



Nr. 44 din 17-06-2026

Plan de actiune pentru implementarea PUZ

PLAN DE IMPLEMENTARE, ETAPIZARE ȘI MANAGEMENT AL EXECUTIEI INVESTITIEI

CAPITOLUL 1

OBIECTUL ȘI SCOPUL DOCUMENTULUI

Prezentul Plan de Implementare, Etapizare și Management al Execuției Investiției a fost elaborat în vederea stabilirii unui cadru tehnic, operațional și organizatoric clar pentru realizarea investiției propuse prin documentația de urbanism „PUZ – Urbanizare în vederea construirii de locuințe colective mici, nr. cad. 218278, str. Sebeșului nr. 15, zona str. Feleacului, municipiul Oradea”.

Documentul este întocmit ca urmare a observațiilor formulate în cadrul procesului de informare și consultare a publicului, a concluziilor rezultate în urma Dezbaterii Publice desfășurate la data de 30.03.2026.

Scopul prezentului document este de a prezenta în mod transparent modul de implementare a investiției, etapele de realizare a lucrărilor, organizarea traficului de șantier, măsurile de reducere a impactului asupra vecinătăților, precum și mecanismele prin care beneficiarul urmărește integrarea investiției într-un mod responsabil în cadrul comunității locale.

Prin elaborarea prezentului plan se urmărește demonstrarea faptului că investiția propusă nu reprezintă o intervenție realizată într-o singură etapă și nici o dezvoltare executată simultan pe întreaga suprafață a amplasamentului, ci un proces etapizat, controlat și organizat, fundamentat pe principii de dezvoltare urbană durabilă și pe respectarea intereselor legitime ale proprietarilor și locuitorilor din zona învecinată.

Totodată, documentul are rolul de a evidenția faptul că principalele preocupări exprimate în cadrul procesului de consultare publică nu au vizat oportunitatea investiției în sine, ci în special impactul temporar generat de traficul de șantier și de circulația utilajelor necesare executării lucrărilor.

În acest sens, beneficiarul a analizat împreună cu specialiștii implicați în elaborarea documentației, cu reprezentanții autorităților competente și cu executanți cu experiență în domeniul construcțiilor (SECOM CONS SRL), modalități concrete de diminuare a impactului temporar generat de realizarea investiției, măsuri care sunt prezentate detaliat în cadrul prezentului document.

Prezentul plan nu substituie documentațiile tehnice ce vor fi elaborate în fazele ulterioare de proiectare și autorizare, respectiv DTAC, DTOE, PTE și DDE, ci reprezintă un document strategic și programatic prin care sunt prezentate principiile generale de implementare și organizare a investiției.

Toate soluțiile tehnice privind infrastructura rutieră, sistematizarea verticală, extinderea rețelelor edilitare, organizarea de șantier și execuția construcțiilor vor fi dezvoltate ulterior prin proiecte tehnice elaborate de specialiști atestați și vor fi supuse avizării și autorizării conform legislației în vigoare.

Beneficiarul își asumă implementarea investiției cu respectarea tuturor prevederilor urbanistice aprobate prin documentația PUZ, a tuturor avizelor și acordurilor emise de autoritățile competente, precum și a tuturor măsurilor suplimentare asumate în cadrul procesului de consultare publică și prezentate în cadrul prezentului document.

Prin caracterul său etapizat și prin măsurile de control al traficului de șantier propuse, investiția urmărește realizarea unui echilibru între dreptul legitim al proprietarului de a-și valorifica terenul și interesul comunității locale privind menținerea unui nivel ridicat de siguranță, confort și calitate a vieții pe durata implementării proiectului.

Incadrare in zona:



CAPITOLUL 2

DATE GENERALE PRIVIND INVESTIȚIA ȘI CARACTERISTICILE AMPLASAMENTULUI

Investiția analizată prin prezentul Plan de Implementare, Etapizare și Management al Execuției este reglementată prin documentația de urbanism „PUZ – Urbanizare în vederea construirii de locuințe colective mici”, elaborată pentru terenul identificat cu nr. cadastral 218278, situat pe str. Sebeșului nr. 15, zona străzii Feleacului, municipiul Oradea.

Amplasamentul este situat în intravilanul municipiului Oradea, într-o zonă predominant rezidențială aflată într-un proces continuu de dezvoltare urbană, caracterizată prin existența locuințelor individuale, a unor ansambluri rezidențiale realizate în ultimii ani și a unor terenuri care, conform prevederilor Planului Urbanistic General al Municipiului Oradea, sunt încadrate în zone destinate urbanizării.

Conform extrasului de carte funciară și documentației cadastrale care a stat la baza elaborării PUZ-ului, terenul studiat are o suprafață totală de 7.780 mp și este proprietatea beneficiarilor documentației.



În prezent, terenul este liber de construcții, fiind ocupat în principal de vegetație spontană și arbori, fără existența unor activități economice sau rezidențiale care să genereze trafic ori funcțiuni incompatibile cu dezvoltarea propusă.

Poziția amplasamentului este una favorabilă din punct de vedere urbanistic, terenul beneficiind de accesibilitate din rețeaua stradală existentă prin intermediul străzilor Feleacului și Sebeșului, ambele fiind conectate la sistemul rutier al municipiului și la principalele artere de circulație din zonă.

Prin documentația de urbanism aprobată spre promovare se propune urbanizarea terenului și realizarea unui ansamblu rezidențial de locuințe colective mici, organizat pe mai multe platforme construibile, deservite de o infrastructură rutieră și edilitară nou creată.

În vederea implementării investiției, terenul este structurat în trei loturi funcționale principale, respectiv:

Lotul 1 – Drum privat și infrastructură de acces

Lotul 1 este destinat realizării circulației interioare și a infrastructurii de acces necesare deservirii întregului ansamblu.

Aceste are o suprafață de aproximativ 2.256 mp și va cuprinde:

- drumul principal de acces;
- trotuarele aferente;
- zonele tehnice pentru utilități;
- spațiile necesare infrastructurii de circulație;
- accesul către toate construcțiile propuse.

Drumul nou creat va avea rolul de a asigura conectivitatea dintre strada Feleacului și strada Sebeșului și va constitui coloana principală de mobilitate internă a întregii dezvoltări.

Lotul 2 – Zonă destinată locuințelor colective mici

Lotul 2 are o suprafață de aproximativ 712 mp și este destinat realizării unei clădiri de locuințe colective mici.

Conform documentației urbanistice, pe acest lot este prevăzută edificarea unei construcții cu regim de înălțime conform PUZ-ului aprobat, organizată pentru un număr de aproximativ 6 apartamente și dotată cu parcarile și amenajările necesare funcționării.

Poziționarea acestui corp de clădire în imediata apropiere a accesului principal permite realizarea sa independent de celelalte etape ale investiției.

Lotul 3 – Ansamblu rezidențial principal

Lotul 3 reprezintă componenta principală a dezvoltării și are o suprafață de aproximativ 4.812 mp.

Pe acest lot este propusă realizarea unui ansamblu de locuințe colective mici organizate pe platforme construibile distincte, adaptate configurației terenului și condițiilor topografice existente.

Ansamblul este compus din:

- 4 platforme construibile principale;
 - 1 platformă construită secundară, amplasată în zona curbei drumului propus.
- Fiecare dintre cele patru platforme principale are dimensiuni aproximative de 25 m x 35 m și este destinată amplasării unui grup de câte trei clădiri.
- În cadrul fiecărei platforme sunt propuse:
- 3 clădiri;

- 6 apartamente pentru fiecare clădire;
- parcaje la nivelul subsolului;
- accese carosabile și pietonale dedicate.

În total, cele patru platforme principale vor găzdui 12 clădiri.

La acestea se adaugă clădirea amplasată pe platforma secundară situată în zona curbei drumului propus.

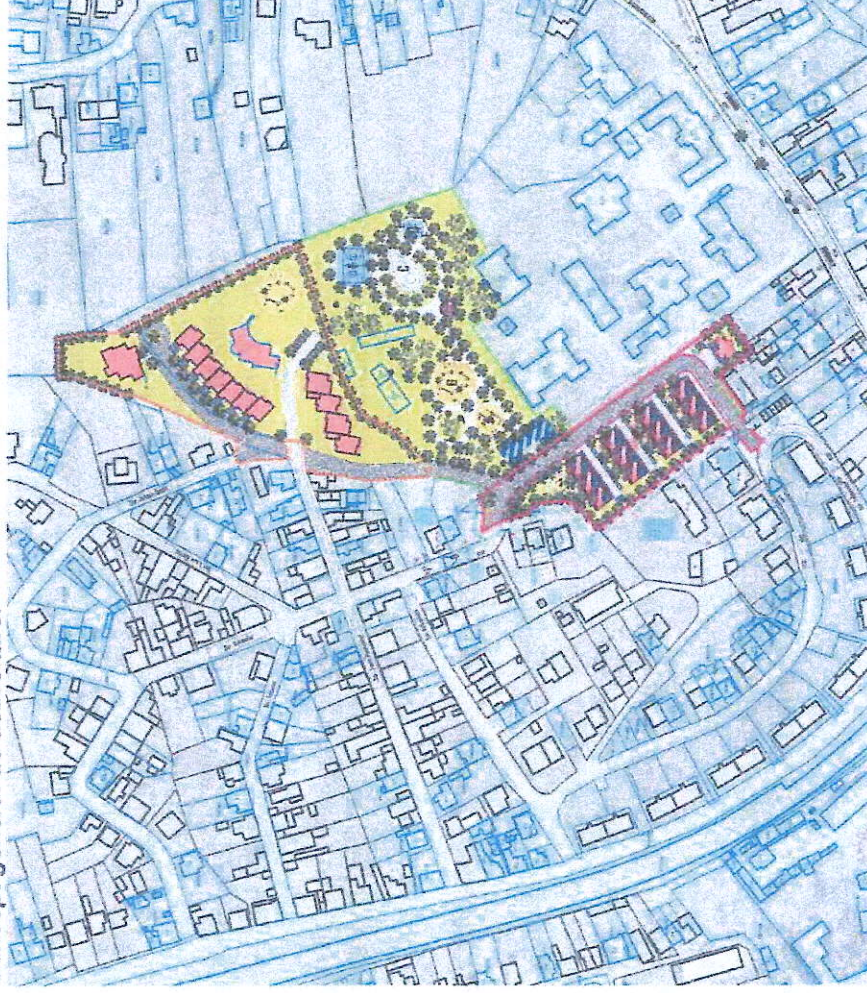
Astfel, dezvoltarea rezidențială va cuprinde în total:

- 13 corpuri de clădire;
- 78 apartamente;
- infrastructura rutieră și edilitară aferentă;
- spații verzi;
- zone de joacă;
- zone pentru recreere și petrecerea timpului liber.

Conceptul urbanistic urmărește integrarea construcțiilor în configurația naturală a terenului, valorificarea diferențelor de nivel existente și menținerea unui procent ridicat de spații verzi și suprafețe permeabile.

Dezvoltarea este concepută astfel încât infrastructura de acces, utilitățile și platformele construite să poată fi realizate etapizat, reducând impactul asupra zonei și permițând o implementare controlată și predictibilă a investiției.

Concept general de dezvoltare:





Reglementari urbanistice:



CAPITOLUL 3

PRINCIPILE DE IMPLEMENTARE ȘI STRATEGIA GENERALĂ DE ETAPIZARE A INVESTIȚIEI

3.1. Principii generale de implementare

Implementarea investiției propuse prin documentația de urbanism „PUZ – Urbanizare în vederea construirii de locuințe colective mici” va fi realizată în baza unor principii tehnice, urbanistice și organizatorice care urmăresc limitarea impactului temporal asupra vecinătăților, asigurarea unei dezvoltări controlate și respectarea tuturor condițiilor impuse prin avizele și acordurile emise de autoritățile competente.

În elaborarea prezentului plan s-a avut în vedere faptul că principalele preocupări exprimate de participanții la procesul de consultare publică și în cadrul dezbaterii publice din data de 30.03.2026 au vizat în principal impactul temporal generat de circulația vehiculelor de șantier și organizarea lucrărilor de execuție.

Ca urmare a acestor observații, beneficiarul a analizat împreună cu specialiștii implicați în proiectare și cu executanți specializați în lucrări de infrastructură și construcții modalitățile prin care investiția poate fi realizată într-un mod etapizat și controlat, cu reducerea la minimum posibil a disconfortului temporal generat pe durata execuției.

Strategia generală de implementare a investiției se bazează pe următoarele principii fundamentale:

Principiul etapizării investiției

Investiția nu va fi realizată simultan pe întreaga suprafață a amplasamentului.

Lucrările vor fi desfășurate succesiv, în etape distincte, astfel încât impactul generat de execuție să fie distribuit în timp și să poată fi controlat în mod eficient.

Prin această abordare se evită suprapunerea unor volume mari de lucrări și se reduce necesarul simultan de transporturi și utilaje.



Principiul realizării infrastructurii înainte construcțiilor

Înainte de începerea lucrărilor aferente construcțiilor propuse se vor realiza integral infrastructura rutieră și rețelele edilitare necesare deservirii investiției.

Această măsură permite:

- organizarea eficientă a șantierului;
- accesul controlat la parcelele construibile;
- reducerea intervențiilor ulterioare asupra drumului realizat;
- limitarea lucrărilor repetitive asupra infrastructurii.

Principiul limitării traficului greu

Beneficiarul își asumă utilizarea preponderentă a autovehiculelor cu masa totală maximă autorizată de aproximativ 7,5 tone, în concordanță cu măsurile propuse și cu solicitarea formulată către Comisia Tehnică pe Probleme de Circulație și Transport Rutier a Municipiului Oradea.

Această abordare urmărește reducerea solicitării infrastructurii rutiere existente și creșterea nivelului de siguranță rutieră pe durata implementării investiției.

Principiul distribuirii traficului pe două trasee de acces

Pentru evitarea concentrării fluxurilor de aprovizionare pe un singur sector de drum, accesul în șantier va putea fi realizat prin două trasee distincte.

Prin distribuirea transporturilor între cele două direcții de acces se urmărește reducerea impactului asupra locuitorilor și evitarea încărcării excesive a unei singure străzi.

Principiul unei singure autoutilitare pe sectorul de acces

Unul dintre angajamentele asumate de beneficiar constă în organizarea transporturilor astfel încât pe același sector de acces către amplasament să nu circule simultan două autovehicule care deservesc investiția.

Intarea unui nou vehicul în amplasament va fi coordonată astfel încât aceasta să se realizeze numai după eliberarea traseului de către vehiculul precedent.

Prin această măsură se elimină riscul apariției blocajelor temporare și se menține fluiditatea circulației locale.

Principiul protejării vecinătăților

Toate lucrările vor fi organizate cu respectarea normelor privind protecția mediului, reducerea zgomotului și menținerea condițiilor de siguranță pentru proprietățile învecinate.

Beneficiarul își asumă implementarea măsurilor necesare pentru limitarea efectelor temporare generate de șantier asupra zonei rezidențiale.

3.2. Strategia de etapizare a investiției

În vederea realizării controlate a investiției și a reducerii impactului asupra circulației și vecinătăților, dezvoltarea va fi implementată în două etape principale.

Această abordare permite realizarea succesivă a infrastructurii și a construcțiilor, asigurând o organizare eficientă a șantierului și o gestionare predictibilă a fluxurilor de materiale și utilaje.

ETAPA I

REALIZAREA INFRASTRUCTURII DE BAZĂ



*Prima etapă are rolul de a crea suportul tehnic necesar întregii dezvoltări.
În această etapă se vor realiza:*

- organizarea șantierului;
- decopertarea terenului;
- săpăturile generale;
- extinderea rețelelor edilitare;
- realizarea rețelelor de apă;
- realizarea rețelelor de canalizare;
- realizarea rețelelor electrice;
- realizarea drumului privat;
- realizarea trotuarelor;
- realizarea sistematizării verticale;
- realizarea platformelor de lucru aferente investiției.

*La finalizarea acestei etape va exista întreaga infrastructură necesară pentru deservirea investiției.
Drumul va fi executat până la nivelul stratului de fundație și al stratului portant, urmând ca stratul final de uzură să fie realizat ulterior, după finalizarea lucrărilor de construire, pentru evitarea degradării acestuia prin traficul de șantier.*

ETAPA II

REALIZAREA CONSTRUCȚIILOR

După finalizarea infrastructurii, aferente Etapei I se va trece la realizarea construcțiilor propuse prin documentația de urbanism.

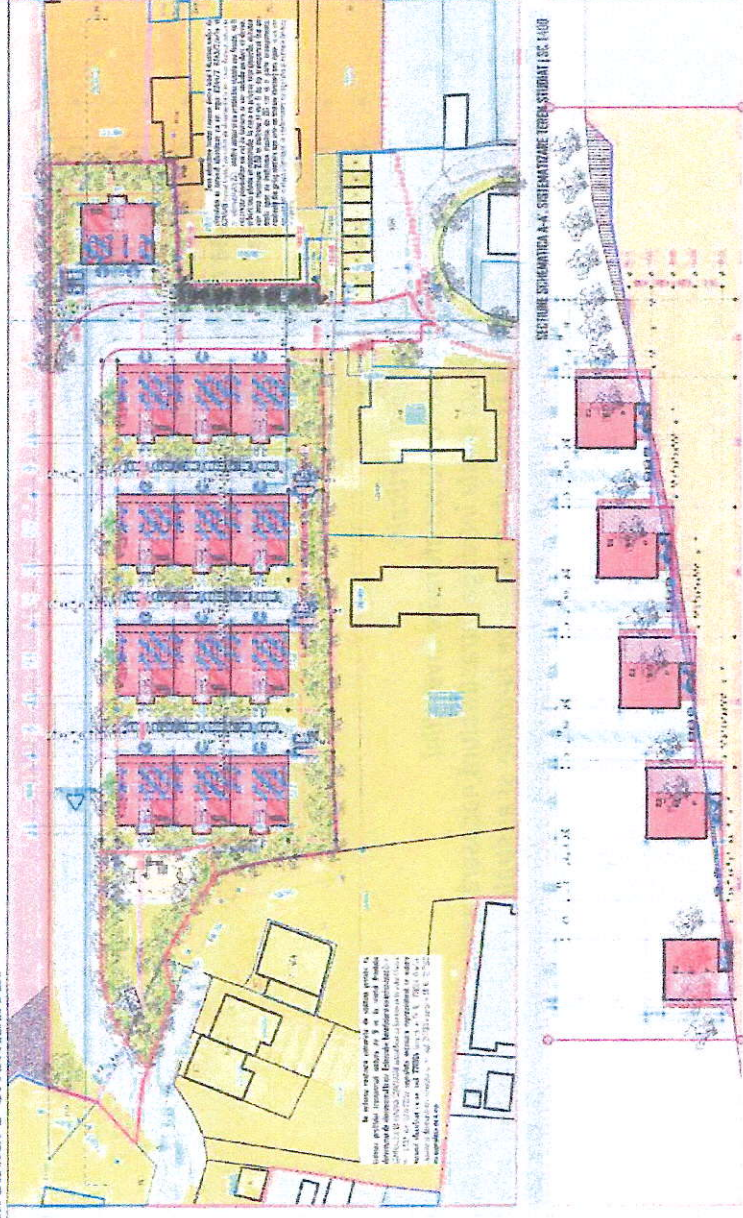
Etapa II va cuprinde:

- realizarea platformelor construibile;
- realizarea fundațiilor;
- realizarea structurilor de rezistență;
- realizarea incinderilor și compartimentărilor;
- realizarea instalațiilor;
- realizarea finisajelor;
- amenajările exterioare;
- amenajarea spațiilor verzi;
- realizarea locurilor de joacă și a zonelor comune.

Execuția construcțiilor va fi realizată succesiv, pe platforme distincte, evitându-se deslășurarea simultană a tuturor lucrărilor pe întreg amplasamentul.

Această măsură contribuie la reducerea numărului de transporturi simultane și la menținerea unui control eficient asupra organizării șantierului.

Mobilare orientativa:



CAPITOLUL 4

ORGANIZAREA ACCESULUI ÎN ȘANTIER ȘI STRATEGIA DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI DE EXECUȚIE

4.1. Considerații generale

Unul dintre principalele subiecte analizate în cadrul procesului de consultare publică și al dezbaterii publice organizate de Municipiul Oradea la data de 30.03.2026 a fost reprezentat de impactul temporar generat de traficul necesar realizării investiției.

Observațiile formulate de participanți nu au vizat oportunitatea dezvoltării urbanistice și nici compatibilitatea funcțională a investiției cu zona, preocupările exprimate concentrându-se în principal asupra modului în care vor fi realizate lucrările și asupra impactului temporar al circulației vehiculelor utilizate pentru transportul materialelor de construcții.

În vederea răspunderii acestor preocupări, beneficiarul a analizat împreună cu specialiștii implicați în proiectare și cu executanți cu experiență în dezvoltări rezidențiale similare mai multe variante de organizare a traficului de șantier, fiind adoptată o strategie care urmărește reducerea la minimum posibil a impactului asupra circulației locale și asupra locuitorilor din vecinătatea investiției.

Strategia propusă are la bază principiul distribuiri traficului, limitării tonajului și coordonării stricte a accesului vehiculelor în amplasament.

Prin această abordare se urmărește evitarea concentrării traficului pe un singur traseu și eliminarea situațiilor în care mai multe autovehicule de aprovizionare utilizează simultan aceeași rută de acces către amplasament.

4.2. Fundamentarea tehnică a soluției de acces

Soluția de acces propusă prin documentația de urbanism a fost analizată și fundamentată prin Studiul de Circulație elaborat pentru investiție și prin consultările desfășurate cu autoritățile competente în domeniul circulației.

În cadrul analizei de trafic au fost evaluate condițiile de circulație existente, capacitatea infrastructurii rutiere și impactul estimat al dezvoltării asupra rețelei stradale din zona de influență. Rezultatele studiului au evidențiat existența unei rezerve importante de capacitate la nivelul infrastructurii analizate, atât pe strada Feleacului, cât și pe strada Sebeșului, confirmând faptul că traficul generat de investiție poate fi preluat în condiții de siguranță și funcționalitate.

Totodată, în cadrul procesului de avizare au fost analizate și variante alternative de acces, fiind evaluate atât condițiile tehnice, cât și constrângerile juridice și de proprietate existente în zonă. În urma acestor analize a fost confirmată viabilitatea soluției de acces propuse prin documentația de urbanism.

4.3. Traseele de acces utilizate în perioada execuției

Pentru realizarea investiției sunt identificate două trasee principale de acces către amplasament.

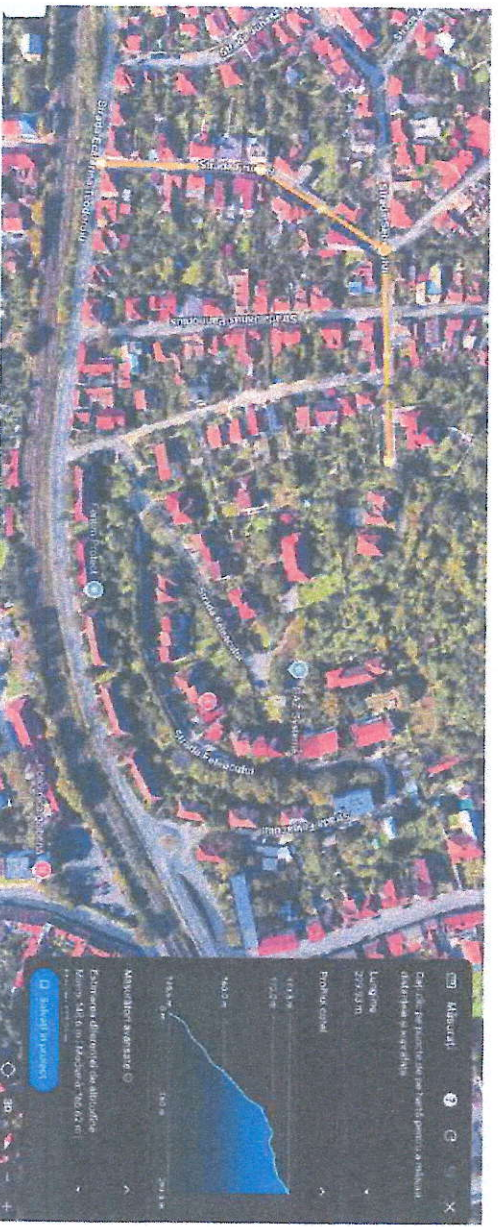
Utilizarea simultană și alternativă a acestora reprezintă una dintre principalele măsuri de reducere a impactului asupra traficului local.

Traseul nr. 1 – Acces prin strada Sebeșului

Traseul pornește din strada Ecaterina Teodorescu și continuă prin strada Frunzei și strada Sebeșului până la amplasamentul investiției.

Lungimea totală a traseului este de aproximativ 300 m.

Acest traseu permite accesul facil către segmentul superior al amplasamentului și oferă posibilitatea distribuirii unei părți importante din fluxurile de aprovizionare.

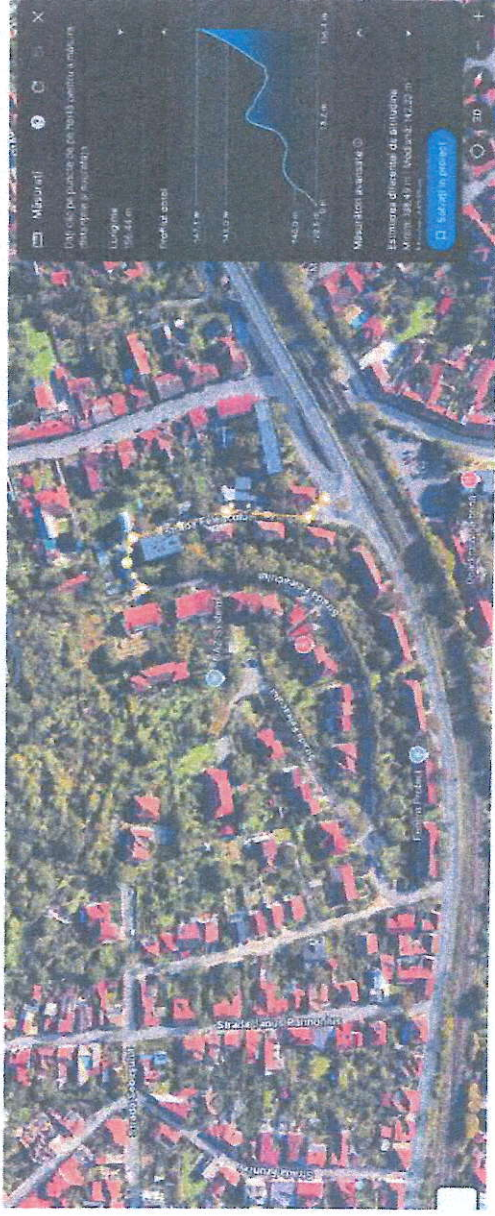


Traseul nr. 2 – Acces prin strada Feleacului

Traseul pornește din strada Ecaterina Teodoroiu și continuă prin strada Feleacului până la accesul în amplasament.

Lungimea totală a traseului este de aproximativ 156 m.

Acesta reprezintă traseul cu lungimea cea mai redusă dintre rețeaua principală de circulație și amplasament.



4.4. Strategia de distribuire a traficului

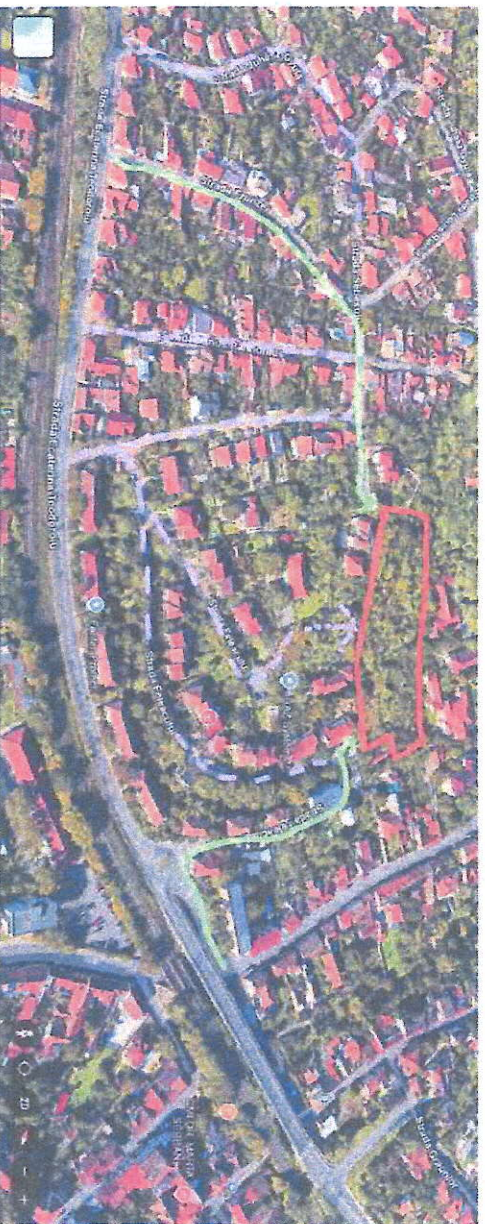
În vederea reducerii impactului asupra locuitorilor din zonă, beneficiarul își propune distribuirea fluxurilor de transport pe cele două direcții de acces.

Astfel, în funcție de natura lucrărilor și de organizarea șantierului, transporturile aferente investiției vor fi repartizate între cele două trasee, astfel încât să nu fie concentrat întregul trafic pe o singură stradă.

Principiul general urmărit este distribuirea aproximativ egală a fluxurilor de aprovizionare între accesul din strada Sebeșului și accesul din strada Feleacului.

Prin această măsură:

- se reduce presiunea asupra infrastructurii existente;
- se limitează disconfortul resimțit de locuitorii unei singure zone;
- se diminuează nivelul de zgomot și de trafic perceput local;
- se distribuie uniform uzura temporară generată de activitatea de șantier.



4.5. Restricționarea tonajului și măsuri de calmare a traficului în urma consultărilor realizate cu autoritățile competente și a angajamentelor asumate de beneficiar în cadrul procesului de consultare publică, s-a solicitat instituirea unor măsuri suplimentare de reducere a impactului asupra traficului local.

În acest sens, beneficiarul își asumă implementarea și respectarea condițiilor stabilite prin Avizul Comisiei Tehnice pe Probleme de Circulație și Transport Rutier a Municipiului Oradea, respectiv:

- limitarea tonajului la maximum 7,5 tone;
- limitarea vitezei de circulație la maximum 20 km/h;
- respectarea tuturor condițiilor și recomandărilor formulate de autoritățile competente.

Aceste măsuri au fost propuse tocmai pentru reducerea efectelor temporare generate de traficul de șantier și pentru creșterea gradului de siguranță în raport cu locuințele existente.

4.6. Principiul unui singur vehicul pe sectorul de acces

Una dintre cele mai importante măsuri asumate voluntar de beneficiar constă în coordonarea transporturilor astfel încât să fie evitată circulația simultană a mai multor autovehicule de aprovizionare pe același sector de acces.

În practică, aceasta înseamnă că:

- accesul unui autovehicul către amplasament se va realiza numai după eliberarea traseului de către vehiculul precedent;
- nu vor fi organizate convoaie de transport;
- nu vor exista situații în care două autovehicule care deservesc investiția să se întâlnească pe același segment de acces;
- programarea transporturilor va fi realizată astfel încât fluxurile să fie controlate și predictibile.

Prin această măsură se urmărește eliminarea riscului de blocaj temporar al circulației și reducerea semnificativă a disconfortului perceput de locuitorii din zonă.

4.7. Excepții privind transporturile speciale

Deși strategia generală are la bază utilizarea autovehiculelor cu masa totală maximă autorizată de aproximativ 7,5 tone, natura unor lucrări poate impune, în mod excepțional, utilizarea unor vehicule speciale sau transportul unor elemente agabaritice.

Astfel de situații pot include:



- transportul unor utilaje speciale;
- transportul unor pompe staționare pentru beton;
- transportul unor conducte cu lungimi speciale;
- transportul unor elemente constructive prefabricate;
- transportul unor echipamente tehnice de dimensiuni mari.

Aceste situații vor avea caracter punctual și excepțional și sunt estimate la un număr redus de intervenții pe întreaga durată a investiției.

Pentru fiecare astfel de situație vor fi adoptate măsuri suplimentare de coordonare și siguranță, în conformitate cu legislația și reglementările aplicabile.

CONCLUZIA CAPITOLULUI 4

Strategia de management al traficului propusă pentru implementarea investiției are la bază principiile distribuirii fluxurilor de transport, limitării tonajului, reducerii vitezei de circulație și coordonării stricte a accesului în amplasament.

Prin utilizarea celor două trasee de acces, prin limitarea vehiculelor la aproximativ 7,5 tone și prin aplicarea principiului unui singur vehicul pe sectorul de acces, beneficiarul apreciază că impactul temporar generat de traficul de șantier poate fi redus semnificativ, asigurându-se condiții adecvate de siguranță și confort pentru locuitorii din vecinătatea investiției.

CAPITOLUL 5

ETAPA I – EXECUȚIA INFRASTRUCTURII DE BAZĂ. EVALUAREA VOLUMELOR DE LUCRĂRI ȘI A IMPACTULUI ASUPRA TRAFICULUI

5.1. Obiectivele Etapei I

Prima etapă de implementare a investiției are ca obiectiv realizarea integrală a infrastructurii tehnico-edilitare și rufiere necesare funcționării viitorului ansamblu rezidențial.

Această etapă reprezintă fundamentul întregii dezvoltări și are rolul de a asigura accesibilitatea, echiparea edilitară și pregătirea terenului pentru faza ulterioară de edificare a construcțiilor.

Prin realizarea integrală a infrastructurii înainte începerii construcțiilor se urmărește:

- reducerea intervențiilor succesive asupra terenului;
- diminuarea duratei totale de execuție;
- optimizarea fluxurilor logistice;
- reducerea impactului asupra circulației locale;
- crearea unui cadru organizat pentru realizarea etapelor ulterioare.

În această etapă se vor executa:

- decopertarea terenului;
- săpăturile pentru infrastructură;
- realizarea rețelelor edilitare;
- extinderea utilităților;
- sistematizarea verticală;
- fundația drumului;
- stratul de balast;
- stratul de piatră spartă;
- pregătirea platformei drumului până la nivelul stratului portant.

Stratul final de uzură va fi executat după finalizarea lucrărilor de construire, pentru evitarea degradării premature a acestuia prin traficul de șantier.



5.2. Rețele edilitare și fundamentarea tehnică a infrastructurii

Conform avizelor obținute în cadrul procedurii de urbanism și conform documentațiilor tehnice elaborate pentru investiție, amplasamentul beneficiază de posibilitatea racordării la infrastructura edilitară existentă în zona străzilor Sebeșului și Feleacului.

Ațat în zona străzii Sebeșului, cât și în zona străzii Feleacului există rețele publice de:

- alimentare cu apă;
- canalizare menajeră;
- energie electrică;

Soluția generală de dezvoltare prevede extinderea acestor rețele pe noul drum privat propus prin PUZ și distribuirea acestora către fiecare lot și fiecare construcție propusă.

Soluțiile tehnice definitive privind bransamentele, dimensionările și punctele exacte de racordare vor fi stabilite în etapele ulterioare de proiectare și autorizare, pe baza proiectelor tehnice și a studiilor de soluție ce vor fi elaborate împreună cu operatorii de utilități.

Prin urmare, etapa infrastructurii nu reprezintă doar realizarea unui drum, ci presupune crearea întregului sistem de utilități care va deservi viitorul ansamblu rezidențial.

5.3. Lucrările de decoperțare și pregătire a terenului

Prima operațiune tehnologică necesară realizării infrastructurii constă în îndepărtarea stratului vegetal și pregătirea terenului pentru lucrările de sistematizare verticală și infrastructură.

În baza măsurărilor și estimărilor realizate asupra suprafeței destinate drumului și infrastructurii tehnico-edilitare, volumul estimat de material rezultat din decoperțare este de aproximativ:

1.100 mc

Materialul rezultat din această operațiune va fi încărcat și transportat către locații autorizate pentru depozitare sau valorificare.

Pentru evacuarea acestui volum de material s-a estimat necesitatea efectuării unui număr de aproximativ:

146 transporturi

realizate cu autovehicule de aproximativ 7,5 tone.

Raportat la o medie operațională de aproximativ 3 transporturi/oră și la un program normal de lucru de aproximativ 8 ore/zi, rezultă o durată estimată de:

aproximativ 6 zile lucrătoare
pentru finalizarea acestei operațiuni.

În situația distribuirii transporturilor pe cele două trasee de acces identificate prin prezentul plan, durata efectivă percepută la nivelul fiecărui sector de drum poate fi redusă semnificativ.

5.4. Executarea rețelelor edilitare

Ulterior finalizării decoperțării se va proceda la executarea săpăturilor necesare realizării infrastructurii edilitare.

Această etapă include:

- rețeaua de apă;
- rețeaua de canalizare;
- rețeaua electrică;
- rețele de comunicații;
- cămine de vizitare;
- bransamente și racorduri.

Lucrările vor fi realizate etapizat, pe tronsoane succesive, astfel încât să fie evitată deschiderea simultană a unor tronturi extinse de lucru.



Această abordare permite:

- reducerea duratei de expunere a săpăturilor;
- limitarea disconfortului;
- reducerea necesarului simultan de transport.

5.5. Realizarea stratului de balast

După finalizarea rețelilor edilitare și aducerea terenului la cotele proiectate se va proceda la realizarea stratului de balast aferent infrastructurii rutiere.

Volumul estimat necesar pentru realizarea acestui strat este de:

957,60 mc

În baza capacităților de transport analizate și a limitării tonajului la aproximativ 7,5 tone, s-a estimat necesitatea efectuării unui număr de aproximativ:
216 transporturi

pentru aducerea materialului în amplasament.

La o medie operațională de aproximativ 2 transporturi/oră și un program de lucru de 8 ore/zi rezultă o durată estimată de:

aproximativ 13 zile lucrătoare

În condițiile utilizării simultane și echilibrate a celor două direcții de acces, durata efectivă de încărcare a fiecărui traseu poate fi redusă la aproximativ:

6 – 7 zile lucrătoare/traseu

5.6. Realizarea stratului de piatră spartă

După finalizarea stratului de balast se va realiza stratul portant din piatră spartă.

Cantitatea estimată de material necesară este de aproximativ:

742 tone

Pentru transportul acestei cantități s-a estimat necesitatea efectuării unui număr de:

aproximativ 98 transporturi

realizate cu autovehicule de aproximativ 7,5 tone.

La un ritm mediu de lucru de aproximativ 14 transporturi/zi rezultă o durată estimată de:

aproximativ 7 zile lucrătoare

În condițiile distribuirii traficului pe cele două trasee de acces, impactul asupra fiecărei direcții de circulație se reduce la aproximativ jumătate din valorile estimate.

5.7. Centralizarea traficului aferent Etapei I

Pe baza estimărilor realizate până în prezent, necesarul total de transport aferent Etapei I este următorul:

Operațiune Transporturi estimate

Decopertare 146

Balast 216

Piatră spartă 98

TOTAL 460 transporturi

Aceste valori reprezintă estimări tehnice preliminare realizate în scopul evaluării impactului asupra circulației și pot suferi ajustări în fazele ulterioare de proiectare.



Chiar și în ipoteza valorilor maxime estimate, distribuirea transporturilor pe două direcții de acces și aplicarea principului unui singur vehicul pe sectorul de acces conduc la reducerea semnificativă a impactului perceput la nivelul infrastructurii locale.

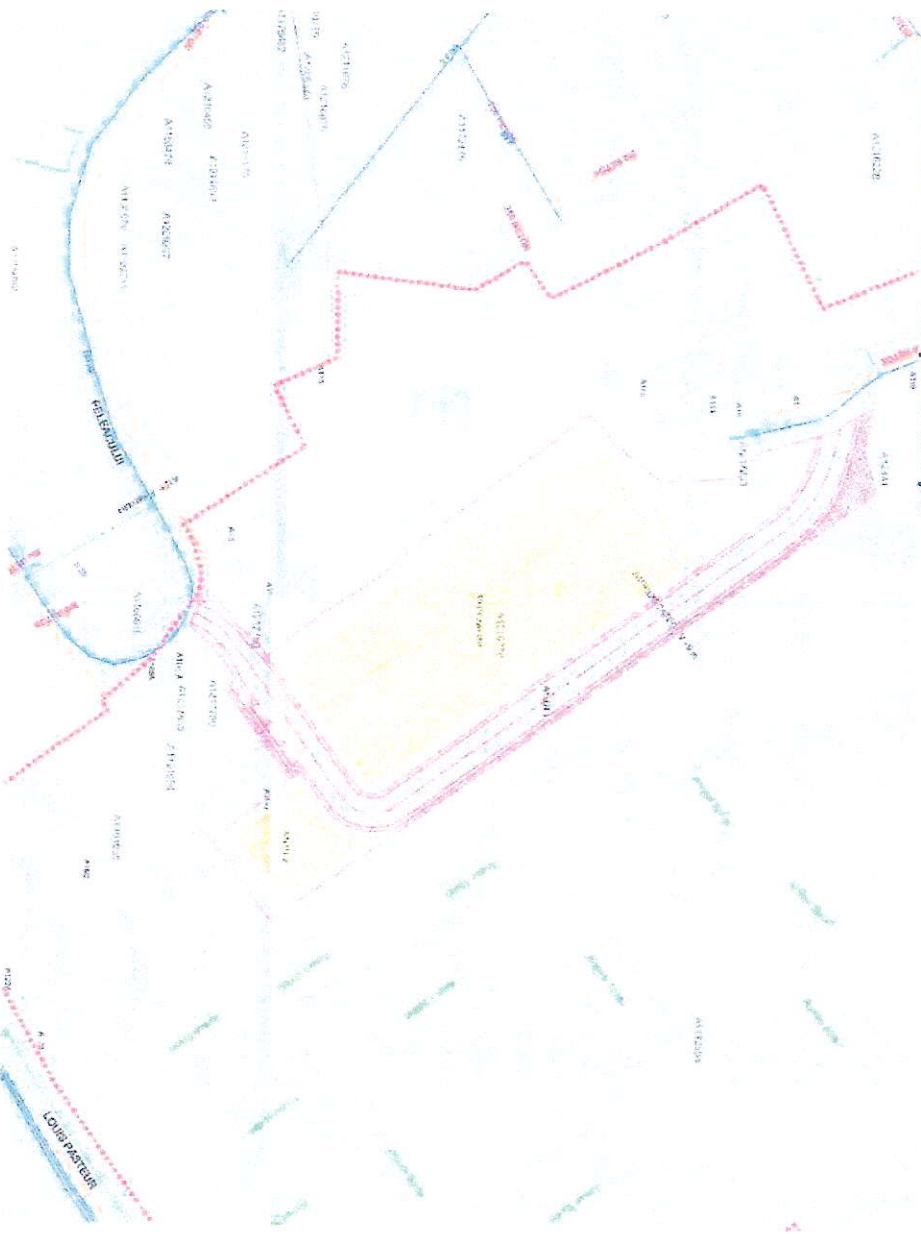
5.8. Concluziile Etapei I

Analiza volumelor de lucrări și a necesarului de transport aferent Etapei I evidențiază faptul că realizarea infrastructurii poate fi executată într-un mod controlat și predictibil.

Prin utilizarea autovehiculelor de tonaj redus, distribuirea transporturilor pe două trasee distincte și coordonarea strictă a accesului în amplasament, impactul temporal asupra circulației locale poate fi gestionat eficient și menținut în limite rezonabile pentru o investiție de această amploare.

Finalizarea Etapei I va permite realizarea unei infrastructuri complete, funcționale și pregătite pentru dezvoltarea ulterioară a construcțiilor, reducând semnificativ necesitatea unor intervenții majore asupra terenului în fazele următoare ale investiției.

Plan cordonor rețele Compania de Apa:





CAPITOLUL 6

ETAPA II – REALIZAREA PLATFORMELOR CONSTRUIBILE ȘI EXECUȚIA CONSTRUCȚIILOR

6.1. Considerații generale

După finalizarea integrală a infrastructurii rutiere și edilitare prevăzute în Etapa I, investiția va intra în Etapa II, respectiv realizarea platformelor construibile și edificarea construcțiilor prevăzute prin documentația de urbanism.

Principiul fundamental al acestei etape este acela al dezvoltării progresive și etapizate, evitându-se deschiderea simultană a tuturor fronturilor de lucru și generarea unui trafic excesiv într-un interval redus de timp.

În mod similar Etapei I, lucrările vor fi organizate astfel încât fluxurile de aprovizionare să fie distribuite uniform în timp și spațiu, iar impactul asupra circulației locale să fie redus la minimum. Prin această abordare se urmărește:

- menținerea controlului asupra traficului de șantier;
- reducerea numărului de transporturi simultane;
- limitarea disconfortului temporar pentru locuitorii din zonă;
- optimizarea logisticii de execuție;
- creșterea eficienței procesului de construire.

6.2. Organizarea dezvoltării pe platforme construibile

Conform conceptului urbanistic aprobat prin PUZ, ansamblul rezidențial este organizat pe cinci platforme construibile distincte.

Acestea sunt amplasate succesiv de-a lungul drumului privat propus și sunt adaptate configurației topografice a terenului.

Structura dezvoltării este următoarea:

Platforma P1

- aproximativ 25 m x 35 m;
- 3 corpuri de clădire;
- 18 apartamente.

Platforma P2

- aproximativ 25 m x 35 m;
- 3 corpuri de clădire;
- 18 apartamente.

Platforma P3

- aproximativ 25 m x 35 m;
- 3 corpuri de clădire;
- 18 apartamente.

Platforma P4

- aproximativ 25 m x 35 m;
- 3 corpuri de clădire;
- 18 apartamente.

Platforma P5

- platformă secundară;
- 1 corp de clădire;
- 6 apartamente.

În total:



- 13 clădiri;
- 78 apartamente;
- parcaje la subsol;
- alei de acces;
- trotuare;
- spații verzi;
- loc de joacă;
- amenajări exterioare.

INSERARE IMAGE

Figura 8 – Organizarea platformelor construibile
(Planșa U08 – Mobilare urbanistică)

6.3. Strategia de execuție etapizată a platformelor

Pentru reducerea impactului asupra traficului și pentru optimizarea logisticii de șantier, beneficiarii își propune realizarea succesivă a platformelor construibile.

Astfel, lucrările nu vor fi desfășurate simultan pe toate cele cinci platforme.

Ordinea estimativă de realizare este:

- Platforma P1;
- Platforma P2;
- Platforma P3;
- Platforma P4;
- Platforma P5.

Această abordare permite:

- limitarea numărului de utilități active simultan;
 - limitarea necesarului de transport;
 - organizarea eficientă a șantierului;
 - reducerea duratei de ocupare a terenului;
 - reducerea disconfortului generat vecinătăților.
- Practic, fiecare platformă funcționează ca un sub-șantier controlat și independent, ceea ce permite o monitorizare mult mai eficientă a întregului proces de construire.

6.4. Realizarea platformelor de fundare

Având în vedere configurația naturală a terenului și diferențele de nivel existente, realizarea platformelor construibile presupune lucrări de sistematizare verticală și modelare a terenului.

Volumul total estimat necesar pentru realizarea celor cinci platforme este de aproximativ:

7.436 mc
Pentru evaluarea impactului logistic s-a utilizat un coeficient de afânare și tasare de aproximativ: 1,33

Rezultând un volum total de material transportat de aproximativ:
9.890 mc

Acest volum include:

- material pentru umpluturi;
- material pentru compactări;
- material pentru stabilizarea platformelor;
- ajustări de cote rezultate din sistematizarea verticală.



6.5. Estimarea transporturilor aferente realizării platformelor

Pe baza volumelor estimate și a capacității de transport analizate pentru autovehicule de aproximativ 7,5 tone, rezultă necesitatea efectuării unui număr estimativ de:

aproximativ 1.040 transporturi

aferente exclusiv realizării platformelor construite.

Aceste transporturi vor fi distribuite pe întreaga durată de execuție a platformelor și nu vor fi concentrate într-o singură perioadă.

Raportat la un ritm mediu de aproximativ:

- 4 transporturi/oră;
- 8 ore/zi;

rezultă o durată estimată de:

aproximativ 32 zile lucrătoare

pentru realizarea integrală a celor cinci platforme.

Prin distribuirea fluxurilor pe cele două trasee de acces identificate prin prezentul plan, impactul asupra fiecărui traseu se reduce la aproximativ jumătate.

6.6. Realizarea structurilor și a construcțiilor

După finalizarea platformelor se va proceda la realizarea construcțiilor propriu-zise.

Această etapă include:

- fundații;
- subsoluri;
- structuri de rezistență;
- închideri;
- compartimentări;
- instalații;
- finisaje;
- amenajări exterioare.

Din punct de vedere logistic, această etapă este caracterizată printr-o distribuție mult mai uniformă a transporturilor comparativ cu etapa de infrastructură.

Materialele vor fi aduse gradual, în funcție de stadiul lucrărilor.

Nu vor exista perioade în care întregul necesar de materiale să fie transportat simultan către amplasament.

6.7. Strategia privind transportul betonului

Pentru reducerea impactului asupra infrastructurii locale și pentru limitarea accesului autovehiculelor de mare tonaj, beneficiarul și executantul au analizat utilizarea unei strategii bazate pe:

pompă staționară de beton

amplasată temporar în zonele de lucru.

Prin utilizarea acestei soluții:

- se reduce numărul vehiculelor grele care pătrund în amplasament;
- se optimizează turnarea betonului;
- se reduce durata operațiunilor;
- se crește eficiența logistică.

În acest scenariu, alimentarea pompei poate fi realizată cu autobetoniere de capacitate redusă și medie, limitând astfel necesitatea utilizării vehiculelor grele de 15-18 tone în interiorul șantierului.



6.8. Estimarea necesarului de materiale pentru construcții

Pentru realizarea celor 13 clădiri propuse prin PUZ s-a estimat un necesar total de: aproximativ 7.540 mc beton

și un volum semnificativ de materiale pentru:

- zidărit;
- armături;
- termoizolații;
- instalații;
- finisaje;
- amenajări exterioare.

Pe baza evaluărilor preliminare realizate împreună cu executanți specializați, necesarul logistic total aferent realizării construcțiilor este estimat la aproximativ:

2.154 transporturi

efectuate pe întreaga durată de execuție a investiției.

Această valoare reprezintă o estimare conservatoare și include toate categoriile principale de materiale necesare finalizării ansamblului.

6.9. Distribuția transporturilor pe durata execuției

Este important de subliniat că cele aproximativ 2.154 transporturi nu se realizează simultan și nici într-o perioadă scurtă de timp.

Acestea sunt distribuite:

- pe 5 platforme diferite;
- pe mai multe faze de execuție;
- pe întreaga durată a investiției.

4curselor estimate 67 zile distribuite în doua puncta de access , 33/locatie (într-o perioada estimate de 5 ani) pentru toate cele 5 platforme de lucru, daca s-ar executa o platforma cu 3 corpuri /an.

Prin urmare, traficul efectiv perceput la nivelul străzilor de acces este semnificativ mai redus decât ar putea sugera simpla analiză a valorii totale.

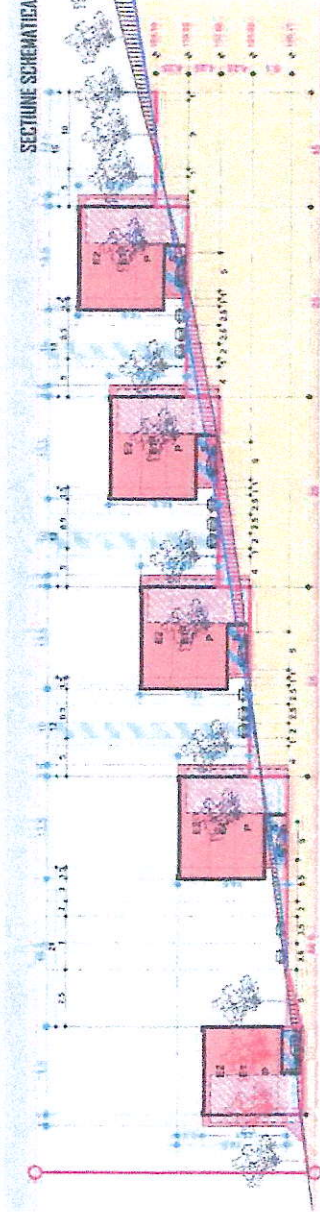
În practică, transporturile sunt eşalonate pe parcursul mai multor luni de execuție și sunt corelate permanent cu stadiul lucrărilor.

6.10. Concluziile Etapei II

Analiza tehnică a Etapei II evidențiază faptul că realizarea construcțiilor poate fi organizată într-un mod controlat și predictibil, prin utilizarea principiilor de etapizare, distribuire a fluxurilor și limitare a tonajului.

Prin dezvoltarea succesivă a platformelor, utilizarea celor două direcții de acces și coordonarea strictă a transporturilor, impactul temporal asupra circulației și asupra vecinătăților poate fi menținut în limite rezonabile pentru o investiție rezidențială de această amploare.

Sectione schematica:



CAPITOLUL 7

MĂSURI DE PROTECȚIE A COMUNITĂȚII LOCALE, MONITORIZARE ȘI CONTROL AL EXECUȚIEI INVESTIȚIEI

7.1. Principii generale

Beneficiarul apreciază că dezvoltarea unei investiții responsabile presupune nu doar respectarea reglementărilor urbanistice și tehnice aplicabile, ci și adoptarea unor măsuri suplimentare care să contribuie la menținerea unui nivel adecvat de confort, siguranță și predictibilitate pentru locuitorii din vecinătatea amplasamentului.

În acest sens, prezentul capitol stabilește cadrul general de monitorizare și control al execuției investiției, precum și măsurile pe care beneficiarul își asumă să le implementeze pe întreaga durată a lucrărilor.

Scopul acestor măsuri este de a asigura o relație echilibrată între necesitatea realizării investiției și protejarea intereselor legitime ale comunității locale.

7.2. Principiul transparenței și al comunicării permanente

Pe întreaga durată a investiției, beneficiarul va urmări menținerea unui dialog deschis și constructiv cu locuitorii din zona învecinată.

În acest scop se recomandă desemnarea unui reprezentant al beneficiarului sau al antreprenorului general care să poată fi contactat în situația apariției unor probleme punctuale legate de desfășurarea lucrărilor.

Acesta va avea rolul de a:

- centraliza sesizările;
- comunica măsurile adoptate;
- transmite informații privind programul lucrărilor;
- facilita rezolvarea rapidă a situațiilor care pot apărea.

...a doua oară ca răspuns a simașilor, care pot apărea pe durata execuției.

Beneficiarul apreciază că o comunicare permanentă și transparentă reprezintă una dintre cele mai eficiente modalități de reducere a tensiunilor inerente oricărui proces de dezvoltare urbană.

7.3. Protecția infrastructurii rutiere existente

Pe durata execuției lucrărilor vor fi respectate toate condițiile impuse prin avizele și acordurile emise de autoritățile competente.

În completarea acestora, beneficiarii își asumă următoarele măsuri:

- utilizarea preponderantă a autovehiculelor cu masa totală maximă de aproximativ 7,5 tone;
- distribuirea traficului pe cele două trasee de acces identificate;



- coordonarea transporturilor astfel încât să nu existe două vehicule de aprovizionare simultan pe același sector de acces;
 - respectarea limitelor de viteză stabilite de autoritățile competente;
 - menținerea în stare de curățenie a carosabilului utilizat pentru accesul în șantier.
- În cazul în care pe durata execuției vor apărea degradări accidentale generate direct de activitatea de șantier asupra infrastructurii utilizate pentru acces, acestea vor fi remediate de către executant în condițiile prevăzute de legislația aplicabilă.

7.4. Măsuri privind reducerea zgomotului și a disconfortului temporar

Beneficiarul și executantul vor urmări limitarea disconfortului generat de activitatea de șantier prin adoptarea unor măsuri de organizare adecvate.

Aceste măsuri pot include:

- programarea activităților generatoare de zgomot în intervalele permise de legislație;
- evitarea activităților cu impact ridicat în afara programului normal de lucru;
- înțelegerea corespunzătoare a utilajelor utilizate;
- limitarea timpilor de funcționare în gol a utilajelor;
- optimizarea operațiunilor de încărcare și descărcare.

Prin aplicarea acestor măsuri se urmărește reducerea impactului temporar asociat execuției lucrărilor.

7.5. Măsuri privind reducerea prafului și menținerea curățeniei

În perioadele cu temperaturi ridicate și precipitații reduse, executantul va adopta măsuri specifice pentru limitarea dispersiei particulelor de praf.

Aceste măsuri pot include:

- umectarea suprafețelor temporar neamenajate;
- umectarea căilor de circulație din interiorul șantierului;
- curățarea periodică a zonelor de acces;
- transportul materialelor pulverulente în condiții care să prevină dispersia acestora.

De asemenea, la ieșirea din amplasament vor fi adoptate măsuri pentru reducerea transportului de noroi sau materiale pe carosabilul public.

7.6. Protecția construcțiilor învecinate

Beneficiarul își reafirmă disponibilitatea de a documenta situația existentă a construcțiilor aflate în vecinătatea directă a amplasamentului anterior începerii lucrărilor.

Această documentare poate include:

- relevaee fotografice;
- procese-verbale de constatare;
- identificarea degradărilor vizibile existente;
- arhivarea documentației rezultate.

Scopul acestei măsuri este asigurarea unei delimitări obiective între situația existentă și eventualele modificări care ar putea apărea ulterior.

Această abordare contribuie la protejarea atât a proprietarilor învecinați, cât și a beneficiarului investiției.

7.7. Monitorizarea traficului de șantier

Pentru verificarea respectării principiilor asumate prin prezentul plan, executantul va organiza activitatea de aprovizionare și transport astfel încât să poată fi urmărită și controlată.



Se recomandă:

- programarea livrărilor;
- coordonarea accesului în amplasament;
- monitorizarea transporturilor speciale;
- respectarea limitărilor de tonaj;
- respectarea traseelor stabilite.

Prin această abordare se urmărește menținerea caracterului predictibil și controlat al activității de șantier.

7.8. Gestionarea situațiilor excepționale

În cazul apariției unor situații speciale care necesită transporturi agabaritice sau utilizarea unor utilaje care depășesc limitele uzuale prevăzute prin prezentul plan, acestea vor fi organizate punctual și numai în măsura în care sunt necesare pentru desfășurarea lucrărilor.

Astfel de situații pot include:

- instalarea pompelor de beton;
- transportul unor utilaje speciale;
- transportul unor elemente prefabricate;
- transportul unor conducte sau echipamente de dimensiuni mari.

Aceste operațiuni vor avea caracter ocazional și vor reprezenta o pondere redusă raportat la volumul total al lucrărilor.

7.9. Responsabilitatea executanților

Toate obligațiile asumate prin prezentul Plan de Implementare, Etapizare și Management al Execuției Investiției vor fi transpuse, după caz, în documentațiile de organizare de șantier și în contractele încheiate cu executanții lucrărilor.

Respectarea acestor măsuri va constitui obligație contractuală pentru antreprenorii implicați în realizarea investiției.

Prin această abordare se urmărește asigurarea continuității între angajamentele asumate de beneficiar și modul efectiv de desfășurare a lucrărilor în teren.

7.10. Concluzii

Ansamblul măsurilor prezentate în cadrul acestui capitol urmărește transformarea principiilor asumate de beneficiar în mecanisme concrete de organizare, monitorizare și control al execuției.

Beneficiarul apreciază că implementarea acestor măsuri contribuie semnificativ la reducerea impactului temporar generat de lucrările de construire și la menținerea unui climat de încredere și colaborare cu comunitatea locală.

Investiția este concepută și organizată astfel încât procesul de dezvoltare să se desfășoare într-o manieră predictibilă, controlată și responsabilă, cu respectarea intereselor legitime ale tuturor părților implicate.

CAPITOLUL 8

BENEFICIILE URBANISTICE, CONCLUZIILE GENERALE ȘI ANGAJAMENTELE FINALE ALE BENEFICIARULUI

8.1. Considerații generale

Orice proces de dezvoltare urbană generează, în mod firesc, întrebări, preocupări și dezbateri privind modul în care acesta se integrează în cadrul comunității existente.



Acest aspect este firesc și reprezintă o componentă importantă a procesului de planificare urbană modernă, bazată pe transparență, participare publică și responsabilitate în raport cu comunitatea.

Pe parcursul procesului de elaborare a documentației de urbanism aferente investiției propuse pe terenul situat pe str. Sebeșului nr. 15, zona str. Feleacului, beneficiarul și echipa de proiectare au analizat cu atenție toate observațiile formulate de locuitorii din zonă, de autoritățile competente și de membrii Comisiei Municipale de Urbanism și Amenajarea Teritoriului.

Prezentul Plan de Implementare, Etapizare și Management al Execuției Investiției reprezintă rezultatul acestui proces de analiză și reflectă voința beneficiarului de a implementa proiectul într-un mod responsabil, predictibil și compatibil cu interesele legitime ale comunității locale.

8.2. Beneficiile urbanistice ale investiției

Din perspectivă urbanistică, investiția propusă contribuie la valorificarea unei suprafețe de teren situate în intravilanul municipiului Oradea și aflate într-o zonă prevăzută pentru urbanizare și dezvoltare.

Prin implementarea documentației se realizează:

- urbanizarea unei suprafețe de aproximativ 7.780 mp;
- crearea unei noi conexiuni rutiere între strada Feleacului și strada Sebeșului;
- realizarea unei infrastructuri edificare complete;
- extinderea rețelelor publice de utilități;
- creșterea gradului de echipare urbană a zonei;
- crearea unor noi spații verzi și zone de recreere;
- realizarea unui loc de joacă pentru copii;
- asigurarea locurilor de parcare necesare dezvoltării;
- valorificarea controlată a unui teren aflat în prezent neutilizat.

În același timp, investiția contribuie la consolidarea țesutului urban existent și la utilizarea eficientă a terenurilor intravilane, în concordanță cu principiile dezvoltării urbane durabile promovate la nivel european și național.

8.3. Beneficiile infrastructurale

Una dintre cele mai importante contribuții ale investiției este reprezentată de realizarea infrastructurii necesare funcționării întregii zone.

Prin implementarea proiectului se vor realiza:

- drumuri noi;
- trotuare;
- rețele de apă;
- rețele de canalizare;
- rețele electrice;
- rețele de telecomunicații;
- infrastructură pentru evacuarea apelor pluviale;
- amenajări de sistematizare verticală.

Aceste lucrări reprezintă investiții cu caracter permanent și vor contribui la dezvoltarea pe termen lung a zonei.

În plus, realizarea drumului privat care conectează cele două străzi contribuie la îmbunătățirea conectivității locale și la crearea unei structuri urbane mai coerente.

8.4. Beneficiile sociale și comunitare



Investiția propusă urmărește crearea unui ansamblu rezidențial de dimensiuni moderate, organizat în mod etapizat și integrat în configurația naturală a terenului.

Prin realizarea celor 78 de apartamente se contribuie la diversificarea ofertei de locuire din municipiul Oradea și la răspunsul față de cererea existentă pentru locuințe moderne amplasate în zone rezidențiale cu acces la infrastructură și servicii urbane.

Totodată, amenajarea spațiilor verzi, a zonelor de recreere și a locului de joacă contribuie la creșterea calității mediului construit și la dezvoltarea unui cadru urban echilibrat și atractiv.

8.5. Beneficiile economice

Implementarea investiției generează efecte economice directe și indirecte atât în faza de execuție, cât și în faza de funcționare.

Aceste efecte includ:

- investiții private semnificative în infrastructură și construcții;
- utilizarea forței de muncă locale;
- implicarea operatorilor economici locali;
- extinderea bazei de impozitare;
- creșterea valorii proprietăților din zonă;
- dezvoltarea serviciilor conexe.

Astfel, investiția contribuie nu doar la dezvoltarea amplasamentului, ci și la dinamizarea economică a zonei în ansamblu.

8.6. Angajamentele finale ale beneficiarului

Beneficiarul își reafirmă angajamentul ferm de a implementa investiția cu respectarea tuturor condițiilor stabilite prin documentația de urbanism, avizele și acordurile emise de autoritățile competente, precum și a măsurilor asumate în cadrul procesului de consultare publică.

În acest sens, beneficiarul își asumă:

- realizarea etapizată a investiției;
- executarea infrastructurii înainte de construcțiile;
- limitarea traficului de șantier prin utilizarea preponderentă a vehiculelor de aproximativ 7,5 tone;
- distribuirea fluxurilor de transport pe cele două direcții de acces;
- respectarea limitelor de viteză și a condițiilor impuse de autorități;
- coordonarea transporturilor astfel încât să nu existe simultan mai multe vehicule pe același sector de acces;
- protejarea infrastructurii și a proprietăților învecinate;
- menținerea unui dialog deschis cu comunitatea locală;
- respectarea tuturor normelor privind siguranța în construcții și protecția mediului.

Aceste angajamente reflectă preocuparea beneficiarului pentru implementarea responsabilă a proiectului și pentru reducerea impactului temporar asociat execuției lucrărilor.

8.7. Concluziile generale

Analiza documentației de urbanism, a studiilor de fundamentare, a avizelor obținute și a prezentului Plan de Implementare, Etapizare și Management al Execuției Investiției evidențiază faptul că dezvoltarea propusă poate fi realizată într-un mod controlat, etapizat și compatibil cu specificul zonei.

Strategia adoptată de beneficiar demonstrează că principalele preocupări exprimate de comunitate au fost analizate și transpuse în măsuri concrete de organizare și control al execuției.



Prin realizarea etapizată a infrastructurii, limitarea tonajului, distribuirea fluxurilor de trafic și implementarea mecanismelor de monitorizare prezentate în cadrul acestui document, impactul temporal asociat lucrărilor poate fi redus semnificativ și gestionat în mod eficient.
În același timp, beneficiile generate de investiție vor avea caracter permanent și vor contribui la dezvoltarea coerentă a acestei zone a municipiului Oradea.

În esență, prezentul demers urbanistic nu trebuie privit ca o opoziție între dezvoltare și comunitate, ci ca o oportunitate de a construi împreună un viitor urban mai bine organizat, mai sigur și mai valoros pentru întreaga zonă. Considerăm că prin dialog, responsabilitate și respect față de vecinătăți, dezvoltarea propusă poate deveni un exemplu de integrare armonioasă a investițiilor private în cadrul comunității locale, contribuind la creșterea calității mediului construit, la consolidarea valorii urbane a zonei și la dezvoltarea durabilă a municipiului Oradea pentru generațiile actuale și viitoare.

Data 17.06.2026

S.C. ARCHISTUFF STUDIO S.R.L. și Colectivul angajat:

-Arh. SIM Rodica _____
-Arh. POPA Silviu-Adrian _____
-Arh. POPA Cristina-Anca _____
-Arh.st. ROMAN Raul-Ionut _____
-Graf. SABAU Mircea-Tudor _____
-Ing. PERET Cornelia _____



SECOM CONS S.R.L. Constructor :

Prim.: V. V. SCA SEBASTIAN

