

## **STUDIU DE OPORTUNITATE**

### ***STUDIU DE OPORTUNITATE***

***privind realizarea obiectivului de investiții***

***„REABILITARE PODEȚ PESTE CANALUL ARANCA, COMUNA PERIAM, JUDEȚUL TIMIȘ”***

## STUDIU DE OPORTUNITATE

### privind realizarea obiectivului de investiții

#### „REABILITARE PODEȚ PESTE CANALUL ARANCA, COMUNA PERIAM, JUDEȚUL TIMIȘ”

**Beneficiar:** UAT Comuna Periam, județul Timiș

**Amplasament:** comuna Periam, județul Timiș

**Obiectiv de investiții:** Reabilitare podeț peste canalul Aranca

**Faza:** Studiu de oportunitate

**An:** 2026

### 1. DATE GENERALE

#### 1.1. Denumirea obiectivului de investiții

Obiectivul propus este:

„Reabilitare podeț peste canalul Aranca, comuna Periam, județul Timiș”.

#### 1.2. Beneficiarul investiției

UAT Comuna Periam, județul Timiș, prin Consiliul Local Periam.

#### 1.3. Amplasamentul investiției

Investiția este propusă pe raza administrativ-teritorială a comunei Periam, județul Timiș, la traversarea canalului Aranca, pe amplasamentul podețului existent.

Canalul Aranca face parte din sistemul hidrotehnic al zonei, documentațiile publice ale județului Timiș menționând rolul său în preluarea și transportul apei, precum și relația cu sistemul de gospodărire a apelor din zona Periam–Periam Port. De asemenea, în documente publice ale comunei Periam este evidențiată necesitatea lucrărilor de reabilitare a sistemului de hidroameliorații aferent canalelor din zona Aranca.

#### 1.4. Regimul juridic

Terenurile și construcția existentă aferente obiectivului vor fi identificate și verificate din punct de vedere juridic și cadastral în etapa de pregătire a investiției.

În funcție de regimul juridic al terenului, al drumului și al canalului, se vor identifica și reglementa drepturile necesare realizării lucrărilor, precum și eventualele acorduri ale administratorilor infrastructurii hidrotehnice.

### 2. CONTEXTUL ȘI NECESITATEA INVESTIȚIEI

Comuna Periam dispune de o infrastructură rutieră locală care asigură legătura între zonele locuite, terenurile agricole și obiectivele de interes economic și social ale localității.

Podețul existent peste canalul Aranca reprezintă un element de infrastructură necesar pentru continuitatea circulației și pentru asigurarea accesului în zona deservită.

În condițiile în care o construcție de tip podeț este supusă în timp acțiunii factorilor climatici, hidraulici, fizici și traficului rutier, degradările elementelor structurale și/sau ale elementelor aferente pot conduce la diminuarea capacității portante, reducerea siguranței circulației, afectarea secțiunii de curgere a apei și creșterea costurilor de întreținere.

Necesitatea intervenției rezultă, în principal, din nevoia de:

- menținere și creștere a siguranței circulației;
- asigurare a continuității infrastructurii rutiere locale;
- protejare a structurii existente împotriva degradărilor progresive;
- asigurare a unei traversări corespunzătoare a canalului;
- menținere a funcționalității hidraulice a canalului Aranca;
- reducere a riscului de întrerupere a circulației în cazul agravării degradărilor;
- îmbunătățire a condițiilor de acces pentru populație, servicii publice, intervenții și activități economice și agricole.

Starea tehnică exactă a podețului existent, gradul de degradare și necesarul de intervenție vor fi stabilite prin **expertiză tehnică de specialitate**, relevu și investigații specifice.

Pe lângă necesitatea reabilitării structurii existente, **este necesară și lărgirea podețului peste canalul Aranca**, astfel încât acesta să permită realizarea și continuitatea unei **piste de biciclete** pe traseul propus la nivelul comunei Periam.

În situația actuală, geometria și lățimea podețului existent nu permit asigurarea corespunzătoare a spațiului necesar pentru traversarea în condiții de siguranță a bicicliștilor, concomitent cu menținerea condițiilor necesare pentru circulația rutieră.

Lărgirea podețului este, prin urmare, necesară pentru:

- asigurarea continuității traseului pistei de biciclete peste canalul Aranca;
- eliminarea unei discontinuități a infrastructurii velo;
- creșterea siguranței bicicliștilor și a celorlalți participanți la trafic;
- realizarea unei infrastructuri de transport alternative și sustenabile;
- încurajarea deplasărilor cu bicicleta pe raza comunei;
- asigurarea unei legături funcționale între sectoarele pistei de biciclete situate pe cele două maluri ale canalului;
- integrarea obiectivului într-un sistem coerent de mobilitate locală.

Prin urmare, intervenția nu trebuie să se limiteze la remedierea degradărilor existente, ci trebuie să urmărească **adaptarea și lărgirea podețului la necesitățile actuale și viitoare de mobilitate**, astfel încât să poată prelua și infrastructura destinată deplasării cu bicicleta.

### 3. SCOPUL ȘI OBIECTIVELE INVESTIȚIEI

#### 3.1. Scopul investiției

Scopul investiției îl constituie reabilitarea podețului existent peste canalul Aranca, astfel încât acesta să asigure, pe o perioadă cât mai lungă, condiții corespunzătoare de siguranță, stabilitate, funcționalitate și exploatare.

#### 3.2. Obiectiv general

Obiectivul general este **îmbunătățirea infrastructurii de transport rutier local și asigurarea unei traversări sigure și funcționale a canalului Aranca**.

#### 3.3. Obiective specifice

Prin realizarea investiției se urmărește:

1. consolidarea/reabilitarea structurii existente, după caz;
2. creșterea siguranței circulației rutiere și pietonale;
3. refacerea și protejarea elementelor degradate;
4. asigurarea stabilității și durabilității infrastructurii;
5. protejarea infrastructurii împotriva acțiunii apei;
6. asigurarea continuității hidraulice a canalului;
7. reducerea costurilor de întreținere și intervenții ulterioare;
8. creșterea rezilienței infrastructurii locale la fenomene hidrologice și climatice;
9. îmbunătățirea accesibilității și conectivității în zona deservită de podeț.

10. lărgirea podețului existent în vederea asigurării spațiului necesar pentru traversarea pistei de biciclete;
11. asigurarea continuității și funcționalității pistei de biciclete peste canalul Aranca;
12. separarea și/sau protejarea corespunzătoare a fluxurilor de circulație rutieră și velo, în conformitate cu soluția tehnică rezultată din proiectare;
13. crearea unor condiții de deplasare sigure și accesibile pentru bicicliști;
14. integrarea lucrării într-o strategie locală de dezvoltare a mobilității durabile și de reducere a dependenței de transportul motorizat.

#### 4. SITUAȚIA EXISTENTĂ

Pe amplasament se află un podeț existent care asigură traversarea canalului Aranca.

În vederea stabilirii soluției tehnice este necesară evaluarea stării existente, cu următoarele elemente principale:

- structura de rezistență;
- infrastructura și eventualele fundații;
- suprastructura;
- elementele de protecție;
- racordările la terasamente;
- partea carosabilă;
- parapetele și elementele de siguranță;
- taluzurile și zonele de mal;
- secțiunea de curgere a canalului;
- eventualele colmatări sau obturări;
- comportarea construcției la acțiunea apei;
- eventualele infiltrații, eroziuni, fisuri, degradări ale betonului, coroziuni ale armăturilor sau alte defecte.

În lipsa unei expertize tehnice existente la data întocmirii prezentului document, prezenta documentație nu stabilește în mod definitiv natura și amploarea degradărilor, acestea urmând a fi confirmate prin documentațiile tehnice de specialitate.

#### 5. JUSTIFICAREA OPORTUNITĂȚII

Realizarea investiției este oportună deoarece podețul reprezintă un punct de traversare necesar în cadrul infrastructurii locale, iar menținerea acestuia în stare tehnică necorespunzătoare poate conduce la:

- diminuarea siguranței utilizatorilor;
- limitarea sau restricționarea traficului;
- creșterea riscului de degradare structurală;
- costuri mai mari de intervenție în cazul amânării lucrărilor;
- afectarea accesului către proprietăți, terenuri agricole sau alte obiective;
- posibilitatea apariției unor intervenții de urgență;
- afectarea condițiilor de evacuare și tranzitare a apei prin zona traversată.

Intervenția în această etapă permite adoptarea unor soluții tehnice preventive și durabile, în locul unor lucrări ulterioare cu caracter de urgență.

Necesitatea investiției este susținută și de contextul local, documente publice ale comunei Periam evidențiind importanța sistemului de hidroameliorații și a canalelor aferente zonei Aranca.

Necesitatea lărgirii podețului este determinată suplimentar de intenția autorității locale de a asigura **continuitatea infrastructurii pentru biciclete** în zona traversării canalului Aranca.

Realizarea pistei de biciclete fără intervenția asupra podețului ar conduce la apariția unei discontinuități în traseu și ar diminua eficiența investiției în infrastructura velo.

Din acest motiv, lucrările asupra podețului trebuie concepute integrat cu traseul pistei de biciclete, astfel încât traversarea canalului să se realizeze fără întreruperi și fără crearea unor puncte de conflict sau a unor situații care pot pune în pericol siguranța utilizatorilor.

**Lărgirea podețului reprezintă astfel o componentă necesară a investiției**, nu doar o intervenție suplimentară, deoarece permite integrarea obiectivului în infrastructura de mobilitate durabilă a comunei Periam.

În etapa de proiectare se va analiza soluția optimă pentru realizarea pistei de biciclete, inclusiv:

- lățimea necesară;
- poziționarea acesteia pe podeț;
- separarea față de traficul rutier;
- parapete și sisteme de protecție;
- racordarea la traseele existente și proiectate;
- accesibilitatea și siguranța utilizatorilor;
- păstrarea sau îmbunătățirea secțiunii hidraulice a canalului.

## **6. VARIANTE POSIBILE**

În cadrul prezentului studiu se propun spre analiză următoarele variante.

### **Varianta 0 – Menținerea situației existente**

Menținerea podețului în forma actuală nu permite rezolvarea corespunzătoare a necesității de continuitate a pistei de biciclete și, prin urmare, nu răspunde integral obiectivelor investiției.

**Varianta nu este recomandată.**

### **Varianta 1 – Reabilitarea și lărgirea podețului existent**

Această variantă presupune reabilitarea structurii existente și **lărgirea acesteia pentru a permite amenajarea pistei de biciclete**, concomitent cu asigurarea circulației rutiere.

Lucrările pot include, după caz:

- consolidarea infrastructurii existente;
- lărgirea infrastructurii și/sau suprastructurii;
- realizarea unei structuri corespunzătoare pentru zona pistei de biciclete;
- refacerea elementelor de protecție;
- realizarea de parapete de separare;
- refacerea părții carosabile;
- realizarea racordurilor cu traseul pistei de biciclete;
- lucrări de protecție a malurilor și fundațiilor;
- lucrări pentru asigurarea secțiunii hidraulice a canalului.

**Această variantă prezintă avantajul unei intervenții integrate asupra infrastructurii existente și permite realizarea continuității pistei de biciclete.**

### **Varianta 2 – Demolarea și reconstruirea podețului cu lățime adaptată**

În cazul în care expertiza tehnică stabilește că reabilitarea și lărgirea structurii existente nu este eficientă sau nu poate asigura nivelul de siguranță necesar, se va analiza demolarea și reconstruirea podețului.

Noua construcție va fi dimensionată astfel încât să permită:

- circulația rutieră;
- realizarea pistei de biciclete;
- asigurarea elementelor de protecție și separare;

- menținerea unei secțiuni hidraulice corespunzătoare;
- respectarea cerințelor de siguranță și durabilitate.

**Indiferent de varianta aleasă, pe perioada lucrărilor de construcții la podeț este necesară construirea unei rute ocolitoare pentru asigurarea continuității traficului.**

## 7. CRITERII DE SELECTARE A VARIANTEI OPTIME

Selectarea soluției se va realiza pe baza următoarelor criterii:

- siguranța structurală;
- siguranța circulației;
- capacitatea hidraulică;
- durabilitatea;
- costul investiției;
- costurile de întreținere;
- durata de execuție;
- impactul asupra circulației;
- impactul asupra mediului;
- posibilitatea obținerii avizelor și acordurilor;
- compatibilitatea cu regimul juridic al terenurilor;
- raportul cost–beneficiu;
- riscurile tehnice și de exploatare.

Se recomandă ca alegerea variantei finale să fie fundamentată în cadrul **expertizei tehnice și al documentației de avizare a lucrărilor de intervenții**, în cazul în care obiectivul este tratat drept construcție existentă care necesită intervenții.

## 8. SOLUȚIA TEHNICĂ ORIENTATIVĂ

Soluția tehnică va urmări realizarea unei infrastructuri integrate, formată din:

**podeț reabilitat și lărgit + carosabil + infrastructură velo continuă și sigură.**

Lărgirea va fi dimensionată pe baza:

- profilului transversal al drumului;
- lățimii necesare pistei de biciclete;
- condițiilor de circulație;
- cerințelor de siguranță;
- configurației terenului;
- structurii existente;
- condițiilor hidraulice ale canalului Aranca;
- prevederilor tehnice aplicabile infrastructurii velo.

Pista de biciclete va fi racordată la traseele de la cele două capete ale podețului, astfel încât să se asigure **continuitatea traseului și accesul în condiții de siguranță**.

În funcție de soluția rezultată din proiectare, pista poate fi amplasată pe o structură lărgită a podețului și separată de partea carosabilă prin elemente de protecție, parapete sau alte soluții tehnice conforme cu reglementările aplicabile.

Totodată, soluția de lărgire nu trebuie să conducă la diminuarea nejustificată a capacității hidraulice a canalului Aranca. Dimensionarea va ține cont de condițiile hidraulice și de cerințele administratorului canalului.

## 9. ASPECTE PRIVIND CIRCULAȚIA ÎN PERIOADA LUCRĂRILOR

În timpul execuției se va analiza necesitatea instituirii unor restricții temporare de circulație.

Constructorul va trebui să asigure, după caz:

- semnalizarea temporară corespunzătoare;
- dirijarea circulației;
- realizarea unei variante provizorii de acces, dacă este necesar;
- accesul pentru intervenții de urgență;
- menținerea condițiilor de securitate pentru populație.

Soluția de organizare a circulației va fi stabilită prin proiect și coordonată cu autoritățile și administratorii infrastructurii afectate.

## 10. IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Investiția are caracter predominant de reabilitare a infrastructurii existente.

În perioada de execuție pot apărea efecte temporare, cum sunt:

- zgomot și vibrații;
- emisii de praf;
- producerea de deșeuri de construcții;
- perturbarea temporară a circulației;
- posibilitatea afectării temporare a apei sau malurilor canalului.

Aceste efecte vor fi limitate prin măsuri specifice de organizare a șantierului și de protecție a mediului.

Nu se vor realiza lucrări în albia sau în zona canalului fără respectarea condițiilor impuse de autoritățile competente și de administratorul infrastructurii hidrotehnice.

Procedurile de mediu și de gospodărire a apelor vor fi stabilite în funcție de soluția tehnică, amplasament și încadrarea proiectului de către autoritățile competente.

## 11. AVIZE, ACORDURI ȘI AUTORIZAȚII

În funcție de soluția tehnică și de regimul juridic al amplasamentului, vor fi analizate și obținute, după caz:

- certificat de urbanism;
- autorizație de construire;
- aviz/acord al administratorului canalului și al infrastructurii de gospodărire a apelor;
- aviz de gospodărire a apelor, după caz;
- actul autorității competente pentru protecția mediului;
- avize privind utilitățile existente;
- avize privind circulația rutieră;
- alte avize și acorduri solicitate prin certificatul de urbanism.

Având în vedere că lucrările pot avea legătură directă cu o amenajare hidrotehnică, documentația trebuie corelată cu cerințele Legii apelor și cu procedurile aplicabile pentru avizarea din punct de vedere al gospodăririi apelor.

Executarea lucrărilor de construcții se realizează în condițiile legislației privind autorizarea executării lucrărilor de construcții.

## 12. ASPECTE ECONOMICE ȘI FINANCIARE

La această etapă, valoarea investiției nu poate fi stabilită cu suficientă precizie fără cunoașterea:

- dimensiunilor reale ale podețului;
- stării tehnice;
- naturii și amplitudinii lucrărilor;
- soluției de consolidare;
- condițiilor geotehnice;
- condițiilor hidrologice și hidraulice;
- modului de organizare a circulației pe perioada execuției.

Prin urmare, valoarea estimată a investiției va fi determinată ulterior, în baza documentației tehnico-economice și a listelor de cantități.

Costurile vor cuprinde, după caz:

- cheltuieli pentru studii și investigații;
- expertiză tehnică;
- proiectare și asistență tehnică;
- lucrări de reabilitare/consolidare;
- lucrări hidrotehnice;
- lucrări pentru drum și racorduri;
- elemente de siguranță;
- organizarea de șantier;
- lucrări pentru protecția mediului;
- taxe, avize și autorizații;
- alte cheltuieli necesare realizării obiectivului.

### **13. SURSA DE FINANȚARE**

Finanțarea investiției poate fi asigurată, în funcție de oportunitățile disponibile și de eligibilitatea obiectivului, din:

- bugetul local al Comunei Periam;
- bugetul județean;
- fonduri guvernamentale;
- fonduri nerambursabile;
- alte surse legal constituite.

Identificarea sursei de finanțare se va realiza în funcție de programul de investiții și de condițiile de eligibilitate aplicabile la data depunerii proiectului.

### **14. DURATA ESTIMATĂ**

Durata de realizare a investiției va fi stabilită după elaborarea documentației tehnice.

Orientativ, etapele sunt:

1. aprobarea documentelor de fundamentare;
2. obținerea certificatului de urbanism;
3. realizarea expertizei tehnice;
4. realizarea studiului geotehnic și topografic;
5. elaborarea documentației tehnico-economice;
6. obținerea avizelor și acordurilor;
7. aprobarea indicatorilor tehnico-economici;
8. obținerea autorizației de construire;
9. achiziția lucrărilor;
10. execuția;
11. recepția lucrărilor.

Durata de execuție propriu-zisă va fi stabilită prin proiect și contractul de lucrări.

### **15. RISCURI IDENTIFICATE**

Principalele riscuri sunt:

#### **Riscuri tehnice**

- identificarea unor degradări mai importante decât cele vizibile;
- capacitate portantă insuficientă;
- probleme la fundații;
- eroziuni sau instabilități ale malurilor;
- condiții geotehnice nefavorabile.

#### **Riscuri hidrologice**

- debite sau niveluri ridicate ale apei în perioada lucrărilor;
- colmatarea sau obturarea temporară a secțiunii canalului;
- afectarea lucrărilor de către fenomene hidrologice.

#### **Riscuri administrative**

- întârzieri în obținerea avizelor;
- necesitatea unor acorduri suplimentare;
- identificarea unor situații juridice neclarificate.

#### **Riscuri financiare**

- creșterea prețurilor materialelor și serviciilor;
- lucrări suplimentare rezultate în urma investigațiilor;
- insuficiența alocărilor bugetare.

Aceste riscuri pot fi diminuate prin realizarea din timp a investigațiilor tehnice, clarificarea situației juridice și hidrotehnice și fundamentarea corespunzătoare a soluției tehnico-economice.

### **16. BENEFICIILE ESTIMATE ALE INVESTIȚIEI**

Realizarea investiției va produce următoarele beneficii:

- creșterea siguranței circulației;
- îmbunătățirea infrastructurii rutiere locale;
- asigurarea continuității traficului;
- reducerea riscului de închidere sau restricționare a circulației;
- îmbunătățirea accesului populației și al serviciilor publice;
- creșterea accesibilității terenurilor agricole;
- reducerea costurilor de întreținere pe termen lung;
- creșterea durabilității infrastructurii;
- reducerea riscului de intervenții de urgență;
- protejarea infrastructurii și a canalului împotriva proceselor de degradare.

Investiția are, prin natura sa, un caracter predominant de utilitate publică și contribuie la menținerea și dezvoltarea infrastructurii locale a comunei Periam.

Prin includerea lucrărilor de lărgire și realizarea continuității pistei de biciclete, investiția va genera, suplimentar, următoarele beneficii:

- crearea unei infrastructuri velo continue;
- creșterea siguranței bicicliștilor;
- îmbunătățirea accesibilității pentru deplasările nemotorizate;
- stimularea utilizării bicicletei ca mijloc de transport;
- reducerea deplasărilor auto pentru distanțe scurte;
- conectarea infrastructurii velo de pe cele două laturi ale canalului;
- creșterea atractivității localității;
- contribuția la dezvoltarea mobilității durabile;
- creșterea calității infrastructurii publice locale.

Integrarea pistei de biciclete în soluția de reabilitare și lărgire a podețului permite realizarea unei intervenții unitare și evită situația în care, ulterior realizării investiției, ar fi necesare noi lucrări asupra structurii pentru introducerea infrastructurii velo.

### **17. CONCLUZII**

Având în vedere atât necesitatea reabilitării construcției existente, cât și necesitatea dezvoltării infrastructurii pentru deplasarea cu bicicleta, se apreciază că este oportună realizarea unei investiții integrate pentru:

**reabilitarea și lărgirea podețului peste canalul Aranca, în vederea asigurării circulației rutiere și a continuității pistei de biciclete.**

Lărgirea podețului trebuie tratată ca parte componentă a obiectivului de investiții și fundamentată încă din etapa de proiectare, pentru a permite dimensionarea corespunzătoare a structurii, a elementelor de protecție și a racordurilor cu traseul pistei de biciclete.

Soluția finală va fi stabilită în baza expertizei tehnice, a ridicării topografice, a studiului geotehnic și a analizelor hidrologice/hidraulice, cu respectarea cerințelor privind siguranța rutieră, infrastructura velo și gospodărirea apelor.

## 18. PROPUNERE

Se propune aprobarea promovării obiectivului de investiții:

### „REABILITARE PODEȚ PESTE CANALUL ARANCA, COMUNA PERIAM, JUDEȚUL TIMIȘ”

și inițierea etapelor necesare pentru:

- realizarea expertizei tehnice;
- realizarea studiului topografic;
- realizarea studiului geotehnic;
- efectuarea investigațiilor hidrologice/hidraulice necesare;
- obținerea certificatului de urbanism;
- identificarea și obținerea avizelor și acordurilor;
- elaborarea documentației tehnico-economice corespunzătoare categoriei de intervenție;
- aprobarea indicatorilor tehnico-economici;
- identificarea și accesarea sursei de finanțare;
- realizarea lucrărilor.

## 19. BAZA LEGALĂ ORIENTATIVĂ

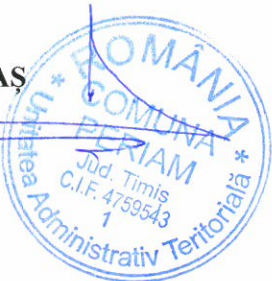
La elaborarea și implementarea investiției se vor avea în vedere, în forma în vigoare la data elaborării documentațiilor:

- **Legea nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții**, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- **Hotărârea Guvernului nr. 907/2016** privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice, cu modificările și completările ulterioare;
- **Legea nr. 107/1996 – Legea apelor**, cu modificările și completările ulterioare;
- **O.U.G. nr. 195/2005 privind protecția mediului**, cu modificările și completările ulterioare;
- prevederile aplicabile privind securitatea și sănătatea în muncă, achizițiile publice, calitatea în construcții și protecția infrastructurii rutiere;
- normativele și standardele tehnice aplicabile construcțiilor de drumuri, podețe, lucrărilor hidrotehnice și structurilor din beton/metal, în vigoare la data proiectării.

**Notă:** lista exactă a actelor normative, normativelor și standardelor tehnice se va definitiva de către proiectant, în funcție de soluția tehnică și de categoria de importanță a construcției.

Primar ,

Ing. Ec. Cornel DUMITRAȘ



Întocmit,

Gyongyi PONTA –Inspector I Principal