



**Municipiul Iași
Consiliul Local**

HOTĂRÂRE

**privind aprobarea depunerii cererii de finanțare în cadrul apelului de proiecte I.1.4 -
Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – piste pentru biciclete (și alte
vehicule electrice ușoare) la nivel local/metropolitan, titlu apel: PNRR/2022/C10/I.1/I.1.4**

Consiliul Local al Municipiului Iași, întrunit în ședința extraordinară de îndată din data de 13 octombrie 2022;

Având în vedere Proiectul de hotărâre înregistrat sub nr. 123.605 din 12.10.2022, inițiat de Primarul Municipiului Iași ;

Având în vedere avizul favorabil înregistrat sub nr. 435/13.10.2022 întocmit de Comisia Juridică și de Disciplină a Consiliului Local al Municipiului Iași;

Având în vedere avizul favorabil înregistrat sub nr. 340/13.10.2022 întocmit de Comisia Economico - Financiară a Consiliului Local al Municipiului Iași;

Având în vedere avizul favorabil înregistrat sub nr. 33/13.10.2022 întocmit de Comisia pentru Protecția Mediului, Turism și Agricultură a Consiliului Local al Municipiului Iași;

Având în vedere Referatul de aprobare nr. 123.354/12.10.2022, întocmit de Direcția de Transformare Digitală și Implementare Smart City;

Având în vedere Raportul de specialitate nr. 123.437/12.10.2022 întocmit de către Direcția Generală Economică și Finanțe Publice Locale – Serviciul Buget;

Având în vedere Raportul de specialitate nr. 123.452/12.10.2022 întocmit de către Direcția Juridică – Serviciul Legislație, Metodologie și Avize Legalitate;

Având în vedere Referatul nr. 123.370/12.10.2022, întocmit de Direcția de Transformare Digitală și Implementare Smart City;

Având în vedere prevederile Ordinului nr. 999 / 2022 pentru aprobarea Ghidului specific — Condiții de accesare a fondurilor europene aferente Planului național de redresare și reziliență în cadrul apelurilor de proiecte PNRR/2022/C10, componenta 10 — Fondul local;

Având în vedere prevederile Ordinului nr. 2.615 / 2022 pentru modificarea și completarea Ghidului specific - Condiții de accesare a fondurilor europene aferente Planului național de redresare și reziliență în cadrul apelurilor de proiecte PNRR/2022/C10, componenta 10 - Fondul local, aprobat prin Ordinul ministrului dezvoltării, lucrărilor publice și administrației nr. 999/2022;

Având în vedere prevederile Ordonanței de Urgență nr. 155 / 2020 privind unele măsuri pentru elaborarea Planului național de redresare și reziliență necesar României pentru accesarea de fonduri externe rambursabile și nerambursabile în cadrul Mecanismului de redresare și reziliență;

Având în vedere prevederile Ordonanței de Urgență nr. 124 / 2021 privind stabilirea cadrului instituțional și financiar pentru gestionarea fondurilor europene alocate României prin Mecanismul de redresare și reziliență, precum și pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 155/2020 privind unele măsuri pentru elaborarea Planului național de redresare și reziliență necesar României pentru accesarea de fonduri externe rambursabile și nerambursabile în cadrul Mecanismului de redresare și reziliență

Având în vedere prevederile Legii nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare;

Având în vedere prevederile Hotărârii Guvernului nr. 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice;

Având în vedere prevederile Legii nr. 52/2003 privind transparenta decizională în administrația publică, republicată;

Având în vedere dispozițiile Legii privind normele de tehnică legislativă nr. 24/2000 cu modificările și completările ulterioare;

Având în vedere prevederile art. 129 și art. 196 alin. (1) lit. a, din Ordonanța de Urgență nr. 57/03.07.2019, privind Codul Administrativ;

Având în vedere prevederile Ordonanței de Urgență nr. 61 din 30 aprilie 2020, privind completarea Legii cadastrului și a publicității imobiliare nr. 7/1996 și pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ;

HOTĂRĂȘTE:

Art. 1. Se aprobă depunerea proiectului „PISTĂ BICICLETE AXA NORD-SUD A MUNICIPIULUI IAȘI” în cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență, Componenta 10 – Fondul Local, Axa de investiții I.1 – Mobilitate urbană durabilă, subinvestiția I.1.4 - Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – piste pentru biciclete (și alte vehicule electrice ușoare) la nivel local/metropolitan.

Art. 2. Se aprobă depunerea cererii de finanțare pentru proiectul „PISTĂ BICICLETE AXA NORD-SUD A MUNICIPIULUI IAȘI” în cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență, Componenta 10 – Fondul Local, Axa de investiții I.1 – Mobilitate urbană durabilă, subinvestiția I.1.4 - Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – piste pentru biciclete (și alte vehicule electrice ușoare) la nivel local/metropolitan.

Art. 3. Se aprobă valoarea totală eligibilă a proiectului în cuantum de 1.180.000 euro, respectiv 5.808.786 lei (fără TVA), conform **Anexei 1**, parte integrantă a prezentei hotărâri.

Art. 4. Se aprobă finanțarea din bugetul local al UAT Municipiul Iași a sumelor reprezentând cheltuieli neeligibile sau conexe ce pot apărea pe durata implementării proiectului „PISTĂ BICICLETE AXA NORD-SUD A MUNICIPIULUI IAȘI”, astfel cum acestea vor rezulta din documentația tehnico – economică / contractul de prestări servicii.

Art. 5. Se aprobă finanțarea din bugetul local al UAT Municipiul Iași a resurselor financiare necesare implementării proiectului „PISTĂ BICICLETE AXA NORD - SUD A MUNICIPIULUI IAȘI”, în condițiile rambursării / decontării ulterioare a cheltuielilor din instrumente structurale.

Art. 6. Se aprobă nota de fundamentare prin care se demonstrează necesitatea și oportunitatea investiției din cadrul proiectului „PISTĂ BICICLETE AXA NORD-SUD A MUNICIPIULUI IAȘI”, conform **Anexei 2**, parte integrantă a prezentei hotărâri.

Art. 7. Se aprobă descrierea sumară a investiției din cadrul proiectului „PISTĂ BICICLETE AXA NORD-SUD A MUNICIPIULUI IAȘI”, conform **Anexei 3**, parte integrantă a prezentei hotărâri.

Art. 8. Se împuternicește Primarul Municipiului Iași, domnul Mihai Chirica, în numele Municipiului Iași, să semneze cererea de finanțare, anexele acesteia, contractul de finanțare și alte documente necesare elaborării și implementării proiectului „PISTĂ BICICLETE AXA NORD-SUD A MUNICIPIULUI IAȘI”.

Art. 9. Copie după prezenta hotărâre va fi comunicată către Primarul Municipiului Iași, Direcția de Transformare Digitală și Implementare Smart City; Compania de Transport Public Iași, Direcția Generală Economică și Finanțe Publice Locale, Direcția Proiecte Europene și Instituția Prefectului - Județul Iași.

Art. 10. (1) Punerea în aplicare a prevederilor prezentei hotărâri va fi asigurată întotdeauna cu respectarea cadrului legal incident de Direcția de Transformare Digitală și Implementare Smart City; Compania de Transport Public Iași; Direcția Generală Economică și Finanțe Publice Locale; Direcția Proiecte Europene.

(2) Aducerea la cunoștință publică a prezentei hotărâri va fi asigurată de Centrul de Informații pentru Cetățeni.

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,
Mihai Liviu Gavril
Consilier local,

Contrasemneaza pentru legalitate,
Secretar General, Denisa Liliana Ionașcu

Nr. 412 din 13 octombrie 2022

Total consilieri locali	27
Prezenți	25
Pentru	25
Împotrivă	0
Abțineri	0

Anexa 1 la Hotararea Consiliului Local nr. 412/13.10.2022

**CHELTUIELI ELIGIBILE ÎN CADRUL PROIECTULUI
„Pistă biciclete Axa Nord-Sud A Municipiului Iași”**

Conform Ghidului Specific - condiții de accesare a fondurilor europene aferente PNRR în cadrul apelurilor de proiecte PNRR/2022/C10 - Componenta C10 - Fondul Local, investiția I.1.4 - Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde - piste pentru biciclete (și alte vehicule electrice ușoare) la nivel local/metropolitan, Municipiul Iași este eligibil pentru solicitarea de fonduri nerambursabile.

Condițiile de finanțare sunt îndeplinite de proiectul propus.

BUGETUL PROIECTULUI (Curs euro 1Euro = 4.9227 – Conform ghid de finanțare)

Nr. Crt	Investiție	Valoare maximă / km (euro) fără TVA	Lungimea traseului	Valoare totală (euro) fără TVA eligibil	Valoare totală (lei) fără TVA eligibil	Valoare TVA lei	Valoare totală cu TVA lei
1.	Pistă de biciclete	200.000	5,9	1.180.000	5.808.786	1.103.669,34	6.912.455,34
	TOTAL			1.180.000	5.808.786	1.103.669,34	6.912.455,34

Cheltuielile neeligibile ce vor apărea pe parcursul implementării proiectului, inclusiv TVA, vor fi suportate din bugetul local al Municipiului Iași.

În acest context, se dorește elaborarea și implementarea proiectului „Pistă biciclete Axa Nord-Sud A Municipiului Iași”.

**Presedinte de Sedinta
Mihai Liviu Gavril
Consilier local,**

Anexa 2 la Hotararea Consiliului Local nr. 412/13.10.2022

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

În proiectul de hotărâre privind aprobarea depunerii cererii de finanțare în cadrul apelului de proiecte I.1.4 - Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde - piste pentru biciclete (și alte vehicule electrice ușoare) la nivel local/metropolitan, titlu apel: PNRR/2022/C10/I.1/I.1.4 privind proiectul „PISTĂ BICICLETE AXA NORD-SUD A MUNICIPIULUI IAȘI”

	Planului Național de Redresare și Reziliență, Componenta 10 - Fondul Local	Titlu apel proiect
	Investiția I.1.4 - Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde - piste pentru biciclete (și alte vehicule electrice ușoare) la nivel local/metropolitan	„PISTĂ BICICLETE AXA NORD-SUD A MUNICIPIULUI IAȘI”
1	Descrierea pe scurt a situației actuale (date statistice, elemente specifice, etc.)	Municipiul Iași se află în partea de est a Moldovei, în Câmpia Moldovei, fiind așezat în calea vechilor drumuri comerciale care legau nordul și vestul Europei de sud-estul continental și de Orientul Apropiat. Orașul se află pe râul Bahlui, un afluent al Jijiei, care se varsă în râul Prut. În perioada medievală Târgul Leșilor se afla situat pe una dintre cele mai importante artere comerciale din zonă, respectiv pe axa Lvov (Polonia) - Constantinopol, cel mai important oraș din acea perioadă. Situat pe această axă a ajutat la dezvoltarea sa, deoarece pe aici treceau toți comercianții spre și dinspre Constantinopol. Prin extinderea lui, Iașul este legendara „urbe a celor 7 coline”, comparat în 1691 de italianul Marco Bandini ca fiind „O nouă Romă”. Cele șapte coline sunt Cetățuia, Galata, Copou, Bucium-Păun, Șorogari, Repedea și Breazu, cu altitudini variind între 50 m în Lunca Bahluiului și 400 m pe Dealul Păun și Dealul Repedea. Principalele coline sunt Copou, Cetățuia, Tătărași și Galata.

	Iașul este orașul marilor idei, al primei mari uniri, al primului spectacol de teatru în limba română, al primului muzeu literar memorial (Bojdeuca din Țicău) și al primului Muzeu de Istorie Naturală. În oraș, pe dealul Copoului, se află cea mai veche universitate din România, Universitatea din Iași, numită în prezent Universitatea „Alexandru Ioan Cuza”. Întemeiată în 1860 prin decret de către principele Alexandru Ioan Cuza, continuatoare a vechii Academii Mihăilene. Universitatea are astăzi 15 facultăți, cu peste 40.000 de studenți. Clădirea principală, monument de arhitectură, a fost ridicată în 1896. Tot în Iași se află continuatoarea primei școli superioare de inginerie din România, Universitatea Tehnică „Gh. Asachi”, cu peste 15.000 de studenți, prima școală superioară de muzică din România, Universitatea de Arte „George Enescu”, Universitatea de Medicină și Farmacie „Grigore T. Popa”, Universitatea de Științe Agricole și Medicină Veterinară „Ion Ionescu de la Brad”, Universitatea Petre Andrei. În Piața Eminescu, în perioada interbelică, s-a ridicat clădirea Fundației Culturale Regale, ce astăzi găzduiește cea mai veche bibliotecă universitară din țară, Biblioteca Centrală Universitară „Mihai Eminescu”, cu un fond de carte ce se apropie de 3 milioane de exemplare, unele foarte rare. Principalele campusuri studențești se află în Tudor Vladimirescu (22 cămine) - unde se află cel mai mare cămin din partea de sud-est a Europei, Codrescu (5 cămine și complexul internațional Gaudeamus), Titu Maiorescu (4 cămine), Târgușor-Copou (4 cămine) și Agronomie (5 cămine). Traseul prezentat în actuala notă de fundamentare unește campusurile universitare din Copou cu cel din Tudor Vladimirescu, trecând prin imediata proximitate a 4 universități, a Bibliotecii Universitare „Mihai Eminescu” și a mai multor școli și licee, conectându-le între ele și cu zonele rezidențiale și comerciale din apropiere. Pe traseul propus pentru amenajarea pistelor de biciclete sau benzilor dedicate transportului de biciclete nu există posibilitatea de deplasare continuă, în deplină siguranță a unui biciclist. Pista de biciclete existentă nu acoperă întreaga distanță, nu are continuitate, există obstacole pe ea (stâlpi, vegetație, chioșcuri, bănci etc.),
--	---

		iar acest lucru o face aproape inutilizabilă. În această situație, pista de biciclete nu-și îndeplinește funcția pe care ar trebui să o aibă adică o variantă ecologică la deplasarea cu autoturismul sau a transportului urban. Fluxurile de intrare la orele dimineții și amiezii sunt orientate către oraș și în special către centru iar cele de ieșire invers după orele 16. Acest fapt provoacă o reală problemă traficului auto în orele critice, acesta fiind îngreunat de lipsa pistelor de biciclete care ar încuraja cetățenii în utilizarea mijloacelor de transport alternativ. Totodată, lipsa unei centuri ocolitoare face ca accesul bicicliștilor din zona metropolitană către centrul orașului să fie îngreunat, ei neavând posibilitatea să evite aglomerația orașului prin folosirea unor rute ocolitoare. Pe tronsoane, situația actuală se prezintă astfel: Tronson 1 – Bulevardul Carol I (începând de la rond Agronomie poziția kilometrică 0+000 – 1+450 Rond Agronomie – Parc Copou) – până la strada Gh. Asachi: ➤ Pe partea stângă (în sensul kilometric, adică de coborâre Copou) există o pistă pentru biciclete, realizată din îmbrăcămintă asfaltică, dispusă între spațiul verde și trotuarul existent, cu lățimea de 1.50 m, insuficientă pentru 2 fluxuri de circulație. Această pistă pentru biciclete prezintă deficiențe de amenajare atât la intersecția cu traficul pietonal cât și cel cu vehiculele motorizate. ➤ Partea carosabilă are o lățime de 12,00 m, formată din patru benzi de circulație cu lățimea de 3,00 m fiecare. Pe benzile de la axul drumului se află câte o linie de tramvai pentru fiecare sens. Destinația actuală a celor patru benzi este pentru autovehicule, iar cele de la ax sunt destinate și tramvaielor. Încadrarea părții carosabile este cu borduri 20 x 25 cm. ➤ De o parte și de alta a părții carosabile sunt amenajate: spații verzi, cu lățimea de cca. 2,00 m pe partea stângă, de cca. 3,00 m pe partea dreaptă; trotuare cu lățimea de cca. 3,50 m pe partea stângă și cu lățimea de cca. 5,00 m pe partea dreaptă. ➤ Pe partea stângă (în sensul kilometric, adică coborâre Copou), există o pistă pentru biciclete, realizată din îmbrăcămintă asfaltică, dispusă între spațiul verde și trotuarul existent, cu lățimea de
--	--	---

		1,50 m. Această pistă pentru biciclete prezintă deficiențe de amenajare atât la intersecția cu traficul pietonal cât și cel cu vehiculele motorizate. Tronson 2- Strada Gheorghe Asachi - Strada Lascăr Catargi - Vasile Conta - Piața Independenței (cuprinsă între pozițiile km 1+862- 3+350) : ➤ Pe strada Gheorghe Asachi, sectorul cuprins între km 1+862 până la 2+150 este cu sens unic de circulație, partea carosabilă are o lățime de circa 6 m. Pe partea stângă, în prezent se parchează autoturisme. ➤ Pe sectorul kilometric cuprins între km 2+150 până la 2+237, strada are două sensuri de circulație și are o lățime de circa 8 m. ➤ Strada Lascăr Catargi, de la km 2+237 până la 3+120, are două sensuri de circulație, cu lățime de carosabil de aproximativ 7.00 m. Carosabilul este încadrat cu borduri. ➤ Sectorul de pe strada Vasile Conta are o lățime de circa 15 m, format din două benzi de circulație și parări stânga – dreapta așezate la 60 grade. Carosabilul este încadrat cu borduri. ➤ Strada Piața Independenței are o lățime de circa 12 m cu 4 benzi de circulație. Carosabilul este încadrat cu borduri. ➤ Parcul Piața Independenței a fost reamenajat în anul 2020. Statuia Independenței este elementul central al parcului. Tronson 3 - B-dul Independenței – strada Sărării-strada Elena Doamna - până la strada Pădurii : ○ 3.1 B-dul Independenței – tronsonul cuprins între pozițiile kilometrice 3+350 – 4+100 (stație BUS Piața Independenței– până la intersecția cu strada Sărării): ○ Partea carosabilă are o lățime de 18.00- 21.00 m, formată din șase benzi de circulație (câte trei benzi pe fiecare sens) cu lățimea de 3.50 m fiecare. Destinația actuală a celor șase benzi este traficul de autovehicule. Carosabilul este încadrat cu borduri. ○ De o parte și de alta a părții carosabile sunt amenajate trotuare, cu lățimea de cca. 4.00m pe partea stângă și cu lățimea de circa 4.50m pe partea dreaptă. ○ 3.2 Strada Sărării – tronsonul cuprins între pozițiile kilometrice 4+100 – 4+378 (Intersecție cu B-dul Independenței – Strada Elena Doamna, zona Tribunal)
--	--	---

	○ Partea carosabilă are o lăţime de 21.00 m, formată din şase benzi de circulaţie (câte trei benzi pe fiecare sens) cu lăţimea de 3.50 m fiecare. Destinaţia actuală a celor şase benzi este traficul de autovehicule. Carosabilul este încadrat cu borduri. ○ De o parte şi de alta a părţii carosabile sunt amenajate trotuare cu lăţimea de circa 4.50m. ○ 3.3 Strada Elena Doamna – tronsonul cuprins între poziţiile kilometrice 4+378 – 4+450 (zona Parc Sinagogă): ○ Partea carosabilă are o lăţime de 16.00 m, formată din cinci benzi de circulaţie (două benzi pe partea stângă şi trei benzi pe partea dreaptă). Destinaţia actuală a celor cinci benzi este traficul de autovehicule şi a tramvaielor. Benzile destinate pentru traficul autovehiculelor au lăţimea de circa 3.00m şi cele de lângă axa străzii sunt destinate traficului autovehiculelor şi a tramvaielor şi au lăţimea de circa 3.50 m. Carosabilul este încadrat cu borduri. ○ Pe ambele părţi sunt amenajate trotuare, cu lăţimea de circa 3.00m pe partea stângă şi de circa 2.50 m pe partea dreaptă. În zona Parc Sinagogă, pe partea stângă, este amenajat spaţiu verde cu lăţimea de 3.00 m şi un trotuar de 2.50 m. Tronson 4 - Strada Pădurii ➤ Partea carosabilă are 8.00 m lăţime, acest sector cuprinde linia de tramvai, cu dublu sens, ce duce spre cartier Tătăraşi şi pe partea dreaptă (în sensul de coborâre) o zonă destinată transportului cu bicicleta, această zonă este delimitată cu stâlpi flexibili reflectorizanţi. ➤ De o parte şi de alta a părţii carosabile sunt amenajate trotuare cu lăţimea de circa 1.50 m. Tronson 5 - B-dul Tudor Vladimirescu – până la pista existentă de pe malul Bahluiului. 5.1 Pe sectorul kilometric cuprins de la km 4+750 până la 4+900 (de la intersecţia str. Pădurii – Bld. T. Vladimirescu până la intersecţia Bld. T. Vladimirescu – Strada Tatarasi), partea carosabilă are 14.00 m lăţime, cu patru benzi de circulaţie, câte două pe fiecare sens. Pe fiecare sens de circulaţie, pe prima bandă se parchează autoturisme. De o parte şi de alta a părţii carosabile sunt amenajate trotuare cu lăţimea de circa
--	---

	2.00 m. 5.2 Pe sectorul de la km 4+900 până la km 5+306 (intersecția Bld. T. Vladimirescu – Strada Tătărași până la intersecția Bld. T. Vladimirescu – Str. V. Lupu) partea carosabilă are o lățime de cca. 16.00 m, cu 6 benzi de circulație. Patru benzi sunt destinate circulației autovehiculelor și două fiind destinate pentru parcare. De o parte și de alta a părții carosabile sunt amenajate trotuare cu lățimea de circa 2.00 m. B-dul Tudor Vladimirescu – tronsonul cuprins între km 4+900 și km 5+504 (de la intersecția cu strada Strada Elena Doamna / Bucșinescu - până la pod peste Bahlui, Iulius Mall): Partea carosabilă are o lățime de 19.00 -20.00 m, formată din șase benzi de circulație (trei benzi pe fiecare sens de circulație). Pe benzile de lângă axa străzii se află linia de tramvai, aceste benzi fiind dedicate transportului public, au o lățime de 3.00 m și sunt delimitate cu butoni reflectorizanți. Celelalte patru benzi, au lățimea de 3.00-3.50 m și sunt destinate traficului de autovehicule. Pe ambele părți sunt amenajate trotuare cu lățimea de 2.00 - 3.00 m. Tronsonul 6. Strada Elena Doamna – tronsonul cuprins între pozițiile kilometrice 4+000 – 4+350 (zona Tribunal – intersecție cu strada Anastasie Panu): Partea carosabilă are o lățime de 16,00 m, formată din cinci benzi de circulație (două benzi pe partea stângă și trei benzi pe partea dreaptă) cu lățimea de 3,00 m cele care sunt destinate pentru traficul autovehiculelor și 3,50 m cele care sunt destinate traficului autovehiculelor și a tramvaielor. Pe benzile de la axul drumului se afla câte o linie de tramvai pentru fiecare sens. Destinația actuală a celor cinci benzi este traficul de autovehicule, iar cele de la ax sunt destinate și tramvaielor. Incadrarea părții carosabile este cu borduri 20 x 25 cm. Pe partea stângă a părții carosabile sunt amenajate spații verzi, cu lățimea de 3,00 m pe partea stângă și 2,50 m pe partea dreaptă; pe ambele părți sunt amenajate trotuare, cu lățimea de cca. 3,00 m pe partea stângă și de cca. 2,50 m pe partea dreaptă.
--	--

		Tronsonul 7. Strada Elena Doamna – tronsonul cuprins între pozițiile kilometrice 4+350 – 4+900 (de la intersecția cu strada Anastasie Panu - până la intersecția cu B-dul Tudor Vladimirescu): Partea carosabilă are o lățime de 14,00 m, formată din patru benzi de circulație (două benzi pe partea stângă și două benzi pe partea dreaptă) cu lățimea de 3,50 m. Pe benzile de la axul drumului se afla câte o linie de tramvai pentru fiecare sens. Destinația actuală a celor patru benzi este traficul de autovehicule, iar cele de la ax sunt destinate și tramvaielor. Incadrarea părții carosabile este cu borduri 20 x 25 cm. Pe ambele părți sunt amenajate trotuare, cu lățimea de cca. 2,00 m pe partea stângă și cu lățimea de cca. 2,50 m pe partea dreaptă. Tronsonul 8. B-dul Tudor Vladimirescu – tronsonul cuprins între pozițiile kilometrice 4+900 5+504 (de la intersecția cu strada Strada Elena Doamna / Bucsinescu - până la pod peste Bahlui, Iulius Mall, sfârșit traseu proiectat): Partea carosabilă are o lățime de 19,00 – 20,00 m, formată din șase benzi de circulație (trei benzi pe partea stângă și trei benzi pe partea dreaptă). Pe benzile de la axul drumului se afla câte o linie de tramvai pentru fiecare sens, aceste benzi sunt dedicate transportului public și au o lățime de 3,00 m, delimitate și cu butoni reflectorizanti. Celelalte patru benzi au lățimea de 3,00 – 3,50 m și sunt destinate traficul de autovehicule. Incadrarea părții carosabile este cu borduri 20 x 25 cm. Pe ambele părți sunt amenajate trotuare, cu lățimea de 2,00 – 3,00 m.
2	Necesitatea și oportunitatea investiției pentru care se aplică	Poluarea aerului este una dintre cele mai serioase probleme la nivel mondial. Conform Organizației Mondiale a Sănătății, în 2021, 99% din populație a respirat un aer de o calitate inferioară limitelor admise, iar aceasta a produs 4,2 milioane de decese premature. Doar aceste cifre și este suficient pentru a înțelege că poluarea atmosferică este o problemă globală. Sursele majore de poluare atmosferică sunt dincolo de capacitatea individului de a le controla, fiind necesară o acțiune concertată din partea factorilor de decizie la nivel local, național și regional. Cauzele care duc la poluarea aerului cu noxe sunt reprezentate de

	sectoarele esențiale ale economiei, respectiv: transporturile, în mod special cele rutiere, producția de energie electrică, mai ales cea din centralele termoelectrice pe cărbune, managementul deșeurilor, planificarea urbană și agricultura. Expunerea cronică la particule în suspensie duce la apariția bolilor cardiovasculare și respiratorii, inclusiv a cancerului pulmonar. Copiii și persoanele de peste 60 de ani sunt cele mai afectate. Riscuri majore pentru sănătate implică și expunerea la ozon, dioxid de azot și dioxid de sulf. În marile aglomerări urbane, dar nu numai, concentrațiile sunt deseori peste limitele admise. Aceste gaze sunt responsabile de apariția și agravarea astmului bronșic, diferite simptome bronșice, inflamația pulmonară și de funcția pulmonară redusă. Acestea nu sunt singurele efecte nocive asupra sănătății pe care le provoacă poluarea atmosferică. Poluarea aerului poate afecta, practic, fiecare organ și poate fi cauza oricărei suferințe de natură canceroasă. Cercetările arată că poluarea atmosferică este factor determinant sau agravant al bolilor cardiovasculare, diabetului și demenței senile, al problemelor hepatice și al cancerului de vezică urinară, până la boli ale oaselor și pielii. Poluarea afectează fertilitatea feminină și masculină și poate fi una dintre cauzele care duc la avort spontan sau naștere prematură. Medicii susțin că există legături de cauzalitate inclusiv între boala Parkinson și incidența foarte crescută a autismului și poluarea atmosferică. Mobilitatea urbană durabilă reprezintă una dintre provocările principale cu care se confruntă orașele din UE și este un subiect de îngrijorare pentru numeroși cetățeni. Transportul rutier se numără printre principalele cauze ale poluării atmosferice și ale emisiilor de gaze cu efect de seră în zonele urbane, iar costurile la nivel de societate determinate de congestia traficului sunt foarte ridicate. Poluarea aerului este considerată de OMS o „urgență de sănătate publică” și avertizează că impactul asupra sănătății, care a fost probat cu certitudine, este doar „vârful aisbergului”, dat fiind faptul că particulele în suspensie mici ($\leq PM_{2,5}$) penetrează bariera pulmonară, pătrund în sânge și pot afecta orice organ. Știm deja că România este vizată de mai multe
--	--

	proceduri de constatare a neîndeplinirii obligațiilor cu privire la calitatea aerului, deschise de CE. Însă avertismentele de la Bruxelles, sancțiunile birocratice sau chiar amenziile nu ajută în niciun fel românii să respire un aer mai curat. Experiența din Europa subliniază corelațiile dintre existența unei infrastructuri sigure și cantitatea de trafic pe biciclete. În Copenhaga, construirea pistelor de biciclete a avut ca rezultat o creștere a traficului cu bicicleta între 18-20% (sursa: Jensen, S.U., Rosenkilde, C. & Jensen, N., 2007, "Siguranța rutieră și riscul perceput al facilităților pentru cicliști în Copenhaga. Prezentare pentru Întâlnirea Generală Anuală a Federației Europene a Bicicliștilor", pp.1-9) , pe drumurile unde au fost realizate piste. Infrastructura, programele și politicile necesare creșterii ratei utilizării bicicletei și a mersului pe jos, sunt bine cunoscute și testate, având succes în multe orașe europene. În România sunt în vigoare 33 de acte normative și hotărâri care au ca scop controlul poluării apelor, solului și aerului. Legea 104 din 2011 se referă explicit la poluarea atmosferică și stabilește valorile limită ale poluanților atmosferici, precum și strategii pentru reducerea poluării, dar și sancțiuni pentru cei care încalcă aceste norme. Pe baza datelor culese de senzorii instalați, Airly, un serviciu complet de monitorizare a aerului, a stabilit un top 5 al celor mai poluate județe din țară. Cele cinci județe și localitățile acestora (în ordine) sunt afectate, în cea mai mare măsură, de poluarea atmosferică. Acestea sunt: Covasna, Ilfov, București, Iași și Dolj. Municipiul Iași face eforturi susținute pentru îmbunătățirea opțiunilor de transport în comun și a celui alternativ: achiziționarea autobuzelor cu emisii reduse de carbon (Euro 6), mijloace de transport în comun cu emisii „0” de carbon (autobuze electrice și tramvaie), modernizarea și extinderea căilor de rulare a tramvaielor, introducerea benzilor unice pentru mijloacele de transport în comun, realizarea flotei de trotinete electrice, implementarea proiectului Iași Velo City (54 de stații de îmbarcare și închiriere a bicicletelor, 35 de parcuri pentru biciclete private, 11 stații service, 940 de biciclete mecanice, 83 de biciclete electrice, 43 de triciclete pentru persoanele de vârstă a treia și 19 triciclete pentru persoane cu dizabilități), parcuri pentru biciclete, politica pentru vehicule electrice și extinderea
--	--

	zonelor pietonale. Alături de traficul pietonal, ciclismul urban este o modalitate de deplasare ecologică, socială, care nu generează poluare sau zgomot și care face bine sănătății. Ciclismul urban este o modalitate de transport nepoluant care trebuie să beneficieze de o mai mare atenție, în contextul măsurilor pe termen mediu și lung privind protecția climei, reducerea zgomotului și gestionarea calității aerului. Ciclismul este un subsistem al traficului nemotorizat și al doilea ca importanță pentru "mobilitatea locală". Ciclismul reprezintă o modalitate esențială de a reduce ambuteiajele în trafic, prin înlocuirea călătoriilor urbane motorizate pe distanțe scurte. O rețea mică, interconectată și funcțională de piste de bicicletă promovează ciclismul urban, și apare ca o invitație deschisă către cei care nu merg deloc cu bicicleta sau către cei ce fac acest lucru ocazional. Obiectivul îl reprezintă punerea accentului pe zonele cu cea mai mare cerere de transport, dar evitând în același timp fragmentarea și discontinuitatea rețelei de ciclism. O creștere semnificativă a ponderii ciclismului în cota modală poate contribui, de asemenea, la îmbunătățirea fluxului de autovehicule și poate permite economisirea de fonduri care altfel ar fi alocate pentru construcția de noi drumuri sau de extinderea celor existente. Pondere ciclismului în cota modală este puternic influențată de existența unei infrastructuri de ciclism sigure și de cultura/mentalitatea locală privind mersul pe bicicletă. Multe orașe sunt paralizate din cauza traficului motorizat la orele de vârf ale dimineții și serii. Ca rezultat, orașele noastre sunt zgomotoase și poluate, iar șoferii, dar și ceilalți participanți la trafic suferă de stres suplimentar datorat traficului copleșitor. Lucrul ce face ca situația să fie și mai rea, este faptul că majoritatea mașinilor circulă cu trei locuri libere. Cel mai frecvent, jumătate din călătoriile făcute cu mașina sunt mai scurte de cinci kilometri și un sfert dintre ele sunt de trei kilometri sau chiar mai scurte. Deoarece motoarele auto sunt cele mai eficiente odată ce s-au încălzit, consumul de combustibil și, prin urmare, emisiile de CO₂ sunt foarte ridicate în primii kilometri. O astfel de schemă de transport nu numai că este
--	---

		ineficientă; ci este și în detrimentul bunăstării noastre. Ciclismul, de cealaltă parte, necesită mult mai puțin spațiu și poate ajuta orașele prin evitarea blocajelor în trafic sau prin reducerea spațiului utilizat pentru amenajarea străzilor. În general, călătoriile de până la cinci kilometri pot fi ușor parcurse cu bicicleta. Pe o distanță de până la 1 km, pietonii ajung mai repede la destinație decât șoferii. Pe distanțe de până la 3 km, bicicliștii sunt mai "rapizi" decât șoferii. <i>Cum putem crește ponderea bicicletei în cota modală?</i> Acționând în următoarele domenii: • Planificarea și dezvoltarea unei strategii de ciclism: planificare integrată; rețele de ciclism • Infrastructură: piste, parcări și semnalizare pentru bicicliști • Comunicații • Legătura/conectarea cu alte mijloace de transport Pentru a crește numărul celor care utilizează în deplasările lor zilnice bicicleta, dar și pentru a spori siguranța bicicliștilor în trafic, se impune necesitatea realizării infrastructurii pentru biciclete. Existența și designul acestora poate schimba mentalități și atitudini. Mersul cu bicicleta înseamnă deplasări cu emisii zero și înlocuirea vehiculelor cu combustibili fosili. Mersul cu bicicleta sporește atractivitatea zonelor urbane, creează o nouă structură a mobilității locale și reduce traficul
3	Corelarea cu proiecte deja implementate la nivel local	Prezentul proiect este complementar din punct de vedere tehnic și funcțional cu proiectele de investiții publice propuse de autoritățile publice asupra infrastructurii de mobilitate. Acesta se află într-o strânsă legătură cu proiectele de transport public asumate în cadrul PMUD : „Sistem alternativ de mobilitate urbană utilizând stații automate de închiriere a bicicletelor – Iași Velocity” Finanțarea proiectului se va face prin intermediul Programului Operațional Regional (POR) 2014 – 2020, Axa Prioritară 4 „Sprijinirea dezvoltării urbane durabile”, valoarea totală a acestuia fiind de 22.226.523,64 lei, inclusiv TVA. Prin intermediul proiectului, a cărui durată de implementare este de 24 de luni, vor fi amenajate 50 de

	stații de îmbarcare și închiriere pentru biciclete (62 de amplasamente) și vor fi cumpărate 813 de biciclete inteligente mecanice, 37 de biciclete inteligente electrice și 80 de triciclete pentru seniori și pentru persoanele cu dizabilități. De asemenea, proiectul presupune și implementarea un sistem inteligent de mobilitate urbană alternativă, independent energetic utilizând biciclete inteligente, la care adaugă sisteme de andocare și terminale inteligente, cu posibilitatea închirierii cu ajutorul tuturor modalităților electronice, precum și pe baza cardului de acces. “Iași Velo City este un proiect care se subordonează conceptului mai larg de Smart City și privește construirea unui număr de stații pentru biciclete de diferite tipuri, utile pentru transportul de agrement, dar și în alte scopuri. «Iași Velo City» se dorește a fi, împreună cu sistemul public de transport, o alternativă la utilizarea mașinilor personale”, a declarat primarul Mihai Chirica. Obiectivele specifice ale proiectului sunt creșterea cu 3,8% a utilizării deplasărilor cu bicicleta și pietonale, respectiv reducerea emisiei gazelor cu efect de seră cu 1,4%, ambele în anul 2023 (primul an după finalizarea implementării proiectului), față de scenariul „fără proiect”. • „Reabilitarea infrastructurii de tramvai în Municipiul Iași” este un proiect amplu în cadrul căruia sunt modernizați în total 5.720 de metri liniari de cale simplă de rulare, de-a lungul cărora sunt amenajate 7 stații de tramvai și o stație intermodală pe bulevardul Virgil Săhleanu ce va permite călătorilor/navetiștilor să aleagă mijlocul de transport ecologic, ieftin și sigur. În cadrul acestui proiect regăsim subdiviziunile acestuia și anume: “Reabilitarea infrastructurii de tramvai în Municipiul Iași – Reorganizarea circulației pe bulevardul Tudor Vladimirescu” Modernizarea Bulevardului Tudor Vladimirescu prin lucrările de execuție susținute cu fonduri europene în cadrul proiectului „Reabilitarea infrastructurii de tramvai în Municipiul Iași – Reorganizarea circulației pe bulevardul Tudor Vladimirescu”. Valoarea totală a proiectului este 114.197.308,33 lei (aproape 24 de milioane de euro) și este asigurată prin Programul Operațional Regional – Axa 4.1.
--	--

	"Sistem e-ticketing pentru îmbunătățirea mobilității în zona metropolitană Iași" Sistemul de e-ticketing va permite colectarea, memorarea, transmiterea și prelucrarea tuturor datelor referitoare la emiterea, vânzarea, utilizarea, validarea și controlul titlurilor de transport. Sistemul, bazat pe dispozitive de validare instalate în vehiculele de transport în comun, cartele electronice reîncărcabile și carduri cu multiple călătorii, dar și achiziție de bilete prin intermediul unei platforme online, SMS, aplicație telefonie mobilă (Android, IOS), diverse terminale Pay Point, va permite flexibilizarea ofertei comerciale și creșterea calității serviciilor comerciale oferite călătorilor prin posibilitatea de implementare a unei game largi de abonamente. Se urmărește creșterea productivității și reducerea fraudei prin posibilitatea de monitorizare permanentă a tuturor componentelor sarcinii de transport (emiterea, vânzarea, validarea și controlul titlurilor tarifare, starea echipamentelor, respectarea programului de lucru de către angajații care interacționează cu echipamentele sistemului de taxare, respectarea planificărilor de către controlori, etc.). Sistemul va permite integrarea cu serviciile de transport oferite de operator în zona metropolitană. Valoarea totală a proiectului este de 12.645.900,88 lei, inclusiv TVA, din care pentru construcții și montaj vor fi alocați 857.621,65 lei, inclusiv TVA. Durata de implementare a proiectului este de 24 de luni Dotarea stațiilor de transport în comun cu panouri digitale de informare a timpilor de urmărire a mijloacelor de transport în comun Proiectul face parte din strategia de transformare digitală a Iașului, Primăria Municipiului Iași este partener în programul "Digital Cities Challenge" derulat de către Comisia Europeană. „Reabilitarea infrastructurii de tramvai Iași – Dancu” Proiectul „Reabilitarea infrastructurii de tramvai Iași – Dancu” face parte din lista proiectelor municipalității finanțate prin intermediul
--	--

		Programului Operațional Regional 2014 – 2020, Axa Prioritară 4 „Sprijinirea dezvoltării urbane durabile”. Valoarea totală a acestuia este de 104.022.631,88 lei, inclusiv TVA (aproximativ 21,66 milioane de euro), iar durata de implementare de 36 de luni (din care 28 de luni este durata maximă de execuție a lucrărilor). Implementarea unei benzi unice destinate transportului în comun Proiectul a fost implementat din fonduri publice locale prin amenajarea unui culoar unic delimitat fizic, înființat pe calea de rulare a tramvaielor ce permite accesul mijloacelor de transport în comun, a autovehiculelor electrice cât și a mijloacelor de transport în comun de tip taxi. Măsura a fost inițial primită cu reticență de cetățenii municipiului Iași însă după o perioadă de acomodare aceștia din urmă împreună cu municipalitatea au observat îmbunătățiri semnificative în ceea ce privește timpii de deplasare și în general fluența mijloacelor de transport în comun în trafic. Proiectul va fi extins prin amenajarea altor culoare unice destinate transportului public urmare a modernizării infrastructurilor rutiere din zonele respective.
4	Corelarea cu proiecte în curs de implementare de la nivel local	În perioada 24 septembrie 2019 - 24 septembrie 2023, Municipiul Iași implementează în calitate de partener, proiectul Achiziție mijloace de transport public - autobuze electrice 12 m deal, Brașov, Iași, Sibiu, Slatina, Suceava, cod SMIS 127865, finanțat prin Programul Operațional Regional 2014-2020, apel de proiecte cu numărul POR/2018/4/4.1/3/în parteneriat, aferent Axei prioritare 4 - Sprijinirea dezvoltării urbane durabile, Obiectivul specific 4.1 - Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă Obiectiv specific: - înlocuirea integrală a parcului de mijloace de transport în comun de pe o serie de rute de transport public operaționale, actualmente deservite cu autobuze diesel (în multe cazuri depășite fizic sau moral) - vor fi achiziționate un număr de 20 autobuze electrice cu lungimea de aproximativ 12 m, însoțite de 6 stații de încărcare rapidă și 20 stații de încărcare lentă. Autobuzele electrice vor circula pe rutele: Ruta 28 (cod

		IAS28) - Rond Dacia - Piața Alexandru cel Bun - str. Pantelimon Halipa - Podu Roș - Târgu Cucu - Bulevardul Independenței - Bulevardul Carol I - Rond Triumf și retur; (10 autobuze electrice) și Ruta 36 (cod IAS36) - Dacia - Gară - Piața Unirii / Piața Mihai Eminescu - Copou - Breazu și retur (10 autobuze electrice). În perioada 1 ianuarie 2019 - 31 decembrie 2022, Municipiul Iași implementează în calitate de partener, proiectul Achiziție mijloace de transport public - autobuze electrice 10 m deal, Iași, CJ Neamț, Tg. Mureș, cod SMIS 128113, finanțat prin Programul Operațional Regional 2014-2020, apel de proiecte cu numărul POR/2018/4/4.1/3/în parteneriat, aferent Axei prioritare 4 - Sprijinirea dezvoltării urbane durabile, Obiectivul specific 4.1 - Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă (Rutele 42 și 52 din Iași; 24 autobuze, 7 stații de încărcare rapidă, 24 stații de încărcare lentă). Obiectiv specific: - înlocuirea parcului de material rulant de transport public operaționale, actualmente deservite cu autobuze diesel (în multe cazuri depășite fizic sau moral) - Rutele 42 și 52: 24 autobuze, 7 stații de încărcare rapidă, 24 stații de încărcare lentă Asociat proiectelor de reabilitare a liniilor de tramvai a fost prevăzută achiziția de material rulant după cum urmează: - Lotul 1 - 7 tramvaie asociate proiectului Reabilitarea infrastructurii de tramvai în Municipiul Iași - Reorganizarea circulației pe bulevardul Tudor Vladimirescu, cod SMIS 123700 - Lotul 2 - 5 tramvaie asociate proiectului Reabilitarea infrastructurii de tramvai în Municipiul Iași, cod SMIS 123696. - Lotul 3 - 4 tramvaie asociate proiectului Reabilitarea infrastructurii de tramvai Iași Dancu, cod SMIS 127025 Alte proiecte: - Sistem alternativ de mobilitate urbană utilizând stații automate de închiriere a bicicletelor - Iași Velocity - Valoarea totală a proiectului: 22.226.523,64 lei; Durata proiectului: 24 de luni - Program Operațional Regional, Axa 4. Obiectiv specific 4.1. (în derulare - Contract semnat)
--	--	---

		- Sistem e-ticketing pentru îmbunătățirea mobilității în Zona Metropolitană Iași - Valoarea totală a proiectului: 12.645.900,88 lei Durata proiectului: 24 de luni - Program Operațional Regional, Axa 4. Obiectiv specific 4.1. (în derulare - Contract semnat) - MODERNIZARE DEPOU DACIA (tramvaie, troleibuze și autobuze electrice) plus zona de acces depou - pod peste pâraul Reditu, Strada Strămoșilor și Rond Dacia (indicatori tehnico-economici aprobați / autorizația de demolare emisă / autorizația de construire în curs de emitere)
5	Corelarea cu celelalte proiecte pentru care se aplică la finanțare	Din perspectiva tranziției către energia verde, proiectul este complementar cu următoarele proiecte ce urmează a fi depuse pe PNRR: - Modernizare tramă stradală și realizare pasaj subteran plus relocarea modurilor de transport prin pasajul subteran propus în zona străzilor Anastasie Panu și Strada Palat - stadiul actual: SF - Modernizarea sistemului de alimentare cu energie electrică a tramvaielor - rețele contact - inclusiv stații de redresare - stadiul actual: SF - Construire/extindere linie de tramvai pe traseul Rond Țuțora (Municipiul Iași) - Localitatea Tomești-Localitatea Holboca-Rond Dancu și achiziție de material rulant - stadiul actual: tema proiectare SF - Relocare depouri pentru tramvaie și autobuze plus troleibuze din zonele centrale pe locația fostelor platforme industrială Fortus - stadiul actual: Studiu de oportunitate - Rețea de troleibuze și achiziție de mijloace de transport cu autonomie extinsă - stadiul actual: SF - Extinderea liniei de tramvai în zona vest a municipiului Iași și asigurarea legăturii cu comuna Valea Lupului - stadiul actual: tema proiectare SF - Achiziție de tramvaie cu podea joasă, de 30 m - stadiul actual: întocmire Studiu de oportunitate - Extinderea transportului terestru cu trenul metropolitan - stadiul actual: SF - Piste pentru biciclete în Municipiul Iași - stadiul actual: SF - Fluidizarea traficului din intersecția Podu Ros cu Splai Bahlui Mal Drept și Bd. Prof D. Mangeron prin două pasaje supraterrane unidirecționale cu o singură bandă - stadiul actual: DALI, SF - Rută alternativă privind accesul spre oraș din zona Bucium - stadiul actual: SF - Parcări subterane verzi - Parcări de tip Parc & Ride în punctele de intrare în

		Municipiul Iași (ERA, Dacia, Fortus, acces dinspre Holboca, acces Cârlig, acces Tomești)
6	Efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investiții	Efectele pozitive previzionate prin realizarea obiectivului de investiții, vor fi: ➤ reducerea numărului de mașini aflate în circulație, datorită faptului că tot mai mulți locuitori pot alege bicicleta ca mijloc de transport atunci când merg la serviciu și astfel eliminarea ștrăngulărilor din fluxul de trafic, mărirea siguranței circulației prin reducerea numărului de accidente; ➤ creșterea nivelului de confortului riveranilor și îmbunătățirea generală a calității vieții în Municipiul Iași prin: poluare mai scăzută a aerului, nivel de zgomot mai scăzut, locuri publice mai curate, în timp ce opțiunile de locuire, de desfășurare a activităților economice, culturale și petrecere a timpului liber își cresc gradul de atractivitate; ➤ economisirea spațiului, pe drumuri și în parcuri, și astfel o reducere a investițiilor destinate carosabilelor și posibilitatea de a utiliza diferit spațiul public. Obiectivul general al proiectului este de a oferi posibilitatea cetățenilor municipiului Iași să utilizeze într-un mod sigur bicicletele, astfel încât să contribuie la reducerea amprente de carbon a orașului, să-și mențină sănătatea și să fie mai relaxați protejând totodată mediul înconjurător. Promovarea de către Municipiul Iași a mobilității urbane durabile și reducerea emisiilor de carbon / gaze cu efect de seră este efectuată și în zilele de week-end prin închiderea unor artere principale creând / extinzând zonele de promenadă și de utilitate publică favorizând accesul pietonal ori cu bicicleta în aceste zone. Astfel deplasările cu bicicleta pe timpul weekendurilor cresc organic, cetățenii se obișnuiesc din ce în ce mai mult cu acest mijloc de transport și astfel se va promova îndeosebi mobilitatea bazată pe mersul pe jos, utilizarea bicicletei ori a altui mijloc de transport mai puțin poluant (transportul în comun) sau total nepoluant ca mijloc de deplasare în defavoarea utilizării autoturismelor. Rezultatul: - creșterea atractivității transportului alternativ (verde) în special cel pe bicicletă, determinând ca o parte dintre posesorii de vehicule să renunțe la

		acestea - creșterea ponderii utilizatorilor de biciclete - reducerea emisiilor de CO₂ - îmbunătățirea mobilității locale și a managementului urban
7	Modul de îndeplinire a condițiilor aferente investițiilor	Prin activitățile sprijinite în cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență al României, "Componenta 10 - Fondul Local, Apel de Proiecte I.1 Mobilitate urbană durabilă I.1.4 Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde - piste pentru biciclete (și alte vehicule electrice ușoare) la nivel local/metropolitan", se urmărește în principal limitarea poluării din municipiile reședință de județ, zonele urbane cele mai afectate, prin promovarea unui mod sustenabil de transport. În acest moment, pentru pista de biciclete există proiectul tehnic realizat, cu avizele obținute, urmând a fi construit.
8	Descrierea procesului de implementare	După semnarea contractului de finanțare, procesul de implementare are următorii pași: Desemnarea echipei de proiect; informare și publicitate; elaborarea documentației de licitație pentru atribuirea contractului de lucrări; organizarea procedurii de achiziție publică; semnarea contractului de lucrări; încărcarea în sistemul informatic a dosarelor de achiziție încheiate pentru implementarea proiectului, în copie format .pdf; managementul proiectului. Managementul contractului de lucrări - desemnarea unui diriginte de șantier și constituirea comisiei de recepție. De asemenea, se va avea în vedere activitatea de informare și publicitate și managementul proiectului în conformitate cu prevederile contractului de finanțare și realizarea raportărilor și livrabilelor conform ghidului solicitantului
9	Alte informații	Bugetul proiectului PISTĂ BICICLETE AXA NORD-SUD A MUNICIPIULUI IAȘI Total = 1.180.000 Euro fără TVA Luând în considerare cursul InforEuro aferent lunii mai 2021 de 1 euro = 4,9227 lei (punctul 2.4. Modalitatea

		de depunere a proiectelor din Ghidul specific aferent componentei 10 - Fondul local), valoarea totală a proiectului fără TVA este de 5.808.786 lei Se vor suporta din bugetul local al Municipiului Iași sumele reprezentând alte cheltuieli necesare finalizării în bune condiții a proiectului, cheltuieli ce pot apărea pe durata implementării proiectului.
--	--	--

Presedinte de Sedinta
Mihai Liviu Gavril
Consilier local,

DESCRIEREA SUMARĂ A INVESTIȚIEI

în proiectul de hotărâre privind aprobarea depunerii cererii de finanțare în cadrul apelului de proiecte I.1.4 - Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde - piste pentru biciclete (și alte vehicule electrice ușoare) la nivel local/metropolitan, titlu apel: PNRR/2022/C10/I.1/I.1.4 privind proiectul „PISTĂ BICICLETE AXA NORD-SUD A MUNICIPIULUI IAȘI”

1. ASPECTE CONSTATATE.

Municipiul Iași se află în partea de est a Moldovei, în Câmpia Moldovei, fiind așezat în calea vechilor drumuri comerciale care legau nordul și vestul Europei de sud-estul continental și de Orientul Apropiat. Orașul se află pe râul Bahlui, un afluent al Jijiei, care se varsă în râul Prut. În perioada medievală Târgul leșilor se afla situat pe una dintre cele mai importante artere comerciale din zonă, respectiv pe axa Lvov (Polonia) - Constantinopol, cel mai important oraș din acea perioadă. Situarea pe această axă a ajutat la dezvoltarea sa, deoarece pe aici treceau toți comercianții spre și dinspre Constantinopol.

Prin extinderea lui, Iașul este legendara „urbe a celor 7 coline”, comparat în 1691 de italianul Marco Bandini ca fiind „O nouă Romă”. Cele șapte coline sunt Cetățuia, Galata, Copou, Bucium-Păun, Șorogari, Repedea și Breazu, cu altitudini variind între 50 m în Lunca Bahluiului și 400 m pe Dealul Păun și Dealul Repedea. Principalele coline sunt Copou, Cetățuia, Tătărași și Galata.

În oraș, pe dealul Copoului, se află cea mai veche universitate din România, Universitatea din Iași, numită în prezent Universitatea „Alexandru Ioan Cuza”. Întemeiată în 1860 prin decret de către principele Alexandru Ioan Cuza, continuatoare a vechii Academii Mihăilene. Universitatea are astăzi 15 facultăți, cu peste 40.000 de studenți. Clădirea principală, monument de arhitectură, a fost ridicată în 1896.

Tot în Iași se află continuatoarea primei școli superioare de inginerie din România, Universitatea Tehnică „Gh. Asachi”, cu peste 15.000 de studenți, prima școală superioară de muzică din România, Universitatea de Arte „George Enescu”, Universitatea de Medicină și Farmacie „Grigore T. Popa”, Universitatea de Științe Agricole și Medicină Veterinară „Ion Ionescu de la Brad”, Universitatea Petre Andrei.

În Piața Eminescu, în perioada interbelică, s-a ridicat clădirea Fundației Culturale Regale, ce astăzi găzduiește cea mai veche bibliotecă universitară din țară, Biblioteca Centrală Universitară „Mihai Eminescu”, cu un fond de carte ce se apropie de 3 milioane de exemplare, unele foarte rare.

Principalele campusuri studențești se află în Tudor Vladimirescu (22 cămine) - unde se află cel mai mare cămin din partea de sud-est a Europei, Codrescu (5 cămine și complexul internațional Gaudeamus), Titu Maiorescu (4 cămine), Târgușor-Copou (4 cămine) și Agronomie (5 cămine).

Traseul prezentat în actuala notă de fundamentare unește campusurile universitare din Copou cu cel din Tudor Vladimirescu, trecând prin imediata proximitate a 4 universități, a Bibliotecii Universitare „Mihai Eminescu” și a mai multor școli și licee, conectându-le între ele și cu zonele rezidențiale și comerciale din apropiere.

Pe traseul propus pentru amenajarea pistelor de biciclete sau benzilor dedicate transportului de biciclete nu există posibilitatea de deplasare continuă, în deplină siguranță a unui biciclist. Pista de biciclete existentă nu acoperă întreaga distanță, nu are continuitate, există obstacole pe ea (stâlpi, vegetație, chioșcuri, bănci etc.), iar acest lucru o face aproape inutilizabilă.

În această situație, pista de biciclete nu-și îndeplinește funcția pe care ar trebui să o aibă adică o variantă ecologică la deplasarea cu autoturismul sau a transportului urban.

Fluxurile de intrare la orele dimineții și amiezii sunt orientate către oraș și în special către centru iar cele de ieșire invers după orele 16. Acest fapt provoacă o reală problemă traficului auto în orele critice, acesta fiind îngreunat de lipsa pistelor de biciclete care ar încuraja cetățenii în utilizarea mijloacelor de transport alternativ.

Totodată, lipsa unei centuri ocolitoare face ca accesul bicicliștilor din zona metropolitană către centrul orașului să fie îngreunat, ei neavând posibilitatea să evite aglomerația orașului prin folosirea unor rute ocolitoare.

2. NECESITATEA ȘI OPORTUNITATEA INVESTIȚIEI

Poluarea aerului este una dintre cele mai serioase probleme la nivel mondial. Conform Organizației Mondiale a Sănătății, în 2021, 99% din populație a respirat un aer de o calitate inferioară limitelor admise, iar aceasta a produs 4,2 milioane de decese premature. Doar aceste cifre și este suficient pentru a înțelege că poluarea atmosferică este o problemă globală.

Sursele majore de poluare atmosferică sunt dincolo de capacitatea individului de a le controla, fiind necesară o acțiune concertată din partea factorilor de decizie la nivel local, național și regional. Cauzele care duc la poluarea aerului cu noxe sunt reprezentate de sectoarele esențiale ale economiei, respectiv: transporturile, în mod special cele rutiere, producția de energie electrică, mai ales cea din centralele termoelectrice pe cărbune, managementul deșeurilor, planificarea urbană și agricultura.

Expunerea cronică la particule în suspensie duce la apariția bolilor cardiovasculare și respiratorii, inclusiv a cancerului pulmonar. Copiii și persoanele de peste 60 de ani sunt cele mai afectate. Riscuri majore pentru sănătate implică și expunerea la ozon, dioxid de azot și dioxid de sulf. În marile aglomerări urbane, dar nu numai, concentrațiile sunt deseori peste limitele admise. Aceste gaze sunt responsabile de apariția și agravarea astmului bronșic, diferite simptome bronșice, inflamația pulmonară și de funcția pulmonară redusă.

Acestea nu sunt singurele efecte nocive asupra sănătății pe care le provoacă poluarea atmosferică. Poluarea aerului poate afecta, practic, fiecare organ și poate fi cauza oricărei suferințe de natură canceroasă.

Municipiul Iași face eforturi susținute pentru îmbunătățirea opțiunilor de transport în comun și a celui alternativ: achiziționarea autobuzelor cu emisii reduse de carbon (Euro 6), mijloace de transport în comun cu emisii „0” de carbon (autobuze electrice și tramvaie), modernizarea și extinderea căilor de rulare a tramvaielor, introducerea benzilor unice pentru mijloacele de

transport în comun, realizarea flotei de trotinete electrice, implementarea proiectului Iași Velo City (54 de stații de îmbarcare și închiriere a bicicletelor, 35 de parcuri pentru biciclete private, 11 stații service, 940 de biciclete mecanice, 83 de biciclete electrice, 43 de triciclete pentru persoanele de vârstă a treia și 19 triciclete pentru persoane cu dizabilități), parcuri pentru biciclete, politica pentru vehicule electrice și extinderea zonelor pietonale.

Alături de traficul pietonal, ciclismul urban este o modalitate de deplasare ecologică, socială, care nu generează poluare sau zgomot și care face bine sănătății.

3. OBIECTIVELE PROIECTULUI

Obiectivul general al proiectului: reducerea emisiilor de CO₂ prin susținerea mobilității urbane verde, prin asigurarea infrastructurii pentru transportul verde de tip biciclete, trotinete, în Municipiul Iași; de a oferi posibilitatea cetățenilor municipiului Iași să utilizeze într-un mod sigur bicicletele, astfel încât să contribuie la reducerea amprente de carbon a orașului, să-și mențină sănătatea și să fie mai relaxați protejând totodată mediul înconjurător.

Obiective specifice:

- Reducerea gradului de utilizare a vehiculelor personale
- diminuarea congestiilor traficului;
- reducerea emisiilor de CO₂;
- promovarea transportului verde;
- creșterea nivelului de sănătate a cetățenilor Municipiului Iași
- îmbunătățirea condițiilor de trai.

4. DESCRIEREA PROIECTULUI

Amplasamentul studiat este în municipiul Iași, județul Iași și face legătura între partea de Nord (Universitatea Al. I. Cuza Iași) cu partea de Sud-Est (Campusul Tudor Vladimirescu și Universitatea Tehnică Gh. Asachi Iași). Lungimea propusă pentru amenajare este de 5,9 km ce reprezintă traseul Rond Copou – Gheorghe Asachi - Lascar Catargi - Vasile Conta - Piața Independenței – B-dul Independenței – Targu Cucu – Elena Doamna – str. Padurii – B-dul Tudor Vladimirescu – Pod Bahlui (Iulius Mall), Mun. Iași, Jud. Iași.

Pentru încadrarea măsurătorii în sistemul de proiecție „Stereografic 1970” și „Sistem de referință Marea Neagră 1975”, coordonatele punctelor s-au determinat prin tehnologia GPS, utilizând metoda RTK, folosind sistemul SOUTH 82-V.

Măsurătorile s-au executat cu un receptor GNSS, utilizând metoda RTK.

Preciziile obținute prin acest procedeu se încadrează între: Orizontal RTK : +/- 2 cm Vertical RTK : +/- 3 cm.

Se vor realiza următoarele lucrări:

- amenajarea de piste ciclabile sigure, delimitate de traficul motorizat și pietonal, prin marcare și mobilier urban - separatori fizici;
- amenajarea trecerilor pentru biciclete la nivelul intersecțiilor, prin amenajări de trecere la nivel, acolo unde este cazul, semnalizare rutieră orizontală și verticală, asternere de covor antiderapant roșu.

5. COMPLEMENTARITATEA PROIECTULUI

Proiectul este complementar celorlalte proiecte aflate în implementare sau ce urmează a fi implementate: Iași Velo City, realizarea master planului pentru circulația bicicletelor și proiectare pentru amenajare piste de biciclete pe arterele Municipiului Iași, modernizarea arterelor rutiere, promovarea transportului verde.

Implementarea proiectului va asigura o rută sigură pentru biciclisti, care leaga zona Copou (rond Agronomie - campus studentesc) și B-dul Tudor Vladimirescu (campus studentesc).

Implementarea proiectului va aduce în mod direct la scăderea numărului de incidente în trafic în care sunt implicați utilizatorii de biciclete

Creșterea atractivității deplasării cu bicicleta va duce la creșterea utilizatorilor acestui mijloc de deplasare, ceea ce implicit va contribui la reducerea emisiilor de carbon, a poluării fonice și a consumului de energie, având ca rezultat final îmbunătățirea calității mediului înconjurător și creșterea bunăstării locuitorilor.

6. REZULTATE AȘTEPTATE

Prin implementarea proiectului se așteaptă obținerea unei piste de biciclete continue, de 5,9 km, sigure în utilizare, fapt care va conduce la reducerea poluării și a emisiilor de CO₂ în mediul urban, la creșterea confortului și siguranței bicicliștilor având ca rezultat îmbunătățirea calității vieții și implicit creșterea mobilității urbane.

Prin intermediul proiectului se atinge viziunea și obiectivele de dezvoltare pentru perioada 2015 - 2030 din cadrul SIDU, respectiv "IAȘI - **Metropolă Europeană inteligentă, cu o economie competitivă la nivel național și o identitate marcantă, clădită pe tradiția istorică, culturală și universitară, animată de o comunitate dinamică, creativă și cu o dezvoltare echilibrată, susținută de servicii publice performante**"

Rezultate așteptate:

- contract de finanțare
- echipa de proiect
- informarea și publicitatea proiectului
- documentația de achiziție publică și achiziția publică
- contract de lucrări
- 5,9 km de pistă de biciclete amenajați (infrastructură de rulare pentru biciclete în intravilanul Municipiului Iași)
- Treceți (traversări rutiere) dedicate bicicliștilor
- Semafoare speciale și sincronizarea acestora cu semafoarele existente în intersecție (unde este cazul)
- Certificat de urbanism
- Documentația tehnico-economică - SF/DALI
- Autorizația de construire
- Contractul de lucrări
- Procesul-verbal de recepție la terminarea lucrărilor

7. BUGETUL PROIECTULUI (Curs euro 1Euro = 4.9227 —
Conform ghid de finanțare)

Nr. Crt	Investiție	Valoare maximă / km (euro) fără TVA	Lungimea traseului	Valoare totală (euro) fără TVA eligibil	Valoare totală (lei) fără TVA eligibil	Valoare TVA lei	Valoare totală cu TVA lei
1.	Pistă de biciclete	200.000	5,9	1.180.000	5.808.786	1.103.669,34	6.912.455,34
	TOTAL			1.180.000	5.808.786	1.103.669,34	6.912.455,34

În vederea dezvoltării orașului și creșterii calității vieții locuitorilor Municipiului Iași este necesară construcția unor piste de biciclete sigure, accesibile, utile, unind puncte de interes. Pista de biciclete dezvoltată va susține mobilitatea persoanelor, creând astfel cadrul pentru îmbunătățirea calității vieții, un mediu urban atractiv, modern, ecologic și accesibil pentru locuitorii săi, pentru turiști și pentru locuitorii zonei peri-urbane care învață sau muncesc în oraș.

Dezvoltarea transportului verde răspunde principalelor probleme de mobilitate identificate în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă Iași (PMUD), prin satisfacerea nevoilor de deplasare a populației, dar și necesității de reducere a poluării fonice și a aerului, aspecte ce vor permite atât îmbunătățirea calității vieții populației, cât și îmbunătățirea calității mediului înconjurător.

În acest context, se dorește elaborarea și implementarea proiectului „PISTĂ BICICLETE AXA NORD-SUD A MUNICIPIULUI IAȘI”.

Presedinte de Sedinta
Mihai Liviu Gavril
Consilier local,