MEMORIU GENERAL

Plan Urbanistic General al Unității Administrativ-Teritoriale GHIRODA, jud. Timiș

SUBCONTROL
PROJECT MANAGEMENT
STR. FC RIPENSIA 7A TIMISOARA, RO | TEL: +40 356 101 124, +40 3556 101 125 | E-MAIL: SECRETARIAT@SUBCONTROL.RO | WEB: WWW.SUBCONTROL.RO

I. CUPRINS Memoriu General

1. INTRODUCERE 3
1.1 Date de recunoștere a PUG 3
1.2 Obiectul PUG 3
1.3 Surse de documentare 6
2. STADIUL ACTUAL AL DEZVOLTĂRII URBANISTICE 8
2.1 Evoluție 8
2.2 Elemente ale cadrului natural 10
2.3 Relații în teritoriu 11
2.4 Nivel de dezvoltare economică 12
2.5 Populația 12
2.6 Circulație și transporturi 13
2.7 Intravilan existent – Zone funcționale – Bilanț teritorial* 15
2.8 Zone cu riscuri naturale 16
2.9 Echipare edilitară 16
2.10 Probleme de mediu 19
2.11 Disfuncționalități 29
2.12 Necesități și opțiuni ale populației 31
3. PROPUNERI DE ORGANIZARE URBANISTICĂ 33
3.1 Studii de fundamentare 33
3.2 Evoluția posibilă, priorități 34
3.3 Optimizarea relațiilor în teritoriu 34
3.4 Dezvoltarea activităților 34
3.5 Evoluția populației 35
3.6 Organizarea circulației 35
3.7 Intravilan propus. Zonificarea funcțională. Bilanț teritorial* 36
3.8 Măsuri în zonele cu riscuri naturale 37
3.9 Dezvoltarea echipării edilitare 37
3.10 Protecția mediului 42
3.11 Obiective de utilitate publică* 43

SUBCONTROL
PROJECT MANAGEMENT
STR. FC RIPENSIA 7A TIMISOARA, RO | TEL: +40 356 101 124, +40 3556 101 125 | E-MAIL: SECRETARIAT@SUBCONTROL.RO | WEB: WWW.SUBCONTROL.RO

1. INTRODUCERE

1.1 Date de recunoștere a PUG

DENUMIRE PROIECT:	PLAN URBANISTIC GENERAL AL UNITĂȚII ADMINISTRATIV-TERITORIALE GHIRODA
AMPLASAMENT:	Unitatea Administrativ-Teritorială Ghiroda, jud. Timiș
BENEFICIAR:	Primăria Comunei Ghiroda 307200, Ghiroda, str.Victoria nr.46, jud.Timiș
FAZA:	Etapa I – Elaborarea Planului Urbanistic General
PROIECTANT GENERAL:	SUBCONTROL S.R.L. 300575, Timișoara, str.F.C.Ripensia nr.7A, jud.Timiș
ȘEF PROIECT:	dipl. arh. Radu D. Radoslav
CONSULTANT PROIECT:	dr. arh. Radu Radoslav
CONTRACT NR.:	5370/15.02.2023
DATA ELABORĂRII:	2023

1.2 Obiectul PUG

Ghiroda este o unitate administrativ teritorială (UAT) din județul Timiș, amplasat la nord-est față de Municipiul Timișoara. Comuna este alcătuită din două entități: Ghiroda (localitate de reședință) și Giarmata-Vii (sat aparținător). UAT Ghiroda se întinde pe o suprafață de 3424 ha, iar comuna are o populație de 8866 de locuitori conform recensământului efectuat în 2022.

Vecinătatea directă față de Municipiul Timișoara definește caracteristicile principale ale comunei:

- UAT Ghiroda se află în zona periurbană a municipiului Timișoara și face parte din Asociația de Dezvoltare Intercomunală – Polul de Creștere Timișoara (ADIPCT), înființată și aprobată în 2012;
- UAT Ghiroda este inclusă în zona urbană funcțională a Timișoarei (cf. delimitării realizate de Banca Mondială);
- Prezența Aeroportului Internațional Traian Vuia pe unitatea administrativ teritorială îi conferă acesteia un statut aparte;

SUBCONTROL
PROJECT MANAGEMENT
STR. FC RIPENSIA 7A TIMISOARA, RO | TEL: +40 356 101 124, +40 3556 101 125 | E-MAIL: SECRETARIAT@SUBCONTROL.RO | WEB: WWW.SUBCONTROL.RO

- Prezența sau proximitatea diverselor căi de comunicare terestre: drum național, centură ocolitoare, autostradă, cale ferată;

Elaborarea Planului Urbanistic General a fost comandat și inițiat de UAT Ghiroda, în calitate de beneficiar. Tema-program întocmit de beneficiar în baza concluziilor studiilor de fundamentare stabilește următoarele cerințe și problematici:

- Necesitatea extinderii intravilanului
- O zonificare funcțională nouă adaptată la necesitățile complexe ale comunei
- Decongestionarea traficului rutier prin dezvoltarea infrastructurii de mobilitate
- Dezvoltarea infrastructurii ecologice, socio-culturale și de edilitare pe teritoriul comunei

"*Strategia de dezvoltare locală a comunei Ghiroda 2016-2023*" a fost aprobată prin HCL nr.158 din 06.10.2017 de către Consiliul Local al comunei.

Comuna Ghiroda face parte din Asociația de Dezvoltare Intercomunală – Polul de Creștere Timișoara (ADIPCT), înființată și aprobată în 2012.

Ediția anterioară a PUG-ului a fost elaborat în 2003 și tratează localitățile componente ale comunei, însă nu include în studiu și zona Aeroportului. Pentru zonele în extravilan cuprinse între Pădurea Verde, centura ocolitoare și drumul național DN6 (E70) există un PUZ cu caracter director. Zona Aeroportului este reglementată prin PATZ Aeroport Internațional "Traian Vuia" Timișoara.

Pentru a răspunde mai eficient necesităților comunității, față de reglementările anterioare noul PUG introduce noi unități teritoriale de referință și propune o reconfigurare a zonelor funcționale.

PUG-ul propune o abordare analitică a pașilor în elaborarea documentației, punând accentul pe argumentarea soluțiilor propuse cu date clare care fie rezultă din concluziile studiilor de fundamentare, fie din surse obiective care țin de geografia, topologia, infrastructura, populația, economia și alte aspecte ale realității din teren (de ex. suprafețe de teren, bariere naturale existente, date ce rezultă din numărul de locuitori relaționat la un UTR etc.).

PUG-ul urmărește 4 strategii de dezvoltare, sub lumina cărora sunt abordate atât analiza situației existente și identificarea disfuncționalităților, cât și propunerile urbanistice. Cele 4 direcții de dezvoltare corespund cu Infrastructuri definite de elemente concrete din teritoriu și sunt transpuse în 'layere' (straturi) de lucru:

Retele de Mobilitate | Retele Ecologice | Retele Socio-Culturale | Retele Edilitare

- INFRASTRUCTURA DE MOBILITATE:
  - Buna conectivitate la toate nivelurile de căi de mobilitate vizează fluidizarea traficului în comună, reducerea timpului de navetă, scurtarea timpului de așteptare a șoferilor, bicicliștilor și pietonilor. De asemenea se pune accent pe siguranța și confortul sporit

SUBCONTROL
PROJECT MANAGEMENT
STR. FC RIPENSIA 7A TIMISOARA, RO | TEL: +40 356 101 124, +40 3556 101 125 | E-MAIL: SECRETARIAT@SUBCONTROL.RO | WEB: WWW.SUBCONTROL.RO

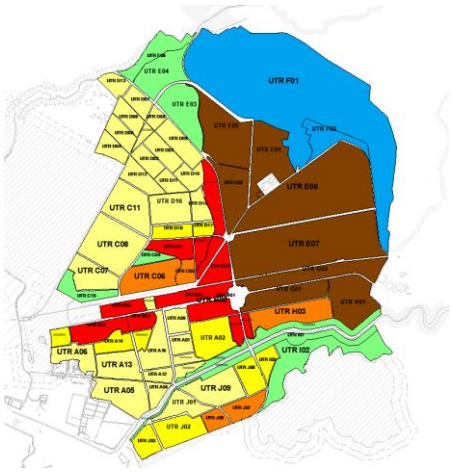
pe traseele velo și de promenadă, prin conectarea acestora la zonele naturale de culoare verzi, pădure și malurile canalului Bega din comună.
  - Elemente componente ale infrastructurii: conectivitate la nivel rutier, feroviar, velo și promenadă.

- INFRASTRUCTURA ECOLOGICĂ:
  - Asigură o rețea de spații verzi continuă, care funcționează ca barieră de vânt, de sunet și de poluare, îmbunătățesc calitatea aerului respirat, îmbunătățesc irigația solului și echilibrează temperatura din zonă. De asemenea funcționează ca poldere în caz de inundații.
  - Elemente componente ale infrastructurii: culoare ecologice, perdele verzi, protecții hidrografie.

- INFRASTRUCTURA SOCIO-CULTURALĂ:
  - Strategia folosirii unităților de învățământ ca spațiu al comunității în afara programului școlar are ca scop facilitarea accesului liber al populației la evenimente culturale sau sportive, la săli multifuncționale, la terenuri sportive, la locuri de joacă, la bazine de înot etc. Astfel școlile devin un pol important în cartierele localităților, contribuind la integrarea comunității.
  - Elemente componente ale infrastructurii: instituții de învățământ / complexul școlar, terenuri de sport, locuri de joacă, bazine de înot, biblioteci etc.

- INFRASTRUCTURA DE EDILITARE:
  - Infrastructura și amenajările tehnico-edilitare au un caracter interdisciplinar, care se manifestă prin inter-relaționarea cu nivelul de dezvoltare urbană. Strategia de dezvoltare trebuie să asigure creșterea eficienței energetice prin promovarea energiilor alternative.
  - Elemente componente ale infrastructurii: infrastructura tehnico-edilitară locală, infrastructura tehnico-edilitară de tranzit (magistrale).

PUG-ul propune definirea de noi Unități Teritoriale de Referință (UTR) si Mega UTR-uri (MUTR), stabilite în urma analizei infrastructurilor sus menționate. Astfel UTR-urile propuse, pe lângă faptul că sunt asociate cu o funcțiune predominantă, sunt în general definite și delimitate de elemente – de regulă elemente majore – care aparțin celor 4 infrastructuri. UAT Ghiroda este împărțit în 80 de UTR-uri, grupate în 10 MUTR-uri:



În cadrul PUG-ului toate operațiunile se fac pe MUTR-uri și UTR-uri, prin intermediul celor 4 straturi de lucru (mobilitate, ecologic, socio-cultural și edilitar). Tot în cele 4 strategii se înscriu și disfuncționalitățile existente identificate. Propunerile urbanistice rezultă din următoarele operațiuni de lucru:

SUBCONTROL
PROJECT MANAGEMENT
STR. FC RIPENSIA 7A TIMISOARA, RO | TEL: +40 356 101 124, +40 3556 101 125 | E-MAIL: SECRETARIAT@SUBCONTROL.RO | WEB: WWW.SUBCONTROL.RO

- DENSIFICARE:
  - Această operațiune se aplică strict la zonele de locuințe aflate în localitățile componente ale comunei, unde sunt identificate cvartale cu fond construit bine definit, dar unde POT-ul calculat pe cvartal este foarte scăzut.
  - Caracterul rural al localităților studiate se regăsește în cvartale formate din parcele lungi și înguste, care conțin suprafețele de teren libere de construcții cu caracter agricol, aflate în spatele clădirilor aliniate la frontul stradal.
  - Se propune extinderea tramei stradale și definirea a noi zone de locuințe în interiorul cvartalelor densificabile
- COMPLETARE:
  - Operațiunea se aplică la toate tipurile de zone funcționale, care se află în zone parțial urbanizate, amplasate de regulă la periferia localităților componente ale comunei
  - Suprafețe semnificative din intravilan sunt caracterizate de un amestec de terenuri agricole și insule de PUZ-uri aprobate, diverse și izolate – multe chiar transformate între timp în construcții – zone care sunt deficitare din perspectiva infrastructurilor de mobilitate, edilitare, ecologice și socio-culturale.
  - Completările pot întări caracterul unei zone și pot remedia aspectele deficitare.
- EXTINDERE:
  - Operațiunea se aplică la toate tipurile de zone funcționale, care se află în zone puțin sau deloc urbanizate, amplasate de regulă în extravilan.
- PĂSTRARE A CARACTERULUI:
  - Operațiunea se aplică la toate arealele în care se găsesc majoritatea instituțiilor și serviciilor publice, precum și în zonele periurbane valoroase din UAT Ghiroda, de regulă zone sau nuclee centrale.
  - Operațiunea constă în păstrarea unor caracteristici generale ale zonelor și permisiunea de a realiza modificări sau construcții noi care nu depreciază caracterul și/sau aspectul general al acestora și nu contravin nici funcțiunilor acestora.
- PROTECȚIA MEDIULUI:
  - Operațiunea se aplică albiilor de râu și canalelor ANIF, bălților de nuferi, zonei de protecție a pădurii Bistra.
  - Operațiunea asigură o rețea de spații verzi continuă pentru oameni, animale, păsări și insecte, protejează împotriva vântului, viscolului, zăpezii și poluării, îmbunătățește în general calitatea aerului respirat și îmbunătățește irigația solului.
  - Operațiunea constă în asigurarea unor coridoare ecologice – de-a lungul canalului Bega, precum și a pârâului Behela – și a unor perdele verzi, realizate de-a lungul canalelor de desecare de pe suprafața UAT Ghiroda.

1.3 Surse de documentare

Planuri și studii urbanistice:

- Planul de amenajare a teritoriului – jud.Timiș, elaborator S.C. IPROTIM S.A.
- Strategia de Dezvoltare Integrată a Polului de Creștere Timișoara 2015-2020
- Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Polul de Creștere Timișoara – Raport Final– REP/238624/DSUMP001 – Varianta IV / 12.XII.2015
- Studiu de densificare Giarmata Vii
- PUG localitatea Ghiroda
- PUG localitatea Giarmata Vii (2003), elaborator S.C. Bau Proiect S.R.L.
- PUZ director extravilan UAT Ghiroda, elaborator S.C. IPROTIM S.A.
- PATZ Aeroport Internațional “Traian Vuia” Timișoara (2008), elaborator I.N.C.D.Urbanproiect
- PUZ-uri aprobate prin HCL
- PUG-uri aprobate sau în curs de elaborare ale UAT-urilor învecinate
- Studiu istoric general UAT Ghiroda

SUBCONTROL
PROJECT MANAGEMENT
STR. FC RIPENSIA 7A TIMISOARA, RO | TEL: +40 356 101 124, +40 3556 101 125 | E-MAIL: SECRETARIAT@SUBCONTROL.RO | WEB: WWW.SUBCONTROL.RO

Planuri cadastrale și topografice:

- Planul cadastral al UAT Ghiroda
- ANCPI - Serviciul online “eTerra”

* documentația a fost elaborată în baza planului parcelar și a suportului ANCPI din luna decembrie 2022, fără o ridicare topografică

Studii de fundamentare:

- Condiții geotehnice și hidrogeologice
- Infrastructura tehnico edilitară
- Relații periurbane
- Organizarea circulatiei și transportului – mobilitate și transport
- Protecția mediului – riscuri naturale și antropice și impactul schimbărilor climatice
- Evolutia socio demografică și evoluția activităților economice
- Anchetă socială

Alte surse documentare:

- Legislația în vigoare la data elaborării (la nivel European, National și Județean)
- Strategia de dezvoltare locală a comunei Ghiroda 2016-2023
- Date statistice – Direcția Județeană de Statistică jud.Timiș
- Ghidul de Bune Practici pentru Amenajarea Culoarelor Ecologice în Polul de Creștere Timișoara
- Ghid de bună practică pentru administrarea spațiilor verzi 2017, elaborat de Asociația Peisagiștilor din România
- TEN-T - Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului Uniunii Europene
- Studiul de Fezabilitate pentru Modernizarea liniei feroviare Caransebes – Timisoara – Arad
- Proiectul centurii de SE a Timișoarei, Varianta de ocolire Timișoara Sud
- Pactul ecologic european – European Green Deal - dec.2019

SUBCONTROL
PROJECT MANAGEMENT
STR. FC RIPENSIA 7A TIMISOARA, RO | TEL: +40 356 101 124, +40 3556 101 125 | E-MAIL: SECRETARIAT@SUBCONTROL.RO | WEB: WWW.SUBCONTROL.RO

2. STADIUL ACTUAL AL DEZVOLTĂRII URBANISTICE

2.1 Evoluție

Așezat între Carpaţi și Dunăre, Banatul reprezintă punctul de acces de la sud (sud–est) spre nord (nord–vest), constituind permanent o regiune de importanță strategică. Pe de altă parte, fiind amplasat în extremitatea sudică a regatului maghiar, a suportat invazii și bătălii dese, iar populația sa a trebuit să se organizeze spre a rezista acestor șocuri militare. Comitatul Timiș este menționat documentar la 1175, el s-a desprins din comitatul Cenad, avea centrul la Timișoara și ocupa un teritoriu vast, pe cursul inferior al Timișului și Begăi. În perioada medievală Valea Timișului a prezentat o atractivitate specială în relație cu proximitatea Cetății Timișoarei, reprezentând o poziție geografică avantajoasă din punct de vedere al condițiilor de viață și de desfășurare a activităților de bază (agricultură, creșterea animalelor etc.).

Epoca medievală până în secolul XVIII
Cel mai vechi document în care se aminteşte numele de GHIRODA, este registrul despre însemnările dijmelor papale din anii 1332 - 1337, cu titul de : "Incipimut Rationes Decimaris Sexeunalis Collectan in Hungaria ab anno 1332 ad annum 1337 a Jacopo Bercugari et Rajmondo Bonafato Colectoribus Pontificis" (în limba latină), care act, se păstrează în biblioteca Vaticanului din Roma. În acest document se aminteşte pentru prima dată de comuna Ghiroda sub denumirea de GHIRDA. Actul atestării mai clare este anul 1389, când localitatea este menţionată în documentele feudale sub numele de GYUREG.

Pe teritoriul actual al comunei, în direcția satului Remetea, au existat așezările Deg și Schesswar, dispărute în perioada medievală.

Începând din 1552 cu dominația otomană populația în regiune suferă o scădere accentuată.

Banatul în secolul XVIII-XIX
Războiul dintre Imperiul Habsburgic și Otoman derulat între anii 1714–1718 va fi decis prin asediul și cucerirea cetății Timișoarei de către austrieci în octombrie 1716, act prin care întreaga regiune va intra în stăpânire austriacă. Dată fiind importanța strategică a zonei militarizate a Banatului, ca zonă tampon între Imperiul Otoman și Imperiul Hasburgic, autoritățile austriece au acordat regiunii o importanță deosebită, locuitorii de aici având situație privilegiată față de populația română din restul imperiului, iar educația este folosită în scop militar, politic și administrativ.

Modernizarea din perioada 1848-1917
Imperiul Habsburgic intră în declin la 1848, iar Banatul se raliază mișcărilor sociale și politice ale momentului 1848, susținându-se parțial desființarea confiniului militar, introducerea reformelor liberale în mecanismul de stat, emanciparea limbilor provinciilor și ridicarea lor la rangul de limbi oficiale precum și alipirea la Ungaria. După războiul austro–prusac din 1866 se realizează actul dualist monarhic din 1867 care determină apariția Imperiului austro-ungar.

România decide a pregăti intrarea sa în război alături de Antanta, pentru eliberarea Transilvaniei, Bucovinei și Banatului, prin semnarea unui tratat secret la 4 august 1916.

Perioada interbelică 1918-1939
Pe parcursul războiului, populația a suferit privațiuni economice, multe dintre ele accentuate de legislația din timpul conflictului.

La 1 decembrie 1918 are loc Marea Adunare Națională de la Alba-Iulia cu scopul unirii teritoriilor românești, ajutată de condițiile încheierii primului război mondial. Reîntregirea statului român a fost consfințită pe plan internațional prin tratatele de pace postbelice (1919 – 1920). Reforma agrară realizată după Primul Război Mondial a avut un impact deosebit asupra structurii proprietății, a nivelului de viață și a mentalului colectiv, îmbunătățind condițiile de viață ale celor angrenați în agricultură. În 1918 s-a efectuat exproprierea moșiilor mai mari de 100 de ha, iar în 1920 are loc împroprietărirea țăranilor.

SUBCONTROL
PROJECT MANAGEMENT
STR. FC RIPENSIA 7A TIMISOARA, RO | TEL: +40 356 101 124, +40 3556 101 125 | E-MAIL: SECRETARIAT@SUBCONTROL.RO | WEB: WWW.SUBCONTROL.RO

În 1919 se înființează județul Timiș-Torontal, care trece prin mai multe forme organizaționale, ajungând să fie împărțit în două comune urbane (Timișoara și Lipova) și 246 de comune rurale grupate în treisprezece plăși. Ghiroda devine centru de comună în anul 1931, satele componente fiind Ghiroda și satele înființate în acea perioadă, respectiv Crișan și Sever Bocu.

Perioada 1945-2022
1950 - Ghiroda face parte din regiunea Timişoara, raionul Timişoara, fiind centru de comună.
1956 - Ghiroda este centru de comună şi îi aparţine şi satul Giarmata - Vii. La recensământul populaţiei din data de 21 februarie 1956 erau 2416 locuitori.
1960 - s-a construit sediul aeroportului pe actualul amplasament, în vecinătatea comunei Ghiroda
1966 - Comuna Ghiroda aparţine regiunii Banat, dar face parte din teritoriul administrativ al oraşului Timişoara, şi avea un număr de 4342 locuitori.
1972 - Ghiroda este comună suburbană a municipiului Timişoara, sediu de comună, aparţinându-i şi localitatea Giarmata Vii.
1977 - Comuna avea 3196 locuitori.
1975-1980 – Aeroportul trece printr-o perioadă de transformare prin care s-a realizat prelungirea pistei de aterizare-decolare aeronave, de la 2500 la 3500 m şi au fost inaugurate clădirile terminalului pentru zboruri internaţionale, turnului de control, salonului oficial şi clădirii administrative.
1984 - Ghiroda avea 3753 locuitori.
2002 – conform recensământului din 2002 comuna Ghiroda avea 4907 de locuitori.
2011 – conform recensământului din 2011 comuna Ghiroda avea 6200 de locuitori.
2022 – conform recensământului din 2022 comuna Ghiroda avea 8866 de locuitori.

În ultimii ani comuna a cunoscut o puternică dezvoltare, fiind în zona de influență al municipiului Timișoara. Accesul facil la infrastructura de transport de mare capacitate (aeroport internațional, cale ferată, autostradă) ajută comuna Ghiroda să-și valorifice potenţialul de a se transforma într-un „edge-city", o aşezare care concentrează o varietate amplă de servicii şi dotări conexe unui aeroport internațional. Astfel valorificând principalele rezerve de teren disponibile comuna se poate defini ca principala poartă de acces către Timişoara, atrăgînd investiții considerabile și noi locuri de muncă.

Patrimoniul construit
Din punct de vedere al structurii urbane și a structurii morfo-tipologice, localitățile componente ale comunei au trame diferite, dar din punct de vedere tipologic pot fi încadrate în tipologia localităților de câmpie cu țesut ortogonal.
Studiul istoric al comunei Ghiroda arată faptul că în fondul construit al comunei există o serie de clădiri cu valoare arhitecturală reprezentativă la nivel de comunitate, nu însă și la nivel mai amplu, de zonă sau regiune. Arhitectura populară în comună nu conține elemente deosebite din punct de vedere valoric, majoritatea caselor vechi suferind procese de transformare și adiție care le-au transformat iremediabil caracteristicile inițiale. Nu s-au remarcat peisaje culturale, construcții cu valoare istorică sau locuințe tradiționale cu valoare deosebită, care să justifice propuneri de clasare.

Clădiri de cult din localitatea Ghiroda: Biserica ortodoxă Sfântul Mare Mucenic Gheorghe (1933-1939), Biserica romano-catolică Sfânta Fecioară Maria (1956), Biserica creștină baptistă (1935), Biserica penticostală (1960);

Clădiri de cult din localitatea Giarmata-Vii: Biserica romano-catolică cu hramul Înălțarea Sfintei Cruci (1928), Biserica ortodoxă Nașterea Maicii Domnului (1938), Biserica penticostală (1989);

Patrimoniul arheologic
Așezări dispărute reperate în urma studiului istoric: Erzsebethaza, Deg;

Situri arheologice reperate: Ghiroda 1 – Situl arheologic de la Ghiroda-Săliște-155298.02; Ghiroda 2 – Așezarea romană de la Ghiroda-Pensiunea Necrisa-155298.03; Ghiroda 4 – Așezarea de epoca bronzului de la Ghiroda-Obiectiv 4; Ghiroda 4 – Așezarea de epoca bronzului de la Ghiroda-Obiectiv 3 155298.04; Giarmata-Vii 1 – Așezarea eneolitică de la Giarmata-Vii-155305.01; Giarmata-Vii 1; Giarmata_Vii 2; Giarmata-Vii 4.

SUBCONTROL
PROJECT MANAGEMENT
STR. FC RIPENSIA 7A TIMISOARA, RO | TEL: +40 356 101 124, +40 3556 101 125 | E-MAIL: SECRETARIAT@SUBCONTROL.RO | WEB: WWW.SUBCONTROL.RO

2.2 Elemente ale cadrului natural

UAT Ghiroda este aşezată în câmpia Timişului, practic în lunca inundabilă a râului Beghei (canalul Bega de mai târziu). Comuna de astăzi este alcătuită din două sate: Ghiroda - centrul comunal şi Giarmata Vii - satul aparţinător comunei.
Faţă de centrul administrativ al judeţului - Timişoara, UAT Ghiroda se află în nord-estul acestuia, pe coordonatele geografice de 45°45' latitudine nordică şi 21°19' longitudine estică.

Relieful
Geomorfologic, teritoriul UAT Ghiroda face parte din marea Câmpie de Vest (Câmpia Tisei). Partea de nord a teritoriului comunei este situată în zona câmpiei subcolinare a Vingăi iar partea sudică în lunca propriu-zisă a râului Beghei (Bega). Lunca reprezintă albia majoră a rîului Bega, care înainte de îndiguire şi regularizarea debitului era inundabilă.

Altitudinea câmpiei este în medie 93-94 m, uşor înclinată de la nordul comunei spre sud şi de la est spre sud-vest. Câmpia prezintă un relief plan cu foarte slabe denivelări sub formă de microdepresiuni largi. În nordul comunei, câmpia este brăzdată de câteva văi mici şi înguste cu mici porţiuni plane între ele (Valea Izvorului). Lunca prezintă un relief cu mici diferente de altitudine şi numeroase meandre adiacente, mai ales pe partea stângă a râului Bega (în limbajul localnicilor: Balta întâia, Balta a doua).

Clima
Teritoriul comunei Ghiroda se încadrează în climatul temperat continental moderat, marcat de diversitatea și neregularitatea proceselor atmosferice. Clima se caracterizează prin precipitaţii medii anuale de 631mm/mp şi temperatura medie anuală +10,9°C. Media temperaturilor în lunile de vară a fost de +20,6°C iar în lunile de iarnă de 0,2°C. Temperatura maximă înregistrată a fost de +40°C (în data de 16 august 1952) iar minima absolută a fost de -29°C (în data de 13 februarie 1935). Numărul zilelor cu precipitaţii a înregistrat valori medii anuale de 105,9 zile. Media anuală a umidităţii relative a fost de 74%. Cea mai scăzută medie a umidităţii relative este de 62% în luna iulie, iar cea mai ridicată de 88% în luna decembrie.
Regimul eolian se caracterizează prin frecvenţa mai mare a vânturilor din sectorul Nordic, în special din direcția Nord-Vest, cu 16,9% şi din sectorul de Est, cu 15%, iar zilele calme reprezintă 20,9%.

Hidrografia
Teritoriul comunei Ghiroda se află în bazinul hidrografic al râului Bega, cursul acestuia desfăşurându-se în partea de sud a comunei, fiind o apă cu un debit regularizat, deci cu mici oscilaţii de nivel. Lunca Begăi are meandre şi belciuge cu apă stătătoare.

Câmpia dinspre Nord are câteva microvăi înguste, ce converg spre luncă şi ajung până lângă Bega. Apa freatică este, în general, la adâncime mică, astfel în câmpie ea se află la 1-2 m, în micile depresiuni la 0,5-1m, iar în meandrele părăsite la sub 0,5 m adâncime. Acolo unde drenajul apelor este defectuos, se observă frecvent fenomenul de bălţire, de aceea s-au efectuat o serie de canale care împânzesc toată câmpia.

Principalul colector de ape este râul Beghei (Bega), care îşi are izvoarele în munţii Poiana Ruscă, trece prin sudul Ghirodei şi intră în Timişoara, vărsându-se apoi în Tisa.

Caracteristici geotehnice
Geologic, zona se caracterizează prin existenţa în partea superioară a formaţiunilor cuaternare, reprezentate de un complex alcătuit din argile, prafuri şi nisipuri, cu extindere la peste 200 m adâncime. Fundamentul cristalin-granitic se află la circa 1400-1700 m adâncime şi este străbătut de o reţea densă de microfalii.
Urmare a aşezării geografice, la interferența dintre câmpia joasă şi dealurile de vest, teritoriul studiat prezintă condiții geologice și fizico-geografice variate cu un înveliș complex de soluri.

Seismicitatea: în conformitate cu Codul P100-1/2013, perioada de colţ Tc= 0,7s. Factorul de amplificare dinamică maximă a acceleraţiei orizontale a terenului de către structură β0= 2,5. Spectrul normalizat de

SUBCONTROL
PROJECT MANAGEMENT
STR. FC RIPENSIA 7A TIMISOARA, RO | TEL: +40 356 101 124, +40 3556 101 125 | E-MAIL: SECRETARIAT@SUBCONTROL.RO | WEB: WWW.SUBCONTROL.RO

răspuns elastic Se(T) = agβ(T) se consideră pentru Zona Banat, iar acceleraţia orizontală a terenului pentru proiectare ag= 0,20g.

Factori de risc natural

Inundații: Precipitaţiile abundente sau topirea bruscă a zăpezilor în amonte implică un risc major de inundaţii în sudul comunei, pe cursul râului Bega. Riscul este amplificat de deteriorarea unor porţiuni din lucrarile hidrotehnice (diguri). Există zone prevăzute pentru inundare controlată: prin deversarea canalului pe teren agricol între localitatea Ghiroda şi localitatea Moşnita Nouă.

Fenomene meteorilogice extreme (furtuni, secetă, îngheţ): Furtunile se pot produce în toate anotimpurile, însa violenţa lor este mai acută vara prin circulaţia rapidă a aerului din zonele de înaltă presiune în zonele de joasă presiune. Furtunile pot fi însoţite de grindină cu efecte grave asupra culturilor agricole, dar și pentru zonele locuite. Pe perioade scurte, intensificarea vântului dă naştere la vijelii, cu risc major de avariere sau distrugere a bunurilor. Descărcările electrice frecvente pot produce incendii și prezintă un pericol pentru populație. Viscolul constituie un risc climatic de iarnă, la producerea căruia concur două elemente şi anume, viteza vântului şi cantitatea de zăpadă căzută. Riscul climatic este dat în primul rând de vitezele mari ale vântului: peste 11m/sec caracteristice viscolelor puternice şi peste 15m/sec caracteristice viscolelor violente. În al doilea rând aceasta depinde de cantitatea de zăpadă căzută, care poate forma un strat uniform de 25-40 cm sau troiene de peste 1 m înăltime. Incendiile din cauze naturale (descărcări electrice atmosferice) se pot produce primăvara și toamna, când există multă vegetație uscată, dar și vara, în perioadele de secetă

Cutremure: În comparaţie cu zona active a Vrancei, în Banat se produc cutremure superficiale,de mică adâncime (5-35 km) cu magnitudini mai mici decât ale seismelor vrâncene, dar şi la intervale mai îndelungate. Clădirile relativ noi, aliniate la normele de proiectare anti-seismică, reprezintă un procent semnificativ din totalul construcțiilor de pe raza comunei.

Schimbările climatice: Conform Convenţiei Primarilor,rezultă angajamentul oficial al Primăriei Ghiroda de a asigura resurse în vederea elaborării Inventarului de referință al emisiilor IRE (Baseline Emission Inventory - BEI), care cuantifică cantitatea de CO2 emisă prin consumul de energie de pe teritoriul administrativ local. Angajamentul include luarea unor măsuri concrete menite să conducă la reducerea cu 20% a emisiilor de CO2 pînă în 2020. Din analiza IRE rezultă că 82% din consum este din energie tradițională și doar 18% din energie regenerabilă.

2.3 Relații în teritoriu

UAT Ghiroda este situată în zona centrală a județului Timiș, la nord-est față de Municipiul Timișoara. Vecinătățile UAT sunt următoarele:

- La nord: comuna Giarmata
- La est: comuna Remetea
- La sud: comuna Moșnița Nouă cu satele Moșnița Veche și Pădurea Bistra
- La vest: municipiul Timișoara, cu Pădurea Verde și cu comuna Dumbrăvița

Situat în zona periurbană a Timișoarei, teritoriul comunei are accesibilitate la nivel local, național și european, prin infrastructura de mobilitate rutieră, feroviară și aeriană. Magistrala feroviară CFR 900 (București – Craiova – Timișoara) se află pe traseul TEN-T Coridorul Rin-Dunăre, coridorul IV de transport paneuropean. Autostrada A1 face parte din Coridorul IV rutier.

Relații rutiere: Drumul national DN6 (E70) traversează UAT Ghiroda pe direcția est-vest, realizând relație directă cu Remetea spre est și cu Timișoara spre vest. Centura ocolitoare DNCT traversează teritoriul comunei pe direcția nod-sud și stabilește legătura directă cu Dumbrăvița și indirectă cu Timișoara. Drumul comunal face legătura între localitatea Giarmata-Vii și Timișoara. Relații la nivel de stradă există între Giarmata-Vii și Dumbrăvița, respectiv între Ghiroda și Timișoara. Accesul spre Aeroportul International “Traian Vuia” Timișoara se realizează pe strada Aeroportului.

SUBCONTROL
PROJECT MANAGEMENT
STR. FC RIPENSIA 7A TIMISOARA, RO | TEL: +40 356 101 124, +40 3556 101 125 | E-MAIL: SECRETARIAT@SUBCONTROL.RO | WEB: WWW.SUBCONTROL.RO

Relații feroviare: Magistrala feroviară CFR 900, linie electrificată, traversează UAT Ghiroda în paralel cu DN6 (E70). Linia de cale ferată neelectrificată pe direcția nord-sud traversează localitatea Giarmata-Vii în direcția Giarmata. Pe teritoriul comunei există două stații: halta Ghiroda și halta Viile Giarmata.

Relații aeriene: Aeroportul Internațional "Traian Vuia" Timișoara oferă relații la nivel național și internațional.

Relații navale: râul Bega traversează partea sudică a comunei pe direcția est-vest, facând legătura cu comuna Remetea spre est și cu municipiul Timișoara spre vest.

UAT Ghiroda beneficiază de o relație directă cu Pădurea Verde la vest și cu Pădurea Bistra la est.

2.4 Nivel de dezvoltare economică

UAT Ghiroda a cunoscut evoluții marcante din mai multe perspective odată cu trecerea la economia de piață. Potențialul agricol al localității a început treptat să-și piardă din importanță în primul rând datorită: conectivității respectiv proximității orașului Timișoara, dar în același timp și poziționării pe principala rută de transport dinspre/înspre București, precum și în apropierea Aeroportului Internațional Timișoara. Principalele sectoare de activitate sunt industria prelucrătoare, în special automotive, comerţul, construcţiile şi transportul.

Domeniul imobiliar s-a dezvoltat puternic datorită faptului că un număr tot mai mare din persoanele care lucrează în Timișoara a migrat pentru a locui spre comunele periurbane, dezvoltându-se zone rezidențiale noi.

Un alt domeniu ce s-a dezvoltat este cel industrial, datorită dorinței de decongestionare a orașului Timișoara, dar și pentru eventualele facilități/avantaje de intercorelare-interconectare, comunele din imediata apropiere a Timișoarei s-au bucurat de cele mai mari investiții în industrie și servicii.

Aeroportul Internațional "Traian Vuia" Timișoara este cea mai rapidă și importantă cale de acces din zonă spre piața globală, iar împreună cu prezența căii ferate, accesul facil la drumul european E70 și la autostrada A1, reprezintă un potențial nod logistic mondial și constituie principalul avantaj pentru o dezvoltare economică semnificativă a localității.

Conform Studiului privind stabilirea potenţialului socio-economic de dezvoltare al zonelor rurale, realizat de către Academia de Studii Economice din Bucureşti, la nivel național comuna Ghiroda se clasează pe locul 29 din cele 2861 de comune ale României, iar la nivelul județului Timiș comuna Ghiroda ocupă locul 3.

Datele furnizate de Institutul Naţional de Statistică relevă faptul că numărul întreprinderilor active a crescut cu 40% în perioada 2010 – 2015, de la 310 întreprinderi în 2010, la 434 întreprinderi active în anul 2015.

Datorită dezvoltării economice, în comuna Ghiroda numărul șomerilor înregistrați în octombrie 2016 era foarte mic, de numai 14 persoane.

2.5 Populația

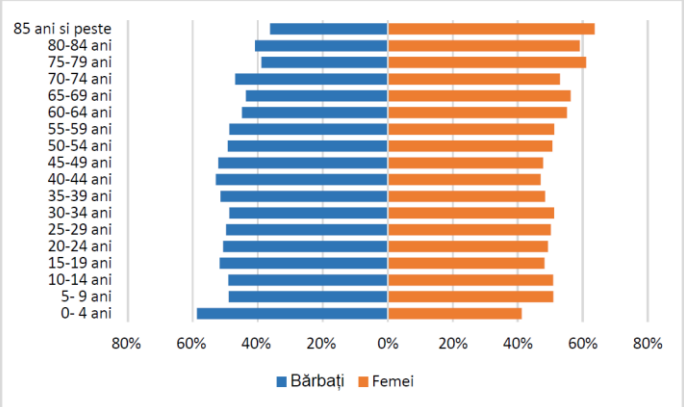
Populația UAT Ghiroda prezintă o creștere constantă în ultimele decenii, astfel, conform recensământului din 2002 comuna avea 4907 de locuitori, la recensământul din 2011 avea 6200 de locuitori, iar la recensământul din 2022 avea 8866 de locuitori. În prezent se inregistrează o densitate de 140 locuitori/km^2 și Ghiroda se situează printre puținele comune care prezintă o densitate peste media națională.

Această evoluție a numărului de locuitori este susținută de dezvoltarea zonei în care numărul agenților economici este în continuă creștere.

La sfârșitul anului 2016, piramida vârstelor prezintă o formă echilibrată. Cu preponderență sexul masculin înregistrează un număr mai mare de locuitori pe mai multe categorii de vârstă, iar peste 50

SUBCONTROL
PROJECT MANAGEMENT
STR. FC RIPENSIA 7A TIMISOARA, RO | TEL: +40 356 101 124, +40 3556 101 125 | E-MAIL: SECRETARIAT@SUBCONTROL.RO | WEB: WWW.SUBCONTROL.RO

ani femeile sunt majoritare pe categoriile de vârstă luate în considerare. Acest fapt este susținut de longevitatea sexului feminin.



Piramida vârstelor locuitorilor comunei Ghiroda, 2016 (sursă INSSE)

În urma recensământului din anul 2011 locuitorii comunei sunt români (89,76%) și în minoritate maghiari (4,11%). Dintre locuitorii comunei, pentru 3,84% din populație, apartenența etnică nu este cunoscută. Din punct de vedere religios, majoritatea locuitorilor sunt ortodocși (78,76%), dar există și minorități de penticostali (7,32%), romano-catolici (5,69%) și baptiști (1,6%). Pentru 4,39% din populație, nu este cunoscută apartenența confesională.

2.6 Circulație și transporturi

Infrastructura rutieră

La nivelul comunei Ghiroda, reţeaua de drumuri publice este corespunzător dezvoltată şi asigură conexiunea rutieră atât cu municipiul Timișoara şi comunităţile învecinate din Polul de Creştere Timișoara, cât şi cu alte localităţi de la nivel judeţean şi regional. Reţeaua rutieră este formată din:

- Drumuri naționale: DN6 (E70), DNCT Centura Timișoara
- Drumuri judeţene: DJ 609D
- Drumuri locale: DC 64
- Drumuri cu altă destinaţie (forestiere, agricole)

Cea mai mare parte a drumurilor locale sunt asfaltate sau pietruite, reţeaua acestora fiind în continuă extindere ca urmare a dezvoltării rezidenţiale pe care localitatea o cunoaşte în ultimii ani.

DN6 (E70), care leagă capitala României de municipiul Timişoara, şi de graniţa cu Ungaria, terminându-se la Cenad, este principala cale de access pre localitatea Ghiroda. În partea de Sud, unde DJ 609D, străbate localitatea, Ghiroda se invecinează cu municipiul Timişoara, graniţa administrativă fiind reprezentată de distanţa între 2 case de locuit. Începând cu anul 2009 a fost data în folosinţă Centura de ocolire a municipiului Timişoara, partea de Nord (DNCT), care deserveşte şi localitatea Giarmata Vii.

Infrastructura feroviară

UAT Ghiroda are acces la calea ferată Timișoara-Lugoj-București cu halta Ghiroda, la aproximativ 300 metri, care este paralelă cu DN 6 (E70). De asemenea exista în Giarmata Vii pe calea ferata halta Viile Giarmata, pe traseul Timișoara-Radna. Referitor la transportul pe calea ferată, populația are opțiunea pentru deplasările medii şi lungi utilizarea gării CFR Timișoara (Nord) datorită conexiunilor naționale și internaționale pe care le oferă.

Piste pentru biciclete

În prezent, la nivelul comunei există piste special amenajate pentru ciclism, fără a exista însă o rețea coerentă. În absența infrastructurii de profil, utilizarea acestui mijloc de transport ecologic este redusă, circulaţia bicicliştilor realizându-se pe partea carosabilă și trotuare, ceea ce contribuie la creşterea riscului producerii unor accidente.

SUBCONTROL
PROJECT MANAGEMENT
STR. FC RIPENSIA 7A TIMISOARA, RO | TEL: +40 356 101 124, +40 3556 101 125 | E-MAIL: SECRETARIAT@SUBCONTROL.RO | WEB: WWW.SUBCONTROL.RO

Spații de parcare
În condiţiile creşterii anuale a parcului auto şi a traficului rutier care se desfăşoară lanivelul comunei, se constată lipsa spațiilor special amenajate pentru parcări și sunt cazuri frecvente de parcare pe trotuare şi direct pe partea carosabilă, ceea ce poate reprezenta un potenţial pericol la adresa pietonilor şi a siguranţei circulaţiei rutiere.

Spații pietonale
În ceea ce priveşte amenajările specifice pentru traficul pietonal, străzile principale din localitate sunt dotate cu trotuare executate din asfalt şi într-o proporţie mai redusă din dale şi plăci din beton. În vederea facilitării circulaţiei pietonale, sunt amenajate treceri de pietoni marcate şi semnalizate corespunzător. În ceea ce priveşte străzile secundare, se remarcă o serie de probleme în starea de degradare a infrastructurii existente precum şi în insuficienta dimensionare a trotuarelor, datorită restricţiilor impuse de distanţa redusă între faţada clădirilor şi calea de rulare. Parcarea neregulamentară a autoturismelor pe suprafaţa destinată circulaţiei pietonale prezintă un pericol pentru pietoni.

Alături de trotuare, sunt amenajate o serie de spaţii rezervate exclusiv circulaţiei pietonale, sub formă de scuaruri, parcuri, zone verzi.

Canalul Bega
Canalul Bega a fost construit și utilizat atât pentru regularizarea cursului acestui râu și apărarea populației de frecventele inundatii din perioadele bogate în precipitații, dar și pentru asigurarea transportului naval de mărfuri - cu barje. Din anul 1958 circulația pe canalul Bega a fost sistată ca urmare a reducerii fluxului de navigație, dar și a încetării lucrărilor de întreținere.

Trafic aerian
Aeroportul International Timișoara este unul din cele 4 aeroporturi internaționale din România, fiind aeroport alternativ, de importanță strategică, pentru Aeroportul Internațional Otopeni – București. Este al 3-lea în funcție de numărul pasagerilor și cantitatea de marfă transportată. Acesta prezintă accesibilitate ridicată, fiind deservit de o linie de transport public, care circulă zilnic, la un interval de 1 oră (linia de autobuz Express 4), asigurând legătura între centrul orașului Timișoara și aeroport, respectiv și pentru utilizatorii din afara municipiului Timișoara prin legătura directă la rețeaua de drumuri naționale din județ și la varianta de ocolire a municipiului Timișoara.

Transportul public
Transportul public este realizat de către STPT (fost RATT), care face legătura între cele două localități ale comunei și municipiul Timișoara astfel:

Linia M11 (Autobuz Metropolitan): Ghiroda – Timișoara (Bariţiu) și retur, face legatura între Gara de Nord Timișoara și Ghiroda, cu frecvența de 45 min/zi lucrătoare și 90 min/zi liberă; odată cu introducerea troleibuzului pe traseu M11, RATT a renunțat la linia de autobuz M30, care asigura legătura Timișoarei cu Ghiroda.
Linia M35 (Autobuz Metropolitan): Giarmata Vii - Timișoara și retur. Face legătura între pța. I.C. Brătianu/Bastion (Timișoara) – Biserica (Giarmata Vii); frevență: 60 – 120 min./zi lucrătoare și 150 min./zi liberă.
Linia 29 (Autobuz) – face legătura între pța. V. Economu (Timișoara) – str. Ialomiței (Ghiroda); frecvență: 40 min./zi lucrătoare și 80 min./zi liberă.

Linia E4 (Autobuz Expres): Bastion – Aeroport și retur.
Linia E4 barat (Autobuz Expres): Gara Timișoara Nord – Aeroport și retur.

SUBCONTROL
PROJECT MANAGEMENT
STR. FC RIPENSIA 7A TIMISOARA, RO | TEL: +40 356 101 124, +40 3556 101 125 | E-MAIL: SECRETARIAT@SUBCONTROL.RO | WEB: WWW.SUBCONTROL.RO

2.7 Intravilan existent – Zone funcționale – Bilanț teritorial*

*suprafețele sunt informative în lipsa unei ridicări topografice. Întreg capitolul 2.7 se va corecta și completa cu date după recepționarea ridicării topografice.

2.7.1. UAT Ghiroda are suprafața de 3424 ha, din care intravilanul existent ocupă 30.5%, adică 1045 ha. Intravilanul existent este constituiti din localitățile Ghiroda și Giarmata-Vii, și trupuri aflate la sud de Ghiroda.

2.7.2.

2.7.2.1 Bilanțul teritorial al suprafețelor cuprinse în limita teritoriului administrativ va ilustra categoriile de folosință ale terenurilor conform evidențelor cadastrale:

TERITORIU ADMINISTRATIV AL UNITĂȚII DE BAZĂ	CATEGORIA DE FOLOSINȚĂ (ha)													
	Agicol				Neagricol									TOTAL
	Arabil	Pășuni fânețe	Vii	Livezi	Păduri	Ape / Hidrografie	Drumuri	Cale ferata	Aeroport	Curți construcții	Gospodarie comunala	Zone verzi	Neproductive	
EXTRAVILAN*	17,870,251				14,565	897,918	1,410,051	175,639	2,729,281	3,553,945	6,174	410,513	272,535	27,340,872
INTRAVILAN	1,396,302				0	140,209	793,302	94,736	0	4,338,267	57,506	80,015	0	6,900,337
TOTAL	19,266,553	0	0	0	14,565	1,038,127	2,203,353	270,375	2,729,281	7,892,212	63,680	490,528	272,535	34,241,209
% din total	56.27%				43.73%									100.00%
*sunt cuprinse trupurie din afara intravilanului localității de bază sau ale localităților componente aparținătoare														
INTRAVILAN EXIS	3,553,945	+	6,900,337	=	10,454,282									

Din bilanțul teritorial al UAT reiese că din suprafața totală intravilanul existent reprezintă 30.5%.

2.7.2.2 Bilanțul territorial al suprafețelor cuprinse în intravilanul existent:

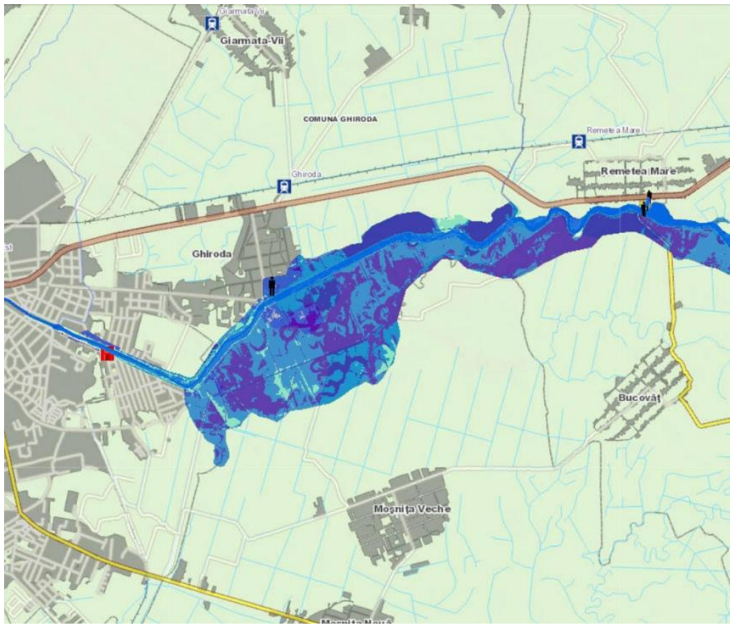
Zona funcțională	Suprafața (ha)				Procent %din total intravilan
	Localitate principală	Localități componente/aparținătoare	Trupuri izolate	TOTAL	
INSTITUȚII ȘI SERVICII	460,384	96,088	2,046	558,518	8.09%
LOCUINȚE DE TOATE TIPURILE	1,617,438	2,058,745	103,566	3,779,749	54.77%
UNITĂȚI INDUSTRIALE ȘI DEPOZITARE	0	0	0	0	0.00%
UNITĂȚI AGRO-ZOOTEHNICE	0	0	0	0	0.00%
CĂI DE COMUNICAȚIE ȘI TRANSPORT, din care:					
• rutiere;	479,436	280,023	33,843	793,302	11.50%
• feroviare;	62,323	32,413	0	94,736	1.37%
• aeriene;	0	0	0	0	0.00%
• navale;	0	0	0	0	0.00%
SPAȚII VERZI AMENAJATE / NEAMENAJATE, SPORT, AGREMENT, PROTECȚIE, CULOARE ECOLOGICE	45,864	31,067	3,629	80,560	1.17%

SUBCONTROL
PROJECT MANAGEMENT
STR. FC RIPENSIA 7A TIMISOARA, RO | TEL: +40 356 101 124, +40 3556 101 125 | E-MAIL: SECRETARIAT@SUBCONTROL.RO | WEB: WWW.SUBCONTROL.RO

CONSTRUCȚII TEHNICO-EDILITARE	1,689	1,367	0	3,056	0.04%
GOSPODĂRIE COMUNALĂ, CIMITIRE	43,011	11,439	0	54,450	0.79%
DESTINAȚIE SPECIALĂ	0	0	0	0	0.00%
TERENURI AGRICOLE	481,401	843,791	71,110	1,396,302	20.23%
APE/HIDROGRAFII	88,887	50,320	1,002	140,209	2.03%
PĂDURI	0	0	0	0	0.00%
TERENURI NEPRODUCTIVE	0	0	0	0	0.00%
TOTAL INTRAVILAN EXISTENT				**6,900,882**	**100.0%**

2.8 Zone cu riscuri naturale

Precipitaţiile abundente sau topirea bruscă a zăpezilor în amonte implică un risc major de inundaţii în sudul comunei, pe cursul râului Bega. Riscul este amplificat de deteriorarea unor porţiuni din lucrările hidrotehnice (diguri). În cadrul UAT Ghiroda există zone prevăzute pentru inundare controlată: prin deversarea canalului pe teren agricol pe porțiunea între Pădurea Bistra și Timișoara, o arie mai mică către Nord pe teritoriul localității Ghiroda și o arie mai extinsă la Sud față de Canalul Bega.



Zona inundabilă pe cursul râului Bega

2.9 Echipare edilitară

a) Gospodărirea apelor

Pe teritoriul UAT sursa de apă este asigurată prin conectarea la sistemul centralizat al municipiului Timișoara și parțial prin foraje de mică și medie adâncime.

SUBCONTROL
PROJECT MANAGEMENT
STR. FC RIPENSIA 7A TIMISOARA, RO | TEL: +40 356 101 124, +40 3556 101 125 | E-MAIL: SECRETARIAT@SUBCONTROL.RO | WEB: WWW.SUBCONTROL.RO

Rețeaua de canalizarea menajeră din localitatea Ghiroda este conectată la sistemul centralizat din municipiul Timișoara prin camine de vizitare la intersecția străzilor Dunărea și Brateș.

Rețeaua de canalizare din localitatea Giarmata-Vii este conectată la sistemul centralizat din municipiul Timișoara printr-o conductă de refulare din PE-HD, PN6, PE100, de 140 x 5,1 mm, în lungime de L = 2.111,40 m, la intersecția străzilor Calea Dorobanților și Palmierilor.

Pe teritoriul administrativ al comunei există o rețea de canale de desecare, care însă nu sunt interconectate corespunzător din lipsa lucrărilor de întreținere din ultimele decenii. Unde drenajul apelor este defectuos, se observă frecvent fenomenul de bălțire.

Pe cursul râului Bega există lucrări hidrotehnice (diguri) care însă prezintă porțiuni deteriorate.

b) Alimentarea cu apă

Localitatea Ghiroda dispune de un sistem centralizat de alimentare cu apă conectat la sistemul centralizat al municipiului Timișoara cu camine de vane situate la intersecția străzilor Dunărea și Brateș. Pe această reţea de distribuţie, există hidranţi de incendiu, cămine de vane şi branşamente de apă aferente consumatorilor.

Localitatea Giarmata-Vii are un sistem centralizat de alimentare cu apă, alcătuit din 2 foraje de medie adâncime şi o reţea de distribuţie pe care există hidranţi de incendiu, cămine de vane şi branşamente de apă aferente consumatorilor.

Zonele de locuinţe şi funcţiuni complementare izolate de pe teritoriul Comunei Ghiroda au în prezent un sistem independent de alimentare cu apă. Acest sistem constă într-un foraj de mică adâncime care deserveşte debitul necesar fiecărui consumator.

Fiecare zonă industrială dezvoltată în cadrul comunei Ghiroda dispune independent de un sistem de alimentare cu apă cu sursa de apă din foraje (Complex Comercial Jumbo, T.N.T., Hella Electronics, S.C. Dura Automotive S.R.L., Edy International, Aeroportul Internaţional Traian Vuia Timişoara, zona locuinţe Aeroport etc).

c) Canalizarea

Localitatea Ghiroda dispune de un sistem centralizat de canalizare menajeră, conectat la sistemul centralizat al municipiului Timișoara cu cămine de vizitare amplasate la intersecția străzilor Dunărea și Brateș. Pe această reţea de canalizare, există cămine de vizitare, 14 staţii de pompare şi racorduri de canalizare aferente consumatorilor.

Localitatea Giarmata-Vii are un sistem centralizat de canalizare menajeră, sistem ce este conectat la reţeaua de canalizare a Municipiului Timişoara prin intermediul unei conducte de refulare din PE-HD, PN6, PE100, De 140 x 5,1 mm în lungime de L = 2.111,40 m, la canalizarea Municipiului Timişoara de pe strada Calea Dorobanţilor intersecţie cu strada Palmierilor. Pe această reţea de canalizare există cămine de vizitare, 2 staţii de pompare şi racorduri de canalizare aferente consumatorilor.

Zonele de locuinţe şi funcţiuni complementare izolate de pe teritoriul Comunei Ghiroda au în prezent un sistem independent de canalizare menajeră. Fiecare sistem constă întrr-o reţea de canalizare de incintă şi un tanc septic etanş.

Fiecare zonă industrială dezvoltată în cadrul UAT Ghiroda dispune independent de un sistem de canalizare menajeră, alcătuit dintr-o reţea de canalizare de incintă şi tanc septic etanş, (Complex Comercial Jumbo, T.N.T., Hella Electronics, S.C. Dura Automotive S.R.L., Edy International, Aeroportul Internaţional Traian Vuia Timişoara, zona locuinţe Aeroport etc).

d) Alimentare cu energie electrică

În UAT Ghiroda există instalații electrice prin care este asigurată alimentarea cu energie electrică a obiectivelor existente în această zonă și în zonele limitrofe.

SUBCONTROL
PROJECT MANAGEMENT
STR. FC RIPENSIA 7A TIMISOARA, RO | TEL: +40 356 101 124, +40 3556 101 125 | E-MAIL: SECRETARIAT@SUBCONTROL.RO | WEB: WWW.SUBCONTROL.RO

Instalații ale sistemului de transport energie electrică
Teritoriul administrativ al comunei este traversat pe direcția Nord-Vest–Sud de linia electrică aeriană (L.E.A.) 220kV Arad–Timișoara. In zona studiată nu există stații electrice de transformare aparținând sistemului de transport energie electrică. În conformitate cu Normativul NTE 003/04/00 –Normativ pentru construcția liniilor aeriene de energie electrică cu tensiuni peste 1000V, zona de siguranță a L.E.A. 220kV este de 55m (stânga-dreapta față de axul liniei).

Prin Avizul de amplasament nr.12388/08.12.2016 emis de către C.N.T.E.E. „Transelectrica" S.A. se comunică faptul că L.E.A. 220kV Arad–Timișoara va fi trecută în viitorul apropiat la nivelul de tensiune de 400kV. În aceste condiții trebuie respectate restricțiile și condițiile referitoare la activitățile economice și de construire care se pot realiza în zona de siguranță a viitoarei L.E.A. 400kV, care în conformitate cu Normativul NTE 003/04/00 este stabilită și este constituită, în plan orizontal de un culoar terestru longitudinal cu lățimea de 75m (37,5m stânga-dreapta față de axul liniei), iar în plan vertical, spațiul aerian de deasupra acestui culoar.

Instalații ale sistemului de distribuție energie electrică
Alimentarea efectivă a consumatorilor cu energie electrică se realizează prin sistemul de distribuție a energiei electrice, alcătuit în principal din următoarele componente:

1.Linii electrice aeriene și/sau subterane de 110kV;
2.Stații electrice de transformare de 110/20kV;
3.Linii electrice aeriene și subterane de 20kV (medie tensiune);
4.Posturi electrice aeriene și în anvelope de beton de 20/0,4kV;
5.Puncte de conexiuni de 20kV (medie tensiune);
6.Puncte de măsură la consumator de 20kV (medie tensiune);
7.Linii electrice aeriene și subterane 0,4kV (joasă tensiune);
8.Branșamente electrice de 0,4kV;
9.Blocuri de măsură și protecție monofazate și trifazate montate la limita de proprietate a consumatorului de energie electrică.

e) Telefonie și date

În conformitate cu ancheta socială, percepția locuitorilor la conexiunea la internet este de satisfacție pentru 72,6/44,8%. Nemulțumirea de la Giarmata-Vii corespunde acoperirii pe teren a rețelei 4G. Acoperirea cea mai bună este în zona nelocuită a celor două localități cu precădere la Giarmata Vii.

f) Alimentare cu gaze naturale

Pe teritoriul administrativ al comunei Ghiroda există instalații de gaze naturale aparținând Sistemului de transport gaze naturale și Sistemului de distribuție gaze naturale

Instalații ale sistemului de transport gaze naturale
Sistemul Național de Transport al gazelor naturale reprezintă sistemul de transport al gazelor naturale în regim de înaltă presiune, compus din ansamblul de conducte magistrale, precum şi din toate instalaţiile, echipamentele şi dotările aferente, care asigură transportul acestora în vederea livrării în sistemele de distribuţie.

Pe teritoriul administrativ al comunei sunt amplasate conducte de transport, conducte de racord a stațiilor de reglare-măsurare, stații de reglare-măsurare și alte instalații specifice de gaze naturale aparținând Sistemului Național de Transport al gazelor naturale aflat în administrarea și exploatarea Societății Naționale de Transport Gaze Naturale "TRANSGAZ" S.A. Mediaș.

Pe teritoriul administrativ al comunei și în vecinătatea acestuia există mai multe conducte și stații de reglare-măsurare din sistemul de transport gaze naturale:

În vecinătatea zonei de Sud-Est a teritoriului administrative – deși aceste conducte nu sunt amplasate pe teritoriul administrativ al comunei, zona de protecție a acestora afectează zona de Sud-Est a teritoriului pe o adâncime de cca. 200m.

SUBCONTROL
PROJECT MANAGEMENT
STR. FC RIPENSIA 7A TIMISOARA, RO | TEL: +40 356 101 124, +40 3556 101 125 | E-MAIL: SECRETARIAT@SUBCONTROL.RO | WEB: WWW.SUBCONTROL.RO

În zona centrală a teritoriului administrative pe direcția Nord–Sud – Având în vedere că aceste conducte și racorduri sunt amplasate pe teritoriul administrativ al UATGhiroda, trebuie respectată distanțele minime pe orizontală între axul conductelor de transport gaze și alte obiective care urmează să fie realizate.

În UAT Ghiroda sunt amplasate și următoarele stații de reglare-măsurare gaze naturale (S.R.M.) care aparțin sistemului de transport gaze: S.R.M. Ghiroda; S.R.M. Timișoara IV (Aeroport militar); S.R.M. Timișoara V (Aeroport civil); S.R.M. Giarmata Vii;

Instalații ale sistemului de distribuție gaze naturale
Pe teritoriul comunei există următoarele capacități ale sistemului de distribuție gaze naturale prin care este asigurată alimentarea cu gaze naturale a obiectivelor existente:

- rețele de gaze naturale presiune medie din oțel și polietilenă, în lungime totală cumulată de 11000 m;
- rețele de gaze naturale presiune redusă din oțel și polietilenă, în lungime totală cumulată de 35000 m;
- stații de reglare-măsurare de predare (presiune înaltă-presiune medie) 7buc;
- stații de reglare de sector (presiune medie-presiune redusă) 5buc;

Rețelele de distribuție de presiune medie și presiune redusă existente sunt amplasate în principal pe zona tramelor stradale aparținând domeniului public și privat al Comunei Ghiroda. În situația în care aceste rețele de gaze s-au amplasat pe terenuri private, proprietarul acelor terenuri a acordat drepturi de servitute în favoarea Operatorului autorizat al sistemului de distribuție.

g) Gospodărie comunală

Deșeurile reziduale colectate din UAT Ghiroda sunt transportate la linia de valorificare energetică a SC RETIM Ecologic Service SA, cu sediul în Timișoara. Deșeurile reciclabile colectate sunt transportate la stația de sortare RETIM Timișoara.

2.10 Probleme de mediu

a) Situația existentă

Cadrul natural(relief, condiţii geotehnice, hidrologice, climă, spaţii verzi, cursuri şi oglinzi de apă, etc.)

Relieful
Din punct de vedere geomorfologic, UAT Ghiroda face parte din marea Câmpie de Vest (Câmpia Tisei). Partea de nord a teritoriului comunei este situata in zona câmpiei subcolinare a Vingăi, iar partea sudica in lunca propriu-zisa a canalului Beghei (Bega).
Latitudinea câmpiei este cuprinsa intre 90 şi 97 de metri, iar a luncii între 90 si 91 de metri, media generală fiind de 93- 94 de metri, ușor înclinată de la nordul comunei spre sud si de la est spre sud-vest.
Înainte de 1700 întreaga zona situată între Beghei și Timiş era o zona mlăștinoasă cu cursuri sinuoase ale celor doua râuri, inclusiv denumirea de Timişoara fiind într-un fel greșit atribuita, crezându-se ca orasul se afla pe raul Timiș, prin atribuirea denumirii de Timișul Mic canalului Beghei.
Intre 1728 -1732, Bega este regularizata de la Făget la Timișoara, iar canalul devine navigabil. Operațiunea a fost continuata de Fremaut, care a implementat sistemul de regularizare a râurilor Bega-Timiș intre anii 1759- 1761, Timișoara fiind astfel conectata prin Tisa, iar apoi prin Dunăre, la sistemul fluvial central European. Întregul sistem era prevăzut cu poldere (în caz de inundații) si canale de desecări pe întreaga zona.

Conditii geotehnice
Geologic, zona se caracterizează prin existenta in partea superioara a formațiunilor cuaternare, reprezentate de un complex alcătuit din argile, prafuri si nisipuri, cu extindere la peste 200 m adâncime. Fundamentul cristalin - granitic se află la circa 1400 - 1700 m adâncime si este străbătut de o rețea

SUBCONTROL
PROJECT MANAGEMENT
STR. FC RIPENSIA 7A TIMISOARA, RO | TEL: +40 356 101 124, +40 3556 101 125 | E-MAIL: SECRETARIAT@SUBCONTROL.RO | WEB: WWW.SUBCONTROL.RO

densa de microfalii (fracturi) dintre care prezintă interes cea cunoscută sub numele de ,,FALIA Timișoara VEST" (dar nu in cazul de fata).

Seismic perioada de colt este Tc = 0,7s. Factorul de amplificare dinamica maxima a accelerației orizontale a terenului de către structură β0 = 2,5, iar accelerația orizontala a terenului pt. proiectare ag = 0,20g. Riscul geotehnic este moderat, categoria geotehnica 2.

Hidrologie
UAT Ghiroda se află în bazinul hidrografic al canalului Bega, situat în partea de sud a comunei Ghiroda. Regularizarea acestuia implică oscilații mici de nivel. Lunca Begăi are meandre şi belciuge cu apa stătătoare. Câmpia dinspre Nord prezinta micro văi ce converg spre lunca și ajung pana in canalul Bega. Panza freatica de mica adâncime favorizează fenomenul de bältire, mai ales în zonele cu drenaj defectuos. Direcția de curgere a apei subterane este NE – SV.

Clima
UAT Ghiroda se află în zona climatica continentala, în ținutul de câmpie, la contact cu influenta climei mediteraneene din sudul Banatului. Verile sunt calduroase și uscate datorită maselor de aer continentale sub influența valorilor mari ale radiației solare (120 Kcal/cm2) iar iernile reci, însă cu temperaturi medii peste cele naţionale, cu fenomene extreme de viscol destul de rare.
Media temperaturilor in lunile de vara este de +20,6ºC iar in lunile de iarnă de 0,2ºC, Rezultă, cum s-a arătat mai sus, o medie anuală de +10,9ºC. In anotimpul călduros numărul zilelor cu temperatura medie de peste +25ºC a fost de 100 zile, iar a zilelor tropicale cu temperatura de peste 30ºC a fost de 40 de zile. Temperatura maximă înregistrata în UAT a fost de 40ºC (în data de 16 august 1952), iar temperatura minima absoluta a fost de -29ºC (în data de 13 februarie 1935). Numărul zilelor cu brumă a fost in medie de 47,6 zile/an. În privința zilelor cu îngheț, numărul anual al acestora este de 91. Numărul zilelor cu precipitații a înregistrat valori medii anuale de 105,9 zile într-un an. Indicele de ariditate "De Martonne" a fost de 30,2, iar valorile acestui indice inclusiv în lunile cu deficit de umiditate (iulie, august, septembrie) scot în evidenta faptul ca zonă se afla sub limita de uscăciune.
Regimul eolian se caracterizează prin frecventa mai mare a vanturilor din sectorul Nordic, cu 16,9% si din sectorul de Est cu 15%.

Spatii verzi
Apropierea tot mai mare de caracteristicile urbane ale acestei comune face actuala alinierea la dispozițiile legale privind spatiile verzi, cuprinse în Legea nr 24/2007 privind regimul parcurilor, aliniamentelor plantate de-a lungul străzilor, spatii amenajate cu dominantă vegetala ce intra în domeniul public. Toate spatiile verzi intravilane contribuie in ansamblu la definirea unei rețele complexe de sisteme seminaturale si artificiale cu rol eficient în realizarea condițiilor favorabile de locuire. Organizația Mondiala a Sănătății (OMS) apreciază ca pentru desfășurarea în condiții optime a activităților umane ar fi necesari 50 mp de zona verde din intravilan/ locuitor şi 300 mp zonă verde din extravilan/ locuitor.

Resursele naturale ale solului și subsolului, mod de exploatare, valorificare rațională

În zona de câmpie solurile dominante sunt cernoziomurile iar in cea de lunca, solurile aluvionare humifere. Cernoziomul este un sol foarte fertil, de culoare bruna, format sub o vegetație ierboasă, în condiții de clima continentala. Baza pedologică aparținând comunei Ghiroda favorizează cultivarea cerealelor, însă pe termen mediu si lung exista o tendință de alterare a calității acestuia printr-un proces lent de acumulare a bazelor de argila.

Riscuri naturale(cutremure, alunecari, prabusiri de teren, caderi de roci, inundatii si fenomene meteorologice periculoase, emisii radioactive naturale)

Cutremure
Având in vedere caracteristicile de seismicitate ale zonei, se poate aprecia ca riscul de cutremure este moderat. Proiectarea construcțiilor va tine cont de aceste caracteristici.

Alunecări, prăbușiri de teren

SUBCONTROL
PROJECT MANAGEMENT
STR. FC RIPENSIA 7A TIMISOARA, RO | TEL: +40 356 101 124, +40 3556 101 125 | E-MAIL: SECRETARIAT@SUBCONTROL.RO | WEB: WWW.SUBCONTROL.RO

Prin energia de relief scăzută și lipsa straturilor geologice moi, care favorizează alunecările, se poate aprecia ca riscul de alunecări de teren este nesemnificativ.

Inundații
Precipitațiile abundente sau topirea bruscă a zăpezilor în amonte implică un risc major de inundații in sudul comunei, pe cursul canalului Bega. Riscul este amplificat de deteriorarea unor porțiuni din lucrările hidrotehnice (diguri)

Zone prevăzute pentru inundare controlata: Prin deversarea canalului pe teren agricol între localitatea Ghiroda şi localitatea Moșnița Nouă.

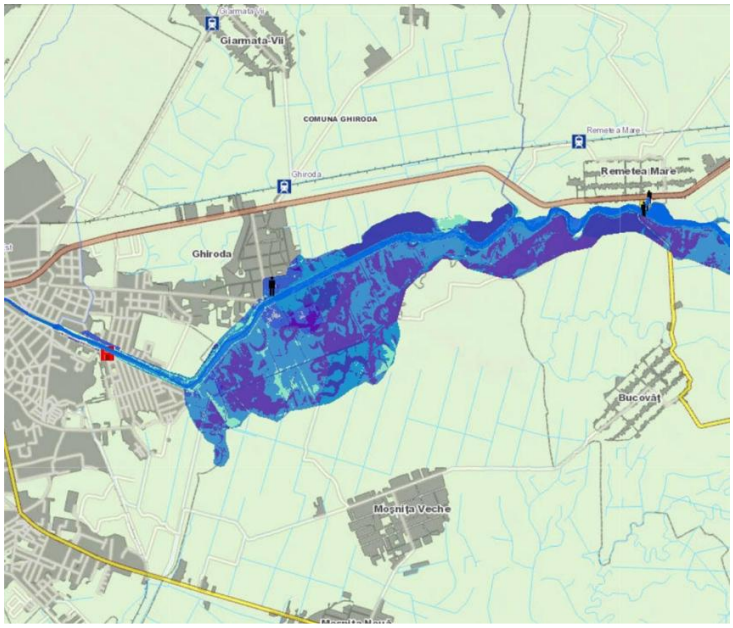


fig.1 Zona inundabilă pe cursul râului Bega

În caz de inundație populația va fi evacuata în partea de nord a comunei, în localitatea Giarmata Vii.
La nivelul administrației locale, masurile specifice în privința eventualelor urmări ale inundațiilor se refera la:
Constituirea unui comandament local care sa conducă operațiunile de limitare a dezastrului, pana la intervenția formațiunilor județene specializate;

- Asigurarea stocurilor de nisip si saci pentru construirea unor porțiuni de dig sau acoperirea breșelor in cele existente;
- Constituirea de echipe de intervenție pe responsabilități specifice;
- Identificarea existenței la nivel comunal a unor mijloace tehnice (excavatoare, încărcătoare frontale, eventual bărci pneumatice) care sa poată interveni la cerere;
- Constituirea de stocuri de apa îmbuteliată si alimente de baza pentru populația sinistrata.
- Identificarea tuturor posibilităților de cazare (scoli, spatii puse la dispoziție de agenții economici din zona)
- Verificarea surselor de apa si eliminarea posibilităților de consum la apa contaminata, atat pentru oameni cat si pentru animale.

Situațiile cele mai probabile care ar putea crea pericolul inundațiilor pe raza UAT Ghiroda sunt topirea rapida a zăpezilor pe cursul superior al canalului Bega (munții Poiana Ruscăi) si in zonele colinare ale cursului canalului, la sfârșitul iernilor cu precipitații abundente, urmate de creșteri bruște ale temperaturii aerului. Avându-se in vedere gradul de sistematizare a cursului canalului, (inclusiv existenta amenajărilor hidrotehnice de la Coștei si Topolovățul Mic)de timpul de propagare a viiturii, se poate aprecia că exista posibilitati de consolidare a digurilor pe porțiunile care prezintă riscuri.

SUBCONTROL
PROJECT MANAGEMENT
STR. FC RIPENSIA 7A TIMISOARA, RO | TEL: +40 356 101 124, +40 3556 101 125 | E-MAIL: SECRETARIAT@SUBCONTROL.RO | WEB: WWW.SUBCONTROL.RO

Disfuncționalități

- *Lipsa unui posibil pasaj pietonal peste DN6 (E70) care sa faciliteze accesul spre zonele ferite de inundații. De asemenea, lipsa punerii in valoare a Lacului Surduc si a polderelor din amonte.*
- *Lipsa unei rețele continue a canalelor de desecări și de lacuri de retenție temporara, precum si întreținerea precara a fostelor canale de irigatii, dezafectate si colmatate, care ar putea fi parte a unui sistem eficient de colectare.*
- *Lipsa unei rețele de canalizare descoperita de-a lungul străzilor cu vărsare in lacuri de retenție. Pe de alta parte, aceste lacuri de retenție pot deveni surse suplimentare de alimentare a autospecialelor de pompieri in caz de incendiu.*

Fenomene meteorologice extreme (furtuni, seceta, inghet)

Furtunile se pot produce in toata zona de competenta, in toate anotimpurile, primavara, vara si toamna, insa violența lor este mai acuta vara, prin circulatia rapida a aerului din zonele de inalta presiune în zonele de joasa presiune. Furtunile pot fi insotite de grindina, fenomen deosebit de daunator culturilor, dar cu risc mediu de ranire a persoanelor si de deteriorarea a mijloacelor auto şi a caselor. Pe perioade scurte, intensificarea vantului da naştere la vijelii care pot smulge parti din acoperisul caselor. Și aici avem risc major de ranire a persoanelor si de avariere sau distrugere a mijloacelor auto sau diverse alte bunuri.

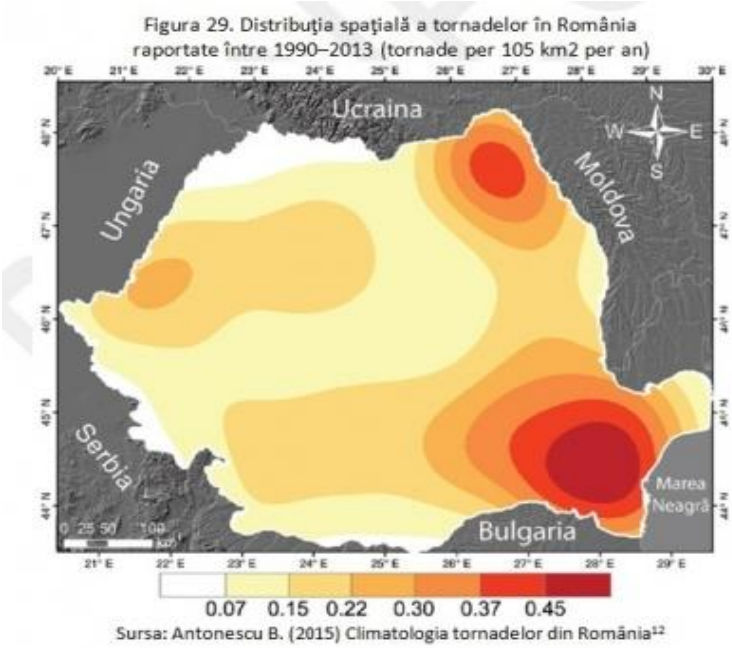


fig 2. Zona Ghiroda – risc scazut de tornade

Descarcarile electrice atmosferice pot produce, pe langa pierderile de vieti omenesti, incendii locale, deteriorarea sistemului de distribuţie a energiei electrice, deteriorarea unor bunuri electrocasnice. Si în acest domeniu este necesar atat la nivelul instituţiilor publice şi a agentilor economici cat şi la nivelul consumatorilor casnici ca instalatiile electrice sa fie asigurate la astfel de fenomene (protectie la supratensiuni atmosferice, paratraznete).

SUBCONTROL
PROJECT MANAGEMENT
STR. FC RIPENSIA 7A TIMISOARA, RO | TEL: +40 356 101 124, +40 3556 101 125 | E-MAIL: SECRETARIAT@SUBCONTROL.RO | WEB: WWW.SUBCONTROL.RO

fig. 3. Zona Ghiroda – risc mediu de lovituri de traznet

Conform hartii keraunice a Romaniei, Ghiroda se afla in zona cu valori medii ale probabilitatii incidentei loviturilor de traznet.

Caderile masive de zapada sunt insotite rareori de viscol, dar pot produce avarii (distrugeri) la constructii, inzapezirea căilor de comunicatii rutiere si feroviare, prabusirea de arbori sau de acoperisuri, afectarea sistemului de alimentare cu energie electrica si sistemului de telecomunicatii teritoriale, precum si aprovizionarea populatiei cu bunuri de prima necesitate. Viscolul constituie un risc climatic de iarna, la producerea caruia concura două elemente mai importante si anume, viteza vantului si cantitatea de zapada cazută. Riscul climatic este dat în primul rand de vitezele mari ale vantului: peste 11m/sec caracteristice viscolelor puternice şi peste 15m/sec caracteristice viscolelor violente. In al doilea rand aceasta depinde de cantitatea de zapada cazuta, care poate forma un strat uniform de 25-40 cm sau troiene de peste 1 m inaltime cu urmare in pagube mari sau dezechilibre de mediu.

Disfunctionalitate

- *O mare parte din strazile comunei nu au latimea de 12 metri care sa includa fasia de zona verde de 1,5 metri pe o parte si pe cealalta, pe care sa se poata depozita zapada rezultata in urma curatarii strazilor si a trotuarelor.*
- *Existența unor perdele forestiere de-a lungul drumurilor previne formarea troienelor in cazul in care ninsoarea este viscolită iar pe aliniamentul arborilor se poate depozita zapada rezultata în urma curatirii drumurilor cu mijloace mecanice.*

Incendiile

Acestea fac parte din riscurile cu frecventa destul de mare pe teritoriul comunei. Desi majoritatea incendiilor izbucnesc ca urmare a neglijentei umane sau a unor defectiuni la sistemul electric sau cel de distributie a gazelor, exista si riscul izbucnirii unor incendii din cauze naturale (descarcari electrice atmosferice- traznete) Acestea din urma se pot produce in toata zona, mai ales primavara si toamna, cand exista multa vegetatie uscata, sau vara, in perioadele de seceta.

Risc de incendiu de padure: Padurea Bistra (de conifere) localizată în partea de S-E a localitatii, la o distanta de 4 km.

In privinta incendiilor, la nivel local este implementat un plan de interventie, aprobat de catre Inspectoratul pentru Situatii de Urgenta “Banat” Timis, care cuprinde algoritmul interventiei la incendiu si armonizarea punerii la dispoziţie a mijloacelor locale cu cele specializate la nivel judetean.

In perioada vara- toamna, un pericol deosebit il constituie incendierea miriștilor, după recoltarea cerealelor paioase. Este un fenomen tot mai frecvent, din dorința proprietarilor de terenuri de a intra la araturile de toamna pe un teren degajat de resturi vegetale. S-a dovedit insa că un astfel de demers prezinta riscuri majore, orice intensificare de vant facand de necontrolat incendiul. Acesta poate pune în pericol specii de animale, culturi înca nestrânse si nu în ultimul rând gospodăriile din zona.

SUBCONTROL
PROJECT MANAGEMENT
STR. FC RIPENSIA 7A TIMISOARA, RO | TEL: +40 356 101 124, +40 3556 101 125 | E-MAIL: SECRETARIAT@SUBCONTROL.RO | WEB: WWW.SUBCONTROL.RO

Disfuncționalitate

- *Lipsa planurilor de accesibilitate a Pompierilor din Timișoara fara traversare de cale ferata. Extinderea continuă a comunei conform unui plan urbanistic temeinic intocmit cuprinde si noi variante de acces a tehnicii dar si identificarea unor noi surse de apa pentru alimentarea autospecialelor pentru stins incendii.*

Monumente ale naturii si istorice

Pe lista monumentelor istorice in judetul Timis nu figureaza niciun monument amplasat in arealul comunei Ghiroda. De asemenea nu este prezenta nicio arie naturala protejata.
In vecinatatea de sud-est a comunei Ghiroda se afla Padurea Bistra, arie protejata de tip forestier, cu o suprafaţă de 19,9 hectare, declarata zona protejata pentru atingerea obiectivelor specifice de conservare a valorilor de patrimoniu prin Legea 5 din 6 martie 2000 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului national - Sectiunea a III-a - zone protejate, declarate ca atare. Legea evidentiaza Padurea Bistra ca zona naturala protejata de interes national si o identifica ca valoare de patrimoniu, care necesita masuri pentru asigurarea protectiei acesteia.

Indicarea zonelor de recreere, odihnă, agrement, tratament

Malurile canalului Bega constituie o zona de recreere prin activități de pescuit, plimbari cu barca, precum si plaje cu nisip.

Obiective industriale si zone periculoase

Obiectivele industriale sunt amplasate in zona de est.
Din punct de vedere al mediului, agenții economici pot fi:
-Cu activitate cu impact semnificativ asupra mediului;
-Cu activitate nepoluatoare (birouri, sedii, reprezentante comerciale etc).
In activitatea productiva a operatorilor economici pot sa apară accidente, avarii, explozii sau incendii. Din statistici rezulta caracterul întâmplător al acestora, precum și existenta cu precădere a unor erori umane, care nu pot creiona cauze si situatii cu grad de generalizare la nivelul comunei.
Riscuri de poluare chimica pot aparea la SC REDOXIM SRL, companie distribuitoare de produse fitosanitare pentru agricultura, cu acoperire nationala si distributie prin fitofarmaciile proprii. Depozitul de pesticide prezintă risc de poluare chimica. Societatea este autorizata din punctul de vedere al protectiei mediului, nu este unitate de risc SEVESO, iar depozitele existente pe amplasament sunt situate pe platforme betonate si gestionate conform prevederilor legale.
Alti agenti economici cu activitate cu impact semnificativ asupra mediului, cu activitatea productiva reglementata din punctul de vedere al protectiei mediului, din domeniul automotive, de pe raza comunei Ghiroda sunt: DURA AUTOMOTIVE ROMANIA SRL, MGI COUTIER ROM SRL, HELLA ROMANIA SRL.
Din analiza impactului asupra mediului, a duratei si ariei de raspandire, factorilor de mediu potential afectati, rezidă ca necesare următoarele:
-Obligativitatea fiecărui agent economic de a-şi întocmi un plan propriu de intervenţie in cazul poluarilor accidentale, conform caruia vor acţiona. Planul va cuprinde şi cooperarea cu formatiunile de interventie specializate, iar schemele de evacuare a personalului si a bunurilor vor fi expuse la loc vizibil pentru a fi cunoscute de catre intregul personal.
-Fiecare operator economic trebuie sa aibă mijloace de alarmare a salariatilor, dar si a vecinatatilor.

Reteaua principala de cai de comunicatii

Principala retea de cai de comunicatii este terestra, reprezentata de drumuri si cai ferate.
DN 6 (E70), impreuna cu centura de nord est a municipiului Timisoara, constituie arterele majore de transport rutier. Linia de cale ferata Timisoara – Bucuresti este principala cale de transport feroviar. De asemenea prin prezenta aeroportului in zona de nord a comunei este creata conexiunea la caile de transport aerian. Telecomunicatiile sunt reprezentate de retele de internet, televiziune si telefonie.

SUBCONTROL
PROJECT MANAGEMENT
STR. FC RIPENSIA 7A TIMISOARA, RO | TEL: +40 356 101 124, +40 3556 101 125 | E-MAIL: SECRETARIAT@SUBCONTROL.RO | WEB: WWW.SUBCONTROL.RO

Depozite de deseuri menajere si industriale

Pe teritoriul comunei nu exista depozite de deseuri menajere. Colectarea si transportul deseurilor menajere se face prin operatorul de salubritate.
Exista un singur operator de colectare a vehiculelor scoase din uz, pe Calea Lugojului, a carui activitate este reglementata din punct de vedere al protectiei mediului.

b) Disfuncționalități

Disfunctionalitati privind zonarea utilizarii teritoriului pe folosinte(construite, terenuri agricole, silvice, permanent sub ape, etc.)
Delimitarea zonelor de utilizare este realizata atat prin drumuri si elemente naturale(canale de desecare, canalul Bega), cat si artificial. Sunt create zone compacte fara fragmentari disperse.

Identificarea surselor de poluare, din care a celor cu pericol major pentru populatie, vegetatie si animale
Sursele de poluare sunt date de traficul auto, aerian si in mai mica masura de cel feroviar. Aceste surse sunt de tip liniar. Poluantii emisi sunt noxe din arderea combustibililor si zgomotul. Incalzirea spatiilor prin arderea combustibililor este o alta sursa de poluare a aerului. De asemenea activitatile industriale pot constitui surse de poluare punctuale.

Calitatea factorilor de mediu: sol, aer, apa, vegetatie cu marcarea zonelor poluate, a terenurilor degradate, etc.
Zgomotul este un factor de mediu puternic afectat de-a lungul arterelor majore de circulatie rutiera, cat si in zona aeroprtului.

fig. 4. Ghiroda – harta zgomotului

Functionand din 1960, cu un numar de peste 1.900.000 de pasageri în anul 2022, aeroportul Traian Vuia Timisoara, situat in partea de nord a comunei Ghiroda, reprezinta principala poarta aeriana din vestul tarii. Prin extinderea aerogarii si marirea numarului de zboruri se previzionează ca in anul 2023 numarul de pasageri va depasi cifra de 2 milioane.
Pista aeroportului este utilizata si de catre unitatea militara de aviatie care are utilitati logistice inclusiv hangare in partea de est a aeroportului.
Atat aeronavele de pasageri si marfa cat si cele militare produc la decolare si la aterizare un nivel de zgomot ridicat, in masura sa afecteze locuitorii din Ghiroda.
Prevenirea si protectia impotriva zgomotului ambiental reprezinta o conditie esentiala pentru dezvoltarea continuă a Aeroportului Traian Vuia Timișoara. Zgomotul produs de apropierea, aterizarea

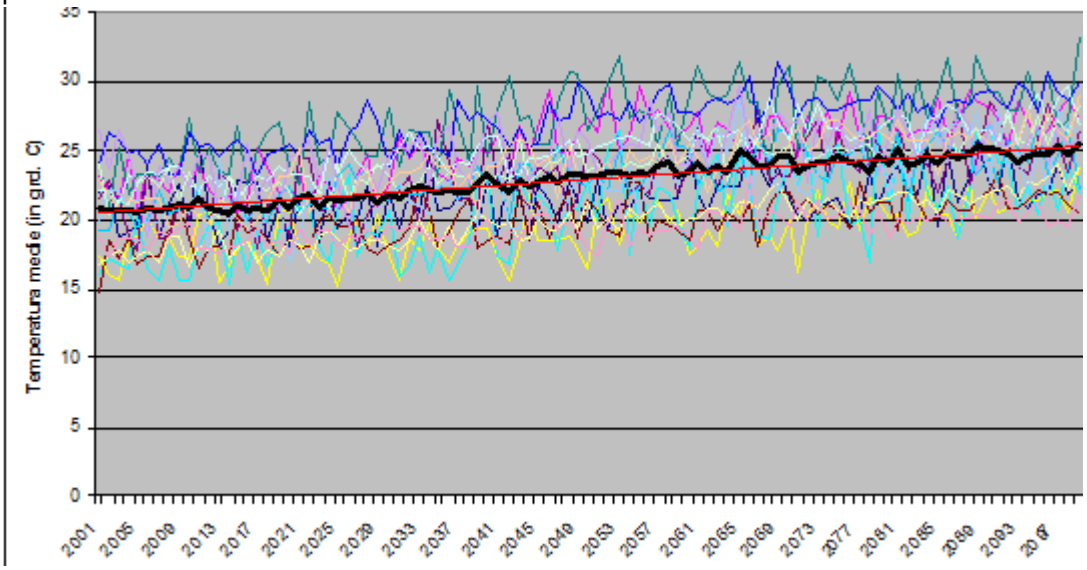
SUBCONTROL
PROJECT MANAGEMENT
STR. FC RIPENSIA 7A TIMISOARA, RO | TEL: +40 356 101 124, +40 3556 101 125 | E-MAIL: SECRETARIAT@SUBCONTROL.RO | WEB: WWW.SUBCONTROL.RO

si decolarea avioanelor este si ramane sursa principala a zgomotului ambiental aeroportuar, comparativ cu alte surse, cum ar fi zgomotul produs de avioane in zona de parcare si stationare pe platforme sau la burdufuri, zgomotul la sol produs de vehiculele de tractare a aeronavelor, autobuze, masini, echipamente si agregate de alimentare auxiliare etc., folosite pe suprafetele de miscare ale aeroportului (de exemplu, pe platforme de stationare aeronave), zgomotul produs in timpul operatiunilor de revizii si reparatii ale aeronavelor, zgomotul generat de transportul de marfuri si alte emisii fonice, cum ar fi cele produse de traficul rutier pe trama stradala adiacenta suprafetei de miscare aeroportuare.
Zgomotul produs de aeronave are un impact negativ de mediu considerabil pentru aeroporturi .
Nivelul de zgomot produs de o aeronavă in timpul decolarii este de cca 130dB, aproape de pragul dureros de 140dB.

Disfunctionalitate

- *Lipsa perdelelor forestiere cu rol de protectie fonica, atat pentru centura rutiera, drumurile nationale si a aeroportului cat și in zonele rezidentiale. Perdelele de protectie pot fi, după caz, proprietate publica sau privata. Potrivit Legii 289/2002, realizarea Sistemului National al perdelelor forestiere de protectie se declară de utilitate publica.*

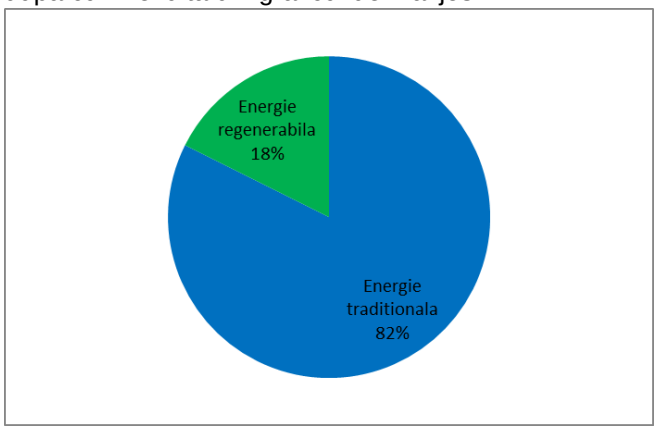
Calitatea aerului este afectata de emisiile de gaze de ardere a combustibililor din traficul auto si aerian, precum si de la incalzirea spatiilor.
Schimbările climatice reprezintă o tendinta cu caracter global, fiind extinsa la nivel mondial. Prima masura de combatere a fenomenului de schimbare climatica a fost luata prin semnarea Conventiei-cadru a Natiunilor Unite asupra Schimbarilor Climatice (1992), ratificata in Romania in 1994, prin Legea nr. 24/1994. S-a stabilit prin acest cadru legislativ sa se actioneze pe termen lung in scopul stabilizarii concentratiei de gaze cu efect de sera din atmosfera, avand in vedere ca sporirea concentratiei gazelor cu efect de sera "intensifica efectul de sera natural si ca va rezulta, in medie, o incalzire suplimentara a suprafetei terestre, pe care risca sa o suporte ecosistemele naturale si omenirea" .
În ultima jumătate de secol au fost emise în atmosfera cantitati considerabile de dioxid de carbon si metan, care au accentuat ceea ce generic numim incalzirea globala . In graficul de mai jos este prezentata această tendinta:



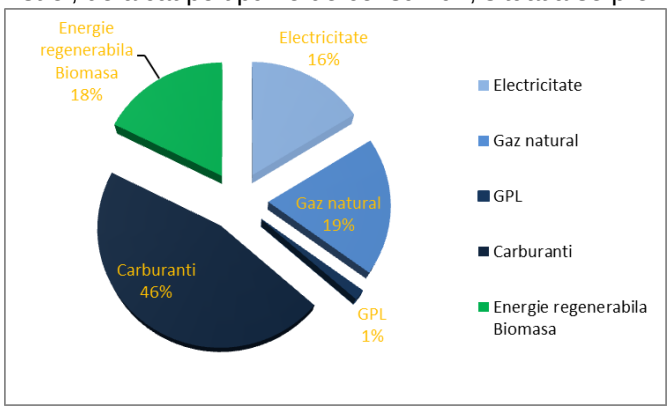
Conform raportului IPCC Climat Change 2014: Mitigation of Climate Change, 62% din emisiile de gaze cu efect de sera între 2000 şi 2010 sunt reprezentate de dioxidul de carbon.
Emisiile de gaze cu efect de seră au crescut mai rapid între 2000 si 2010 decât in cele trei decenii precedente.
La nivelul Uniunii Europene, inca din decembrie 2008 s-a adoptat Pachetul Energie - Schimbari climatice, care repartizeaza intre statele membre obiectivele de reducere, pana in 2020, cu 20% a

SUBCONTROL
PROJECT MANAGEMENT
STR. FC RIPENSIA 7A TIMISOARA, RO | TEL: +40 356 101 124, +40 3556 101 125 | E-MAIL: SECRETARIAT@SUBCONTROL.RO | WEB: WWW.SUBCONTROL.RO

emisiilor de CO2 si cresterea concomitenta cu pana la 20% a ponderii energiilor regenerabile in totalul consumului energetic, precum si cresterea eficientei energetice cu 20%.
"După adoptarea in 2008 a pachetului legislativ al Uniunii Europene privind clima si energia, Comisia Europeană a lansat Conventia Primarilor pentru a sustine si sprijini eforturile depuse de autoritatile locale in punerea in aplicare a politicilor privind energia durabilă. In aplicarea acestor politici, un rol esential le revine autoritatilor publice locale, care detin un rol crucial in atenuarea efectelor schimbărilor climatice, cu atat mai mult cu cat 80% din consumul de energie si emisiile de CO2 sunt asociate cu activitatile urbane."
Comuna Ghiroda este semnatară a Conventiei Primarilor din anul 2011, cand a fost aprobata prin Hotararea Consiliului Local a Comunei Ghiroda nr. 42/31.10.2011.
Conform Conventiei Primarilor, rezulta angajamentul oficial al Primariei Ghiroda de a asigura resurse in vederea elaborarii Inventarului de referinţă al emisiilor IRE (Baseline Emission Inventory - BEI), care cuantifica cantitatea de CO2 emisa prin consumul de energie de pe teritoriul administrativ local; de a transmite un Plan de Acţiune privind Energia Durabilă (PAED) in maximum un an de la aderarea oficiala la iniţiativa Convenţia Primarilor, care sa includa masuri concrete menite sa conducă la reducerea cu cel puţin 20% a emisiilor de CO2 pana in 2020 ; sa transmita un raport de implementare cel puţin o dată la doi ani dupa transmiterea planului lor de acţiune privind energia durabila, pentru evaluare, monitorizare si verificare.
Din analiza Inventarului de referinţă al emisiilor (IRE) realizat pentru comuna Ghiroda, rezulta ca este net inferior consumul de resurse regenerabile, fata de consumul de electricitate si combustibili fosili, dupa cum rezulta din graficul de mai jos:



Astfel, defalcat pe tipurile de consumuri, situatia se prezinta, dupa cum rezulta din urmatorul grafic:



Din datele de intrare din Inventar, nu rezulta consumul de carburant pentru traficul aerian, astfel ca generatorul principal de gaze cu efect de sera, respectiv Aeroportul Timisoara, este un important factor pentru potentialul de incalzire globala, care ar adauga semnificativ la potentialul de incalzire monitorizabil.

SUBCONTROL
PROJECT MANAGEMENT
STR. FC RIPENSIA 7A TIMISOARA, RO | TEL: +40 356 101 124, +40 3556 101 125 | E-MAIL: SECRETARIAT@SUBCONTROL.RO | WEB: WWW.SUBCONTROL.RO

Aeroportul constituie o unitate care intra sub incidenta legislatiei specifice privind emisiile de gaze cu efect de sera, din cauza dioxidului de carbon emis, in special.
Zborurilor aeriene li se aplica dispozitiile Tratatului privind Uniunea Europeana. In aceasta activitate nu sunt incluse:
a) zborurile efectuate exclusiv pentru transportul unui monarh in functie si al rudelor sale apropiate, al sefilor de stat, al sefilor de guvern si al ministrilor provenind din tari care nu sunt state membre, aflati in misiune oficiala, cu conditia ca o astfel de situatie sa fie dovedita prin indicatorul corespunzator al statutului zborului in planul de zbor;
b) zboruri militare efectuate cu aeronave militare si zboruri ale serviciilor de vama si de politie;
c) zboruri legate de misiuni de cautare si salvare, zboruri ale serviciilor de pompieri, zboruri umanitare si zboruri ale serviciilor medicale de urgenta autorizate de catre autoritatile competente corespunzatoare;
d) orice zboruri efectuate exclusiv in conformitate cu regulile de zbor la vedere definite in anexa 2 la Conventia de la Chicago;
e) zborurile care se incheie pe aerodromul de unde a decolat aeronava si in timpul carora nu au avut loc aterizari intermediare;
f) zborurile de instruire efectuate exclusiv in scopul obtinerii unei licente sau a unei calificari, in cazul personalului navigant de conducere, daca acest lucru este dovedit printr-o indicatie corespunzatoare in planul de zbor, cu conditia ca scopul zborului sa nu fie transportul de pasageri si/sau de marfa ori pozitionarea sau transportul aeronavei;
g) zboruri efectuate exclusiv in scopul cercetarii stiintifice sau in scopul verificarii, al testarii ori al certificarii aeronavei sau a echipamentului de bord ori de sol;
h) zborurile efectuate de aeronave cu o masa maxima certificata la decolare mai mica de 5700 kg;
i) zborurile efectuate in cadrul obligatiilor de serviciu public impuse, in conformitate cu Regulamentul (CEE) nr. 2.408/92 al Consiliului din 23 iulie 1992.

Din Inventarul Naţional al Emisiilor de Gaze cu Efect de Seră (INEGES) rezultă sectoarele economice pentru care sunt necesare măsuri specifice de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră:
a) Energie;
b) Procese Industriale;
c) Solvenţi şi utilizarea altor produse;
d) Agricultură;
e) Utilizarea Terenurilor, Schimbarea Utilizării Terenurilor, Silvicultură;
f) Gestiunea deşeurilor.

Dintre sectoarele de referinta de mai sus s-a considerat ca sectorul Solventi si utilizarea altor produse nu reprezintă o prioritate pentru promovarea masurilor de reducere a emisiilor de GES la nivel national si, ca atare, pentru acest sector nu s-au identificat masuri specifice de reducere a emisiilor de gaze cu efect de sera .
Pentru sectorul energetic, procesele de ardere a combustibililor fosili reprezintă sursele de emisii de GES avand contributia cea mai importanta din totalul emisiilor globale. Pentru asigurarea necesarului de energie conform cerinţelor de dezvoltare durabila, se impune promovarea masurilor de eficienta energetica ca solutie alternativa la sporirea surselor de energie. De asemenea, trebuie incurajata utilizarea surselor regenerabile de energie pentru producerea energiei electrice si termice.
Cresterea emisiilor in domeniul de transport se datoreaza cresterii mobilitatii cetatenilor, expansiunii urbane, transferul transportului de pasageri si de marfuri preponderent catre transportul rutier, intensificarii traficului aerian. Factorul cu cea mai mare relevanta pentru UAT Ghiroda il reprezintă traficul aerian. In vederea reducerii emisiilor din traficul aerian, din anul 2012, acest sector a fost inclus în schema de comercializare a certificatelor de emisii printr-un amendament la Directiva 2003/87/CE care a fost transpus in legislatia nationala prin HG 399/2010 pentru modificarea şi completarea Hotărârii Guvernului nr. 780/2006 privind stabilirea schemei de comercializare a certificatelor de emisii de gaze cu efect de seră.

Disfunctionalitate

- *Lipsa perdelelor forestiere la unitatile economice cu risc potential de disconfort olfactiv sau de noxe.*

Prioritati de interventie
Realizarea de perdele forestiere cu rol de izolare fonica, protectie la vant si diminuarea dispersarii noxelor de-a lungul drumurilor, pentru protejarea zonelor de locuinte fata de cele de industrie si servicii.

2.11 Disfuncționalități

a) Dezechilibre în activitatea și dezvoltarea economică

- Fenomenul de emigrare a forței de muncă către statele membre ale UE a crescut în intensitate în ultimii ani;
- Un grad ridicat de concentrare a activității economice în industriile prelucrătoare;
- O dependență ridicată de industria automotive;
- Intensificarea activităților industriale determină îngreunarea traficului în Comună;
- Un grad de poluare tot mai ridicat și lipsa unor măsuri concrete pentru reducerea acestuia;
- Numărul redus de firme care activează în sfera serviciilor socio-culturale;
- Activități reduse de divertisment;
- Acces redus la utilități și calitatea slabă a acestor servicii comparativ cu așteptările locuitorilor.

b) Disfuncții privind evoluția populației

<u>Aspecte demografice</u>
- Scăderea înregistrată a populaţiei cu grupa de vârstă 5-15 ani este mai mare decât cea prognozată;
- Fenomenul de emigrare către statele membre ale UE a crescut în intensitate în ultimii ani;
- Fenomenul de imigrare din alte state nu este de amploare în Judeţul Timiș însă a început să-și facă prezența;
- Apariția migraţiei inter-regională a forţei de muncă;
- Scăderea numerică a populaţiei şcolare în special ca urmare a emigrării părinţilor care şi-au luat și copii cu ei;

<u>Aspecte sociale</u>
- Locurile de petrecerea timpului liber şi de distracţie, societăţile culturale, recreative ale localității trebuie îmbunătățite;
- Este de dorit diversificarea și intensificarea dezvoltării unor complexe sportive, săli de sport sau terenuri sportive;
- Planificarea teritoriului trebuie reorganizată în conformitate cu părerile cetățenilor;
- Nucleul localității trebuie îmbunătățit din următoarele perspective: imagine, opțiuni pentru petrecerea timpului, atractivitate, interesul prezentat și dimensiune;
- Insuficiența lățimii străzilor, proiectarea și atractivitatea acestora reprezintă dimensiuni importante pentru populație;
- Necesitatea planificării unor parcuri atractive, interesante, curate, planificate și mari este o altă acțiune importantă pentru localitate;
- Aspectul comunei, în ansamblu, prezintă deficiențe și trebuie îmbunătățit;
- Lipsa promovării și prezentării facilităților oferite de Pădurea Verde, Pădurea Bistra și Canalul Bega;
- Activitatea bibliotecilor nu a fost aliniată avansului tehnologic datorită inexistenței unor oportunități online de gestiune și comunicare;
- Preșcolarii și școlarii sunt atrași de instituțiile de învățământ din orașul Timișoara datorită faptului că mulți dintre părinți lucrează în companii din Timișoara;
- Existența unui număr redus de grădinițe și creșe;
- Curățenia străzilor trebuie revizuită deoarece majoritatea locuitorilor sunt nemulțumiți;
- O parte importanta din populația comunei își dorește școli/grădinițe/magazine care să fie situate în apropierea locuinței;

SUBCONTROL
PROJECT MANAGEMENT
STR. FC RIPENSIA 7A TIMISOARA, RO | TEL: +40 356 101 124, +40 3556 101 125 | E-MAIL: SECRETARIAT@SUBCONTROL.RO | WEB: WWW.SUBCONTROL.RO

c) Aspecte incompatibile și incomode în relație cu diverse zone funcționale

- Instituții de învățământ insuficiente și neacoperitoare în relație cu zonele de locuințe;
- Lipsa locurilor de joacă pentru copii în relație cu zonele de locuințe;
- Lipsa terenurilor de sport și a unui bazin de înot;
- Zgomotul provenind de la centura de ocolire a Timișoarei, de la calea ferată și de la Aeroport este un factor care perturbă și deranjează o parte din locuitorii comunei;
- Mirosul provenind de la animalele din gospodăriile vecinilor devine deranjant pentru o serie dintre locuitori;

d) Condiții nefavorabile ale cadrului natural

- Există zone prevăzute pentru inundare controlată prin deversarea canalului pe teren agricol între localitatea Ghiroda și localitatea Moşnița Nouă;
- Lipsa unor perdele verzi forestiere pe direcția Nord-Est;
- Lipsa accesului sau accesul limitat al publicului la zonele cu apă;
- Lipsa accesului sau accesul limitat al publicului la păduri;

e) Protejarea zonelor cu potențial cultural valoros

- Schimbarea componenței comunităților locale – casele tradiționale, părăsite de foștii proprietari, nu reprezintă interes sau valoare pentru noii localnici;
- Absența unei susțineri eficiente a conservării peisajului cultural din mediul rural;

f) Nivel de poluare, probleme ale cadrului construit existent

- Nivelul de poluare este foarte important pentru cetățeni;
- Zgomotul provenind de la centura de ocolire a Timișoarei și de la Aeroport este un factor care perturbă și deranjează o parte din locuitorii comunei;
- Praful sau murdăria din aerul localității sunt deranjante pentru majoritatea locuitorilor;

g) Aspecte critice legate de organizarea circulației și transport

- Procentul transportului rutier motorizat privat este mult prea mare față de celelalte modalități de transport (public/bike/nonmotorizat), în conformitate cu datele europene;
- Transferul între diversele moduri de transport public (rutier urban/extraurban, feroviar, aerian) nu este optimizat. Legătura între aeroport și oraș cu ajutorul transportului public rutier/feroviar este nesatisfăcătoare din punctul de vedere al frecvenței;
- Conectivitatea redusă a rețelei de cale ferată cu cea rutiera, mai ales în prezența autostrăzii și irosirea potențialului amenajării a unor terminale intermodale;
- Sistemele informatice privind mobilitatea nu sunt integrate, nefuncționând așadar ca un tot unitar pentru optimizarea mobilității;
- Lipsa centurii de Sud (continuare DNCT) a Timișoarei;
- Lipsa unei legături rutiere și pietonale directe între Ghiroda și Giarmata-Vii;
- Blocarea traficului auto în orele de vârf în localități;
- Trecerile la nivel cu calea ferată – În afara centurii ocolitoare DNCT, celelalte drumuri și străzi care se intersectează cu calea ferată dispun doar de treceri la nivel;
- Trecerea la nivel cu calea ferata din Ghiroda, pe Strada Aeroportului extinde durata deplasărilor spre Aeroport, respectiv legătura cu centura nord, (în perspectiva dublării, triplării și transformarea acesteia în culoar european de viteză 160km/h problemele se agravează);
- Transportul în comun nu are, în anumite cazuri, punctualitate și predictibilitate;
- Transportul feroviar este neadaptat la necesitățile de mobilitate a zonei periurbane în care este inclusă și UAT Ghiroda, sunt insuficiente gări/puncte de oprire și în Ghiroda/Giarmata-Vii și în Timișoara;
- Lipsa trecerilor pentru pietoni pe drumurile principale (este factor de afectare a siguranței rutiere);

SUBCONTROL
PROJECT MANAGEMENT
STR. FC RIPENSIA 7A TIMISOARA, RO | TEL: +40 356 101 124, +40 3556 101 125 | E-MAIL: SECRETARIAT@SUBCONTROL.RO | WEB: WWW.SUBCONTROL.RO

- Lipsa unei rețele de trasee de biciclete atât între localitățile Ghiroda, Giarmata-Vii și Timișoara, cât și pe culoare ecologice;

h) Aspecte critice legate de gradul de echipare edilitară

- Pentru alimentarea cu apă a tuturor locuitorilor de pe vatra localității Ghiroda, este necesară extinderea și echiparea corespunzătoare a rețelei de apă existente;
- Sistemul existent de alimentare cu apă al localității Giarmata-Vii nu prezintă siguranță în exploatare deoarece este incomplet echipat;
- Fiecare zonă industrială, în funcție de procesul de producție își asigură în mod independent rezerva de incendiu şi apa tehnologică pentru producție;
- Se necesită extinderea rețelei de apă spre zona Aeroport și spre zonele de locuințe și industriale izolate;
- Rețelele de canalizare menajeră din localități necesită extinderi;
- Zonele industrial, zona Aeroport și zonele de locuințe izolate au sisteme independente de canalizare;
- Canalizarea pluvială din localități reprezintă o problematică pentru jumătate din populație;

Disfuncționalitățile sunt transpuse și încadrate în infrastructurile și strategiile de lucru:

Disfuncționalități – Infrastructura de mobilitate

RM01	Zgomot cauzat de aeroport
RM02	Zgomot cauzat de DNCT
RM03	Zgomot cauzat de E70
RM04	Lipsa continuatate DNCT
RM05	Inelul 4 al Timisoarei incomplet
RM06	Zgomot generat de calea ferata
RM07	Lipsa drumuri colectoare DNCT
RM08	Lipsa drumuri de legatura
RM09	Dublarea liniei de cale ferata

Disfuncționalități - Infrastructura ecologică

EC01	Insuficiente spatiil verzi publice, locuri de joaca si terenuri de sport in localitatea Giarmata Vii
EC02	Insuficiente spatiil verzi publice, locuri de joaca si terenuri de sport in localitatea Ghiroda
EC03	Zone cu risc de inundabilitate sau mlastinoase
EC04	Accesibilitate pietonale si velo redusa la Padurea Bistra
EC05	Accesibilitate pietonale si velo dificila la Padurea Verde
EC06	Zona verde izolata
EC07	Lipsa treceri protejate pentru animale intre traseele canalelor din comuna si paduri
EC08	Lipsa acces public la zonele cu apa
EC09	Lipsa conexiune pietonala / velo protejate intre localitatea Ghiroda si Padurea Verde
EC10	Lipsa de conectivitate intre canale
EC11	Lipsa perdelelor verzi de-a lungul canalelor
EC12	Arii cu valoare ecologică neprotejate
EC12	Zona inundabila in mod controlat

Disfuncționalități - Infrastructura socio-culturală

SC01	Institutii de invatamant insuficiente
SC02	Lipsa locuri de joaca pentru copii
SC03	Lipsa terenurilor de sport
SC03	Lipsa bazin de inot

2.12 Necesități și opțiuni ale populației

Conform Anchetei sociale din etapa premergătoare PUG-ului, populația comunei are următoarele preferințe:

SUBCONTROL
PROJECT MANAGEMENT
STR. FC RIPENSIA 7A TIMISOARA, RO | TEL: +40 356 101 124, +40 3556 101 125 | E-MAIL: SECRETARIAT@SUBCONTROL.RO | WEB: WWW.SUBCONTROL.RO

- Reducerea poluării fonice produse de centura DNCT, calea ferată și Aeroport;
- Reducerea prafului la nivelul localităților;
- Dezvoltarea rețelei de străzi și trotuare în ambele localități;
- Lipsa unui pasaj pietonal peste DN6 (E70);
- Îmbunătățirea sistemului de canalizare în comună;
- Locuitorii își doresc peisaje agreabile, arborii, parcuri, locuri de divertisment, locuri de joacă pentru copii și alte elemente care contribuie la îmbunătățirea nivelului de trai;
- Complexe sportive cu sală sau terenuri de sport
- Îmbunătățirea rețelei de transport în comun;
- Valorificarea obiectivelor turistice din zonă: Pădurea Verde, Pădurea Bistra, Canalul Bega;

UAT Ghiroda, prin Primăria Ghiroda a înființat și aprobat în 2012, împreună cu Timișoara și celelalte comune din zona periurbabă, Asociația de Dezvoltare Intercomunală – Polul de Creștere Timișoara (ADIPCT). Programul Asociației prevede o serie de măsuri în vederea îmbunătățirii relațiilor periurbane și a unei dezvoltări unitare și integrate, care trebuie preluate și optimizate în PUG. Aeroportul Internațional “Traian Vuia” Timișoara este un element de importanță strategică pentru zona periurbană, iar din acest motiv UAT Ghiroda are un statut aparte, care trebuie valorificat în cadrul propunerilor din PUG.

SUBCONTROL
PROJECT MANAGEMENT
STR. FC RIPENSIA 7A TIMISOARA, RO | TEL: +40 356 101 124, +40 3556 101 125 | E-MAIL: SECRETARIAT@SUBCONTROL.RO | WEB: WWW.SUBCONTROL.RO

3. PROPUNERI DE ORGANIZARE URBANISTICĂ

3.1 Studii de fundamentare

Sinteza studiilor de fundamentare al documentației PUG al comunei Ghiroda are ca bază de raportare strategia Asociației de Dezvoltare Intercomunală – Polul de Creștere Timișoara (ADIPCT) aprobată în 2012 inclusiv de UAT Ghiroda. Concluziile studiilor de fundamentare arată necesitatea stabilirii unor politici comune de către membrii Asociației, în vederea continuării sau implementării unor modificări la programele din strategia pentru perioada 2018-2028. Printre cele mai importante politici amintim:

Stabilirea unor politici comune pentru: Aeroportul Internațional “Traian Vuia” Timișoara; accesibilitatea Autostrăzii A1; completarea centurii ocolitoare DNCT Timișoara;

Stabilirea unor politici cumune pentru: culoarul ecologic al Canalului Bega; stabilirea de culoare ecologice principale/secundare pe traseul canalelor de desecare; stabilirea strategiei de utilizare a Pădurii Verzi, Pădurii Bistra;

Stabilirea unor politici comune pentru: reducerea nevoilor de transport auto privat; reînverzirea periurbanului; promovarea consumului produselor verzi dezvoltate pe plan local; respectarea și implementarea normelor pentru locuințe, servicii, spații verzi etc.

Stabilirea unei politici comune pentru dezvoltarea întregului Pol de Creștere Timișoara a unei economii durabile, bazată pe industrii care utilizează înalta tehnologie, informatica, telecomunicațiile și serviciile creative.

Rezultatele suprapunerii concluziilor studiilor de fundamentare sunt transpuse în programe cu măsuri concrete, grupate în 4 obiective strategice:

Obiectiv 1. Dezvoltarea economică durabilă, pe baza industriilor care utilizează înaltă tehnologie, a informaticii, telecomunicațiilor și a serviciilor creative.

a) Crearea unui mediu de afaceri atractiv, stabil şi inovativ;
b) Consolidarea sectorului terţiar, în special prin dezvoltarea serviciilor creative cu valoare adăugată mare;
c) Dezvoltarea sectoarelor industriale ce utilizează tehnologie înaltă, a informaticii şi telecomunicaţiilor;
d) Specializarea sectorului agricol în zona de influenţă;

Obiectiv 2. Dezvoltarea unei infrastructuri tehnice integrate, complexe și flexible

e) Interconectarea teritorială şi creşterea accesibilităţii polului;
f) Modernizarea şi extinderea infrastructurii tehnico-edilitare şi energetice în vederea reducerii disparităţilor dintre oraş şi zona sa de influenţă;
g) Asigurarea circulaţiei rapide şi eficiente a informaţiei;

Obiectiv 3. Asigurarea unui mediu social, intercultural, coeziv și stabil, favorabil progresului

a) Dezvoltarea sistemului educaţional performant, adaptat cerinţelor societăţii cunoaşterii şi nevoilor pieţei forţei de muncă;
b) Introducerea Polului de Creștere Timişoara în circuitul cultural European;
c) Creşterea performanţelor serviciilor de sănătate şi asistenţă social;

Obiectiv 4. Realizarea unui habitat ecologic, confortabil şi atractiv

a) Dezvoltarea unei zone urbane unitare, coerente şi moderne pe întreg teritoriul Polului de Creștere Timișoara;
b) Asigurarea calității mediului la standardele UE;
c) Diversificarea posibilităților de agrement şi recreere;

SUBCONTROL
PROJECT MANAGEMENT
STR. FC RIPENSIA 7A TIMISOARA, RO | TEL: +40 356 101 124, +40 3556 101 125 | E-MAIL: SECRETARIAT@SUBCONTROL.RO | WEB: WWW.SUBCONTROL.RO

3.2 Evoluția posibilă, priorități

Ca și până în prezent, evoluția viitoare a comunei Ghiroda va fi determinată în primul rând de poziția geografică în relație cu municipiul Timișoara și apartenența la Polul de Creștere Timișoara. Prezența Aeroportului Internațional "Traian Vuia" Timișoara pe teritoriul comunei aduce un potențial economic uriaș, dar care trebuie orientat spre maximizarea efectelor benefice și reducerea la minim al impactului negativ asupra calității vieții.

Dintre măsurile propuse prin documentația PUG, următoarele intervenții sunt prioritare în etapa imediat următoare:

- Eliminarea disfuncționalităților de mobilitate la nivelul circulației auto: realizare centura Sud Timișoara, drum expres de legătură cu autostrada, realizare inel V (legătură directă între Ghiroda și Giarmata-Vii);
- Conectarea feroviară a AITVT la sistemul regional feroviar, dublată de conectarea acestuia la sistemul de transport timișorean pe șine/tramvaie;
- Creșterea conectivității între localitățile învecinate la nivelul transportului în comun;
- Realizarea coridoarelor ecologice și a perdelelor verzi forestiere majore și locale;

3.3 Optimizarea relațiilor în teritoriu

Relațiile comunei în cadrul Polului de Creștere Timișoara sunt în mare măsură determinate de sfera de influență a Aeroportului Internațional "Traian Vuia" Timișoara, care beneficiază de o poziție geografică favorabilă în cadrul coridoarelor europene. Sistemul european de Aeroporturi face ca în euroregiunea DKMT să fie posibilă existența doar a unui aeroport și anume AITVT, ceea ce face ca centrele logistice din comună să prospere, beneficiind și de accesul relative ușor la autostradă.

În consecință în vecinătatea AITVT zonificarea funcțională propusă prevede suprafețe semnificative de zone industriale și de depozitare și zone de servicii în proporție mai mică, ținând cont și de necesitatea realizării a unei platforme intermodale, în paralel cu extinderea rețelelor feroviare și rutiere. Se propune extinderea Aeroportului până la limita nordică a UAT-ului.

În zona localității Ghiroda se propun următoarele modificări majore în zonificarea funcțională: zonă de servicii pe traseul DN6 (E70) si a centurii DNCT, respectiv zonă de locuințe înalte pe malurile Canalului Bega. Unele zone de locuințe mici se pot densifica.

În localitatea Giarmata-Vii se propun următoarele modificări majore în zonificarea funcțională: zonă de servicii pe traseul centurii DNCT, zonă de locuințe înalte la nord față de DN6 (E70) și calea ferată. O mare parte din cvartalele cu locuințe mici se pot densifica conform Studiului de Densificare.

Suprafețele de teren cu destinație agricolă se reduc considerabil în noua configurație propusă, însă acest fapt trebuie corelat cu necesitatea specializării sectorului agricol în cadrul Polului de Creștere Timișoara.

3.4 Dezvoltarea activităților

În UAT Ghiroda se remarcă o relativă diversitate a activității economice, dar se observă un grad ridicat de concentrare în industriile prelucrătoare, de construcții, de transport și de comerț. Nici unul din aceste sectoare nu se încadrează în industriile care utilizează înaltă tehnologie, din informatică, telecomunicații și serviciilor creative. Prin urmare, o dependență ridicată de această industrie de prelucrare reprezentă un risc major într-un viitor posibil imediat referitoare la capacitatea de dezvoltare durabilă a comunei Ghiroda, atunci când salariile angajaților din România se vor apropia de nivelul european.

În cadrul acestui obiectiv se mai propun realizarea infrastructurii de susținere a afacerilor, promovarea calității și competitivității în toate domeniile de activitate, îmbunătățirea performanței administrației locale. Aeroportul Internațional "Traian Vuia" Timișoara trebuie promovat ca motor de dezvoltare a întregii ADIPCT, prin susținerea unor servicii creative, IT sau telecomunicații atrase de nodul de interschimb dintre Europa Centrală și Asia Orientală.

SUBCONTROL
PROJECT MANAGEMENT
STR. FC RIPENSIA 7A TIMISOARA, RO | TEL: +40 356 101 124, +40 3556 101 125 | E-MAIL: SECRETARIAT@SUBCONTROL.RO | WEB: WWW.SUBCONTROL.RO

3.5 Evoluția populației

Estimările bazate pe ritmul actual al dezvoltării, precum și pe rezultatele Studiului de Densificare, arată că populația comunei va crește până la cca. 15.000 de locuitori în următorul deceniu, și până la cca. 50.000 de locuitori în anul 2050.

În prezent 85% din populație are locul de muncă în Timișoara, dar numărul locurilor de muncă din comună e mai mare decât numărul de locuitori. Această stare amplifică problema navetismului și în perspectiva creșterii demografice estimate este complet ne-sustenabil. Dezvoltările pe plan economic trebuie susținute prin programe care să ajute forța de muncă (muncitori, specialiști, specialiști de înaltă clasă) nou venită să se stabilească în UAT Ghiroda.

3.6 Organizarea circulației

Ghiroda este poziționată pe axa de tranzit a coridoarelor europene intermodale Rin/Main-Dunăre, Orient/Est-mediteranian și pe noul coridor european Via Carpathia. Din punct de vedere al mobilității la nivel periurban UAT are un statut aparte, prin prezența în UAT al aeroportului AITVT, al liniilor de cale ferată, al drumului national DN6 (E70) și a centurii DNCT, precum și prin proximitatea autostrăzii A1.

Funcțiunile aferente infrastructurii de transport sunt: aeroport, halta/punct de oprire CFR, stație CFR, parcaje publice la nivel, subterane sau supraterane, parcaje de tip park&ride.

a) Organizarea circulației rutiere și a transportului în comun

Modernizarea circulației privind Centura DNCT Sud-Est:

- Amenajare intersecție (la nivel sau denivelat) cu De 271 și De 246 (zona cuprinsă între DN 6 (E70) și Bega) care va face legătura intre terenurile din vest si est fără utilizarea DN6 (E70);
- Amenajare intersecție (la nivel sau denivelat), la str. Zimbrului și prelungirea str. Victoria cu legături spre Moșnița Nouă;

Modernizarea circulației privind DN6 (E70) – inclusiv linia CF 100:

- Pasaj inferior/superior legătura dintre De 152 (nord) și str Bradului/Dâmboviței (la sud);
- Intersecție la nivel tip giratorie în zona km 546+600;
- Intersecție cu inelul IV Tm, str. Bobâlna – Pădurea verde (la nivel sau denivelat inclusive peste linia CF);
- Dublarea DN6 (E70) in nord de CF 100 cu Drum Expres Est propus, care face legătura cu Autostrada A1 în direcție Remetea Mare.

În zonele centrale ale localităților Ghiroda și Giarmata-Vii se introduc restricții pentru traficul auto. Se definește câte un inel rutier în ambele localități pe traseul străzilor existente, în jurul zonelor centrale.

b) Organizarea circulației feroviare

UAT Ghiroda are acces la calea ferată Timișoara - Lugoj - București cu halta Ghiroda, la aproximativ 300 metri, care este paralelă cu DN6 (E70). De asemenea exista în Giarmata Vii pe calea ferata halta Viile Giarmata, pe traseul Timișoara-Radna.

Referitor la transportul pe calea ferată, populația are opțiunea pentru deplasările scurte mijloacele de transport rutier. Pentru deplasările medii și lungi, se poate utiliza gara CFR Timișoara (Nord) datorită conexiunilor naționale și internaționale pe care le oferă.

Se propun următoarele lucrări, în două faze:

Faza 1:

- dublarea și centralizarea electrodinamică a liniei CF 217 Timișoara Est - Radna între stațiile Timișoara Est - Giarmata; lungimea tronsonului este de aproximativ 8 km linie simplă;

SUBCONTROL
PROJECT MANAGEMENT
STR. FC RIPENSIA 7A TIMISOARA, RO | TEL: +40 356 101 124, +40 3556 101 125 | E-MAIL: SECRETARIAT@SUBCONTROL.RO | WEB: WWW.SUBCONTROL.RO

- realizarea unei stații CF în zona Aeroportului Traian Vuia, cu 4 linii; lungimea stației este de aproximativ 500 m;
- racordarea stației CF din aeroport de linia Timișoara Est - Radna la ieșirea din Giarmata Vii, printr-un racord CF cu linie dublă, cu acces din stațiile Timișoara Est și Giarmata; lungimea tronsonului este de aproximativ 1,5 km - de liniei dublă;
- realizarea unui racord CF din linia 100 Orșova - Jimbolia între stațiile CF Timișoara Est - Remetea Mare cu acces din stația Timișoara Est și dublarea liniei de acces (existentă în aeroport din stația CF Remetea Mare); lungimea tronsonului este de aproximativ 3,5 km - de liniei simplă; se menționează că linia 100 Orșova - Jimbolia între stațiile CF Timișoara Est - Remetea Mare se va dubla în viitor;

Realizarea racordurilor din liniile CF curente generează puncte de secționare, care se supun condițiilor CFR.

Punctele de oprire pe liniile CFR nu impun condiții speciale de circulație și vor putea fi stabilite conform necesităților de exploatare. Sunt necesare doar lucrări de amenajare a peroanelor și de semnalizare locală.

c) Organizarea circulației navale

Segmentul Canalului Bega de pe teritoriul comunei Ghiroda nu este navigabil. Nu este prevăzut transportul de călători sau marfă și nici amenajările aferente.

Sunt premise activitățile sportive și recreative pe Canalul Bega, spre beneficiul populației.

d) Organizarea circulației aeriene

Se rezervă o suprafață de teren la limita nordică a UAT Ghiroda pentru viitoarea extindere a Aeroportului Internațional “Traian Vuia” Timișoara, cu interdicție de construire până la eleborarea și aprobarea unui PUZ pentru zona aeroport.

e) Organizarea circulației pietonale

Prin profilele stradale propuse se îmbunătățește circulația pietonală atât în cadrul localităților existente cât și în cartierele noi în curs de dezvoltare sau propuse spre dezvoltare în viitor. Pe întreg teritoriul UAT Ghiroda se propune o rețea de spații verzi continue (coridoare ecologice, perdele verzi, perdele de protecție), cu acces public, cu caracter de promenadă.

3.7 Intravilan propus. Zonificarea funcțională. Bilanț teritorial*

* suprafețele sunt informative în lipsa unei ridicări topografice. întreg capitolul 3.7 se va corecta și completa cu date după recepționarea ridicării topografice

3.7.1. Noua limită a intravilanului cuprinde toate suprafețele de teren ocupate de construcții și amenajări precum și suprafețe necesare dezvoltării pe o perioadă determinată. Suprafețele incluse în noul intravilan se scot din circuitul agricol prin efectul autorizației de construire.
3.7.2. Pentru toate terenurile unității teritoriale va fi stabilită destinația lor. Zonele funcționale sunt reglementate în RLU.
3.7.3. Zonele funcționale sunt reglementate în RLU
3.7.4. BILANȚUL TERITORIAL al zonelor cuprinse în intravilanul propus are la baza…

Zona funcțională	Suprafața (ha)		Procent % din total intravilan
	EXISTENT	PROPUS	
INSTITUȚII ȘI SERVICII	558,518	3,302,542	10.67%
LOCUINȚE DE TOATE TIPURILE	3,779,749	8,277,328	26.74%

SUBCONTROL
PROJECT MANAGEMENT
STR. FC RIPENSIA 7A TIMISOARA, RO | TEL: +40 356 101 124, +40 3556 101 125 | E-MAIL: SECRETARIAT@SUBCONTROL.RO | WEB: WWW.SUBCONTROL.RO

UNITĂȚI INDUSTRIALE ȘI DEPOZITARE	0	5,536,641	17.89%
UNITĂȚI AGRO-ZOOTEHNICE	0	0	0.00%
CĂI DE COMUNICAȚIE ȘI TRANSPORT, din care:			0.00%
• rutiere;	793,302	3,550,714	11.47%
• feroviare;	94,736	279,537	0.90%
• aeriene;	0	4,486,791	14.50%
• navale;	0	0	0.00%
SPAȚII VERZI AMENAJATE / NEAMENAJATE, SPORT, AGREMENT, PROTECȚIE, CULOARE ECOLOGICE	80,560	3,028,791	9.79%
CONSTRUCȚII TEHNICO-EDILITARE	3,056	9,682	0.03%
GOSPODĂRIE COMUNALĂ, CIMITIRE	54,450	85,714	0.28%
DESTINAȚIE SPECIALĂ	0	793,893	2.56%
TERENURI AGRICOLE	1,396,302	661,032	2.14%
APE/HIDROGRAFII	140,209	786,545	2.54%
PĂDURI	0	0	0.00%
TERENURI NEPRODUCTIVE	0	152,305	0.49%
TEREN INTRAVILAN	**6,900,882**	**30,951,515**	**100.00%**

3.8 Măsuri în zonele cu riscuri naturale

Pentru zona inundabilă pe traseul Canalului Bega se propun următoarele intervenții:

- Îndiguirea traseului centurii de Sud prin continuarea DNCT – această măsura va reduce semnificativ zona inundabilă la Sud de Canalul Bega; ar rămâne zonă inundabilă porțiunea aflată între Pădurea Bistra și DNCT Sud;
- Îndiguirea străzii Victoria din Ghiroda, pe segmentul aflat la Sud față de Canalul Bega, cu scopul diminuării zonei inundabile;

Pe teritoriul comunei se propune realizarea a 7 poldere, adică terenuri inundabile în regim natural prin acumulări nepermanente ale apei meteorice. Identificarea zonelor de teren care în mod natural se află la cote mai joase decât restul comunei se face pe baza ridicării topografice și a observațiilor din teren. Trei dintre polderele propuse sunt pe teritoriul localității Ghiroda, alte trei pe teritoriul localității Giarmata-Vii, și unul în apropierea limitei estice al UAT.

Măsurile propuse sunt reglementate în cadrul RLU.

3.9 Dezvoltarea echipării edilitare

Elementele componente ale rețelelor de utilități (conducte, cabluri, fire) existente și propuse trebuie să fie introduse în subteran.

SUBCONTROL
PROJECT MANAGEMENT
STR. FC RIPENSIA 7A TIMISOARA, RO | TEL: +40 356 101 124, +40 3556 101 125 | E-MAIL: SECRETARIAT@SUBCONTROL.RO | WEB: WWW.SUBCONTROL.RO

3.9.1. Alimentare cu apă:

Localitatea Ghiroda

Localitatea Ghiroda are un sistem centralizat de alimentare cu apă, conectat la reţeaua de alimentare cu apă a Municipiului Timişoara cu branşare la căminul de vane existent de la intersecţia străzilor Dunărea cu Brateş.

Pe vatra localităţii, există o reţea de apă realizată din tuburi PE-HD, având diametrele De 90 mm, De 110 mm, De 125 mm şi De 160 mm, în lungime de L = 32.429 m.

În prezent, pe Calea Lugojului s-a executat o conductă de apă din PE-HD, De 315 mm care alimentează cu apă toate unităţile industriale dezvoltate pe partea stângă şi dreaptă a drumului naţional.

Pentru satisfacerea nevoilor de apă a populaţiei, a zonelor industriale, a zonei de agrement propuse, se impune extinderea sistemului de alimentare cu apă existent, care să asigure calitatea şi cantitatea necesară de apă.

Gradul de dotare propus este pentru zone cu gospodării având instalaţii interioare de apă rece, caldă şi canalizare cu preparare locală a apei calde.

Reţeaua de distribuţie *propusă pentru extindere* se va realiza din ţeavă de polietilenă PE – HD cu De 90 mm, De 110 mm, De 125 mm şi De 140 mm. Pe reţeaua de distribuţie s-au prevăzut cămine de vane şi hidranţi de incendiu exteriori.

Lucrările pentru extinderea reţelei de apă includ pozarea conductelor, execuţia şi echiparea căminelor de pe traseul acestora, instalarea vanelor de sectorizare îngropate, execuţia branşamentelor şi hidranţilor, traversări de drumuri.

Lucrările de alimentare cu apă se urmăresc a fi executate etapizat, funcţie de posibilităţile financiare.

Fiecare zonă industrială, în funcţie de procesul de producţie trebuie să îşi asigure în mod independent rezerva de incendiu şi apa tehnologică pentru producţie. Apa pentru nevoile igienico-sanitare se va asigura de la reţeaua de apă a localităţii.

Pentru asigurarea unui sistem de alimentare cu apă cât mai eficient şi cât mai uşor de exploatat, se propune etapizarea extinderilor de conductelor de apă prin realizarea în prima etapă a tronsoanelor principale, după cum urmează:

- *Tronson1şi tronson 2 – extindere reţea de apă în zona de după Canalul Bega;*
- *Tronson 3 şi tronson 8 şi tronson 9 - extindere reţea de apă în zona deasupra Canalului Bega.*

Localitatea Giarmata Vii

Localitatea Giarmata Vii are un sistem centralizat de alimentare cu apă independent, alcătuit din 2 foraje de medie adâncime şi o reţea de distribuţie realizată din tuburi PE-HD, având diametrele De 90 mm, De 110 mm şi De 125 mm, în lungime de L = 15.649 m.

Sistemul existent de alimentare cu apă nu prezintă siguranţă în exploatare deoarece este incomplet echipat. Apa captată trebuie să asigurare parametrii de potabilizare ai apei.

Fiecare zonă industrială dezvoltată în cadrul comunei Ghiroda dispune independent de un sistem de alimentare cu apă, (Complex Comercial Jumbo, T.N.T., Hella Electronics, S.C. Dura Automotive S.R.L., Edy International, Aeroportul Internaţional Traian Vuia Timişoara, zona locuinţe Aeroport etc).

Pentru satisfacerea nevoilor de apă a populaţiei, a zonelor industriale, a zonei de agrement propuse, se impune branşarea la sistemul de alimentare cu apă al localităţii Timişoara, care să asigure calitatea şi cantitatea necesară de apă.

SUBCONTROL
PROJECT MANAGEMENT
STR. FC RIPENSIA 7A TIMISOARA, RO | TEL: +40 356 101 124, +40 3556 101 125 | E-MAIL: SECRETARIAT@SUBCONTROL.RO | WEB: WWW.SUBCONTROL.RO

Aquatim S.A. ca operator zonal, derulează în prezent un proiect prin fonduri europene, ce are ca obiectiv realizarea unei conducte de aducţiune care va alimenta cu apă Aeroportul, zona de locuinţe Aeroport, localitîţile Giarmata, Cerneteaz, Covaci şi Giarmata Vii.

Prin execuţia acestui proiect, branşarea localităţii Giarmata Vii la sistemul centralizat de alimentare cu apă al localităţii Timişoara se va face astfel:

- pentru localitatea Giarmata Vii, legătura conductei de aducţiune propusă de AQUATIM, se face pe strada Salcâmilor în imediata apropriere a Centurii Ocolitoare – DNCT;
- pentru zona Aeroport, legătura conductei de aducţiune propusă de AQUATIM, se face în dreptul sensulului giratoriu amplasat pe Calea Lugojului intersecţie cu strada Aeroportului.

Gradul de dotare propus este pentru zone cu gospodării având instalaţii interioare de apă rece, caldă şi canalizare cu preparare locală a apei calde.

Reţeaua de distribuţie *propusă pentru extindere* se va realiza din ţeavă de polietilenă PE – HD cu De 90, De 110 mm, De 125 mm şi De 140 mm. Pe reţeaua de distribuţie s-au prevăzut cămine de vane şi hidranţi de incendiu exteriori.

Lucrările pentru extinderea reţelei de apă includ pozarea conductelor, execuţia şi echiparea căminelor de pe traseul acestora, instalarea vanelor de sectorizare îngropate, execuţia branşamentelor şi hidranţilor, traversări de drumuri.

Lucrările de alimentare cu apă se urmăresc a fi executate etapizat, funcţie de posibilităţile financiare.

Fiecare zonă industrială, în funcţie de procesul de producţie trebuie să îşi asigure în mod independent rezerva de incendiu şi apa tehnologică pentru producţie. Apa pentru nevoile igienico-sanitare se va asigura de la reţeaua de apă a localităţii.

Pentru asigurarea unui sistem de alimentare cu apă cât mai eficient şi cât mai uşor de exploatat, se propune etapizarea extinderilor de conductelor de apă prin realizarea în prima etapă a tronsoanelor principale, după cum urmează:

- *Tronson 4 – extindere reţea de apă prin proiect AQUATIM S.A. pentru alimentarea cu apă a localităţilor Giarmata Vii, Giarmata, Cernăteaz, Covaci şi zona Aeroport;*

Tronson 5, tronson 6 şi tronson 7 - extindere reţea de apă din conducta propusă conform tronson 4.

3.9.2. **Canalizare:**

<u>Localitatea Ghiroda</u>

În prezent, localitatea Ghiroda are un sistem centralizat de canalizare menajeră, sistem ce este conectat la reţeaua de canalizare a Municipiului Timişoara, prin intermediul unui cămin de vizitare la intersecţia străzilor Dunărea cu Brateş.

Odată cu executarea canalizării menajere de pe Calea Lugojului, unităţile industriale dezvoltate în lungul drumului naţional, precum şi alţi consumatori se vor racorda la aceasta.

Pentru o mai bună funcţionare a sistemului de canalizare menajeră al localităţii Ghiroda, se va urmării descărcarea apelor uzate menajere provenite din zona de după Canalul Bega şi din zona centrală – strada Victoriei, în reţeaua de canalizare de pe Calea Lugojului.

În proiectul P89/2017, la faza de studiu de fezabilitate, s-a propus extinderea rețelei de canalizare menajeră, pentru racordarea zonei de sud-est a localităţii Ghiroda/după Canalul Bega, la canalizarea existentă de pe Calea Lugojului, rezultă o lungimea totală de 24.815 m.

Reţeaua de canalizare propusă se va realiza pe domeniul public şi va fi alcătuită din colectoare stradale din PVC-KG, SN4, De 250 mm, De 315 mm, De 400 mm şi De 500 mm şi 558 cămine de vizitare prevăzute cu capace carosabile din fontă. Pentru funcţionarea reţelei de canalizare, s-au prevăzut 4 staţii de pompare.

SUBCONTROL
PROJECT MANAGEMENT
STR. FC RIPENSIA 7A TIMISOARA, RO | TEL: +40 356 101 124, +40 3556 101 125 | E-MAIL: SECRETARIAT@SUBCONTROL.RO | WEB: WWW.SUBCONTROL.RO

Zona staţiei de pompare din dreptul Primăriei are un colector principal din tuburi PVC-KG, SN4, De 500x12,3 mm în lungime de 695 m pe strada Victoria. Conducta de refulare de la staţia de pompare din dreptul Primăriei la canalul existent de pe Calea Lugojului, este din PE-HD, PN6, PE80 cu De 355x20,10 mm şi este în lungime de 499 m.

În cadrul staţiei de pompare din zona Primăriei, se vor racorda şi cele 3 staţii de pompare existente de pe vatra veche a localităţii Ghiroda amplasate pe strada Victoria. Operatorul regional Aquatim doreşte să descarce o parte din vatra veche a localităţii în reţeaua de canalizare de pe Calea Lugojului.

Reţeaua de canalizare menajeră pentru obiectivele propuse în cadrul acestui P.U.G. se va realiza din tuburi PVC-KG, SN 4 având diametrele cu De 250 mm, De 315 mm şi de 400 mm. Pentru o bună funcţionare a reţelei de canalizare, aceasta va fi prevăzută cu staţii de pompare, cămine de vizitare şi conducte de refulare.

Pentru asigurarea colectării şi transportului apelor uzate menajere către punctele de racord, din cauza pantelor foarte mici ale terenului natural, este necesară executarea a 9 staţii intermediare de pompare a apelor uzate.

Staţiile de pompare au fost prevăzute a fi executate sub formă de cămin din beton armat şi vor fi echipate cu instalaţii hidraulice, mecanice, ventilaţii, electrice şi de automatizare care să permită funcţionarea automatizată în condiţii de eficienţă şi siguranţă maximă.

Pentru asigurarea unui sistem de canalizare menajeră cât mai eficient şi cât mai uşor de exploatat, se propune etapizarea extinderilor prin realizarea în prima etapă a colectoarelor principale, după cum urmează:

- *Tronson 1 şi tronson 2 – extindere reţea de canalizare prin proiect al COMUNEI GHIRODA pentru canalizarea menajeră a zonei aflate după Canalul Bega;*
- *Tronson 3 - extindere reţea de canalizare în zona de est al localităţii Ghiroda deasupra Canalului Bega.*

Localitatea Giarmata Vii

În prezent, localitatea Giarmata Vii are un sistem centralizat de canalizare menajeră, sistem ce este conectat la reţeaua de canalizare a Municipiului Timişoara, prin intermediul unei staţii de pompare şi a unei conducte de refulare cu racordare în căminul de vizitare de la intersecţia străzilor Palmierilor cu Calea Lugojului.

Datorită faptului că, colectorul principal menajer nu funcţionează optim (acesta colectează în mare măsură şi apele freatice din sol), pentru extinderile de canalizare menajeră se urmăreşte execuţia unui colector independent cu racordare la staţia de pompare existentă.

Odată cu executarea canalizării menajere de pe Calea Lugojului, unităţile industriale dezvoltate în lungul drumului naţional, precum şi alţi consumatori se vor racorda la aceasta.

Aeroportul şi zona Aeroportului se vor racorda la reţeaua de canalizare a municipiului Timişoara la sensul giratoriu de pe Calea Lugojului intersecţie cu strada Aeroportului, prin intermediul unei extinderi a reţelei de canalizare.

Reţeaua de canalizare menajeră pentru obiectivele propuse în cadrul acestui P.U.G. se va realiza din tuburi PVC-KG, SN 4 având diametrele cu De 250 mm, De 315 mm şi de 400 mm. Pentru o bună funcţionare a reţelei de canalizare, aceasta va fi prevăzută cu staţii de pompare, cămine de vizitare şi conducte de refulare.

Pentru asigurarea colectării şi transportului apelor uzate menajere către punctele de racord, din cauza pantelor foarte mici ale terenului natural, este necesară executarea a 12 staţii intermediare de pompare a apelor uzate.

SUBCONTROL
PROJECT MANAGEMENT
STR. FC RIPENSIA 7A TIMISOARA, RO | TEL: +40 356 101 124, +40 3556 101 125 | E-MAIL: SECRETARIAT@SUBCONTROL.RO | WEB: WWW.SUBCONTROL.RO

Staţiile de pompare au fost prevăzute a fi executate sub formă de cămin din beton armat şi vor fi echipate cu instalaţii hidraulice, mecanice, ventilaţii, electrice şi de automatizare care să permită funcţionarea automatizată în condiţii de eficienţă şi siguranţă maximă.

Pentru asigurarea unui sistem de canalizare menajeră cât mai eficient şi cât mai uşor de exploatat, se propune etapizarea extinderilor prin realizarea în prima etapă a colectoarelor principale, după cum urmează:

- *Tronson 4 şi tronsonul 5 – extindere reţea de canalizare pentru canalizarea zonei aeroportului şi a zonei de est al localităţii Giarmata;*
- *Tronson 6, tronson 7 şi tronson 8 - extindere reţea de canalizare în zona de vest al localităţii Giarmata Vii.*

Apele pluviale

Pentru localitatea Ghiroda apele meteorice provenite de pe străzi se vor colecta prin rigole stradale şi se vor evacua în 18 bazine de retenţie propuse. Evacuarea apelor meteorice convenţional curate (trecute prin decantoare – separatoare de hidrocarburi) se va face în canalele de desecare existente în aceste zone.

Amplasamentul celor 18 bazine de retenţie s-a făcut în funcţie de modul de scurgere al apelor pluviale de pe partea carosabilă.

Pentru localitatea Giarmata Vii apele meteorice provenite de pe străzi se vor colecta prin rigole stradale şi se vor evacua în 11 bazine de retenţie propuse. Evacuarea apelor meteorice convenţional curate (trecute prin decantoare – separatoare de hidrocarburi) se va face în canalele de desecare existente în aceste zone.

Amplasamentul celor 11 bazine de retenţie s-a făcut în funcţie de modul de scurgere al apelor pluviale de pe partea carosabilă.

Evacuarea apelor covenţional curate din cele 29 bazine de retenţie vor fi evacuate în canalele de desecare din zonă prin intermediul unei staţii de pompare cu conductă de refulare şi gură de vărsare.

Soluţia definitivă privind colectarea, transportarea, tratarea, înmagazinarea şi evacuarea apelor pluviale se va stabilii în urma unui studiu complex, pe care Primăria Ghiroda trebuie să îl realizeze privind apele pluviale din comuna Ghiroda.

Adoptarea în perspectivă a sistemului integrat de canalizare pluvială, urmează să se facă pe bază de analiză economică, în funcţie de resursele financiare.

Apele pluviale provenite de pe platformele industriale se vor trata şi evacua în mod independent odată cu derularea investiţiei.

3.9.3. Alimentare cu energie electrică:

Propuneri privind asigurarea necesarului de consum electric…

3.9.4. Telefonie:

Propuneri pentru extinderea liniilor…

3.9.5. Alimentare cu căldură:

Imobilele de locuințe colective (zona L2 și L3) vor fi echipate cu sistem de încălzire/ventilație/climatizare centralizat, în care agentul termic se va produce în centrale termice comune pentru fiecare imobil. Contorizarea consumului de energie electrică, termică etc. se va realiza cu contoare alocate fiecărui apartament. Sunt interzise centralele de încălzire, ventilație etc. de apartament/unitate de locuire la imobilele de locuințe colective.

SUBCONTROL
PROJECT MANAGEMENT
STR. FC RIPENSIA 7A TIMISOARA, RO | TEL: +40 356 101 124, +40 3556 101 125 | E-MAIL: SECRETARIAT@SUBCONTROL.RO | WEB: WWW.SUBCONTROL.RO

În cazul complexelor de imobile de locuințe (zona L1, L2 și L3), se va studia eficiența unui sistem de încălzire/ventilație/răcire centralizat, în comparație cu unul individual, din punct de vedere al poluării și eficienței energetice.

3.9.6. Alimentarea cu gaze naturale:

Propuneri privind asigurarea necesarului cu gaze naturale …

3.9.7. Gospodărie comunală:

Se propune amenajarea unui cimitir nou în localitatea Ghiroda, în apropierea intersecției între DN6 (E70) și DNCT.

3.10 Protecția mediului

a) Diminuarea până la eliminare a surselor de poluare majoră (emisii, deversări etc.)

In vederea diminuarii surselor de poluare a aerului prin arderi de combustibili in scop energetic se propun urmatoarele:
Trecerea la transportul in comun durabil, care sa aiba in vedere reducerea nevoii de transport individuale, dinspre si inspre Timisoara, introducerea sistemului de transport scolar si preșcolar de la domiciliu la unitatea de invățământ și retur.
In concluzie, se impune atât o coroborare a activității aeroportuare cu activitatea de sustienre a dezvoltarii durabile, cat si o inregistrare efectiva a potentialului de incalzire globala, astfel incat datele cuantificabile sa poata fi monitorizate si sa se implementeze strategiile asumate prin Planul de actiune pentru energie durabila Ghiroda:
-Eficienta energetica in cladirile publice si private prin incurajarea dezvoltarii de proiecte ce vizează casele „verzi” pasive si/sau active;
-Incurajarea consumatorilor pentru achizitionarea de echipamente electrice si electrocasnice cu eficienta energetica crescuta;
-Generarea de energie din surse cu emisii de carbon scazute;
-Productia si utilizarea energiei din surse regenerabile si asigurarea utilizării energiei în proportie crescanda din astfel de surse;
-Sustinerea sectorului rezidential prin diseminarea informatiilor, metodelor, tehnologiilor disponibile pe piată, a celor mai bune practici, in vederea implementarii de investitii in domeniul eficientei energetice si utilizarii surselor de energie regenerabila, inclusiv asupra oportunitatilor de finantare a proiectelor in sectorul rezidential;
-Asigurarea unui cadrul reglementativ local in vederea incurajarii initiativelor de eficientă energetica;
-Planificare si dezvoltare urbană sustenabila;
-Incurajarea achizitiilor publice verzi cu analizarea ciclului de viata al produsului;
-Prevenirea producerii deseurilor si reducerea cantitatilor de deseuri organice depozitate - minimizare, reducere, reutilizare şi reciclare;
-Cresterea gradului de constientizare si resposabilizare a cetatenilor, reprezentantilor companiilor si industriei cu privire la respectarea legislaţiei de mediu;
-Stimularea generării de noi locuri de muncă „verzi”, sprijinirea investitiilor, industriei si serviciilor cu emisii reduse de carbon sau care utilizează tehnologie avansate, cu emisii reduse;
-Implementarea de masuri pentru mobilitatea urbana;
-Realizarea unui parteneriat cu partile interesate si societatea civila, in vederea tranzitiei catre o economie, industrie si un mod de locuire cu emisii cat mai reduse si derularea in comun a unor campanii;
-Educatia ecologica a tinerei generatii;
-Pregatirea pentru efectele schimbărilor climatice;
-Asigurarea alocarii resurselor financiare, materiale si umane pentru indeplinirea actiunilor prioritare de eficientă energetica;
-Monitorizarea si controlul implementarii actiunilor vizate de eficientizare energetica.

b) Epurarea și preepurarea apelor uzate

SUBCONTROL
PROJECT MANAGEMENT
STR. FC RIPENSIA 7A TIMISOARA, RO | TEL: +40 356 101 124, +40 3556 101 125 | E-MAIL: SECRETARIAT@SUBCONTROL.RO | WEB: WWW.SUBCONTROL.RO

Se propune extinderea retelei de canalizare menajera atat la nivelul zonelor de locuinte cat si a celor de servicii si industrie. Amplasarea statiilor de pompare va tine cont de evitarea disconfortului olfactiv si prin zgomot asupra locuitorilor. Se propune realizarea de poldere pentru colectarea pluvialului si crearea de rezerva pentru apa PSI.

c) Depozitarea controlată a deșeurilor menajere și industrial

In vederea gestionarii deseurilor menajere se propune colectarea selectiva de catre populatie si agenti economici a deseurilor reciclabile din cele menajere.
Deseurile industriale urmeaza a fi gestionate conform legislatiei in vigoare de catre fiecare operator economic generator.
Pentru gestionarea deseurilor vegetale din gospodarii si parcuri se propune realizarea unui depozit cu instalatie de reciclare a acestora.
In conditiile scadreii numarului de animale crecute in gospodarii, pentru gestionarea dejectiilor se vor folosi depozitari individuale, cu asigurarea impermeabilizarii, la distanta de minim 50 m fata de locuinte.

d) Recuperarea terenurilor degradate, consolidări de maluri și taluzuri, plantări de zone verzi etc.

Exista 10 km de diguri pe malurile stanga si dreapta ale canalului Bega. Se propun spatii plantate pentru sport si agremenet.

e) Organizarea sistemelor de spații verzi

Se propune organizarea sistemelor de spatii verzi prin realizarea de coridoare ecologice de-a lungul cursurilor de apa Bega si Behela, perdele de protectie pe aliniamentul drumurilor, perdele verzi pe aliniamenul caii ferate si malurile canalelor de desecare. De asemenea se propun parcele verzi atat in cadrul zonelor de locuinte cat si in zonele de servicii si industrie. Prin plan se propune alocarea unei suprafete de spatii verzi de minim 26mp/ locuitor.

f) Delimitarea orientativă a zonelor protejate și restricțiile generale pentru conservarea patrimoniului natural și construit

Se propun zone de protectie pentru culoarele ecologice propuse, pentru zonele cu vegetatie de padure (Padurea Verde si Padurea Bistra), pentru elementele retelelor hidrografice(canale, poldere).

g) Zonele propuse pentru refacerea peisagistică și reabilitare urbană

Se propun masuri de amenajere peisagistica a spatiilor verzi cu integrarea elementelor hidrografice si plantarea de specii vegetale cu rol peisagistic.

Prezentul capitol, precum și capitolul 2.10., vor constitui baza documentației ce se înaintează pentru obținerea acordului de mediu.

3.11 Obiective de utilitate publică*

* suprafețele sunt informative în lipsa unei ridicări topografice. întreg capitolul 3.11 se va completa cu date după recepționarea ridicării topografice

3.11.1. Sunt necesare:

a) Listarea obiectivelor. Ca regulă general PUG-ul stabilește următoarele dotări, conform scenariului de dezvoltare:

- Se prevede 1 școala la 5000 sau 2 școli la 10000 de locuitori;
- Se prevede suprafața de spații verzi în cadrul fiecarui UTR de 26 mp/cap de locuitori, sau după caz 5% din suprafața UTR-ului
- Se prevede 1 sală de sport la 10000 de locuitori;
- Se prevede 1 bazin de înot la 10000 de locuitori;
- Se prevede câte 1 teren de sport în fiecare UTR;

SUBCONTROL
PROJECT MANAGEMENT
STR. FC RIPENSIA 7A TIMISOARA, RO | TEL: +40 356 101 124, +40 3556 101 125 | E-MAIL: SECRETARIAT@SUBCONTROL.RO | WEB: WWW.SUBCONTROL.RO

- Se prevede câte 1 loc de joacă în fiecare UTR care conține zone de locuințe, indiferent de natura acestora

b) Identificarea regimului juridic al terenurilor din intravilan (conform Legii 213/1998 privind proprietatea publică șI regimului juridic al acesteia):*

3.11.1.**a.Domeniul public:**

- Terenuri aparținând domeniului public al statului;
- Terenuri aparținând domeniului public al județului Timiș;
- Terenuri aparținând domeniul public al comunei Ghiroda;

3.11.1.**b.Domeniul public:**

- Terenuri aparținând domeniului privat al statului;
- Terenuri aparținând domeniului privat al UAT Ghiroda;
- Terenuri proprietate privată a persoanelor fizice sau juridice.

3.11.2. Determinarea circulației juridice a terenurilor între deținători, în vederea realizării noilor obiecte de utilitate publică;

a) Terenuri ce se intenționează a fi trecute în domeniul public;
b) Terenuri ce se intenționează a fi trecute în domeniul privat;
c) Terenuri aflate în domeniul public destinate cedării administrației, concesionării sau închirierii;
d) Terenuri aflate în domeniul privat destinate schimbului.

3.11.3. Tabelul cu obiective de utilitate publică prevăzute în PUG cuprinde denumirea lucrării, categoria de interes a lucrării și suprafața de teren sau dimensiunile lucrării, așa cum sunt definite anexa nr.1 la Legea 213/1998 privind proprietatea publică și regimul juridic al acesteia.

Întocmit

dipl. arh. Alpar Kovacs

SUBCONTROL
PROJECT MANAGEMENT
STR. FC RIPENSIA 7A TIMISOARA, RO | TEL: +40 356 101 124, +40 3556 101 125 | E-MAIL: SECRETARIAT@SUBCONTROL.RO | WEB: WWW.SUBCONTROL.RO