

ROMÂNIA
JUDEȚUL ARAD
MUNICIPIUL ARAD
CONSILIUL LOCAL

PROIECT
Nr. 416/14.07.2026

AVIZAT
SECRETAR GENERAL
Marius CLIȚAN

HOTĂRÂREA nr. _____
din _____ 2026

privind aprobarea documentației tehnico-economice în faza Studiu de fezabilitate
și a indicatorilor tehnico-economici pentru obiectivul de investiție „Reconfigurare intersecție
cu sens giratoriu str. Pompei/str. Nicolaus Lenau, inclusiv amenajare stații autobuz”

Având în vedere inițiativa Primarului Municipiului Arad, exprimată în referatul de
aprobare înregistrat cu nr. 64854 din 14.07.2026,

Analizând raportul Direcției Tehnice, Serviciului Investiții, Energetic, înregistrat cu nr.
64855 din 14.07.2026,

Văzând avizul nr. 5 din 30.04.2026 al Consiliului Tehnico-Economic al Municipiului Arad
și avizul nr. 23 din 20.05.2026 al Comisiei Tehnice de Amenajare a Teritoriului și Urbanism,

Ținând cont de faptul că, traficul în intersecția sens giratoriu str. Pompei/str. Nicolaus
Lenau, inclusiv amenajare stații autobuz este unul intens circulat, este necesară reconfigurarea
unei intersecții tip giratoriu care să asigure fluidizarea și evitarea accidentelor în zonă,

Cu respectarea prevederilor art. 44 alin. (1) din Legea nr. 273/2006 privind finanțele
publice locale, cu modificările și completările ulterioare,

Ținând cont de avizele comisiilor de specialitate ale Consiliului Local al Municipiului
Arad,

În temeiul prevederilor art. 129 alin. (1), alin. (2) lit. b), lit. d), alin. (4) lit. d), alin. (7) lit.
k), lit. m), alin. (14), art. 139 alin. (1), alin. (3) și art. 196 alin. (1) lit. a) din Ordonanța de
urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările
ulterioare,

CONSILIUL LOCAL AL MUNICIPIULUI ARAD
adoptă prezenta
HOTĂRÂRE

Art. 1 Se aprobă documentația tehnico-economică în faza Studiu de fezabilitate și a
indicatorii tehnico-economici pentru obiectivul de investiție: „Reconfigurare intersecție cu sens
giratoriu Str. Pompei/str. Nicolaus Lenau, inclusiv amenajare stații autobuz”, conform anexelor
1 și 2, care fac parte integrantă din prezenta hotărâre, după cum urmează:

Art. 2 Prezenta hotărâre se duce la îndeplinire de către Primarul Municipiului Arad prin
Serviciul Investiții, Energetic și se comunică celor interesați prin grija Serviciului
Administrație Publică Locală.

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ

Contrasemnează pentru legalitate
SECRETAR GENERAL

« Reconfigurare intersecție cu sens giratoriu Str. Pompei/str. Nicolaus Lenau, inclusiv amenajare stații autobuz »

TITULAR : MUNICIPIUL ARAD

BENEFICIAR: MUNICIPIUL ARAD

A. INDICATORI TEHNICO-ECONOMICI:

1. INDICATORI MAXIMALI		
Valoarea investiției, total (fără TVA)	Lei	6.289.347,05
(inclusiv TVA)	Lei	7.600.913,77
din care:		
Construcții + Montaj (fără TVA)	Lei	3.981.021,97
(inclusiv TVA)	Lei	4.817.036,58
2. INDICATORI MINIMALI		
<u>Capacități (în unități fizice și valorice)</u>		
Categoria de importanță: C – normală; Clasa de importanță: III – normală. Strazile Stefan cel Mare, Nicolaus Lenau și breteaua 4 s-au proiectat ca strazi de categoria a III-a. Strada Pompei se reamenajează ca strada de categoria a II-a cu două benzi de circulație pe sens, de 3,50 m (14,00 m lățime partea carosabilă). Trotuare; Relocare stalpi iluminat stradal; Amenajare pista de ciclisti; Realizare bandă stație de autobuz; Amenajare intersecție sub formă de turbogirație tip "genunchi"; Realizare acces în Unitatea de învățământ și Servicii, a străzii Pompei. Dispozitive de colectare și evacuare ape pluviale; Semnalizare rutieră – orizontală și verticală.		
3. Durata estimată de realizare a investiției	Luni	16
4. Finanțarea investiției: Buget local și surse atrase		

PRIMARUL MUNICIPIULUI ARAD

Nr. 64854 din 14.07.2026

Primarul Municipiului Arad,

În temeiul prevederilor art. 136, alin (1) din Ordonanța de Urgență nr. 57/2019 privind Codul administrativ, îmi exprim inițiativa de promovare a unui proiect de hotărâre cu următorul obiect:

- aprobarea documentației tehnico-economice în faza SF și a indicatorilor tehnico-economici pentru obiectivul de investiție ”Reconfigurare intersecție cu sens giratoriu Str. Pompei/str. Nicolaus Lenau, inclusiv amenajare stații autobuz”, în susținerea căruia formulez următorul:

REFERAT DE APROBARE

Studiul de Fezabilitate (SF) a fost întocmită în scopul fundamentării soluțiilor propuse pentru ”Reconfigurare intersecție cu sens giratoriu Str. Pompei/str. Nicolaus Lenau, inclusiv amenajare stații autobuz” și a identificării surselor posibile de finanțare a lucrărilor.

În Municipiul Arad se observă o creștere destul de mare în ceea ce privește înmatriculările de autoturisme față de anii precedenți, fapt care duce la blocaje în trafic și timpuri foarte mari de deplasare în zonele de interes.

Având în vedere situația din teren, intersecția existentă este o intersecție giratorie cu trei ramuri principale, iar calea de intrare și de ieșire din intersecție se realizează pe o bandă de circulație pe sens, fiind separate pe fiecare ramură, printr-o insula separatoare denivelată cu borduri prefabricate din beton. Prin acest obiectiv de investiții se dorește reamenajarea intersecției existente sub formă de sens giratoriu, care se află la intersecția celor 3 străzi cu o importanță diferită la nivelul orașului:

- strada Pompei;
- strada Ștefan cel Mare;
- strada Nicolaus Lenau.

Prin modernizarea infrastructurii de interes local, se conlucrează în vederea valorificării următoarelor oportunități:

- asigurarea unei politici de amenajare durabilă a teritoriului prin dezvoltarea echilibrată a infrastructurii locale;
- îmbunătățirea standardelor de viață ale populației prin îmbunătățirea condițiilor de locuit;
- îmbunătățirea accesului la căile principale de transport;
- reducerea duratei de deplasare a persoanelor și mărfurilor prin creșterea vitezei de transport;
- reducerea emisiilor de noxe în atmosferă cu posibilitatea încadrării în limitele admisibile.

Propun, următorale:

Adoptarea de către Consiliul Local al Municipiului Arad a unei hotărâri cu privire la aprobarea documentației tehnico-economice în faza Studiu de fezabilitate (SF) și a indicatorilor tehnico-economici pentru obiectivul de investiție ” Reconfigurare intersecție cu sens giratoriu Str. Pompei/str. Nicolaus Lenau, inclusiv amenajare stații autobuz”.

p. PRIMAR,

Călin BIBART

VICEPRIMAR

Lazăr FAUR

RAPORT
al serviciului de specialitate

Referitor la: Referatul de aprobare înregistrat cu nr. 64854/14.07.2026 a domnului Călin BIBART, primarul municipiului Arad

Obiect: aprobarea documentației tehnico-economice faza Studiu de fezabilitate (SF) și a indicatorilor tehnico-economici pentru obiectivul de investiție ”Reconfigurare intersecție cu sens giratoriu Str. Pompei/str. Nicolaus Lenau, inclusiv amenajare stații autobuz”.

Având în vedere:

Studiul de Fezabilitate (SF) a fost întocmită în scopul fundamentării soluțiilor propuse pentru ”Reconfigurare intersecție cu sens giratoriu Str. Pompei/str. Nicolaus Lenau, inclusiv amenajare stații autobuz” și a identificării surselor posibile de finanțare a lucrărilor.

Hotărârea Guvernului nr. 907/2016 din 29 noiembrie 2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice, cu modificările și completările ulterioare.

Documentația tehnico-economică în faza SF, întocmită în scopul analizei de soluții privind ”Reconfigurare intersecție cu sens giratoriu Str. Pompei/str. Nicolaus Lenau, inclusiv amenajare stații autobuz”, documentație ce face obiectul prezentei aprobări.

1. Necesitatea și oportunitatea investiției

În Municipiul Arad se observă o creștere destul de mare în ceea ce privește înmatriculările de autoturisme față de anii precedenți, fapt care duce la blocaje în trafic și timpuri foarte mari de deplasare în zonele de interes.

Având în vedere situația din teren, intersecția existentă este o intersecție giratorie cu trei ramuri principale, iar calea de intrare și de ieșire din intersecție se realizează pe o bandă de circulație pe sens, fiind separate pe fiecare ramură, printr-o insula separatoare denivelată cu borduri prefabricate din beton. Prin acest obiectiv de investiții se dorește reamenajarea intersecției existente sub formă de sens giratoriu, care se află la intersecția celor 3 străzi cu o importanță diferită la nivelul orașului:

- strada Pompei;
- strada Ștefan cel Mare;
- strada Nicolaus Lenau.

Prin modernizarea infrastructurii de interes local, se conlucrează în vederea valorificării următoarelor oportunități:

- asigurarea unei politici de amenajare durabilă a teritoriului prin dezvoltarea echilibrată a infrastructurii locale;
- îmbunătățirea standardelor de viață ale populației prin îmbunătățirea condițiilor de locuit;

- îmbunătățirea accesului la căile principale de transport;
- reducerea duratei de deplasare a persoanelor și mărfurilor prin creșterea vitezei de transport;
- reducerea emisiilor de noxe în atmosferă cu posibilitatea încadrării în limitele admisibile.

În concluzie investiția este necesară beneficiarilor locali în primul rând și implicit Mun.Arad, oferă o perspectivă viitoare de dezvoltare a zonei, și decongestionează intersecția existentă. Prioritatea Municipiului Arad este de a soluționa această problemă care constă în traficul greoi ce se desfășoară în această zonă, de asemenea, prin propunerea realizării unui sens giratoriu, considerăm faptul că traficul se va fluidiza și nu va prezenta acțiuni negative cu privire la accidentele rutiere.

Pentru a putea asigura siguranța conducătorilor auto în zonă cât și a pietonilor, s-a propus și aprobat, finanțarea întocmirii unei documentații - faza „**SF - Reconfigurare intersecție cu sens giratoriu Str. Pompei/str. Nicolaus Lenau, inclusiv amenajare stații autobuz**”.

Din acest motiv traficul în intersecția **sens giratoriu Str. Pompei/str. Nicolaus Lenau, inclusiv amenajare stații autobuz** este unul intens circulat, fiind necesară reconfigurarea unei intersecții tip giratoriu care să asigure fluidizarea și evitarea accidentelor în zonă.

2. Soluțiile tehnico-economice propuse

Conform cerințelor beneficiarului s-au avut în vedere două scenarii, pornind de la scenariul “fără proiect” - opțiunea I.

Scenariul “fără proiect” - opțiunea I

Intersecția actuală rămâne neschimbată.

Sufocarea intersecției existente în special în perioadele de vârf, iar impactul asupra mediului ar fi nul, poate chiar negativ datorită consumurilor mai ridicate de carburant.

Scenariul cu proiect – opțiunea II - reamenajarea intersecției existente și lucrări adiacente, conexe

Este considerată varianta optimă deoarece proiectul ar fi implementat cu avantaje majore pe termen lung.

În situația existentă, în care necesitatea realizării acestui proiect este ridicată, identificarea variantei optime de investiție se bazează pe comparația a două tipuri de investiție, una minimă cu costuri operaționale și de mentenanță ridicate și o a doua variantă cu investiție cu impact major cu costuri mai mari de implementare dar cu o durabilitate și o utilitate sporită.

Varianta propusă este **Opțiunea II** - investiție cu impact major - deoarece avantajele implementării acestei variante pe termen lung asigură un grad de satisfacție ridicat iar impactul asupra mediului înconjurător este pozitiv.

Analiza incrementală realizată urmărește numai modificările datorate implementării proiectului față de varianta fără proiect.

Scenariul ales (**Opțiunea II**) este considerat optim deoarece proiectul ar fi implementat cu avantaje majore pe termen lung și duce la atingerea obiectivelor preconizate a fi atinse prin realizarea investiției.

Pentru realizarea obiectivului de investiții au fost identificate și analizate mai multe opțiuni tehnico economice.

Proiectul este un proiect de investiții care pe perioada de operare nu generează venituri directe, deoarece nu există taxe sau încasări care pot fi legate în mod direct de infrastructura

rutieră realizată.

Impactul proiectului din punct de vedere social urmărește aspectele privind beneficiile pe care acesta le oferă beneficiarilor din toate categoriile de utilizatori.

Scenariul ales este considerat optim deoarece proiectul ar fi implementat cu avantaje majore pe termen lung și duce la atingerea obiectivelor preconizate a fi atinse prin realizarea investiției.

Soluția propusă prin prezenta documentație, are următoarele lucrări principale prevăzute:

- Realizarea semnalizării rutiere provizorii pe timpul execuției lucrărilor;
- Extindere bretea de acces în intersecția existentă a tramei stradale, Pompei, strada Ștefan cel Mare, respectiv Strada Nicolaus Lenau, refacere trotuare, amenajare piste de biciclete și realizare bandă stație de autobuz la accesul în Unitatea de învățământ și Servicii, a străzii Pompei.

- Pe partea stângă a străzii Pompei s-a prevăzut lărgirea părții carosabile existente în vederea realizării unei stații de autobuz cu alveolă și a doua locuri pentru drop-off, pentru autovehiculele care vor aduce copiii la școală, la intrarea în intersecție. Adiacent stației de autobuz se va realiza un trotuar cu o lățime de 2,00 m, un spațiu verde cu o lățime variabilă și o pistă de biciclete de 2,00 m lățime.

- Amenajarea bretei 4 de acces la intrarea în intersecția giratorie existentă, s-a proiectat cu raza curbei de racordare la intrare 14,00 m și la ieșire de 20,00 m.

- Calea de intrare în intersecție (girație) a ramurei proiectate se realizează pe două benzi de circulație respectiv calea de ieșire din intersecție (girație) se realizează pe o bandă de circulație:

- la intrarea în intersecție, lățimea benzilor de circulație însumează 7,00 m;

- la ieșirea din intersecție, lățimea benzii de circulație este de 4,50 m.

- Pe partea stângă a străzii Ștefan cel Mare, după accesul autorizat (acces materiale de construcții), s-a prevăzut amenajarea unui trotuar pe o lungime de 23,00 m și o lățime de 1,80 m.

Pentru traversarea părții carosabile în siguranță de către pietoni, se va amenaja o trecere de pietoni semnalizată și marcată corespunzător.

- Reconfigurarea intersecției sub formă de sens giratoriu existent a străzilor Pompei, Ștefan cel Mare, Breteaua 4 și strada Nicolaus Lenau, în intersecție sub formă de turbogirație tip "genunchi", având următoarele elemente geometrice:

- rază interioară a benzii interioare 14,00 m;

- rază exterioară a benzii interioare 20,00 m;

- rază interioară a benzii exterioare 18,00 m;

- rază exterioară a benzii exterioare 23,00 m;

- raza curbei de racordare la intrare și ieșirea din intersecție - Strada Pompei: 14,00 m - intrare, 18,00 m - ieșire;

- raza curbei de racordare la intrare și ieșirea din intersecție - Nicolaus Lenau: 14,00 m - intrare, 20,00 m - ieșire;

- raza curbei de racordare la intrare și ieșirea din intersecție - Ștefan cel Mare: 13,00 m - intrare, 10,00 m - ieșire;

- raza curbei de racordare la intrare și ieșirea din intersecție - breteaua 4: 14,00 m - intrare, 20,00 m - ieșire

- lățimea benzii interioare pentru vehicule grele 5,00 m.

- Insulele unidirecționale din zona intersecției, precum și insulele separatoare de trafic din axul brațelor de acces s-au proiectat cu bordură denivelată tip K, de 25x25x15, pe fundație

din beton C30/37, de 15,00 cm grosime, fiind completate cu pavele din elemente prefabricate de 8,00 cm grosime, așezate pe un strat de nisip de 4,00 cm grosime.

Insulele de separare (divizori) au lățime de 30 cm și se vor realiza din marcaj rutier.

Calea de intrare în turbogirație a străzilor Pompei, Nicolaus Lenau, respectiv Breteaua 4, se vor realiza pe două benzi de circulație, respectiv pe o bandă de circulație pe ieșirea din intersecție.

Pe breteaua străzii Ștefan cel Mare, calea de intrare în turbogirație se va realiza pe o bandă de circulație și pe două benzi de circulație pe ieșirea din intersecție;

- Pentru realizarea benzii de ieșire din intersecția proiectată, pe breteaua străzii Ștefan cel Mare, s-a propus lărgirea părții carosabile pe partea stângă, pe o lățime de 1,00 m, respectiv pe o lățime de 4,05 m, pe partea dreaptă.

Pe amplasamentul existent al străzii, paralel cu fâșia spațiului verde, pe partea dreaptă s-a prevăzut amenajarea unei piste comune pentru pietoni și bicicliști cu două sensuri, care asigură legătura cu pista comună a Bretelei 4.

Pista de biciclete, respectiv trotuarul destinat circulației de pietoni se va realiza cu o structură nouă;

- Din punct de vedere al elementelor geometrice în plan, strada Pompei se reamenajează ca strada de categoria a II-a cu două benzi de circulație pe sens, de 3,50 m (14,00 m lățime partea carosabilă).

Pentru amenajarea celor două benzi de circulație pe sens, s-a prevăzut lărgirea străzii, pe partea dreapta, prin executarea de casete pe o lățime de 6,60 m.

Pe partea dreaptă a străzii s-a prevăzut realizarea unei piste de biciclete cu circulație în ambele sensuri.

- În vederea realizării benzii a doua de intrare în intersecție, pe partea stângă a străzii Nicolaus Lenau, s-a propus lărgirea părții carosabile pe o lățime de 3,70 m, iar adiacent acestei lărgiri se va realiza o pistă de biciclete de 2,50 m lățime, cu circulație în ambele sensuri;

- Spațiile verzi se vor amenaja pe zona cuprinsă între trotuar și carosabil, prin completare cu pământ vegetal și însămânțare cu gazon sau rulou de iarbă.

- Preluarea apelor pluviale de pe platforma străzilor amenajate se face prin pante longitudinale și transversale corespunzătoare spre gurile de scurgere montate la nivelul părții carosabile, acestea descărcând apele colectate în sistemul de canalizare pluvială propus/existent pentru această zonă;

Pentru asigurarea colectării apelor pluviale de pe platforma străzii, pe breteaua 4, s-au prevăzut 4 guri de scurgere;

- Realizarea semnalizării rutiere definitive la terminarea lucrărilor prin montarea indicatoarelor rutiere, respectiv realizarea marcajelor rutiere, așa cum se poate vedea în planul de situație proiectat;

- Se vor ridica la cota proiectată toate capacele căminelor de canalizare, respectiv ale gurilor de scurgere.

- S-a prevăzut relocarea celor 2 stâlpi de iluminat stradal existenți pentru amenajarea alveolei stației de autobuz pe strada Pompei și accesului de intrare/ieșire din liceu.

S-a prevăzut relocarea celor 3 stâlpi de iluminat de pe strada Ștefan cel Mare, pentru amenajarea căilor de ieșire din turbogirație, respectiv un stâlp de iluminat pentru amenajarea căilor de intrare în turbogirație, pe strada Nicolaus Lenau și un stâlp de iluminat de pe strada Pompei, conform Planului de situație.

- Identificarea și relocarea utilităților se va face înainte de începerea lucrărilor, executantul va convoca în teren proprietarii de utilități din zonă pentru a identifica/reloca traseele acestora și a evita distrugerea lor în timpul realizării săpăturilor.

Descrierea scenariului/opțiunii optim(e) recomandat(e) privind:

a) obținerea și amenajarea terenului;

Terenul pe care se propune realizarea acestei investiții este situat în intravilanul municipiului Arad, Strada Cetății / Pompei / Nicolaus Lenau / Ștefan cel Mare, F.N., identificat prin extrasul C.F. nr. 366027, 350949, 358890, 363676, 358194, județul Arad.

Conform certificatului de urbanism, categoriile de folosință actuală a terenurilor pe care se propune realizarea investiției sunt Curți construcții / Drum / Cai ferate.

Strada Pompei este actualmente strada de categoria a III-a, cu o bandă de circulație pe sens de 3,50 m, zonă verde, trotuar pe partea stângă, respectiv pistă de biciclete pe partea dreaptă (sensul de mers de la intersecția cu strada Ștefan cel Mare spre Strada Diogene).

În proximitatea amplasamentului se află și artera de circulație, strada Cetății.

Terenurile se află la o distanță de 1,2 km față de zona centrală a municipiului și la limita cu cartierul Aradul Nou.

Prin prezenta documentație s-au prevăzut lucrări de reamenajarea a intersecției existente sub formă de sens giratoriu, care se află la intersecția celor 3 străzi cu o importanță diferită la nivelul orașului:

- strada Pompei;
- strada Ștefan cel Mare;
- strada Nicolaus Lenau.

Având în vedere situația din teren, intersecția existentă este o intersecție giratorie cu trei ramuri principale, iar calea de intrare și de ieșire din intersecție se realizează pe o bandă de circulație pe sens, fiind separate pe fiecare ramură, printr-o insula separatoare denivelată cu borduri prefabricate din beton.

În vederea fluidizării circulației s-a analizat reconfigurarea intersecției sub formă de sens giratoriu existent, și anume:

Extindere bretea de acces în intersecția existentă a tramei stradale, Pompei, strada Ștefan cel Mare, respectiv Strada Nicolaus Lenau, refacere trotuare, amenajare piste de biciclete și realizare bandă stație de autobuz la accesul în Unitatea de învățământ și Servicii, a străzii Pompei.

Amenajare intersecție sub formă de turbogirație tip "genunchi", amenajare de trotuare, zone verzi și piste de biciclete.

b) asigurarea utilităților necesare funcționării obiectivului;

Pentru lucrările din prezenta documentație nu sunt necesare utilități permanente pentru acest gen de lucrări.

În timpul execuției, pentru implementarea prezentei documentații, pentru organizarea de șantier respectiv pentru asigurarea resurselor de apă pentru compactare, utilitățile necesare vor fi puse la dispoziție (specificate) de beneficiar antreprenorului general funcție de tehnologia de lucru.

c) soluția tehnică, cuprinzând descrierea, din punct de vedere tehnologic, constructiv, tehnic, funcțional-arhitectural și economic, a principalelor lucrări pentru investiția de bază, corelată cu nivelul calitativ, tehnic și de performanță ce rezultă din indicatorii tehnico-economici propuși;

Conform prevederilor art. 22 Secțiunea 2 "Obligații și răspunderi ale proiectantului" din Legea nr.10/1995, privind calitatea în construcții" și în baza "Metodologiei de stabilire a categoriei de importanță a construcțiilor" din "Regulamentul privind stabilirea categoriei de importanță a construcțiilor" aprobat cu Ordinul M.L.P.A.T. nr.31/N/1995, obiectivul acestei documentații se încadrează la **categoria de importanță "C"** - construcții de importanță normală.

Conform prevederilor SR EN 1990-2023 actualizat "Principii generale de verificare a

siguranței construcțiilor”, lucrările acestei documentații se încadrează în **clasa de importanță III** – construcții de importanță normală.

Strazile Stefan cel Mare, Nicolaus Lenau si Breteaua 4 s-au proiectat ca strazi de **categoria a III-a**, având o lățime a părții carosabile de 7,00 m, cu pantă tip acoperis de 2,50%.

Strada Pompei se reamenajează ca strada de **categoria a II-a** cu două benzi de circulație pe sens, de 3,50 m (14,00 m lățime partea carosabilă).

Din punct de vedere al elementelor geometrice în plan, intersecția este amplasată în regiune de șes, racordarea în plan a aliniamentelor adiacente intersecției s-au realizat conform STAS 863/1985: „**Elemente geometrice ale traseelor**”, viteza de proiectare la intrarea în turbogirație fiind de 30 km/h.

Insulele unidirecționale din zona intersecției, precum și insulele separatoare de trafic din axul brațelor de acces s-au proiectat cu bordură denivelată tip K, de 25x25x15, pe fundație din beton C30/37, de 15,00 cm grosime, fiind completate cu pavele din elemente prefabricate de 8,00 cm grosime, așezate pe un strat de nisip de 4,00 cm grosime.

Insulele de separare (divizori) au lățime de 30 cm și se vor realiza din marcaj rutier.

Calea de intrare în turbogirație a străzilor Pompei, Nicolaus Lenau, respectiv breteaua 4, se vor realiza pe două benzi de circulație, respectiv pe o bandă de circulație pe ieșirea din intersecție.

Menționăm că pe breteaua străzii Ștefan cel Mare, calea de intrare în turbogirație se va realiza pe o bandă de circulație și pe două benzi de circulație pe ieșirea din intersecție.

Elementele geometrice ale intersecției s-au proiectat respectând: "Normativ pentru amenajarea intersecțiilor la nivel pe drumuri publice" – AND 600 – 2015.

Din punct de vedere al elementelor geometrice în profil longitudinal intersecția s-a proiectat astfel încât să se îmbunătățească condițiile de trafic pe traseul studiat, declivitățile proiectate încadrându-se în valorile admisibile conform STAS 10144/3-91.

Linia roșie s-a proiectat cu respectarea prevederilor STAS 863/1985 și a Ordinului de aprobare a Normelor metodologice privind proiectarea drumurilor nr. 1296/2017 al MLPAT.

Traseul proiectat urmărește pe cât posibil declivitățile existente, urmărindu-se următoarele criterii:

- asigurarea unor elemente geometrice în profil longitudinal corespunzătoare vitezei de proiectare;
- urmărirea cât mai fidelă a declivităților existente, unde este posibil, pentru a avea un volum de terasamente cât mai mic;
- respectarea punctelor de cotă obligate.

În profil transversal avem următoarele elemente:

Strada Pompei are elementele caracteristice în profil transversal specifice unui străzi de clasă tehnică III, astfel:

- Lățime parte carosabilă: 7,00 m;
- Profil transversal tip acoperiș;
- Panta transversală curentă a părții carosabile: 2,50%;
- Spații verzi dreapta: 1,90 m.
- Pistă de biciclete dreapta: 2,20 m;
- Structura rutieră: rigidă

Strada **Pompei**, din punct de vedere al elementelor geometrice în plan, se reamenajează ca strada de categoria a II-a cu două benzi de circulație pe sens, de 3,50 m (14,00 m lățime partea carosabilă).

În profil transversal strada de categoria a II-a prezintă următoarele caracteristici:

- Lățime parte carosabilă: 14,00 m;
- Profil transversal tip acoperiș;
- Panta transversală curentă a părții carosabile: 2,50%;
- Trotuar dreapta: 2,00 m;
- Pistă de biciclete stânga 2,00 m;
- Pistă de biciclete dreapta 2,50 m;
- Spații verzi stânga – dreapta: lățime variabilă.

Breteaua 4 s-a proiectat cu elementele caracteristice în profil transversal specifice unui străzi de clasă tehnică III, astfel:

- Lățime parte carosabilă: 7,00 m;
- Profil transversal tip acoperiș;
- Panta transversală curentă a părții carosabile: 2,50%;
- Trotuare stânga – dreapta: 2,00 m;
- Piste de biciclete stânga – dreapta: 2,00 m;
- Spații verzi stânga – dreapta: lățime variabilă.

Strada **Ștefan cel Mare** are elementele caracteristice în profil transversal specifice unui străzi de clasă tehnică III, care se mențin și în situația proiectată, astfel:

- Lățime parte carosabilă: 7,00 m;
- Profil transversal tip acoperiș;
- Panta transversală curentă a părții carosabile: 2,50%;
- Trotuar partea dreapta: 2,00 m;
- Spații verzi stânga – dreapta: lățime variabilă.

Strada **Nicolaus Lenau**, în profil transversal are elemente caracteristice unei străzi de clasă tehnică III, care se mențin și în situația proiectată, astfel:

- Lățime parte carosabilă: 7,00 m;
- Profil transversal tip acoperiș;
- Panta transversală curentă a părții carosabile: 2,50%;
- Pistă de biciclete stânga 2,00 ÷ 2,30 m;
- Spații verzi stânga – dreapta: lățime variabilă.

Elementele în profil transversal ale turbogirației sunt:

- Lățime parte carosabilă: 3,50 m;
- Lățime inel siguranță: 5,00 m;
- Lățime cale inelară: 4,85 m – 10,00 m;
- Lățime zonă de separare: 0,30 m.

Soluția propusă prin prezenta documentație, are următoarele lucrări principale prevăzute:

- Realizarea semnalizării rutiere provizorii pe timpul execuției lucrărilor;
- Extindere bretea de acces în intersecția existentă a tramei stradale, Pompei, strada Ștefan cel Mare, respectiv Strada Nicolaus Lenau, refacere trotuare,

amenajare piste de biciclete și realizare bandă stație de autobuz la accesul în Unitatea de învățământ și Servicii, a străzii Pompei.

- Pe partea stângă a străzii Pompei s-a prevăzut lărgirea părții carosabile existente în vederea realizării unei stații de autobuz cu alveolă și a doua locuri pentru drop-off, pentru autovehiculele care vor aduce copiii la școală, la intrarea în intersecție. Adiacent stației de autobuz se va realiza un trotuar cu o lățime de 2,00 m, un spațiu verde cu o lățime variabilă și o pistă de biciclete de 2,00 m lățime.

- Amenajarea bretelei 4 de acces la intrarea în intersecția giratorie existentă, s-a proiectat cu raza curbei de racordare la intrare 14,00 m și la ieșire de 20,00 m.

- Calea de intrare în intersecție (girație) a ramurei proiectate se realizează pe două benzi de circulație respectiv calea de ieșire din intersecție (girație) se realizează pe o bandă de circulație:

- la intrarea în intersecție, lățimea benzilor de circulație însumează 7,00 m;

- la ieșirea din intersecție, lățimea benzii de circulație este de 4,50 m.

- Pe partea stângă a străzii Ștefan cel Mare, după accesul autorizat (acces materiale de construcții), s-a prevăzut amenajarea unui trotuar pe o lungime de 23,00 m și o lățime de 1,80 m.

Pentru traversarea părții carosabile în siguranță de către pietoni, se va amenaja o trecere de pietoni semnalizată și marcată corespunzător.

- Reconfigurarea intersecției sub formă de sens giratoriu existent a străzilor Pompei, Ștefan cel Mare, Breteaua 4 și strada Nicolaus Lenau, în intersecție sub formă de turbogirație tip "genunchi", având următoarele elemente geometrice:

- rază interioară a benzii interioare 14,00 m;

- rază exterioară a benzii interioare 20,00 m;

- rază interioară a benzii exterioare 18,00 m;

- rază exterioară a benzii exterioare 23,00 m;

- raza curbei de racordare la intrare și ieșirea din intersecție - Strada Pompei: 14,00 m - intrare, 18,00 m - ieșire;

- raza curbei de racordare la intrare și ieșirea din intersecție - Nicolaus Lenau: 14,00 m - intrare, 20,00 m - ieșire;

- raza curbei de racordare la intrare și ieșirea din intersecție - Ștefan cel Mare: 13,00 m - intrare, 10,00 m - ieșire;

- raza curbei de racordare la intrare și ieșirea din intersecție - Breteaua 4: 14,00 m - intrare, 20,00 m - ieșire

- lățimea benzii interioare pentru vehicule grele 5,00 m.

- Insulele unidirecționale din zona intersecției, precum și insulele separatoare de trafic din axul brațelor de acces s-au proiectat cu bordură denivelată tip K, de 25x25x15, pe fundație din beton C30/37, de 15,00 cm grosime, fiind completate cu pavele din elemente prefabricate de 8,00 cm grosime, așezate pe un strat de nisip de 4,00 cm grosime.

Insulele de separare (divizori) au lățime de 30 cm și se vor realiza din marcaj rutier.

Calea de intrare în turbogirație a străzilor Pompei, Nicolaus Lenau, respectiv Breteaua 4, se vor realiza pe două benzi de circulație, respectiv pe o bandă de circulație pe ieșirea din intersecție.

Pe Breteaua străzii Ștefan cel Mare, calea de intrare în turbogirație se va realiza pe o bandă de circulație și pe două benzi de circulație pe ieșirea din intersecție;

- Pentru realizarea benzii de ieșire din intersecția proiectată, pe breteaua străzii Ștefan cel Mare, s-a propus lărgirea părții carosabile pe partea stângă, pe o lățime de 1,00 m, respectiv pe o lățime de 4,05 m, pe partea dreaptă.

Pe amplasamentul existent al străzii, paralel cu fâșia spațiului verde, pe partea dreaptă s-a prevăzut amenajarea unei piste comune pentru pietoni și bicicliști cu două sensuri, care asigură legătura cu pista comună a Bretelei 4.

Pista de biciclete, respectiv trotuarul destinat circulației de pietoni se va realiza cu o structură nouă;

- Din punct de vedere al elementelor geometrice în plan, strada Pompei se reamenajează ca strada de categoria a II-a cu două benzi de circulație pe sens, de 3,50 m (14,00 m lățime partea carosabilă).

Pentru amenajarea celor două benzi de circulație pe sens, s-a prevăzut lărgirea străzii, pe partea dreapta, prin executarea de casete pe o lățime de 6,60 m.

Pe partea dreaptă a străzii s-a prevăzut realizarea unei piste de biciclete cu circulație în ambele sensuri.

- În vederea realizării benzii a doua de intrare în intersecție, pe partea stângă a străzii Nicolaus Lenau, s-a propus lărgirea părții carosabile pe o lățime de 3,70 m, iar adiacent acestei lărgiri se va realiza o pistă de biciclete de 2,50 m lățime, cu circulație în ambele sensuri;

- Spațiile verzi se vor amenaja pe zona cuprinsă între trotuar și carosabil, prin completare cu pământ vegetal și însămânțare cu gazon sau rulou de iarbă.

- Preluarea apelor pluviale de pe platforma străzilor amenajate se face prin pante longitudinale și transversale corespunzătoare spre gurile de scurgere montate la nivelul părții carosabile, acestea descărcând apele colectate în sistemul de canalizare pluvială propus/existent pentru această zonă;

Pentru asigurarea colectării apelor pluviale de pe platforma străzii, pe breteaua 4, s-au prevăzut 4 guri de scurgere;

- Realizarea semnalizării rutiere definitive la terminarea lucrărilor prin montarea indicatoarelor rutiere, respectiv realizarea marcajelor rutiere, așa cum se poate vedea în planul de situație proiectat;

- Se vor ridica la cota proiectată toate capacele căminelor de canalizare, respectiv ale gurilor de scurgere.

- S-a prevăzut relocarea celor 2 stâlpi de iluminat stradal existenți pentru amenajarea alveolei stației de autobuz pe strada Pompei și accesului de intrare/ieșire din liceu.

S-a prevăzut relocarea celor 3 stâlpi de iluminat de pe strada Ștefan cel Mare, pentru amenajarea căilor de ieșire din turbogirație, respectiv un stâlp de iluminat pentru amenajarea căilor de intrare în turbogirației, pe strada Nicolaus Lenau și un stâlp de iluminat de pe strada Pompei, conform Planului de situație.

- Identificarea și relocarea utilităților se va face înainte de începerea lucrărilor, executantul va convoca în teren proprietarii de utilități din zonă pentru a identifica/reloca traseele acestora și a evita distrugerea lor în timpul realizării săpăturilor.

Structura rutieră propusă pentru realizarea părților carosabile este:

Structura rutieră prevăzută pentru amenajarea stației de autobuz pe partea stângă a străzii Pompei este următoarea:

- 4,00 cm strat de uzură din beton asfaltic tip B.A 16;
- 6,00 cm strat de legătură din beton asfaltic deschis tip B.A.D. 22,4;
- 6,00 cm strat de bază din anrobat bituminos tip A.B.22,4;

- 20,00 cm strat de fundație din balast stabilizat cu ciment;
- 20,00 cm strat de fundație din balast;
- 15,00 cm strat de formă din balast;
- Geotextil anticontaminator.

Pistele de biciclete s-au prevăzut cu circulație în ambele sensuri, având structura rutieră constituită din:

- 6,00 cm strat de uzură din beton asfaltic tip B.A. 8;
- 15,00 cm balast stabilizat cu ciment;
- 19,00 cm balast.

Trotuarele sunt prevăzute cu bordură prefabricată din beton C30/37, de 10x15 cm, pe fundație din beton de 20x10 cm și se vor realiza din următoarea structură rutieră:

- 6,00 cm pavele din elemente prefabricate;
- 4,00 cm strat din nisip;
- 15,00 cm balast stabilizat cu ciment;
- 15,00 cm balast.

Pentru realizarea bretelei 4 de acces în intersecție s-a prevăzut următoarea structură rutieră:

- 4,00 cm strat de uzură din beton asfaltic tip B.A 16;
- 6,00 cm strat de legătură din beton asfaltic deschis tip B.A.D. 22,4;
- 6,00 cm strat de bază din anrobat bituminos tip A.B.22,4;
- 20,00 cm strat de fundație din balast stabilizat cu ciment;
- 20,00 cm strat de fundație din balast;
- 15,00 cm strat de formă din balast;
- Geotextil anticontaminator.

Pentru uniformizarea suprafeței intersecției amenajate și pentru menținerea în plan a traseului existent, s-a prevăzut frezarea îmbrăcămintei existente de pe cele 3 strazi existente – Strada Pompei / Stefan cel Mare / Nicolaus Lenau, în grosime de 10,00 cm și înlocuirea ei cu două straturi de îmbrăcămintă bituminoasă:

- 4,00 cm strat de uzură din beton asfaltic tip B.A 16;
- 6,00 cm strat de legătură din beton asfaltic deschis tip B.A.D. 22,4.

Structura rutieră nouă adoptată pentru efectuarea lărgirii părții carosabile este constituită din următoarele straturi rutiere:

- 4,00 cm strat de uzură din beton asfaltic tip B.A. 16;
- 6,00 cm strat de legătură din beton asfaltic deschis tip B.A.D. 22,4;
- 6,00 cm strat de bază din anrobat bituminos tip A.B. 22,4;
- 20,00 cm strat de fundație din balast stabilizat cu ciment;
- 20,00 cm strat de fundație din balast;
- 15,00 cm strat de formă din balast;
- Geotextil anticontaminator.

Lucrări de iluminat, respectiv de a reglementa rețeaua electrică existentă

Relocare rețea de iluminat public

Pentru amenajarea alveolei stației de autobuz pe strada Pompei și accesului de intrare/ieșire din liceu, s-a prevăzut relocarea celor 2 stâlpi de iluminat stradal existenți,

conform Planului de situație.

S-a prevăzut relocarea celor 3 stâlpi de iluminat de pe strada Ștefan cel Mare, pentru amenajarea căilor de ieșire din turbogirație, respectiv un stâlp de iluminat pentru amenajarea căilor de intrare în turbogirație, pe strada Nicolaus Lenau și un stâlp de iluminat de pe strada Pompei, conform Planului de situație.

În vederea mutării sau protejării stâlpilor de iluminat stradal, se va lua legătura cu Beneficiarul acestora.

Înainte de începerea lucrărilor, Executantul va convoca în teren proprietarii de utilități din zonă pentru a identifica/reloca traseele acestora și a evita distrugerea lor în timpul realizării săpăturilor.

Documentația întocmită la faza de Studiu de Fezabilitate s-a realizat în conformitate cu HG 907, respectiv pentru soluția aleasă și descrisă în prezenta documentație s-au avut în vedere reglementările conform „Normativ pentru amenajarea intersecțiilor la nivel pe drumurile publice, Indicativ 600/2015”.

LUCRĂRI HIDROEDILITARE

APĂ – CANAL

În zona există rețea de alimentare cu apă rece conform ridicărilor topografice și ale consumatorilor existenți (clădiri rezidențiale). Alimentarea imobilelor se face prin intermediul caminelor de apometru amplasate conform pieselor desenate.

CANALIZARE

Rețea de canalizare menajeră

În zona există rețea de canalizare menajeră conform ridicărilor topografice și ale consumatorilor existenți (clădiri rezidențiale). Racordul la rețeaua de canalizare se face prin intermediul caminelor menajere aferente fiecărui imobil, urmând apoi să fie deversate în colectorul stradal.

Rețea de canalizare pluvială

În zona există rețea de canalizare pluvială conform ridicărilor topografice. Colectarea apelor pluviale se face prin intermediul gurilor de scurgere stradale tip gratar carosabile urmând apoi ca deversarea acestora să se facă către rețeaua de canalizare a orașului.

Se propune realizarea unei guri de scurgere în zona stației de autobuz și relocarea a 5 guri de scurgere din cauza modificării suprafeței carosabile, a extinderii acesteia. Totodată pentru asigurarea colectării apelor pluviale de pe platforma străzii, pe breteaua 4, s-au prevăzut 4 guri de scurgere.

INSTALAȚII ELECTRICE

Instalația de iluminat public

Se estimează relocarea a 7 stâlpi de iluminat conform pieselor desenate.

INSTALAȚII GAZE NATURALE

În zona există rețea de alimentare cu gaze naturale de presiune medie/reducă. De la această rețea sunt alimentate imobilele aferente zonei.

d) probe tehnologice și teste.

Nu este cazul.

Comparatia scenariilor/optiunilor propuse, din punct de vedere tehnic, economic, financiar, al sustenabilității și riscurilor

Conform temei de proiectare s-au avut în vedere două scenarii, pornind de la scenariul **“fără proiect” - opțiunea I**, în care sistemul actual rămâne neschimbat, locuitorii din zonă vor avea tot timpul probleme, iar impactul asupra mediului ar fi nul, sau chiar negativ datorită consumurilor mai ridicate de carburant, și a poluării aerului cu praf în perioadele secetoase ducând la o calitate scăzută a aerului.

- Scenariul cu proiect – opțiunea II - reamenajarea intersecției existente și lucrări adiacente, conexe -

Este considerată varianta optimă deoarece proiectul ar fi implementat cu avantaje majore pe termen lung.

În situația existentă, în care necesitatea realizării acestui proiect este ridicată, identificarea variantei optime de investiție se bazează pe comparația a două tipuri de investiție, una minimă cu costuri operaționale și de mentenanță ridicate și o a doua variantă cu investiție cu impact major cu costuri mai mari de implementare dar cu o durabilitate și o utilitate sporită.

Varianta propusă este **Opțiunea II** - investiție cu impact major - deoarece avantajele implementării acestei variante pe termen lung asigură un grad de satisfacție ridicat iar impactul asupra mediului înconjurător este pozitiv.

Analiza incrementală realizată urmărește numai modificările datorate implementării proiectului față de varianta fără proiect.

Proiectul este un proiect de investiții care pe perioada de operare nu generează venituri directe, deoarece nu există taxe sau încasări care pot fi legate în mod direct de infrastructura rutieră realizată. Veniturile provin indirect din taxele și impozitele plătite de deținătorii și utilizatorii terenurilor din zonă în urma dezvoltării productivității, consumurilor de carburant, uzură autovehicule, costuri resimțite în dezvoltarea economică a orasului.

În ceea ce privește lucrările de întreținere și reparații necesare pentru drumuri, se constată că este mult mai costisitoare întreținerea străzilor la starea actuală față de întreținerea străzilor modernizate conform prezentei documentații.

Selectarea și justificarea scenariului/optiunii optim(e) recomand at(e)

În urma analizării considerentelor de ordin tehnic și economic, respectiv cele amintite anterior în prezenta documentație, în vederea selectării variantei optime de realizare a investiției în scopul creșterii siguranței și confortului participanților la trafic, se optează pentru **Opțiunea II - scenariul cu proiect – reamenajarea intersecției existente și lucrări adiacente -**

Opțiunea II - scenariul cu proiect - este considerată varianta optimă deoarece proiectul ar fi implementat cu avantaje majore pe termen lung și duce la atingerea obiectivelor preconizate a fi atinse prin realizarea investiției.

În orice circumstanțe are loc, modernizarea unui drum înseamnă: durabilitate, costuri scăzute de întreținere, siguranța în trafic, rezistența la agresivitatea mediului înconjurător, economii de energie și carburanți și protecția mediului.

Crearea și modernizarea infrastructurii rutiere locale constituie un element de bază pentru comunitatea rurală, consolidând premisele pentru crearea unei economii rurale competitive care poate reprezenta și un mediu rezidențial propice, cu un standard de viață concurent cu cel din mediul urban.

Construirea și întreținerea infrastructurii de drumuri sunt activități cu un puternic efect multiplicator, ce generează numeroase locuri de muncă și impulsionează dezvoltarea economică pe orizontală.

3. Principalii indicatori tehnico-economici aferenti investiției

3.1 Indicatori maximali

Valoarea totală a obiectului de investiții, exprimată în lei, cu TVA și, respectiv, fără TVA, din care construcții-montaj (C+M), în conformitate cu devizul general;

valori în LEI	
VALOAREA TOTALA inclusiv TVA	7.600.913,77
VALOAREA TOTALA fara TVA	6.289.347,05

din care: C+M inclusiv TVA	4.817.036,58
din care: C+M fara TVA	3.981.021,97

3.2 Indicatori minimali, respectiv indicatori de performanță - elemente fizice/capacități fizice care să indice atingerea țintei obiectivului de investiții - și, după caz, calitativi, în conformitate cu standardele, normativele și reglementările tehnice în vigoare;

Capacități (în unități fizice și valorice)

Categoria de importanță: C – normală;

Clasa de importanță: III – normală.

Strazile Stefan cel Mare, Nicolaus Lenau si breteaua 4 s-au proiectat ca strazi de categoria a III-a.

Strada Pompei se reamenajează ca strada de categoria a II-a cu două benzi de circulație pe sens, de 3,50 m (14,00 m lățime partea carosabilă).

Trotuare;

Relocare stalpi iluminat stradal;

Amenajare pista de ciclisti;

Realizare bandă stație de autobuz;

Amenajare intersecție sub formă de turbogirație tip "genunchi";

Realizare acces în Unitatea de învățământ și Servicii, a străzii Pompei.

Dispozitive de colectare și evacuare ape pluviale;

Semnalizare rutieră – orizontală și verticală.

3.3 Indicatori financiari, socioeconomici, de impact, de rezultat/operare, stabiliți în funcție de specificul și ținta fiecărui obiectiv de investiții

Indicatori financiari

- Valoarea totală estimată a investiției: 6.289.347,05 lei + TVA
- Durata de realizare a investiției: 16 luni

Indicatori socio-economici

- Beneficiari direcți: MUNICIPIUL ARAD;
- Beneficiari indirecti: comunitatea locala, participantii la trafic;
- Crearea unor conditii sporite pentru participantii in traffic;
- Deplasari mai rapide si sigure;
- Atragerea de noi posibilitati de dezvoltare a zonei.

Indicatori de impact

- Îmbunătățirea standardelor de viață ale populației prin îmbunătățirea condițiilor de locuit;
- Îmbunătățirea accesului la căile principale de transport;
- Reducerea emisiilor de noxe în atmosferă cu posibilitatea încadrării în limitele admisibile.
- Deplasări mai rapide și sigure;
- Reducerea poluării prin diminuarea emisiilor ce afectează mediul înconjurător și prin reducerea zgomotului.

4. Durata estimată de execuție a obiectivului de investiții, exprimată în luni.

- 16 luni calendaristice

5. Avize și acorduri - conform Certificat de Urbanism nr. 1569/01.10.2025

5.1 Certificatul de urbanism emis în vederea obținerii autorizației de construire

Este obținut Certificatul de Urbanism nr. 1569 din 01.10.2025 emis de Primăria Municipiului Arad, atașat documentației S.F.

5.2 Extras de carte funciară, cu excepția cazurilor speciale, expres prevăzute de lege

Extrasul de carte funciara emis de OCPI Arad nr.366027, 350949, 358890, 363676, 358194.

5.3. Actul administrativ al autorității competente pentru protecția mediului, măsuri de diminuare a impactului, măsuri de compensare, modalitatea de integrare a prevederilor acordului de mediu în documentația tehnico-economică

Clasare Notificare nr. 20149/31.10.2025

5.4. Avize conforme privind asigurarea utilităților

Compania de apă Arad – aviz nr. 28682/02.12.2025

Rețele electrice – aviz nr. 28447688/06.11.2025

Delgaz – aviz nr. 215212447/04.11.2025

Digi – aviz nr. 3042176745/24.10.2025

Orange – aviz nr. AFO395637/38369/36345/09.01.2026

5.5. Studiu topografic, vizat de către Oficiul de Cadastru și Publicitate Imobiliară

Studiu Topografic – Elaborat S.C. DROMCONS S.R.L. – T25 73/2025

5.6. Studii de specialitate:

Studiu Geotehnic – Elaborat S.C. DROMCONS S.R.L. – G25 71

Studiu de Trafic – Elaborat S.C. DROMCONS S.R.L.

5.7. Avize, acorduri și studii specifice, după caz, în funcție de specificul obiectivului de investiții și care pot condiționa soluțiile tehnice

AACR aviz nr. 40319/30.12.2025

ISU Arad aviz nr. 1.123.550 din 24.11.2025

Comisia de Sistematizare a Circulației Arad aviz nr. Ad. 968881/Z1/11.11.2025

IPJ Arad aviz nr. 291.074 din 13.11.2025

Directia Edilitare si Directia Patrimoniu Arad aviz nr. 96866/Z1/17.02.2025

CFR aviz nr. 23-ALG-2026

Ministerul Transportului si Infrastructurii aviz nr. 36537/31.10.2025

MAPN aviz nr. DR-15024/13.01.2026

Alte avize:

- Aviz CTATU nr.23/20.05.2025

- Aviza CTE nr.5/30.04.2026

6. Surse de finanțare

Buget local, surse atrase.

Față de cele de mai sus, propunem aprobarea proiectului de hotărâre privind documentația tehnico-economică faza Studiu de fezabilitate (SF) și a indicatorilor tehnico-economici pentru obiectivul de investiție ”Reconfigurare intersecție cu sens giratoriu Str. Pompei/str. Nicolaus Lenau, inclusiv amenajare stații autobuz” actualizată, ca fiind oportun și legal, întrunind cerințele prevăzute de lege.

DIRECTOR EXECUTIV, ,
Sorin GURBAN

ȘEF SERVICIU
Sorin BOGOȘEL

VIZAT JURIDIC