



ROMÂNIA
JUDEȚUL ALBA
MUNICIPIUL ALBA IULIA



Nr. 54508/ 06.05.2026

RAPORT DIRECȚIA PROGRAME

privind aprobarea implementării, a cheltuielilor legate de proiect și
înființarea Unității de Management a proiectului „DESCONGESTIONARE TRAFIC
INTRARE N-V MUNICIPIUL ALBA IULIA DN74 - CONSTRUIRE PASAJ SUBTERAN
ZONA STADION UNIREA LA INTERSECȚIA B-DULUI REPUBLICII CU B-DUL REVOLUȚIEI
1989”,
cod SMIS 356057

În cadrul Programului „Regiunea Centru” 2021 - 2027, Prioritatea de investiții 5: O Regiune Accesibilă, Acțiunea 5.2 - Descongestionarea traficului din jurul marilor municipii (reședințe de județ) - Apel 2, Apelul de proiecte PRC/738/PRC_P5/OP3/RSO3.2/PRC_A17 UAT Municipiul Alba Iulia a depus proiectul „DESCONGESTIONARE TRAFIC INTRARE N-V MUNICIPIUL ALBA IULIA DN74 - CONSTRUIRE PASAJ SUBTERAN ZONA STADION UNIREA LA INTERSECȚIA B-DULUI REPUBLICII CU B-DUL REVOLUȚIEI 1989”, cod SMIS 356057.

Proiectul a fost depus la faza de autorizare de construire - DTAC și proiect tehnic - PT, iar indicatorii tehnico - economici au fost însușiți prin HCL nr. 174/29.05.2025 de aprobare a documentației tehnico - economice și a indicatorilor tehnico-economiци - faza SF, prin HCL nr. 393/09.12.2025 prin care s-a aprobat documentația tehnico - economică - faza PT .

Prin scrisoarea de finalizare a etapei de evaluare tehnică și financiară a AM PR Centru cu nr. 27323/23.04.2026 s-a comunicat finalizarea parcurgerii etapei de evaluare tehnică și financiară, iar prin scrisoarea pentru demararea etapei contractuale a AM PR - ADR Centru cu nr. 29092/30.04.2026 s-a solicitat transmiterea documentelor obligatorii, conform ghidului solicitantului, secțiunea 7.6 Anexele și documente obligatorii la momentul contractării, inclusiv Hotărârea de aprobare a proiectului și a cheltuielilor legate de proiect.

Valoarea totală a proiectului este de 74.223.428,94.lei cu TVA, din care valoare eligibilă de 37.069.141.47 lei cu TVA și valoare neeligibilă de 37.154.287,47 lei cu TVA. Contribuția proprie a UAT Municipiul Alba Iulia este de 37.895.670,30 lei cu TVA, din care contribuție eligibilă 2%, de 741.382,83 lei cu TVA și cheltuieli neeligibile de 37.154.287,47 lei cu TVA.

Durata proiectului: 58 luni, din care durata de implementare după semnarea contractului de finanțare este de 30 luni.

Obiectivul general al proiectului este descongestionarea traficului rutier la intrarea nord-vestică în Municipiul Alba Iulia (DN74) și creșterea mobilității urbane sustenabile, prin realizarea unui pasaj subteran în zona Stadion Unirea, la intersecția Bulevardului Republicii cu Bulevardul Revoluției 1989, care separă fluxurile majore de tranzit de circulația locală. Implementarea soluției conduce la creșterea fluentei traficului, reducerea timpilor de parcurs și diminuarea staționărilor în intersecție, cu impact direct asupra reducerii consumului de combustibil și a emisiilor de CO₂ generate de transportul rutier motorizat, fără transferul traficului în alte zone ale municipiului. Proiectul răspunde unei necesități reale și stringente a municipiului, în contextul evoluțiilor demografice, economice și teritoriale la nivel local, regional, european și contribuie la reducerea blocajelor de trafic, eficientizarea transportului public și promovarea mobilității alternative (biciclete, pietonal), în concordanță cu Obiectivul Specific 3.2 al Programului Regional Centru 2021-2027. Municipiul Alba Iulia se confruntă cu o

presiune tot mai accentuată asupra mobilității urbane, generată de creșterea continuă a numărului de autovehicule și de amplificarea traficului de tranzit, având în vedere poziția strategică a orașului pe coridorul DN74 - A10 - TEN-T. Intrarea nord-vestică a municipiului reprezintă una dintre cele mai aglomerate zone de circulație, unde intersecția dintre Calea Moșilor, Bd. Republicii și Bd. Revoluției 1989 produce blocaje sistematice, timpi mari de așteptare și interacțiuni periculoase între modurile de transport motorizate și nemotorizate. În lipsa unei intervenții structurale majore, congestia din acest nod rutier va continua să se accentueze, afectând calitatea vieții, competitivitatea economică și siguranța utilizatorilor vulnerabili. În acest context, proiectul răspunde direct Obiectivului Specific 3.2 al Programului Regional Centru 2021- 2027, orientat către reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane și îmbunătățirea mobilității prin investiții durabile în infrastructura de transport public, nemotorizat și verde. Pasajul subteran propus reprezintă o soluție eficientă pentru fluidizarea fluxurilor rutiere de pe DN74, pentru creșterea vitezei comerciale a transportului public și pentru crearea unui sistem urban coerent de mobilitate activă, în concordanță cu prioritățile Pactului Verde European și cu Strategia UE pentru o Mobilitate Sustenabilă și Inteligentă. Totodată, investiția este justificată de necesitatea reducerii dezechilibrelor economice și sociale între zonele urbane și periurbane și de importanța infrastructurii ca factor declanșator al dezvoltării economice locale. Calitatea infrastructurii de transport determină în mod direct atractivitatea orașului pentru investiții și influențează mobilitatea forței de muncă, accesul la servicii publice și coeziunea teritorială. Prin fluidizarea traficului și reducerea timpilor de deplasare, proiectul contribuie la creșterea eficienței transportului, la scăderea consumului de carburant și la diminuarea costurilor economice generate de congestie. Intervenția este pe deplin integrată în strategia municipalității privind mobilitatea urbană, care abordează infrastructura rutieră, transportul public și mobilitatea alternativă într-o manieră unitară. Pasajul subteran completează lucrările deja implementate pe Bd. Republicii și Bd. Revoluției 1989, asigurând continuitatea coridoarelor de transport public și a pistelor de biciclete, precum și protecția pietonilor prin separarea fluxurilor de trafic. În acest mod, proiectul sprijină atingerea Țintelor stabilite în PMUD, care prevăd creșterea cotei modale a transportului public și a mobilității active, precum și reducerea emisiilor generate de transportul rutier. Componenta de digitalizare este un element-cheie al proiectului: sistemul ITS integrat (semafoare adaptive, monitorizarea traficului, măsurarea calității aerului, informare în timp real în stații) transformă pasajul într-un nod inteligent capabil să optimizeze fluxurile și să sprijine deciziile de mobilitate durabilă. Prin conectarea directă la coridoarele TEN-T și la infrastructura regională, pasajul contribuie la creșterea competitivității economice a orașului și la consolidarea rolului său în rețeaua urbană a Regiunii Centru. În lipsa acestei intervenții, presiunea asupra rețelei rutiere va continua să crească, generând: blocaje accentuate, timpi mai mari de deplasare, costuri economice suplimentare, creșterea emisiilor poluante și scăderea atractivității transportului public. Realizarea pasajului subteran reprezintă astfel o măsură obligatorie pentru tranziția către un oraș verde, sigur și eficient, în care mobilitatea sustenabilă devine norma, nu alternativa. Prin efectele sale directe - fluidizarea circulației, creșterea siguranței rutiere, reducerea emisiilor, stimularea mobilității active și a utilizării transportului public - proiectul răspunde în mod clar obiectivului general propus și contribuie semnificativ la dezvoltarea durabilă, competitivă și coerentă a Municipiului Alba Iulia și a Regiunii Centru.

Obiective specifice ale proiectului constau în:

1. Realizarea unui pasaj subteran de 299,06 m și implementarea măsurilor de separare a fluxurilor de trafic, astfel încât să se reducă timpii de așteptare în intersecția Calea Moșilor-Republicii-Revoluției cu minimum 40% și timpul de traversare la sub 2 minute, în termen de un an de la finalizarea lucrărilor. Obiectivul contribuie la fluidizarea traficului, reducerea emisiilor prin scăderea timpilor de staționare, este corelat cu PMUD și cu Studiul de trafic, și se aliniază obiectivelor PR Centru privind decongestionarea traficului,

creșterea mobilității și reducerea timpilor de deplasare.

2. Reducerea emisiilor de CO₂ din aria de influență a proiectului cu minimum 35% până în anul 2034, începând cu primul an de operare. Implementarea investiției contribuie direct la scăderea emisiilor de CO₂ prin creșterea fluidității traficului, reducerea timpilor de staționare și optimizarea fluxurilor de circulație în zona de influență. Eliminarea congestiilor și scurtarea timpilor de parcurs determină un consum mai redus de combustibil, ceea ce generează o diminuare reală și cuantificabilă a emisiilor poluante încă din primul an de funcționare a infrastructurii. Obiectivul este în concordanță cu țintele stabilite în PMUD, cu recomandările Studiului de trafic, precum și cu obiectivele Programului Regional privind tranziția către mobilitate sustenabilă și reducerea impactului asupra mediului. Astfel, reducerea cu minimum 35% a emisiilor de CO₂ până în 2034 este realistă, măsurabilă și susținută de modelările de trafic și de politicile regionale de eficientizare a mobilității urbane. În concluzie, prin realizarea pasajului subteran și reorganizarea circulației la nivelul intersecției, proiectul determină o scădere a emisiilor de echivalent CO₂ în arealul de influență, ca urmare a reducerii timpilor de așteptare, a opririlor repetate și a conflictelor de trafic. Conform analizei de trafic și evaluării DNSH, soluția adoptată nu generează creșteri ale emisiilor în alte zone ale municipiului și contribuie la atingerea obiectivelor de mobilitate durabilă asumate la nivel regional.
3. Creșterea utilizării modurilor de transport sustenabile în aria de influență a proiectului, prin majorarea numărului de călători ai transportului public cu minimum 7% (echivalent cu +200 călători/zi) în primul an de operare după finalizarea investiției. Investiția propusă contribuie la creșterea atractivității transportului public și la orientarea populației către moduri de mobilitate sustenabile, prin îmbunătățirea timpilor de parcurs, a predictibilității și a confortului deplasărilor. Fluidizarea traficului în intersecția vizată reduce întârzierile și creează condiții mai favorabile pentru operarea transportului public, ceea ce determină o creștere a competitivității acestuia față de transportul individual motorizat. Creșterea cu minimum 7% a numărului de călători reprezintă o țintă realistă și fundamentată, având la bază date din PMUD, din studiile de trafic și din tendințele de mobilitate la nivel urban, care arată că îmbunătățirea infrastructurii și reducerea timpilor de parcurs determină o migrare treptată a utilizatorilor către moduri sustenabile. Obiectivul este în deplină concordanță cu principiile economiei verzi, cu obiectivele Programului Regional privind mobilitatea urbană durabilă și cu direcțiile strategice de reducere a dependenței de transportul individual. Prin realizarea infrastructurii și asigurarea unui flux mai eficient, proiectul creează premisele necesare pentru creșterea utilizării transportului public încă din primul an după punerea în funcțiune.
4. Extinderea infrastructurii pentru biciclete cu 1,25 km și creșterea numărului de bicicliști cu minimum 5% în aria de influență, la un an de la finalizarea investiției, în vederea creșterii utilizării mobilității alternative în zonă. Extinderea rețelei de piste pentru biciclete cu 1,25 km contribuie direct la creșterea accesibilității și continuității infrastructurii dedicate mobilității nemotorizate în aria de influență. Crearea unor trasee sigure, delimitate și conectate cu rețeaua existentă reprezintă o condiție esențială pentru orientarea populației către utilizarea bicicletei ca alternativă de transport. Investiția generează o creștere reală a atractivității deplasărilor cu bicicleta, prin îmbunătățirea siguranței, reducerea conflictelor cu traficul rutier și asigurarea unor conexiuni mai eficiente între zonele rezidențiale, educaționale și de servicii. Ca urmare, este realist și fundamentat ca, la un an de la finalizarea lucrărilor, numărul bicicliștilor să crească cu minimum 5%, în concordanță cu datele din PMUD, cu tendințele locale de creștere a mobilității active și cu experiența altor proiecte similare. Obiectivul se aliniază țăntelor

Programului Regional privind mobilitatea durabilă, reducerii emisiilor de carbon și promovării modurilor de deplasare prietenoase cu mediul. Prin asigurarea unei infrastructuri coerente și sigure, proiectul stimulează adoptarea mobilității alternative și contribuie la diminuarea traficului motorizat pe termen mediu și lung.

Activitățile previzionate:

ACTIVITATEA I. Definirea proiectului de investiții

SAI.1 – Elaborarea documentației tehnico-economice

SAI.2 – Depunerea și evaluarea cererii de finanțare

ACTIVITATEA II. Coordonarea proiectului de investiții

SAII.1 - Managementul proiectului

SAII.2 – Achiziții

SAII.3 – Informare și publicitate

ACTIVITATEA III. Execuția și recepționarea lucrărilor de investiții

SAIII.1 - Execuție și recepție lucrări de investiții

SAIII.2 - Asistență tehnică și dirigenție de șantier

ACTIVITATEA IV. Cooperare transnațională (UE/tara candidata) pentru transfer de bune practici și optimizarea măsurilor de management al traficului și siguranța rutieră

SA.IV.1 Cooperare transnațională cu Republica Moldova (Municipiul Edineț) pentru transfer de know-how și schimb de bune practici privind managementul traficului și siguranța rutieră

Rezultatele așteptate ale proiectului sunt:

- Lungimea traseului pasajului 554,88 m din care lungime pasaj: 299,06 m
- Trotuare executate: 1.817 m²
- Piste de biciclete noi: 1.167 m²
- Stații transport public modernizate: 2 buc
- Zone verzi amenajate: 500 m²
- Iluminare LED adaptivă: 0,71 km
- 1 sistem care cuprinde: semaforizare adaptivă cu prioritate pentru transportul public, ITS cu decelerat conectat, camere trafic + bucle inductive

Pentru realizarea activităților proiectului și obținerea rezultatelor așteptate, respectiv atingerea indicatorilor, în cadrul cererii de finanțare depuse au fost prevăzute și punctate **resursele umane** necesare implementării proiectului, astfel: 1 manager de proiect, 1 asistent manager proiect, 1 responsabil tehnic, 1 responsabil tehnic edilitar, 1 responsabil tehnic instalații, 1 asistent financiar, 1 responsabil financiar, 1 responsabil achiziții publice, 1 expert management trafic.

Având în vedere prevederile:

1. Regulamentul (UE) 1058/2021 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 iunie 2021 privind Fondul european de dezvoltare regională și Fondul de coeziune;
2. Regulamentul (UE) 1060/2021 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 iunie 2021 de stabilire a dispozițiilor comune privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european Plus, Fondul de coeziune, Fondul pentru o tranziție justă și Fondul european pentru afaceri maritime, pescuit și acvacultură și de stabilire a normelor financiare aplicabile acestor fonduri, precum și Fondului pentru azil, migrație și integrare, Fondului pentru securitate internă și Instrumentului de sprijin financiar pentru managementul frontierelor și politica de vize;

3. Comunicarea Comisiei C (2021) 1054 nal din 12 februarie 2021. Orientări tehnice privind aplicarea principiului de „a nu prejudicia în mod semnificativ” în temeiul Regulamentului privind Mecanismul de redresare și reziliență;
4. Comunicarea Comisiei (2021/C 373/01) - Orientări tehnice referitoare la imunizarea infrastructurii la schimbările climatice în perioada 2021-2027;
5. Strategia națională pentru dezvoltare durabilă a României 2030 adoptată prin Hotărârea de Guvern nr. 877 din 9 Noiembrie 2018;
6. Legea nr. 277/2021 pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 122/2020 privind unele măsuri pentru asigurarea eficientizării procesului decizional al fondurilor externe nerambursabile destinate dezvoltării regionale în România;
7. Legea nr. 227/2015 privind Codul fiscal cu modificările și completările ulterioare.
8. Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 133/2021 privind gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2021-2027 alocate României din Fondul european de dezvoltare regională, Fondul de coeziune, Fondul social european Plus, Fondul pentru o tranziție justă cu modificările și completările ulterioare;
9. Ordonanța de Urgență nr. 88/2022, pentru modificarea și completarea unor acte normative în vederea gestionării fondurilor europene nerambursabile destinate dezvoltării regionale;
10. Ordonanța de Urgență nr. 122/2020 privind unele măsuri pentru asigurarea eficientizării procesului decizional al fondurilor externe nerambursabile destinate dezvoltării regionale în România;
11. Hotărârea Guvernului nr. 829/2022 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 133/2021 privind gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2021-2027 alocate României din Fondul european de dezvoltare regională, Fondul de coeziune, Fondul social european Plus, Fondul pentru tranziție justă;
12. Hotărârea Guvernului nr. 873/2022 pentru stabilirea cadrului legal privind eligibilitatea cheltuielilor efectuate de beneficiari în cadrul operațiunilor finanțate în perioada de programare 2021-2027 prin Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european Plus, Fondul de coeziune și Fondul pentru o tranziție justă cu modificările și completările ulterioare;
13. Hotărârea Guvernului nr. 936/2020 pentru aprobarea cadrului general necesar în vederea implicării autorităților și instituțiilor din România în procesul de programare și negociere a fondurilor externe nerambursabile aferente perioadei de programare 2021-2027 și a cadrului instituțional de coordonare, gestionare și control al acestor fonduri;
14. Regulamentul UE 1057/2021 de instituire a fondului social european;
15. Decizia CE de punere în aplicare nr. 7893/26.10.2022 privind aprobarea Programului "Regiunea Centru" cu modificările ulterioare (Decizia CE nr. 3515/21.05.2024, Decizia CE nr. 8957/16.12.2024 și Decizia CE nr. 5624/06.08.2025).
16. Decizia nr. 6/21.06.2023 a Comitetului de Monitorizare al PR Centru privind aprobarea metodologiei de evaluare, selecție și contractare a proiectelor în cadrul Programului Regiunea Centru" 2021-2027, actualizat;
17. Decizia nr. 31/28.11.2023 a Comitetului de Monitorizare al PR Centru privind aprobarea metodologiei de evaluare, selecție și contractare a proiectelor în cadrul Programului

Regiunea Centru 2021 - 2027, actualizată;

18. Decizia nr. 33/28.11.2023 a Comitetului de Monitorizare al PR Centru privind aprobarea metodologiei și criteriilor de eligibilitate și selecție aferente Priorității 5 - O Regiune Accesibilă, OS 3.2, Acțiunea 5.2 - Descongestionarea traficului din jurul marilor municipii (reședințe de județ) - Apel 2, Apelul de proiecte PRC/738/PRC_P5/OP3/RSO3.2/PRC_A17 UAT.
19. Decizia Directorului AM PR Centru nr. 149/21.08.2025 privind aprobarea Ghidului solicitantului pentru Prioritate 5 - O Regiune Accesibilă, Acțiunea 5.2 - Descongestionarea traficului din jurul marilor municipii (reședințe de județ) - Apel 2, Apelul de proiecte PRC/738/PRC_P5/OP3/RSO3.2/PRC_A17 UAT
20. Decizia nr. 181/10.12.2025 a Directorului AM PR Centru privind aprobarea Corrigendumului 1 la Ghidul solicitantului întocmit pentru Prioritate 5 - O Regiune Accesibilă, Acțiunea 5.2 - Descongestionarea traficului din jurul marilor municipii (reședințe de județ) - Apel 2, Apelul de proiecte PRC/738/PRC_P5/OP3/RSO3.2/PRC_A17 UAT.
21. HCL nr. 174/29.05.2025 de aprobare a documentației tehnico - economice și a indicatorilor tehnico-economiци - faza SF, pentru obiectivul de investiție „**DESCONGESTIONARE TRAFIC INTRARE N-V MUNICIPIUL ALBA IULIA DN74 - CONSTRUIRE PASAJ SUBTERAN ZONA STADION UNIREA LA INTERSECȚIA B-DULUI REPUBLICII CU B-DUL REVOLUȚIEI 1989**”, cod SMIS 356057
22. HCL nr. 393/09.12.2025 privind aprobarea documentația tehnico - economică - faza PT și a indicatorilor tehnico - economici pentru obiectivul de investiție „**DESCONGESTIONARE TRAFIC INTRARE N-V MUNICIPIUL ALBA IULIA DN74 - CONSTRUIRE PASAJ SUBTERAN ZONA STADION UNIREA LA INTERSECȚIA B-DULUI REPUBLICII CU B-DUL REVOLUȚIEI 1989**”, cod SMIS 356057
23. Scrisoarea de finalizare etapă evaluare tehnică și financiară a AM PR Centru cu nr. 27323/23.04.2026,
24. Scrisoarea pentru demararea etapei contractuale a AM PR Centru cu nr. 29092/30.04.2026

propunem luarea în dezbatere și adoptarea de către Consiliul Local Alba Iulia a unei hotărâri cu privire la aprobarea implementării, a cheltuielilor legate de proiect și înființarea Unității de Management a Proiectului „**DESCONGESTIONARE TRAFIC INTRARE N-V MUNICIPIUL ALBA IULIA DN74 - CONSTRUIRE PASAJ SUBTERAN ZONA STADION UNIREA LA INTERSECȚIA B-DULUI REPUBLICII CU B-DUL REVOLUȚIEI 1989**”, cod SMIS 356057, depus în cadrul Programului „Regiunea Centru” 2021 - 2027, Prioritatea de investiții 5: O Regiune Accesibilă, Acțiunea 5.2 - Descongestionarea traficului din jurul marilor municipii (reședințe de județ) - Apel 2, Apelul de proiecte PRC/738/PRC_P5/OP3/RSO3.2/PRC_A17 UAT.

DUMITRESCU CRINA
DIRECTOR
DIRECȚIA PROGRAME

