale proiectelor prevăzute în anexa nr. 1 sau în prezenta anexă, deja autorizate, executate sau în curs de a fi executate, care pot avea efecte semnificative negative asupra mediului;
- proiectul propus nu intră sub incidența art. 28 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 49/2011, cu modificările și completările ulterioare;
- proiectul propus nu intră sub incidența prevederilor art. 48 și 54 din Legea apelor nr. 107/1996, cu modificările și completările ulterioare,

**Agenția pentru Protecția Mediului Caraș-Severin decide:**

Necesitatea declanșării procedurii de evaluare a impactului asupra mediului pentru proiectul

**„MODERNIZARE STRADA MĂNĂSTIRII MUNICIPIUL REȘIȚA”.**

Pentru continuarea procedurii titularul va depune:

a) memoriul de prezentare completat conform conținutului-cadru prevăzut în anexa nr. 5.E la procedură, memoriul de prezentare se va depune atât în format hârtie, **cât și în format electronic;**

b) dovada achitării tarifului aferent etapei de încadrare a proiectului în procedura de evaluare a impactului asupra mediului în cuantum de 400 lei, perceput conform prevederilor Ordinului ministrului mediului și dezvoltării durabile nr. 1108/2007 privind aprobarea Nomenclatorului lucrărilor și serviciilor care se prestează de către autoritățile publice pentru protecția mediului în regim de tarifare și cuantumul tarifelor aferente acestora, cu modificările și completările ulterioare.

Achitarea tarifului se efectuează prin ordin de plată în contul:

RO43TREZ1815032XXX001215, CF: 3228748, deschis la Trezoreria Reșița.

Pentru a face dovada achitării tarifului se va prezenta copia actului bancar la Agenția Pentru Protecția Mediului Caraș-Severin.

**DIRECTOR EXECUTIV,  
Florina Doina TANASIE**



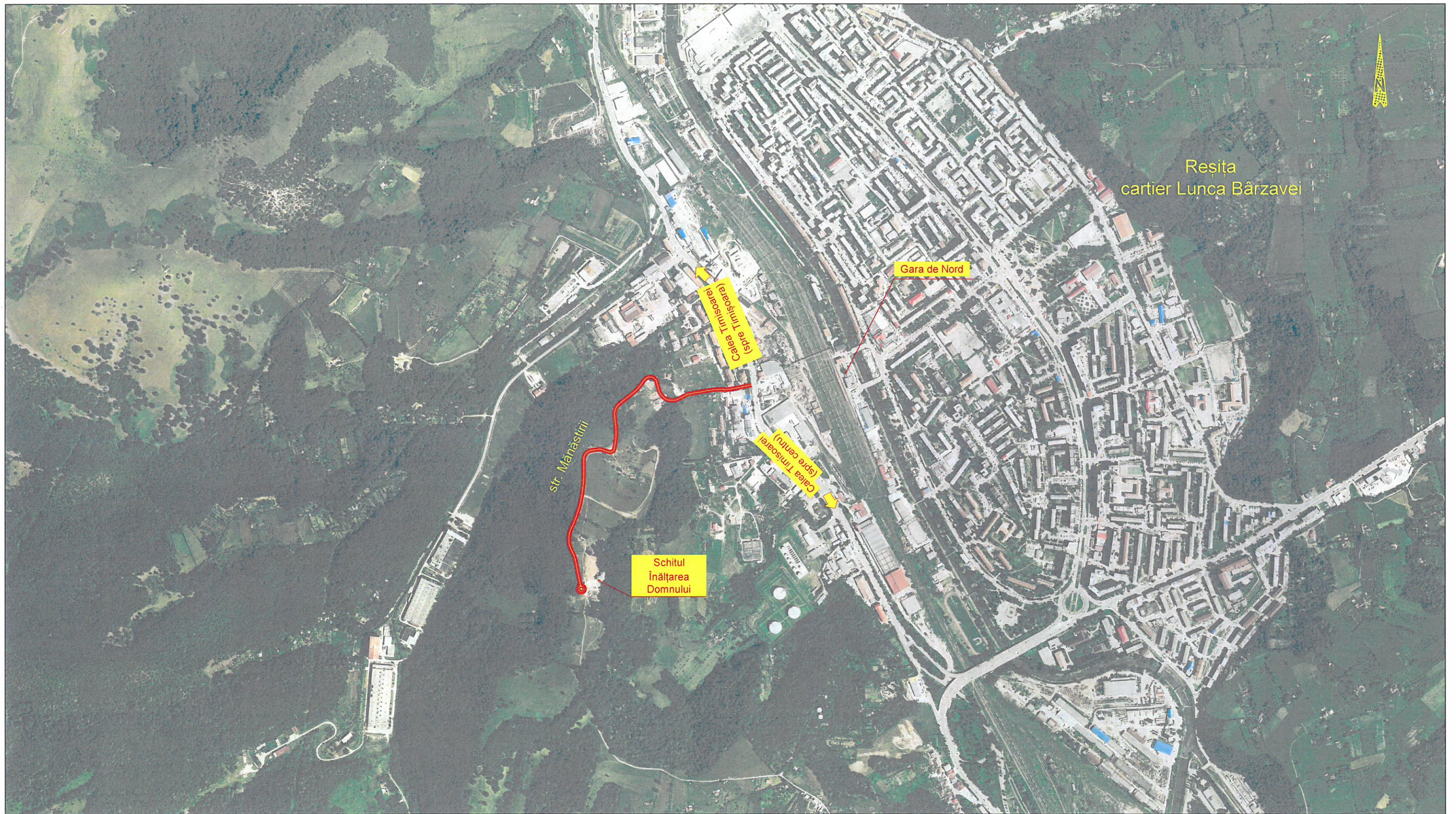
**Șef Serviciu Avize,  
Acorduri, Autorizații  
Marius VODIȚĂ**


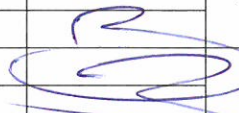
**Șef Serviciul Calitatea  
Factorilor de Mediu  
Petru Albert SEREȘ**

Întocmit: 2 ex. 28.08.2024

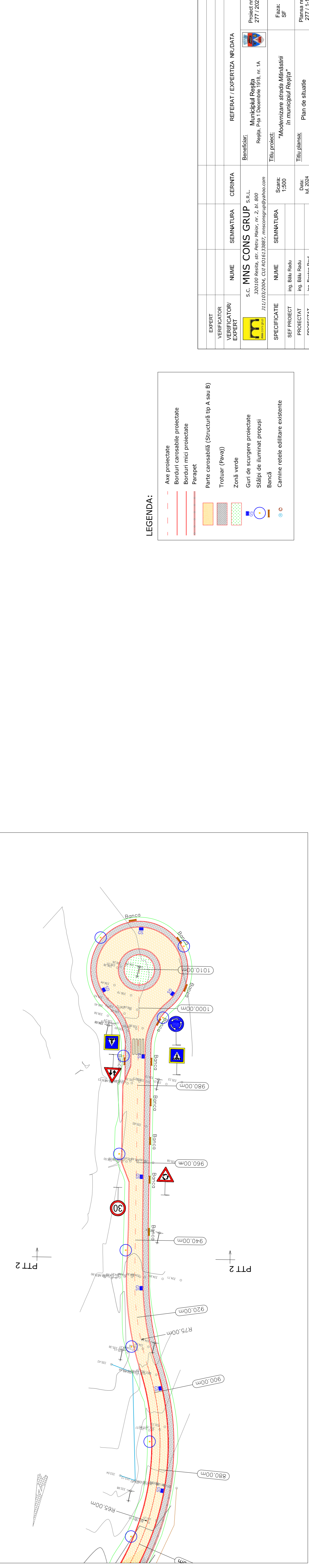
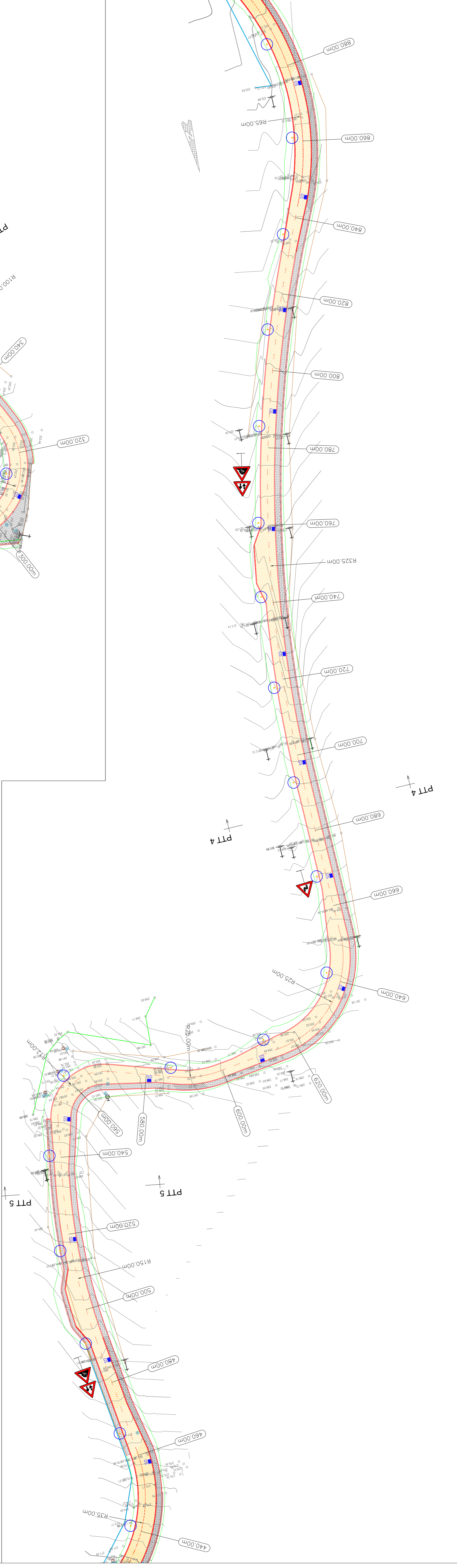
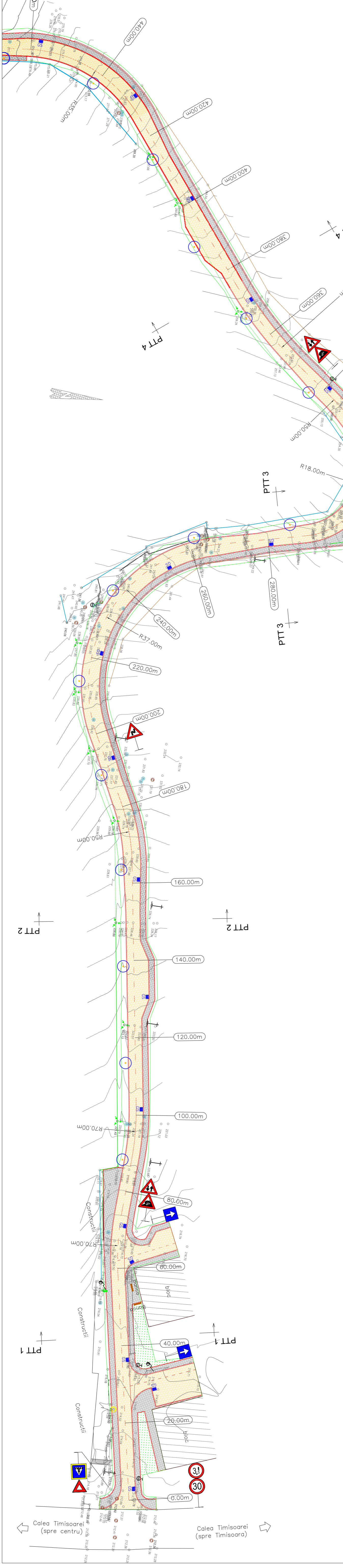
cons. Adriana BOJIN





EXPERT				
VERIFICATOR				
VERIFICATOR/ EXPERT	NUME	SEMNATURA	CERINTA	REFERAT / EXPERTIZA NR./DATA
	<b>S.C. MNS CONS GRUP S.R.L.</b> 320100 Reșița, str. Petru Maior, nr. 2, bl. 800 J11/103/2004, CUI RO16133887, mnsconsgrup@yahoo.com			Beneficiar: <b>Municipiul Reșița</b> Reșița, P-ța 1 Decembrie 1918, nr. 1A
SPECIFICATIE	NUME	SEMNATURA	Scara: 1:10.000	Titlu proiect: "Modernizare strada Mănăstirii în municipiul Reșița"
SEF PROIECT	ing. Bălu Radu		Data: iul. 2024	Titlu plansa: Plan de încadrare în zonă
PROIECTAT	ing. Bălu Radu			
DESENAT	ing. Bălu Radu			
				Proiect nr. 277 / 2024
				Faza: SF
				Plansa nr. 277 / 0





**LEGENDA:**

- Axe proiectate
- Borduri carosabile proiectate
- Borduri mici proiectate
- Parapet
- Pente carosabilă (Structură tip A sau B)
- Trotuar (Pavaj)
- Zonă verde
- Guri de scurgere proiectate
- Stâlpi de iluminat propus
- Banca
- Camine rețele edilitare existente

EXPERT	VERIFICATOR / EXPERT	NUME	SEMNATURA	CERINTA	REFERAT / EXPERTIZA NR. DATA
		<b>MNS COMS GRUP</b>	S.R.L.		
Beneficiar: <b>Municipiul Resița</b> Resița, P.ș. 1, Șoseaua 1516, nr. 1A					
Titlu proiect: <b>"Modernizare strada Mărășarii în municipiul Resița"</b>					
Scara: 1:500					
Data: Iul. 2024					
Planșa nr. 277 / 1-1					

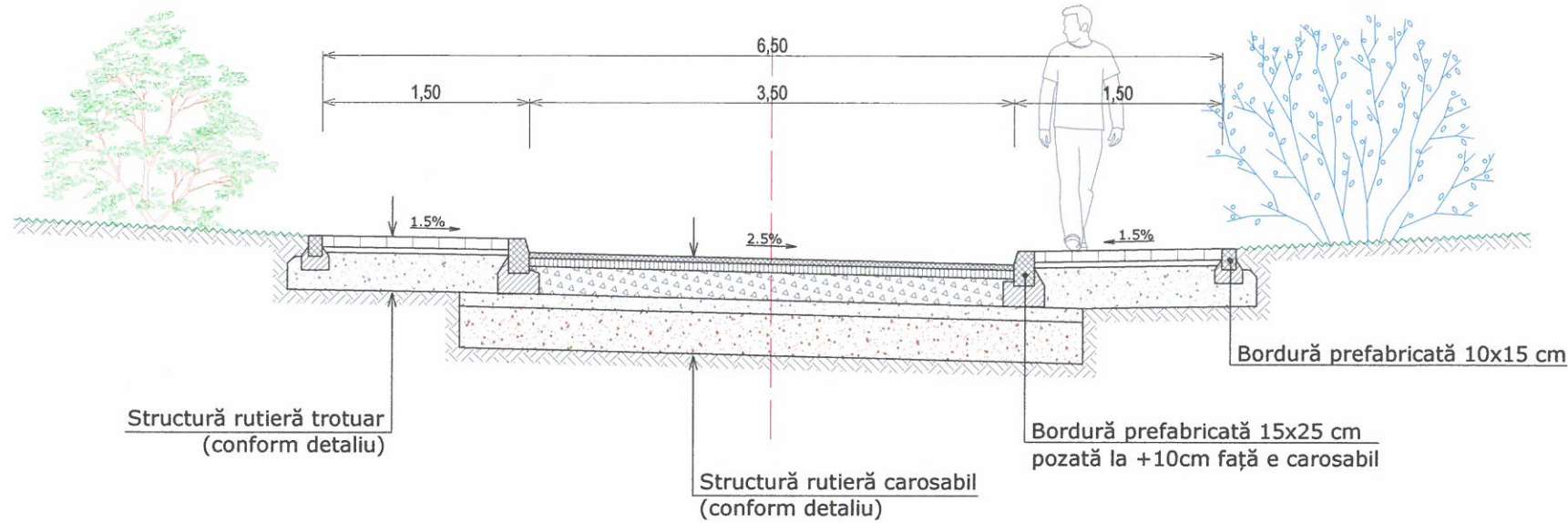
Proiect nr. 277 / 2024  
 Exp. nr. SF  
 Planșa nr. 277 / 1-1



### PROFIL TRANSVERSAL TIP 1

strada Mănăstirii, pich. 0 - pich. 85

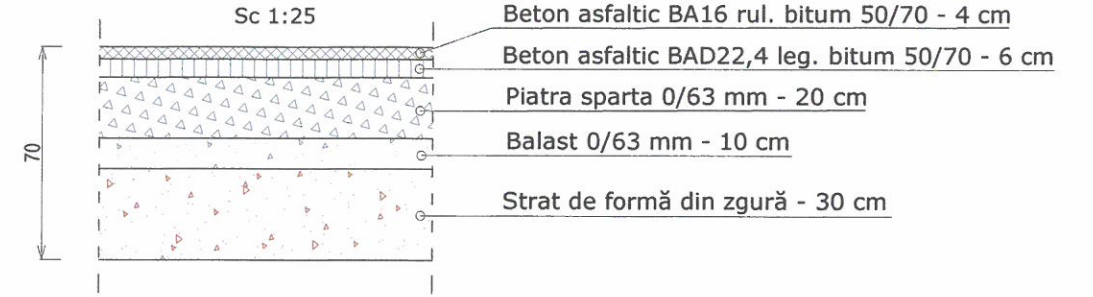
Sc 1:50



### STRUCTURA RUTIERA CAROSABIL

Varianta A

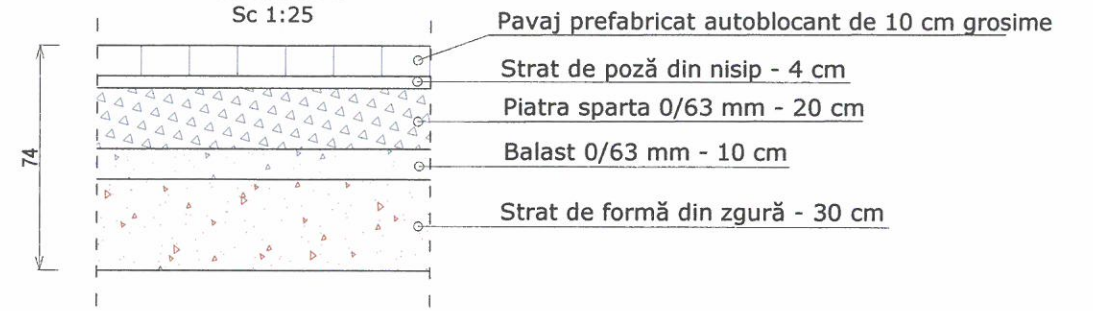
Sc 1:25



### STRUCTURA RUTIERA CAROSABIL

Varianta B

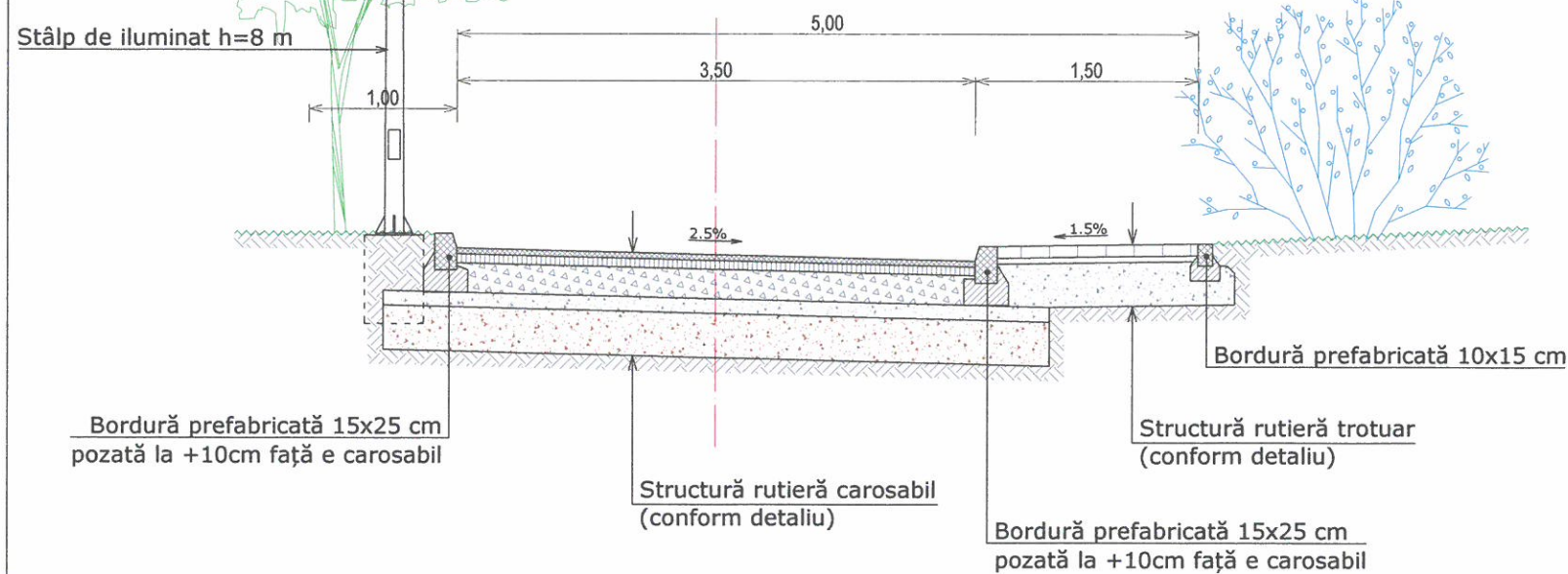
Sc 1:25



### PROFIL TRANSVERSAL TIP 2

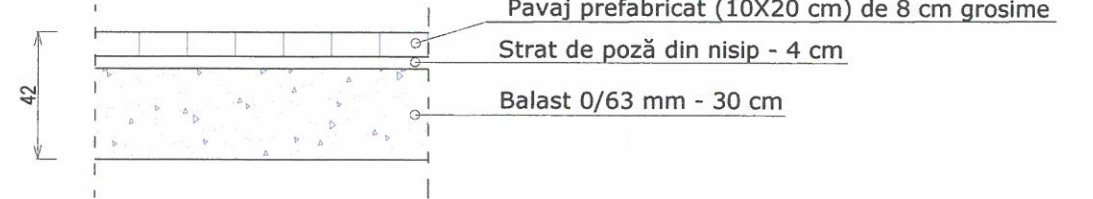
strada Mănăstirii, pich. 85 - pich. 220, pich.300 - pich.340,  
pich.550 - pich.650, pich.880 - pich.1010



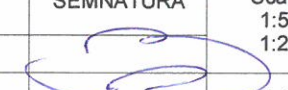
Sc 1:50



### STRUCTURA RUTIERA TROTUAR

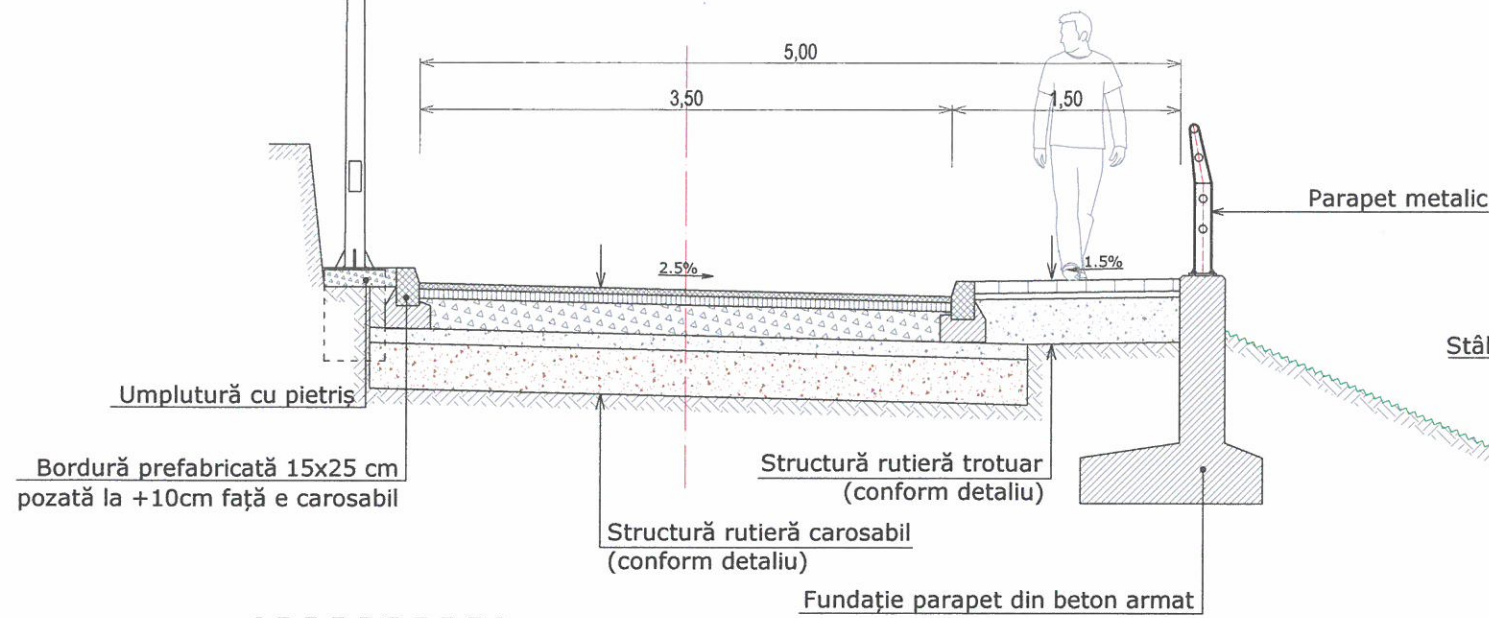
Sc 1:25



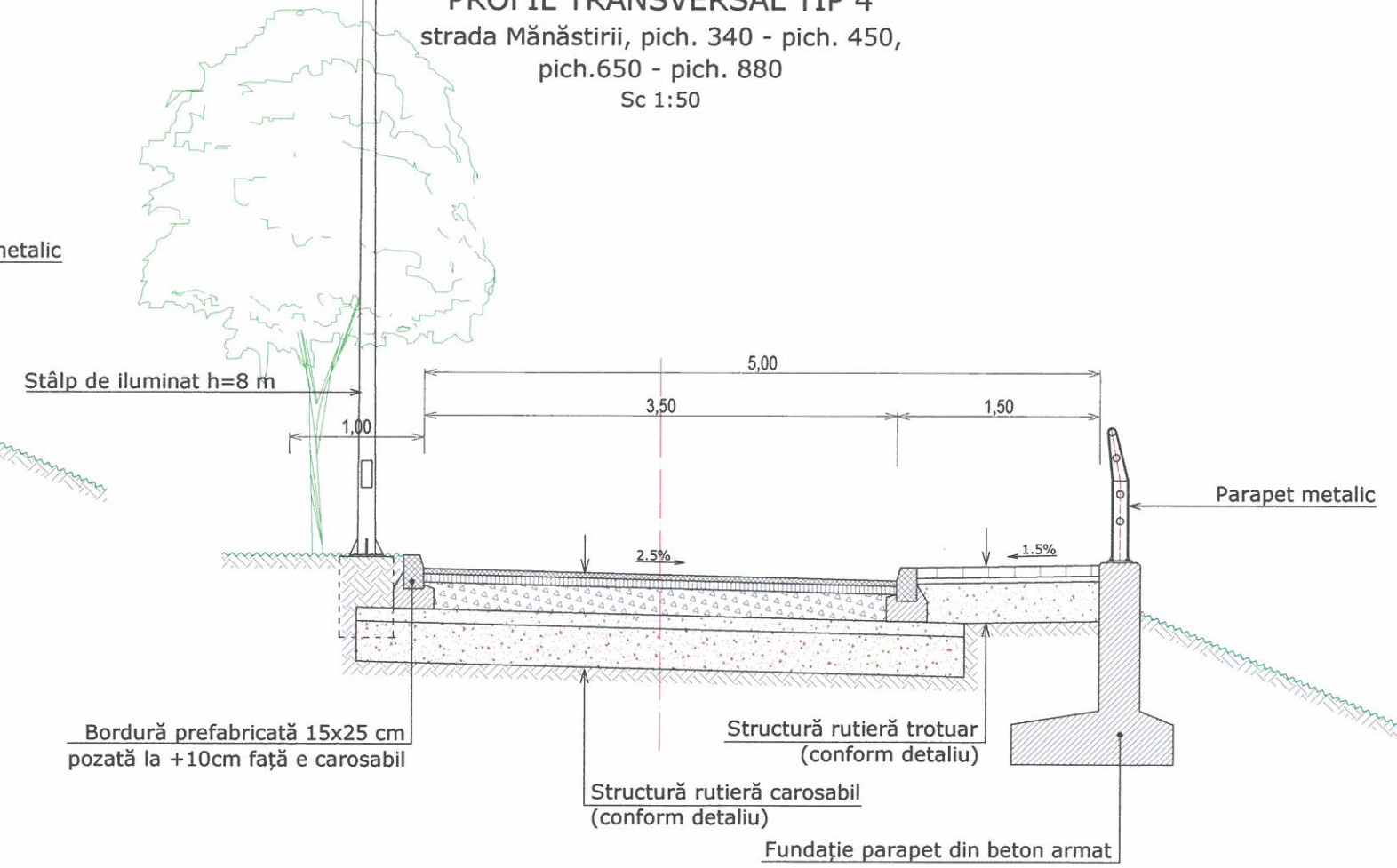
EXPERT					
VERIFICATOR					
VERIFICATOR/ EXPERT	NUME	SEMNATURA	CERINTA	REFERAT / EXPERTIZA NR./DATA	
	S.C. MNS CONS GRUP S.R.L. 320100 Resita, str. Petru Maior, nr. 2, bl. 800 J11/103/2004, CUI RO16133887, mnsconsgrup@yahoo.com			Beneficiar:	 Municipiul Reșița Reșița, P-ța 1 Decembrie 1918, nr. 1A
SPECIFICATIE	NUME	SEMNATURA	Scara: 1:50 1:25	Titlu proiect: "Modernizare strada Mănăstirii în municipiul Reșița"	
SEF PROIECT	ing. Bălu Radu		Data: aug. 2024	Faza: SF	
PROIECTAT	ing. Bălu Radu			Titlu plansa: Profiluri transversale tip 1 și 2 Detalii structură rutieră	
DESENAT	ing. Bălu Radu			Plansa nr. 277 / 2-1	



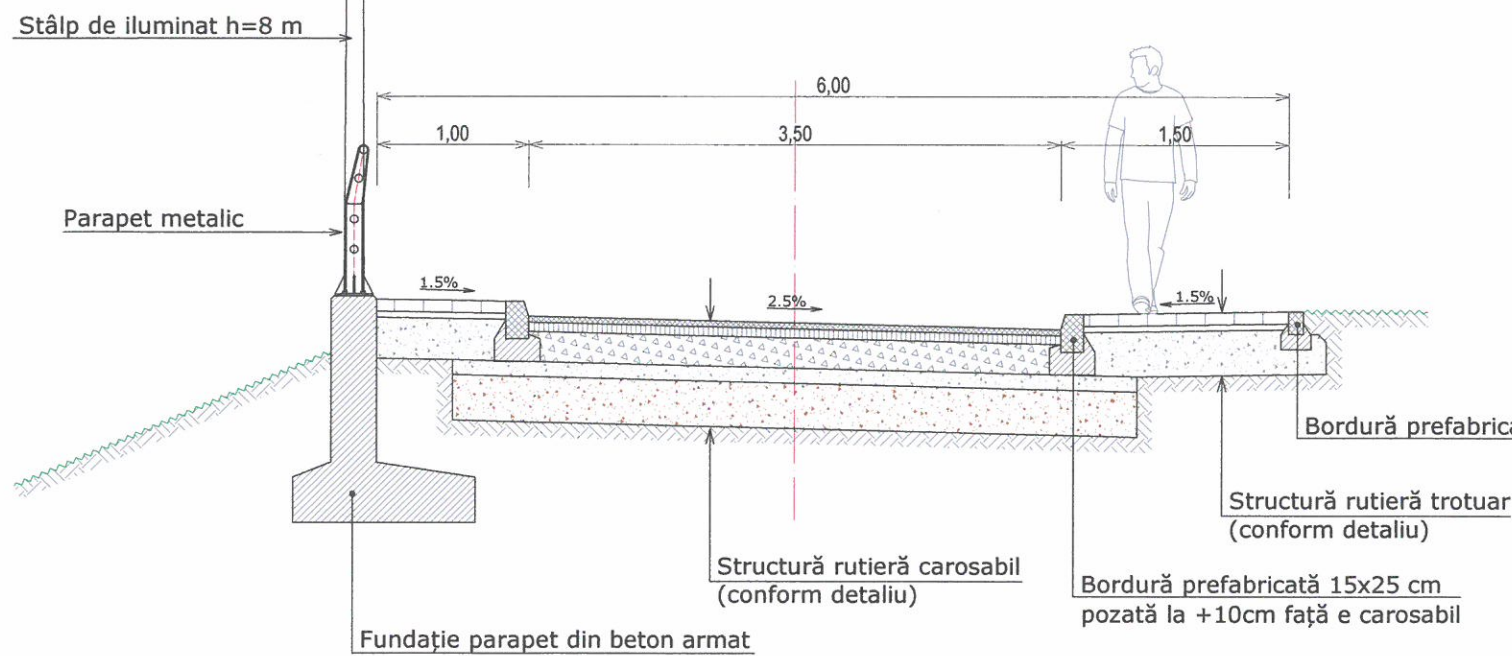
**PROFIL TRANSVERSAL TIP 3**  
strada Mănăstirii, pich. 220 - pich. 300  
Sc 1:50



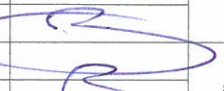


**PROFIL TRANSVERSAL TIP 4**  
strada Mănăstirii, pich. 340 - pich. 450,  
pich.650 - pich. 880  
Sc 1:50



**PROFIL TRANSVERSAL TIP 5**  
strada Mănăstirii, pich. 450 - pich. 550  
Sc 1:50



EXPERT				
VERIFICATOR				
VERIFICATOR/ EXPERT	NUME	SEMNATURA	CERINTA	REFERAT / EXPERTIZA NR./DATA
	S.C. MNS CONS GRUP S.R.L. 320100 Reșița, str. Petru Maior, nr. 2, bl. 800 111/103/2004, CUI RO16133887, mnsconsgrup@yahoo.com			Beneficiar: Municipiul Reșița Reșița, P-ța 1 Decembrie 1918, nr. 1A 
SPECIFICATIE	NUME	SEMNATURA	Scara: 1:50	Titlu proiect: "Modernizare strada Mănăstirii în municipiul Reșița"
SEF PROIECT	ing. Bălu Radu		Data: aug. 2024	Faza: SF
PROIECTAT	ing. Bălu Radu			Titlu planșă: Profiluri transversale tip 3, 4 și 5
DESENAT	ing. Bălu Radu			Planșă nr. 277 / 2-2