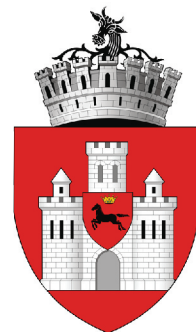


Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Polul de creștere Iași pentru perioada post 2020



**MUNICIPIUL
IAȘI**





1. INTRODUCERE	11
1.1. SCOPUL ȘI ROLUL DOCUMENTAȚIEI	11
1.2. ÎNCADRAREA ÎN PREVEDERILE DOCUMENTELOR DE PLANIFICARE SPAȚIALĂ	15
1.2.1. NIVEL NAȚIONAL	15
1.2.2. NIVEL REGIONAL ȘI JUDEȚEAN	17
1.2.3. NIVEL LOCAL	17
1.3. ÎNCADRAREA ÎN PREVEDERILE DOCUMENTELOR STRATEGICE SECTORIALE	19
1.4. PRELUAREA PREVEDERILOR PRIVIND DEZVOLTAREA ECONOMICĂ, SOCIALĂ ȘI DE CADRU NATURAL DIN DOCUMENTELE DE PLANIFICARELE UAT-URILOR	25
2. ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE	26
2.1. CONTEXTUL SOCIO-ECONOMIC CU IDENTIFICAREA DENSITĂȚILOR DE POPULAȚIE ȘI ACTIVITĂȚILOR ECONOMICE	26
2.2. REȚEAUA STRADALĂ	32
2.2.1. INFRASTRUCTURĂ RUTIERĂ	32
2.2.2. TRAFIC. ORGANIZAREA CIRCULAȚIEI	35
2.3. TRANSPORT PUBLIC	37
2.3.1. TRANSPORTUL FEROVIIAR	37
2.3.2. TRANSPORTUL AERIAN	38
2.3.3. TRANSPORTUL AUTO INTERURBAN	39
2.3.4. TRANSPORTUL PUBLIC LOCAL	43
2.4. TRANSPORTUL DE MARFĂ	69
2.5. MIJLOACE ALTERNATIVE DE MOBILITATE	70
2.6. MANAGEMENTUL TRAFICULUI	71
2.6.1. PARCĂRI	71
2.6.2. SIGURANȚA RUTIERĂ	74
2.6.3. SISTEME INTELIGENTE DE TRANSPORT	78
2.7. IDENTIFICAREA ZONELOR CU NIVEL RIDICAT DE COMPLEXITATE	81
3. MODELUL DE TRANSPORT	83
3.1. PREZENTARE GENERALĂ ȘI DEFINIREA DOMENIULUI	83
3.1.1. PREZENTARE GENERALĂ	83
3.1.2. ACOPERIREA SPAȚIALĂ	85
3.1.3. ACOPERIREA TEMPORALĂ	85
3.1.4. ACOPERIREA TEMPORALĂ	85
3.2. COLECTAREA DE DATE	85
3.2.1. DATE COLECTATE	85
3.2.2. DATE SOCIO-DEMOGRAFICE	86
3.2.3. DATE REFERITOARE LA COMPORTAMENTUL DE DEPLASARE	87
3.2.4. DATE PRIVIND VOLUMUL ȘI STRUCTURA FLUXURILOR DE TRAFIC	91
3.2.5. DATE REFERITOARE LA TRANSPORTUL PUBLIC ȘI DEPLASĂRILE CU BICICLETA	93
3.3. DEZVOLTAREA REȚELEI DE TRANSPORT	98
3.4. CEREREA DE TRANSPORT	99
3.5. CALIBRAREA ȘI VALIDAREA DATELOR	102
3.6. PROGNOZE	103
3.7. TESTAREA MODELULUI DE TRANSPORT ÎN CADRUL UNUI STUDIU DE CAZ	105
4. EVALUAREA IMPACTULUI ACTUAL AL MOBILITĂȚII	107
4.1. EFICIENȚA ECONOMICĂ	108
4.2. IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI	109
4.3. ACCESIBILITATEA	116
4.4. SIGURANȚA	119
4.5. CALITATEA VIEȚII	120

5. VIZIUNEA DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URBANE ȘI OBIECTIVELE PMUD	121
5.1. VIZIUNEA PREZENTATĂ PENTRU CELE 3 NIVELURI TERITORIALE	121
5.2. CADRUL/METODOLOGIA DE SELECTARE A PROIECTELOR	123
6. DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI PROIECTE DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URBANE	127
6.1. DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI PROIECTE PENTRU INFRASTRUCTURA DE TRANSPORT	128
6.1.1. REȚEAUA RUTIERĂ STRADALĂ – UTILIZAREA EFICIENTĂ A SPAȚIULUI PUBLIC, REORGANIZAREA CIRCULAȚIEI, ÎMBUNĂTĂȚIREA SIGURANȚEI ȘI CONDIȚIILOR DE MEDIU.	128
6.1.2. TRANSPORT PUBLIC ȘI INTERMODALITATE	132
6.1.3. DEPLASĂRI CU BICICLETA ȘI PIETONALE. VEHICULE ELECTRICE.	135
6.1.4. PARCĂRI	135
6.2. DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI PROIECTE OPERAȚIONALE	143
6.3. DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI PROIECTE ORGANIZAȚIONALE	154
6.4. DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI PROIECTE PARTAJATE PE NIVELE TERITORIALE	155
6.4.1. LA SCARĂ PERIURBANĂ/METROPOLITANĂ	155
6.4.2. LA SCARA LOCALITĂȚILOR DE REFERINȚĂ.	157
6.4.3. LA NIVELUL CARTIERELOR/ZONELOR CU NIVEL RIDICAT DE COMPLEXITATE	160
6.4.4. CENTRALIZAREA PROIECTELOR ÎN FUNCȚIE DE NIVELUL TERITORIAL DE INFLUENȚĂ.	161
6.5. DEFINIREA SCENARIILOR	169
6.5.1. SCENARIUL 1. SCENARIUL „A FACE MINIMUM” (DE REFERINȚĂ)	169
6.5.2. SCENARIUL 2. SCENARIUL „A FACE CEVA” (MODERAT)	170
6.5.3. SCENARIUL 3. SCENARIUL „A INVESTI ÎN MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ” (EXTINS)	172
7. EVALUAREA IMPACTULUI MOBILITĂȚII PENTRU CELE 3 NIVELE TERITORIALE	177
7.1. EFICIENȚA ECONOMICĂ	177
7.2. IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI	179
7.3. ACCESIBILITATE	181
7.4. SIGURANȚĂ	183
7.5. CALITATEA VIEȚII	185
8. CADRUL PENTRU PRIORITIZAREA PROIECTELOR PE TERMEN SCURT, MEDIU ȘI LUNG .189	189
8.1. CADRUL DE PRIORITIZARE	189
8.1.1. ANALIZA MULTICRITERIALĂ	189
8.1.2. SELECTAREA SCENARIULUI	191
8.1.3. PRIORITIZAREA PROIECTELOR DIN CADRUL SCENARIULUI SELECTAT	192
8.2. PRIORITĂȚILE STABILITE	211
9. PLANUL DE ACȚIUNE	221
9.1. INTERVENȚII MAJORE ASUPRA REȚELEI STRADALE.	222
9.2. TRANSPORT PUBLIC	231
9.3. TRANSPORT DE MARFĂ	237
9.4. MIJLOACE ALTERNATIVE DE MOBILITATE	239
9.5. MANAGEMENTUL TRAFICULUI	244
9.6. ZONELE CU NIVEL RIDICAT DE COMPLEXITATE	248
9.7. STRUCTURA INTERMODALĂ ȘI OPERAȚIUNI URBANISTICE NECESARE.	249
9.8. ASPECTE INSTITUȚIONALE	252
10. STABILIREA PROCEDURII DE EVALUARE A IMPLEMENTĂRII PLANULUI DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ	255
11. STABILIREA ACTORILOR RESPONSABILI CU MONITORIZAREA	261

COLECTIVUL DE ELABORARE

- Coordonator de proiect/ Manager de proiect - ing. Timnea Radu Șerban
- Expert în domeniul administrației publice - ing. Dragomir Radu Marian
- Expert dezvoltare urbana / Urbanism - arh. Slivinschi Claudia Mihaela
- Expert în domeniul mobilității urbane - ing. Dragomir Radu Marian
- Expert eficiență energetică/energie verde - ing. Bitir-Istrate Ioan-Sevastian
- Expert tehnic modelare de trafic - ing. Gheorghiu Andrei Razvan
- Expert în planificare strategică și dezvoltare - ec. Timnea Mihaela
- Expert analiză socio-economică - ing. Dragomir Ionela
- Expert financiar și accesare fonduri nerambursabile - ec. Sava Georgiana Alexandra
- Expert urbanist și amenajarea teritoriului - urb. Negru Ana-Maria

Asocierea URBAN SCOPE SRL și SC COMPANIA DE CONSULTANȚĂ ȘI ASISTENȚĂ TEHNICĂ SRL,
Prin lider de asociere URBAN SCOPE SRL





**PARTEA 1.
COMPONENTA
STRATEGICĂ**





PARTEA 1

1. INTRODUCERE



1.1. SCOPUL ȘI ROLUL DOCUMENTAȚIEI

Planul de mobilitate urbană durabilă (PMUD) reprezintă o documentație complementară strategiei de dezvoltare teritorială periurbană / metropolitană și a planului urbanistic general (P.U.G.) și constituie instrumentul de planificare strategică teritorială prin care este corelată dezvoltarea spațială a localităților și a zonei periurbane/metropolitane a acestora cu nevoile de mobilitate și transport ale persoanelor și mărfurilor, având ca ținte principale îmbunătățirea accesibilității și o bună integrare a diferitelor moduri de mobilitate și transport.

Mobilitatea urbană definește ansamblul deplasărilor persoanelor pentru activități cotidiene legate de muncă, activități și/sau necesități sociale (sănătate, învățământ, etc), cumpărături și activități de petrecere a timpului liber înscrise într-un spațiu urban sau metropolitan.

Mobilitatea urbană sustenabilă trebuie să integreze armonios toate opțiunile de deplasare dintr-un oraș (transport public și privat, mers cu bicicleta/trotineta sau pe jos), pentru a asigura confortul, accesibilitatea, siguranța, rapiditate și eficiența deplasărilor din zona respectivă.

Conform legislației în materie, mobilitatea urbană durabilă este definită ca reprezentând „domeniul care asigură cadrul strategic și operațional pentru corelarea dintre planificarea și dezvoltarea urbană și transportul de persoane și de mărfuri la nivelul cartierului, orașului și, respectiv la nivelul teritoriului metropolitan”.

Prin același document sunt definite principiile mobilității urbane durabile, respectiv:



Planificarea la nivel de zona metropolitană



Dezvoltarea orientată spre tranzit



Coordonarea și colaborarea multi-nivel între administrațiile publice locale și centrale



Implicarea cetățenilor și a părților interesate



Dezvoltarea tuturor modurilor de transport într-o manieră integrată și interoperabilă cu accent pe modurile de transport nepoluante



Asigurarea accesului la serviciile de transport public a tuturor cetățenilor



Asigurarea unui nivel minim de calitate pentru transportul public



Corelarea modalităților de transport cu densitatea urbană, dezvoltarea urbană orientată spre transportul public



Descurajarea utilizării autoturismelor personale



Managementul parcurii, staționării și controlul accesului traficului, în corelare cu transportul public și transportul nemotorizat



Utilizarea sistemelor de transport inteligent pentru infrastructura de transport, de parcare și pentru transportul public;



Asigurarea monitorizării și evaluarea performanțelor aferente mobilității urbane durabile.

Pentru asigurarea unei mobilități urbane durabile, este necesară o planificare strategică teritorială prin care să fie corelate dezvoltarea teritorială a localităților din zona periurbană/metropolitană cu nevoile de mobilitate și transport al persoanelor, bunurilor și mărfurilor.

Planificarea mobilității urbane reprezintă o provocare complexă pentru orașele de astăzi, care au sarcina de a gestiona nevoi și cerințe la nivel local, de multe ori contradictorii, în scopul creșterii atractivității și locuibilității acestora, dar și în scopul atingerii obiectivelor Europene privind schimbările climatice și eficiența energetică.

Această planificare strategică și operațională a mobilității este realizată prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă, care, conform definiției din documentele strategice ale Uniunii Europene, este un document strategic de politică publică ce are drept scop satisfacerea nevoilor de mobilitate ale persoanelor și activităților economice în arealurile urbane sau metropolitane pentru o mai bună calitate a vieții, adresându-se tuturor formelor de transport din întreaga aglomerație urbană, cu precădere transportului public și privat, de marfă și de pasageri, motorizat și nemotorizat, în mișcare sau în staționare.

Conform legislației în materie, P.M.U.D. constituie instrumentul de planificare strategică teritorială prin care este corelată dezvoltarea spațială a localităților și a teritoriului metropolitan al acestora cu nevoile de mobilitate și transport ale persoanelor și mărfurilor și are ca țintă principală îmbunătățirea accesibilității localităților și a relației între acestea, diversificarea și utilizarea sustenabilă a mijloacelor de transport (aerian, fluvial și maritim, feroviar, rutier, pietonal) din punct de vedere social, economic și de mediu, precum și buna integrare a diferitelor moduri de mobilitate și transport.

Având drept scop asigurarea unei planificări integrate și sustenabile a mobilității urbane, Planul de Mobilitate Urbană Durabilă trebuie să promoveze dezvoltarea echilibrată a tuturor modurilor relevante de transport, concomitent cu încurajarea unei schimbări spre modurile de deplasare mai sustenabile.

Prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă sunt definite strategii, politici, proiecte și priorități pentru un transport durabil, având drept scop susținerea unei creșteri economice sustenabile, inclusiv din punct de vedere social și al protecției mediului, în toate zonele urbane. Planul de Mobilitate Urbană Durabilă necesită o viziune pe termen lung și sustenabilă pentru zona urbană căreia i se adresează, se bazează pe practicile existente de planificare și ia în considerare principiile de integrare, participare și evaluare, punând un accent deosebit pe implicarea cetățenilor și a tuturor părților, pe coordonarea politicilor între sectoare, între diferite niveluri de autoritate și între autoritățile învecinate.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă este elaborat ca instrument de planificare și modelare a mobilității în raport cu nevoile și prioritățile de dezvoltare spațială de la nivelul Polului de Creștere Iași și urmărește următoarele direcții de acțiune:

- Creșterea siguranței tuturor participanților la trafic, în special a călătorilor vulnerabili;
- Promovarea mijloacelor de transport alternative și integrate cu transportul public pentru reducerea poluării mediului;
- Creșterea repartiției modale în favoarea transportului public integrat și nemotorizat;
- Mobilitatea cu emisii zero în transportul rutier;
- Încurajarea mobilității active pentru îmbunătățirea stării de sănătate a cetățenilor;
- Asigurarea accesului facil și nediscriminatoriu la infrastructura și serviciile de transport, mai ales pentru persoanele cu venituri reduse sau persoanele cu deficiențe de vedere / auz sau locomotorii;
- Asigurarea unor condiții de călătorie de calitate ridicată pentru pasageri;
- Asigurarea unui acces sigur, atractiv și direct pentru pietoni și bicicliști către gări, noduri intermodale și stații de transport public;
- Dezvoltarea zonelor cu prioritate pentru pietoni;
- Dezvoltarea infrastructurii, dotărilor și serviciilor pentru mersul cu bicicleta;
- Coordonarea conectivității la nivel urban și metropolitan;
- Dezvoltarea nodurilor intermodale și optimizarea conexiunii acestora în teritoriu;
- Promovarea transportului logistic ecologic;
- Minimizarea efectului de segregare și a impactului asupra țesutului urban a coridoarelor de cale ferată;
- Creșterea gradului de utilizare a infrastructurii rutiere pentru moduri de transport prietenoase cu mediul în detrimentul staționării și parcării autoturismelor;
- Utilizarea tehnologiei în gestionarea mobilității urbane

În elaborarea documentului strategic s-a pornit de la activitatea de monitorizare și evaluare a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Polul de Creștere Iași (PMUD Iași) elaborat în anul 2016. În cadrul acestui document, în cadrul Etapei a III-a – Monitorizarea implementării PMUD, este menționat faptul că monitorizarea implementării planului de mobilitate are ca obiective adaptarea implementării, prin compararea performanțelor reale ale măsurilor implementate cu beneficiile așteptate și ajustarea în consecință a ritmului de implementare în perioada de timp disponibilă, actualizarea PMUD, cel puțin o dată la 5 ani, conform literaturii de specialitate, calibrarea/realizarea modelului de transport, prin actualizarea parametrilor acestuia pe baza datelor colectate în procesul de monitorizare, precum și planificarea procesului participativ pentru implementarea proiectelor.

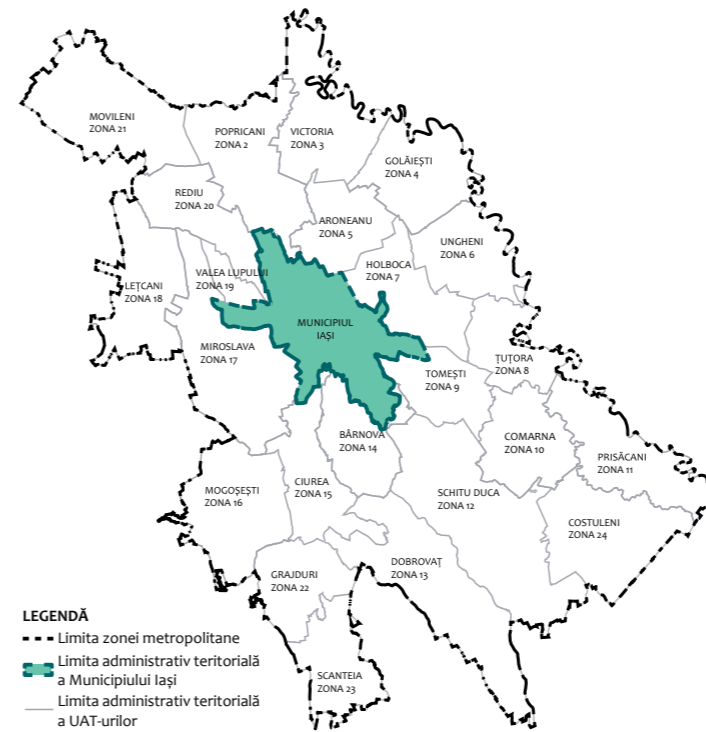
De asemenea, actualizarea PMUD în cadrul acestei etape este necesară pentru actualizarea viziunii, obiectivelor, proiectelor și investițiilor, în vederea alinierii documentului strategic la contextul strategic european și național actual, precum și pentru asigurarea premiselor unei utilizări eficiente și eficace a fondurilor europene și naționale conform documentului „Romanian Catching-Up Regions – Dezvoltare urbană sustenabilă 2021-2027”, respectiv pentru asigurarea unei tranziții fără probleme de la perioada de programare financiară 2014-2020 către viitoarea perioadă de programare 2021-2027.

Prezentul plan de mobilitate urbană durabilă acoperă Zona Metropolitană Iași formată din Municipiul Iași, Comuna Aroneanu, Comuna Bârnova, Comuna Ciurea, Comuna Comarna, Comuna Dobrovăț, Comuna Golăiești, Comuna Holboca, Comuna Lețcani, Comuna Miroslava, Comuna Mogoșești, Comuna Movileni, Comuna Popricani, Comuna Prisăceni, Comuna Rădăuți, Comuna Schitu Duca, Comuna Tomești, Comuna Țuțora, Comuna Ungheni, Comuna Valea Lupului, Comuna Victoria, Comuna Costuleni, Comuna Scânteia, Comuna Grajduri, Comuna Horlești, Comuna Românești, Comuna Țigănași și Comuna Voinești și se referă la perioada 2021 – 2035.

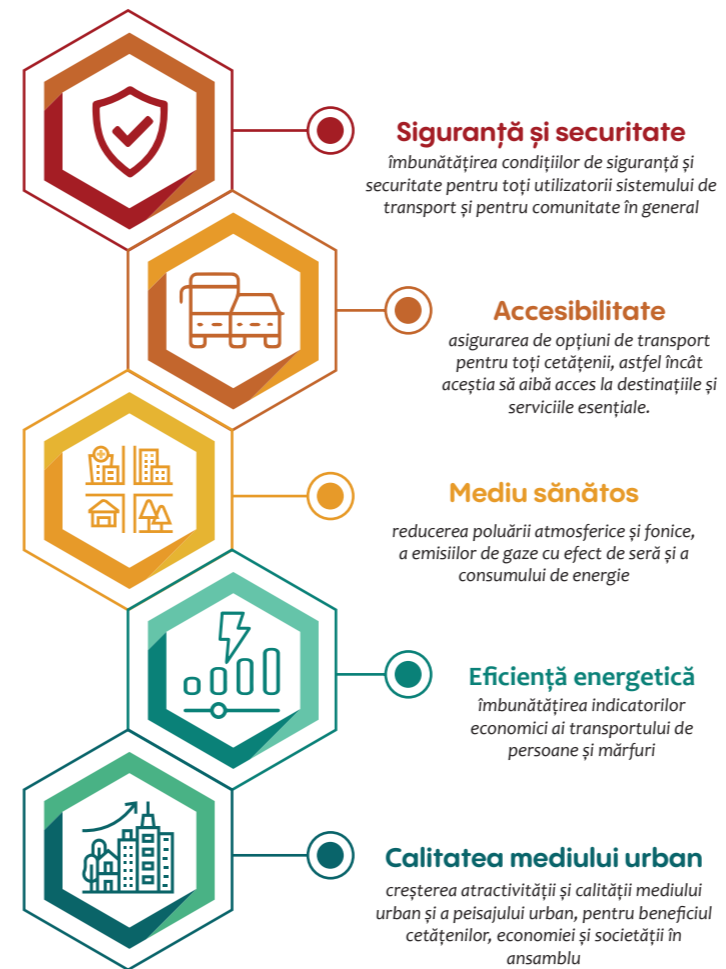
Aria de acoperire selectată va permite integrarea proiectelor și măsurilor asociate transportului durabil cu celelalte proiecte incluse în strategia de dezvoltare durabilă și sustenabilă a Municipiului Iași și a Zonei Metropolitane, având drept rezultat obținerea unor rezultate optime în ceea ce privește obiectivele sociale, de mediu și economice, obiective în domeniul integrării și al siguranței, al creșterii calității vieții cetățenilor.

Planificarea mobilității urbane durabile este o abordare strategică și integrată pentru tratarea eficientă a complexităților transportului urban. Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pune un accent deosebit pe implicarea cetățenilor și a părților interesate și pe cooperarea vastă în diferite niveluri de guvernare și actori privați. Conceptul de mobilitate urbană durabilă subliniază, de asemenea, necesitatea de a acoperi toate aspectele mobilității, moduri și servicii într-o manieră integrată.

Figură 3 - Zona Metropolitană Iași, 2022
Sursa: Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Iași și a zonei Metropolitane 2021-2030



Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Polul de creștere Iași are drept scop crearea unui sistem de transport care să răspundă următoarelor obiective principale:



Implementarea PMUD va asigura punerea în aplicare a conceptelor europene de planificare și de management pentru mobilitatea urbană durabilă adaptate la condițiile specifice regiunii și include lista măsurilor/proiectelor de îmbunătățire a mobilității pe termen scurt, mediu și lung.

Obiectivul principal al Planului de Mobilitate Urbană Durabilă la nivelul Polului de creștere Iași constă în propunerea unor măsuri care să conducă la îmbunătățirea accesibilității municipiului și a relației acestuia cu alte localități, la diversificarea și utilizarea sustenabilă a mijloacelor de transport din punct de vedere social, economic și de mediu, precum și la o bună integrare a diferitelor moduri de mobilitate și transport.

Prin urmare, scopul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Polului de creștere Iași este reprezentat de îmbunătățirea accesibilității și asigurarea unei mobilități de calitate și sustenabilă pentru întreaga arie de studiu stabilită, prin crearea unui sistem de transport care să răspundă următoarelor obiective principale:

- Este accesibil și satisface nevoile de mobilitate de bază ale tuturor utilizatorilor;
- Echilibrează și răspunde cererilor diverse de mobilitate și servicii de transport ale rezidenților și economiei;
- Susține o dezvoltare echilibrată și o mai bună integrare a diferitelor moduri de transport;
- Susține dezvoltarea unui sistem de transport rezilient, capabil să mențină o performanță rezonală a sistemului, prin minimizarea impactului dezastrelor naturale sau de altă natură;
- Optimizează eficiența costurilor;
- Utilizează eficient spațiul urban, infrastructura și serviciile de transport;
- Îmbunătățește atractivitatea mediului urban, a calității vieții și a sănătății publice;
- Îmbunătățește siguranța și securitatea rutieră;
- Reduce poluarea aerului și a zgomotului, emisiile de gaze cu efect de seră și consumul de energie;
- Contribuie la îmbunătățirea performanței generale a rețelei de transport județene, regionale, naționale și europene.
- Promovează echitatea și incluziunea, minimizând disparitățile sociale

De asemenea, un aspect deosebit de important care trebuie avut în vedere în realizarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă este includerea ca obiectiv a dezvoltării orientate spre tranzit, respectiv proiectarea și realizarea spațiilor urbane pentru a integra comunități, activități, clădiri și spațiul public, cu asigurarea unor conexiuni facile prin mersul pe jos și cu bicicleta, precum și asigurarea unor servicii de transport public eficiente către restul orașului.

Obiectivul DOT este să asigure acces incluziv la oportunitățile și resursele orașului pentru toți locuitorii prin combinarea celor mai eficiente și sănătoase moduri de mobilitate, cu cele mai mici costuri financiare și de mediu și cu reziliență adecvată la evenimente perturbatoare.

Dezvoltarea orientată spre tranzit are la bază următoarele principii :

1 asigurarea mobilității de bază pentru toți locuitorii prin trotuare de calitate și neobstrucționate;

proiectarea unor spații publice dinamice, cu mobilier stradal, elemente de peisagistică și fațade active ale clădirilor;

3 proiectarea străzilor pentru siguranța bicicliștilor prin reducerea vitezei proiectate sau crearea de benzi ciclabile separate, precum și asigurarea unei rețele ciclabile complete, cu elemente de umbră adecvate, suprafețe netede și parcare securizată;

îmbunătățirea accesului la bunuri, servicii și transport public printr-o rețea densă de rute pietonale și ciclabile care să creeze conexiuni scurte, variate și directe;

5 reducerea dependenței de autovehicule personale prin transport public frecvent, rapid, predictibil și de mare capacitate;

stimularea utilizării transportului public, a mersului pe jos și cu bicicleta prin introducerea unor taxe de parcare și reducerea volumului de parcări disponibile;

7 intensificarea utilizărilor rezidențiale și comerciale în jurul stațiilor de transport public de mare capacitate pentru a asigura accesul tuturor rezidenților și angajaților la transport public de calitate;

reducerea necesarului de deplasare și activarea spațiilor publice pe tot parcursul zilei prin promovarea unui mix de utilizări rezidențiale și nerezidențiale;

9 reducerea timpilor de deplasare și a emisiilor prin reutilizarea terenurilor urbane existente pentru a încuraja locuirea în apropierea locurilor de muncă, a școlilor, a serviciilor și a altor destinații

Așa cum a fost specificat anterior, actualizarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Polul de creștere Iași aprobat în 2016 este necesară având în vedere contextul noilor abordări ale Uniunii Europene privind modul de gestionare a instrumentelor structurale în cadrul regiunilor dezvoltate și mai puțin dezvoltate la nivel comunitar pentru perioada programatică 2021-2027, precum și necesitatea reanalizării și actualizării periodice a situației existente, inclusiv ca efect al implementării proiectelor și măsurilor propuse prin documentul strategic anterior.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă propune o strategie complementară celei din perioada programatică anterioară și are rolul de a completa programele gândite anterior, de a corela viziunile și conceptele implementate și de a asigura bazele tehnologice pentru provocările viitoare.

Documentul programatic realizează o actualizare și o prelungire a planificării pe termen mediu și lung, precum și stabilirea unor noi obiective, adaptate la noul context socio-economic și la noile scheme și instrumente de finanțare.

De asemenea, documentul asigură o reanalizare a situației existente, având anul 2021 ca an de referință, și include analiza stadiului de implementare a portofoliului de proiecte anterior, a impactului acestora, dar și a necesității actualizării obiectivelor strategice și a direcțiilor strategice de acțiune, astfel încât acestea să fie coerente cu noile direcții și politici stabilite la nivel european pentru perioada programatică 2021-2027.



1.2. ÎNCADRAREA ÎN PREVEDERILE DOCUMENTELOR DE PLANIFICARE SPAȚIALĂ

În procesul de elaborare a Planului de Mobilitate Urbană pentru Polul de Creștere Iași, a fost avută în vedere încadrarea și corelarea cu prevederile documentelor de planificare spațială la nivel național, județean și local.

1.2.1. NIVEL NAȚIONAL

 *Strategia de Dezvoltare Teritorială a României*

Conform Legii 350/2001 privind Amenajarea teritoriului și urbanismul, republicată cu modificările și completările ulterioare în martie 2016, strategiile, politicile și programele de dezvoltare durabilă în profil teritorial trebuie fundamentate pe Strategia de dezvoltare teritorială a României.

Strategia de dezvoltare teritorială a României (SDTR), adoptată de către Guvernul României în 05.10.2016, este rezultatul unui demers amplu de planificare strategică care transpune în plan teritorial obiectivele și direcțiile de dezvoltare ale României pentru orizontul de timp 2035. Scopul documentului strategic este de a asigura un cadru integrat de planificare strategică care să orienteze procesele de dezvoltare a teritoriului național. Misiunea acestuia este de a asigura o dezvoltare policentrică și un echilibru între nevoia de dezvoltare și avantajele competitive ale teritoriului național în context european și global.

Demersurile strategice angrenate de SDTR sunt încadrate în 5 obiective generale de o importanță deosebită pentru teritoriul național:

Asigurarea unei integrări funcționale a teritoriului național în spațiul european prin sprijinirea interconectării eficiente a rețelelor energetice, de transporturi și broadband;

Creșterea calității vieții prin dezvoltarea infrastructurii tehnico-edilitară și a serviciilor publice în vederea asigurării unor spații urbane și rurale de calitate, atractive și incluzive;

Dezvoltarea unei rețele de localități competitive și coezive prin sprijinirea specializării teritoriale și formarea zonelor funcționale urbane;

Protejarea patrimoniului natural și construit și valorificarea elementelor de identitate teritorială;

Creșterea capacității instituționale de gestionare a proceselor de dezvoltare teritorială.

Obiectivele generale sunt detaliate într-un pachet de obiective specifice care formează cadrul strategic de obiective al SDTR. Dintre acestea, trebuie evidențiate următoarele:

Dezvoltarea unei rețele de transport eficiente și diversificate, să asigure gestionarea fluxurilor de oameni și mărfuri generate de schimburile economice între teritoriul național și european.

Asigurarea unei accesibilități crescute la nivelul teritoriului și a unei conectivități eficiente între orașele mari și zona urbană funcțională.

Creșterea atractivității spațiilor urbane și rurale prin îmbunătățirea funcțiilor rezidențiale, dezvoltarea unor spații publice de calitate și a serviciilor de transport adaptate nevoilor.

Încurajarea dezvoltării zonelor urbane funcționale în jurul orașelor cu rol polarizator la nivelul teritoriului.

În elaborarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă s-a ținut cont de necesitatea corelării cu obiectivele secundare menționate.

De asemenea, în cadrul SDTR sunt evidențiate și alte elemente importante pentru elaborarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă, și anume: identificarea fluxurilor investiționale publice recomandate pentru orizontul de timp 2035 și criteriile de prioritarizare a investițiilor privind dezvoltarea infrastructurii de drumuri.





Planul de Amenajare a Teritoriului Național

Conform Legii 350/2001 privind Amenajarea teritoriului și urbanismul, republicată cu modificările și completările ulterioare în decembrie 2013, Planul de amenajare a teritoriului național – PATN, reprezintă documentul cu caracter director, care include sinteza programelor strategice sectoriale pe termen mediu și lung pentru întreg teritoriul țării.

Conform criteriilor definite prin Legea nr. 351/2001, privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național – Secțiunea a IV-a „Rețeaua de localități”, Municipiul Iași aparține categoriei localităților de rangul I, respectiv „municipiu de importanță națională, cu influență potențială la nivel european), îndeplinind următoarele cerințe:

minim 200.000 de locuitori;

formare profesională de înaltă specializare: forță de muncă cu o calificare superioară și pregătire continuă, caracterizată prin flexibilitate/dinamism

identitate proprie: identificarea caracterului specific al orașului simultan cu conștiința apartenenței sale la grupa orașelor de același rang

La nivel internațional, paneuropean: accesibilitate directă la rețeaua majoră de căi de comunicații paneuropene (rutiere, feroviare și aeriene)

La nivel național: accesibilitate la rețeaua de căi de comunicații naționale (autostrăzi, drumuri expres, căi ferate cu viteză mare/sportivă, aeroporturi)

bază economică la înalt nivel tehnologic și flexibilă (sector secundar, servicii productive, social-culturale și de natură informatică)

Localitățile asigură un potențial de găzduire/primire a unor funcții și echipamente ale căror importanță, calitate și capacitate corespund standardelor/cerințelor europene. Caracterul internațional sau european al acestor localități constă în caracterul și dimensiunea internațională sau europeană a funcțiilor și echipamentelor lor

instituții de decizie politică, juridică și economică de importanță internațională, națională sau regională; sedii ale administrației publice locale, sedii de servicii descentralizate în teritoriu ale ministerelor și ale altor organe centrale, judecătoria, tribunale, parchete, sedii ale organizațiilor politice, sedii de sindicat, fundații, sedii ale unor organizații neguvernamentale etc.;

Instituții naționale și regionale de reputație internațională/europeană sau active în domeniul relațiilor internaționale/europene:

● sedii ale filialelor organismelor internaționale, mari instituții naționale cu caracter științific de deschidere internațională/europeană (academie, centre și institute naționale de cercetare etc.);

● sedii pentru congrese și conferințe, sedii pentru expoziții și târguri, hoteluri - de lux și de mare capacitate, școli internaționale, birouri pentru profesioniști recunoscuți pe plan internațional, de arbitraj internațional etc.

Instituții străine și internaționale cu sediu permanent:

● firme și bănci străine, diverse alte instituții social-economice, culturale și științifice, organizații internaționale neguvernamentale, instituții științifice străine (școli, universități), consulat și alte reprezentanțe diplomatice, comerciale, turistice etc.

alte dotări/echipamente:

● educație, cercetare științifică: universități, institute de învățământ superior diversificate, institute naționale de cercetare sau filiale ale acestora;

● sănătate: clinici universitare și spitale;

● cultură: muzee, teatre dramatice, de comedie, de revistă, de păpuși, operă, operetă, filarmonică, săli de concerte, săli polivalente, mari biblioteci, edituri, tipografii;

● comerț, servicii comerciale prestate populației și agenților economici: centre de comerț și de afaceri, burse de valori și de mărfuri, servicii comerciale diversificate și de înaltă calitate;

● mass-media: sistem cu rază de difuzare și acoperire internațională/europeană sau regională, agenții de presă, posturi naționale și regionale de radio și televiziune;

● sport, agrement: complexuri sportive, stadioane, săli de competiții sportive de nivel internațional/european, național sau regional, piscine, patinoare artificiale, bază turistică și de agrement diversificată, parcuri, grădini botanice, zoologice, cazinouri, cluburi pentru sport și agrement etc.;

● protecția mediului: agenții de protecție a mediului și servicii ecologice dotate cu echipamente specifice pentru menținerea unui mediu de calitate (organizarea auditului de mediu, igiena urbană etc.);

● alimentare cu apă și canalizare: rețele de alimentare cu apă, sistem colector de canalizare, stație de epurare;

● culte: centre ecumenice, mitropolii, episcopii, arhidieceze, dioceze, centre ale cultelor autorizate;

● transport/comunicații: aeroporturi internaționale, gări feroviare racordate la rețeaua europeană, servicii de poștă cu acoperire internațională;

● ordine publică, apărarea țării și siguranță națională: instituții specifice și racordate la organizații internaționale.

1.2.2. NIVEL REGIONAL ȘI JUDEȚEAN

Planul de Dezvoltare Regională Nord-Est (PDR NE) 2021 - 2027

În conformitate cu prevederile legii dezvoltării regionale și ca urmare a publicării de către Comisia Europeană a propunerii pachetului legislativ pentru perioada de programare 2021-2027, Agenția pentru Dezvoltare Regională Nord-Est a elaborat Planul de Dezvoltare Regională Nord-Est (PDR NE) 2021-2027.

În acest documentul strategic este propusă următoarea viziune pentru anul 2030: Regiunea NE va fi un spațiu competitiv, durabil și incluziv, unde îți vei dori să locuiești, să lucrezi și să investești!

Obiectivul general al PDR NE 2021-2027 este reprezentat de derularea în regiune a unei dezvoltări echilibrate printr-un proces de creștere economică durabil, favorabil incluziunii sociale, care să conducă la creșterea standardului de viață și reducerea decalajelor de dezvoltare intra și inter regionale.

PDR NE 2021-2027 are la bază o serie de priorități, cărora le corespund anumite obiective strategice, identificate și prioritizate ca fiind cele mai relevante în contextul stadiului actual de dezvoltare socio-economică a regiunii, precum și a principalelor direcții de acțiune strategică menționate în documentele strategice naționale și europene relevante.

Ca urmare a analizei documentului, au fost identificate ca importante pentru domeniul mobilității urbane durabile următoarele:

Creșterea accesibilității, conectivității și siguranței prin realizarea de investiții în infrastructura de transport. **OS.4.1**

Îmbunătățirea accesului la infrastructura de comunicații de mare viteză. **OS.4.2**

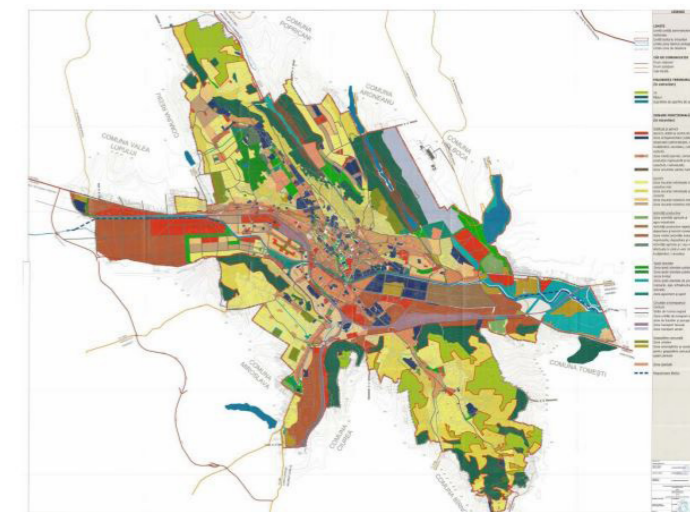
Reducerea emisiilor de carbon prin realizarea și implementarea planurilor de mobilitate urbană. **OS.4.3**

Asigurarea condițiilor de dezvoltare în mediul urban, prin realizarea de investiții în infrastructura locală. **OS.4.4**

Asigurarea condițiilor de dezvoltare în mediul rural, prin realizarea de investiții în infrastructura locală. **OS.4.5**

1.2.3. NIVEL LOCAL

Planul Urbanistic General



Planul urbanistic general reprezintă principalul instrument de planificare operațională, constituind baza legală pentru realizarea programelor și acțiunilor de dezvoltare.

Regulamentul urbanistic aferent PUG al Municipiului Iași a fost supus spre consultare publică pe 23.01.2019.

În cadrul documentului a fost acordată o atenție deosebită analizei și propunerilor de măsuri pentru organizarea circulației în municipiu, cuprinzând direcții de dezvoltare a infrastructurii de transport. Recomandările și măsurile prevăzute pentru optimizarea rețelei rutiere, amenajare a circulației, amenajare zona centrală, precum și cele referitoare la rețeaua de transport în comun, piste de biciclete și orice alte aspecte care au legătură cu mobilitatea urbană, au fost analizate și incluse sau adaptate, după caz, în cadrul analizelor realizate în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă.

Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Iași, și a Zonei Metropolitane 2021 - 2030

Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Iași și a Zonei Metropolitane 2021-2030 reprezintă o documentație complementară Planului de Mobilitate și reprezintă instrumentul de planificare a viitorului Polului de creștere, având rolul de a stabili o viziune integrată pe termen lung asupra dezvoltării durabile a comunității, aplicând principiile coeziunii și competitivității economice, sociale și teritoriale, dezvoltării și asigurării de șanse egale pentru toți membrii societății locale, regionale și naționale.

În cadrul SIDU au fost stabilite viziunea, misiunea, obiectivul general și obiectivele specifice de dezvoltare, relevant pentru mobilitatea urbană durabilă fiind OS2 – Creșterea mobilității urbane și periurbane și asigurarea unei infrastructuri de transport integrată, sustenabilă și de calitate, cu următoarele obiective strategice specifice:

OS.2.1 Infrastructură pentru mobilitatea alternativă dezvoltată la nivelul ZMI, atractivă, accesibilă și cu un impact pozitiv asupra mediului înconjurător

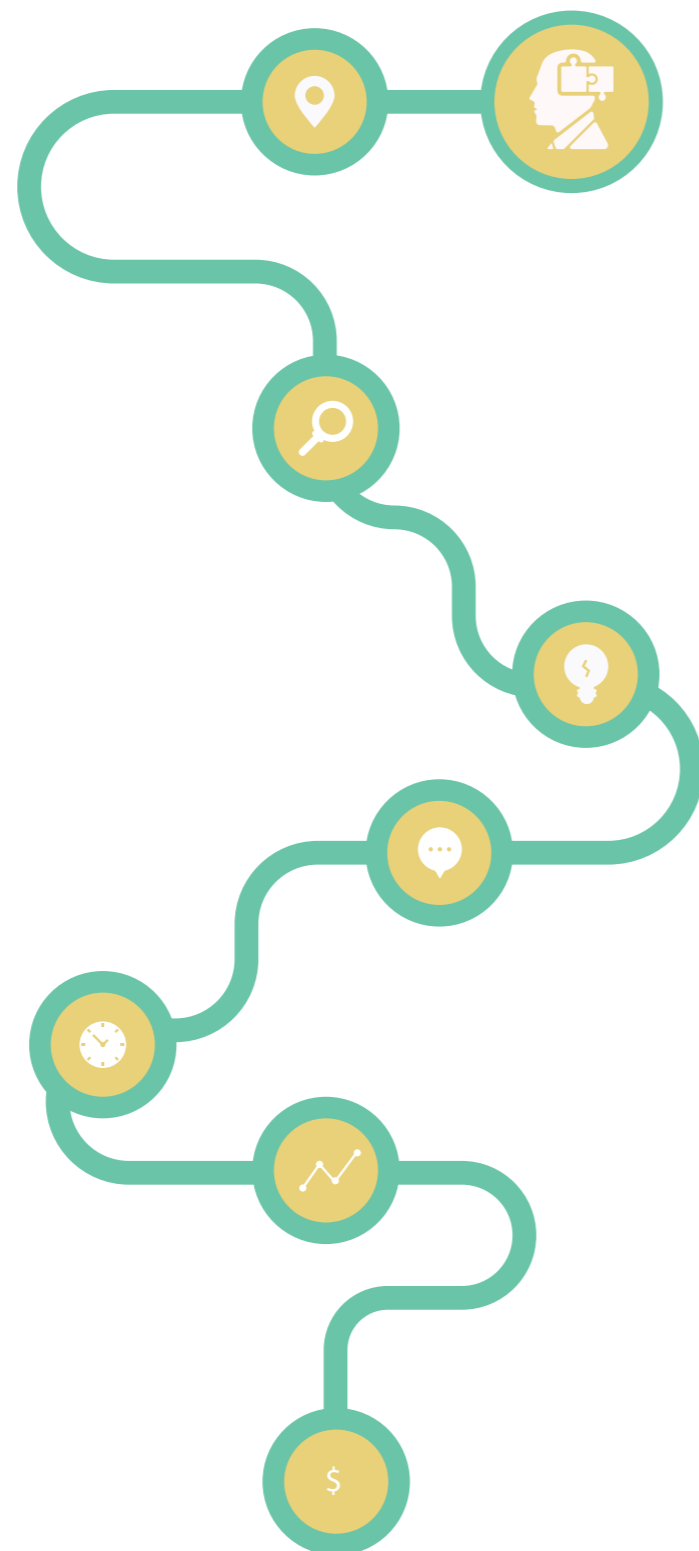
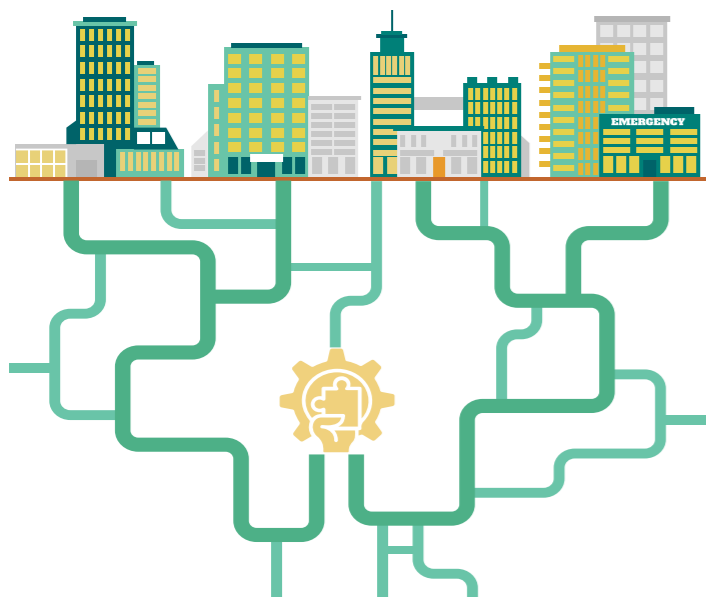
OS.2.2 Mediarea fracturilor din țesutul urban al Municipiului Iași cauzate de elemente naturale (cursuri de apă) și antropice (calea ferată)

OS.2.3 Integrarea tipurilor de mobilitate în vederea eficientizării și accesibilizării deplasărilor în Iași și ZMI

OS.2.4 Dezvoltarea unei rețele interconectate de transport la nivelul ZMI

Măsurile, acțiunile și proiectele propuse în planul de acțiune al PMUD se află în deplină concordanță cu cele propuse în Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Iași și a Zonei Metropolitane 2021-2030, în domeniile comune de intervenție.

În realizarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Polul de creștere Iași s-a asigurat corelarea cu documentele de planificare spațială la diverse nivele specificate anterior, astfel încât, prin aplicarea PMUD să fie susținute politicile adoptate la nivel regional și național, țintele stabilite și cerințele legale, acolo unde acestea sunt relevante pentru aria de studiu avută în vedere.



1.3. ÎNCADRAREA ÎN PREVEDERILE DOCUMENTELOR STRATEGICE SECTORIALE

În continuare sunt prezentate documentele strategice sectoriale relevante pentru subiectul mobilității durabile evaluate pentru realizarea **Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Polul de creștere Iași**, astfel încât să se asigure încadrarea în prevederile acestor documente.

Strategia Comisiei Europene pentru o Mobilitate Sustenabilă și Inteligentă

Pe 25 mai 2021 au fost adoptate concluziile privind Strategia Comisiei europene pentru o mobilitate sustenabilă și inteligentă, document ce include o viziune pe termen mediu și lung pentru un sistem de transport și mobilitate fără impact asupra climei și mediului, digitalizat, rezilient, echitabil și competitiv.

În raportul privind concluziile adoptate sunt evidențiate următoarele aspecte, care au fost avute în vedere în elaborarea prezentului document strategic:

transportul European trebuie să devină mai sustenabil, inclusiv, inteligent, sigur și rezilient, iar sectorul transporturilor trebuie să aducă contribuție majoră la îndeplinirea obiectivului de realizare a neutralității climatice a UE până în 2050, în conformitate cu Acordul de la Paris, precum și a obiectivului obligatoriu de reducere internă netă a emisiilor de gaze cu efect de seră (GES) în UE cu cel puțin 55 % până în 2030, comparativ cu 1990.

în paralel cu reorientarea către moduri de transport mai sustenabile, toate modurile de transport ar trebui să contribuie la o reducere substanțială a emisiilor din sectorul transporturilor până în 2030 și până în 2050, într-un mod care să le mențină competitivitatea și să țină seama de potențialul lor de reducere a emisiilor

soluțiile generatoare de emisii scăzute de dioxid de carbon și combustibilii pentru transport cu conținut redus de carbon sau din surse regenerabile pot oferi soluții eficiente pentru tranziție și că ar trebui intensificate eforturile pentru a se evita introducerea pe piață a celor mai poluante mijloace de transport pentru fiecare mod de transport în parte.

măsurile de politici din domeniul transporturilor ar trebui să reflecte principiile „poluatorul plătește” și „utilizatorul plătește”, indiferent de modul de transport.

ar trebui să fie instituite stimulente care să promoveze adoptarea pe scară largă a unui transport mai sustenabil, inclusiv pentru reînnoirea și modernizarea vehiculelor, a navelor, a sistemelor și a flotelor de aeronave.

digitalizarea și promovarea inovării în domeniul tehnologiilor verzi sunt forțe motrice esențiale pentru competitivitatea globală pe termen lung a sistemului de transport al UE, întrucât pot îmbunătăți sustenabilitatea, inclusiv prin reducerea poluării, pot aduce o mai mare eficiență, siguranță, securitate și confort și pot promova un ecosistem integrat de transport multimodal;

politicile în materie de transport și mobilitate trebuie să reflecte abordarea identificată în Declarația de la Passau din 29 octombrie 2020, intitulată „Pactul inteligent pentru mobilitate – digitalizarea ca vector pentru realizarea unei mobilități a viitorului sustenabile, sigure, securizate și eficiente”;

multimodalitatea necesită informații de călătorie și posibilități de emiteră a biletelor și de plată multimodale și interoperabile.

pe lângă dezvoltarea și implementarea unor tehnologii inovatoare și neutre din punct de vedere climatic, este necesară și modificarea comportamentului utilizatorilor sistemului de transport și mobilitate pentru atingerea scopului.

infrastructura trebuie pregătită pentru a sprijini automatizarea.

dezvoltarea sistemelor de transport inteligente ar trebui să se bazeze în continuare pe o gamă largă de tehnologii de comunicații electronice, cum ar fi tehnologiile mobile și Wi-Fi, precum și pe servicii și infrastructuri care sunt esențiale din punct de vedere strategic, cum ar fi Galileo și EGNOS.

pentru obținerea unui transport și a unei mobilități sustenabile și inteligente este necesară o infrastructură de transport multimodală rezilientă, modernă, și de înaltă performanță, care să contribuie la conectarea și integrarea tuturor statelor membre și regiunilor UE

importanța promovării mobilității active, cum ar fi mersul cu bicicleta și mersul pe jos, utilizarea transportului public și a noilor servicii de mobilitate, gestionarea eficientă a mobilității, multimodalitatea și mijloacele de transport sustenabile în toate tipurile de transport (rutier, feroviar, pe apă și aerian), astfel cum se solicită în Declarația de la Graz din 30 octombrie 2018, intitulată „Începutul unei noi ere: mobilitate curată, sigură și accesibilă pentru Europa”.

transportul public a fost grav afectat de criza provocată de pandemia de COVID-19, iar răspunsul în materie de politici la criză ar trebui să vizeze restabilirea încrederii și consolidarea rezilienței transportului public, accelerând transformarea și modernizarea sustenabilă a acestuia și asigurând totodată accesibilitatea transportului, având în vedere rolul esențial al transportului public în coeziunea socială și teritorială

politica în domeniul transporturilor ar trebui să fie favorabilă incluziunii, promovând disponibilitatea și accesibilitatea pentru toți, inclusiv pentru grupurile

vulnerabile, cum ar fi persoanele în vârstă, persoanele cu mobilitate redusă și persoanele cu handicap, precum și copiii.

Mecanismul pentru Interconectarea Europei: Acord Informal cu Parlamentul European privind Programul Post 2020

Pe data de 24 martie 2021, negociatorii din partea Consiliului și a Parlamentului European au ajuns la un acord provizoriu cu privire la cea de a doua ediție a programului emblematic al UE Mecanismul pentru interconectarea Europei (MIE). MIE 2.0 va continua să finanțeze proiecte-cheie în domeniile transporturilor, digitalului și energiei. Acesta va funcționa în perioada 2021-2027, cu un buget total semnificativ de 33,71 miliarde EUR (în prețuri curente).

Bugetele pentru fiecare sector vor fi (în prețuri curente):

- transporturi: 25,81 miliarde EUR (inclusiv 11,29 miliarde EUR pentru țările beneficiare ale fondurilor de coeziune)
- energie: 5,84 miliarde EUR
- sectorul digital: 2,06 miliarde EUR

În domeniul transporturilor, MIE 2.0 va promova rețele interconectate și multimodale în scopul dezvoltării și al modernizării infrastructurii feroviare, rutiere, maritime și a căilor navigabile interioare, precum și în scopul mobilității în condiții de siguranță și securitate. Se va acorda prioritate continuării dezvoltării rețelelor transeuropene de transport (TEN-T), punându-se accentul pe verigile lipsă și pe proiectele transfrontaliere cu valoare adăugată pentru UE.

Politica de Coeziune (PC) 2021 - 2027

În cursul anului 2018, Comisia Europeană a publicat propunerea privind pachetul legislativ pentru Politica de Coeziune (PC) 2021-2027, care cuprinde:

- Regulamentul privind prevederile comune (CPR)
- Regulamentul privind Fondul european de dezvoltare regională (FEDR) și Fondul de coeziune (FC)
- Regulamentul privind cooperarea teritorială;
- Regulamentul privind mecanismul de cooperare transfrontalieră;
- Regulamentul privind „Fondul social european plus” (FSE+).

Politica de coeziune continuă să sprijine strategiile de dezvoltare conduse la nivel local și să autonomizeze gestionarea fondurilor de către autoritățile locale. Crește și dimensiunea urbană a politicii de coeziune, prin alocarea a 6 % din FEDR dezvoltării urbane durabile și printr-un nou program de colaborare în rețea și de consolidare a capacităților dedicat autorităților urbane, sub denumirea Inițiativă urbană europeană.

Viziunea privind politica de coeziune în perioada 2021-2027 cuprinde:

- Îmbunătățirea competitivității și susținerea inovării
- Promovarea investițiilor verzi, adaptarea la schimbările climatice și un răspuns proactiv la potențiale riscuri
- Asigurarea accesibilității persoanelor și conectivității orașelor
- Dezvoltarea serviciilor publice de calitate în beneficiul cetățenilor săi

Strategia Națională pentru Dezvoltarea Durabilă a României (SNDDR) 2030

SNDDR 2030 reprezintă documentul ce fundamentează și stabilește obiectivele tematice de dezvoltare la nivel național.

Prin această strategie, România își stabilește cadrul național pentru susținerea Agendei 2030 și implementarea setului de 17 obiective de dezvoltare durabilă

Strategia națională pentru dezvoltarea durabilă a României 2030 susține dezvoltarea României pe trei piloni principali, social, economic și de mediu.

Strategia este orientată către cetățean și se concentrează pe inovație, optimism, reziliență și încrederea că statul servește nevoile fiecărui cetățean, într-un mod echitabil, eficient și într-un mediu curat, în mod echilibrat și integrat.

În cadrul SNDDR sunt prezentate țintele naționale pentru fiecare dintre obiectivele de dezvoltare durabilă specificate în Agenda 2030 pentru măsurile preconizate și ținte 2030, pentru eșalonarea rațională a eforturilor destinate atingerii acestui scop.

Obiectivele de dezvoltare durabilă asumate prin documentul strategic sunt următoarele:

- **ODD 1:** Eradicarea sărăciei în toate formele sale și în orice context
- **ODD2:** Eradicarea foametei, asigurarea securității alimentare, îmbunătățirea nutriției și promovarea unei agriculturi durabile
- **ODD3:** Asigurarea unei vieți sănătoase și promovarea bunăstării tuturor, la orice vârstă
- **ODD4:** Garantarea unei educații de calitate și promovarea oportunităților de învățare de-a lungul vieții pentru toți
- **ODD 5:** Realizarea egalității de gen și împuternicirea tuturor femeilor și a fetelor
- **ODD 6:** Asigurarea disponibilității și managementului durabil al apei și igienei pentru toți
- **ODD 7:** Asigurarea accesului tuturor la energie la prețuri accesibile, într-un mod sigur, durabil și modern
- **ODD 8:** Promovarea unei creșteri economice susținute, deschisă tuturor și durabilă, a ocupării depline și productive a forței de muncă și asigurarea de locuri de muncă decente pentru toți
- **ODD 9:** Construirea unor infrastructuri rezistente, promovarea industrializării durabile și încurajarea inovației
- **ODD 10:** Reducerea inegalităților în interiorul țărilor și între țări
- **ODD 11:** Dezvoltarea orașelor și a așezărilor umane

pentru ca ele să fie deschise tuturor, sigure, reziliente și durabile

- orașele trebuie să fie deschise tuturor, sigure, reziliente și durabile. În plus, orașele trebuie să combată formele de înstrăinare.

- asigurarea accesului la sisteme de transport sigure, la prețuri echitabile, accesibile și durabile pentru toți

- îmbunătățirea siguranței rutiere, în special prin extinderea rețelelor de transport public, acordând o atenție deosebită nevoilor celor aflați în situații vulnerabile, femei, copii, persoane cu dizabilități și în etate

- **ODD 12:** Asigurarea unor tipare de consum și producție durabile
- **ODD 13:** Luarea unor măsuri urgente de combatere a schimbărilor climatice și a impactului lor
- **ODD 14:** Conservarea și utilizarea durabilă a oceanelor, mărilor și a resurselor marine pentru o dezvoltare durabilă
- **ODD 15:** Protejarea, restaurarea și promovarea utilizării durabile a ecosistemelor terestre, gestionarea durabilă a pădurilor, combaterea deșertificării, stoparea și repararea degradării solului și stoparea pierderilor de biodiversitate
- **ODD 16:** Promovarea unor societăți pașnice și incluzive pentru o dezvoltare durabilă, a accesului la justiție pentru toți și crearea unor instituții eficiente, responsabile și incluzive la toate nivelurile
- **ODD 17:** Consolidarea mijloacelor de implementare și revitalizarea parteneriatului global pentru dezvoltare durabilă

Master Planul General de Transport al României

Master Planul General de Transport a fost adoptat în luna octombrie 2016 prin Hotărârea Guvernului numărul 666/2016. Documentul este un instrument strategic de planificare a investițiilor majore la nivel național pentru toate modurile de transport: rutier, feroviar, naval și aerian. Vizează exclusiv transportul între localități, măsurile de îmbunătățire a transporturilor urbane fiind identificate de planurile de mobilitate. Orizontul de timp al planificării este anul 2040, cu recomandarea de actualizare a modelului de transport național în anul 2030 și retestarea proiectelor propuse pentru intervalul 2030-2040, precizia prognozelor fiind limitată pentru orizonturi de timp mari.

Master Planul General de Transport al României trebuie să contribuie la o dezvoltare în mod durabil, unul dintre rezultatele sale estimate fiind: „Un sistem de transport durabil (sustenabil)”.

Măsurile propuse de prezentul Plan de Mobilitate Urbană Durabilă au fost dezvoltate pornind de la nevoile identificate în teren și au ținut cont de prioritățile stabilite la nivel național.

Programul Investițional 2021 - 2030

Programul Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport din România pentru perioada 2021-2030 reprezintă o actualizare a Master Planului de Transport a României aprobat în 2016, nemodificând aspectele importante ale acestuia, dar folosindu-se de experiența obținută la nivelul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și a beneficiarilor acestuia, vizează un parcurs eficient al proiectelor astfel încât la finele decadei să se recupereze o mare parte din decalajul de dezvoltare față de celelalte State membre, precum și o

participare activă la modernizarea conectivității europene și introducerea noilor tehnologii sustenabile.

Având în vedere perioada de tranziție între cele două exerciții financiare multianuale 2014-2020 respectiv 2021-2027, având în vedere faptul că Master Planul General de Transport și Strategia aferentă de Implementare au fost adoptate în 2016, precum și analizând necesitatea corelării politicilor publice relevante în vederea realizării obiectivelor de infrastructură necesare la nivel național, documentul are un rol triplu de:

- prioritarizare a investițiilor constituind o condiție favorizantă în vederea noului cadru financiar multianual,
- actualizare a strategiei de implementare a Master Planului General de Transport al României prin prezentul program investițional, care va înlocui strategia aprobată în 2016
- document cadru de referință pentru politicile publice relevante și pentru toate instituțiile implicate în realizarea obiectivelor de infrastructură de transport națională.

Programul Investițional reprezintă corelarea a trei arii majore de interes pentru perioada 2021 - 2030, referitoare la recuperarea deficitului de infrastructură de bază la nivel național pe toate domeniile de transport, dar mai ales în sectorul de transport rutier, aplicând politicile și standardele UE referitoare la rețelele transeuropene de transport, îndeosebi în cadrul sectorului feroviar, cu respectarea țăintelor de înverzire a sectorului de transport stabilite în cadrul Pactului Ecologic European și a pachetului Fit for 55, mai ales în ceea ce privește sectorul rutier.

În acest sens, măsurile, investițiile individuale, precum și metodologia de prioritarizare a proiectelor din program sunt ghidate și condiționate de cele trei domenii majore de interes menționate mai sus.

Programul Investițional vizează o schimbare de paradigmă în sensul concentrării eforturilor politice, instituționale și financiare ale României pe un set clar de priorități, în linie cu interesele naționale și europene, care să conducă la finele decadei 2021-2030 la crearea unei rețele naționale de transport care să reprezinte coloana vertebrală de dezvoltare a economiei naționale.

România Catching-up Regions - Dezvoltare Urbană Sustenabilă 2021 - 2027

Documentul, emis de Banca Mondială, Comisia Europeană și Guvernul României, propune cinci obiective de politică, dintre care obiectivul 3 este în directă legătură și a fost avut în vedere în realizarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă:

Obiectivul de politică 3: O Europă mai conectată – Mobilitate și conectivitatea regională a tehnologiei informației și comunicațiilor;

România este în curs de elaborare a unui nou de Acord de parteneriat pentru perioada 2021-2027, aflat în negociere cu Comisia Europeană, acesta urmând să fie documentul programatic-cheie prin care țara își stabilește prioritățile și modalitatea de cheltuire a fondurilor europene din perioada de programare 2021-2027.

Acordul de Parteneriat și Programele Operaționale pentru perioada 2021-2027 au fost consolidate în urma unui proces intens de consultare inter-instituțională, negocieri informale cu Comisia Europeană, precum și pe baza unei valoroase contribuții din partea partenerilor socio-economici relevanți.

Conceptul Strategic de Dezvoltare Teritorială România 2030

Conceptul Strategic de Dezvoltare Teritorială România 2030 (CSDT România 2030) este un document strategic privind dezvoltarea teritorială durabilă și integrată pe termen mediu și lung a României.

Obiectivul general al CSDT este asigurarea integrării României în structurile Uniunii Europene prin afirmarea identității regional-continentale, a rolului său în regiune, creșterea coeziunii spațiale și a competitivității și asigurarea unei dezvoltări durabile a României.

Obiectivul general este detaliat în cinci obiective strategice majore:

- Racordarea la rețeaua europeană a polilor și coridoarelor de dezvoltare spațială;
- Structurarea și dezvoltarea rețelei de localități urbane;
- Afirmarea solidarității urban-rural adecvată categoriilor de teritorii;
- Consolidarea și dezvoltarea rețelei de legături inter-regionale;
- Valorificarea patrimoniului natural și cultural.

CSDT România 2030 stabilește liniile directe de dezvoltare teritorială a României la scară regională, interregională, național, prin integrarea relațiilor relevante la nivel transfrontalier și transnațional, corelând conceptele de coeziune și competitivitate la nivelul teritoriului.

Strategia Națională de Siguranță Rutieră

Siguranța este esențială pentru orice sistem de transport și trebuie să constituie prioritatea majoră în cadrul politicilor publice asumate de statele membre.

În acest context, Cadru de politică al Uniunii Europene privind siguranța rutieră 2021-2030 – Următorii pași în direcția „Viziunii zero”, prevede că obiectivul pe termen lung al Uniunii Europene va rămâne acela de a se apropia cât mai mult de un nivel zero al deceselor cauzate de accidente rutiere până în 2050 („viziunea zero”).

În acest sens, prioritatea Guvernului României este reprezentată de creșterea gradului de siguranță rutieră, în vederea reducerii numărului de accidente și a consecințelor acestora, motiv pentru care acțiunile și măsurile destinate îmbunătățirii parametrilor infrastructurii, stării tehnice a

vehiculelor, comportamentului uman, intervențiilor post accident, precum și cele destinate îmbunătățirii legislației cu impact asupra siguranței rutiere și controlul respectării acesteia au fost incluse Strategia Națională de Siguranță Rutieră pentru perioada 2022 – 2030, aprobată de Guvernul României prin Hotărârea nr. 682 din 25 mai 2022.

Prin punerea în aplicare a abordării „sistemului sigur”, măsurile prevăzute în noul document de politici publice privind siguranța rutieră vor avea un impact real și vor aduce îmbunătățiri semnificative și necesare ale performanței în materie de siguranță pe rețeaua rutieră.

Problematika siguranței rutiere este abordată într-un mod integrat și multidisciplinar, astfel încât obiectivele specifice prevăzute în strategie vizează:

- operaționalizarea sistemului de management al vitezei, concomitent cu reglementarea unor sancțiuni mai aspre pentru încălcarea legii;
- intensificarea programelor de educație și formare continuă, formală și informală;
- alinierea la standardele tehnice și la normele specifice prevăzute pentru siguranța vehiculelor care funcționează cu hidrogen, precum și pentru vehiculele conectate și autonome, inclusiv pregătirea infrastructurii rutiere pentru circulația acestor vehicule „inteligente”;
- eficientizarea sistemului național de intervenții în caz de urgență prin îmbunătățirea mijloacelor tehnice de intervenție la evenimentele rutiere (ex. autospeciale pentru descarcerare, ambulanțe, elicoptere, etc.), de monitorizare și cercetare la fața locului (ex. drone, aeronave, platforme fixe/mobile de senzori, infrastructură și aplicații) și de restabilire a viabilității drumurilor/repunerea în situația anterioară producerii evenimentului (ex. macarale);
- măsuri pentru utilizarea drumurilor în condiții de siguranță, inclusiv prin reducerea limitelor de viteză în anumite zone sau pe anumite drumuri, în funcție de datele privind accidentele/analiza riscurilor și de cele mai bune practici de la nivelul Uniunii Europene, precum și revizuirea normelor de circulație, inclusiv asigurarea priorității pentru utilizatorii vulnerabili etc.;
- implementarea sistemului de circulație alternativă 2+1, menținerea “infrastructurii lizibile” care se adresează tuturor participanților la trafic și care este pusă în aplicare de către administratorul drumului prin intermediul mesajelor și indicatoarelor de informare cu privire la folosirea corectă și adecvată a infrastructurii;
- inspecții și verificări sporite în materie de siguranță rutieră, efectuarea evaluării tehnice la nivelul întregii rețele rutiere prin utilizarea tehnologiilor de vârf și implementarea unui mecanism de clasificare a sectoarelor rutiere din punct de vedere al gradului de risc;
- campanii de informare și conștientizare destinate publicului general, etc.



Strategia Națională privind Sistemele de Transport Inteligente pentru perioada 2022 - 2030

Documentul strategic reprezintă un document prioritar al Guvernului României, asumat prin PNRR în cadrul liniei de reformă **Transport, decarbonizare și siguranță rutieră** și reprezintă un cadru de elaborare a politicilor publice în domeniul sistemelor de transport inteligente, în concordanță cu politicile referitoare la siguranța rutieră și cu obiectivele climatice asumate.

Perioada vizată într-o primă etapă este 2022-2030. Strategia va fi actualizată, dacă va fi necesar, pentru a ține cont de prevederile viitoarelor acte normative europene adoptate.

Viziunea stabilită prin documentul strategic este de a dezvolta o rețea națională de drumuri interurbane și urbane care să ofere un nivel ridicat al siguranței rutiere, un impact cât mai mic asupra mediului înconjurător și o eficiență ridicată a serviciilor de transport, timp reduși și costuri generate de infrastructura rutieră scăzute, prin implementarea sistemelor de transport inteligente și a soluțiilor și tehnologiilor digitale.

Misiunea corespunzătoare viziunii este de a asigura cadrul instituțional și pe cel legislativ pentru dezvoltarea și implementarea celor mai bune soluții de sisteme de transport inteligente STI pe drumurile la nivel național, totodată interconectând sistemele de transport inteligente din transportul rutier cu alte sisteme ale altor moduri de transport sau cu cele la nivel urban și transfrontalier, și creând, unde este posibil, soluții multimodale. De asemenea, alte misiuni sunt legate de dezvoltarea resursei umane necesare implementării și operării soluțiilor STI și asigurarea bazei implementării conceptului de mobilitate cooperativă, conectată și automatizată.

De asemenea, în document sunt stabilite obiectivul general și obiectivele specifice, respectiv:



Obiectivul general: Definirea cadrului și priorităților de dezvoltare a sistemelor de transport inteligente care să contribuie la creșterea nivelului de siguranță rutieră, creșterea eficienței activității de transport și reducerea impactului negativ asupra mediului pentru rețeaua rutieră națională, precum și interfețele cu celelalte moduri de transport



Obiective specifice:

- **OS1.** Optimizarea colectării de date în timp real despre drum, trafic și condiții de călătorie
- **OS2.** Dezvoltarea de servicii STI noi și creșterea calității celor existente: servicii STI de informare și de mobilitate; servicii STI de gestionare a călătoriilor, a transportului și a traficului; servicii STI pentru siguranță și securitate rutieră; servicii de mobilitate cooperativă, conectate și automatizate.
- **OS3.** Integrarea STI și a altor sisteme la nivel național și european.
- **OS4.** Integrarea multimodală, inclusiv servicii digitale de mobilitate multimodală.
- **OS5.** Integrarea urban-interurban.

- **OS6.** Reducerea impactului negativ asupra mediului.
- **OS7.** Creșterea siguranței rutiere.
- **OS8.** Asigurarea continuității serviciilor STI.
- **OS9.** Asigurarea unei viziuni integrate de dezvoltare a STI – arhitectură cadru națională.
- **OS10.** Dezvoltarea cadrului tehnologic și instituțional pentru asigurarea serviciilor STI specifice mobilității cooperative, conectate și automatizate.
- **OS11.** Date deschise, schimbul de date și prelucrarea în comun a datelor.
- **OS12.** Dezvoltarea cadrului pentru implementarea măsurilor de securitate cibernetică și securitate fizică.
- **OS13.** Asigurarea cadrului instituțional și legislativ pentru dezvoltarea STI
- **OS14.** Asigurarea resurselor umane calificate în domeniul STI – prin instruirea și perfecționarea angajaților pentru utilizarea STI.
- **OS15.** Accelerarea dezvoltării STI prin cooperare academică, cercetare și inovare (parteneriate cu universități, proiecte de cercetare și inovare).
- **OS16.** Acceptarea STI de către utilizatori (promovare, instruire, comportament etc.).
- **OS17.** Utilizarea standardelor și implicarea în activitatea de standardizare
- **OS18.** Monitorizarea dezvoltării sistemelor și serviciilor existente



Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR)

Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR) este documentul strategic al României care stabilește domeniile și prioritățile de investiții precum și reformele elaborate pentru fiecare domeniu de investiții, în concordanță cu Recomandările Specifice de Țară (RST) și cu Regulamentele Comisiei Europene, a căror finanțare este asigurată din Facilitatea de Redresare și Reziliență (FRR) care are drept obiectiv general ameliorarea stării economice a României, consolidarea capacității de reziliență în perioade de criză pandemică și asigurarea unei creșteri economice pe termen lung.

Obiectivul general al PNRR este de a stabili prioritățile naționale de investiții și direcțiile principale de reformă ale României în acord cu RST și Regulamentele Specifice ale Comisiei Europene pentru a asigura ameliorarea stării economice a României și a consolida capacitatea de reziliență la nivel național în perioade de criză pandemică.

Din obiectivul general al PNRR decurg o serie de obiective specifice, între acestea înscriindu-se și investițiile în infrastructură, respectiv **dezvoltarea infrastructurii specifice în domenii considerate strategice pentru România precum transporturi**, schimbări climatice, energie și energie regenerabilă, mediu, eficiență energetică, modernizarea serviciilor publice locale, sănătate și educație pentru a moderniza serviciile publice prestate în interesul populației, fie pentru a îmbunătăți calitatea serviciilor publice prestate sau standardele de locuit ale populației, dar și **pentru a îmbunătăți conectivitatea localităților urbane la rețelele de transport transeuropene** sau pentru a crește capacitatea de reziliență a localităților urbane;

Componenta de investiții a PNRR a fost elaborată pe baza a șase piloni și o serie de obiective specifice. Dintre domeniile de intervenție, unul dintre cele mai importante menționate în cadrul Pilonului 1, este reprezentat de **transportul durabil**.

În cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență (PNRR), Componenta C4 - Transport Sustenabil are ca obiectiv dezvoltarea unei infrastructuri de transport durabile și ecologice, cu standarde de siguranță adecvate, care să contribuie la finalizarea rețelelor transeuropene de transport (TEN-T) și la descongestionarea nodurilor urbane, stimulând în același timp tranziția către un transport sustenabil la nivel național, fiind vizate acțiuni orientate către dezvoltarea de măsuri „environmental friendly” pe noile sectoare de transport de mare viteză, asigurarea elementelor de protecție a mediului, precum și a sistemelor de transport inteligente (STI) și a măsurilor de siguranță rutieră.

Componenta 4 – Transport sustenabil PNRR este formată din două reforme generale și patru domenii de investiții după cum urmează:

Reforma 1 (R1)
Transport sustenabil, decarbonizare și siguranță rutieră – compusă din șase sub-reforme;

Reforma 2 (R2)
Managementul calității bazat pe performanță în transport - îmbunătățirea capacității instituționale și a guvernantei corporative – compusă din trei sub-reforme

Investiția 1 (I1)
Modernizarea și reînnoirea infrastructurii feroviare;

Investiția 2 (I2)
Material rulant feroviar

Investiția 3 (I3)
Dezvoltarea infrastructurii rutiere sustenabile pe rețeaua TEN-T, taxarea rutieră, managementul traficului și siguranța rutieră

Investiția 4 (I4)
Dezvoltarea rețelei de transport cu metroul în Municipiile București și Cluj-Napoca

Dezvoltarea infrastructurii de transport asigură o dezvoltare economică durabilă prin investițiile realizate în acest sector, acționând ca motor al dezvoltării și pentru alte sectoare ale economiei naționale. Investițiile în acțiuni de tip „smart” nu vor avea valoare adăugată fără existența infrastructurii de transport de bază.

Reforma „1.4. Strategia privind Sistemele de Transport Inteligente (STI) și pachetul legislativ aferent” (componentă a reformei 1), care se va realiza prin milestone-ul 65 (conform Deciziei Consiliului de punere în aplicare - CID), reprezintă proiectul pentru realizarea unei Strategii Naționale de STI, respectiv Guvernul României va aproba un document strategic pentru sistemele de transport inteligente (STI). Strategia STI se va dezvolta în corelare cu politicile de transport intermodal pentru a servi nevoilor de operare eficientă în nodurile multimodale.

Obiectivul acestei reforme este dezvoltarea sistemului inteligent de transport pentru a spori eficiența și siguranța transportului, cu ajutorul digitalizării informațiilor legate de transporturi. Măsura propusă urmărește:

- Aprobarea Strategiei și planului de acțiuni privind sistemele de transport inteligente (STI);
 - Aprobarea legislației privind sistemele de transport inteligente (STI) și a instrucțiunilor pentru implementarea standardelor STI în lucrările de construcții de infrastructură.
 - Stabilirea funcțiilor centrelor regionale de trafic și ale Centrului Național de Management al Traficului și integrarea acestora la nivel regional și național;
- Prin dezvoltarea și adoptarea cadrului strategic și legislativ în ceea ce privește sistemele de transport inteligente (STI) și a planului de măsuri aferent se urmărește:
- Reducerea semnificativă a accidentelor rutiere prin implementarea sistemelor de tip early warning;
 - Creșterea capacității efective a drumurilor fără noi construcții (creșterea care poate fi de până la 20%);
 - Reducerea timpului călătoriei;
 - Reducerea poluării vehiculelor (în special prin reducerea emisiilor de CO2).

Ca element de noutate, pentru a răspunde cât mai fidel cerințelor actuale în ceea ce privește rețeaua rutieră rapidă, proiectele de autostrăzi propuse pentru finanțare din PNRR vor îndeplini cumulate o serie de condiții incluse în documentația de achiziții publice pentru execuție de lucrări, iar printre aceste condiții se enumeră dotarea cu echipamente STI pe întreaga lungime, precum și altele ca: dotarea cu sisteme video pentru monitorizarea traficului și detectarea accidentelor; dotarea cu stații meteorologice automate; dotarea cu echipamente pentru monitorizarea cantității poluanților; dotarea cu sisteme de informare real time și sisteme de avertizare early warning

pentru pasageri și gestionarii infrastructurii; dotarea cu sisteme automate de contorizare și identificare a tipului de vehicul.

Tot în cadrul Investiției 3 se prevede infrastructura aferentă operaționalizării sistemelor de trafic inteligent – centru de management al traficului, sisteme de informare a utilizatorilor, interoperabilitatea sistemelor de transport.

Componenta 10 – Fondul Local. Fondul local abordează provocările legate de disparitățile teritoriale și sociale din zonele urbane și rurale, precum și mobilitatea urbană. Obiectivul acestei componente este de a susține o transformare durabilă urbană și rurală prin utilizarea soluțiilor verzi și digitale.

Intervenția I.1 Mobilitatea urbană durabilă a componente 10 din PNRR este susținută de Reforma R1 - Crearea cadrului pentru mobilitate urbană durabilă și are ca investiție componentă Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – STI/alte infrastructuri TIC (sisteme inteligente de management urban/local).¹

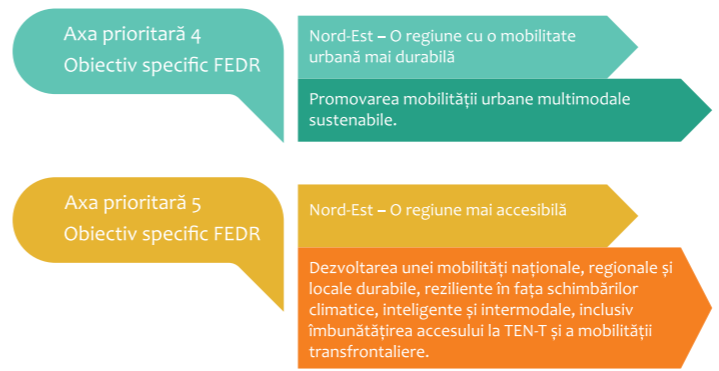


Programul Operațional Regional 2021 - 2027

Programul Operațional Regional 2021-2027 pentru regiunea Nord-Est 2021-2027, este un document strategic de programare care acoperă domeniile: specializare inteligentă și inovare, IMM-uri, digitalizare, eficiență energetică, dezvoltare urbană, mobilitate și conectivitate, biodiversitate, infrastructura educațională, turism și cultură/patrimoniu cultural.

Programul Operațional Regional pentru regiunea Nord-Est 2021-2027, care face obiectul negocierii cu Comisia Europeană, va fi implementat în conformitate cu prevederile cadrului strategic comun european 2021-2027 și ale Regulamentelor europene aferente. Programul nu prezintă conexiune cu alt program operațional pe același sector (nu există subordonare ierarhică), dar pot fi identificate legături orizontale și sinergii cu programe operaționale privind alte sectoare la același nivel – PODD, POT, POCID, POCU, POS.

Priorități de investiții care se vor finanța în cadrul programului operațional și care prezintă legătură directă cu mobilitatea urbană durabilă sunt:



În realizarea Planului de Mobilitate Urbană pentru Polul de Creștere Iași au fost avute în vedere prevederile documentelor strategice sectoriale și au fost analizate și stabilite posibilitățile de finanțare prin programele operaționale pentru perioada 2021-2027.

¹ Sursă: Strategia Națională privind Sistemele de Transport Inteligente pentru perioada 2022-2030

1.4. PRELUAREA PREVEDERILOR PRIVIND DEZVOLTAREA ECONOMICĂ, SOCIALĂ ȘI DE CADRU NATURAL DIN DOCUMENTELE DE PLANIFICARELE UAT-URILOR

Documentele avute în vedere pentru preluarea prevederilor privind dezvoltarea economică socială și de cadru natural din documentele de planificare ale UAT-urilor sunt prezentate mai jos.

● **Planul de Dezvoltare Regională Nord-Est (PDR NE) 2021-2027**

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă va asigura o corespondență directă cu obiectivele, direcțiile de acțiune și măsurile propuse la nivel regional, prin PDR Nord-Est 2021-2027, principalele puncte comune fiind prezentate într-un capitol anterior. În momentul finalizării documentului strategic la nivel regional, se va urmări asigurarea corelării direcțiilor de acțiune, a obiectivelor strategice și portofoliului de proiecte din Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Polul de creștere Iași cu elementele corespunzătoare stabilite în Planul de Dezvoltare Regională Nord-Est 2021-2027.

● **Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Iași și a Zonei Metropolitane 2021 - 2030**

„Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Iași și a Zonei Metropolitane 2021 - 2030” este un document cadru de referință care stabilește direcții strategice clare pentru viitorul orașului și al cetățenilor, facilitând luarea unor decizii importante în toate domeniile de activitate.

În procesul de elaborare al Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Polul de Creștere Iași a fost analizat integral documentul menționat, punându-se accent pe lista proiectelor propuse. Întrucât elaborarea celor două documente strategice a fost realizată în paralel, în aceeași perioadă, s-a asigurat corelarea planurilor de acțiune propuse.

Astfel, proiectele corespunzătoare scenariului selectat în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă se regăsesc în Planul de acțiune al strategiei în cadrul obiectivelor specificate într-un capitol anterior.





PARTEA 1

2. ANALIZA SITUAȚIEI

EXISTENTE



2.1. CONTEXTUL SOCIO-ECONOMIC CU IDENTIFICAREA DENSITĂȚILOR DE POPULAȚIE ȘI ACTIVITĂȚILOR ECONOMICE

Zona metropolitană este definită în Legea nr. 351 din 2001 actualizată ca fiind "zonă constituită prin asociere, pe bază de parteneriat voluntar, între marile centre urbane (Capitala României și municipiile de rangul I) și localitățile urbane și rurale aflate în zona imediată, la distanțe de până la 30 km, între care s-au dezvoltat relații de cooperare pe multiple planuri."

Caracterul de centru polarizator în teritoriu al Municipiului Iași a fost confirmat de-a lungul timpului prin importanța acestuia din punct de vedere economic, social și cultural, iar pentru a confirma acest rol la nivel macro, în anul 2004 a fost înființată prima Asociație de Dezvoltare Intercomunitară din țară – Zona Metropolitană Iași conform O.G. nr. 26/2000, din dorința autorităților locale de a aborda în parteneriat dezvoltarea municipiului și a localităților adiacente. În anii următori au fost incluse și alte UAT-uri, ajungându-se la nivelul anului 2021 ca din ZMI, pe lângă Municipiul Iași și Consiliul Județean Iași, să facă parte un număr de 23 de comune, și anume: Comuna Aroneanu, Comuna Bârnova, Comuna Ciurea, Comuna Comarna, Comuna Dobrovăț, Comuna Golăiești, Comuna Holboca, Comuna Lețcani, Comuna Miroslava, Comuna Mogoșești, Comuna Movileni, Comuna Popricani, Comuna Prisăceni, Comuna Reditu, Comuna Schitu Duca, Comuna Tomești, Comuna Țuțora, Comuna Ungheni, Comuna Valea Lupului, Comuna Victoria, Comuna Costuleni, Comuna Scânteia, Comuna Grajduri. Ulterior, conform Legii nr. 246/2022 privind zonele metropolitane, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative, art. 5, alin. (1) Teritoriul metropolitan se delimitează astfel: a) pentru municipiul București – cel puțin teritoriul administrativ al județului Ilfov; b) pentru municipiile reședință de județ – cel mult primele două coroane urbane; c) pentru municipii, altele decât cele reședință de județ – cel mult prima coroană urbană; s-au adăugat 4 comune componente în cadrul Zonei Metropolitane Iași: Horlești, Românești, Țigănași și Voinești. Importanța regională a municipiului Iași ca centru economic are în vedere și așezările din zona metropolitană care reprezintă teritoriul de suport pentru acesta.

În acest subcapitol sunt prezentate principalele tendințe socio-economice și de dezvoltare urbană ale Municipiului Iași și comunelor din zona metropolitană, fiind evidențiate datele referitoare la populația existentă, distribuția populației, tendințele demografice, structura populației pe grupe de vârstă și densitatea populației.

Municipiul Iași este reședința județului Iași, parte a Regiunii Nord-Est, și reprezintă principalul centru socio-economic al județului, concentrând aproximativ 40% din populația județului, la nivelul anului 2021.

În tabelul următor sunt prezentați principalii indicatori socio-economici la nivelul Municipiului Iași și Zonei Metropolitane Iași, pentru anul 2021.

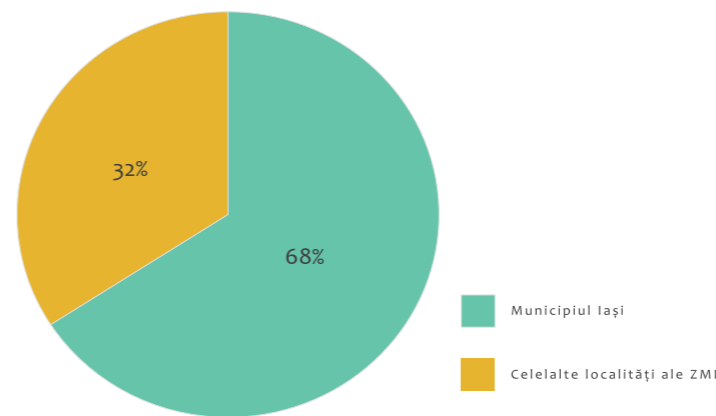
Tab. 2.1. Principalii indicatori socio-economici, Municipiul Iași și Zona Metropolitană Iași, 2021

	Populație (nr. locuitori)	Suprafață totală (km ²)	Densitatea populației (locuitori/km ²)
Municipiul Iași	391.024	95,61	4.089,78
Zona Metropolitană Iași	579.147	1.394,71	415,24

În anul 2021, populația Zonei Metropolitane Iași a înregistrat un număr de 579.147 locuitori, din care aproximativ 68% provin din mediul urban, iar 32% din mediul rural, așa cum este evidențiat în graficul de mai jos.

La solicitarea consultantului, Beneficiarul a pus la dispoziție situația repartției locuitorilor municipiului Iași la nivel de adresă, astfel încât a putut fi realizată distribuția populației pe zone de trafic, necesară pentru elaborarea modelului de transport. Zonificarea teritoriului și repartitia populației pe zone sunt descrise în capitolul referitor la modelul de transport.

Fig. 2.1. Populație Zona Metropolitană Iași, 2021



Conform bazei de date INS Tempo online, evoluția demografică a Municipiului Iași a înregistrat o creștere în intervalul 2012 – 2021, aceste tendințe demografice corespunzând contextului județean și regional al creșterii numărului de locuitori.

Fig. 2.2. Evoluția populației la nivel de regiune, județ, municipiu și ZMI, 2012 - 2021

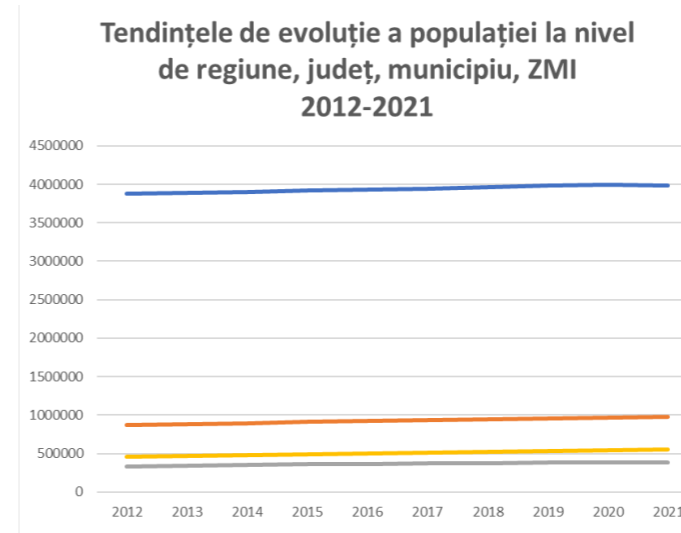
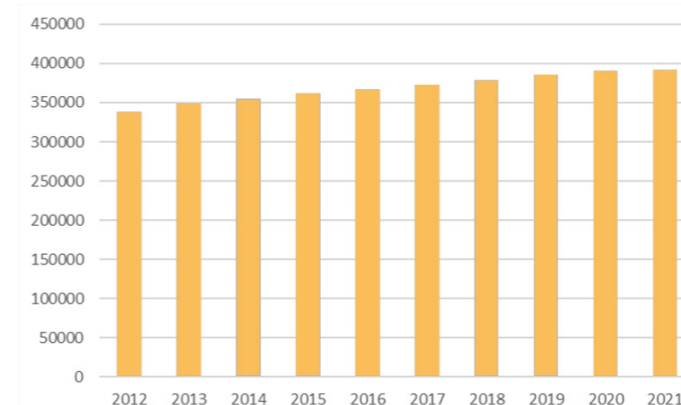


Fig. 2.3. Evoluția populației Municipiului Iași, 2012 - 2021



În ceea ce privește evoluția populației pentru Zona Metropolitană Iași, aceasta este prezentată în graficul de mai jos, pentru aceeași perioadă de timp.

¹ Valori corespunzătoare anului 2014, sursa: <http://statistici.insse.ro:8077/tempo-online/#/pages/tables/insse-table>.

² Valori corespunzătoare anului 2014, sursa: <http://statistici.insse.ro:8077/tempo-online/#/pages/tables/insse-table>.

În ceea ce privește evoluția populației pentru Zona Metropolitană Iași, aceasta este prezentată în graficul de mai jos, pentru aceeași perioadă de timp.

Fig. 2.4. Evoluția populației pentru comunele din Zona Metropolitană Iași, 2012-2021

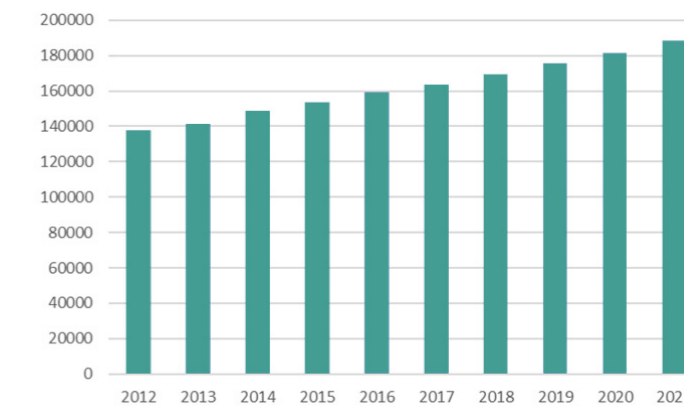
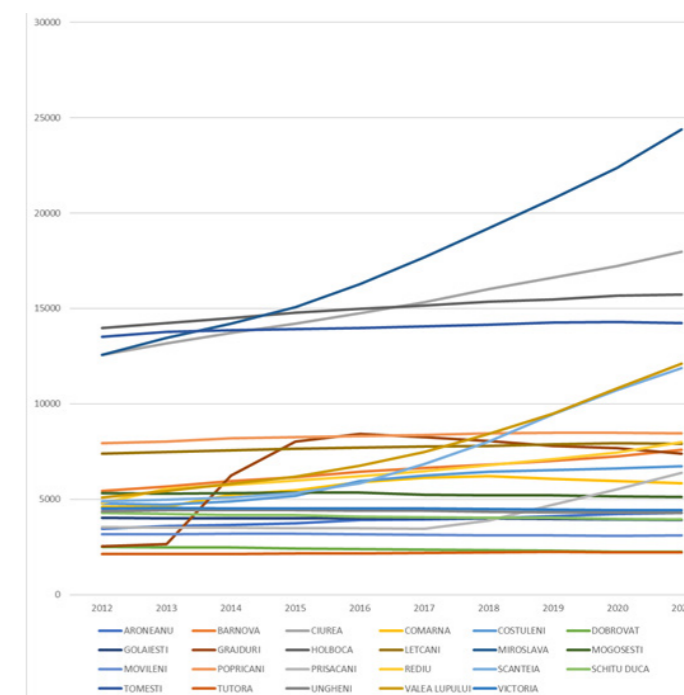


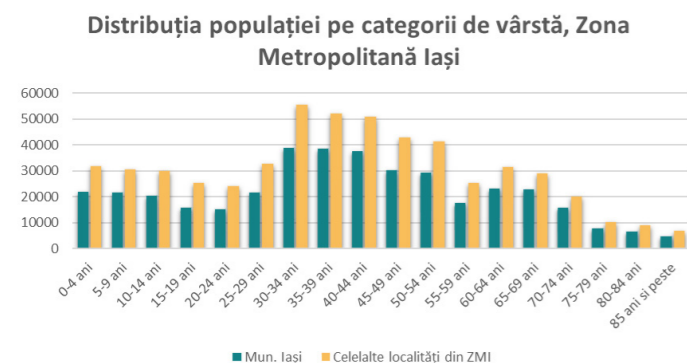
Fig. 2.5. Evoluția populației în comunele Zonei Metropolitane Iași, 2012-2021



Dacă analizăm evoluția populației pentru fiecare localitate din ZMI, exceptând Municipiul Iași, observăm că singurele localități care au înregistrat o ușoară scădere a populației în perioada analizată sunt: com. Dobrovăț, com. Golăiești, com. Mogoșești, com. Movileni, com. Schitu Duca, com. Ungheni și com. Victoria. În schimb, alte localități au cunoscut o creștere accentuată a populației, printre acestea numărându-se com. Miroslava, com. Ciurea, com. Costuleni, com. Grajduri, com. Valea Lupului, com. Prisăceni, com. Reditu, com. Scânteia și com. Bârnova.

Distribuția pe categorii de vârstă a populației pentru anul 2021 este prezentată în graficul următor, atât la nivelul Municipiului Iași, cât și pentru celelalte localități din Zona Metropolitană.

Fig. 2.6. Distribuția populației pe categorii de vârstă, Zona Metropolitană Iași, 2021¹



Din punct de vedere al mobilității, prin prisma ocupației și a scopului deplasărilor, interesează și evoluția repartiției populației pe anumite categorii de vârstă, și anume: 0 – 4 ani, 5 – 14 ani, 15 – 24 ani, 25 – 64 ani și peste 65 ani.

Fig. 2.7. Evoluția populației pe categorii de vârstă, Municipiul Iași, 2012-2021²

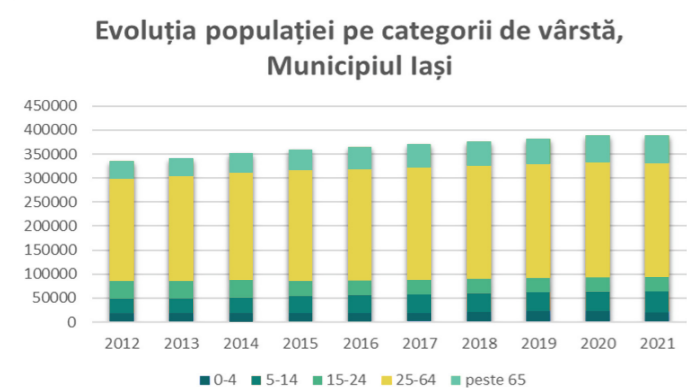
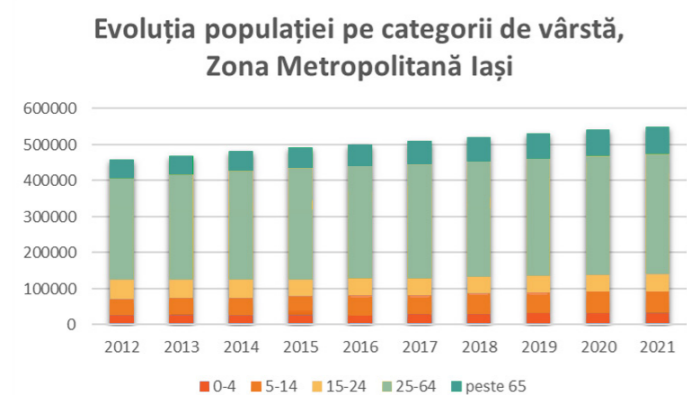


Fig. 2.8. Evoluția populației pe categorii de vârstă, Zona Metropolitană Iași, 2012-2021³



Din analiza graficului reprezentând evoluția populației pe grupe de vârstă, se constată că populația Municipiului Iași prezintă tendința generală a sporului natural negativ, conducând la o populație preponderent adultă, în creștere în special în segmentul peste 65 de ani (53%), în comparație cu o creștere cu 10% în segmentul 0-24 ani, respectiv cu 12% în segmentul 25-64 ani.

Analizând aceleași date pentru restul localităților din ZMI, se constată o evoluție relativ similară, care arată o creștere cu aproximativ 44% pentru populația vârstnică (peste 65 ani), cu 11,5% pentru populația tânără (0 – 24 ani), respectiv cu 19% pentru populația adultă (25 – 64 ani).

În ceea ce privește repartiția populației pe sexe, se observă o preponderență a populației de sex feminin, atât pentru Municipiul Iași, cât și pentru Zona Metropolitană Iași, care se păstrează pe toată perioada analizată, după cum se remarcă și în graficele următoare.

Fig. 2.9. Distribuția populației pe sexe, Municipiul Iași, 2021¹

Distribuția populației pe sexe în Municipiul Iași, 2021

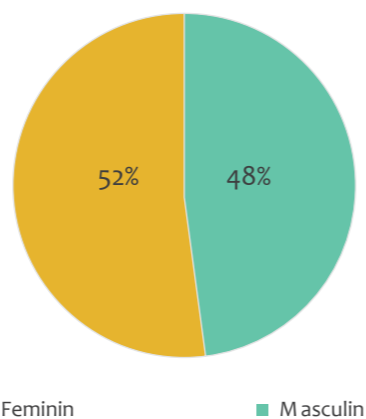


Fig. 2.10. Distribuția populației pe sexe, Zona Metropolitană Iași, 2021²

Distribuția populației pe sexe în ZMI, 2021

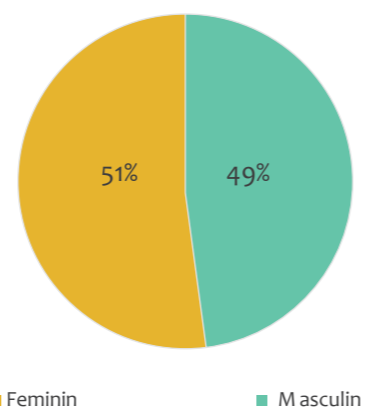
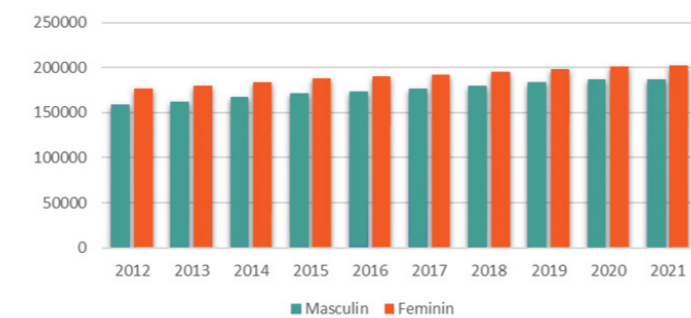


Fig. 2.11. Evoluția distribuției populației pe sexe, Municipiul Iași, 2012-2021³

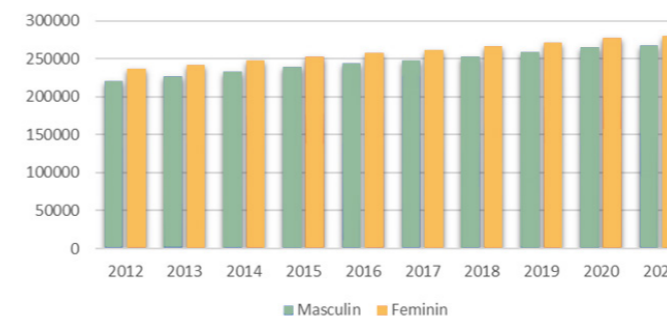
Evoluția distribuției populației pe sexe, Municipiul Iași



¹ Sursă: Institutul Național de Statistică
² Sursă: Institutul Național de Statistică
³ Sursă: Institutul Național de Statistică

Fig. 2.12. Evoluția distribuției populației pe sexe, Zona Metropolitană Iași, 2012-2021¹

Evoluția distribuției populației pe sexe, Zona Metropolitană Iași



Structura forței de muncă este în strânsă legătură cu dinamica populației, având prin urmare un impact puternic și asupra mobilității. Din punct de vedere statistic, populația activă reprezintă acea parte a populației care se încadrează în limitele legale de vârstă și sănătate pentru a putea fi angajată la un moment dat. Populația ocupată este indicatorul care măsoară doar acea parte din populația activă care lucrează efectiv în economie.

Evoluția numărului de salariați din Zona Metropolitană Iași până în anul 2019 este prezentată în graficul de mai jos. După cum se observă, pentru Municipiul Iași, evoluția a fost oscilantă, dar în ultimii ani de analiză numărul de salariați a avut o tendință ușor crescătoare. Pentru celelalte localități ce fac parte din ZMI, în primii ani de analiză se observă o tendință crescătoare, iar în ultimii 3 ani ai eșantionului studiat numărul salariaților rămâne constant.

Tabel 1. Repartiția firmelor după domeniul de activitate, Zona Metropolitană Iași²

Activități	Cifra de afaceri (lei)	Profit (lei)	Personal (nr. persoane)	Total firme
AGRICULTURĂ, SILVICULTURĂ ȘI PESCUIT	111.531.424	10.407.959	357	493
INDUSTRIA EXTRACTIVĂ	0	0	0	15
INDUSTRIA PRELUCRĂTOARE	907.167.822	78.059.437	4066	2622
PRODUCȚIA ȘI FURNIZAREA DE ENERGIE ELECTRICĂ ȘI TERMICĂ, GAZE, APĂ CALDĂ ȘI AER CONDIȚIONAT	3.284.596	221.489	17	61
DISTRIBUȚIA APEI; SALUBRITATE, GESTIONAREA DEȘEURILOR ACTIVITĂȚI DE DECONTAMINARE	6.381.099	1.198.449	26	90
CONSTRUCȚII	567.816.790	93.975.371	2570	3622
COMERȚ CU RIDICATA ȘI CU AMĂNUNTUL; REPARAREA AUTOVEHICULELOR ȘI MOTOCICLETELOR	1.837.064.140	154.382.958	3393	8908

¹ Sursă: Institutul Național de Statistică

Fig. 2.13. Evoluția numărului de salariați, Zona Metropolitană Iași, 2011-2019²

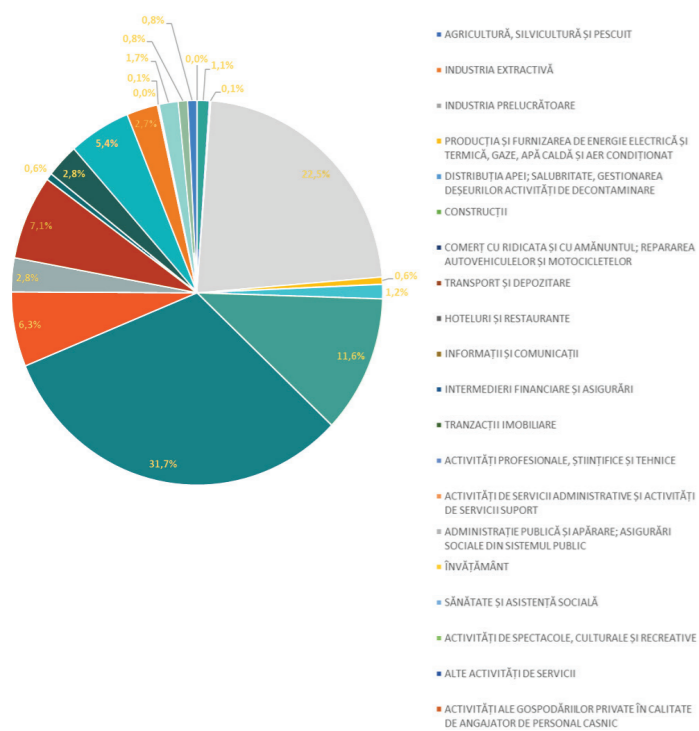
Evoluția numărului de salariați în Zona Metropolitană Iași



Din punct de vedere economic, repartiția firmelor după domeniul de activitate, la nivelul anului 2020, este prezentată în tabelul și graficele următoare:

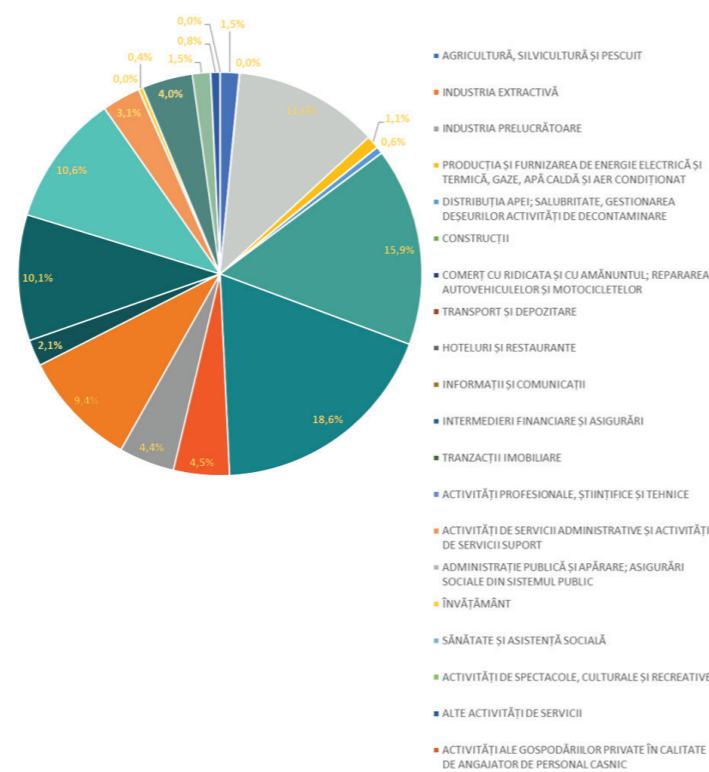
TRANSPORT ȘI DEPOZITARE	404.541.380	49.657.690	1430	2225
HOTELURI ȘI RESTAURANTE	165.694.858	17.717.954	1071	1337
INFORMAȚII ȘI COMUNICAȚII	714.756.387	133.214.600	4207	2129
INTERMEDIERI FINANCIARE ȘI ASIGURĂRI	26.517.664	8.241.281	128	445
TRANZACȚII IMOBILIARE	48.258.658	24.416.212	193	1054
ACTIVITĂȚI PROFESIONALE, ȘTIINȚIFICE ȘI TEHNICE	262.788.213	92.246.995	1160	3889
ACTIVITĂȚI DE SERVICII ADMINISTRATIVE ȘI ACTIVITĂȚI DE SERVICII SUPORT	79.931.346	18.443.943	787	1381
ADMINISTRAȚIE PUBLICĂ ȘI APĂRARE; ASIGURĂRI SOCIALE DIN SISTEMUL PUBLIC	745.250	307.457	0	2
ÎNVĂȚĂMÂNT	13.893.235	3.282.678	199	501
SĂNĂTATE ȘI ASISTENȚĂ SOCIALĂ	111.223.009	36.320.513	544	1327
ACTIVITĂȚI DE SPECTACOLE, CULTURALE ȘI RECREATIVE	39.383.831	7.689.328	149	851
ALTE ACTIVITĂȚI DE SERVICII	20.882.046	3.089.637	404	1154
ACTIVITĂȚI ALE GOSPODĂRIILOR PRIVATE ÎN CALITATE DE ANGAJATOR DE PERSONAL CASNIC	0	0	0	1

Fig. 2.14. Distribuția firmelor pe domenii de activitate, în funcție de cifra de afaceri, ZMI, 2019¹



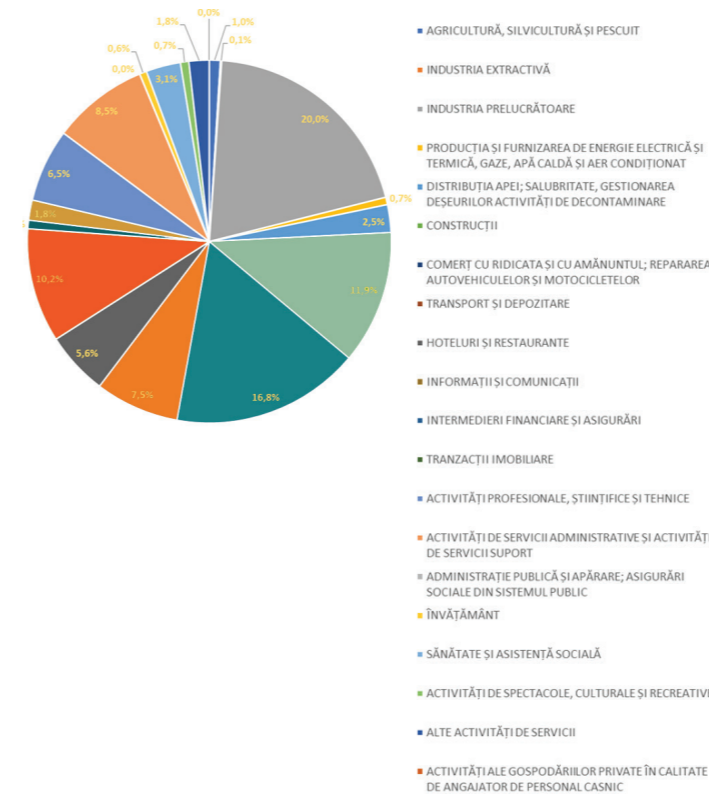
¹ Sursă: ONRC

Fig. 2.15. Distribuția firmelor pe domenii de activitate, în funcție de profit, ZMI, 2019²



² Sursă: ONRC

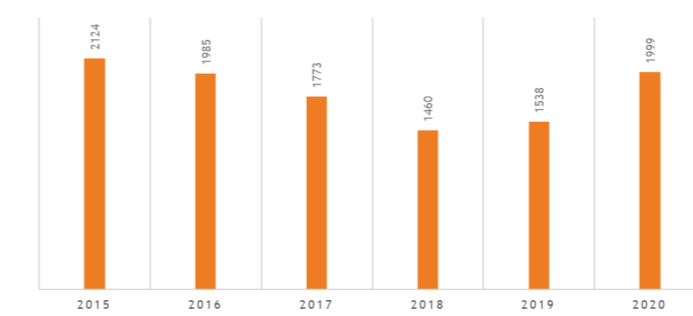
Fig. 2.16. Distribuția salariaților pe domenii de activitate, ZMI, 2020¹



După cum se observă în Zona Metropolitană Iași, din punct de vedere al numărului de salariați, primele locuri sunt ocupate de industria prelucrătoare, comerț și construcții, informații și comunicații, acestea însumând 42% din totalul salariaților din Zona Metropolitană Iași.

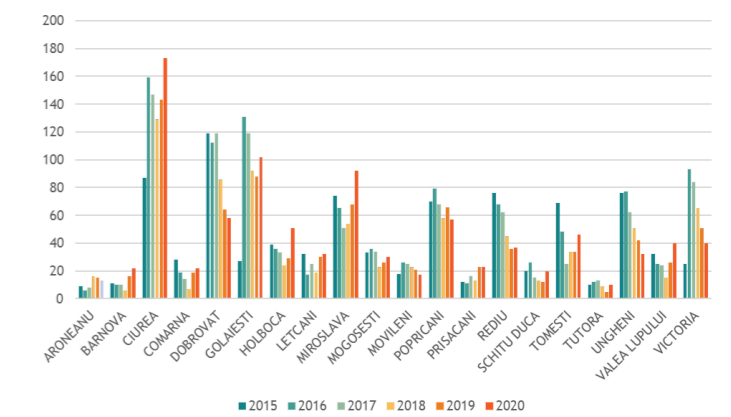
În ceea ce privește numărul de șomeri înregistrați la finalul anului 2020, acesta este de 1999, din care 1082 din Municipiul Iași și 917 din celelalte localități ale Zonei Metropolitane Iași. Numărul șomerilor este într-o scădere accentuată în anii de analiză, excepție făcând ultimul an, 2020, care a fost un an atipic din cauza virusului SARSCOV19, care a produs un șoc major pentru economia europeană și mondială. Evoluția numărului de șomeri este prezentată în graficul de mai jos.

Fig. 2.17. Evoluția numărului de șomeri la nivelul ZMI, 2015-2020¹



¹ Sursă: Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Iași 2021 - 2030

Fig. 2.18. Evoluția numărului de șomeri la nivelul ZMI, 2015-2020¹



Principalele zone de atragere/generare deplasări în scopul cumpărărilor sunt zona centrală și zonele în care sunt plasate supermarket-urile, respectiv: Centrul Comercial Era, Iulius Mall, Palas Mall, Egros Shopping Iași, Carrefour, Kaufland, Penny, Lidl etc.

Așa cum se va vedea din repartitia scopurilor călătoriei pentru locuitorii Municipiului Iași, pe lângă deplasarea la locul de muncă și pentru cumpărături, un loc important îl constituie deplasarea elevilor la unitățile de învățământ, precum și a persoanelor care îi însoțesc pe aceștia. Prin urmare, unitățile de învățământ reprezintă, de asemenea, puncte importante de atragere/generare a deplasărilor. Conform datelor din „Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Iași și a Zonei Metropolitane 2021 - 2030”, activitatea de învățământ din municipiul Iași se desfășoară astfel:

● Învățământ preuniversitar: 109 unități, respectiv: 47 grădinițe (din care numai 18 cu personalitate juridică), 7 școli primare (aparținând de alte unități de învățământ - 5), 25 școli gimnaziale, 11 licee și colegii teoretice, 4 licee și colegii vocaționale, 14 licee tehnologice și colegii tehnice și o școală postliceală. Dintre aceste licee 17 oferă învățământ gimnazial iar 9 oferă și învățământ primar. În același timp, 7 licee au posibilitatea specializării în regim postliceal, pe lângă oferta școlii exclusiv postliceale Gr. Ghica Vodă și 10 licee oferă clase de învățământ profesional.

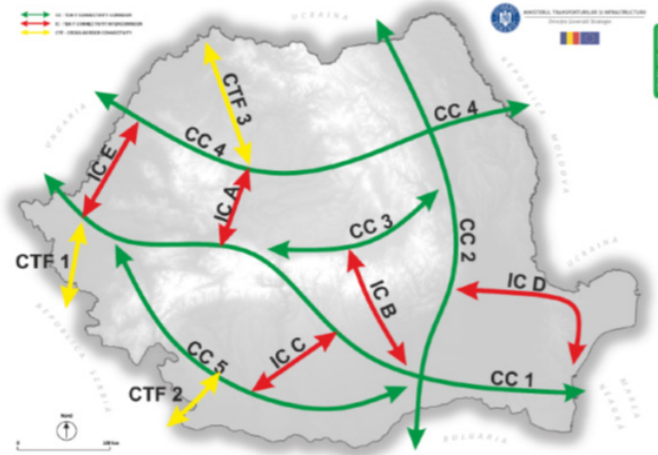
● Învățământ universitar: 8 unități, respectiv, 5 universități de stat, 3 universități particulare.

2.2.1 INFRASTRUCTURĂ RUTIERĂ

La nivel regional, rețeaua TEN-T rutieră traversează Regiunea Nord-Est atât de la nord la sud, cât și de la vest la est, prin partea mediană, asigurând pe de o parte conexiunea capitalei București cu Ucraina prin nordul regiunii (traversând municipiile Bacău, Roman, Fălticeni și Suceava), cât și conexiunea cu vestul țării (Timișoara, Cluj, Târgu Mureș) a părții de est a regiunii (Piatra Neamț, Iași).

Coridoarele naționale de conectivitate rutieră au fost stabilite pentru asigurarea legăturii între principalele regiuni de dezvoltare ale României, dar și de-a lungul unor aliniamente care conectează polii de creștere economică și centrele industriale ale României.

Fig. 2.19. Harta coridoarelor de conectivitate rutieră din România¹



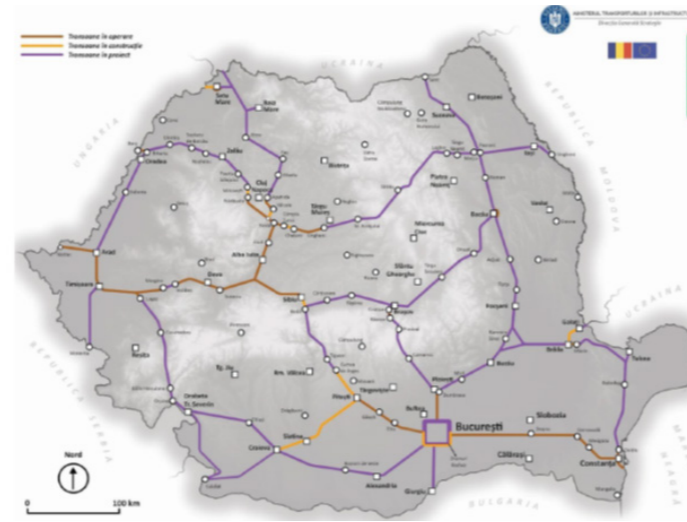
Municipiul Iași și zona sa metropolitană sunt situate în nord-estul României, în zona de est a Regiunii Nord-Est și a județului Iași.

Așa cum se observă în reprezentarea grafică de mai sus, Municipiul Iași este poziționat pe coridorul de conectivitate 4 (Coridorul Unirii). Acesta este compus din 9 proiecte de autostradă care conectează Moldova de Transilvania prin partea central-nordică a României. Coridorul are o lungime de aproximativ 577 km și se află în operare și în faze avansate de construire între Tg. Mureș și Nădășelu (aproximativ 110 km). Sectorul de coridor estic (Ungheni – Iași – Tg. Mureș – Turda) se suprapune rețelei europene TEN-T Core, iar sectorul vestic (Turda – Gilău – Suplacu de Barcău – Borș) face parte din rețeaua europeană TEN-T Comprehensive. Intervențiile necesare pentru realizarea coridorului sunt reprezentate de 4 importante proiecte de autostradă în lungime totală de aproximativ 470 km: autostrada Ungheni (inclusiv pod peste Prut) – Iași – Tg. Neamț, autostrada Tg. Neamț – Tg. Mureș, respectiv autostrada Nădășelu – Poarta Sălajului și Poarta Sălajului – Biharia.

¹ Sursă: Planul Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2020-2030

În ceea ce privește stadiul de implementare al coridoarelor de conectivitate rutieră din România, acesta este ilustrat grafic în figura următoare.

Fig. 2.20. Stadiul coridoarelor de conectivitate rutieră din România¹



Municipiul Iași este conectat atât la rețeaua rutieră primară, cât și la rețeaua rutieră secundară, definite la nivel național.

Rețeaua rutieră primară, reprezentată mai jos, constituie structura rutieră de bază a României în context național și european, suprapunându-se peste rețeaua europeană TEN-T Core și pe cea mai mare parte a rețelei rutiere TEN-T Comprehensive.

Fig. 2.21. Harta rețelei rutiere primare în relație cu rețeaua TEN-T din România²



Rețeaua rutieră secundară se constituie într-o rețea de complementaritate a rețelei primare, cu rol de alimentare a acesteia, dar și într-o rețea de legătură între aceasta și rețeaua de drumuri naționale și județene.

¹ Sursă: Planul Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2020-2030

² Sursă: Planul Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2020-2030

Fig. 2.22. Harta relației dintre rețeaua rutieră primară și cea secundară¹



Rețeaua rutieră din interiorul polului de creștere este formată din drumuri naționale, care se dezvoltă către Municipiul Iași, și din drumuri județene și comunale, care asigură legătura între drumurile naționale și comunele sau satele județului.

Zona Metropolitană Iași este deservită pe direcția N-S de DN24, iar pe direcția E-V de DN28.

Legătura municipiului cu teritoriul său de influență, respectiv cu celelalte comune componente ale ZMI, se realizează prin următoarele drumuri:

- DN24: Iași – Schitu Duca
- DN24/E58/E583: Iași – Victoria
- DN24/E58/E583: Iași – Valea Lupului
- DN24/E58/E583 – DN24C: Iași – Popricani
- DN24 – DJ247: Iași – Dobrovăț
- DN24 – DJ247A: Iași – Bârnova
- DN28: Iași – Tomești – Costuleni
- DN28/E58/E583: Iași – Lețcani
- DN28 – DC44: Iași – Comarna
- DJ248: Iași – Mogoșești
- DJ248: Iași – Grajduri – Scânteia
- DJ248 – DJ248C: Iași – Ciurea
- DJ248A: Iași – Miroslava
- DJ249: Iași – Țuțora – Prisăceni
- DJ249A: Iași – Ungheni
- DJ249A: Iași – Holboca – Golăiești
- DJ282: Iași – Reditu – Movileni
- DJ282G: Iași – Aroneanu

¹ Sursă: Planul Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2020-2030

Fig. 2.23. Rețeaua de drumuri, jud. Iași¹



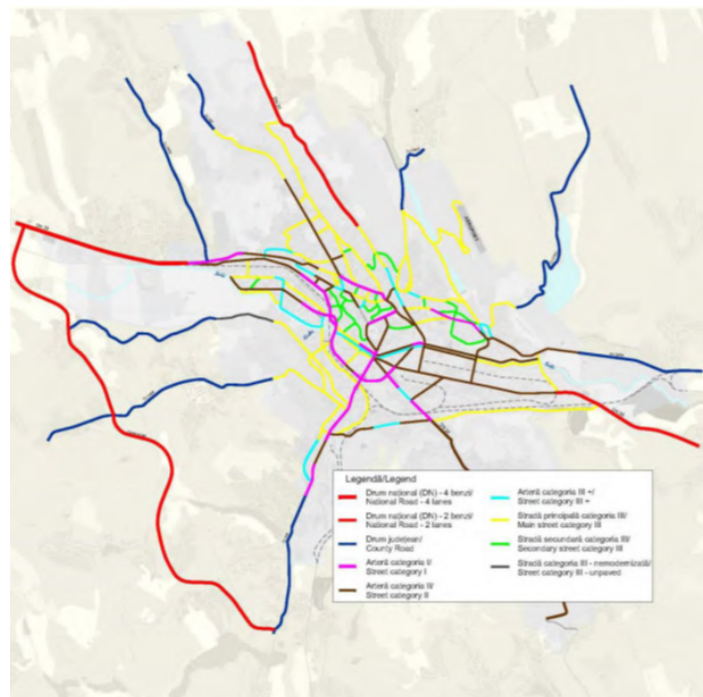
Legăturile între punctele de intrare/ieșire din municipiul menționate sunt realizate prin:

- E583 – Bd. Constantin Alexandru Rosetti, pe direcția nordică a orașului
- DN2B – Șoseaua Iași – Tomești, pe direcția sud-estică a orașului
- DJ249A – Strada Aurel Vlaicu, pe direcția estică a orașului
- DN24 – Șoseaua Bucium, pe direcția sudică a orașului
- DJ248 – Șoseaua Nicolina, pe direcția sudică a orașului
- E58 – Șoseaua Păcurari, pe direcția vestică a orașului
- DJ248 – Bulevardul Carol I, pe direcția nord-vestică a orașului

¹ Sursă: DRDP Iași



Fig. 2.24. Rețeaua stradală a Municipiului Iași¹



Rețeaua stradală cuprinde străzi de categoria I (care asigură preluarea fluxurilor majore ale orașului pe direcția drumurilor europene și naționale sau pe direcția principală de legătură cu acest drum, având minim 6 benzi de circulație), a II-a (de legătură, care asigură circulația majoră între zonele funcționale și de locuit), a III-a (colectoare, care preiau fluxurile de trafic din zonele funcționale și le dirijează spre străzile de legătură) și a IV-a (de folosință locală, care asigură accesul la locuințe și pentru servicii curente sau ocazionale). Nomenclatorul stradal al Municipiului Iași conține un total de 962 de străzi.

În perioada 2016-2021, Primăria Municipiului Iași a realizat, recepționat sau contractat o serie de obiective de investiții cu finanțare de la bugetul local, a unor proiecte de modernizare a infrastructurii rutiere și pietonale:

- **2016:** Modernizarea străzilor: Fundac Păun, str. Lancu Bacalu, str. Tănăsescu - Valoarea investiției: 2.500.000 lei.
- **2016-2018:** Reabililitarea infrastructurii rutiere aferente Splai Bahlui - Mal Drept (aproximativ 6 kilometri): tronsonul I (tronson nou proiectat pe șos. Națională - Pod Podu Roș, în locul căii de rulare a tramvaielor), tronsonul II (Podu Roș - Pod Tudor Vladimirescu), tronsonul III (Pod Tudor Vladimirescu - Pod Metalurgie), tronsonul IV (Pod Metalurgie - Pod Sf. Ioan), Tronsonul V (șos. Națională) - Valoarea investiției: 44.432.180 lei
- **2016 - 2018:** Modernizarea străzilor: Fundac Socola, str. Plopii fără Soț, str. Sf. Andrei, str. Alelierului, str. Cazărmilor, str. Sf. Petru Movila - Valoarea investiției: 11.454.000 lei.
- **2017 - 2018:** Modernizarea străzilor: bd. Dimitrie Cantemir, str. Gheorghe Asachi - Valoarea investiției: 3.300.000,95 lei.

- **2018 - 2020:** Modernizarea străzilor: str. Mihail Kogalniceanu, str. Theodor Pallady, str. Dimitrie Ralet, bd. Primăverii, str. Smârdan, str. Ogorului, șos. Bârnova, str. Moșu, str. Petre Vancea, sir. I. C. Constantineanu - Valoarea investiției: 29.113.617 lei.
- **2018 - 2020:** Modernizarea străzilor: str. Olteniei, str. Transilvaniei, str. Semănătorului, str. Strugurilor, alea Strugurilor, alea Tudor Neculai - Valoarea investiției: 19.229.527,14 lei.
2019 - 2020: Modernizarea șos. Iași - Voinești - Valoarea investiției: 8.350.852,75 lei.
- **2018 - 2019:** Construirea unui pod peste râul Bahlui în zona Cicoarei (str. Sarmisegetuza - strada Sofia Nădeje) - Valoarea investiției: 7.780.875,45 lei.
- **2019 - 2020:** Modernizarea străzilor: str. Viticultori, str. I.I. Mironescu, str. Luca Arbore, str. Dochia, str. Roșcani, str. Țicăul de Jos, finalizarea căii de acces către Aeroport pe segmentul Unitatea Mititara - Platou Aviația Utilitară și alte strazi cu indicatori tehnico-economici aprobați și echipate complet cu rețele tehnico-edilitare - Valoarea investiției: 20.811.167,49 lei.
- **2020 - 2021:** Modernizarea șos. Tudor Neculai - Valoarea investiției: 2.702.029,67 lei.



2.2.2 TRAFIC. ORGANIZAREA CIRCULAȚIEI

Capacitatea rețelei și calitatea traficului pe ansamblul unei rețele stradale este determinată în principal de intersecții și mai puțin de legăturile dintre acestea și capacitatea acestora. Prin urmare, organizarea și funcționarea intersecțiilor este esențială pentru performanța generală a rețelei stradale și poartă cel mai mare potențial pentru îmbunătățire.

Capacitatea de circulație, respectiv numărul maxim de vehicule care pot trece într-o unitate de timp printr-o secțiune de drum sau bandă de circulație dată, depinde în principal de următorii factori:

- elementele geometrice ale drumului (în profil longitudinal și profil transversal), distanța de vizibilitate pentru depășire și viteza de proiectare;
- condițiile de relief (șes, deal, munte);
- relația debit-viteză pentru categoria de drum respectivă
- caracteristicile de circulație proprii drumului dat, cum sunt: compoziția traficului, existența unor cauze de oprire sistematică a vehiculelor (intersecții la nivel, bariere, semnalizări de pierdere prioritară etc).
- frecvența și modul de amenajare a intersecțiilor cu alte drumuri;
- lungimea și caracteristicile de circulație ale sectoarelor de drum în traversarea localităților rurale și urbane

În cadrul procesului de colectare a datelor realizat în etapa respectivă și descris în capitolul corespunzător al PMUD au fost analizate fluxurile de trafic din următoarele locații:

- Intersecții recenzate 24 de ore pentru stabilirea orei de varf
 - Sens giratoriu: Bd. Socola - Splaiul Bahlui Mal Drept - Strada Sfandul Lazar - Soseaua Nationala - Strada Nicolina
 - Sens giratoriu: E85 - Pasajul Alexandru cel Bun - Bd Regele Ferdinand I al Romaniei
 - Bd Independentei - Strada Sararie
- Intersecții recenzate în ora de varf (07:00-10:00, 13:00-14:00, 15:00-17:00)
 - Sos Sararie - Str Mihai Costachescu
 - Sos Păcurari - Str Canta
 - E58 - Str Canta
 - Sens giratoriu: Str Tabacului - Pasarela Pictor Octav Bancila - Sos Nationala - Piata Sf Anton de Padova
 - Sens giratoriu: Bd Dacia - Bd Alexandru cel Bun - Bd Sarmisegetuza
 - Strapungerea Silvestru - Str Bacinschi
 - Strapungerea Silvestru - Str Garii

- Bd Alexandru cel Bun - Str Pofesor Paul Bujor
- Str Garii - Sos Arcu
- Sens giratoriu Piata Maihai Eminescu - Bd Eminescu - Str Pacurari
- Str Garii - Str Sararie
- Str Elena Doamna - Str Anastasie Panu
- Str Anastasie Panu - Str Sf Lazar
- Bd. Nicolae Iorga - Str Nicolina
- Bd. Dimitrie Cantemir - Bd Nicolae Iorga
- Bd Poitiers - Sos Nicolina
- Sos Bucium- Bd Poitiers
- Strada Cronicar Mesteaa - Bd Socola
- E58 - Bd Socola
- Str Palat - Str Sfantul Lazar
- Bd Primaveraii - E58
- Calea Chișinăului - Bd Tudor Vladimirescu
- Str Bucium - Calea Chișinăului
- E583- Str Elena Doamna - Str Vasile Lupu
- Bd. Tudor Vladimirescu - Str Tatarasi
- E58- Str Eternitate
- Str Eternitate- Str. Petre Ispirescu
- Str Tatarasi - Str Petre Ispirescu
- Str Vasile Lupu - Str Dudescu
- Str Han Tatar - Str Vasile Lupu
- Str Aurel Vlaicu (249C) - Str Aurel Vlaicu (249C) - Str Aurel Vlaicu
- Str Ciurchi - Str Vasile Lupu
- Bd Chimiei - Str Vasile Lupu
- Bd Chimiei - Bd Metalurgiei
- Calea Chisinaului - Bd Metalurgiei
- Soseaua Iasi Tomesti - Str Sfantul Ioan
- Bd Chimiei - Str Sf Ioan
- Bd Chimiei - E583
- Bd Chimiei - Bd Tudor Vladimirescu

Din analiza datelor colectate, precum și prin rularea modelului de transport pentru anul de bază, 2021, au rezultat principalele zone/artere în care există volume mari de trafic, capabile să conducă la congestii de circulație.

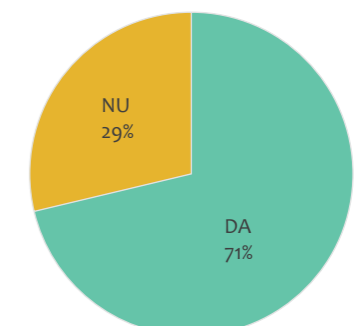
Rezultatele procesului de colectare a datelor vor fi prezentate detaliat în capitolul dedicat analizei datelor.

În cadrul procesului de consultare publică a fost utilizat un chestionar online asupra problemelor generale de mobilitate urbană durabilă, cu scopul de a identifica părerea populației asupra unor probleme existente, dar și disponibilitatea locuitorilor de a comuta spre mijloace de deplasare alternative.

Din cei 267 respondenți la chestionar, aproximativ 71% au considerat că aglomerarea traficului din zona centrală, în orele de vârf, este una din cele mai importante probleme.

Fig. 2.25. Aprecierea cetățenilor asupra gradului de aglomerare a traficului

Agglomerarea traficului din zona centrală a orașului, în orele de vârf este cea mai importantă problemă a acestui oraș



¹Sursa: Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Polul de Creștere Iași, 2016-2030

De asemenea, 76% dintre respondenți consideră zgomotul asociat traficului ca fiind una dintre problemele semnificative ale orașului, iar aproximativ 95% consideră drept una dintre problemele majore poluarea aerului asociată traficului rutier.

Fig. 2.26. Aprecierea cetățenilor asupra gradului de aglomerare a traficului

Zgomotul asociat traficului rutier este o problemă semnificativă a orașului

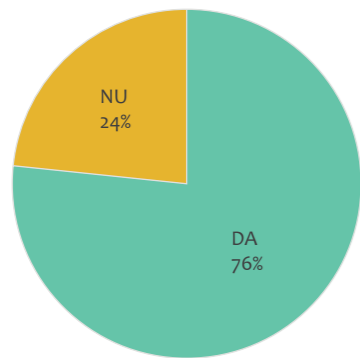
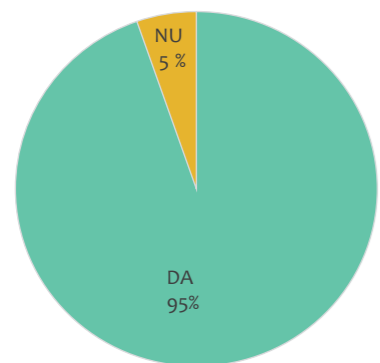


Fig. 2.27. Aprecierea cetățenilor asupra poluării asociate traficului rutier

Poluarea aerului asociată traficului rutier este o problemă semnificativă a orașului



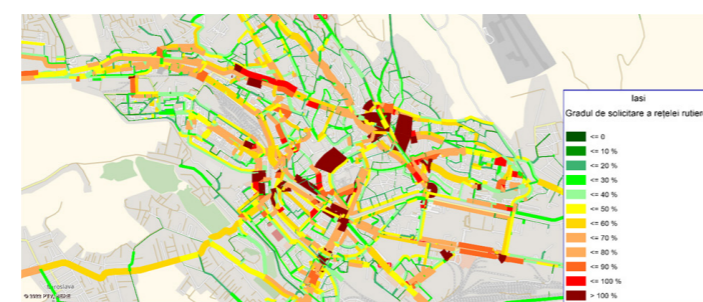
De asemenea, ca urmare a introducerii datelor colectate în modelul de transport și a actualizării acestuia la nivelul anului 2021, a fost realizată o analiză a volumelor de trafic pe infrastructura rutieră. Evaluarea modului în care rețeaua de infrastructură urbană rutieră poate să preia fluxurile de trafic generate de nevoia de mobilitate a populație rezidente în spațiul urban al Municipiului Iași, respectiv în spațiul extra-urban, limitrof Municipiului Iași, acoperit de Modelul de Transport s-a realizat prin gradul de solicitare a capacității de circulație exprimat procentual. Astfel în figura de mai jos este reprezentat acest grad de solicitare pentru zona modelată.

Așa cum se observă în imagine, căile de acces în Municipiul Iași au grade de solicitare de peste 70% pe anumite segmente, acesta reprezentând un nivel de la care există posibilitatea să apară fenomenul de congestie, cu efecte negative pentru utilizatorii acestui gen de infrastructură de transport. Deși căile de acces au un grad de solicitare relativ ridicat pe segmente lungi în afara Municipiului Iași, accesul în zona urbană conduce la creșterea acestui grad de solicitare. Un grad de solicitare aflat într-o zonă de confort de sub 50% a rezultat în urma modelării pentru accesul din S-SE și din S-V, până la un anumit punct al rețelei după care gradul de solicitare tinde spre 70%.

Fig. 2.28. Solicitarea rețelei de infrastructuri rutiere, ZMI



Fig. 2.29. Solicitarea rețelei de infrastructuri rutiere în Municipiul Iași



Limitând zona de analiză la nivelul municipiului Iași, gradul de solicitare a rețelei de infrastructură rutieră este reprezentat în figura anterioară.

Din evaluarea gradului de solicitare a Municipiului Iași se desprinde ideea unei suprasolicitări a infrastructurii rutiere, mai ales pe direcția principalelor bulevarde și coridoare de transport. Zona centrală are un nivel de solicitare ce tinde spre 100%, uneori chiar depășind această valoare de prag.

Aceste valori indică apariția extrem de pregnantă a fenomenului de congestie, conducând la durate mari de staționare în trafic și timp pierdut de către participanții la trafic.

Un aspect pozitiv însă se desprinde din faptul că arterele de rang inferior, ce au rol de colectare, respectiv dispersie a traficului din zonele de modelare descrise în Modelul de Transport au grad de solicitare relativ normal. În anumite situații, conducătorii auto pot utiliza aceste artere ca alternative la bulevardele congestionate. Acest fenomen poate conduce pe termen scurt la crearea unor inechități între utilizatori cu efecte frustrante pentru aceștia. Mai mult de atât volumele de trafic tind să se echilibreze conform principiilor lui Wardrop, rămânând același impact negativ asupra utilizatorilor infrastructurii de transport.

În concluzie, valoarea ridicată a cotei modale corespunzătoare deplasărilor cu autovehiculul conduce la congestii majore de circulație, în special în orele de vârf, ceea ce impune includerea în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă a unor măsuri care să conducă la stimularea comutării spre modurile de deplasare alternative și, implicit, la reducerea gradului de solicitare asupra infrastructurii rutiere.

De asemenea, proiectele și măsurile stabilite prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Polului de Creștere Iași vor propune acțiuni prin care să se asigure o mai bună fluiditate a traficului, incluzând extinderea sistemului de management al traficului, care să fie capabil să reacționeze în timp real la schimbările de flux de trafic, asigurând astfel condiții bune de călătorie inclusiv în cazul orelor de vârf sau al existenței unor situații speciale (lucrări, evenimente etc.). În plus, analiza rețelei stradale și propunerea unui plan de organizare a circulației care să țină cont de fluxurile de trafic și tendințele de călătorie existente, prin introducerea de reguli noi de circulație, acolo

unde este cazul (senzori unici, viraje interzise etc.) va contribui în mod semnificativ la orientarea fluxurilor de trafic în sensul reducerii congestiilor de circulație.



2.3. TRANSPORT PUBLIC

Municipiul Iași și zona sa metropolitană sunt amplasate la periferia de Nord-Est a principalelor coridoare TEN-T care străbat țara. Rețeaua TEN-T reprezintă principalele legături / axe de transport feroviar, rutier, naval și aerian la nivelul Uniunii Europene.

La nivelul Polului de Creștere Iași, modurile de transport public funcționale sunt următoarele:

- Transport feroviar
- Transport aerian
- Transport auto interurban
- Transport auto local
- Taxi

2.3.1 TRANSPORTUL FEROVIAR

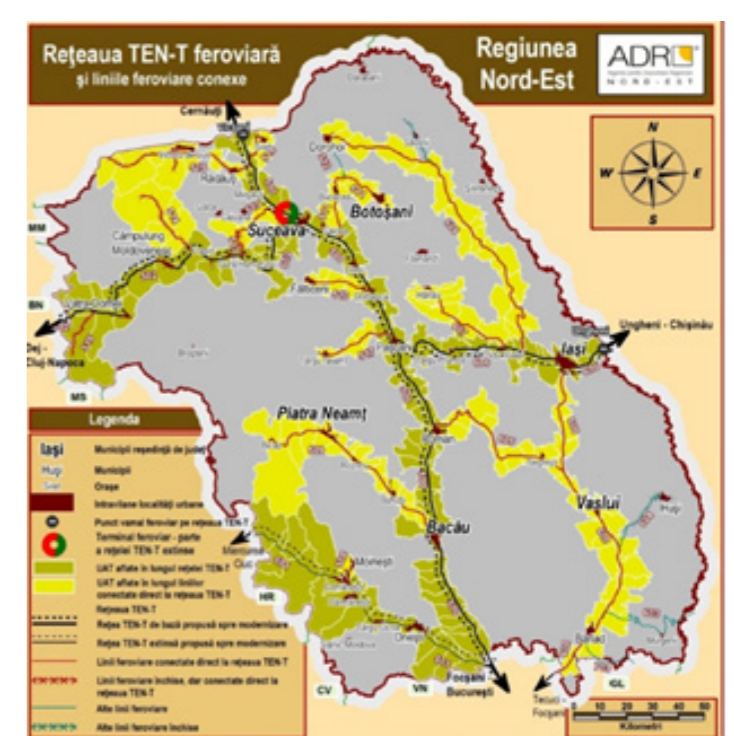
Polul de Creștere Iași este conectat la rețeaua TEN-T feroviară prin liniile 606 și M600, pe traseul Pașcani – Iași – Cristești – Ungheni, având astfel asigurată o conectivitate primară la rețeaua respectivă.

Astfel, Municipiul Iași este deservit de magistrala 600 care asigură legătura cu București prin intermediul nodului feroviar de la Tecuci (trecere la magistrala 500). Această magistrală 600 asigură și legătura Municipiului Iași cu Republica Moldova (către Chișinău). Magistrala 600 nu este încă electrificată.

Linia CF 606, care face parte din rețeaua TEN-T de bază, este linie dublă electrificată și asigură legătura cu magistrala 500 (direcția București).



Fig. 2.30. Rețeaua TEN-T feroviară, Regiunea NE¹



În Municipiul Iași, serviciile feroviare sunt operate de două companii diferite:

- SNTFC CFR Călători
- Regio Călători.

Transportul în comun public pe cale ferată este accesibil prin trei gări: Gara centrală, Gara Nicolina și Gara Socola. Gara centrală, cel mai important punct de acces pe calea ferată, asigură legătura Municipiului Iași cu majoritatea centrelor urbane din România, în timp ce Gările Nicolina și Socola preiau fluxurile internaționale dinspre Republica Moldova și transportul de mărfuri sau trenuri în direcția Galați, Constanța.

¹ Sursă: Planul de Dezvoltare Regională Nord-Est 2021-2027

2.3.2. TRANSPORTUL AERIAN

Municipiul Iași dispune de cel mai vechi aeroport din regiune și unul dintre cele mai vechi aeroporturi acreditate de pe teritoriul României, fiind înființat în anul 1932. Aeroportul Internațional Iași se află situat la 8 km nord de centrul municipiului Iași, poziționat pe dealul Ciricului, între lacul cu același nume și Valea Șapte Oameni, la o altitudine de 120 m.

Accesul la aeroport se face pe drumul județean DJ 282G/ str. Moara de Vânt și ulterior, pe Drumul Aeroportului, ce traversează Zona de agrement Ciric.

În acest moment accesibilitatea la aeroport este limitată, accesul realizându-se printr-un singur drum de tip județean cu o bandă pe sens fără trotuar, piste de biciclete sau bandă dedicată transportului public în comun, fără un sistem de iluminat corespunzător. Modernizarea acestei rute existente este limitată însă de padurea care o împrejmuiește și de constrangerile de relief, de aceea se impune identificarea de noi cai de acces ce ar asigura conectivitatea la infrastructura existentă și cea viitoare a regiunii.

Operatorul de transport public local asigură legătura cu aeroportul prin intermediul liniei de autobuz 50.

Parcarea amenajată în fața terminalelor actuale de pasageri oferă 314 locuri parcare, 9 locuri de parcare pentru persoanele cu mobilitate redusă și 6 locuri pentru autocare.

Costurile pentru utilizarea parcării sunt:

- 0 min ... 2h inclusiv: 5 lei
- 2h ... 5h inclusiv: 10 lei
- 5h ... 10h inclusiv: 15 lei
- 10h ... 15h inclusiv: 20 lei
- 15h ... 20h inclusiv: 25 lei
- 20h ... 24h inclusiv: 30 lei
- fiecare 24h suplimentare: se adaugă câte 25 lei.

Amplasamentul Aeroportului Iași permite atât dezvoltarea activităților publice pe zona de Vest a acestuia și integrarea urbanistică cu zona de agrement Ciric, cât și dezvoltarea de noi capacități industriale pe zona de Est a aeroportului care se pretează pentru huburi logistice, parcuri fotovoltaice, huburi pentru producerea hidrogenului, etc.

Aeroportul este destinat traficului aerian intern și extern de pasageri, fiind certificat ca aeroport internațional, și este format din trei terminale.

De pe Aeroportul Iași se zboară în mod regulat atât spre destinații interne, cât și externe. De asemenea, există curse internaționale în regim charter.

Companiile aeriene ce operează pe Aeroportul Iași și zborurile operate sunt următoarele:

Curse regulate:

Destinații interne

- TAROM – Otopeni (București)
- BLUE AIR – Otopeni (București)

Destinații externe

- WIZZ AIR - Barcelona
- WIZZ AIR - Bari
- WIZZ AIR - Bergamo
- WIZZ AIR - Billund
- WIZZ AIR - Bologna
- WIZZ AIR - Bruxelles (Charleroi)

- WIZZ AIR - Catania
- WIZZ AIR - Dortmund
- WIZZ AIR - Eindhoven
- WIZZ AIR - Liverpool
- WIZZ AIR - Londra (Luton)
- WIZZ AIR - Madrid
- WIZZ AIR - Paris (Beauvais)
- WIZZ AIR - Roma (Ciampino)
- WIZZ AIR - Torino
- WIZZ AIR - Tel Aviv - revine din aprilie 2022
- WIZZ AIR - Veneția (Treviso)
- WIZZ AIR - Larnaca
- HISKY - Dublin
- HISKY - Istanbul
- AUSTRIAN AIRLINES - Viena

Destinații de vacanță

- HISKY - Hurghada (Egipt) - din aprilie 2022 - zbor charter
- HISKY - Sharm el-Sheikh (Egipt) - din aprilie 2022 - zbor charter
- HISKY - Antalya (Turcia) - din iunie 2022 - zbor charter
- CORENDON - Antalya (Turcia) - din mai 2022 - zbor charter
- AIR BUCHAREST - Hurghada (Egipt) - zbor charter

În graficele de mai jos este prezentată valoarea principalilor indicatori ce definesc activitatea aeroporturilor din România pentru luna iulie 2021, și se poate observa poziția Aeroportului Internațional Iași față de celelalte aeroporturi din țară.

Fig. 2.31. Traficul total de pasageri pe aeroporturile din România, iulie 2021

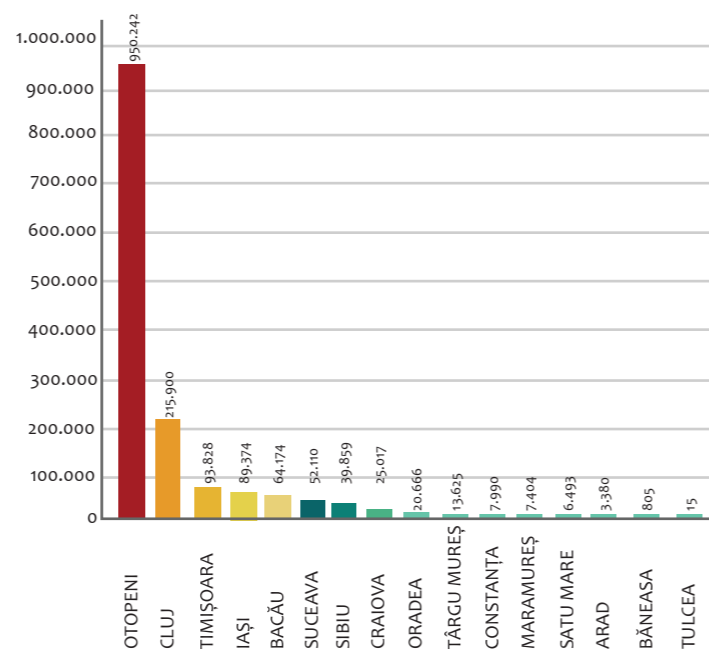


Fig. 2.33. Numărul de pasageri zboruri internaționale, pe aeroporturile din România, iulie 2021

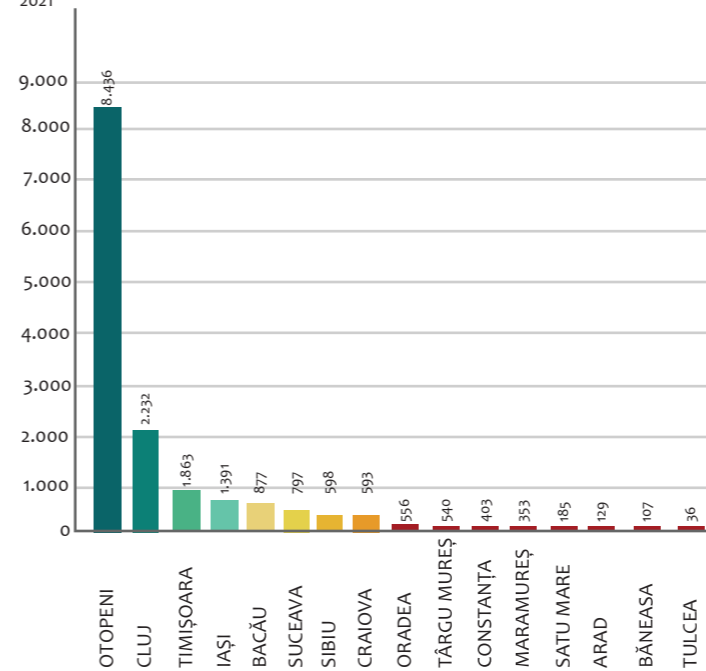
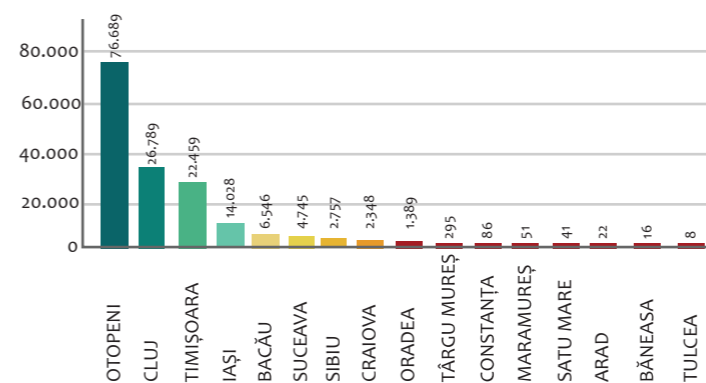
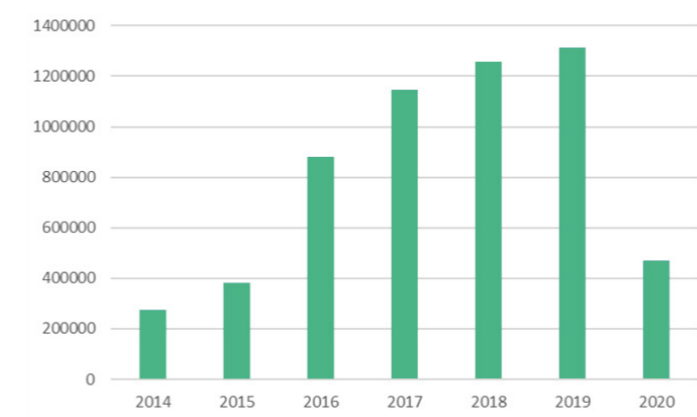


Fig. 2.34. Numărul de pasageri zboruri interne, pe aeroporturile din România, iulie 2021



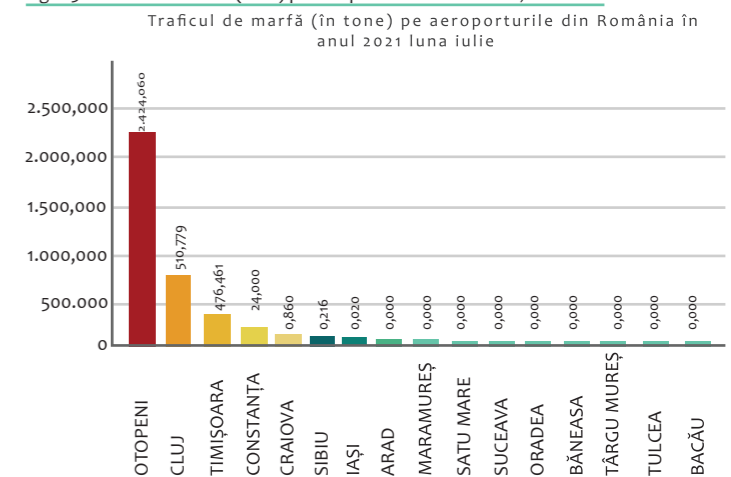
Analizând evoluția numărului de călători pentru Aeroportul Internațional Iași pentru perioada 2014-2020, se observă o creștere constantă a indicatorului, cu excepția ultimului an, în care scăderea accentuată se datorează restricțiilor de călătorie impuse de pandemia cu COVID-19.

Fig. 2.35. Evoluția numărului de călători în Aeroportul Iași – Transport aerian comercial, 2012-2020



Deoarece traficul de marfă pe Aeroportul Iași este de ordinul a maxim 2t pe an, acesta poate fi considerat inexistent. Asta nu înseamnă că nu există cerere, ci doar că în acest moment nu poate fi oferită infrastructura necesară dezvoltării acestei capacități (terminal cargo). Se depun eforturi pentru dezvoltarea într-un orizont de timp de circa 4-5 ani și a acestei activități de cargo, care presupune însă, pe lângă infrastructura aeroportuară (terminalul cargo), și noi rute de accesibilitate a acestei infrastructuri.

Fig. 2.36. Traficul de marfă (tone) pe aeroporturile din România, iulie 2021



2.3.3 TRANSPORTUL AUTO INTERURBAN

Serviciile de organizare a transportului intrajudețean cu autobuzul intră în responsabilitățile Consiliului Județean Iași. Operate de 37 de companii diferite de transport privat, un număr total de 141 de linii fac legătura între municipiul Iași și restul județului, prin localitățile Polului de Creștere. Acele linii sunt operate în cea mai mare măsură de către microbuze.

Consiliul Județean este responsabil pentru stabilirea unui Program de Transport privind rețeaua, liniile, serviciile și cerințele specifice fiecărei linii, cum ar fi frecvențele, orarul de operare etc.

Cursele pe trasee județene au drept loc de plecare/sosire cele patru autogări care funcționează în Municipiul Iași: Transbus Codreanu, Iași-Vest, Real, Eurovoyage. Cele patru autogări sunt utilizate de companiile private de transport care operează servicii regulate de legătură pe rețeaua rutieră cu alte orașe sau cu comunele din zonă.

În tabelul următor sunt specificați operatorii de transport și traseele pe care execută acești curse regulate și numărul de mașini.

NR. CRT.	DENUMIRE OPERATOR	TRASEU
1	SC AMI TURING SRL	008 IAȘI - RADUCĂNENI - PODOLENII DE SUS 009 IAȘI - RADUCĂNENI - COZMEȘTI 022 IAȘI - VOINEȘTI - ȚIBĂNEȘTI 047 IAȘI - PROBOTA - BIVOLARI
2	SC APRILIE SRL	056 IAȘI - DANCU - RUSENII VECHI 057 DANCU - RUSENII VECHI 058 DANCU - HOLBOCA 059 IAȘI - DOROBANȚ 060 IAȘI - ARONEANU 131 DANCU - RUSENII VECHI 132 IAȘI - REDIU ALDEI
3	SC AUTO BALMIR SRL	042 IAȘI - C. CAPREI - HÂRLĂU 138 BOURENI - MOȚCA - PAȘCANI
4	SC AUTO CONFORT SRL	021 IAȘI - VOINEȘTI - SLOBOZIA 026 IAȘI - PODUILOAIEI - MUNTENI 063 IAȘI - MIROSLAVA 103 IAȘI - ERBICENI - BELCEȘTI 119 IAȘI - PĂUN 124 IAȘI - CÂRLIG - CUZA VODĂ
5	SC AUTO DIMAS SRL	085 - HÂRLĂU - DELENI - LEAHUNACU 155 - IAȘI - VALEA LUPULUI
6	SC CĂTĂLIN TRANS SRL	035 OȚELENI - TG.FRUMOS - IAȘI 036 OȚELENI - STRUNGA - TG. FRUMOS 045 IAȘI - POPRICANI - VLADOMIRA
7	SC DOF TURING SRL	093 TG. FRUMOS - BOURENI - BALȘ 118 IAȘI - CORNEȘTI - PROSELNICI
8	SC ECOTRANS SRL	095 IAȘI - RADUCĂNENI - COLȚU CORNII
9	SC ELAS TRANS SRL	001 IAȘI - TOMEȘTI - OPRIȘENI 015 IAȘI - MOGOȘEȘTI - HADÂMBU 016 IAȘI - HORPAZ - MOGOȘEȘTI 149 IAȘI - VIȘAN
10	SC FARMACOM-IMPEX SRL	039 IAȘI - MOVILENI - FÂNTÂNELE 040 IAȘI - MOVILENI - FOCURI 051 IAȘI - CÂRLIG - VÂNĂTORI 052 IAȘI - CÂRLIG - ȚIPILEȘTI 075 PAȘCANI - MOȚCA - CIOHORĂNI 142 IAȘI - GROPNIȚA - SĂVENI 156 PAȘCANI - BRĂTEȘTI - SOCI
11	SC FILA COMPANY SRL	007 IAȘI - OSOI - COVASNA 027 IAȘI - LEȚCANI - PĂUȘEȘTI 050 IAȘI - VICTORIA - LUCENI
12	SC GEO TUR SRL	023 IAȘI - VOINEȘTI - GÂRBEȘTI 028 IAȘI - PODUILOAIEI - MĂDÂRJAC 032 IAȘI - SÂRCA - GOEȘTI 143 IAȘI - LUNGANI - ZMEU

13	SC INTERSAAM SRL	030 IAȘI - PODU ILOAIEI - HÂRPĂȘEȘTI 134 TG. FRUMOS - COTNARI - SATU NOU (BELCEȘTI) 137 BELCEȘTI - COTNARI - PAȘCANI
14	SC INTERTRANSCOM SRL	033 IAȘI - TG.FRUMOS - PAȘCANI 034 IAȘI - TG.FRUMOS - PAȘCANI 076 PAȘCANI - ȘCHEIA - IAȘI 099 IAȘI - TG. FRUMOS 121 IAȘI - REDIU
15	SC IRINA-TRANS SRL	023 IAȘI - VOINEȘTI - GÂRBEȘTI 028 IAȘI - PODU ILOAIEI - MĂDÂRJAC 097 IAȘI - ȚIBĂNEȘTI - MĂNĂSTIREA 122 BRĂEȘTI - ALBEȘTI - TG. FRUMOS 130 TG. FRUMOS - CUCUTENI - BĂICENI (CUCUȚENI)
16	SC IZVORAȘ SRL	012 IAȘI - GRAJDURI - IPATELE 013 IAȘI - GRAJDURI - URȘIȚA 014 IAȘI - GRAJDURI - BOROSEȘTI 020 IAȘI - VOROVEȘTI - SCOPOȘENI (HORLEȘTI) 062 IAȘI - SATUNOU - ȘERBEȘTI 107 IAȘI - VLĂDENI - ANDRIEȘENI 108 IAȘI - ȚIGĂNAȘI - VLĂDENI 127 CIORTEȘTI - BRĂDICENI 150 IAȘI - SCHITU DUCA - SLOBOZIA (SCHITU DUCA)
17	SC LAUTEMAR SRL	104 TG. FRUMOS - RĂZBOIENI - PRIGORENI 133 LITENI - BĂLȚAȚI - TG. FRUMOS
18	SC MARIUS UNIVERSAL SRL	111 PAȘCANI - LESPEZI - HUMOSU 112 PAȘCANI - LESPEZI - BUDA
19	SC MICEDU COMPANY TURISM SRL	123 MITEȘTI - MIROSLOVEȘTI - PAȘCANI
20	SC MICEDU TRANS SRL	072 PAȘCANI - LESPEZI - SLOBOZIA
21	SC PRIS COM UNIVERS SRL	082 HÂRLĂU - PLUGARI - IAȘI 086 HÂRLĂU - ȘIPOSE - HÂLCENI
22	SC RÎNDUNICA SRL	002 IAȘI - OSOI - PRISĂCANI 003 IAȘI - TOMEȘTI - OSOI 005 IAȘI - OSOI - MACĂREȘTI 006 IAȘI - OSOI - COMARNA 046 IAȘI - POPRICANI - ROȘCANI 053 IAȘI - MÂNZĂTEȘTI - GOLĂIEȘTI 054 IAȘI - MÂNZĂTEȘTI - GRĂDINARI 061 IAȘI - BĂRNOVA 100 PAȘCANI - MIRCEȘTI - RACHITENI 152 PAȘCANI - MOGOȘEȘTI-SIRET - MUNCELU DE SUS
23	SC RO-TOUR SRL	035 OȚELENI - TG.FRUMOS - IAȘI 036 OȚELENI - STRUNGA - TG. FRUMOS 122 BRĂEȘTI - ALBEȘTI - TG. FRUMOS
24	SC ROTTMARG SRL	043 IAȘI - POPRICANI - PLUGARI 044 IAȘI - POPRICANI - CHIȘCĂRENI 048 IAȘI - BIVOLARI - TABĂRA 154 IAȘI - VLĂDICENI
25	SC SAMI-TRANS SRL	011 IAȘI - BUCIUM - DOBROVĂȚ 029 IAȘI - PODUILOAIEI - OSOI (SINEȘTI) 101 TG. FRUMOS - CUCOVA - FĂRCAȘENI

26	SC SAMSON INTERNATIONAL GROUP SRL	126 IAȘI - DEALUL NUCULUI - VALEA ADÂNCĂ
27	SC SÂNZIANA SRL	049 PERIENI – POPRICANI - IAȘI
28	SC SMART INVEST SRL	113 PAȘCANI - TODIREȘTI 149 IAȘI - VIȘAN
29	SC SPRINTER AGM SRL	064 PAȘCANI – BLAGEȘTI - VOLINTIREȘTI 071 PAȘCANI - CONȚEȘTI - IORCANI 073 PAȘCANI - LESPEZI - VÂNĂTORI 109 PAȘCANI - GURA BÂDILITEI - CRIVEȘTI 110 PAȘCANI – MOȚCA - HOMIȚA 114 PAȘCANI – CONȚEȘTI - TĂTĂRUȘI 129 PAȘCANI – BLĂGEȘTI - VÂNĂTORI 140 BEREZLOGI – SIREȚEL - PAȘCANI 153 SIREȚEL - PAȘCANI
30	SC TEISA SRL	065 PAȘCANI – BOLDEȘTI - STROEȘTI 066 PAȘCANI – TODIREȘTI - BĂICENI
31	SC TRANSEXPRT SRL	115 IAȘI – DANCAȘ - CIURBEȘTI
32	SC TRANS POLOSAM SRL	055 IAȘI – BOSIA - UNGHENI 102 IAȘI – RĂDUCANENI - GORBAN
33	SC TRANSMIXT MOLDOVA SA	068 PAȘCANI – FÂNTÂNELE - TOPILE 070 PAȘCANI – FÂNTÂNELE - CONȚEȘTI
34	SC TRANSTIN SRL	067 PAȘCANI - HÂRLĂU 080 HÂRLĂU - TG.FRUMOS - IAȘI 081 HÂRLĂU - IAȘI 083 HÂRLĂU – BELCEȘTI - FOCURI 084 HÂRLĂU - CÂRJOAIA - PAȘCANI 087 HÂRLĂU – STICLĂRIA - COTNARI 089 HÂRLĂU - PARCOVACI 090 HÂRLĂU – BUHALNIȚA - COTNARI 091 HÂRLĂU - DELENI 106 HÂRLĂU – DELENI - POIANA 128 POIANA MĂRULUI – BUHALNIȚA - HÂRLĂU 136 IAȘI - VALEA LUNGĂ
35	SC TRIP SRL	037 IAȘI – BREAZU - REDIU 038 IAȘI – BREAZU - MOVILENI 105 IAȘI – BREAZU - ROMÂNEȘTI 151 IAȘI – MOVILENI - POTÂNGENI
36	SC VIO-TRANS SERV SRL	024 IAȘI – LEȚCANI - COGEASCA 025 IAȘI -VALEA LUPULUI - LEȚCANI 088 TG. FRUMOS – CRISTEȘTI - BRĂEȘTI 116 IAȘI - URICANI 117 IAȘI – BRĂTULENI - VOROVEȘTI 122 BRĂEȘTI – ALBEȘTI - TG. FRUMOS
37	SC VOION TRANS SRL	018 IAȘI – BOGDĂNEȘTI - HORLEȘTI 041 IAȘI – MOVILENI - COARNELE CAPREI 154 IAȘI - VLĂDICENI 146 VASCANI – RUGINOASA - PAȘCANI

Așa cum se observă din tabelul de mai sus, toate comunele din zona urbană metropolitană sunt deservite de una sau mai multe rute județene de transport public, prin care este asigurată legătura cu Municipiul Iași.

2.3.4 TANSPORTUL PUBLIC LOCAL

Traseele de transport public local sunt deservite de societatea comercială **COMPANIA DE TRANSPORT PUBLIC IAȘI**, în conformitate cu *Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local prin concesiune în Municipiul Iași*, aprobat prin HCL nr. 417/28.09.2018, contract ce are o durată de 10 ani.

Exploatarea serviciului de transport public local se face pe 21 trasee cu autobuzul, pe 3 trasee cu microbuzul și pe 8 trasee cu tramvaiul.

În conformitate cu informațiile transmise de către operatorul de transport și cu de informațiile existente pe site-ul operatorului de transport public, au fost realizate tabelele centralizatoare de mai jos, conținând date referitoare la traseele de transport public cu autobuzul, microbuzul, tramvaiul, durata traseului, lungimea traseului și plecările de la capăt de traseu, mai exact prima și ultima plecare.

Traseele cu autobuzul în municipiul Iași și caracteristicile acestora sunt prezentate în tabelul de mai jos:

Tabel 2.2. Traseele cu autobuzul în municipiul Iași

Traseul	Itinerariul	Timp	Km	Plecări de la capăt de traseu	
		cursa	cursa	prima	ultima
5	Dacia-Podu Ros-bd. Socola-bd.Primaverii-Baza 3-Tutora	70	19,625	4:50	22:05
19	Canta-Gara-Podu de Pietra-Podu Ros-Frigorifer-CUG I	70	20,007	5:10	22:10
20	Tatarasi Sud-Pod de Fier-Targu Cucu-Pacurari-Metro	90/110	32,040	5:10	22:15
23	Podu Ros - T. Neculai - Sos Voinesti - Prim.Miroslava	60	12,890	5:15	22:00
*27	Ciurea-Tehnopolis-CUG I-Frigorifer-Baza 3-Tatarasi N.	80	25,720	5:00	22:00
28	Dacia-P-ta ACB-Podu Ros-Targu Cucu-Triumf	80	22,712	5:05	22:07
29	Tomesti-Tutora-Baza 3-bd. Socola-Podu Ros	50	19,647	5:00	22:00
*30	Canta-Gara-Pod de Pietra-Gara Internationala-Bucium	80	21,922	5:00	22:10
36	Dacia-Gara-P-ta Unirii/P-ta M.Eminescu-Copou-Breazu	80	22,989	5:00	21:50
41	Ciurea-Tehnpolis-Podu Ros-P-ta Independentei	80	21,361	5:00	22:30
42	CUG I -T.Vladimirescu-P-ta Independentei-Copou	80	22,265	5:20	22:00
*43	CUG I -T.Vladimirescu-P-ta Independentei-Pacurari	95/105	23,910	8:35	22:30
*44	Ciurea-Tehnopolis-Gara Internationala-P-ta ACB-Dacia	80	24,069	5:10	22:05
46	Pacurari-Tg.Cucu-T. Vladimirescu-Frigorifer-Bucium	80	25,079	5:05	22:12
47	Dacia-Psj.Nicolina-P.Ros-T. Vladimirescu.-Tatarasi S.	80/100	21,506	5:05	22:00
49	Targu Cucu - Cimitirul Sf.Petru si Pavel - Complex Roua	30	5,900	7:00	21:30

50	Gara - Piata Unirii/P-ta Independentei -Tg.Cucu-Aeroport	40	16,070	4:40	23:05
51	Gara Socola-T. Vladimirescu-S. Polivalenta-Gara Socola	45	11,325/zi	10:40	16:10
52	P-ta ACB - Psj.O.Bancila - Blocuri Pacurari - Copou	44	13,005	5:05	21:50
3a	Gara - Tatarasi Nord	37	9.970	-	-
3b	Dancu - Tatarasi Nord	40	12.420	-	-

Obs:

- * 30b - un autobuz la 30 minute la Carrefour ERA;
- * 43c - un autobuz la 30 minute la Carrefour ERA;
- Autobuzele de pe traseele 27b si 44b vor circula in zilele de sambata, duminica si sarbatorile legale pana la Tehnopolis.

În figura următoare este reprezentată rețeaua de transport a municipiului Iași.

Figura 2.37. Rețeaua de transport public a municipiului Iași¹



Traseele cu tramvaiul în municipiul Iași și caracteristicile acestora sunt prezentate în tabelul de mai jos:

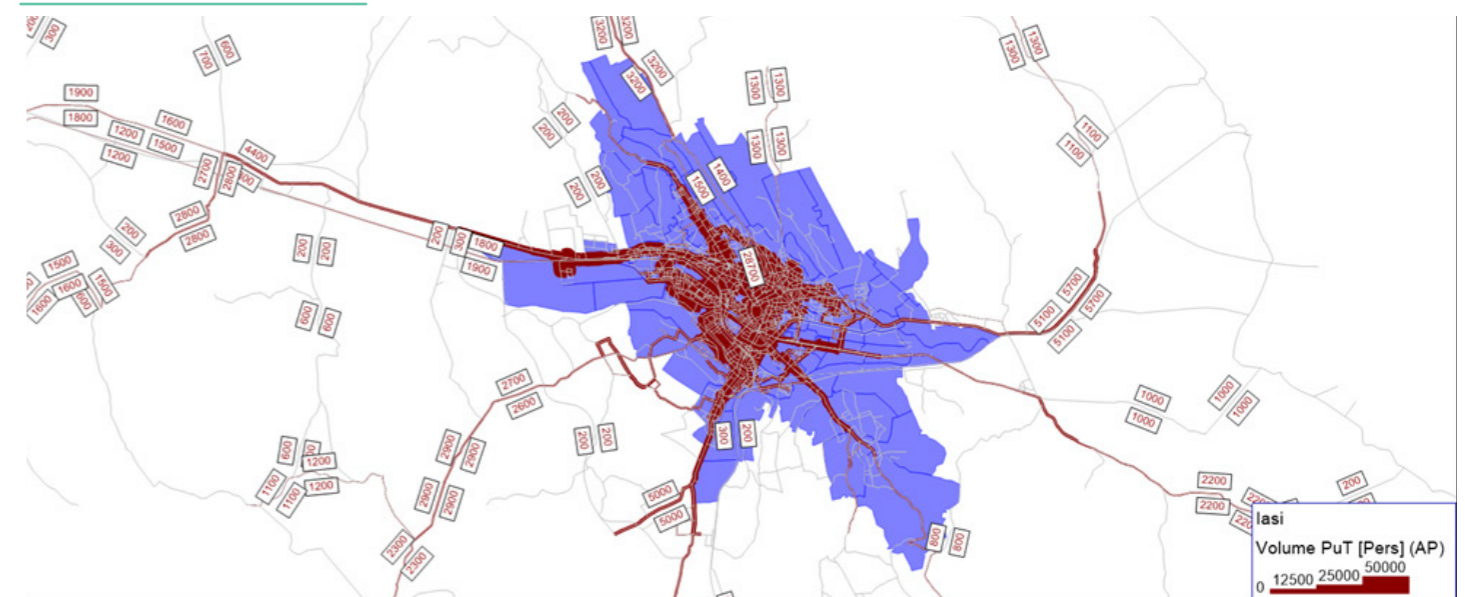
Tabel 2.3. Traseele cu tramvaiul în municipiul Iași

Traseul	Itinerariul	Timp	Km	Plecări de la capăt de traseu	
		cursa		cursa	prima
1b	Copou-Tg.Cucu-Podu Ros - Baza 3	64	16,702	5:06	22,02
6	Dacia - Gara - Arcu -Targu Cucu	60	13,000	4:42	22:30
7	Canta-Gara/Arcu-Tg. Cucu-T. Vladimirescu-Baza 3	66	14,910	5:00	22:15
9	Copou-Targu Cucu-Podu Ros-Tehnopolis	72	20,227	5:09	22:15
11	Dacia-Podu de Piatra-Baza 3-Tatarasi Nord	80	21,300	4:24	22:10

După cum se observă, traseele de transport public se suprapun pe zona centrală, care prezintă cea mai mare cerere de transport, atât din partea locuitorilor, cât și a turiștilor.

Cererea de transport pentru deplasările cu transportul public este reprezentată grafic în figura următoare:

Figura 2.38. Cererea de transport public, 2021



Traseele cu microbuzul în municipiul Iași sunt detaliate în tabelul de mai jos:

Tabel 2.4. Traseele cu microbuzul în municipiul Iași

Traseul	Itinerariul	Timp	Km	Plecări de la capăt de traseu	
		cursa		cursa	prima
18	Tatarasi Sud - str. Aviatiei - str. Aeroportului	30	3,500	6:15	21:45
53	Targu Cucu - Complex Roua- Blocuri Sorogari	30	11,900	-	-
54	Targu Cucu - Sararie - Bd. C.A.Rosetii (Pod Cacaina)	60	12,500	-	-

¹Sursă: <https://www.sctpiasi.ro/>



PARCUL DE VEHICULE

Parcul de vehicule al COMPANIEI DE TRANSPORT PUBLIC IAȘI este format din 147 autobuze, 9 microbuze, 121 tramvaie cu următoarele caracteristici:



92 autobuze Isuzu tip Cityport

- 4 autobuze au fost înmatriculate în 2016, 55 de autobuze au fost înmatriculate în 2017, 33 autobuze au fost înmatriculate în 2018
- Norma de poluare: R6
- Tip combustibil: motorina
- Numar locuri, inclusiv locul conducatorului auto: 95
- Numar locuri in picioare: 69
- Dotări: validatoare, sistem monitorizare prin GPS, sistem numărare calatori (88 de autobuze, cele fabricate în anul 2017 și 2018), WiFi, sistem informare calatori (multimedia), validatoare EMV (carduri bancare contactless), plată prin aplicație mobilă – cod QR / NFC, supraveghere;



8 autobuze Euro Bus Diamond

- 7 autobuze au fost înmatriculate în 2017, iar unul a fost înmatriculat în 2018
- Norma de poluare: R6
- Tip combustibil: motorina
- Numar locuri, inclusiv locul conducatorului auto: 110
- Numar locuri in picioare: 81
- Dotari: validatoare, sistem monitorizare prin GPS, WiFi, sistem informare calatori (multimedia), validatoare EMV (carduri bancare contactless), Plată prin aplicație mobilă – cod QR / NFC, supraveghere video;



12 autobuze Solaris Urbino (12 m)

- Au fost înmatriculate în anul 2007
- Norma de poluare: R4
- Tip combustibil: motorina
- Numar locuri, inclusiv locul conducatorului auto: 92
- Numar locuri in picioare: 62
- Dotări: validatoare, sistem monitorizare prin GPS, WiFi, validatoare EMV (carduri bancare contactless), plată prin aplicație mobilă – cod QR / NFC;



9 autobuze MAN NG313 (18m/articulate)

- Au fost înmatriculate în anul 2006
- Norma de poluare : R4
- Tip combustibil: motorina
- Numar locuri, inclusiv locul conducatorului auto: 146
- Numar locuri in picioare : 97
- Dotări: validatoare, sistem monitorizare prin GPS, WiFi, validatoare EMV (carduri bancare contactless), plată prin aplicație mobilă – cod QR / NFC;



10 autobuze MAN NL313

- 1 a fost înmatriculat în anul 2001, 3 au fost înmatriculate în anul 2002, 5 au fost înmatriculate în anul 2003, 1 a fost înmatriculat în anul 2004.
- Norma de poluare: R3
- Tip combustibil: motorina
- Numar locuri, inclusiv locul conducatorului auto: 92
- Numar locuri in picioare: 62
- Dotări: validatoare, sistem monitorizare prin GPS, WiFi, validatoare EMV (carduri bancare contactless), plată prin aplicație mobilă – cod QR / NFC;



16 autobuze DEN OUDSTEN

- Norma de poluare: R2
- Tip combustibil: motorina
- Numar locuri, inclusiv locul conducătorului auto: 91
- Numar locuri in picioare: 60
- Dotări: validatoare, sistem monitorizare prin GPS, WiFi, validatoare EMV (carduri bancare contactless), plată prin aplicație mobilă – cod QR / NFC;



6 microbuze Iveco Daily

- An fabricație 2003
- Norma de poluare: R3
- Tip combustibil: motorina
- Numar locuri, inclusiv locul conducatorului auto: 19
- Numar locuri in picioare: 1



1 microbuz Ford Nera Transit

- An de fabricație 2014
- Norma de poluare: R6
- Tip combustibil: motorina
- Numar locuri, inclusiv locul conducatorului auto: 17
- Numar locuri in picioare: 3



2 microbuze Mercedes-Benz

- Norma de poluare: R4
- Tip combustibil : motorina
- Numar locuri, inclusiv locul conducatorului auto: 28, respectiv 18.
- Numar locuri in picioare: 14, respectiv 0.



46 tramvaie secția 2

- 3 tramvaie de tip ST10, ce au o capacitate de transport de 47 locuri pe scaune și 167 locuri în picioare
- 3 tramvaie M6D, ce au o capacitate de transport de 37 locuri pe scaune și 130 locuri în picioare
- 5 tramvaie M8C, ce au o capacitate de transport de 54 locuri pe scaune și 94 locuri în picioare
- 4 tramvaie M8D, ce au o capacitate de transport de 37 locuri pe scaune și 130 locuri în picioare
- 30 de tramvaie GT4, ce au o capacitate de transport de 47 locuri pe scaune și 124 locuri în picioare.
- 1 tramvai GT8, ce are o capacitate de transport de 61 locuri pe scaune și 174 locuri în picioare.
- Toate tramvaiele sunt dotate cu sistem de localizare prin GPS, validatoare + validatoare EMV (carduri bancare contactless), plată prin aplicație mobilă – cod QR / NFC.
- Ani de fabricație/modernizare sunt cuprinși între 1961-1992, vechimea parcului este de 30, 59 ani.



75 tramvaie secția 3

- 57 de tramvaie GT4, ce au o capacitate de transport de 47 locuri pe scaune și 124 locuri în picioare.
- 9 tramvaie BE 8/8, ce au o capacitate de transport de 52 locuri pe scaune și 168 locuri în picioare
- 9 tramvaie GT8, ce au o capacitate de transport de 61 locuri pe scaune și 174 locuri în picioare.
- Toate tramvaiele sunt dotate cu sistem de localizare prin GPS și validatoare + validatoare EMV (carduri bancare contactless), plată prin aplicație mobilă – cod QR / NFC.
- Ani de fabricație/modernizare sunt cuprinși între 1961-1976, vechimea parcului este de 30,59 ani.

Sumarizând informațiile de mai sus, parcul auto este dotat cu următoarele sisteme:

→ Sisteme de supraveghere video în 100 autobuze

→ Sisteme de numărare a călătorilor în 88 de autobuze

→ Sisteme de monitorizare on-line a calității aerului în 10 autobuze



STAȚIILE DE TRANSPORT PUBLIC. DOTĂRI

Municipiul Iași dispune de un număr de 399 de stații, care prezintă niveluri diferite de dotare.

Astfel, doar 136 au adăposturi și 70 au copertine. Acestea sunt distribuite astfel:

- 256 stații autobuze – 110 adăposturi de stație
- 77 stații tramvai – 50 copertine + 8 adăposturi
- 37 stații mixte – 20 copertine + 18 adăposturi
- 29 stații microbuze – fără adăposturi

În tabelul de mai jos sunt prezentate stațiile de transport public din municipiul Iași:



Tabel 2.5. Stațiile de transport public municipiul Iași

Nr. crt.	Nume stație	Informații	Copertină tip stație tramvai	Adapost stație autobuz
1.	Aeroport	autobuz, debarcare		
2.	Aeroport	autobuz, îmbarcare		
3.	Antibiotice	autobuz, spre Metro		
4.	Antibiotice	autobuz, spre Păcurari		
5.	Astoria	autobuz, spre Ciurea		
6.	Astoria	autobuz, spre Tehnopolis		
7.	Ateneu	autobuz, spre Podu de Fier		
8.	Ateneu	tramvai, spre Tătărași	X	
9.	Ateneu	tramvai, spre Pădurii	X	
10.	Baza 3	autobuz, dispecerat		Ω
11.	Baza 3	autobuz, spre Frigorifer / C.E.T.		Ω
12.	Baza 3	autobuz, Carrefour Felicia		
13.	Baza 3	tramvai, spre Tepro	X X	
14.	Baza 3	tramvai, spre C.E.T.	X X	
15.	Baza 3	tramvai, dispecerat		
16.	Baza Nautică	autobuz, spre Ciurea		
17.	Baza Nautică	autobuz, spre Tehnopolis		
18.	Bazar	autobuz, spre C.U.G. I		
19.	Bazar	autobuz, spre Frigorifer		
20.	Bicaz	autobuz, spre Zimbru		Ω
21.	Bicaz	autobuz, spre Columnei		
22.	Bicaz	tramvai, spre Zimbru	X	
23.	Bicaz	tramvai, spre Dacia	X	
24.	Biserica Înălțarea Domnului	tramvai și autobuz, spre Tehnopolis	X X	
25.	Biserica Înălțarea Domnului	tramvai și autobuz, spre C.U.G. I	X	
26.	Biserica Lipovenească	autobuz, spre Pod Cantemir		
27.	Blocuri Cetățuia	autobuz, spre C.U.G. I		
28.	Blocuri Cetățuia	autobuz, spre Frigorifer		Ω Ω
29.	Blocuri Ciurea	autobuz, debarcare		
30.	Blocuri Ciurea	autobuz, îmbarcare		
31.	Blocuri Dancu	tramvai, spre Dancu		
32.	Blocuri Dancu	tramvai, spre Tătărași		
33.	Blocuri Metalurgie	tramvai și autobuz, spre Tătărași Sud		
34.	Blocuri Păcurari	autobuz, spre Piața M. Eminescu		X
35.	Blocuri Păcurari	autobuz, spre Păcurari		
36.	Blocuri Tomești	autobuz, spre Tomești		
37.	Blocuri Tomești	autobuz, spre Țuțora		
38.	Bojdeuca Ion Creanga	Microbuz, spre Pod Căcaina		

39.	Bojdeuca Ion Creanga	Microbuz, spre Targu Cucu		
40.	Boromir	autobuz, spre Tomești		
41.	Boromir	autobuz, spre Țuțora		
42.	Breazu	autobuz, debarcare / îmbarcare		
43.	Bucium	autobuz, debarcare		
44.	Bucium	autobuz, îmbarcare		
45.	Bucșinescu	autobuz, spre Tudor Vladimirescu		X
46.	Bucșinescu	tramvai și autobuz, spre Elena Doamna		X
47.	Bucșinescu	autobuz 20, spre Tătărași		
48.	Bucșinescu	tramvai, spre Tudor Vladimirescu		
49.	C.E.T.	autobuz, Calea Chișinăului, spre Baza 3		
50.	C.E.T.	autobuz, Calea Chișinăului, spre Țesătura		
51.	C.E.T.	tramvai, Calea Chișinăului, spre Baza 3	X	
52.	C.E.T.	tramvai, Calea Chișinăului, spre Tesatura	X	
53.	C.E.T.	tramvai, bd. Tudor Vladimirescu, spre Baza 3		
54.	C.E.T.	tramvai, bd. Tudor Vladimirescu, spre Tudor Vladimirescu		
55.	C.F.S.	autobuz, Calea Chișinăului, spre Tepro		
56.	C.F.S.	autobuz, Calea Chișinăului, spre Baza 3		
57.	C.F.S. II	tramvai și autobuz, bd. Metalurgiei, spre Tepro		
58.	C.F.S. II	tramvai și autobuz, bd. Metalurgiei, spre Tătărași		
59.	C.T.P. – Secția nr. 1	autobuz, spre Țesătura		
60.	C.T.P. – Secția nr. 1	autobuz, spre Tudor Vladimirescu		X
61.	C.U.G. I	autobuz 27 spre Tehnopolis și debarcare 19, 42, 43, 43C		
62.	C.U.G. I	autobuz, îmbarcare dispecerat		X
63.	C.U.G. I	tramvai și autobuz, spre Tehnopolis	X	
64.	C.U.G. I	autobuz 27, spre Blocuri Cetățuia		
65.	C.U.G. I	tramvai și autobuz spre Podu Roș	X X	

66.	C.U.G. I	autobuz 44, spre Frumoasa		
67.	Cămine C.U.G.	autobuz, spre C.U.G. I		Ω
68.	Cămine C.U.G.	autobuz, spre Frigorifer		Ω
69.	Canta	tramvai și autobuz, rond		Ω
70.	Canta	autobuz 30b, spre Gara		
71.	Canta	autobuz 30b, spre ERA		
72.	Caretta	autobuz, spre Tomești		
73.	Caretta	autobuz, spre Țuțora		
74.	Carrefour ERA	autobuz, dispecerat		
75.	Casa Sindicatelor	autobuz, spre Frigorifer		X
76.	Casa Sindicatelor	autobuz, spre Cotnari		X
77.	Centrofarm	autobuz, spre Bucium		
78.	Centrofarm	autobuz, spre Frigorifer		Ω
79.	Centrul Maternal Maternus	Autobuz, spre Miroslava		
80.	Centrul Maternal Maternus	Autobuz, spre Podu Ros		
81.	Centrul Rezidential pentru Mame si Copii	Microbuz, spre Pod Cacaia		
82.	Centrul Rezidential pentru Mame si Copii	Microbuz, spre Targu Cucu		
83.	Cimitirul Evreiesc	autobuz, spre Piața M. Eminescu		X
84.	Cimitirul Evreiesc	autobuz, spre Păcurari		X
85.	Cimitirul Sf. Petru și Pavel	autobuz, spre Ciric		
86.	Cimitirul Sf. Petru și Pavel	autobuz, spre Tg. Cucu		
87.	Ciric	autobuz, spre Tătărași Sud		
88.	Ciric	autobuz, spre Tg. Cucu		
89.	Clopotari	autobuz, spre Piața C.U.G.		
90.	Clopotari	autobuz, spre Gara Internațională		
91.	Colegiul Economic Administrativ	Microbuz, spre Pod Cacaia		
92.	Colegiul Economic Administrativ	Microbuz, spre Targu Cucu		
93.	Columnei	autobuz, spre Alexandru cel Bun		Ω
94.	Columnei	autobuz, spre Dacia		
95.	Columnei	tramvai, spre Alexandru cel Bun	X	
96.	Columnei	tramvai, spre Dacia		
97.	Complex Class Residence	Autobuz, spre Miroslava		
98.	Complex Class Residence	Autobuz, spre Podu Ros		
99.	Complex Sun City	Autobuz, spre Miroslava		

100.	Complex Sun City	Autobuz, spre Podu Ros		
101.	Continental	autobuz, spre C.U.G. I		Ω
102.	Continental	autobuz, spre Frigorifer		Ω
103.	Copou	autobuz 36, spre Breazu		
104.	Copou	tramvai și autobuz, dispecerat		X
105.	Copou	tramvai și autobuz, debarcare		
106.	Dacia	autobuz, îmbarcare		
107.	Dacia	tramvai și autobuz, debarcare		
108.	Dacia	tramvai, îmbarcare		
109.	Dacia	autobuze 44 și 47, debarcare		
110.	Dancu	tramvai, dispecerat		
111.	Dedeman	autobuz, spre Metro		
112.	Depoul C.F.R.	autobuz, spre Dacia		
113.	Depoul C.F.R.	autobuz, spre Piața Alexandru cel Bun		Ω
114.	Dr. Savini	autobuz, spre Tătărași Sud		Ω
115.	Dr. Savini	autobuz, spre Bucșinescu / Tătărași Nord		Ω
116.	Dr. Savini	tramvai, spre Tătărași Sud	X	
117.	Dr. Savini	tramvai, spre Tătărași Nord	X	
118.	Elena Doamna	autobuz, bd. A. Panu, spre Palat		X
119.	Elena Doamna	autobuz, bd. A. Panu, spre Tg. Cucu		X
120.	Elena Doamna	autobuz, str. Elena Doamna, spre Bucșinescu		Ω
121.	Elena Doamna	autobuz, str. Elena Doamna, spre Tg. Cucu		X
122.	Exclusive Residence	Microbuz, spre Pod Cacaia		
123.	Exclusive Residence	Microbuz, spre Targu Cucu		
124.	Fabrica de Ulei	autobuz, spre Țuțora		
125.	Fabrica de Ulei	autobuz, spre Tepro		
126.	Fabrica de Ulei	tramvai, spre Țuțora		
127.	Fabrica de Ulei	tramvai, spre Tepro		
128.	Facultativă	autobuz, spre Tomești		
129.	Facultativă	autobuz, spre Țuțora		
130.	Familial	tramvai și autobuz, spre Podu de Piatră	X	
131.	Familial	autobuz, spre Piața Alexandru cel Bun		Ω
132.	Filarmonica	tramvai, spre Tg. Cucu		X

133.	Filarmonica	tramvai, spre Piața Unirii		X
134.	Flora	autobuz, spre Tătărași Sud		Ω
135.	Flora	autobuz, spre Dr. Savini		Ω
136.	Flora	tramvai, spre Tătărași Sud	X	
137.	Flora	tramvai, spre Dr. Savini	X	
138.	Frigorifer	autobuz, spre Bucium / C.U.G.		
139.	Frigorifer	autobuz, spre Cotnari		
140.	Frigorifer	autobuz, str. Bucium, spre Baza 3		
141.	Frumoasa	autobuz, spre Piața C.U.G.		
142.	Frumoasa	autobuz, spre Gara Internațională		Ω
143.	Gara	autobuz, spre Pasaj Alexandru cel Bun		X
144.	Gara	autobuz, spre Canta / Piața Unirii		X
145.	Gara	tramvai, spre Centru / Pasaj Alexandru cel Bun	X	
146.	Gara	tramvai, spre Canta	X	
147.	Gara Internațională	autobuz, str. Bradului, spre Mircea cel Bătrân		
148.	Gara Internațională	autobuz, str. Bradului, spre Pasaj Nicolina		Ω
149.	Gara Internațională	autobuz, bd. N. Iorga, spre Piața Nicolina		
150.	Gara Internațională	autobuz, bd. N. Iorga, spre Podu de Piatră		Ω
151.	Gara Internațională	tramvai, spre Piața Nicolina		
152.	Gara Internațională	tramvai, spre Podu de Piatră		
153.	Gara Socola	autobuz, debarcare		
154.	Gara Socola	autobuz, îmbarcare		
155.	George Coșbuc	tramvai și autobuz, spre Agronomie		X
156.	George Coșbuc	tramvai și autobuz, spre Fundație		X
157.	Hanul Trei Sarmale	autobuz, spre Bucium		Ω
158.	Hanul Trei Sarmale	autobuz, spre Frigorifer		Ω
159.	Horpaz	autobuz, spre Ciurea		
160.	Horpaz	autobuz, spre Tehnopolis		
161.	Hotel Basarabia	tramvai, spre Dancu		
162.	Hotel Basarabia	tramvai, spre Tătărași		
163.	I.P.A.	tramvai, spre Dancu		
164.	I.P.A.	tramvai, spre Tătărași		
165.	Ideo	autobuz, spre METRO		
166.	Liceul Agricol	autobuz, spre Breazu		

167.	Liceul Agricol	autobuz, spre Agronomie		Ω
168.	Liceul C.U.G.	autobuz, spre C.U.G.		
169.	Liceul C.U.G.	autobuz, spre Frigorifer		Ω
170.	Liceul de Construcții	autobuz, spre Frigorifer		Ω
171.	Liceul Pedagogic	autobuz, spre Breazu		
172.	Liceul Pedagogic	autobuz, spre Agronomie		X
173.	Lunca Cetățuiei	autobuz, spre Ciurea		
174.	Lunca Cetățuiei	autobuz, spre Tehnopolis		
175.	METRO	autobuz, debarcare și îmbarcare		
176.	Minerva	autobuz, spre Familial		X
177.	Minerva	autobuz, spre Zimbru		X
178.	Minerva	tramvai, spre Dacia		
179.	Mircea cel Bătrân	autobuz, spre Piața Alexandru cel Bun		Ω
180.	Mircea cel Bătrân	autobuz, spre Recuperare		Ω
181.	Moara 1 Mai	tramvai și autobuz, spre Gară	X	Ω
182.	Moara 1 Mai	tramvai, spre Canta		
183.	Moara 1 Mai	autobuz, spre Canta		X
184.	Moara 1 Mai	autobuz, spre Păcurari		X
185.	Moara 1 Mai	autobuz, spre Fundație		X
186.	Moldomobila	autobuz, spre Frigorifer		Ω
187.	Muzeul Mihail Sadoveanu	autobuz, spre Breazu		Ω
188.	Muzeul Mihail Sadoveanu	autobuz, spre Agronomie		Ω
189.	Octav Băncilă	autobuz, spre Gară		X
190.	Octav Băncilă	autobuz, spre Canta		X
191.	Octav Băncilă	tramvai, spre Canta		
192.	Octav Băncilă	tramvai, spre Gară		
193.	OMV Păcurari	autobuz, spre Fundație		Ω
194.	OMV Păcurari	autobuz, spre Păcurari		Ω
195.	Oțelărie	autobuz, spre Ciurea		
196.	Oțelărie	autobuz, spre Tehnopolis		
197.	Păcurari	autobuz, spre Fundație		
198.	Păcurari	autobuz, spre METRO		
199.	Pădurii	tramvai, spre Tătărași		
200.	Pădurii	tramvai, spre Tg. Cucu		
201.	Palatul Culturii	autobuz, spre Podu Roș		X
202.	Palatul Culturii	autobuz, spre Tg. Cucu		Ω Ω
203.	Palatul Culturii	tramvai, spre Tg. Cucu		ü
204.	Palatul Culturii	tramvai, spre Podu Roș		ü
205.	Pasaj Alexandru cel Bun	autobuz, spre Pd. de Piatră		Ω
206.	Pasaj Alexandru cel Bun	autobuz, spre Gară		Ω

207.	Pasaj Alexandru cel Bun	tramvai, spre Alexandru cel Bun		
208.	Pasaj Alexandru cel Bun	tramvai, spre Gară		
209.	Pasaj Nicolina	autobuz, bretea pasaj spre Gara Internațională		
210.	Pasaj Nicolina	autobuz, bretea pasaj spre Pd. Roș		Ω
211.	Pasaj Nicolina	autobuz 44, spre Frumoasa		Ω
212.	Pasaj Nicolina	autobuz 44, spre Gara Internațională		Ω
213.	Petru Poni	autobuz, spre Fundație		Ω
214.	Petru Poni	autobuz, spre Păcurari		Ω
215.	Phoenix	tramvai, spre Dancu		
216.	Phoenix	tramvai, spre Tătărași		
217.	Piața Alexandru cel Bun	autobuz, spre Piața Dacia		Ω
218.	Piața Alexandru cel Bun	autobuz, biserică, spre Mircea cel Bătrân		
219.	Piața Alexandru cel Bun	autobuz, dispecerat		Ω
220.	Piața Alexandru cel Bun II	autobuz, spre Minerva		Ω Ω
221.	Piața C.U.G.	autobuz, spre Tehnopolis		
222.	Piața C.U.G.	autobuz, spre Frumoasa		Ω
223.	Piața Dacia	autobuz, spre Dacia		Ω
224.	Piața Dacia	autobuz, spre Piața Sf. Anton de Padova		
225.	Piața Independenței	autobuz, spre Tg. Cucu		X
226.	Piața Independenței	autobuz, spre Fundație		X
227.	Piața Mihai Eminescu	autobuz 36, spre Gară		
228.	Piața Mihai Eminescu	tramvai, spre Piața Unirii	X	
229.	Piața Mihai Eminescu	tramvai, spre Agronomie	X	
230.	Piața Nicolina	autobuz, spre Cotnari		Ω
231.	Piața Nicolina	autobuz, spre Gara Internațională		Ω
232.	Piața Nicolina	tramvai, spre Țesătura	X	
233.	Piața Nicolina	tramvai, spre Gara Internațională	X	
234.	Piața Sf. Anton de Padova	autobuz, spre Piața Alexandru cel Bun		Ω
235.	Piața Sf. Anton de Padova	autobuz, spre Piața Dacia		
236.	Piața Sf. Anton de Padova	autobuz 52, spre Zimbru		
237.	Piața Unirii	tramvai, spre Tg. Cucu		X
238.	Piața Unirii	autobuz, spre Piața Independenței		
239.	Piața Unirii	tramvai, spre Gară și Copou		X

240.	Pleiada	autobuz, spre Bucium		X
241.	Pleiada	autobuz, spre Frigorifer		Ω
242.	Plopii fără soț	autobuz, spre Bucium		
243.	Plopii fără soț	autobuz, spre Frigorifer		Ω
244.	Pod Caccaina	Microbuz, spre Targu Cucu		
245.	Pod Cantemir	autobuz, spre Podu Roș		Ω
246.	Pod Cantemir	autobuz, spre Podu de Piatră		X
247.	Pod Metalurgie	tramvai și autobuz, spre Tepro		Ω
248.	Pod Metalurgie	tramvai și autobuz, spre Tătărași		Ω
249.	Pod Nicolina	tramvai și autobuz, spre Tehnopolis	X X	
250.	Pod Nicolina	tramvai și autobuz, spre Pd. Roș	X X	
251.	Podu de Fier	autobuz 20, spre Tg. Cucu		
252.	Podu de Fier	autobuz 20, spre Bucșinescu		
253.	Podu de Fier	autobuz, str. Eternitate spre Ciric		Ω
254.	Podu de Fier	autobuz, str. Eternitate spre Tg. Cucu		
255.	Podu de Piatră	autobuz, șos. Națională, spre Pd. Roș		Ω
256.	Podu de Piatră	autobuz, Splai Bahlui spre pasajul Alexandru cel Bun		
257.	Podu de Piatră	autobuz, bd. N. Iorga, spre Gara Internațională		
258.	Podu de Piatră	autobuz, bd. N. Iorga, spre pasajul Alexandru cel Bun		X
259.	Podu de Piatră	tramvai, spre Gara Internațională		
260.	Podu de Piatră	tramvai, spre Dacia	X	
261.	Podu Roș (1)	tramvai și autobuz, bd. Tutora, spre intersecție		
262.	Podu Roș (1)	tramvai și autobuz, bd. Tutora, spre Tesatura		
263.	Podu Roș (2)	autobuz, bd. Socola, spre Cotnari		X
264.	Podu Roș (2)	autobuz, bd. Socola spre intersecție		X
265.	Podu Roș (3)	autobuz si tramvai, str. Nicolina, spre CUG	X X	
266.	Podu Roș (3)	autobuz si tramvai, str. Nicolina, spre intersecție	X X	
267.	Podu Roș (3)	autobuz 47, str. Nicolina, spre bd. Socola		X
268.	Policlinica Recuperare	autobuz, spre Mircea		

269.	Policlinica Recuperare	autobuz, spre Gara Internationala		Ω
270.	Popas Păcurari	autobuz, spre Pacurari		
271.	Popas Păcurari	autobuz, spre Metro		
272.	Praktiker ERA	autobuz, spre pasaj		
273.	Primaria Miroslava	Autobuz, spre Podu Ros		
274.	Rond vechi Dancu	tramvai, spre Dancu		
275.	Rond vechi Dancu	tramvai, spre Tatarasi		
276.	Sala Polivalentă	autobuz, spre Podu Ros		X
277.	Sala Polivalentă	autobuz, spre Palat		X
278.	Școala Generală nr. 2	autobuz, spre Bucium		
279.	Școala Generală nr. 2	autobuz, spre Frigorifer		
280.	Școala Ion Ghica	autobuz, spre Tudor		Ω
281.	Seminarul Teologic	autobuz, spre Breazu		
282.	Seminarul Teologic	autobuz, spre Agronomie		
283.	Sere Ciurea	autobuz, spre Ciurea		
284.	Sere Ciurea	autobuz, spre Tehnopolis		
285.	Sergent Grigore Ioan	autobuz si tramvai, spre Gara		Ω
286.	Sergent Grigore Ioan	autobuz si tramvai, spre Cantă		Ω
287.	Somaco	autobuz, spre Tomesti		
288.	Somaco	autobuz, spre Tutora		
289.	Sos. Voinesti	Autobuz, spre Miroslava		
290.	Sos. Voinesti	Autobuz, spre Podu Ros		
291.	Spitalul de Recuperare	autobuz, spre Mircea		
292.	Spitalul de Recuperare	autobuz, spre Gara Internationala		
293.	Spitalul nr. 7	autobuz, spre Bucium		X
294.	Spitalul nr. 7	autobuz, spre Frigorifer		
295.	Spitalul Pașcanu	autobuz, spre Cîric		
296.	Spitalul Sf. Maria	autobuz, spre Tatarasi		X
297.	Spitalul Sf. Maria	autobuz, spre Bucinescu		
298.	Stadion	tramvai si autobuz, spre Agronomie		X
299.	Stadion	tramvai si autobuz, spre Fundatie		X
300.	Stațiunea Viticolă	autobuz, spre Breazu		
301.	Stațiunea Viticolă	autobuz, spre Agronomie		
302.	Str. 1 Decembrie	autobuz, spre Metro		
303.	Str. 1 Decembrie	autobuz, spre Păcurari		
304.	Str. A. Obreja	Microbuz, spre Tatarasi Sud		
305.	Str. Aeroportului	Microbuz, spre Tatarasi Sud		

306.	Str. Aviatiei	Microbuz, spre Tatarasi Sud		
307.	Str. Bacinschi	autobuz, spre Gara		Ω
308.	Str. Bacinschi	autobuz, spre Cantă		Ω Ω
309.	Str. Bacinschi	tramvai, spre Gara	X	
310.	Str. Bacinschi	tramvai, spre Centru	X	
311.	Str. Caprelor	Microbuz, spre Pod Căcaina		
312.	Str. Caprelor	Microbuz, spre Targu Cucu		
313.	Str. Conductelor	autobuz, spre Pd. de Fier		Ω
314.	Str. Conductelor	autobuz, spre Bucinescu		
315.	Str. Constantin Langa	Autobuz, spre Miroslava		
316.	Str. Constantin Langa	Autobuz, spre Podu Ros		
317.	Str. Lascar Catargi	Microbuz, spre Pod Căcaina		
318.	Str. Lascar Catargi	Microbuz, spre Targu Cucu		
319.	Str. Locotenent Popovici	Microbuz, spre Tatarasi Sud		
320.	Str. Mihai Costachescu	Microbuz, spre Pod Căcaina		
321.	Str. Mihai Costachescu	Microbuz, spre Targu Cucu		
322.	Str. Mihai Eminescu	Microbuz, spre Pod Căcaina		
323.	Str. Mihai Eminescu	Microbuz, spre Targu Cucu		
324.	Str. Mistretului	Microbuz, spre Tatarasi Sud		
325.	Str. Motilor	Microbuz, spre Tatarasi Sud		
326.	Str. Nicolae Balcescu	Microbuz, spre Pod Căcaina		
327.	Str. Nicolae Balcescu	Microbuz, spre Targu Cucu		
328.	Str. Podgoriilor	autobuz, spre Breazu		
329.	Str. Podgoriilor	autobuz, spre Agronomie		
330.	Str. Ursulea	Microbuz, spre Pod Căcaina		
331.	Str. Ursulea	Microbuz, spre Targu Cucu		
332.	Str. Viilor	Autobuz, spre Miroslava		
333.	Str. Viilor	Autobuz, spre Podu Ros		
334.	Târgu Cucu	autobuz, spre Cinci Drumuri		X
335.	Târgu Cucu	autobuz, spre Piata Independentei		Ω

336.	Târgu Cucu	tramvai si autobuz, spre Cinci Drumuri si Ciric		X
337.	Târgu Cucu	tramvai si autobuz, spre Filarmonica		X X
338.	Târgu Cucu	tramvai 6, debarcare rond		
339.	Targusor Copou	Microbuz, spre Pod Cacaina		
340.	Targusor Copou	Microbuz, spre Targu Cucu		
341.	Tătărași Nord	autobuz, spre Ateneu		
342.	Tătărași Nord	tramvai, rond		Ω
343.	Tătărași Sud	autobuz, spre Metalurgie		Ω
344.	Tătărași Sud	autobuz, spre Flora		
345.	Tătărași Sud	tramvai, spre Metalurgie / Dancu	X	
346.	Tătărași Sud	tramvai, spre Flora	X	
347.	Tehnopolis	autobuz, spre Ciurea		Ω
348.	Tehnopolis	autobuz, spre Podu Ros		Ω
349.	Tehnopolis	tramvai, debarcare		
350.	Tehnopolis	tramvai, imbarcare		
351.	Tehnoton	autobuz, spre Tutora		
352.	Tehnoton	autobuz, spre Tepro		
353.	Tehnoton	tramvai, spre Tutora		
354.	Tehnoton	tramvai, spre Tepro		
355.	Telegondolă 1	autobuz, spre Ciric		
356.	Telegondolă 1	autobuz, spre Tg. Cucu		
357.	Telegondolă 2	autobuz, spre Ciric		
358.	Telegondolă 2	autobuz, spre Tg. Cucu		
359.	Tepro	autobuz, Calea Chisinaului, spre Tutora / Tatarasi		Ω
360.	Tepro	autobuz, Calea Chisinaului, spre Baza 3		Ω
361.	Tepro	tramvai si autobuz, bd. Metalurgiei, spre Baza 3		
362.	Tepro	tramvai, Calea Chisinaului, spre Tatarasi / Tutora	X	
363.	Tepro	tramvai, Calea Chisinaului, spre Baza 3		
364.	Țesătura	autobuz, Calea Chisinaului, spre CET		
365.	Țesătura	autobuz, Calea Chisinaului, spre Pd. Ros		Ω
366.	Țesătura	autobuz, bd. Primaverii, spre Cotnari		X
367.	Țesătura	autobuz, bd. Primaverii, spre Tudor		X
368.	Țesătura	tramvai, spre Podu Ros / N. Iorga	X	
369.	Țesătura	tramvai, spre CET	X	

370.	Tomești	autobuz, dispecerat		
371.	Triumf	tramvai si autobuz, spre Fundatie		X
372.	Triumf	tramvai si autobuz, spre Agronomie		X
373.	Troiță	autobuz, spre Metro		
374.	Troiță	autobuz, spre Pacurari		
375.	Tudor Neculai	tramvai si autobuz, spre Tehnopolis	X X	
376.	Tudor Neculai	tramvai si autobuz, spre Podu Ros	X X	
377.	Tudor Vladimirescu	autobuz, spre Tesatura		X
378.	Tudor Vladimirescu	autobuz, spre Bucsinescu		X
379.	Tudor Vladimirescu	tramvai, spre CET	X	
380.	Tudor Vladimirescu	tramvai, spre Bucsinescu	X	
381.	Țuțora	autobuz 29, spre Tomesti		
382.	Țuțora	autobuz 29, spre Tepro		
383.	Țuțora	autobuz 5, debarcare / imbarcare		
384.	Țuțora	tramvai, rond		
385.	Universitate	tramvai si autobuz, spre Fundatie		
386.	Universitate	tramvai si autobuz, spre Agronomie		X
387.	Vama	autobuz, bd. N. Iorga, spre Piata Nicolina		
388.	Vama	autobuz, bd. N. Iorga, spre Gara Internationala		Ω
389.	Vama	tramvai, spre Piata Nicolina	X	
390.	Vama II	autobuz, spre Ciurea		
391.	Vama II	autobuz, spre Tehnopolis		
392.	Vinia	autobuz, spre Tomesti		
393.	Vinia	autobuz, spre Tutora		
394.	Voința	tramvai, spre Billa		X
395.	Zimbru	autobuz, spre Minerva		Ω
396.	Zimbru	autobuz, spre Dacia		
397.	Zimbru	autobuz 52, spre pasajul Octav Bancila		
398.	Zimbru	tramvai, spre Familial	X	
399.	Zimbru	tramvai, spre Dacia		

- Ω – Adăposturi noi
- Adăposturile de stație sunt dotate cu bănci și copertină

Prin intermediul aplicației mobile Tranzy, călătorii sunt informați în timp real cu privire la timpii de sosire în stație a mijloacelor de transport, aplicație corelată și cu 30 de panouri informative din următoarele stații:

- Gara (autobuz) - 2 buc
- Gara (tramvai) - 2 buc
- Tg. Cucu (autobuz) - 2 buc
- Sala Sporturilor - 2 buc
- Piața Eminescu - 2 buc
- Moara 1 Mai (Păcurari) - 1 buc
- Minerva - 1 buc
- Podul de Piatra (auto) - 1 buc
- Casa Sindicatelor - 1 buc
- Moldova Center (auto) - 2 buc
- Podu Ros (1001 articole) - 2 buc
- Universitate - 1 buc
- Piața Unirii - 2 buc
- Dedeman Primăverii - 1 buc
- Tudor Vladimirescu - 2 buc
- Tg. Cucu - 2 buc
- Podu Roș - 2 buc (șos. Nicolina)
- Pod Nicolina - 2 buc



SISTEM DE TICKETING

Compania de Transport Public Iași pune la dispoziție mai multe modalități de plată a titlurilor de călătorie, după cum urmează:

- 20 de puncte de vânzare proprii (tonete și dispecerate)
- Aplicație 24 Pay (Android și iOS), care permite achiziția electronică de bilete/abonamente la preț întreg, dar și la prețuri reduse (elevi și studenți)
- 10 automate de bilete proprii
- 112 automate de bilete, în parteneriat cu Epin
- POS-uri instalate în toate mijloacele de transport pentru card bancar contactless
- Carduri gratuite SeniorIS pentru pensionari, în baza facilităților oferite prin HCL

În tabelele de mai jos se pot vedea locațiile de unde se pot achiziționa bilete de călătorie.

AUTOMATE DE BILETE EPIN	
Nr. crt.	Amplasare
1.	1001 Articole
2.	Agronomie - Copou
3.	Alexandru cel Bun
4.	Alexandru Rond 28
5.	Astoria
6.	Bacinski
7.	Baza 3
8.	Bicaz - Dacia
9.	Blocuri Cetatuia
10.	Blocuri Metalurgie
11.	Bucegi
12.	Bucium Rond
13.	C.U.G - ANL
14.	Capat Miroslava
15.	Capat Tomesti
16.	Carrefour ERA
17.	Centrofarm
18.	Ciurea - capat linie
19.	Class Residence Miroslava
20.	Compan - Moara 1 Mai
21.	Complex Sun City Miroslava
22.	Continental - Poitiers
23.	Copou - Rond Vechi
24.	Copou 2 - Fornetti
25.	Copou Corp A
26.	Copou stadion
27.	Daewoo
28.	Dedeman Socola
29.	Depozit
30.	Egros2 spre Podu Ros
31.	Expo Mobila
32.	Fabrica de tigarete - Octav Bancila
33.	Familial
34.	Filarmonica
35.	Flora
36.	Flora
37.	Flora - Flux
38.	Frigorifer Granit
39.	Gara
40.	Gara internationala
41.	Gara Internationala 2
42.	Granit - Pod Socola
43.	Hanul 3 Sarmale
44.	Hotel Moldova
45.	Hotel Moldova 2
46.	Independentei (in fata Profi)
47.	Independentei 1

48.	Iulius Mall
49.	Liceul Agricol
50.	Liceul CUG
51.	Liceul CUG - Brutarie
52.	Liceul Pedagogic
53.	Liceul Teologic
54.	Mc Donalds
55.	Metalurgie
56.	Mircea cel Batran
57.	Moara 1 Mai
58.	Moldomobila
59.	Moldova Mall
60.	Nicolina 1
61.	Nicolina 2 - Biserica Catolica
62.	OMV Bucium
63.	Pacurari 1 - Moara de Foc
64.	Pacurari 2 - Statie Munca Invalizilor
65.	Pasaj ACB
66.	Pasapoarte
67.	Piata Alexandru cel Bun
68.	Piata Chirila - Tatarasi
69.	Piata Mihai Eminescu
70.	Piata Nicolina
71.	Piata Nicolina 2
72.	Piata Unirii
73.	Podu Ros 1
74.	Podu Ros 2 - Alpha Bank
75.	Podu Ros 3
76.	Podul de Fier
77.	Podul de piatra
78.	Podul de piatra 2
79.	Policlinica recuperare
80.	Popas Pacurari
81.	Rond Agronomie
82.	Rond Canta
83.	Rond Cug - TEHNOPOLIS
84.	Rond Dacia
85.	Rond Dancu
86.	Rond Pacurari
87.	Rond Tutora (In fata la Ceramica)
88.	Sala Polivalenta
89.	Sala Polivalenta 2
90.	Selgros- CUG 1 , in statie capat linie
91.	Sg. Grigore Ioan
92.	Statia Cotnari
93.	Statie RATP CUG-SELGROS
94.	Statie Socola Bucium
95.	Statiunea viticola
96.	Supercopou
97.	Targu Cucu
98.	Tatarasi 1

99.	Tatarasi 2 - Farmacie
100.	Tatarasi 3 - Doi Baieti
101.	Tatarasi Dispecer 3
102.	Tatarasi Nord (Neuro)
103.	Tatarasi Sud - KMax
104.	Tesatura
105.	Tesatura 2
106.	Tomesti
107.	Troita zona Antibiotice
108.	Tudor Vladimirescu - T17
109.	Vama - Racemi
110.	Vama Bazar
111.	Vama Veche - Gara
112.	Zimbru - Dacia

AUTOMATE DE BILETE CTP	
Nr. crt.	Amplasare
1.	Târgu Cucu
2.	Piața Unirii
3.	Dr. Savini
4.	Frigorifer
5.	Universitate
6.	Tudor Vladimirescu
7.	Gară
8.	Podu Roș
9.	Moldova
10.	Piața Independenței

DISPECERATE	
Nr. crt.	Amplasare
1.	Copou
2.	Dacia
3.	Dancu
4.	Țânțărași Nord
5.	C.U.G. I
6.	Tg. Cucu
7.	Bucium
8.	Ciurea
9.	Tomești
10.	Tehnopolis
11.	Canta

TONETE	
Nr. crt.	Amplasare
1.	Zimbru
2.	Piața Unirii
3.	Dr. Savini
4.	Pod Nicola
5.	Munca Invalizilor
6.	Piața Nicolina
7.	Mircea cel Bătrân
8.	Podu Roș
9.	Gară

Tarifele de călătorie stabilite prin HCL nr. 189/30.05.2022 pentru achiziția tichetelor de călătorie sunt detaliate în tabelul de mai jos.

Tabel 2.6. Tarife de călătorie

Tip legitimație de călătorie	Preț (lei)
TICHETE DE CĂLĂTORIE CU PREȚ ÎNTREG	
Bilet 1 călătorie, 120 minute, 1 zonă	3,00
Bilet 2 călătorii, 2 x 120 minute, 1 zonă	6,00
Bilet 1 călătorie, 120 minute, 2 zone	4,00
Bilet 2 călătorii, 2 x 120 minute, 2 zone	8,00
Pachet – 20 călătorii	55,00
Abonament unic zona 1 – 30 zile	110,00
Abonament unic zona 2 – 30 zile	40,00
Abonament unic 2 zone – 30 zile	150,00
Abonament unic zona 1 – 7 zile	30,00
Abonament unic zona 2 – 7 zile	20,00
Abonament unic 2 zone – 7 zile	50,00
Abonament unic zona 1 – 1 zi	12,00
Abonament unic 2 zone – 6 luni	550,00
Abonament unic 2 zone – 12 luni	1100,00
Abonament la purtător, zona 1, 30 zile	250,00
Abonament turist, zona 1, 3 zile	30,00
TICHETE DE CĂLĂTORIE CU PREȚ REDUS PENTRU ELEVII	
Abonament gratuit elevi, zona 1, 30 zile	Gratuit
Abonament gratuit elevi orfani sau proveniți din centrele de plasament, zona 1, 30 zile	Gratuit
Abonament gratuit elevi Școala Gimnazială „Alecu Russo” Iași, zona 1, 30 zile	Gratuit
TICHETE DE CĂLĂTORIE CU PREȚ REDUS PENTRU STUDENȚII	
Abonament STUDENȚESC – 30 ZILE	12,00
Bilet 1 călătorie, 120 minute, 1 zonă	1,50

Bilet 2 călătorii, 2 x 120 minute, 1 zona	3,00
Abonament unic zona 1, 30 zile	55,00
Abonament unic zona 2, 30 zile	20,00
Abonament unic 2 zone, 30 zile	75,00
Abonament unic zona 1, 7 zile	15,00
Abonament unic 2 zone – 7 zile	25,00
Abonament unic zona 1, 1 zi	6,00
Abonament gratuit studenți orfani sau proveniți din centrele de plasament, zona 1, 30 zile	Gratuit
TICHETE DE CĂLĂTORIE PENTRU PERSONALUL DIN ÎNVĂȚĂMÂNT	
Abonament unic zona 1 – 30 zile	55,00
TICHETE DE CĂLĂTORIE PENTRU DONATORI	
Abonament unic zona 1 – 30 zile	55,00
Abonament uni 1 zona – 1 zi – gratuitate doar în ziua donării	Gratuit
Abonament donatori de sânge elevi - studenți, zona 1, 30 zile	Gratuit
SUPRATAXĂ	
Suprataxă	50,00

- Zona 1 – Municipiul Iași
- Zona 2 – localitățile aflate dincolo de limitele zonei 1

În conformitate cu prevederile legale aflate în vigoare, dar și cu politica Consiliului Local al municipiului Iași de sprijinire a unor categorii sociale cu venituri mici, beneficiază la această dată de gratuități la serviciul de transport public local categoriile de persoane prezentate în tabelul de mai jos.

Tabel 2.7. Categoriile sociale subvenționate pentru transportul public

Categoriile sociale subvenționate
Persoane cu handicap grav și accentuat, precum și însoțitorii acestora (subvenționat 100%)
Persoanele pensionare cu vârsta de peste 65 de ani cu domiciliul în municipiul Iași (subvenționat 100%)
Persoanele pensionare cu vârsta până la 65 de ani, cu domiciliul în municipiul Iași, a căror pensii sunt mai mici decât salariul minim brut pe țară garantat (subvenționat 100%)
Veterani de război și văduvee de război (subvenționat 100%)
Eroi, martiri și revoluționari din Decembrie 1989 (subvenționat 100%)
Donatori de sânge o zi (subvenționat 100%)
Elevi – școala Alecu Russo (subvenționat 100%)
Studenți înmatriculați la forma de învățământ cu frecvență, în instituțiile de învățământ superior acreditate de pe raza municipiului Iași, în vârstă de până la 26 de ani, pe parcursul anului universitar (subvenționat 42.5%)

Studenți orfani înmatriculați la forma de învățământ cu frecvență, în instituțiile de învățământ superior acreditate de pe raza municipiului Iași, în vârstă de până la 26 de ani, pe parcursul anului universitar (subvenționat 50%)

Elevi din învățământul din învățământul obligatoriu, profesional și liceal de stat, particular autorizat/acreditat, pe tot parcursul anului calendaristic și studenții înmatriculați la forma de învățământ cu frecvență, în instituțiile de învățământ superior acreditate, în vârstă de până la 26 de ani, pe tot timpul anului universitar (subvenționat 100% pentru elevi, respectiv 50% pentru studenți)

Elevi din învățământul din învățământul obligatoriu, profesional și liceal de stat, particular autorizat/acreditat, pe tot parcursul anului calendaristic și studenții înmatriculați la forma de învățământ cu frecvență, în instituțiile de învățământ superior acreditate, în vârstă de până la 26 de ani, pe tot timpul anului universitar (subvenționat 100%)

Donatori de sânge – abonamente (subvenționat 50%)

Elevi/studenți donatori de sânge, cu domiciliul/reședința în municipiul Iași (subvenționat 100%)



DISPECERAT

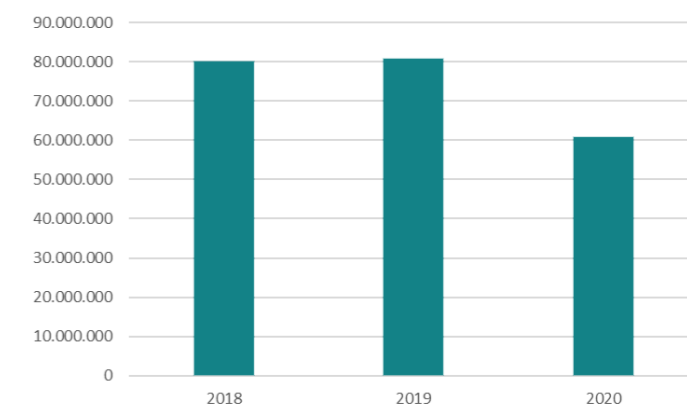
Dispeceratul central de transport public asigură buna circulație a mijloacelor de transport public prin monitorizarea 24/24 h cu ajutorul unui număr de 32 de camere video montate în stațiile de autobuz și tramvai, în următoarele locații: Târgu Cucu, Podu Roș 1, Rond Copou, Tehnopolis, Frigorifer, Selgros, Universitate, Bloc Carmen, Tudor Vladimirescu, Canta Rond Tramvai, Păcurari Bloc Gama, Pod Alexandru cel Bun Rond 28, Gară, Dacia Rond Tramvai, Moldova Stație de autobuz, Baza 3, Doctor Savini, Rond Podul de Piatră, Stație Fidelio, Nicolina, Bucium Capăt, Piața Unirii, Doi Băieți stație de autobuz, Fundație Rond, Ciurea stație de autobuz, Rond 11, Lidl Mircea, CUG Vechi, Dancu Rond Tramvai, Podu Roș, Zimbru Rond și Țesătura stație de tramvai.

De asemenea, prin intermediul platformei online Fleetman, dedicată pentru parcul de vehicule al CTP Iași, se pot urmări în timp real toate mijloacele de transport echipate cu sisteme GPS, cu scopul de a permite intervenții ale dispecerilor în sensul evitării unor intervale mărite de urmărire între vehicule.

Platforma este de tip “open-data” ce pune la dispoziția dezvoltatorilor de aplicații coordonatele mijloacelor de transport. Până la acest moment se furnizează informații pentru doi dezvoltatori prin aplicațiile Tranzy și Hereltls.

Statistica numărului de călătorii cu transportul public local în ultimii ani este prezentată în graficul de mai jos:

Figura 2.39. Statistica numărului de călătorii cu transportul public, 2018-2020



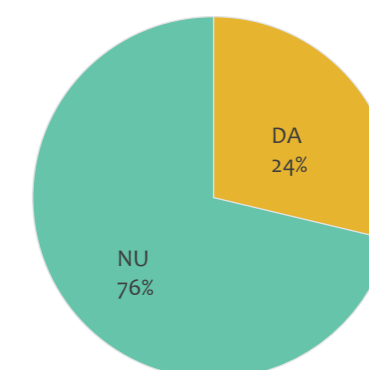
După cum se observă din datele de mai sus, transportul public a fost grav afectat de restricțiile de circulație impuse pe perioada pandemiei de COVID-19, precum și reticența cetățenilor de a circula cu transportul în comun. Astfel, numărul de călătorii s-a redus cu aprox. 25% în anul 2020, în raport cu anul anterior.

În urma analizei efectuate asupra transportului public au rezultat o serie de acțiuni necesare, care să conducă la creșterea accesibilității, atractivității și siguranței transportului public, cu scopul final al creșterii cotei modale al acestor deplasări:

- Continuarea activității de înnoire a parcului de vehicule
 - Achiziția de vehicule electrice sau hibride
 - Continuarea dotării stațiilor de transport public, atât cu adăposturi/copertinte, cât și cu sisteme inteligente: panouri de afișare a informațiilor în timp real, camere video, panouri tactile interactive
 - Creșterea lungimii benzilor dedicate pentru vehiculele de transport public
 - Asigurarea priorității pentru vehiculele de transport public în locațiile semaforizate
 - Corelarea cererii de transport public cu graficul de circulație al vehiculelor de transport public
 - Creșterea accesibilității la transportul public prin extinderea ariei de acoperire a acestui mod de transport
 - Promovarea intermodalității prin facilitarea transferului de la transportul public la alte moduri de deplasare
- Din analiza răspunsurilor la chestionarul referitor la mobilitatea urbană, au mai rezultat următoarele aspecte referitoare la transportul public (detalii asupra grupului de respondenți sunt prezentate în cap. 3.2.3):
- 76% dintre respondenți nu sunt mulțumiți de frecvența asigurată de transportul în comun

Figura 2.40. Frecvența asigurată de transportul în comun

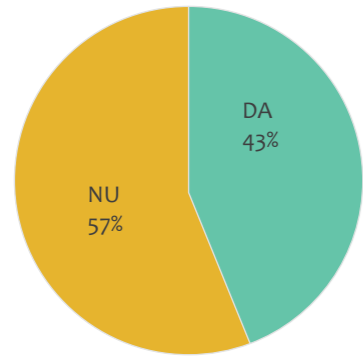
Frecvența asigurată de transportul în comun este adecvată nevoilor mele



→ 57% au răspuns că stațiile destinate transportului în comun nu sunt suficiente și nu permit o așteptare confortabilă

Figura 2.41. Opinia populației asupra stațiilor de transport public

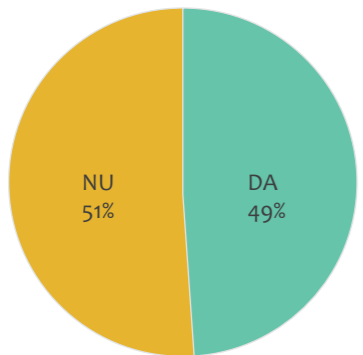
Stațiile destinate transportului în comun sunt suficiente și permit o așteptare confortabilă



→ Accesul la informațiile referitoare la transportul public a fost considerat nesatisfăcător de aproximativ 51% dintre cetățenii care au răspuns la chestionar

Figura 2.42. Opinia populației asupra accesibilității la informațiile privind transportul public

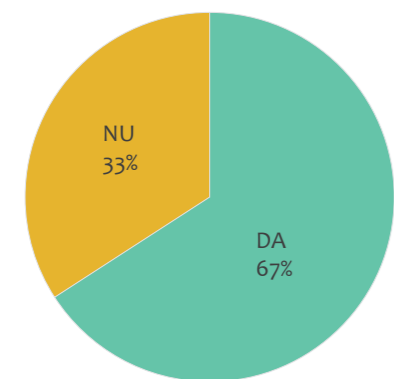
Accesul la informațiile cu privire la transportul în comun sunt accesibile



→ Costul asociat transportului în comun este considerat corespunzător de aproximativ 67% dintre respondenți.

Figura 2.43. Opinia populației asupra accesibilității la informațiile privind transportul public

Costul asociat transportului în comun este în concordanță cu așteptările mele

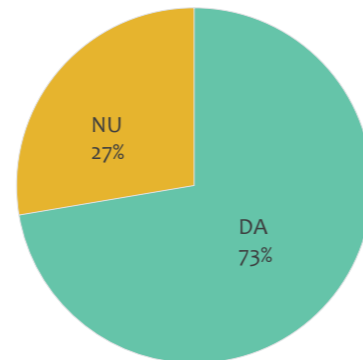


Prin urmare, se constată faptul că o parte a utilizatorilor transportului public și-au manifestat nemulțumirea față de unele din aspectele semnalate, ceea ce indică necesitatea unor investiții care să conducă la creșterea atractivității, accesibilității, confortului și siguranței deplasărilor cu transportul public, în vederea comutării cât mai multor cetățeni care folosesc în acest moment preponderent autovehiculul personal.

Este remarcabil faptul că există o disponibilitate ridicată a cetățenilor de a utiliza preponderent deplasările cu transportul public/bicicleta, așa cum rezultă din răspunsul la chestionarul asupra problemelor legate de mobilitate. Astfel, aproximativ 73% din total au specificat că ar prefera să utilizeze transportul public și/sau bicicleta, în cazul în care infrastructura și facilitățile oferite ar fi corespunzătoare.

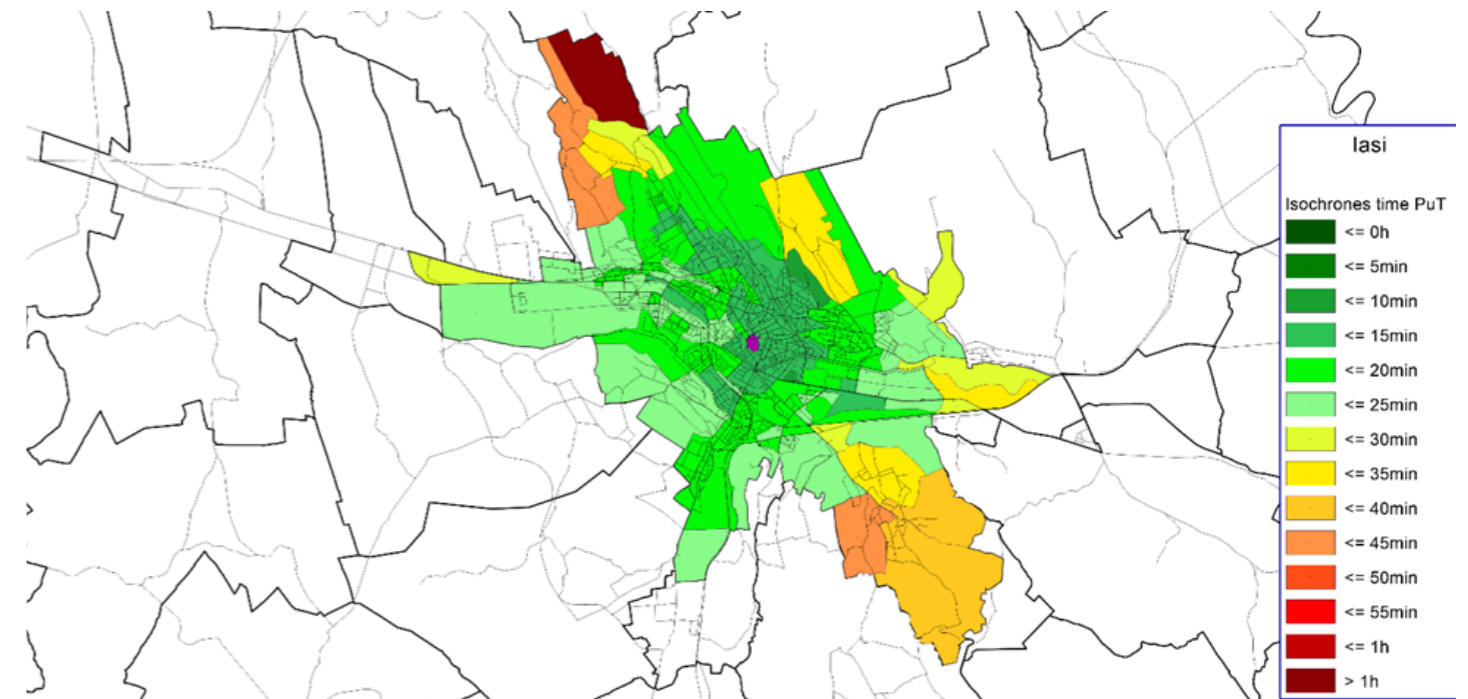
Figura 2.44. Disponibilitatea populației asupra utilizării transportului public/bicicletei

Dacă aș avea posibilitatea de a alege, aș prefera să călătoresc cu bicicleta/mijloace de transport în comun



Analiza funcționalității sistemului de transport public cu ajutorul Modelului de Transport a avut în vedere o ierarhizare a zonele de trafic utilizate în modelare în raport cu duratele de deplasare cu mijloacele de transport public. Astfel zonele aflate față de zona de origine la durate de deplasare relativ mici de până în 25 de minute sunt reprezentate cu tinte de culoare verde, în timp ce cele aflate la durate de deplasare de peste 40 de minute sunt reprezentate cu tinte de culoare roșie. Considerând zona centrală (Palatul Culturii) ca zona în raport cu care se realizează evaluarea sistemului de transport public, ierarhizarea este reprezentată în figura următoare.

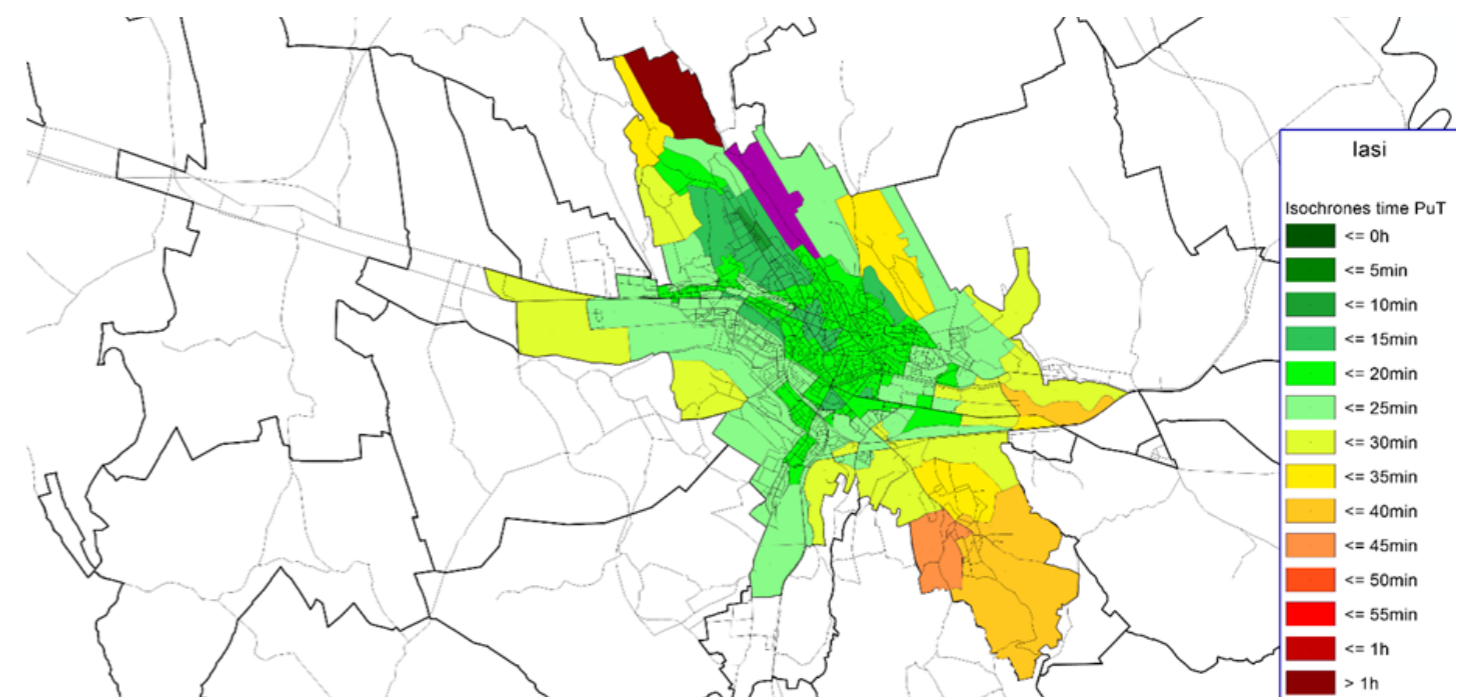
Figura 2.45. Ierarhizarea în raport cu duratele de deplasare pe sistemul de transport public în raport cu zona centrală



Se observă că sistemul de transport public are un grad de acoperire relativ bun pentru majoritatea zonelor analizate cu ajutorul modelului de transport, atunci când este evaluat în raport cu zona centrală a Municipiului Iași.

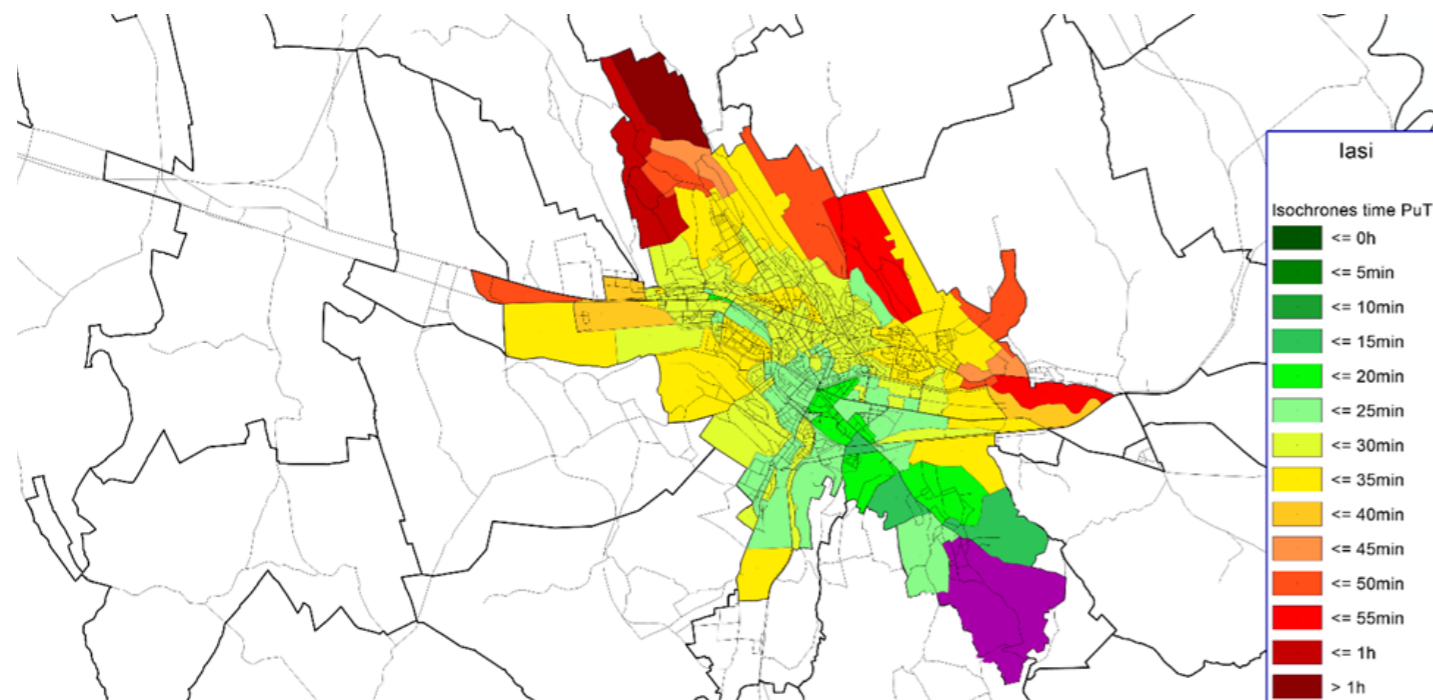
Un al doilea tip de analiză a sistemului de transport public a fost realizat în raport cu zonele limitrofe a Municipiului Iași pentru a vedea dacă acestea poate fi utilizat într-un sistem de tip Park&Ride, care ar decongestiona rețeaua de infrastructură rutieră de traficului provenit din afara orașului. Rezultatul acestui tip de analiză pentru zone din N, S-SE, S-SV, E, V este reprezentate în figurile de mai jos.

Figura 2.46. Ierarhizarea în raport cu duratele de deplasare pe sistemul de transport public în raport cu zonele de Nord ale Municipiului Iași



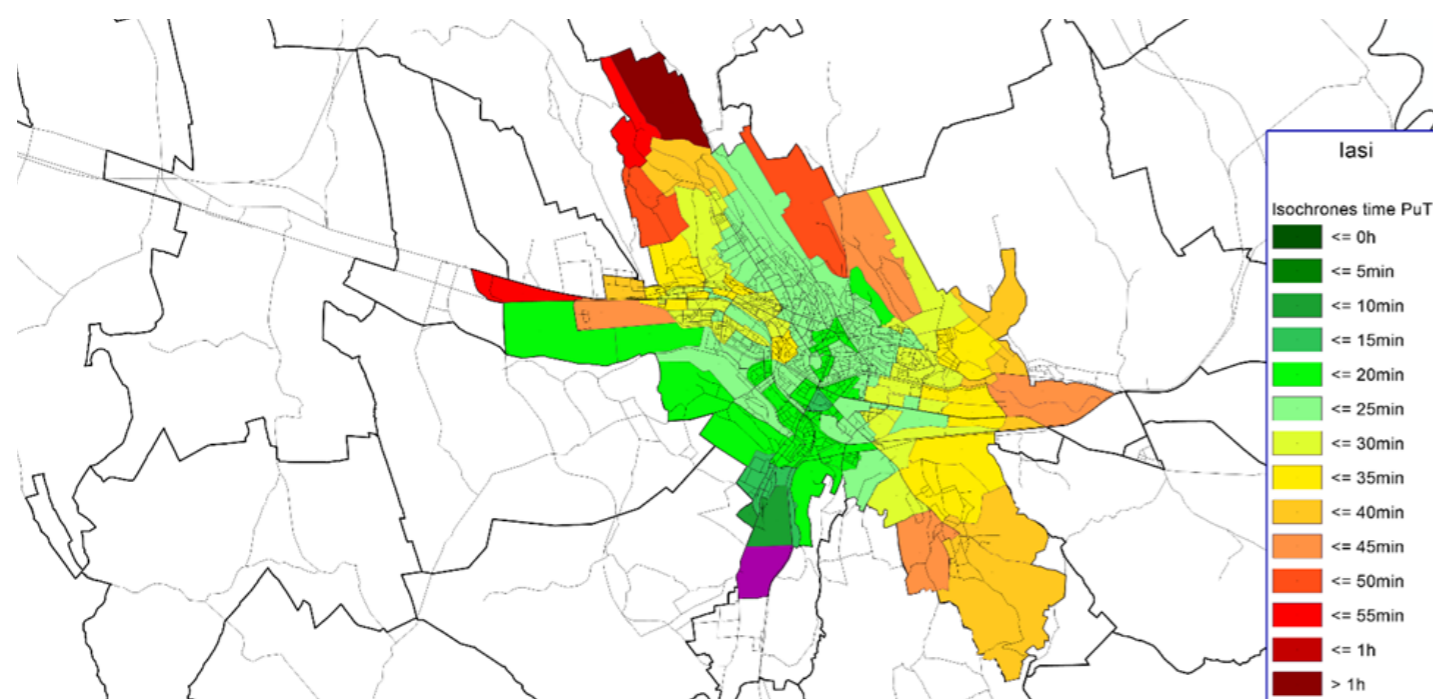
Se observă că zonele centrale sunt acoperite într-un interval de maxim 30 de minute, excepție făcând zona sudică pentru care durata deplasării cu mijloace de transport public în comun tinde spre 45 de minute.

Figura 2.47. Ierahizarea în raport cu duratele de deplasare pe sistemul de transport public în raport cu zonele de Sud-SudEst ale Municipiului Iași Iași



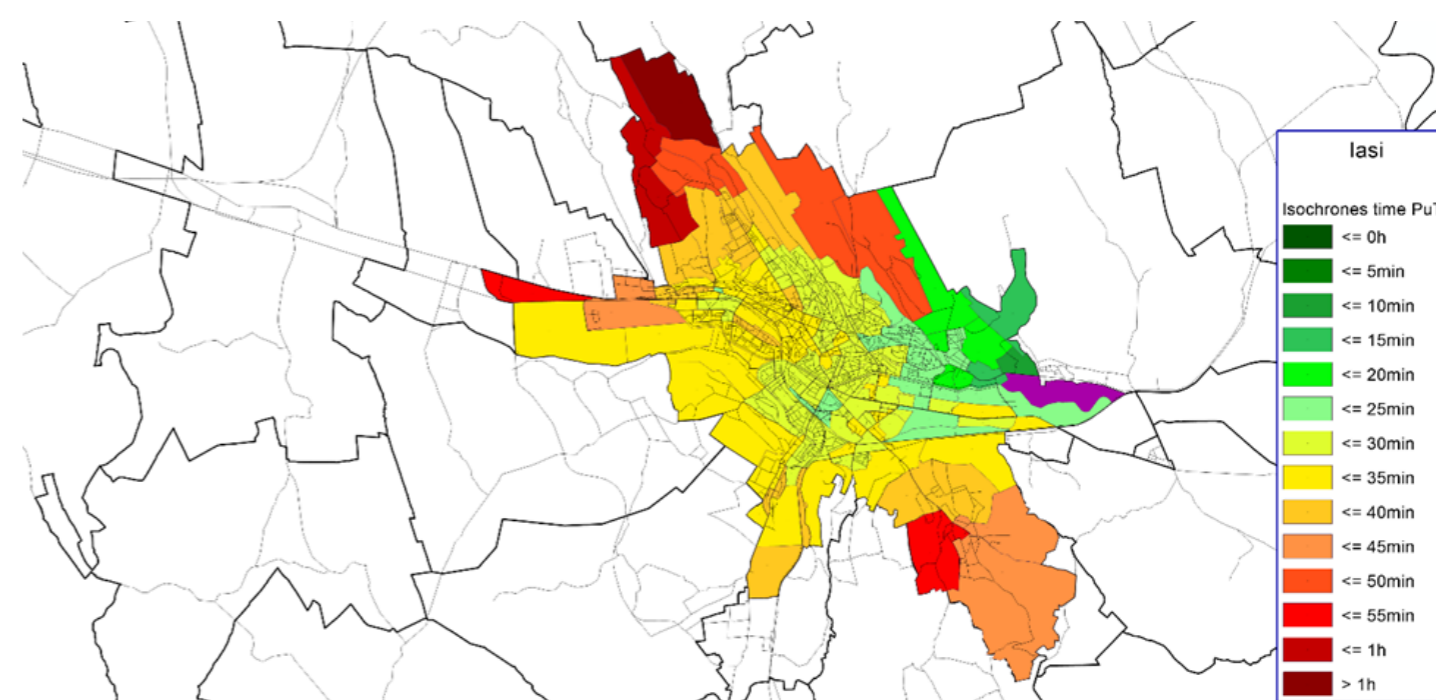
În acest caz sistemul de transport public răspunde mai greu la nevoile de deplasare în condițiile în care duratele de deplasare sunt considerabile mai mari.

Figura 2.48. Ierahizarea în raport cu duratele de deplasare pe sistemul de transport public în raport cu zonele de Sud-SudVest ale Municipiului Iași Iași



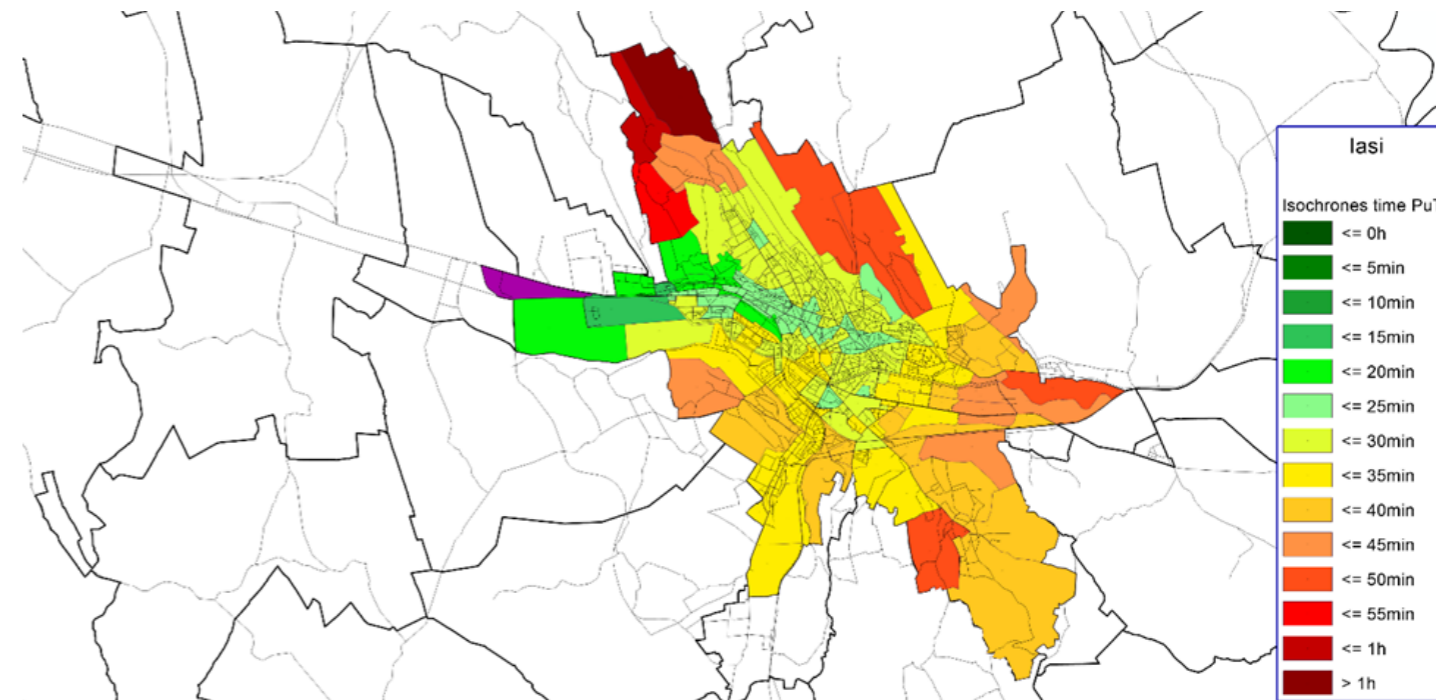
Durate de deplasare cu mijloacele de transport public în comun au valori sub 30 de minute pentru zona centrală, dar spre periferie acestea cresc spre o limită de o oră

Figura 2.49. Ierahizarea în raport cu duratele de deplasare pe sistemul de transport public în raport cu zonele de Est ale Municipiului Iași Iași



Duratele de deplasare în acest caz au pentru zona centrală valori în jurul pragului de 30 de minute sau chiar mai mari. Spre zonele limitrofe acestea cresc spre a doua valoare de prag de 60 de minute.

Figura 2.50. Ierahizarea în raport cu duratele de deplasare pe sistemul de transport public în raport cu zonele de Vest ale Municipiului Iași Iași



Duratele de deplasare spre majoritatea zonele utilizate în Modelul de Transport depășesc valoarea de 30 de minute, excepție făcând zonele aflate de-a lungul drumului european E58. Acest aspect este important dat fiind valoarea mare a traficului provenit din această direcție.

În concluzie transportul public din Municipiul Iași are o dezvoltare egocentrică specifică orașelor mari, dar care poate pune probleme prin prisma schimbării origini deplasărilor zilnice ale utilizatorilor infrastructurilor de transport. Astfel, fluxurile de utilizatori proveniți din zonele extraurbane nu sunt încurajate spre transferul de la deplasarea cu autovehiculele personale la deplasări cu mijloace sistemelor de transport public în comun. Acest aspect conduce la o încărcare a rețelei de infrastructură urbană rutieră cu fluxuri de vehicule suplimentare, care însă ar putea fi reduse prin promovarea utilizării sistemului de transport public.

PROIECTE IMPLEMENTATE/ ÎN IMPLEMENTARE

În ultimii ani au fost desfășurate o serie de proiecte pentru dezvoltarea infrastructurii de transport public, după cum urmează:

- Reabilitarea infrastructurii de tramvai în Municipiul Iași – Reorganizarea circulației pe Bd. Tudor Vladimirescu; Valoarea proiectului: 114.197.308,33 lei – Proiect finalizat
- Reabilitarea infrastructurii de tramvai în Municipiul Iași; Valoarea proiectului: 114.359.729,95 lei – Proiect în derulare
- Reabilitarea infrastructurii de tramvai Iași – Dancu; Valoarea proiectului: 104.022.631,88 lei – Proiect în derulare
- Achiziția a 16 tramvaie Bozanskaya – Proiect în derulare
- Achiziție mijloace de transport public (16 tramvaie de 30 metri lungime); Valoarea proiectului: 219.436.616,00 lei – Proiect finalizat
- Achiziție mijloace de transport public (20 autobuze electrice de 12 metri lungime); Valoarea proiectului: 66.753.064,00 lei – Proiect în derulare
- Achiziție mijloace de transport public (24 autobuze electrice de 10 metri lungime); Valoarea proiectului: 65.509.808,00 lei – Proiect în derulare
- Sistem e-ticketing pentru îmbunătățirea mobilității în Zona Metropolitană Iași – Proiect în derulare



SERVICIUL DE TAXI

Serviciile de transport public local în regim de taxi sau de închiriere fac parte din sfera serviciilor comunitare de utilitate public și se desfășoară doar de către transportatori autorizați.

La nivel local activitatea de taximetrie este reglementată prin următoarele hotărâri de consiliu local:

→ HCL 151/2008 - Regulament pentru desfășurarea activității de transport în regim de taxi și în regim de închiriere în vederea aplicării Legii nr. 265/2007 care modifică și completează Legea nr. 38/2003 privind transportul în regim de taxi și în regim de închiriere,

→ HCL 20/2009 privind aprobarea tarifului de distanță maximal pentru serviciul public de transport persoane în regim de taxi.

În Municipiul Iași există 69 de stații de așteptare taxi, bine distribuite pe toată zona orașului, totalizând 480 de locuri de așteptare, conform tabelului de mai jos:

Figura 2.8. Locații stații taxi și număr locuri de așteptare, Municipiul Iași

Nr. crt.	Stații taxi Municipiul Iași (locație)	Nr. Locuri
1.	Parcare Restaurant SELECT	4
2.	Str. George Enescu nr. 7 intersecție cu Bid. Independentei	5
3.	Str. Nicolae Balcescu nr. 32 - Parcare Spital SF. SPIRIDON	6
4.	Pasaiul Maxim Gorki {MITOCUL MAICILOR}	4
5.	STR. Gavril Musicescu nr. 10 (RAPA GALBENA)	6
6.	Piata Unirii- Parcare Cinematoaraf VICTORIA	4
7.	Bid. Carol I nr. 13 - Universitatea A. I. CUZA (sens spre centru)	8
8.	Str. Oastei nr. 48 intersecție cu Bid. Carol I	10
9.	Piata Mihai Eminescu (CASA STUDENTILOR)	7
10.	Str. General Toma Dimitrescu/Al. Gr. Ghica Voda - LICEUL SPORTIV	5
11.	Str. Bacinschi nr. 3 (statie tramvai)	5
12.	Str. Bacinschi nr. 6 (BILLA)	3
13.	Sos. Arcu nr. 29 (BILLA}	3
14.	Str. Strapungerii Silvestru nr. 33 (sens spre centru)	5
15.	Str. Canta nr. 23 (sens spre centru)	4
16.	Sos. Pacurari nr. 41 intersecție cu Al. Cimitirul Evreiesc	6
17.	Str. Pacurari nr. 145 - (sens spre centru)	8
18.	Str. Pacurari nr. 113 - {sens spre centru}	4
19.	Str. Pantelimon Halipa - parcare Spitalul de recuperare	desfiintata
20.	Str. Decebal intersecție Bid. Nicolae Iorna (Podul de Piatra)	4
21.	Bid. Nicolae Iorga nr. 37 intersecție cu Bid. Cantemir	6
22.	Bid. Cantemir nr. 7 - complex comercial (sens spre centru)	6
23.	Sos. Nationala nr. 196 - sens spre Podu Roș	4
24.	Aleea Rozelor intersecție cu Str. Nicolina	7
25.	Bid. Nicolae Iorga nr. 26 - Piata Nicolina	9
26.	Bid. Socola nr. 19 - Restaurant Cotnari	4
27.	Bid. Socola nr. 2A CPodu Ros). dupa statia de autobuz.	4
28.	Bid. Primaverii nr. 13 intersecție cu Bid. Tutora	6
29.	Splai Bahlui Mal Drept nr. 2 intersecție cu Bid. Tutora.	desfiintata
30.	Str. Costache Negrii nr. 16 - HALA CENTRALA	6

31.	Str. Anastasie Panu nr. 34 - BRO	8
32.	Str. Costache Negrii nr. 56 - MALL MOLDOVA	11
33.	Str. Cuza Voda nr. 34 - Spitalul Clinic de Obstetrica si Ginecologiae	3
34.	Sos. Nicolina nainte de intersecția cu Str. Frumoasa (sens Podu Ros)	7
35.	Sos. Nicolina nr. 11- Biserica Catolica	10
36.	Sos. Nicolina nr. 39 - Rond CUG 1 (sens spre Podu Ros)	6
37.	Sos. Nicolina nr. 105 - zona intersecției cu Str. Hlincea	10
38.	Str. Cetatuia nr. 22 - zona intersecției cu Bid. Poitiers	8
39.	Str. Bucium nr. 2 - zona intersecției cu Bid. Socola	7
40.	Bid. Chimiei nr. 57 - (blocuri A.N.L.I	desfiintata
41.	Str. Vasile Lupu nr. 140 - zona Doi Baieti	6
42.	Str. Vasile Lupu dupa intersecția cu str. Dr. Emil Savini	10
43.	Str. Ion Creana nr. 7 - Piata Chirila	8
44.	Bid. Tudor Vladimirescu intersecție cu Str. Padurii Iee ambele sensuri	8
45.	Str. Cucu nr. 19 - Podul de Fier (sens spre centrul	10
46.	Str. Nicorita intersecție cu str. Vasile Lupu (Bucsinescu}	4
47.	Al. Prof. Gheorghe Alexa intersecție cu Bid. Tudor Vladimirescu	10
48.	Bid. Alexandru eel Bun nr. 11- intersecție cu Str. Prof. Paul Bujor	4
49.	Bid. Alexandru eel Bun nr. 19 - Parcare Restaurant FAMILIAL	5
50.	Bid. Alexandru eel Bun nr. 25 - Piata Voievozilor	10
51.	Bid. Alexandru eel Bun nr. 49 - Statia Zimbru	8
52.	Bid. Dacia nr. 45 - intersecție cu Str. Stramosilor	8
53.	Str. Costache Negrii nr. 58 - Gang MOLDOVA	desfiintata
54.	Str. Anton Crihan nr. 1 zona intersecției cu Str. Cerna si Calea Galata	5
55.	Str. Mircea eel Batran nr. 1 intersecție cu Str. Cerna.	6
56.	Sos. Pacurari nr. 61, dupa calea de acces catre str. Canta.	5
57.	Str. Vasile Lupu nr. 10BA - vis-a-vis de complex comercial FLORA.	5
58.	Bid. Primaverii nr. 36 - S.P.C.R.P.C.I.V. Iași	6
59.	Spitalul IOR (str. Lascar Catargi)	3
60.	Bid. Alexandru eel Bun nr. 35, dupa intersecția cu str. Basarabi	3

61.	Str. Ateneului nr. 1 - Spitalul de Neurochirurgie (sens spre str. Rojnita.)	3
F.N.	Str. Stefan eel Mare si Sfant	6
F.N.	Bid. Independentei vis-a-vis de UMF	3
F.N.	Intersecție strazile Ion Creanqa/ Ateneului/Pictorului	3
F.N.	Palas Mall	30
F.N.	Iulius Mall	10
F.N.	Carrefour ERA	10
F.N.	Carrefour FELICIA	10
F.N.	Complex E-Gros	8
F.N.	Kaufland Nicolina	10
F.N.	Kaufland Podul de Piatra	10
F.N.	Kaufland Pacurari	10
F.N.	Gara Mare	20
TOTAL		480



2.4. TRANSPORTUL DE MARFĂ

În prezent circulația vehiculelor cu greutate maximă autorizată mai mare de 2,4 tone este reglementată conform Hotărârii Consiliului Local 198/ 2000, privind organizarea circulației rutiere în municipiul Iași.

De asemenea, în conformitate cu Hotărârea Consiliului Local 364/2018, privind decongestionarea traficului și reducerea poluării în municipiul Iași, este interzisă circulația mașinilor de aprovizionare, a vehiculelor grele, utilajelor de construcții, camioane, remorci și semiremorci în intervalul 07.00-09.00 și 15.30-18.00, pe principalele artere din Municipiul Iași: Calea Chișinăului, Bd. Tudor Vladimirescu, Șos. Nicolina, Str. Palat, Str. Anastasie Panu, Str. Elena Doamna, Str. Cerna, Bd. Poitiers, Str. Bucium, Bd. Socola, Bd. Independenței, Bd. Carol I, Str. Păcurari, Șos. Păcurari.

Tranzitarea municipiului Iași pentru transportul greu, transport persoane (autobuze) și de marfă se face pe următoarele trasee de centură:

- D.N. 28 - str. Canta, str. Moara de Foc, str. Silvestru, str. Străpungere Silvestru, b-dul N. Iorga, b-dul Socola, șos. Bucium - D.N. 24;
- D.N. 24 - Cîrlig, b-dul C.A. Rosetti, b-dul T. Vladimirescu, Calea Chișinăului - D.N. 28;
- Dancu (D.C. 249A) - str. A. Vlaicu, str. V. Lupu, b-dul Chimiei (stînga), b-dul T. Vladimirescu, b-dul C.A. Rosetti - D.N. 24;
- Breazu (D.C. 282) - Aleea M. Sadoveanu, Aleea Gr. Ghica Vodă, str. Dr. Vicol, str. T. Cozma, str. Munteni, str. Canta D.N. 28 - D.N. 24;

Se constată o lipsă a traseelor alternative pentru vehiculele de marfă în zona de nord a municipiului, determinată de lipsa unei variante de ocolire în acea zonă.

Ponderea mijloacelor de transport de marfă, grele și ușoare, este prezentată în capitolul referitor la colectarea de date și modelul de transport.



2.5. MIJLOACE ALTERNATIVE DE MOBILITATE (DEPLASĂRI CU BICICLETA, MERSUL PE JOS ȘI DEPLASAREA PERSOANELOR CU MOBILITATE REDUSĂ)

Mersul pe jos reprezintă una dintre opțiunile fundamentale ale mobilității, oferind o serie de avantaje: este ieftin, fără emisii, nu utilizează combustibili, oferă beneficii pentru sănătate, este la fel de accesibil, indiferent de venituri. Rețeaua de transport rutier a Municipiului Iași este prevăzută cu trotuare pentru deplasarea pietonilor. De asemenea, în oraș există zone pietonale de recreere/agrement, cum ar fi cele de pe str. Lăpușneanu și Bd. Ștefan cel Mare, precum și alte spații publice atractive, parcuri, etc.

Pentru promovarea mobilității urbane durabile, este necesară extinderea zonelor pietonale și a zonelor shared-space, cu scopul creșterii atractivității și siguranței acestui mod de deplasare nepoluant.

În ceea ce privește asigurarea condițiilor de deplasare a persoanelor cu dizabilități se impune adoptarea la toate trecerile de pietoni a măsurilor prevăzute în "Normativul privind adaptarea clădirilor civile și spațiului urban la nevoile individuale ale persoanelor cu handicap - NP 051-2012", de exemplu:



pentru persoanele cu deficiențe de vedere vor fi prevăzute benzi de ghidaj tactilo-vizuale, de exemplu la accesul în stațiile de transport public



toate trecerile de pietoni vor fi amenajate cu rampe de acces pietonale între trotuar și carosabil, atât pentru infrastructura existentă, cât și pentru cea viitoare.

Municipiul Iași beneficiază de o rețea de piste pentru biciclete, care însă nu prezintă o continuitate suficientă și nu asigură legătura între principalele puncte de interes ale orașului. De asemenea, majoritatea pistelor de biciclete sunt amplasate pe trotuar, reducând astfel spațiul destinat deplasării pietonilor.

Astfel, în perioada 2007-2015, au fost proiectate și executate în Municipiul Iași piste de biciclete care au o lungime cumulată de aproximativ 42 de kilometri, prin proiectele menționate mai jos:

- Modernizarea legăturii rutiere - Centrul Intermodal de Transport- Gara Iași; zona de intervenție: Bulevardul Chimiei, Splai Bahlui Mal Stâng (tronsonul Podu Roș - Podul de Piatră), B-dul Metalurgiei - B-dul T. Vladimirescu; lungime piste de biciclete: 6.530 m
- Dezvoltare rețea rutieră în zona culturală, istorică și turistică; zona de intervenție: Aleea Mihail Sadoveanu, Bd Carol I; lungime piste de biciclete: 10.409 m
- Dezvoltare și reabilitare arteră funcțională Sud; zona de intervenție: Podu Roș-Nicolina-CUG; lungime piste de biciclete: 3.963 m
- Dezvoltarea axei de transport Est-Vest în Municipiul Iași; zona de intervenție: Str. și Șos. Păcurari, B-dul Independenței; lungime piste de biciclete: 7.535 m

- Zona de agrement Ciric; zona de intervenție: Ciric; lungime piste de biciclete: 2.570 m Archimedes; zona de intervenție: Bucșinescu-Tudor
- Vladimirescu-Podul de Piatră; lungime piste de biciclete: 11.000 m

De asemenea, din bugetul local au fost implementate următoarele proiecte:

- Reabilitarea infrastructurii de transport în zona industrială; zona de intervenție: Podul de Piatră - pod Sfântul Ioan (Mal drept); lungime piste de biciclete: 6.000 m
- Reabilitare străzi în Municipiul Iași; zona de intervenție: Bdul. Primăverii - intersecție Bdul. Țuțora cu Splai Bahlui Mal Drept; lungime piste de biciclete: 650 m

În perioada de implementare 2014-2020 a fost depus în cadrul Programului Operațional Regional Nord Est, Prioritatea de Investiții.4.1 și este în curs de implementare proiectul: Reabilitarea infrastructurii de linii tramvai Municipiul Iași, care include realizarea de piste de bicicliști pe o lungime de 914 m, pe Bd. Țuțora.

Proiecte propuse/în curs de implementare

La finalul anului 2021, a fost lansată elaborarea Masterplanului pentru infrastructura de biciclete în Municipiul Iași, proiect care contribuie la îndeplinirea obiectivelor mobilității urbane durabile prin extinderea traseelor de piste de biciclete. Printre soluțiile care trebuie asigurate prin document, se numără:

- Realizarea de piste de biciclete pe carosabil
- Amenajarea de treceri la nivel pentru pistele de biciclete, în intersecții
- Delimitarea fizică a pistelor de biciclete, acolo unde acestea sunt separate de traficul motorizat
- Înființarea de treceri pentru biciclete, instalarea și adăugarea de semafoare pentru bicicliști
- Amplasarea de indicatoare de circulație și marcaje specifice

Este foarte important ca pistele de biciclete să asigure interconectarea extremităților orașului, a zonelor de promenadă sau a zonelor cu un mare flux pietonal, centre de cartier.

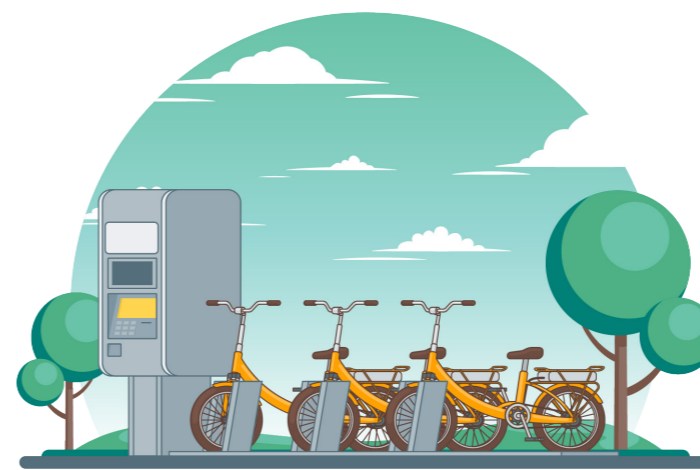
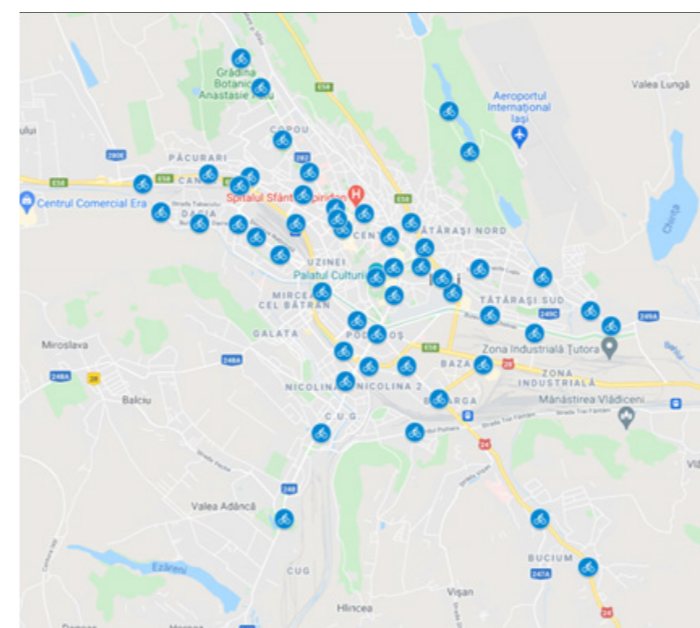
Totodată, pentru asigurarea accesului facil la servicii de transport cu bicicleta, atât pentru locuitorii din Iași cât și pentru turiști, Primăria Municipiului Iași implementează proiectul „SISTEM ALTERNATIV DE MOBILITATE URBANĂ UTILIZÂND STAȚII AUTOMATE DE ÎNCHIRIERE A BICICLETELOR - IAȘI VELOCITY”, care include achiziționarea a 813 biciclete inteligente mecanice, 80 triciclete pentru seniori și pentru persoane cu dizabilități, 37 biciclete inteligente electrice, distribuite în 50 de stații. În figura de mai jos se poate vedea amplasarea propusă pentru stațiile de bike-sharing.

Proiectul va pune la dispoziția cetățenilor, în diferite puncte din Municipiul Iași, biciclete publice, acestea putând fi închiriate (de obicei pe perioade scurte) de către utilizatori înregistrați.

Prin proiectul de închiriere biciclete se propune:

- Operaționalizarea flotei de biciclete inteligente cu computer de bord și modul inteligent de acces, prevăzute cu sisteme de siguranță și monitorizare permanentă GPS, acționate mecanic sau electric;
- Amplasarea de stații inteligente de andocare a flotei de biciclete în diferite puncte de interes ale orașului;
- Amplasarea de terminale de închiriere a bicicletelor, care să asigure o închiriere facilă, cu ajutorul tuturor modalităților electronice (aplicații mobile, portal, SMS etc), precum și pe bază de smartcarduri;
- Asigurarea de stații de depanare pentru reparații de urgență;
- Implementarea unui sistem de management integrat, mentenanță, sistem de logistică, service și distribuție unitară a bicicletelor în stații, inclusiv a unui sistem de comunicații pentru operaționalizarea echipamentelor din teren

Figura 2.51. Stații închiriere biciclete - propunere



2.6. MANAGEMENTUL TRAFICULUI (STAȚIONAREA, SIGURANȚA ÎN TRAFIC, SISTEME INTELIGENTE DE TRANSPORT, SIGNALISTICĂ, STRUCTURI DE MANAGEMENT EXISTENTE LA NIVELUL AUTORITĂȚII PLANIFICATOARE)

2.6.1. PARCĂRI

Parcarea reprezintă o problemă majoră în zonele urbane. Odată cu creșterea accelerată a gradului de motorizare și a cotei modale a deplasărilor cu vehiculul personal, multe orașe suferă de o lipsă acută de locuri de parcare, precum și de un dezechilibru între oferta de parcare și cerere, fie la nivelul întregului oraș, fie în anumite zone specifice.

Politica de gestionare a parcării urbane este unul dintre cele mai puternice instrumente aflate la dispoziția primăriilor pentru a influența tiparele de mobilitate urbană, pentru a controla amenajarea și utilizarea spațiului urban și, în ultimă instanță, pentru a determina calitatea vieții urbane și deci gradul de satisfacție al locuitorilor orașului.

În ultimii ani, în majoritatea orașelor României este o problemă majoră cu privire la creșterea considerabilă a deținerii și utilizării mașinilor personale iar, acest fapt duce la lipsa locurilor de parcare, atât în zonele centrale cât și în cartierele de locuințe.

În vederea evaluării situației actuale în ceea ce privește spațiile de parcare din Municipiul Iași, a fost realizată o analiză a datelor existente, respectiv a reglementărilor în vigoare în ceea ce privește locurile de parcare publice și rezidențiale și taxele corespunzătoare acestora.

În prezent, Serviciul Administrare Parcări, înființat în baza HCL nr. 133/11.04.2017, prin care s-a dispus înființarea Direcției Exploatare Patrimoniu din a cărei structură face parte, exploatează parcările publice și de reședință din Municipiul Iași, fiind cel care încearcă armonizarea cererii cu oferta de locuri de parcare și implementează politica de taxare a parcărilor.

Astfel, Serviciul Administrare Parcări are în administrare 960 de locuri de parcare în parcările publice cu plată, aflate în următoarele locații:



Figura 2.9. Parcări publice cu plată, 2021

Nr. crt.	Denumire parcare publică cu plată	Număr locuri de parcare
1.	Anastasiu Panu	55
2.	Armeană	21
3.	Costache Negri	46
4.	Casa de Cultură a Studenților	40
5.	Golia	94
6.	Hala Centrală	137
7.	Independenței	42
8.	Mitoc	38
9.	Moldova	38
10.	Primăria Municipiului Iași	61
11.	Policlinica Sf. Spiridon	48
12.	Teatru Vasile Alecsandri	57
13.	Cinema Victoria	52
14.	Bd. Socola	98
15.	Bd. Primăverii	75
16.	Piața Nicolina	58
TOTAL		960

Totodată, Serviciul Administrare Parcări administrează în parcările de reședință situate în 389 de locații un număr de 9172 locuri de parcare, din care 8460 locuri ocupate. Un număr de 515 locuri de parcare sunt acordate societăților comerciale, în baza avizelor de utilizare temporară, iar 320 de garaje sunt deținute cu contract încheiat cu Municipiul Iași.

În parcările publice cu plată beneficiază de gratuitate mașinile complet electrice conform HCL 315/2019, iar persoanele cu handicap beneficiază de gratuitate atât în parcările publice cu plată, cât și în parcările de reședință cf Legii nr. 448/2006.

În municipiul Iași există 3 zone de tarifare în funcție de gradul de solicitare:

- ZONA 0 – culoare verde (V)
- ZONA I – culoare roșu (R)
- ZONA II – culoare albastru (A).

Tarifele de parcare pentru autovehicule sunt exprimate valoric în raport cu tariful orar pentru 1 oră de parcare în zona, astfel:

- Tarife orare Zona 0
 - 1,50 lei/30 min. cu TVA
 - 2,00 lei/60 min. cu TVA
- Tarife orare Zona I
 - 1,00 lei/30 min. cu TVA
 - 1,50 lei/60 min. cu TVA
- Tarife orare Zona II
 - 1,00 lei/60 min. cu TVA
 - 1,50 lei/120 min.+TVA
- Abonamente pentru locatari:
 - 80 lei/lună zona 0 cu TVA
 - 40 lei/lună zona I cu TVA

● 20 lei/lună zona II cu TVA

Rezervarea unui loc de parcare pentru instituții publice/private se face numai cu avizul Comisiei Municipale de Circulație, iar tarifele pentru cele trei zone tarifare sunt:

- pentru Zona 0 - 120 lei/loc/lună cu TVA
- pentru Zona I - 60 lei/loc/lună cu TVA
- pentru Zona II - 40 lei/loc/lună cu TVA

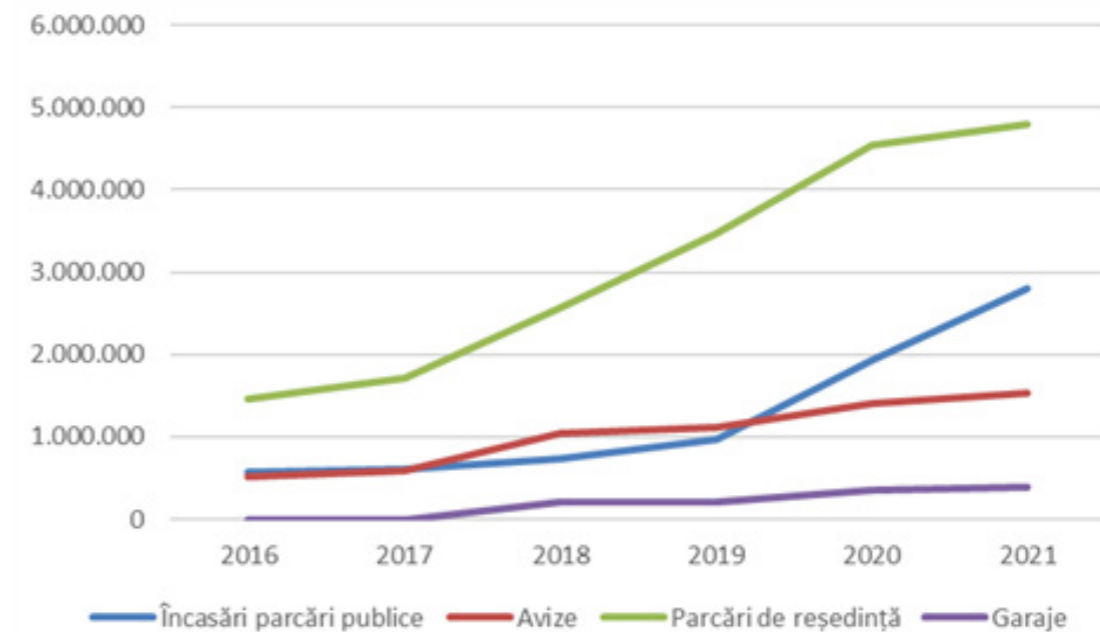
Activitatea Serviciului Administrare Parcări s-a extins foarte mult de la înființarea acestuia, complexitatea și dinamica activității de exploatare a parcărilor de reședință, dar și public din Municipiul Iași fiind evidențiată de evoluția încasărilor, reprezentată în tabelul și graficul de mai jos.



Tabel 2.10. Evoluția încasărilor din cadrul Serviciului Administrare Parcări¹

Sursă venit	Încasări (lei)					
	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Încasări parcări publice (abonamente, parcometre și plăți cu card bancar, sms, aplicație)	564.295	605.324	738.088	976.525	1.930.599	2.808.253
Avize (societăți)	511.868	590.374	1.038.556	1.124.532	1.401.924	1.536.029
Chirii parcări de reședință	1.461.146	1.709.580	2.558.086	3.475.107	4.538.940	4.799.486
Chirii garaje	-	-	215.059	208.172	354.557	394.203
TOTAL GENERAL	2.537.309	2.905.278	4.549.789	5.784.336	8.226.020	9.537.971

Figura 2.52. Evoluția încasărilor din parcări, 2016-2021



Din grafice, se remarcă o creștere relativ constantă a încasărilor din parcările de reședință (cu excepția anului 2021), ceea ce evidențiază faptul că interesul cetățenilor din municipiu pentru închirierea unui loc de parcare a crescut constant.

În ceea ce privește încasările din parcările publice, acestea au cunoscut o creștere accentuată în ultimii 2 ani, de aici rezultând atât creșterea cererii, cât și faptul că tot mai mulți șoferi aleg să plătească parcare, în loc să piardă timpul căutând un loc gratis.

Pe de altă parte, creșterea numărului de autovehicule înmatriculate în Municipiul Iași sau care tranzitează orașul a dus la tot mai multe încălcări ale obligațiilor ce se impun a fi respectate, atât în parcările publice, cât și în cele de reședință, cuantumul amenzilor având valori nesemnificative, fără a avea efectul scontat asupra conștientizării populației legat de obligația respectării regulamentelor în vigoare. De asemenea, au fost constatate o serie de încălcări ale prevederilor contractuale în parcările de reședință, precum și anumite încălcări ale normelor de bună utilizare a parcărilor publice cu plată.

Având în vedere cele de mai sus, precum și necesitatea asigurării unui cadru necesar dezvoltării și modernizării sistemului de parcări publice și de reședință, în care se implementează modalități noi de plată a tarifelor de parcare în parcările publice cu plată, respectiv plata cu SMS și prin aplicație cu card bancar, cu scopul de a răspunde noilor cerințe și pentru a asigura un cadru legal care să creeze premisele dezvoltării acestui domeniu de activitate, pe 28.04.2022 a fost aprobat prin Hotărârea a Consiliului Local: Regulamentul de exploatare a domeniului public destinat parcării autovehiculelor în Municipiul Iași.

¹Sursa: Direcția Exploatare Patrimoniu – Serviciul Administrare Parcări

Prin acest document sunt reglementate o serie de aspecte legate de modul de gestionare și de funcționare al sistemului de parcare aparținând domeniului public și privat al Municipiului Iași, precum și taxarea parcării autovehiculelor, în scopul controlului traficului staționar, o parte a prevederilor fiind

☉ Pentru parcările de reședință:

- Administrarea și exploatarea acestor parcări se face prin închiriere în urma unei licitații publice
- Contractele de închiriere asigură titularilor acestora locul de parcare în intervalul orar 16.00-08.00, excepție făcând zilele de sâmbătă, duminică și sărbătorile legale, când dreptul de utilizare este 24/24 ore

☉ Pentru parcările cu plată:

- Se disting următoarele tipuri de zone de staționare:
- Spațiu de parcare fără barieră
 - Spațiu de parcare cu barieră
 - Zone de parcare delimitate la marginea carosabilului
- Orice altă zonă stabilită cu aprobarea Comisiei Municipale de Circulație
- Nivelul tarifelor pentru parcările publice cu plată se stabilește diferențiat în parcările longitudinale de pe arterele de circulație față de restul parcărilor publice cu plată sau pe zone tarifare, conform hotărârilor anuale ale Consiliului Local
 - Achitarea contravalorii timpului de parcare se poate face prin următoarele metode:
 - Achiziționarea tichetului de parcare înainte de ocuparea locului de parcare, de la lucrătorul comercial din parcare
 - Achiziționarea tichetului de parcare de la parcometru
 - Achiziționarea abonamentelor de parcare
 - Plata prin transmitere SMS
 - Aplicație de autotaxare
 - Alte soluții de achitare a contravalorii serviciului prestat și aprobate de autoritatea locală
 - Programul de funcționare a parcărilor cu plată:
 - Luni – sâmbătă: în intervalul orar 08.00 – 20.00
 - Duminică și sărbători legale: gratuit

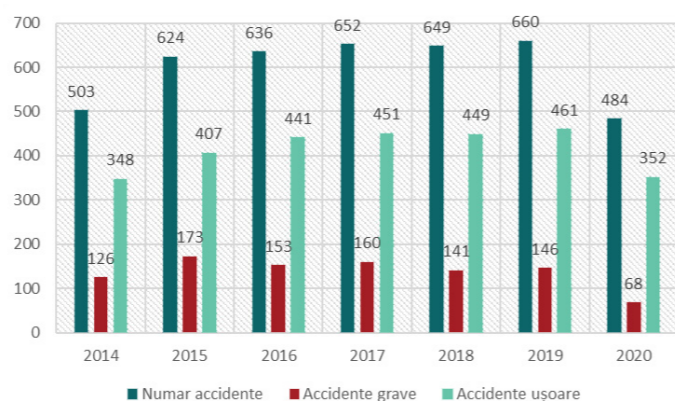


2.6.2. SIGURANȚA RUTIERĂ

Siguranța circulației a fost analizată în raport cu accidentele înregistrate în perioada 2014-2020. Valorile prezentate în continuare se referă la accidentele produse atât pe raza municipiului Iași, în zona intravilană, cât și în celelalte localități aferente Zonei Metropolitane.

Variația numărului de accidente pentru Municipiul Iași este reprezentată în graficul de mai jos.

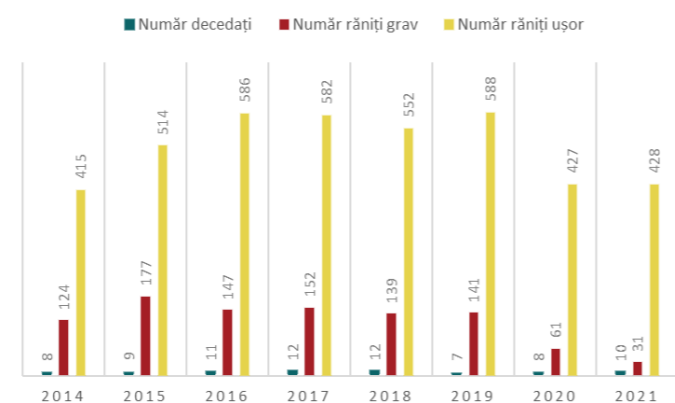
Figura 2.53. Variația numărului de accidente, Municipiul Iași, 2014-2020¹



În perioada analizată, numărul accidentelor a crescut semnificativ în 2015, după care a avut o evoluție aproximativ constantă, cu excepția anului 2020. Scăderea accentuată din anul 2020, atât a numărului total de accidente, cât și a celor grave, respectiv ușoare, se datorează, în mod evident, restricțiilor de circulație impuse din cauza pandemiei COVID-19.

Consecințele accidentelor sunt prezentate în graficul de mai jos.

Figura 2.54. Variația consecințelor accidentelor, Municipiul Iași, 2014-2021¹



După cum se observă, valorile prezintă o evoluție similară cu cea a numărului de accidente. Pentru anul 2020, sunt semnalate drept principale cauze ale accidentelor:

- Neacordare prioritate vehicule (85)
- Indisciplină pietoni (84)
- Indisciplină bicicliști (57)
- Neacordare prioritate pietoni (46)
- Nerespectarea distanței între vehicule (43)
- Neadaptarea vitezei la condițiile de drum (32)
- Alte cauze (73)

¹Sursa: Inspectoratul Județean de Poliție Iași

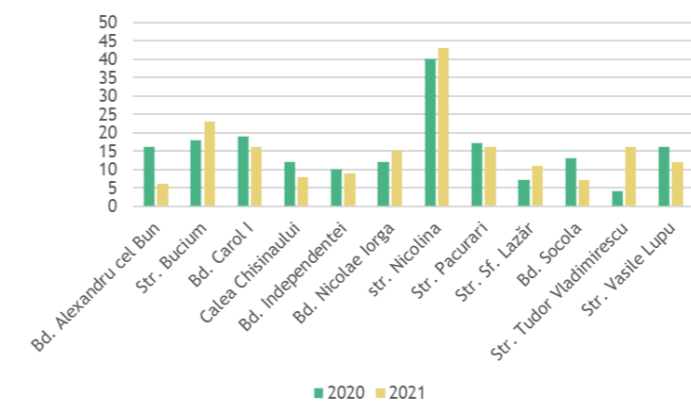
Prin urmare, se observă că accidentele au drept cauze principale neacordarea priorității pentru vehicule sau pietoni (31,2%), dar și indisciplinarea pietonilor (20,0%) și a bicicliștilor (13,6%) generează accidente în municipiu.

Arterele identificate ca cele mai vulnerabile din punct de vedere al siguranței circulației, pentru anii 2020 și 2021, sunt următoarele:

Tabel 2.11. Artere rutiere cu număr mare de accidente, Municipiul Iași¹

Denumire stradă	2020	2021
Bd. Alexandru cel Bun	16	6
Str. Bucium	18	23
Bd. Carol I	19	16
Calea Chisinaului	12	8
Bd. Independentei	10	9
Bd. Nicolae Iorga	12	15
str. Nicolina	40	43
Str. Pacurari	17	16
Str. Sf. Lazăr	7	11
Bd. Socola	13	7
Str. Tudor Vladimirescu	4	16
Str. Vasile Lupu	16	12

Figura 2.55. Artere cu număr ridicat de accidente, Municipiul Iași



Pentru comunele din Zona Metropolitană Iași, evoluția accidentelor și a consecințelor acestora sunt prezentate mai jos, atât la nivel centralizat, cât și pentru fiecare comună în parte².

¹Sursa: Inspectoratul Județean de Poliție Iași
²Sursa: Inspectoratul Județean de Poliție Iași

Figura 2.56. Evoluția numărului de accidente și a consecințelor acestora, ZMI, 2014-2021

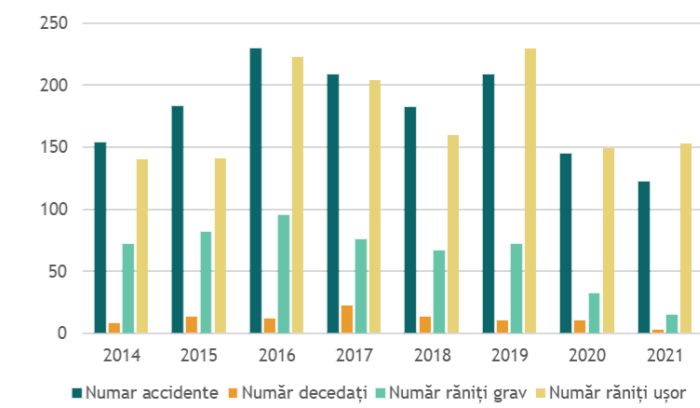


Figura 2.57. Evoluția numărului de accidente și a consecințelor acestora, Com. Aroneanu, 2014-2021

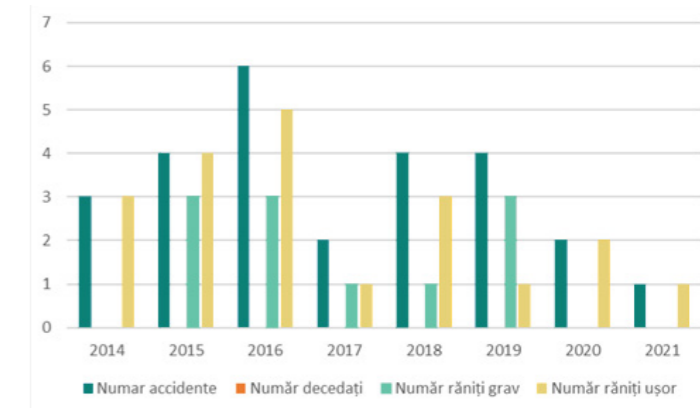


Figura 2.58. Evoluția numărului de accidente și a consecințelor acestora, Com. Bârnova, 2014-2021

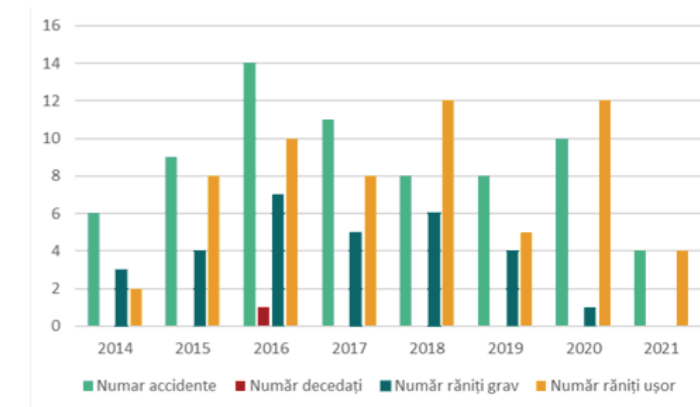


Figura 2.59. Evoluția numărului de accidente și a consecințelor acestora, Com. Ciurea, 2014-2021



Figura 2.60. Evoluția numărului de accidente și a consecințelor acestora, Com. Comarna, 2014-2021

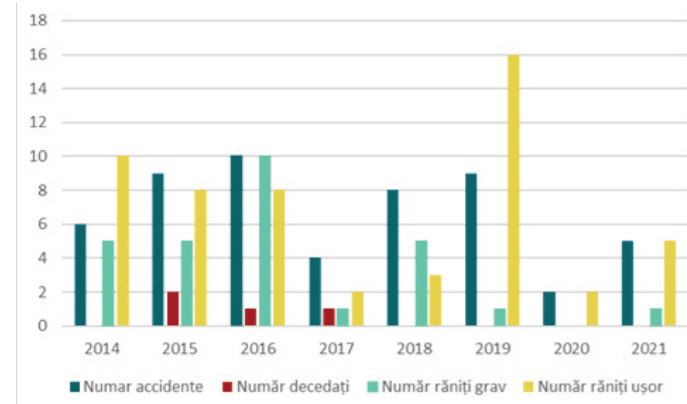


Figura 2.61. Evoluția numărului de accidente și a consecințelor acestora, Com. Dobrovăț, 2014-2021

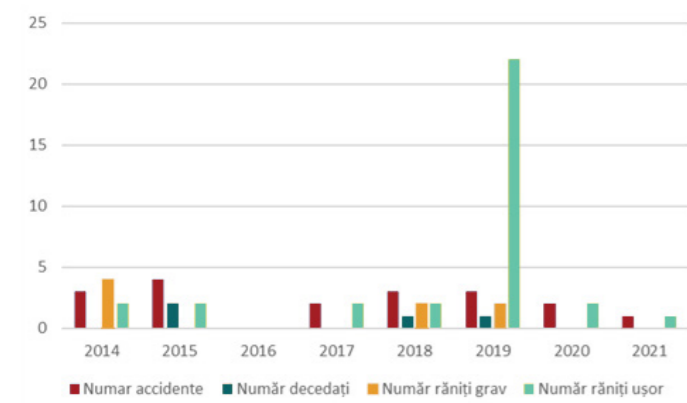


Figura 2.62. Evoluția numărului de accidente și a consecințelor acestora, Com. Holboca, 2014-2021

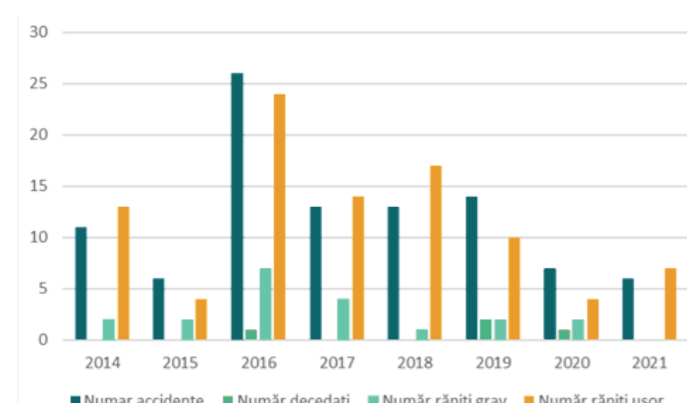


Figura 2.63. Evoluția numărului de accidente și a consecințelor acestora, Com. Lețcani, 2014-2021

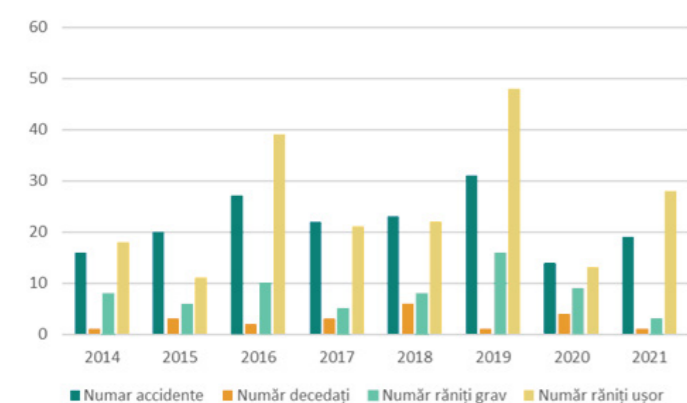


Figura 2.64. Evoluția numărului de accidente și a consecințelor acestora, Com. Miroslava, 2014-2021

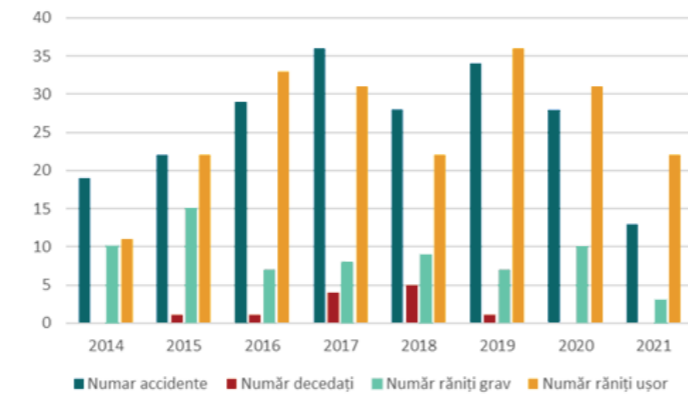


Figura 2.65. Evoluția numărului de accidente și a consecințelor acestora, Com. Mogoșești, 2014-2021

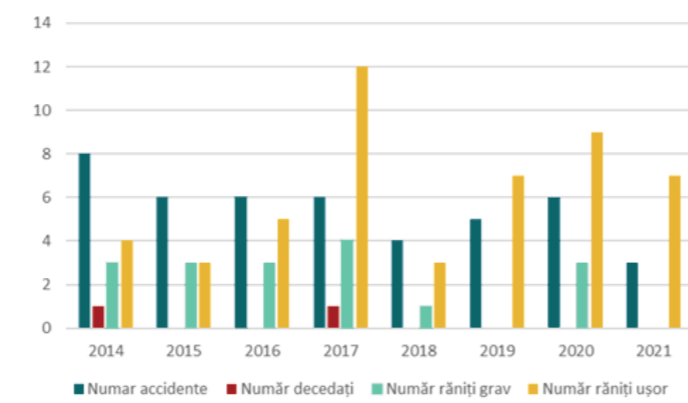


Figura 2.66. Evoluția numărului de accidente și a consecințelor acestora, Com. Movileni, 2014-2021

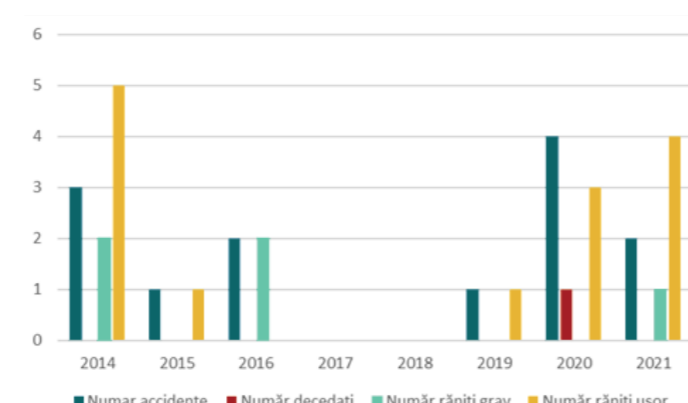


Figura 2.67. Evoluția numărului de accidente și a consecințelor acestora, Com. Popricani, 2014-2021

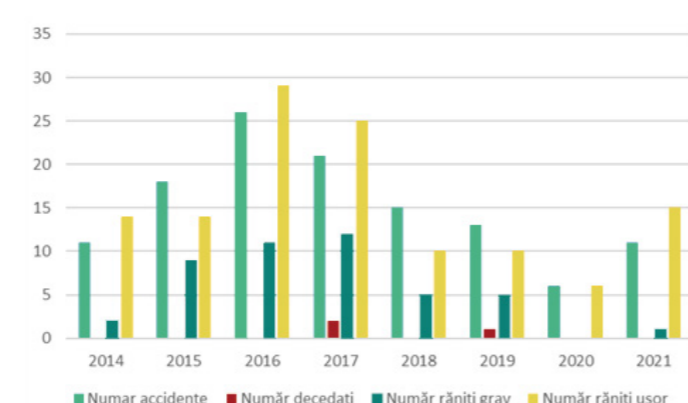


Figura 2.68. Evoluția numărului de accidente și a consecințelor acestora, Com. Prisăceni, 2014-2021

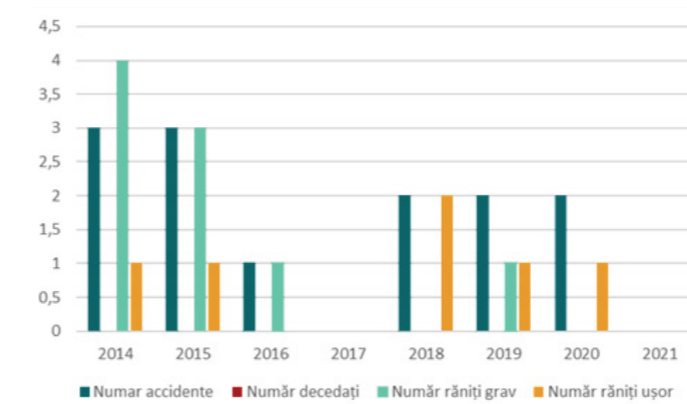


Figura 2.69. Evoluția numărului de accidente și a consecințelor acestora, Com. Rădăuți, 2014-2021

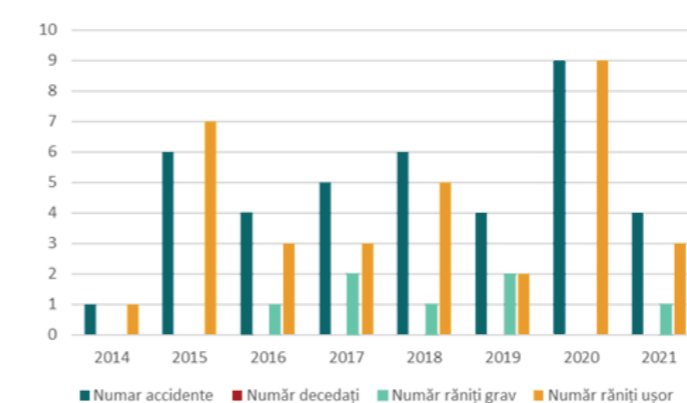


Figura 2.70. Evoluția numărului de accidente și a consecințelor acestora, Com. Schitu Duca, 2014-2021

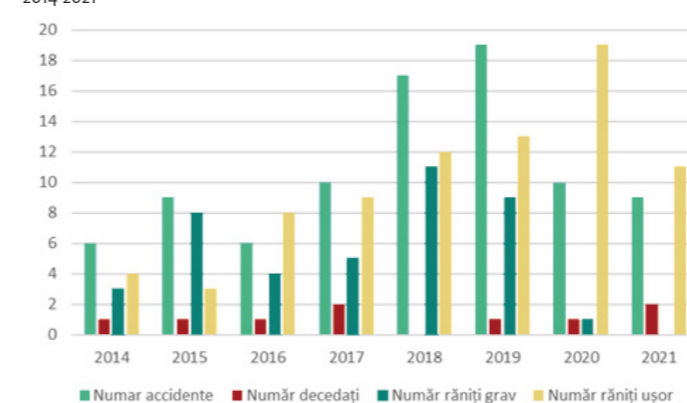


Figura 2.71. Evoluția numărului de accidente și a consecințelor acestora, Com. Tomești, 2014-2021

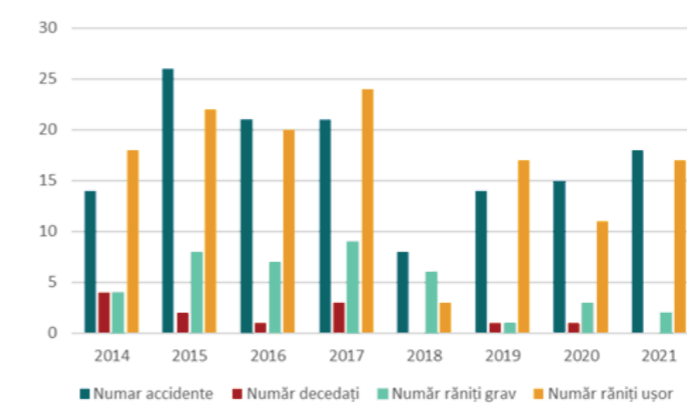


Figura 2.72. Evoluția numărului de accidente și a consecințelor acestora, Com. Tutora, 2014-2021

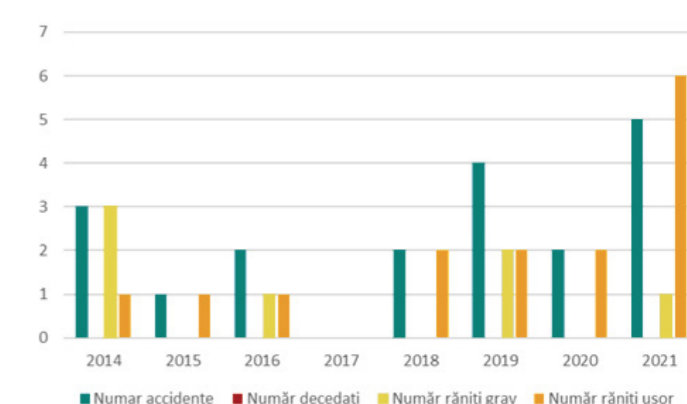


Figura 2.73. Evoluția numărului de accidente și a consecințelor acestora, Com. Ungheni, 2014-2021

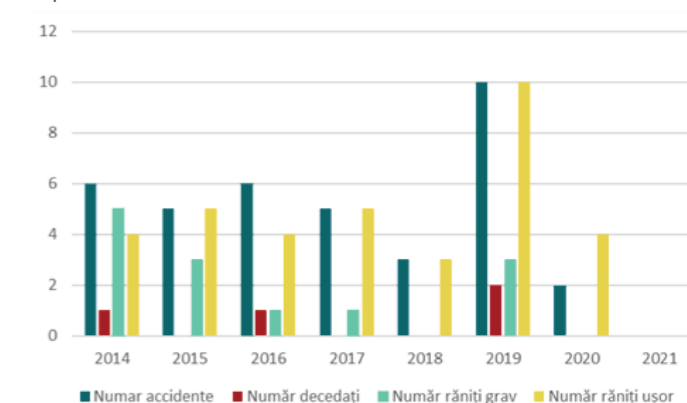


Figura 2.74. Evoluția numărului de accidente și a consecințelor acestora, Com. Valea Lupului, 2014-2021

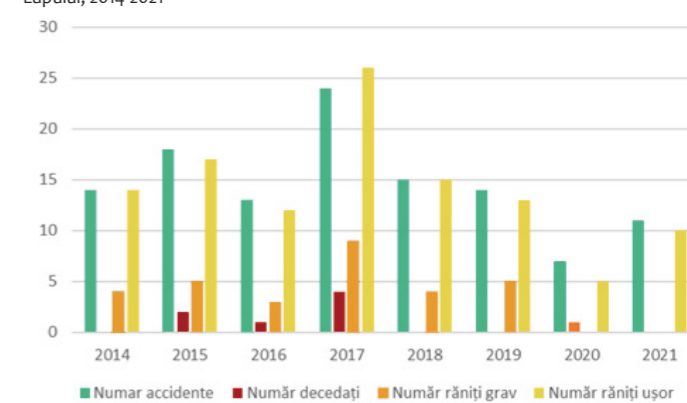
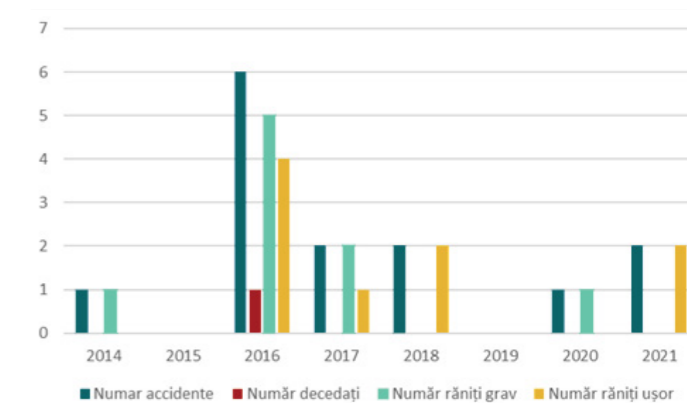


Figura 2.75. Evoluția numărului de accidente și a consecințelor acestora, Com. Victoria, 2014-2021



Analizând comparativ incidența accidentelor în comunele componente ale ZMI, pentru anul 2021, se constată că numărul cel mai mare de accidente se regăsesc în: com. Miroslova, com. Lețcani, com. Ciurea, com. Tomești, com. Popricani și com. Valea Lupului, adică acele comune care au și populația cea mai mare. O excepție o reprezintă com. Holboca, aceasta având un număr redus de accidente raportat pentru anul 2021, în ciuda faptului că este a 3-a comună din ZMI, din punct de vedere al numărului populației.

Analiza numărului de accidente conduce la necesitatea includerii în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Polul de Creștere Iași a măsurilor și proiectelor care să conducă la creșterea siguranței rutiere, care să asigure abordarea problemelor legate de: organizarea circulației rutiere, semnalizarea statică și dinamică, managementul traficului, treceri de pietoni semnalizare, semnalizarea rutieră specifică pentru bicicliști și crearea de soluții alternative de mobilitate urbană. De asemenea, prin impulsionearea utilizării cu preponderență a transportului public și a soluțiilor de mobilitate alternativă, așa cum este bike-sharing-ul, numărul de accidente poate scădea vertiginos, în beneficiul creșterii performanței în transportul public.

2.6.3. SISTEME INTELIGENTE DE TRANSPORT

În Municipiul Iași, organizarea și controlul traficului sunt realizate prin reglementări pe baza indicatoarelor de circulație și a marcajelor rutiere (semnalizare rutieră statică) și prin reglementări prin semaforizare (semnalizare rutieră dinamică).

Capacitatea rețelei și calitatea traficului pe ansamblul unei rețele stradale este determinată în principal de intersecții și mai puțin de legăturile dintre acestea și capacitatea acestora. Prin urmare, organizarea și funcționarea intersecțiilor este esențială pentru performanța generală a rețelei stradale și poartă cel mai mare potențial pentru îmbunătățire.

În Municipiul Iași este implementat un sistem inteligent de management al traficului, care, prin capacitatea de modificare a timpilor de semaforizare în funcție de informațiile în timp real asupra fluxurilor de trafic, contribuie la îmbunătățirea calității mediului prin reducerea emisiilor GES, datorită reducerii coloanelor de vehicule și a timpilor de așteptare la semafor.

În tabelul de mai jos sunt prezentate intersecțiile semaforizate din Municipiul Iași:

Tabel 2.12. Lista intersecțiilor semaforizate, Municipiul Iași

Nr. crt.	Denumire intersecție semaforizată
Locații incluse în sistemul de management al traficului	
1	Sos. Bucium - B-dul Poitiers
2	Sos. Nicolina - Scoala nr. 42
3	Sos. Nicolina - B-dul Poitiers
4	Sos. Nicolina - Sos. Tudor Neculai - Str. Prof Ion Inculet
5	Sos. Nicolina - Str. Salciilor-Str. Frumoasa
6	Str Cerna - Calea Galata
7	B-dul N. Iorga - Str. Hatman Sendrea (pasaj Calea Ferata)
8	Str. Nicolina - Aleea Rozelor
9	Str. Nicolina - Str. Palat - Splai Bahlui (Pod Ros)
10	B-dul. Tutora
11	B-dul Nicolae Iorga - B-dul Socola - B-dul Primaverii
12	B-dul Primaverii - Calea Chisinaului
13	B-dul Nicolae Iorga -Mitropolit Varlaam (Kaufland)
14	B-dul Socola - Str. Bucium
15	Str. Palat - Str. Sf. Andrei
16	Str. Palat - B-dul Stefan cel Mare si Sfant- Str. Anastasie Panu
17	B-dul Stefan cel Mare si Sfant - Str. Colonel Langa
18	Str. Anastasie Panu - Str. Sf. Lazar
19	Str. Elena Doamna - Str. Anastasie Panu
20	B-dul Stefan cel Mare si Sfant - Str. I.C. Bratianu
21	Bld. Stefan cel Mare si Sfant - 14 `Decembrie 1989
22	Bld. Stefan cel Mare si Sfant - Horia
23	B-dul Tudor Vladimirescu - Str. Elena Doamna -Str. Vasile Lupu
24	Aleea Prof. Dr. Ing. Ghe. Alexa - B-dul T. Vladimirescu
25	Str. Garii - Str. Silvestru-Str strapungerii Silvestru
26	Str. Cuza Voda - Str. I. C. Bratianu



27	Str. Cuza Voda - Str. Armeana-Str George Enescu
28	B-dul T. Vladimirescu -Str. Eternitate -Str. Cucu - Bdul CA Rosetti
29	B-dul Independentei -Str. Sararie - Str. Stihii
30	Str. G. Enescu - B-dul Independentei
31	B-dul Independentei -Str. M. Eminescu - Str. I.C. Brătianu
32	B-dul Independentei -Str. V. Alecsandri - Str Uni-versității
33	B-dul Independentei -Str. N. Balcescu-Pasaj Emi-nescu
34	P-ta Mihai Eminescu
35	B-dul Carol I - Str. Toma Cozma - Str. General H.N. Berthelot
36	B-dul Carol I -Universitate
37	B-dul Carol I - Str. Gheorghe Asachi
38	Str. Pacurari - Str. O. Bancila
39	Sos. Pacurari - Str. Muntenimii
40	Calea Chisinaului - Str. Bucium -nefuncțional
41	Str. Bucium - Str. Al. O. Teodoreanu
42	Sos. Pacurari - Kaufland
43	Sos. Pacurari - Aleea Pacurari (Str. Popauti)
44	Sos. Pacurari - Aleea Cimitirului Evreiesc
45	Bld. Alexandru cel Bun -Str. Roman Voda
46	Bld. Alexandru cel Bun -Str. Olt (P-ta Voievozilor / Complex Minerva)
47	Str. Elena Doamna - Str. Grigore Ghica Voda - Str Ornescu
48	B-dul Chimiei - B-dul Tudor Vladimirescu - Bld. Prof.dr.doc. Dimitrie Mangeron
49	Splai Bahlui mal drept -B-dul T. Vladimirescu
50	Sos.Pacurari - Sos.Rediu
51	Str. Canta - Stradela Canta
52	Sos. Pacurari (Str. Cazarmilor)
53	Sos. Moara de Foc - Str. O. Bancila
54	Str. Garii - Str. Sf. Petru Movila - str Zugravi

55	Sos Nationala - Str. Milcov- Str Prof Paul Bujor
56	Piața Alexandu cel Bun
57	Str. Silvestru (Statie tramvai - Sub pasaj ACB)
58	B-dul Nicoale Iorga(in dreptul Calea Galata - la nord de pasaj CF)
59	B-dul Nicoale Iorga(in dreptul Str. Hatman Sen-drea - la sud de pasajul CF)
60	B-dul Socola - Str. Bularga
61	B-dul Stefan cel Mare si Sfant - Str. Trei Ierarhi -STR. Costache Negri
62	Str. Costache Negri -DS1068(Acces Anastasie Panu)
63	Str. Anastasie Panu (in apropiere de intersecție cu Bdul Stefan cel Mare si Sfant) - DS1068(Acces Costache Negri)
64	B-dul T. Vladimirescu -Str. Conductelor
65	Sos. Pacurari - Varianta Sosea Rediu-DS 3053
66	Sos Arcu - Str Bacinschi
67	B-dul Alexandru cel Bun -Str. Milcov - Str. Cerna -Str. Sarmisegetuza
68	B-dul D. Cantemir - B-dul N. Iorga
69	B-dul D. Cantemir - Str. Decebal
70	B-dul D. Cantemir - Sos. Nationala
71	B-dul D. Cantemir - Splai Bahlui mal drept
72	B-dul D. Cantemir - Splai Bahlui mal stang
73	B-dul Nicolae Iorga (vest fata de int cu Nicolina)
74	B-dul Nicolae Iorga (est fata de intersecția cu Nicolina)
75	B-dul Tudor Vladimirescu- Str. Ornescu - Str. Tatarasi
76	Str. Sf. Petru Movila - Str Săulescu - Std Silvestru -Str. I.P. Pavlov
77	B-dul Nicolae Iorga - Sos. Nationala (Pod Piatra)
78	Str. Canta - Sos. Moara de Foc - str Muntenimii
79	Str. Pantelimon Halipa (Spitalul de recuperare)
80	Str. Nicolina (Posta)
81	Sos. Nicolina - Rond CUG
82	B-dul Alexandru cel Bun -Str. Basarabi

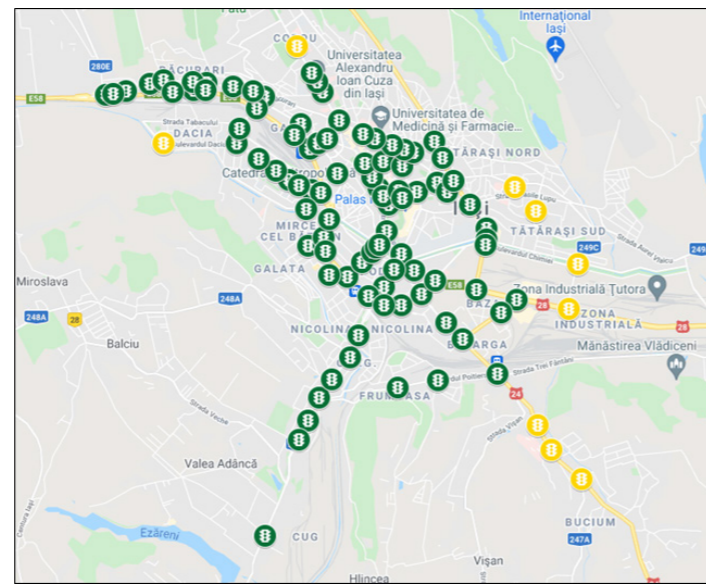
83	Str. Canta - Ds3053
84	Str. Pacurari (intre Str.Muntenimii si Str. Petru Poni)
85	Sos. Arcu - Str. Garii -Str. Arcu
86	B-dul Dacia-B-dul Alexandru cel Bun - Str Sarmisegetuza
87	Sos. Nationala - Str.Tabacului-Str Sarmisegetuza
88	B-dul Poitiers - Str. Manta Rosie
89	B-dul Poitiers - Str. Cetatuia
90	Calea Chisinaului - B-dul. Tudor Vladimirescu
91	Pacurari - Petru Poni - Niciman
92	Sos.Nicolina - Str.Miroslava - Str.Razoarelor
93	Soa.Nicolina - Biserica Inaltarea Domnului
94	Silvestru - Bacinschi

Locații care nu sunt incluse în sistemul de management al traficului

1	Bld. Dacia-Strămoșilor
2	Bld. Carol I -Str. Oastei
3	str. Dudescu -Școala 22
4	str. V. Lupu-str. Han Tătar
5	str. Vasile Lupu-Pod Metalurgiei
6	Bld. Metalurgiei-bld. V. Săhleanu
7	Șos. Bucium - Spital Socola
8	Șos. Bucium - Fundac Socola
9	Șos Bucium- Șos. Bârnova (3 Sarmale)
10	Calea Chisinaului - Str. Bucium

Localizarea acestora în rețeaua rutieră a Municipiului Iași este prezentată în harta de mai jos.

Figura 2.76. Intersecțiile semaforizate din municipiul Iași

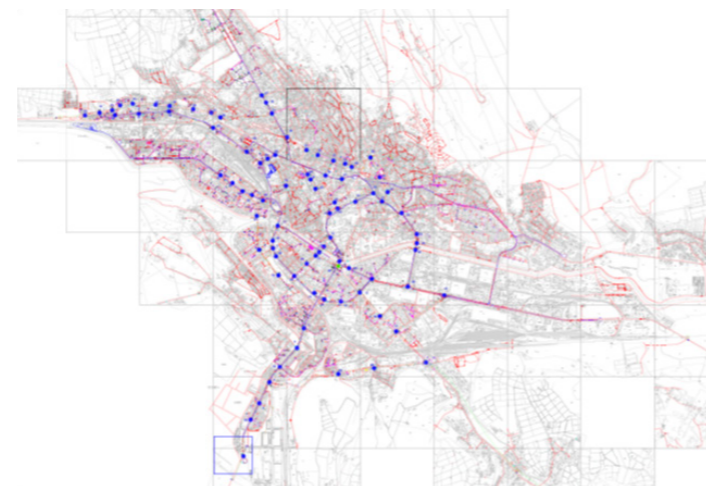


Pentru asigurarea promovării mobilității urbane durabile, sistemul inteligent de management al traficului trebuie să aibă ca principal scop îmbunătățirea eficienței transportului public de călători, prin asigurarea prioritizării vehiculelor de transport public la trecerea prin locațiile semaforizate. Prin corelarea funcției de prioritarizare cu asigurarea unor benzi dedicate pentru transportul public pe anumite tronsoane ale arterelor acoperite de sistem se obține asigurarea unor timpuri de deplasare mai mici pentru transportul public, precum și la o mai bună respectare a graficului de circulație, cu efect asupra creșterii atractivității și eficienței (datorită reducerii consumului de combustibil) acestui mod de transport, și, implicit, la creșterea numărului de călători cu transportul public și reducerea numărului de kilometri parcurși cu autovehiculele private.

O componentă esențială a oricărui sistem inteligent de transport este cea de comunicații. În scopul asigurării implementării/extinderii sistemelor inteligente de transport este necesară asigurarea unei infrastructuri de comunicații performante, care să reprezinte suportul necesar și pentru alte aplicații smart-city de la nivelul orașului.

Rețeaua de fibră optică existentă în Municipiul Iași este reprezentată mai jos.

Figura 2.77. Rețeaua de fibră optică, Municipiul Iași¹



¹ Sursa: Primăria Municipiului Iași

2.7. IDENTIFICAREA ZONELOR CU NIVEL RIDICAT DE COMPLEXITATE (ZONE CENTRALE PROTEJATE, ZONE LOGISTICE, POLI OCAZIONALI DE ATRACȚIE/GENERARE DE TRAFIC, ZONE INTERMODALE - GĂRI, AEROGĂRI ETC.)

Zonele cu nivel ridicat de complexitate din cadrul ariei acoperite de Planul de Mobilitate Urbană Durabilă sunt acele zone specifice pentru care sunt identificate aspecte complexe ce țin de transportul multi și intermodal, cum ar fi zonele istorice urbane, zone comerciale/logistice, zone cu atracții turistice, zone intermodale, zone cu o mare concentrare a fluxurilor de transport.

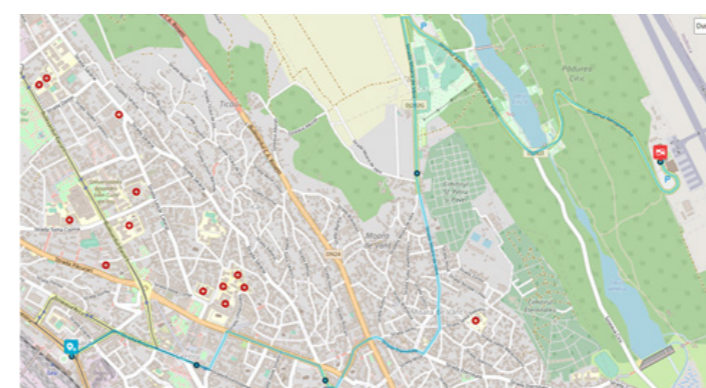
Pentru Polul de creștere Iași, astfel de zone cu nivel ridicat de complexitate sunt:

- Terminalele de transport: stații și autogări, gări, aeroport
- Zona Centrală
- Parcuri, grădini, zone de agrement: Grădina Botanică, Parcul Copou, Parcul Teatrului Național, Grădina Palas
- Centrele comerciale
- Unitățile de învățământ

Mai jos sunt evidențiate legăturile asigurate de transportul public local cu terminalele de transport care deservește alte moduri de deplasare, respectiv gările și aeroportul, dar și cu autogările ce asigură legătura cu transportul public județean.

Astfel, legătura între Gara Centrală și Aeroport este realizată prin intermediul liniei expres de autobuz 50, al cărei program de circulație este în strânsă legătură cu orarul zborurilor. Pentru cursele interne, autobuzul sosește la aeroport cu cel puțin o oră înaintea decolării avioanelor, respectiv pleacă de la aeroport după cel puțin 20 de minute de la aterizare. În cazul curselor externe, acești timpi se măresc la minim două ore pentru decolări și minim 30 de minute pentru aterizări.

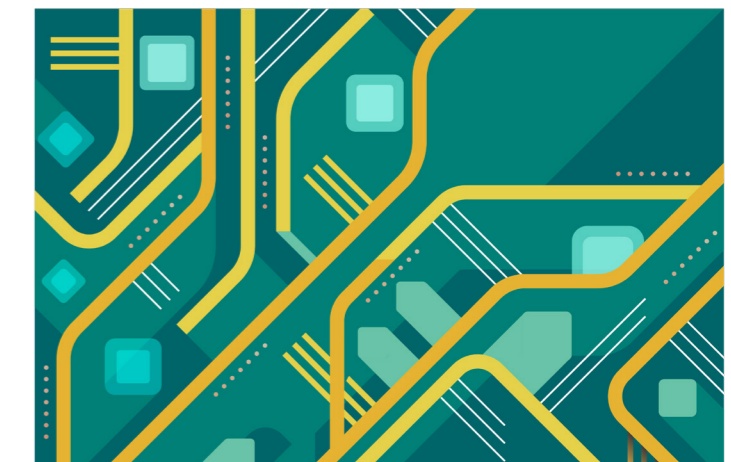
Figura 2.78. Linia expres 50 (Gara Centrală – Aeroport)



Legătura între transportul public local și gările din Municipiul Iași se realizează pe următoarele trasee:

- Gara Centrală:
 - Autobuze: 19, 30, 30b, 36, 50
 - Tramvaie: 3, 6, 7

- Gara Nicolina:
 - Autobuze: 30, 30b
 - Tramvaie: 11
 - Gara Socola:
 - Autobuze: 51.
- Legătura între transportul public local și autogările din Municipiul Iași se realizează pe următoarele trasee:
- Autogara Transbus Codreanu:
 - Autobuze: 19, 30, 30b, 36, 50
 - Tramvaie: 3, 6, 7
 - Autogara Iași Vest:
 - Autobuze: 19, 30, 30b
 - Tramvaie: 7
 - Autogara Real:
 - Autobuze: 19, 30, 30b
 - Tramvaie: 7
 - Autogara Eurovoyage:
 - Autobuze: 5, 29
 - Tramvaie: 1, 7, 8, 11





PARTEA 1

3. MODELUL DE TRANSPORT



3.1. PREZENTARE GENERALĂ ȘI DEFINIREA DOMENIULUI

3.1.1. PREZENTARE GENERALĂ

Pentru analiza situației actuale și definirea acesteia prin intermediul unor parametri de mobilitate, precum și pentru testarea măsurilor propuse și evidențierea rezultatelor acestora, în realizarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Polul de creștere Iași a fost realizată actualizarea modelului de transport care stă la baza acestuia.

Modelul de transport reprezintă o reprezentare abstractizată a deplasării persoanelor și mărfurilor în cadrul unui sistem de transport, cu rolul de a crea o imagine a modului în care cererea de transport va reacționa în timp la schimbări aduse la nivelul ofertei de transport, exprimată prin politici de transport, infrastructură și servicii de operare.

Modelul de Transport, este una dintre cele mai importante componente a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă. Acesta poate avea mai multe versiuni care să poată fi utilizate în evaluarea situației actuale, dar mai ales pentru evaluarea impactului pe care îl poate avea realizarea sau nerealizarea de proiecte în domeniul mobilității urbane.

Modelul de transport, ca parte a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă, abordează următoarele două aspecte esențiale:

- Analiza situației actuale, prin modelul pentru anul de bază, pentru identificarea necesităților de dezvoltare și a punctelor slabe în general

- Dezvoltarea scenariilor de perspectivă, pe anii de prognoză stabiliți, și analiza rezultatelor implementării acestor scenarii, respectiv efectele dezvoltărilor socio-economice, ale planurilor de dezvoltare urbană, proiectelor de infrastructură și a altor măsuri operaționale și organizaționale.

În concluzie, modelul de transport are rolul de a crea o imagine a modului în care comportamentul de călătorie, modelele de călătorie și solicitările vor reacționa în timp la schimbări de politici de transport, infrastructură sau servicii, la variații ale nivelului populației sau la schimbări ale distribuției spațiale a acesteia, la schimbări socio-economice.

Un model de transport trebuie să reprezinte, la un nivel acceptabil, situația existentă a transportului în ceea ce privește cererea de călătorii și condițiile de exploatare. Aceasta este



măsurată în materie de moduri de călătorie, număr de vehicule pe rețea, timp de călătorie și localizare și amplitudine a fenomenului de congestie.

Modelul de transport pentru Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Polul de creștere Iași a fost dezvoltat pe o aplicație comună ce include patru componente de bază:

- Un model de rețea aferent rețelei stradale/rutiere
- Un model de rețea aferente transportului public
- Un model de cerere aferent cererii de călătorie pentru persoane (transport privat/transport public)
- Un model de cerere aferent cererii de călătorie pentru transportul de marfă.

Modelul de transport realizat în cadrul PMUD Iași la nivelul anilor 2014-2015 a fost implementat cu ajutorul software-ului de planificare a transportului, PTV VISUM. Alegerea acestui instrument software a fost realizată la momentul respectiv ținând cont de respectarea liniilor directoare propuse în următoarele documente de referință în acest domeniu:

- Ghidul de modelare a transporturilor WebTag elaborat de Departamentul de Transport din Marea Britanie (<http://www.dft.gov.uk/webtag/index.php>)

- Ghidul de Evaluare JASPERS (pentru transport): Utilizarea Modelelor de Transport în Planificarea Transporturilor și Evaluarea Proiectului; Versiunea 2, Februarie 2014,

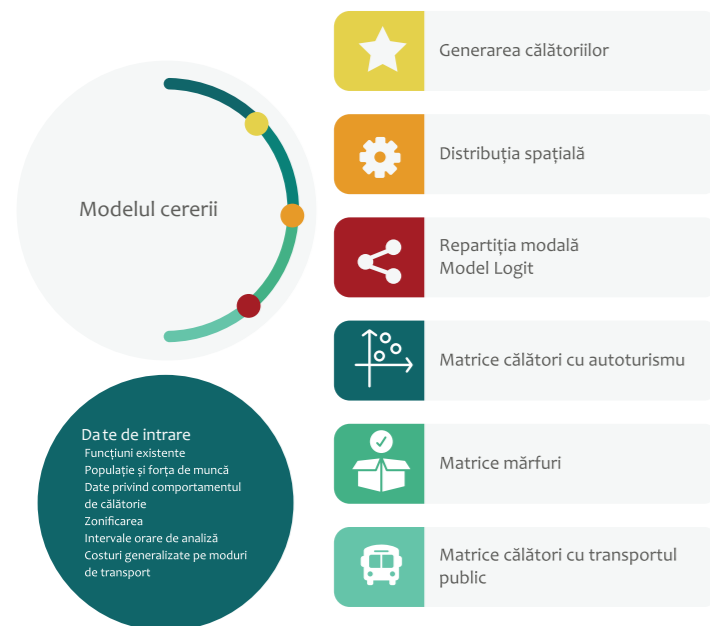
- Ghidul propus în cadrul Master Planului General de Transport pentru România (Ghid de modelare în transporturi). Evoluția în timp a datelor care au stat la baza dezvoltării acestuia conduce la nevoia unei actualizări periodice care să permită adaptarea acestuia și recalibrarea lui în raport cu situațiile care nu au putut fi previzionate de dezvoltatorul inițial. Apariția acestor situații poate avea un caracter aleator fiind influențate de evenimente perturbatoare (situații de urgență, cutremure, acte de violență, modificări în structura populație datorită unor stări conflictuale în alte zone ale globului) sau de factori politici care răspund într-o manieră mult mai rapidă la cerințele sociale ale populației decât era previzionat. Totuși prin acest proces de reactualizare a modului de transport nu trebuie modificate principalele aspecte pe care acesta trebuie să le

abordeze avute în vedere la momentul dezvoltării inițiale.

Astfel, modelul de cerere este realizat utilizând modelul clasic în patru pași conform ghidurilor menționate anterior, având la baza date de intrare ce exprimă caracteristici socio-demografice, economice și de comportament a utilizatorilor din zona analizată.

Structura generală a modelului de cerere împreună cu componenta de afectare este prezentată în PMUD-ul anterior, aceasta fiind sintetizată în figura de mai jos.

Figura 3.1. Structura modelului de transport



Concluzionând, modelul de transport actualizat a fost utilizat pentru:

- Evaluarea situației existente, prin:
 - Identificarea cererii legate de vehicule și pasageri și a condițiilor operaționale privind sistemul de transport.
 - Scopul deplasărilor, originea și destinația acestora.
 - Distribuția călătoriilor pe ore de vârf și ca medie zilnică
 - Alegerea modală: modalitatea de efectuare a călătoriilor, pe moduri de transport
 - Afectarea traficului: alegerea rutelor disponibile la nivelul rețelelor de transport, lându-se în considerare capacitatea secțiunilor de rețea și disponibilitatea serviciilor de transport public.
 - Identificarea problemelor existente

● Realizarea de prognoze asupra mobilității pentru anii de perspectivă stabiliți, pe baza datelor și proiecțiilor demografice și economice (proiecții referitoare la populație, gospodăria, ocuparea forței de muncă și deținerea de autoturisme etc.) și a cererii de mobilitate pentru anul de prognoză.

● Estimarea efectelor implementării unor proiecte/măsură de mobilitate, a unor pachete de proiecte/măsură de mobilitate sau a unei strategii privind mobilitatea și accesibilitatea, prin:

- Asistență în realizarea scenariului optim pentru anumite proiecte, prin care se urmăresc criteriile specifice.
- Evaluarea impactului pe care un proiect/măsură sau un pachet de proiecte/măsură propuse îl au asupra fluxurilor de transport din rețea, prin prisma modificării parametrilor selectați.
 - Evaluarea impactului asupra numărului de utilizatori ai transportului public, ca urmare a unor schimbări de rute, orar de circulație, creșterea vitezei medii, îmbunătățirea calității serviciilor etc.
 - Evaluarea modificărilor asupra alegerilor modale.
 - Compararea unor scenarii alternative și asistență în alegerea variantei optime, în vederea atingerii parametrilor selectați.
 - Extragerea de informații pentru elaborarea studiului de impact asupra mediului.



3.1.2. ACOPERIREA SPAȚIALĂ

Pentru necesitățile de modelare ale prezentului plan strategic, aria de studiu considerată este reprezentată de Zona Metropolitană Iași formată din Municipiul Iași, Comuna Aroneanu, Comuna Bârnova, Comuna Ciurea, Comuna Comarna, Comuna Costuleni, Comuna Dobrovăț, Comuna Golăiești, Comuna Grajduri, Comuna Holboca, Comuna Lețcani, Comuna Miroslava, Comuna Mogoșești, Comuna Movileni, Comuna Popricani, Comuna Prisăcani, Comuna Rediu, Comuna Scânteia, Comuna Schitu Duca, Comuna Tomești, Comuna Țuțora, Comuna Ungheni, Comuna Valea Lupului, Comuna Victoria. Conform Legii nr. 246/2022 privind zonele metropolitane, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative, art. 5, alin. (1) Teritoriul metropolitan se delimitează astfel: a) pentru municipiul București – cel puțin teritoriul administrativ al județului Ilfov; b) pentru municipiile reședință de județ – cel mult primele două coroane urbane; c) pentru municipii, altele decât cele reședință de județ – cel mult prima coroană urbană; s-au adăugat 4 comune componente în cadrul Zonei Metropolitane Iași: Horlești, Românești, Țigănași și Voinești

Aria de studiu considerată și modelată este suficient de extinsă astfel încât modelul să faciliteze analiza efectelor asupra cererii de transport la o scară adecvată.

Zonificarea utilizată este aceeași cu cea pentru modelul inițial. Astfel, a fost realizată separarea zonelor ce aparțin de spațiul urban de zonele situate în polul de creștere Iași, de zonele adiacente acestui pol de creștere și de zonele mai îndepărtate. În procesul de modelare au fost considerate 254 zone, după cum urmează: 191 zone urbane, 55 zone limitrofe și 8 zone de generare și atragere a traficului extern.

3.1.3. ACOPERIREA TEMPORALĂ

Modelul de transport a fost actualizat astfel încât să fie reprezentativ pentru o zi lucrătoare medie (media zilelor de luni până vineri). Matricele reflectând cererea de transport din cadrul modelului au fost calculate atât la nivelul a 24 de ore, cât și la nivelul orei de vârf, determinată pe baza măsurătorilor de trafic realizate.



3.1.4. ACOPERIREA TEMPORALĂ

Modelul de transport a fost actualizat considerând ca an de bază anul 2021.

Anii de perspectivă pentru care au fost realizate prognoze pentru scenariile aplicate (detaliate în capitolele următoare), în funcție de perioada de implementare a proiectelor și măsurilor incluse în acestea, sunt:

- Anul de prognoză pe termen mediu: 2027
- Anul de prognoză pe termen lung: 2035.

3.2. COLECTAREA DE DATE

3.2.1. DATE COLECTATE

Colectarea și analiza datelor de intrare reprezintă un proces complex, acesta stând la baza fundamentării analizei situației existente, precum și a identificării și definirii problemelor, ambele etape intermediare obligatorii pentru identificarea pachetelor de măsuri și stabilirii listei de proiecte. Activitatea de colectare a datelor pentru actualizarea modelului de transport pentru Polul de creștere Iași a inclus următoarele activități:

→ Analiza documentelor existente: Planul Urbanistic General, Strategia pentru dezvoltare locală a Zonei Metropolitane Iași în perioada 2021-2027, documentele strategice aferente perioadei anterioare, alte documente semnificative.

- Chestionar online asupra problemelor de mobilitate
- Anchete la domiciliu
- Anchete origine-destinație
- Recensăminte de trafic
- Contorizări ale călătorilor din transportul public/bicicliști

De asemenea, pentru realizarea, calibrarea și validarea modelului de transport pentru anul 2021, precum și a rulării modelului pentru anii de prognoză 2027 și 2035, au fost utilizate date statistice, referitoare la:

- Date socio-demografice: repartiția populației pe străzi/cartiere/localități
- Date privind infrastructura rutieră
- Date privind reglementările de circulație
- Date privind transportul public urban:
 - Rute acoperite de transportul public urban
 - Orare de circulație
 - Frecvența de circulație a vehiculelor de transport public

- Tarife, bilete vândute/linie
- Informații asupra parcului de vehicule
- Date privind transportul public județean:
- Rute acoperite de transportul public peri-urban
- Grafice de circulație
- Capacitatea de circulație a vehiculelor de transport

3.2.2. DATE SOCIO-DEMOGRAFICE

În zonele rezidențiale, există o corelație strânsă între caracteristicile deplasărilor (număr, distribuție orară, mod de transport utilizat) și caracteristicile populației rezidente (număr de locuitori, vârstă, ocupație).

Datele puse la dispoziție de Institutul Național de Statistică reprezintă date la nivel de localitate, fiind astfel insuficiente pentru stabilirea populației, respectiv a evoluției acesteia, la nivelul fiecărei zone de trafic.

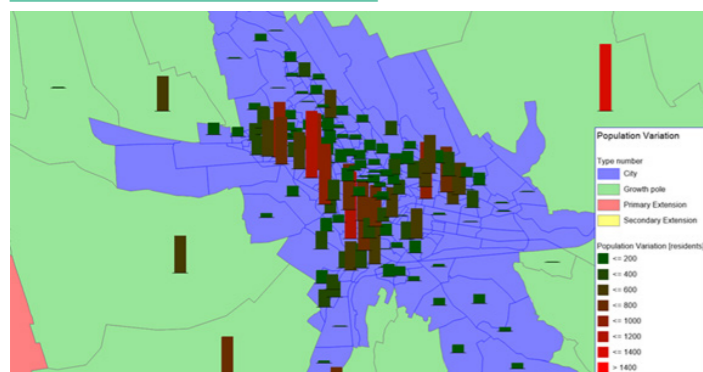
Ca urmare a solicitării de date statistice privind repartizarea populației din Municipiul Iași pe străzi, au fost obținute datele respective de la Biroul Județean de Administrare a Bazelor de Date privind Evidența Persoanelor Iași, cu specificarea că aceste date reflectă informațiile existente în Registrul Național de Evidență a Populației la data de 04.12.2021.

Prin urmare, în ceea ce privește datele socio-demografice și socio-economice, au fost identificate o serie de modificări la nivelul anului de bază actual, acestea fiind actualizate în model.

Populația la nivelul Zonei Metropolitane Iași a avut o variație pozitivă, evidențiată la nivel de localitate în capitolele anterioare.

Variația populației pe zone de trafic rezultată prin introducerea datelor colectate în model, pentru anul 2021, este ilustrată în figura de mai jos:

Figura 3.2. Evoluția populației pe zone de trafic



Alte date socio-demografice utilizate în model și pentru care a fost nevoie să se realizeze o reactualizare a valorilor utilizate au fost determinate de modul în care au fost stabilite grupele de populație. Criteriile relevante de grupare sunt după ocupație (salariați, pensionari, elevi/studenti) și disponibilitatea autoturismelor.

Nr. Crt.	Cod grup	Descriere	Atribute socio-demografice și economice utilizate în reactualizare
1	E	Persoane angajate ce nu dețin autovehicul	<ul style="list-style-type: none"> • Variația valorii populației totale • Variația numărului de angajați • Variația ratei de motorizare
2	EC	Persoane angajate ce dețin autovehicul	<ul style="list-style-type: none"> • Variația valorii populației totale • Variația numărului de angajați • Variația ratei de motorizare
3	NE	Persoane ne-angajate ce nu dețin autovehicul	<ul style="list-style-type: none"> • Variația valorii populației totale • Variația numărului de șomeri • Variația ratei de motorizare
4	NEC	Persoane ne-angajate ce dețin autovehicul	<ul style="list-style-type: none"> • Variația valorii populației totale • Variația numărului de șomeri • Variația ratei de motorizare
5	R	Persoane retrase din activitate ce nu dețin autovehicul	<ul style="list-style-type: none"> • Variația valorii populației totale • Variația numărului de persoane aflate în registrele sistemului de pensii • Variația ratei de motorizare
6	RC	Persoane retrase din activitate ce dețin autovehicul	<ul style="list-style-type: none"> • Variația valorii populației totale • Variația numărului de persoane aflate în registrele sistemului de pensii • Variația ratei de motorizare
7	P	Elevi în învățământul primar și gimnazial	• Variația numărului de elevi în învățământul primar și gimnazial
8	S	Elevi în învățământul de tip liceu	• Variația numărului de elevi în învățământul de tip liceu
9	U	Studenti	• Variația numărului de studenți

3.2.3. DATE REFERITOARE LA COMPORTAMENTUL DE DEPLASARE

3.2.3.1. DATE REFERITOARE LA COMPORTAMENTUL DE DEPLASARE

Datele referitoare la comportamentul de deplasare, cum ar fi rata de generare a călătoriilor pe categorii de persoane și activități, parametri privind distribuția spațială a călătoriilor, alegerea modală, scopul călătoriei, intervale orare și alte informații, au fost obținute prin anchetele desfășurate la domiciliu și chestionar on-line asupra problemelor de mobilitate și a opțiunilor cetățenilor asupra modului de deplasare.

Anchetele la domiciliu furnizează cele mai importante date pentru modelul de transport. Acestea au fost desfășurate în lunile iunie-iulie 2021, pe un eșantion reprezentând 1% din totalul populației, astfel încât să reflecte mobilitatea cetățenilor în zilele lucrătoare. Prin metodologia folosită, cetățenii au fost solicitați să furnizeze informații asupra călătoriilor efectuate în ziua precedentă, pentru un interval de 24 ore. Prin informațiile obținute din formularul utilizat, s-au obținut date care să asigure legătura necesară între caracteristicile socio-economice ale populației din arealul de studiu și comportamentul de călătorie al cetățenilor. Eșantionul realizat a fost astfel distribuit încât să fie reprezentativ și să asigure o reprezentare proporțională a populației din fiecare dintre zonele atribuite modelului de transport.

Prin utilizarea chestionarului on-line, care a fost completat de 267 cetățeni, au fost obținute informații asupra problemelor percepute de cetățeni în ceea ce privește mobilitatea, soluții optime pentru îmbunătățirea situației, modul de transport preferat, în cazul în care această opțiune ar prezenta o calitate suficientă, aprecieri asupra transportului public, și altele.

Din analiza datelor obținute prin procesul descris anterior, au fost elaborate statistici și au fost determinate probabilități de distribuție matriceală a deplasărilor, precum și informații referitoare la principalii parametri ai mobilității persoanelor și mărfurilor, în ceea ce privește: structura deplasărilor persoanelor în funcție de scopul călătoriei; mijloacele de transport utilizate frecvent pentru efectuarea călătoriei; durata medie a călătoriilor efectuate; distanțele medii parcurse de pietoni și bicicliști; repartitia orară a deplasărilor; modul de deplasare preferat; principalele probleme întâmpinate în timpul deplasărilor efectuate; evaluarea sistemului de transport public de către participanții la interviuri; disponibilitatea comutării spre mijloacele de deplasare alternative și renunțarea la deplasările cu autoturismul personal.

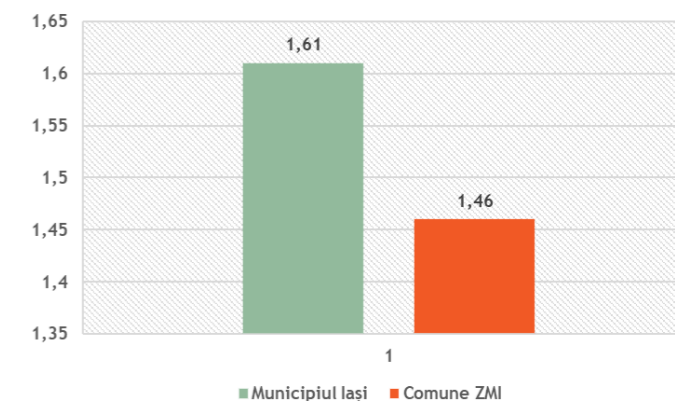
Statisticile rezultate au fost utilizate ca date de intrare în cadrul Modelului de Transport, rezultatele procesului de colectare a datelor fiind prezentate în continuare.

3.2.3.2. REZULTATELE PROCESULUI DE COLECTARE A DATELOR

Număr deplasări/zi

Numărul total de deplasări zilnice rezultat în urma analizei interviurilor la domiciliu, pentru o zi lucrătoare medie, este prezentat în graficul de mai jos, la nivelul municipiului și al celorlalte localități din Zona Metropolitană Iași.

Figura 3.3. Numărul mediu de deplasări/zi, 2021



Valoarea medie a numărului de deplasări zilnice, indiferent de modul de deplasare, pentru întreaga arie de studiu, incluzând Municipiul Iași și celelalte comune din Zona Metropolitană Iași, a fost estimată la 1,57 deplasări/zi.

Distribuția deplasărilor în funcție de scop / zi

Pe baza interviurilor la domiciliu, a fost estimată distribuția deplasărilor în funcție de scopul acestora, rezultatul fiind prezentat în graficul de mai jos. Din grafic a fost eliminată deplasarea de la/spre domiciliu.

Figura 3.4. Distribuția deplasărilor în funcție de scopul călătoriei, Municipiul Iași, 2021

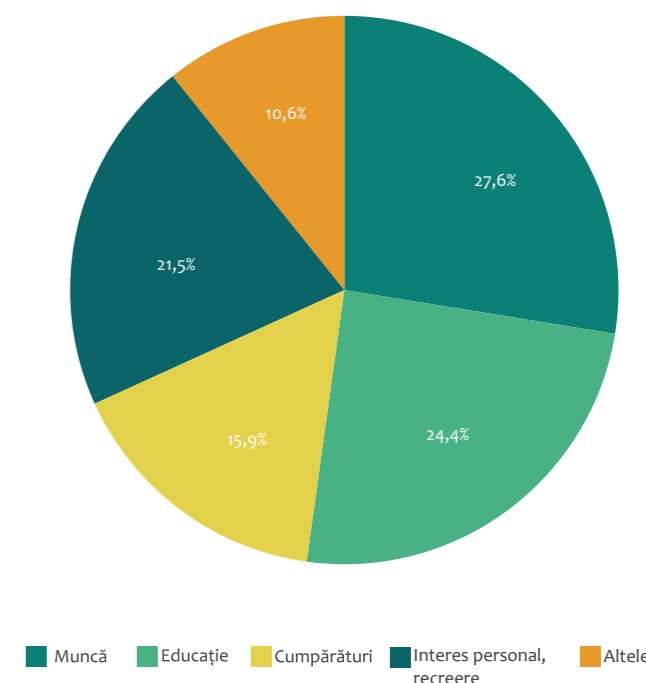


Figura 3.5. Distribuția deplasărilor în funcție de scopul călătoriei, comune ZMI, 2021

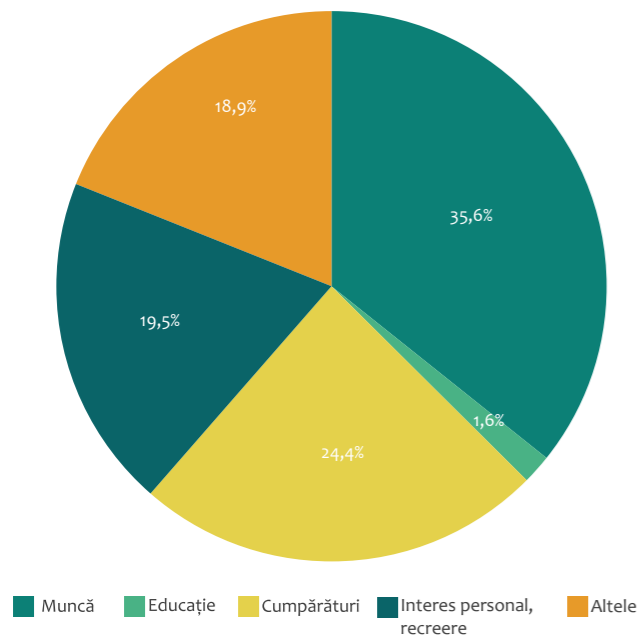
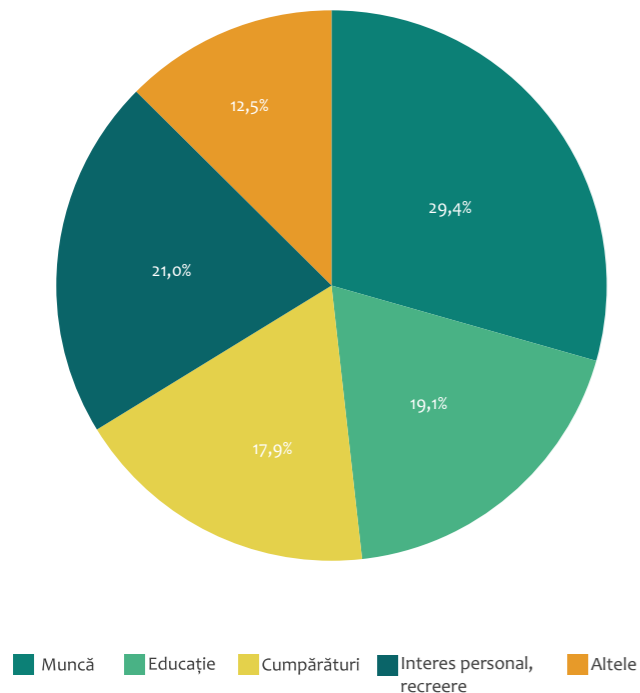


Figura 3.6. Distribuția deplasărilor în funcție de scopul călătoriei, total ZMI, 2021



După cum se observă, la nivelul Zonei Metropolitane Iași, ponderea cea mai mare o au deplasările cu scopul muncă și afaceri, respectiv 29,4%, urmate de deplasările în interes personal (21,0%) și cele cu scopul educație, inclusiv ducerea/aducerea copiilor de la școală (19,1%).

În ceea ce privește scopul deplasărilor în Municipiul Iași, deplasările cu scopul muncă/afaceri rămân pe primul loc, urmate de cele pentru educație, inclusiv ducerea/aducerea copiilor la școală. Pentru restul comunelor din ZMI, se observă o pondere mult mai mare a deplasărilor în scopul muncă/afaceri, urmate de cele pentru cumpărături și în interes personal.

Distribuția modală a deplasărilor

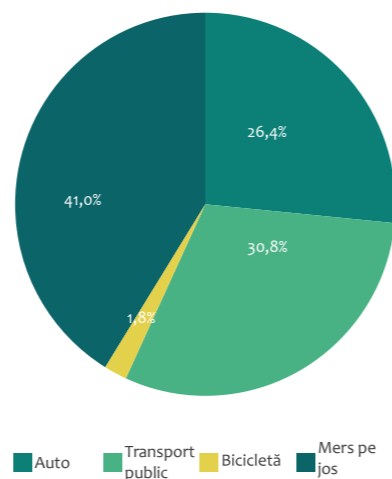
Pe baza interviurilor la domiciliu și a recensămintelor de circulație a fost estimată distribuția deplasărilor în funcție de modul de deplasare, rezultatul fiind prezentat în graficul de

mai jos.

Elaborarea unui model corect calibrat al selecției modurilor asigură funcționalitatea modelului, permițând furnizarea de informații mai precise pentru procesul decizional de selecție între diferitele moduri de transport aflate în concurență pentru deplasări. Modelul se bazează pe atractivitatea relativă a fiecărui mod față de celălalt. În plus, acest lucru facilitează testarea îmbunătățirilor operaționale și/sau de infrastructură aduse fiecărui mod și permite cuantificarea impacturilor acestora asupra traficului generat specific unui mod.

Altfel spus, acest model al selecției modurilor de transport este cel care cuantifică, spre exemplu, tranziția utilizatorilor de la mașina personală la transportul în comun în cazul unor îmbunătățiri semnificative aduse acestuia din urmă.

Figura 3.7. Distribuția modală a deplasărilor, 2021



De asemenea, ca o consecință directă, această flexibilitate de evaluare a impactului unor scheme specifice modurilor îmbunătățește semnificativ și evaluările economice și financiare care se bazează pe rezultatele modelării.

PROBLEME GENERALE LEGATE DE MOBILITATE

Pentru culegerea opiniei populației asupra problemelor generale legate de mobilitate a fost utilizat un chestionar online, la care au răspuns un număr de 267 persoane.

Caracteristicile grupului de respondenți sunt următoarele:

Figura 3.8. Repartiția grupului de respondenți la chestionarul online, în funcție de ocupație

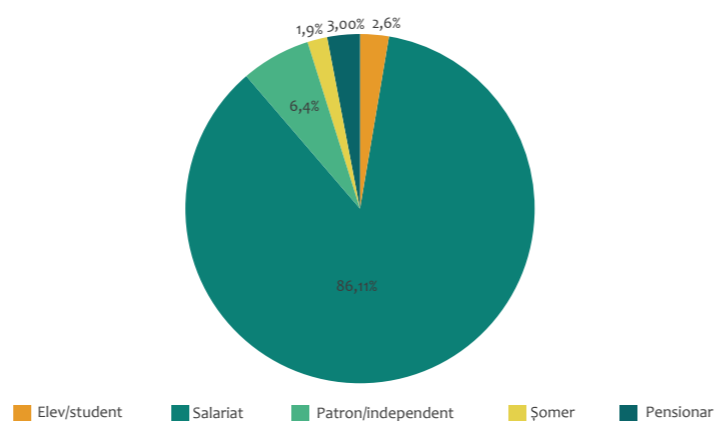


Figura 3.9. Repartiția grupului de respondenți la chestionarul online, în funcție de vârstă

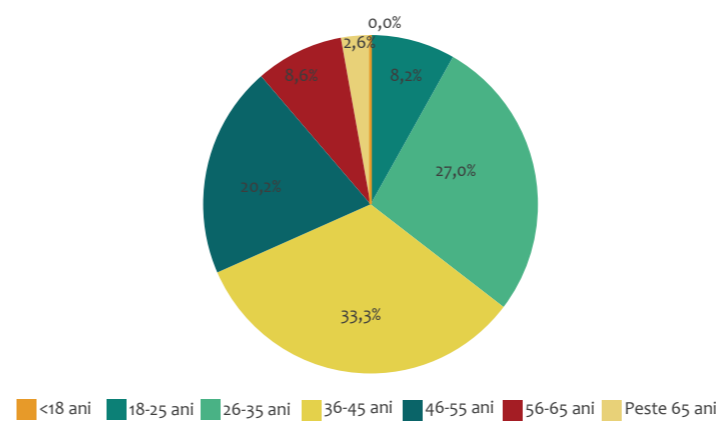
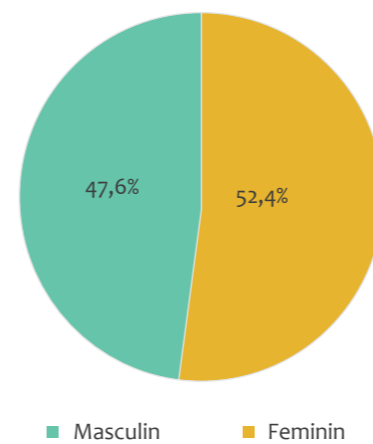


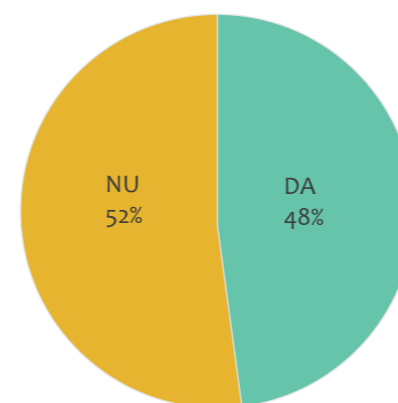
Figura 3.10. Repartiția grupului de respondenți la chestionarul online, în funcție de sex



Răspunsurile la întrebările adresate în chestionar sunt următoarele:

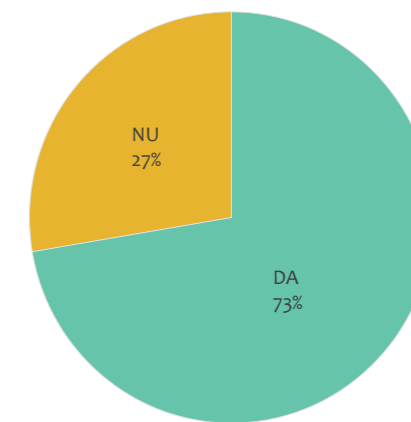
Dacă aș avea posibilitatea de a alege, aș prefera să călătoresc cu mașina:

Figura 3.11. Preferința cetățenilor asupra utilizării vehiculului personal



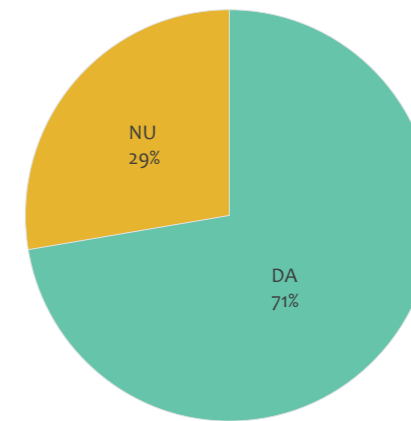
Dacă aș avea posibilitatea de a alege aș prefera să călătoresc cu bicicleta/mijloace de transport în comun

Figura 3.12. Disponibilitatea de comutare la deplasările cu bicicleta/transportul public



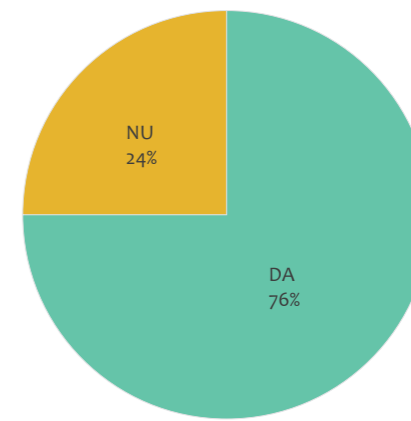
Aglomerarea traficului din zona centrală a orașului, în orele de vârf este cea mai importantă problemă a acestui oraș

Figura 3.13. Aprecierea cetățenilor asupra nivelului de aglomerație a traficului



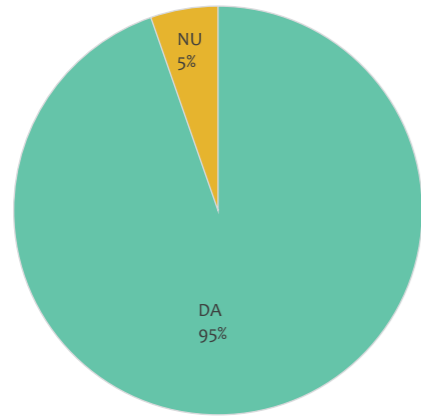
Zgomotul asociat traficului rutier este o problemă semnificativă a orașului

Figura 3.14. Aprecierea cetățenilor asupra nivelului de zgomot datorat traficului rutier



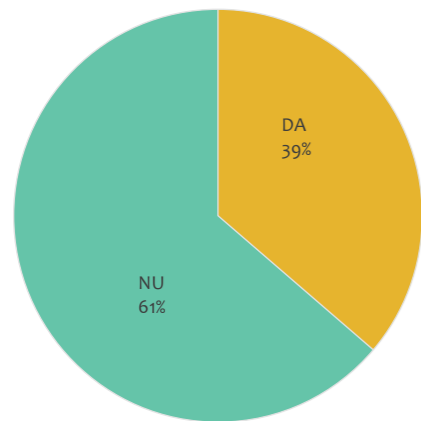
Poluarea aerului asociată traficului rutier este o problemă semnificativă a orașului

Figura 3.15. Aprecierea cetățenilor asupra poluării asociate traficului rutier



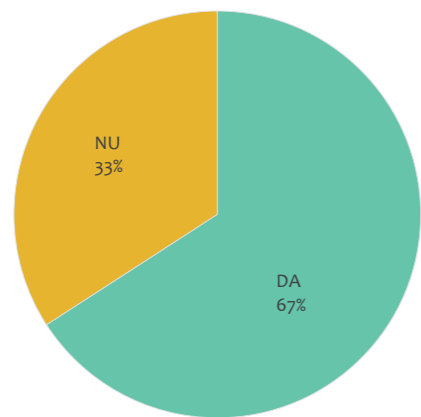
Indiferent de modificările realizate, voi utiliza aceleași mijloace de deplasare ca până în acest moment

Figura 3.16. Disponibilitatea cetățenilor de a-și schimba modul de deplasare



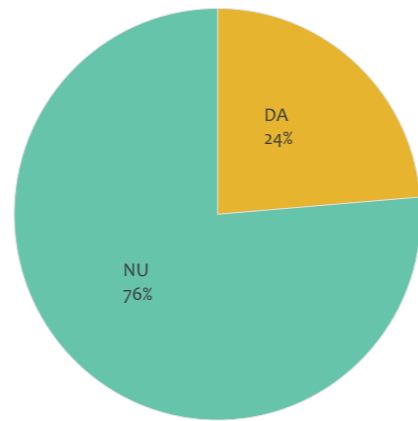
Traficul greu este principala problemă de trafic a Municipiului Iași?

Figura 3.17. Aprecierea cetățenilor asupra problemei traficului greu



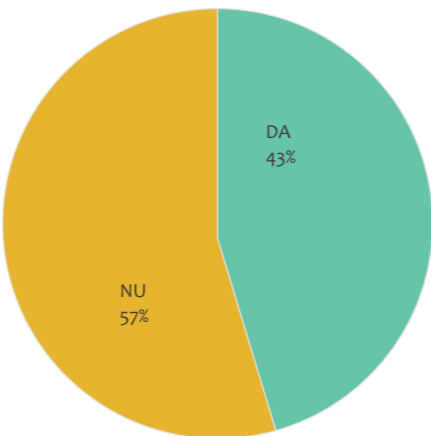
Frecvența asigurată de transportul în comun este adecvată nevoilor mele

Figura 3.18. Aprecierea cetățenilor asupra frecvenței asigurate de transportul public



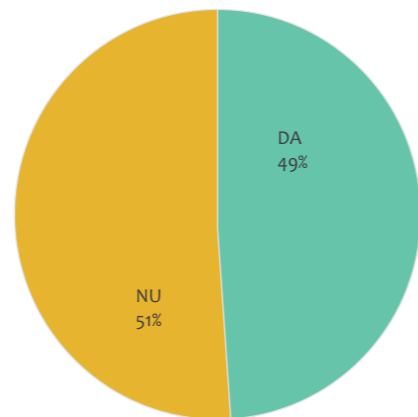
Stațiile destinate transportului în comun sunt suficiente și permit o așteptare confortabilă

Figura 3.19. Aprecierea cetățenilor asupra stațiilor de transport în comun



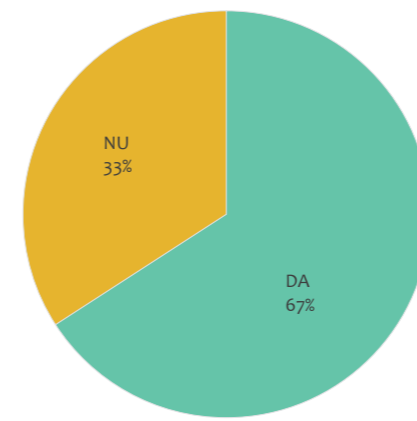
Accesul la informațiile cu privire la transportul în comun sunt accesibile (rute, frecvențe, costuri)

Figura 3.20. Aprecierea cetățenilor asupra disponibilității informațiilor despre transportul public



Costul asociat transportului în comun (navetă) este în concordanță cu așteptările mele

Figura 3.21. Aprecierea cetățenilor asupra costului transportului public



Aspectele rezultate din analiza datelor prezentate mai sus au fost introduse în analiza situației actuale (Capitolul 2), la domeniul de analiză corespunzător

3.2.4. DATE PRIVIND VOLUMUL ȘI STRUCTURA FLUXURILOR DE TRAFIC

3.2.4.1. PROCEDURA DE COLECTARE A DATELOR

RECENSĂMINTE DE TRAFIC

Recensămintele de trafic au fost realizate în luna mai a anului 2021, atât în timpul săptămânii, cât și în week-end.

Pentru realizarea colectării informațiilor s-a utilizat tehnica de filmare în teren, urmată de analiza ulterioară a filmărilor și extragerea informațiilor necesare. Tehnica respectivă prezintă o serie de avantaje, în special datorită preciziei de numărare și separare pe tipuri de vehicule și pe direcții de deplasare. În condițiile în care operațiunea de numărare se desfășoară în birou și existând posibilitatea de oprire și revizualizare, dacă este cazul, a anumitor secvențe, sunt eliminate erorile care apar în cazul în care numărătoare este realizată direct de operatorul din teren. De asemenea, pozițiile în care au fost amplasate camerele video și condițiile meteorologice favorabile au permis o înregistrare de calitate a secvențelor de trafic, astfel încât să poată fi observate toate direcțiile de deplasare din intersecția respectivă. Pentru această metodă de contorizare a traficului au fost utilizate camere video cu suprafață suficientă de stocare, poziționate astfel încât să se asigure vizibilitate continuă asupra tuturor vehiculelor care intră și ies din intersecția respectivă, incluzând toate virajele posibile efectuate de acestea.

Vehiculele din compunerea fluxurilor de trafic au fost încadrate în următoarele categorii:

- Biciclete
- Motociclete
- Autoturisme
- Taxi

- Autofurgonete
- Microbuze
- Autobuze interurbane
- Camioane și asimilate cu 2 osii
- Camioane și asimilate cu 3 și 4 osii
- Camioane și asimilate cu 5 și peste 5 osii
- Vehicule speciale

În formularele de centralizare a rezultatelor au fost înregistrate toate tipurile de viraje permise în intersecțiile respective, pentru fiecare arteră de intrare, pe tipurile de vehicule menționate anterior.

Totodată în cadrul acestei activități au fost realizate recenzari ale deplasărilor cu transportul public de calatori (pentru fiecare linie, cel puțin în orele de vârf de dimineață și după-amiaza, precum și într-un interval din afara orelor de vârf, atât traseul tur cât și retur), dar și anchete privind originea și scopul deplasărilor cu transportul public în principalele stații de transport, precum și anchete asupra biciclistilor în puncte relevante.

Intersecțiile în care s-a realizat colectarea de date au fost:

- Intersecții recenzare 24 de ore pentru stabilirea orei de vârf
 - Sens giratoriu: Bd. Socola – Splaiul Bahlui Mal Drept – Strada Sfantul Lazar – Soseaua Nationala – Strada Nicolina
 - Sens giratoriu: E58 – Pasajul Alexandru cel Bun – Bd Regele Ferdinand I al Romaniei
 - Bd Independentei - Strada Sararie

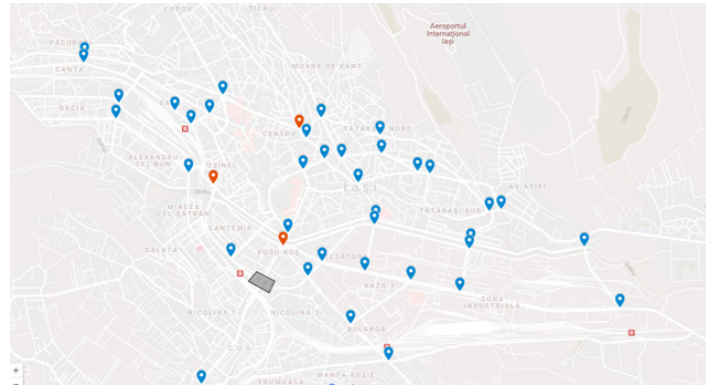
- Intersecții recenzare în ora de vârf (07:00-10:00, 13:00-14:00, 15:00-17:00)

- Sos Sararie – Str Mihai Costachescu
- Sos Păcurari – Str Canta
- E58 – Str Canta
- Sens giratoriu: Str Tabacului – Pasarela Pictor Octav Bancila – Sos Nationala – Piata Sf Anton de Padova
- Sens giratoriu: Bd Dacia – Bd Alexandru cel Bun – Bd Sarmisegetuza
- Strapungerea Silvestru – Str Bacinschi
- Strapungerea Silvestru – Str Garii
- Bd Alexandru cel Bun – Str Pofesor Paul Bujor
- Str Garii – Sos Arcu
- Sens giratoriu Piata Maihai Eminescu – Bd Eminescu

- Str Pacurari
 - Str Garii – Str Sararie
 - Str Elena Doamna – Str Anastasie Panu
 - Str Anastasie Panu – Str Sf Lazar
 - Bd. Nicolae Iorga – Str Nicolina
 - Bd. Dimitrie Cantemir – Bd Nicolae Iorga
 - Bd Poitiers – Sos Nicolina
 - Sos Bucium- Bd Poitiers
 - Strada Cronicar Mustea – Bd Socola
 - E58 - Bd Socola
 - Str Palat – Str Sfantul Lazar
 - Bd Primaverii – E58
 - Calea Chișinăului – Bd Tudor Vladimirescu
 - Str Bucium – Calea Chișinăului
 - E583- Str Elena Doamna – Str Vasile Lupu
 - Bd. Tudor Vladimirescu – Str Tatarasi
 - E58- Str Eternitate
 - Str Eternitate- Str. Petre Ispirescu
 - Str Tatarasi – Str Petre Ispirescu
 - Str Vasile Lupu – Str Dudescu
 - Str Han Tatar – Str Vasile Lupu

- Str Aurel Vlaicu (249C) – Str Aurel Vlaicu (249C) – Str Aurel Vlaicu
 - Str Ciurchi – Str Vasile Lupu
 - Bd Chimiei – Str Vasile Lupu
 - Bd Chimiei – Bd Metalurgiei
 - Calea Chisinaului – Bd Metalurgiei
 - Soseaua Iasi Tomesti – Str Sfantul Ioan
 - Bd Chimiei – Str Sf Ioan
 - Bd Chimiei – E583
 - Bd Chimiei – Bd Tudor Vladimirescu
- Reprezentarea acestora se regăsește în figura următoare:

Figura 3.22. Municipiul Iasi – Zonele de colectare a datelor



Activitatea de contorizare la intrările principale din Municipiul Iasi a fost corelată cu activitatea de realizare a anchetelor privind originea/destinația deplasărilor în trafic, pentru a putea rezulta o evidență statistică a datelor colectate prin intermediul chestionarelor, raportat la numărul total de vehicule ce a trecut prin secțiunea respectivă. În acest sens, au fost utilizate inclusiv datele rezultate din interviurile privind mobilitatea populației, pentru analiza deplasărilor între zonele exterioare Municipiului Iasi și cele din interiorul acestuia.

ANCHETE ORIGINE/DESTINAȚIE ȘI CONTORIZĂRI TRAFIC

Realizarea anchetelor privind originea/destinația deplasărilor în trafic la intrările în localitate și în interiorul municipiului au fost realizate în lunile iunie, iulie ale anului 2021. Din cauza imposibilității generate de cadrul legislativ Inspectoratul General al Poliției Române a transmis prin adresa nr. 597112 din 29.06.2021 ca nu se poate da curs cererii de realizare a anchetelor origine. În acest context, acestea au fost realizate împreună cu interviurile privind mobilitatea populației, în toate localitățile ce fac parte din ZMI (Comuna Aroneanu, Comuna Bârnova, Comuna Ciurea, Comuna Comarna, Comuna Dobrovăț, Comuna Golăiești, Comuna Holboca, Comuna Lețcani, Comuna Miroslava, Comuna Mogoșești, Comuna Movileni, Comuna Popricani, Comuna Prisacani, Comuna Reditu, Comuna Schitu Duca, Comuna Tomești, Comuna Țuțora, Comuna Ungheni, Comuna Valea Lupului, Comuna Victoria).

În localitățile: Comuna Aroneanu, Comuna Letcani, Comuna Popricani și comuna Reditu nu a fost posibilă realizarea anchetelor privind originea-destinația deplasărilor.

De asemenea, conform Legii nr. 246/2022 privind zonele metropolitane, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative, art. 5, alin. (1) Teritoriul metropolitan se delimitează astfel: a) pentru municipiul București – cel puțin teritoriul administrativ al județului Ilfov; b) pentru municipiile reședință de județ – cel mult primele două coroane urbane; c) pentru municipii, altele decât cele reședință de județ – cel mult

prima coroană urbană; s-au adăugat 4 comune componente în cadrul Zonei Metropolitane Iași, respectiv comunele Horlești, Românești, Țigănași și Voinești, pentru care nu au fost realizate anchetele menționate.

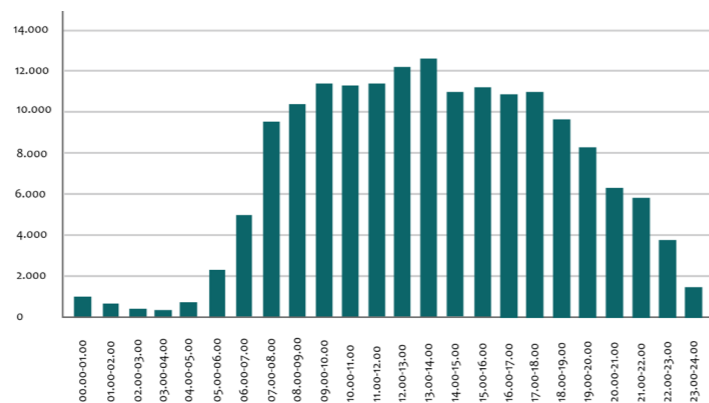
Rezultatele obținute au fost corelate cu celelalte informații obținute prin desfășurarea procesului de colectare a datelor, fiind relevante în special pentru estimările referitoare la transportul de marfă, care reprezintă o pondere mai importantă decât în celelalte puncte de măsurători.

De asemenea, informațiile obținute în urma realizării anchetelor origine-destinație au fost corelate și integrate cu cele provenind din recensământul de circulație realizat în punctele respective.

3.2.4.2. REZULTATELE PROCESULUI DE COLECTARE A DATELOR

Caracteristicile traficului rezultate din anchetele de trafic

Figura 3.23. Distribuția orară a fluxurilor de trafic, 3 intersecții Municipiul Iași, 24 ore



Din analiza datelor colectate în cele 3 intersecții în care s-au realizat contorizări de trafic pentru 24 de ore se constată un nivel aproximativ constant al traficului în intervalul 07.30 – 18.00, cu o depășire a capacității intersecțiilor pe aproape toată durata zilei, ceea ce conduce la congestii de circulație. Acest aspect a fost sesizat și din răspunsurile la chestionarul online referitor la problemele legate de mobilitate.

Distribuția orară a fluxurilor de vehicule, precum și repartitia procentuală pe tipuri de vehicule sunt prezentate ca anexă.

În mod similar au fost prelucrate datele pentru toate celelalte puncte în care s-au realizat recenzări de trafic, fiind analizate principalele caracteristici ale traficului, atât pentru o zi lucrătoare, cât și pentru o zi de weekend. În anexa dedicată prezentării rezultatelor colectării de date sunt evidențiate grafic următoarele:

Distribuția fluxurilor de trafic pentru intervalele de vârf AM și PM, zi lucrătoare și zi weekend

- Distribuția pe tipuri de vehicule, zi lucrătoare și zi weekend

- Ca exemplu, mai jos se regăsesc graficele corespunzătoare pentru intersecția Șos. Păcurari – Str. Canta:

Figura 3.24. Distribuția fluxurilor de trafic, int. Str. Canta - Șos. Păcurari, zi lucrătoare și weekend - AM / PM

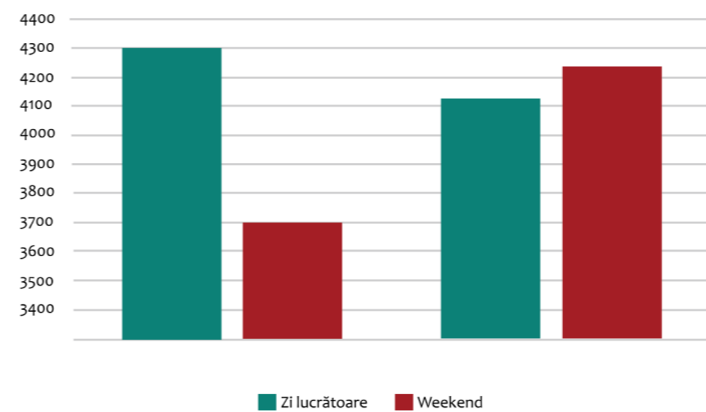


Figura 3.25. Distribuția pe tipuri de vehicule, int. Str. Canta - Șos. Păcurari, zi lucrătoare

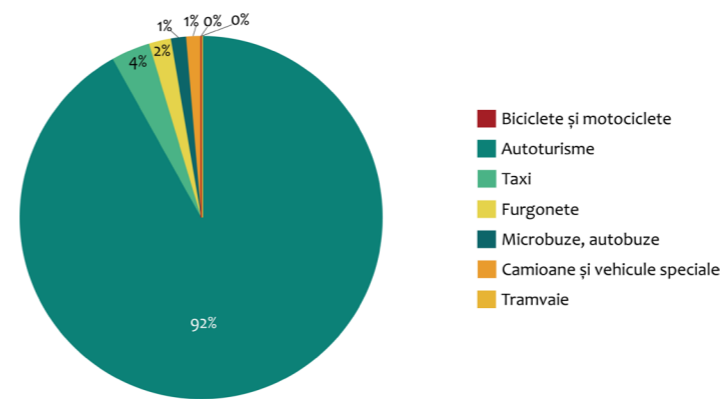
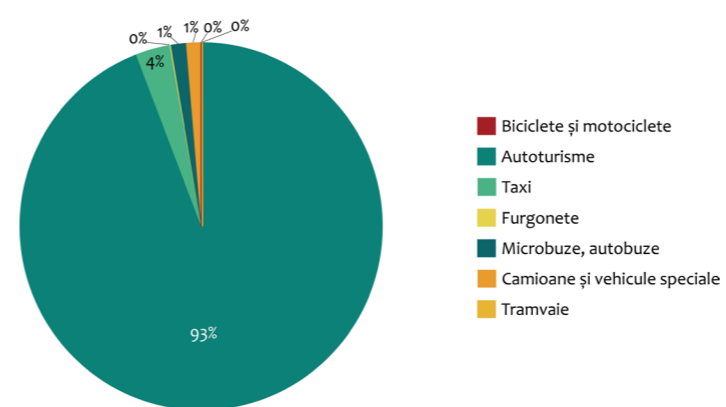


Figura 3.26. Distribuția pe tipuri de vehicule, int. Str. Canta - Șos. Păcurari, weekend



3.2.5. DATE REFERITOARE LA TRANSPORTUL PUBLIC ȘI DEPLASĂRILE CU BICICLETA

3.2.5.1. PROCEDURA DE COLECTARE A DATELOR

Datele referitoare la transportul public au fost culese prin mai multe metode, și anume:

- Observarea gradului de încărcare al vehiculelor de transport public
- Contorizarea timpului de călătorie și al respectării graficului de circulație pentru transportul public
- Numărul de călători urcați/coborâți în stațiile de transport public, pentru toate traseele principale, în perioada de vârf

Referitor la deplasările cu bicicleta, au fost organizate puncte de contorizare și chestionare în locații considerate semnificative pentru acest tip de deplasare, respectiv:

- Intersecția Splai Bahlui Mal Drept - Str. Sfântul Lazăr – s-au realizat chestionare în două zile diferite
- Intersecția Bulevardul Profesor Dimitrie Mangeron - Str. Sfântul Lazăr

Persoanele chestionate au oferit detalii asupra originii și destinației deplasării, duratei călătoriei și scopului deplasării.

3.2.5.1. PROCEDURA DE COLECTARE A DATELOR

În continuare sunt prezentate grafic rezultatele procesului de colectare a datelor referitoare la transportul public (obs.: în perioada în care s-au efectuat măsurătorile în teren traseele 51 și 53 nu au circulat).

În graficele de mai jos se poate observa cererea de transport pe fiecare linie de transport public, în funcție de momentul zilei în care au fost realizate recensările.

Figura 3.27. Număr de călători transport public urban, dimineața – tur

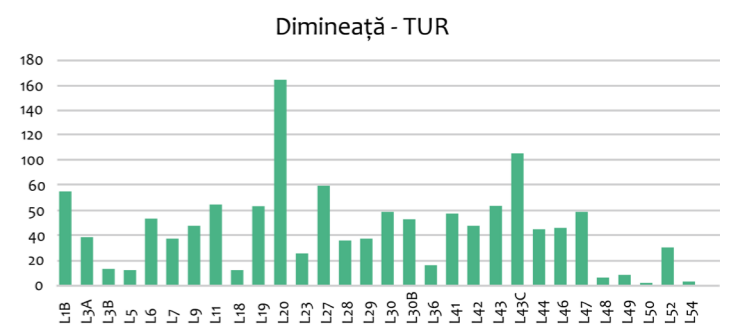


Figura 3.28. Număr de călători transport public urban, dimineața - retur

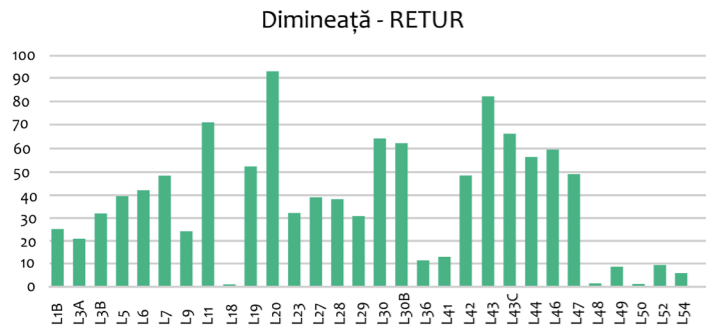


Figura 3.29. Număr de călători transport public urban, prânz - tur

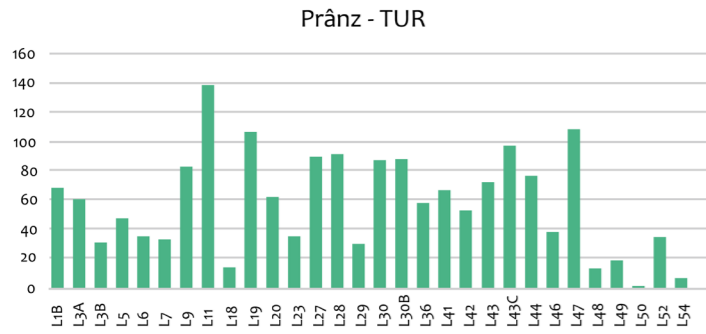


Figura 3.30. Număr de călători transport public urban, prânz - retur

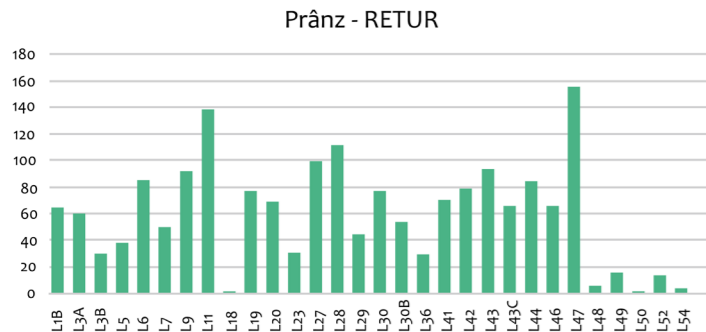


Figura 3.31. Număr de călători transport public urban, seară - tur

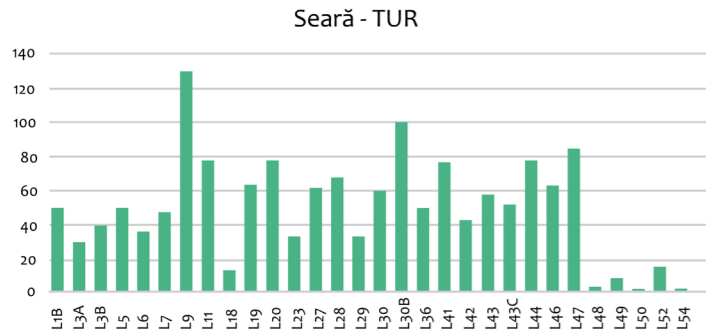
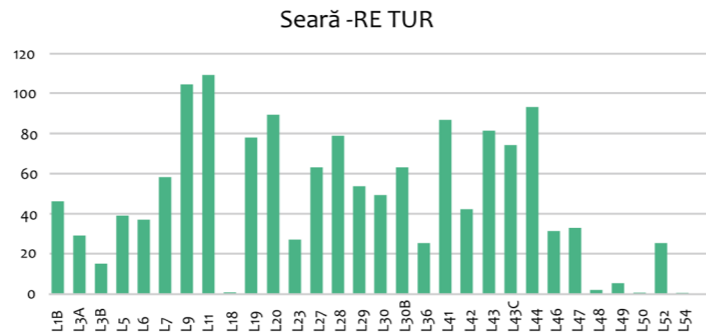


Figura 3.32. Număr de călători transport public urban, seară - retur



Din analiza graficelor de mai sus se constată un total de călători mare (peste 400) în intervalele analizate pentru liniile de transport public: L11, L20, L9, L19, L27, L28, L30B, L43, L43C, L44 și L47. Numărul maxim de călători a fost înregistrat pentru intervalul de la prânz, atât pentru traseele tur, cât și pentru cele retur.

În anexă sunt prezentate, pentru fiecare linie de transport pentru care au fost realizate analize, următoarele informații:

- Evoluția numărului de călători în cele 3 intervale orare analizate, tur și retur
- Evoluția numărului de călători de-a lungul traseului, tur și retur, pentru toate cele 3 intervale orare
- Evoluția gradului de încărcare al vehiculelor, tur și retur, pentru toate cele 3 intervale orare

Mai jos sunt prezentate în formă grafic, ca exemplu, rezultatele pentru linia 47.

Figura 3.33. Linia 47 - Evoluția călătorilor de-a lungul traseului, tur

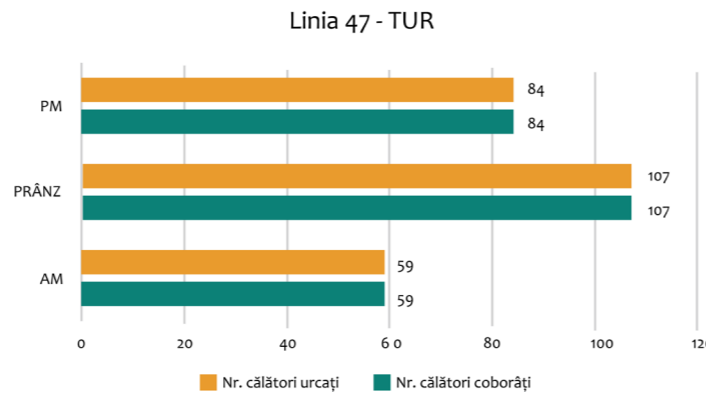


Figura 3.34. Linia 47 - Evoluția călătorilor de-a lungul traseului, retur

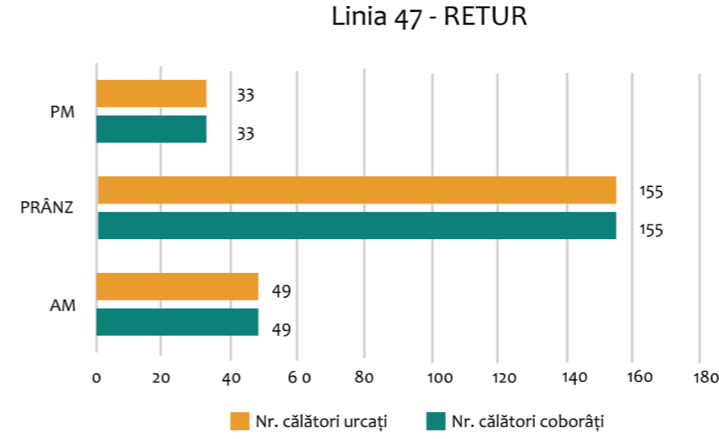


Figura 3.35. Linia 47 - Evoluția numărului de călători de-a lungul traseului, interval dimineață, tur

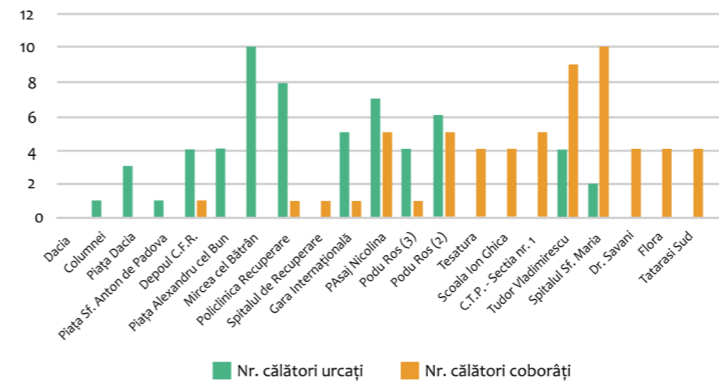


Figura 3.36. Linia 47 - Evoluția gradului de încărcare de-a lungul traseului, interval dimineață, tur

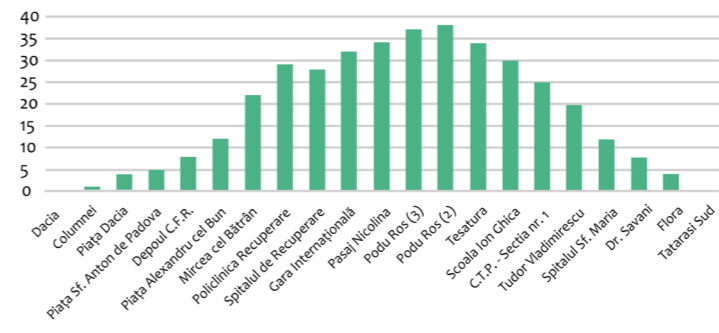


Figura 3.37. Linia 47 - Evoluția numărului de călători de-a lungul traseului, interval dimineață, retur

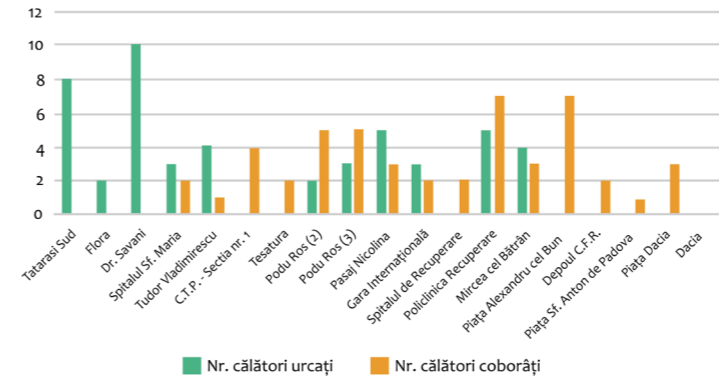


Figura 3.38. Linia 47 - Evoluția gradului de încărcare de-a lungul traseului, interval dimineață, retur

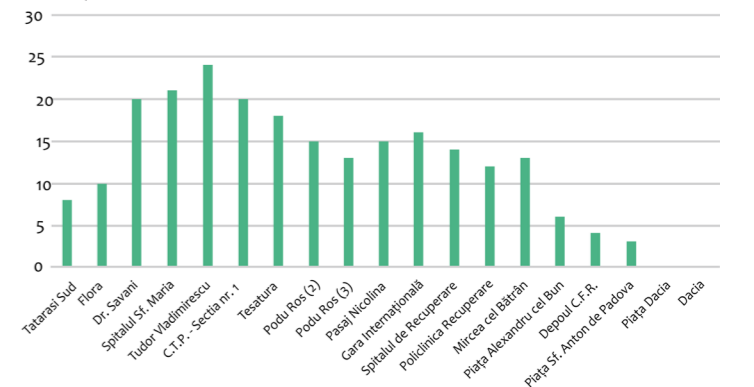


Figura 3.39. Linia 47 - Evoluția numărului de călători de-a lungul traseului, interval prânz, tur

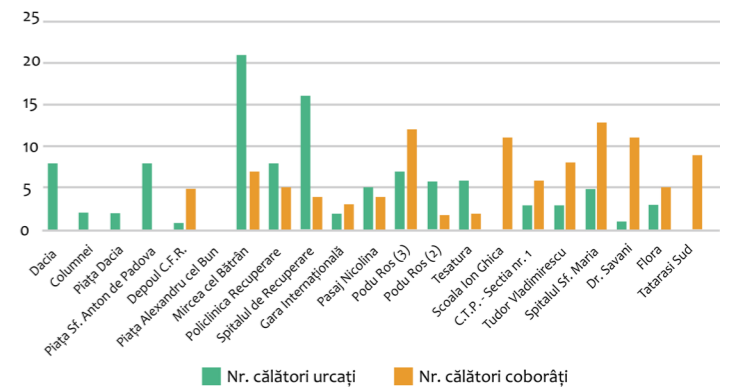


Figura 3.40. Evoluția gradului de încărcare de-a lungul traseului, interval prânz, tur

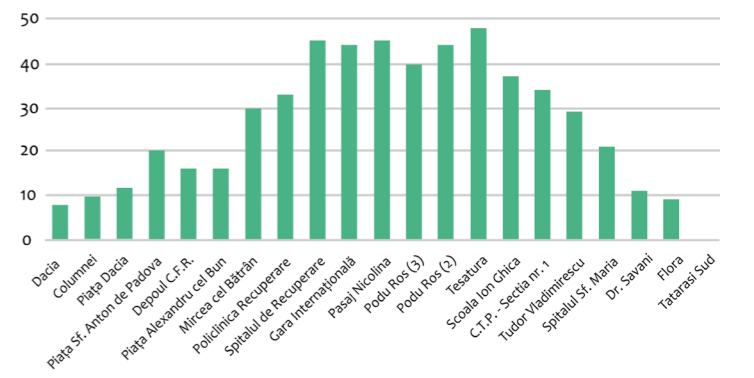


Figura 3.41. Linia 47 - Evoluția numărului de călători de-a lungul traseului, interval prânz, retur

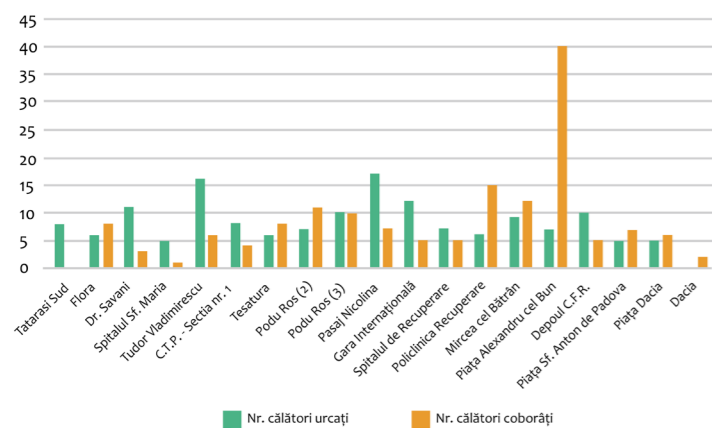


Figura 3.44. Linia 47 - Evoluția gradului de încărcare de-a lungul traseului, interval după-amiază, tur

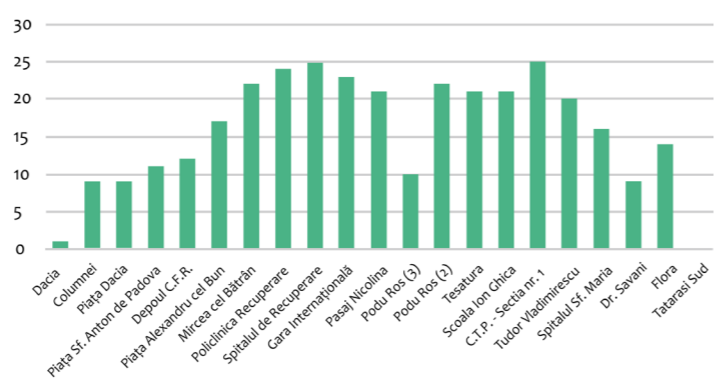


Figura 3.42. Linia 47 - Evoluția gradului de încărcare de-a lungul traseului, interval prânz, retur

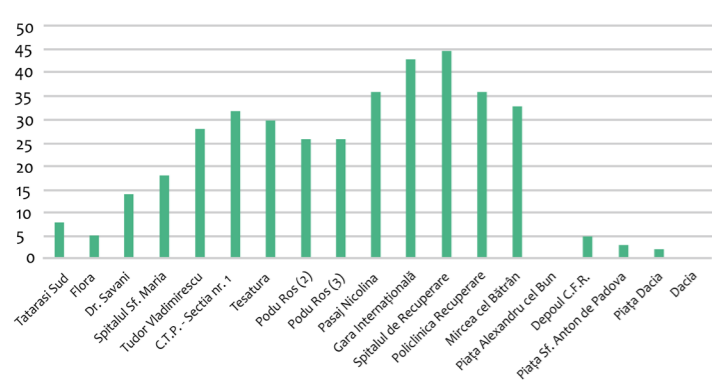


Figura 3.45. Linia 47 - Evoluția numărului de călători de-a lungul traseului, interval după-amiază, retur

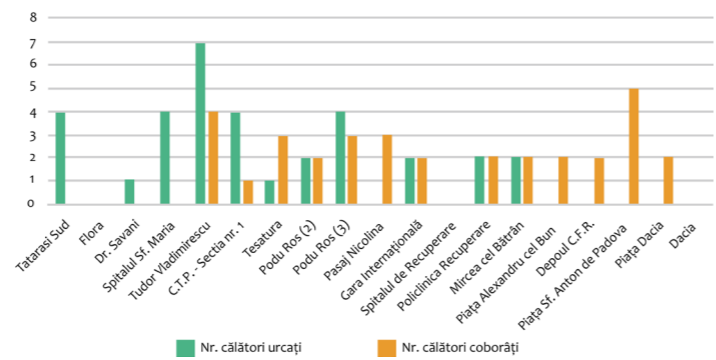


Figura 3.43. Linia 47 - Evoluția numărului de călători de-a lungul traseului, interval după-amiază, tur

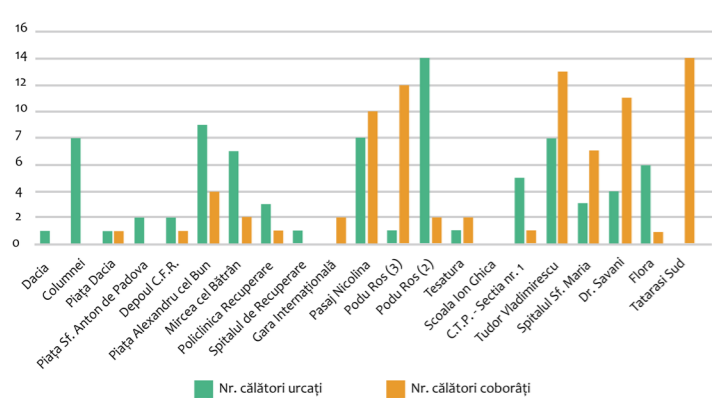
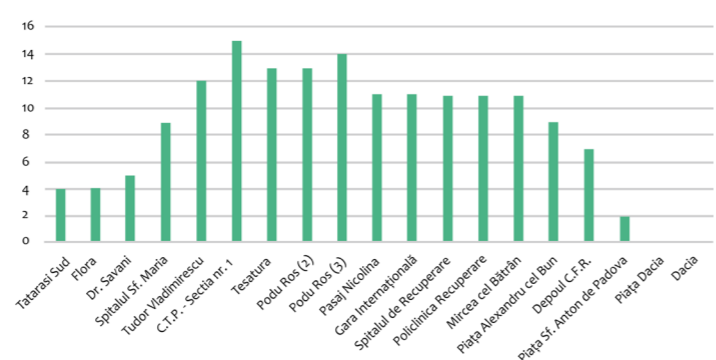


Figura 3.46. Linia 47 - Evoluția gradului de încărcare de-a lungul traseului, interval după-amiază, retur



Rezultatele procesului de colectare a datelor referitoare la deplasările cu bicicleta sunt sintetizate în graficele de mai jos:

Figura 3.47. Repartiția în funcție de scopul călătoriei pentru bicicliști

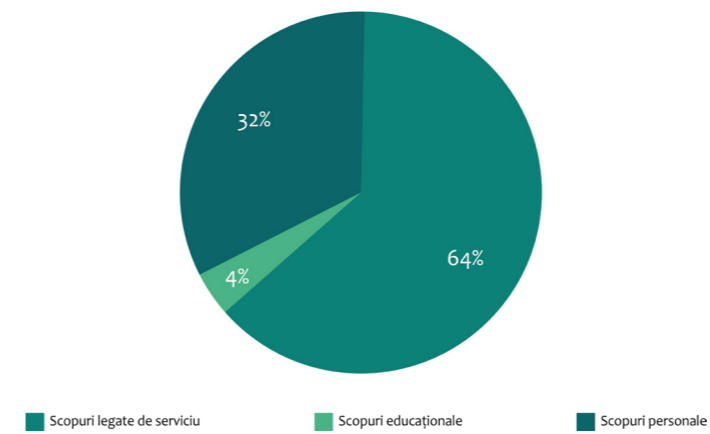


Figura 3.48. Tipul traseului utilizat de bicicliști

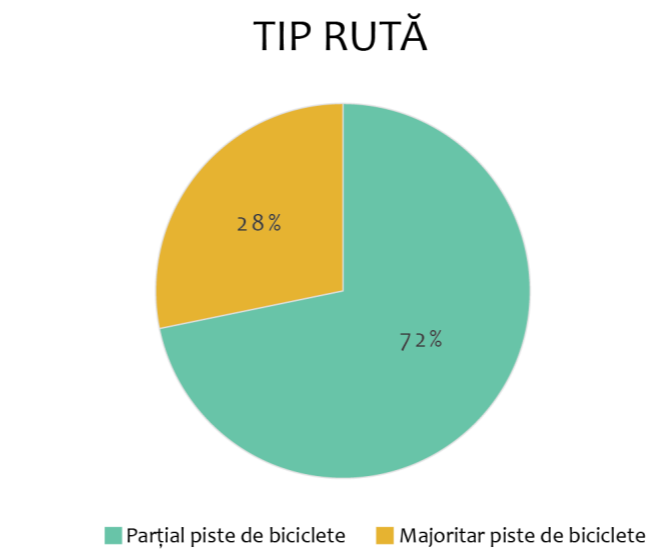
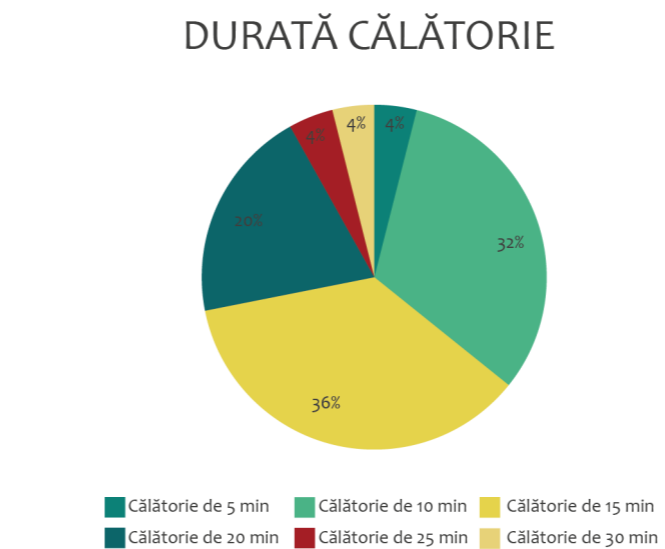


Figura 3.49. Duratale călătoriilor bicicliștilor



Din interviurile realizate asupra deplasărilor cu bicicleta, se observă următoarele aspecte:

- o preponderență a deplasărilor privind serviciul și în interes personal, aceasta datorându-se și locațiilor în care au fost realizate anchetele.

- doar 28% din numărul total de bicicliști, circulă o mare parte din traseu pe pistă dedicată bicicletelor.
- marea majoritate a bicicliștilor parcurg trasee de 10, 15, respectiv 20 minute.

Datele obținute au fost integrate în analizele realizate asupra modurilor de transport.





3.3. DEZVOLTAREA REȚELEI DE TRANSPORT

Modelele de rețea inițiale au fost realizate ținând cont de situația la momentul anilor 2014-2015. Modelul de transport a fost realizat cu ajutorul instrumentului software de macrosimulare PTV VISUM și include o bază de date integrată atât pentru modelarea macroscopică a traficului aferent rețelei rutiere, cât și fluxurile de călători generate de transportul public.

În modelul de transport sunt incluse date privind caracteristicile rețelei de transport, precum și datele de intrare privind cererea de transport. În urma rulării procedurilor de calcul aferente modelării macroscopice pe principiul celor patru pași, programul generează o serie de rezultate cantitative și calitative. Unele componente ale rețelei de infrastructuri de transport (zone, noduri, arce etc.), precum și parametrii asociați acestora sunt utilizate atât pentru modelarea transportului public, cât și pentru modelarea fluxului de trafic rutier. De asemenea există și componente specifice doar pentru modelarea transportului public, necesare modelării acestor moduri specifice de transport, atât de importante pentru rezidenții orașelor.

Rețeaua de transport modelată conține rețeaua rutieră existentă și rețeaua de transport public (oferta de transport public) existentă: stații, linii, trasee, graficul de circulație. Nivelul de detaliere a modelului a fost reanalizat de echipa de experți actuală și a fost sporit atunci când s-a considerat oportun pentru a putea obține calitatea necesară în privința rezultatelor cerute.

Astfel au fost introduse în modelare în cazul rețelei rutiere cât și a transportului public acele componente care să permită modelarea traficului la nivel macroscopic la nivelul noului an de bază. Din acest motiv prin formalizarea rețelei au fost eliminate acele componente ale rețelei care au o influență redusă asupra procesului de modelare a fluxurilor de trafic. S-a putut stabili astfel un nivel de detaliere care să permită testarea politicilor și proiectelor propuse prin PMUD.

Prin procesul de actualizare a modelului de transport au fost urmărite modificările care au apărut atât la structura rețelei, cât și în reglementările de circulație (cum ar fi introducerea de sensuri unice de circulație), ce conduc la modificarea atât a atributelor de deplasare pe rețea (durate de parcurgere a anumitor arce a rețelei mai lungi sau mai scurte), cât și a modului în care sunt afectate fluxurile de trafic în rețea.

Actualizarea modelului de transport a fost realizată în următoarele etape principale:

→ Actualizarea modelului pentru anul de bază, astfel încât acesta să refectione situația actuală și să permită o analiză comparativă a zonelor din arealul de studiu. Pentru această actualizare au fost utilizate toate datele rezultate ca urmare a procesului de colectare a datelor, pentru anul de bază 2021.

→ Utilizarea modelului pentru anul de bază ca reper în dezvoltarea scenariilor de perspectivă. Pentru fiecare dintre aceste scenarii și pentru anii de prognoză stabiliți, prin ieșirile modelului de transport sunt comparați și analizați principalii parametri de mobilitate urbană, pentru evaluarea efectelor implementării scenariilor testate, respectiv:

- Evoluția parametrilor socio-economici
- Planurile de dezvoltare urbană

- Proiectele de infrastructură
- Proiectele operaționale și organizaționale propuse.

Pentru a înțelege aceste modificări este necesar mai întâi să se descrie principalele componente ale rețelilor de transport:

- Zone
- Arce
- Noduri

Zonificarea a fost păstrată la fel ca în cazul modelului inițial. Astfel s-a mers pe separarea zonelor ce aparțin de spațiul urban, de zonele situate în polul de creștere lași, de zonele adiacente acestui pol de creștere și de zonele mai îndepărtate. Toate aceste purtând denumirea de zone de trafic (TAZ) au fost identificate și verificate informațiile din baza de date asociată modelului conexe cu acestea.

Arcele și nodurile sunt utilizate în VISUM pentru reprezentarea rețelei rutiere/stradale. Arcele reprezintă conexiunile dintre două noduri și sunt definite în ambele sensuri, prin introducerea parametrilor specifici fiecărui sens de circulație. Principalele caracteristici ale arcelor sunt: viteza liberă de circulație, capacitatea de circulație și funcția de întârziere, acestor parametri de bază fiindu-le asociați: numărul de benzi, categoria și importanța drumului/străzii. Nodurile de rețea sunt asociate poziției și organizării intersecțiilor, ele reprezentând punctele de început și final ale arcelor. Parametrii nodurilor sunt utilizați pentru definirea tipului de dirijare sau amenajare a intersecției, cum ar fi: intersecția semaforizată, intersecția de tip sens giratoriu etc.

În cazul specific al transportului public, liniile de transport public sunt reprezentate în modelul de rețea prin:

- Traseul liniei: unul sau mai multe trasee ale unei linii ținând seama de succesiunea stațiilor și a arcelor (străzilor/drumurilor).

- Graficele de mers: timpii de calatorie pentru ruta unei linii ținând seama de succesiunea stațiilor și distanța dintre stații.

- Călătoriile vehiculelor. Acestea descriu cursele individuale luând în considerare orele de plecare și timpul parcurs între stații.

În cazul rețelei rutiere reprezentate prin noduri și arce, actualizarea a fost realizată prin introducerea în model a modificărilor necesare, după cum urmează:

- reințializarea sensurilor de circulație conform situației din teren
- modificarea capacității de circulație datorită introducerii sau eliminării unor benzi de circulație
- introducerea de restricții de circulație
- introducerea de noi artere de circulație în condițiile în care au o influență asupra modelării fluxurilor de trafic

În cazul rețelei de transport public au fost identificate și introduse în model de asemenea o serie de modificări după cum urmează:

- modificarea traseului unor linii de transport public
- schimbarea modului de transport (tramvai, autobuz)
- eliminarea sau introducerea de stații de transport public
- reconectarea zonelor de trafic la rețeaua de transport public

Scopul acestor modificări realizate pentru rețeaua rutieră dar și pentru rețeaua de transport public au rolul de a permite o afectare cât mai apropiată de realitate a fluxurilor de trafic private sau transport public, pentru definirea situației actuale, corespunzătoare anului 2021.



3.4. CEREREA DE TRANSPORT

Modelele de cerere utilizate sunt din categoria modelului clasic în patru pași. Acesta reprezintă un instrument de bază în prognozarea cererii de transport precum și în analiza performanțelor sistemelor regionale de transport. Fluxurile prognozate a fi generate între anumite zone vor reprezenta un criteriu de bază pentru a determina nevoia viitoare de capacitate rutieră sau pentru a evalua impactul anumitor decizii sau lipsa acestor decizii. Matematic, având structura spațială, respectiv infrastructura de transport reprezentată sub forma unei rețele de transport, mobilitatea capătă diferite forme cantitative după cum urmează:

- Numărul de utilizatori ai infrastructurilor de transport ce se deplasează având originea în fiecare zonă în parte (generarea călătoriilor);

- Numărul de deplasări având punctul de origine în zona și cel de destinație în zona (distribuția spațială a călătoriilor);

- Numărul de deplasări având punctul de origine în zona , cel de destinație în zona și care utilizează mijlocul de transport (repartiția modală);

- Numărul de deplasări având punctul de origine în zona , cel de destinație în zona , care utilizează mijlocul de transport și care urmează ruta

Din condiția de conservare a fluxului avem următorul set de relații:

$$\sum_j T_j = T_i, \forall i$$

$$\sum_i T_i = T_j, \forall j$$

$$\sum_m T_{ijm} = T_j, \forall i, j$$

$$\sum_r T_{ijmr} = T_{ijm}, \forall i, j, m$$

Identificarea acestor fluxuri se realizează în cadrul modelului în cadrul a patru etape de lucru și anume: determinarea cererii globale (generarea călătoriilor), distribuția spațială a călătoriilor, repartiția modală și afectarea cererii pe itinerare de transport (rute).

În cadrul pachetului software VISUM, cererea și afectarea sunt segmentate folosind termenii:

- segment de cerere: matricile de călătorie sunt definite pentru segmentele de cerere

- mod: modelul de cerere determină repartiția pe moduri de transport

- sistem de transport: se definește în modelul de rețea Legătura dintre acești trei termeni este prezentată în tabelul de mai jos.



Tabel 3.2. Tabel sinoptic al segmentelor de cerere, modurilor și sistemelor de transport (sursa PMUD Iasi)

Segmentul de cerere		Modul		Sistemul de transport		
Cod	Nume	Cod	Nume	Cod	Nume	Tip
P	Pieton	P	Pieton		Pe jos	PrT
Bike	Biciclist	Bike	Biciclist		Biciclist	PrT
C	Șofer autoturism	C	Autoturism		Autoturism	PrT
CE	Autoturism în tranzit	CP	Pasager autoturism			
CP	Pasager autoturism	X	Transport public		Autobuz	PuT
X	Pasager transport public				Troleibuz	PuT
XE	Pasager transport public (în tranzit)				Tramvai	PuT
					Tren	PuT
					Sistem auxiliar pietonal aferent transportului public	PuT

Transportul public este considerat ca un singur mod; segmentarea în sisteme de transport (tren, tramvai, autobuz etc.) este realizată în etapa de afectare a modelului.

Componenta transportului de marfă cuprinde modurile de transport cu autocamionete și autocamioane.

Pentru etapa de generare a călătoriilor aferentă modelului este necesară clasificarea populației în grupuri de persoane omogene comportamental. Criteriile relevante de grupare sunt după ocupație (salariați, pensionari, elevi/studenti) și disponibilitatea autoturismelor.

În cadrul procesului de reactualizare a modelului de transport la noul an de bază dacă în cazul modelului de afectare nu a fost nevoie de modificarea parametrilor prin natura acestor modele, ci doar refacerea procedurilor de calcul, în cazul primelor trei etape s-au reactualizat valorile acestora.

Pentru a putea identifica modul în care acești parametri s-au modificat trebuie precizat că modelul de cerere din PMUD Iași este dezvoltat utilizând deplasările de tip pendular fiind identificate șase tipuri de deplasări. Acestea sunt modelate pentru principalele activități desfășurate de utilizatorii sistemelor de transport și anume: școală, serviciu, afaceri/călătorii în scop de serviciu, cumpărături, altele. În consecință cele șase tipuri de deplasări sunt pentru următoarele perechi de activități: Acasă – Școală, Acasă – Serviciu, Acasă – Afaceri/ Interes de serviciu, Acasă – Cumpărături, Acasă– Altele, Altele – Altele.

În cadrul modelului sunt efectuate o serie de calcul separat pentru un set de 13 straturi de cerere care au fost și în cazul procesului de reactualizare a acestuia:



Tabel 3.3. Straturi de cerere (sursa PMUD Iasi)

Cod Strat de cerere	Strat de cerere	Grupuri de persoane
HB	Acasă – Afaceri/ Interes de serviciu fără vehicul disponibil	E
HB_C	Acasă - Afaceri/ Interes de serviciu cu vehicul disponibil	EC
HE_P	Acasă-Școală generală	P
HE_S	Acasă-Liceu	S
HO	Acasă-Altele fără vehicul disponibil	E,NE,P,R,S,U
HO_C	Acasă-Altele cu vehicul disponibil	EC,NEC,RC
HS	Acasă-Cumpărături fără vehicul disponibil	E,NE,P,R,S,U
HS_C	Acasă-Cumpărături cu vehicul disponibil	EC,NEC,RC
HW	Acasă-Serviciu fără vehicul disponibil	E
HW_C	Acasă-Serviciu cu vehicul disponibil	EC
OO	Altele-Altele fără vehicul disponibil	E,NE,P,R,S,U
OO_C	Altele-Altele cu vehicul disponibil	EC,NEC,RC

Pentru reactualizarea valorilor obținute în urma modelelor de cerere am ținut cont de măsurătorile efectuate la nivelul zonei analizate conform contractului. În vederea reactualizării pentru fiecare etapă a modelului s-au făcut următoarele reactualizări:

Generarea călătoriilor este determinată de ratele de mobilitate. Rata de mobilitate descrie probabilitatea ca o persoană să realizeze o călătorie dintr-o pereche de activități în perioada de analiză a modelului (în acest caz: media unei zile lucrătoare, Luni-Vineri). În cazul modelului inițial această rată nu a fost obținută în urma sondajelor efectuate. Acest aspect este datorat faptului că persoanele chestionate pot răspunde într-un mod subiectiv ce nu reflectă întotdeauna realitatea. Și în cazul reactualizării s-a ținut cont de acest aspect

Distribuția spațială a călătoriilor (alegerea destinației călătoriilor) a fost realizată printr-un model gravitațional cu o funcție de utilitate Logit.

$$f(U_{ij}) = e^{-(\alpha_{(1,DS)} * \logsum t_{ij} + \alpha_{(2,DS)} * dist_{ij})}$$

Parametrii modelului au fost variați în funcție de valorile obținute la chestionarul Origine-Destinație dar și în funcție de valorile de trafic măsurate.

Pentru repartitia modală (alegerea modului de transport) s-a utilizat un model Logit multinomial, pe baza

costurilor generalizate (sau utilităților) și a parametrilor de poderare. Variația acestor parametri s-a realizat doar în cazul în care pentru calibrarea modelului a fost necesar. Modelul utilizat este de forma:

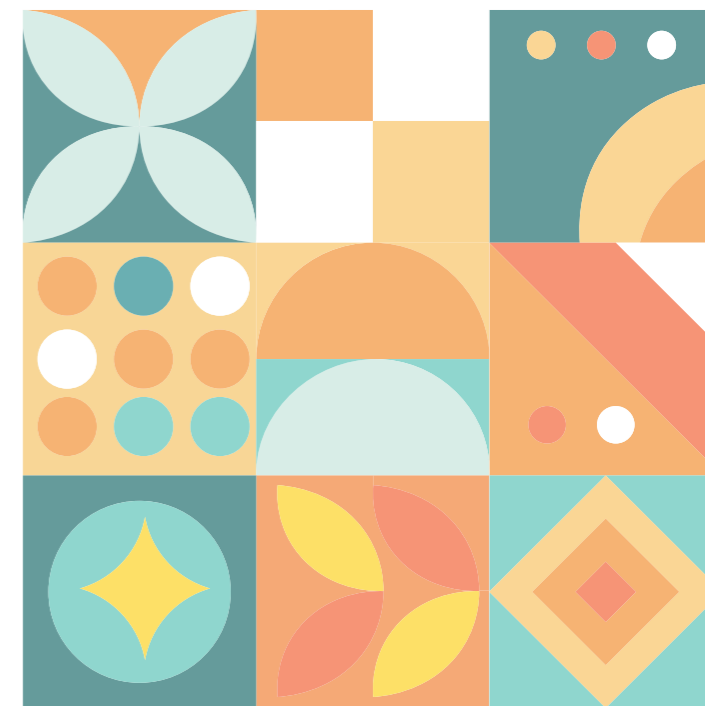
$$u_{DS}(m,i,j) = \beta_{1,DSm} * InVehicleTime_{mij} + \beta_{2,DSm} * (Access + EgressTime)_{mij} + \beta_{3,DSm} * (Cost, Fares)_{mij} + \beta_{4,DSm} * WaitingTime_{mij} + \beta_{5,DSm} * NumberOfTransfer_{mij} + \beta_{6,DSm} * DistanceAdvantage + ModeConstant_{DSm}$$

Parametrii β sunt determinați în cadrul procesului de calibrare pentru a obține ponderile modului straturilor de cerere. Parametrii $\beta_{4...6}$ sunt relevanți doar pentru transportul public și sunt nuli pentru celelalte moduri, dacă indicatorii nu sunt relevanți pentru modul de transport.

Afectarea (alocarea/simularea) călătoriilor pe rețeaua rutieră s-a utilizat metoda Linear User Cost Equilibrium (LUCE). Au fost refăcute calculele necesare pentru această procedură specifică afectării fluxurilor de trafic pe o rețea congestionată în conformitate cu primul principiu al lui Wardrop (optimal utilizatorului).

Călătoriile cu transportul public sunt afectate (simulate) pe rețeaua de transport public utilizând metoda bazată pe graficul de circulație (planului de mers).

În ceea ce privește modelarea transportului de marfă, principala sarcină constă în determinarea cererii de călătorii. Alegerea destinației (distribuția spațială), precum și alegerea modală de transport sunt secundare. Ținând seama de tipurile de mărfuri dar și de datele rezultate din anchete, cererea zilnică de transport de marfă a fost repartizată pe categorii de vehicule grele (Heavy Goods Vehicle – HGV) și ușoare (Light Goods Vehicle – LGV). Alegerea destinației a fost determinată pe baza modelului gravitațional, folosind matricele de impedanță (matricele drumului minim) pe categorii de vehicule.





3.5. CALIBRAREA ȘI VALIDAREA DATELOR

Scopul calibrării modelului este acela de a asigura că modelul de transport reflectă condițiile existente în rețeaua de transport curentă.

Este necesară o distincție între „calibrare” și „validare”:

- Calibrarea este un proces iterativ, prin care modelul este continuu revizuit pentru a se asigura că reprezintă o replică suficient de precisă a condițiilor anului de bază.

- Procesul de validare folosește date independente din alte locații decât cele utilizate pentru calibrare, cu scopul de a verifica modelul pentru anul de referință.

Un model „adecvat scopului” atinge standardele cerute atât pentru calibrare, cât și pentru validare, pe baza criteriilor și datelor evaluate.

Procesul de calibrare a modelului include verificarea succesivă a rețelei de transport a modelului, pentru a reprezenta cel mai bine condițiile existente, cum ar fi tipologia diverselor segmente de drum, capacitățile și limitările de viteză.

Modelul de calibrare utilizat, a urmărit standardele de calibrare din ghidul „JASPERS Appraisal Guidance (Transport). The Use of Transport Models in Transport Planning and Project Appraisal” (2014).

Modelul de transport a fost calibrat pentru anul de bază 2021 cu ajutorul unui set de proceduri de calcul de-a lungul tuturor celor patru pași: generarea călătoriilor, distribuția spațială, repartizarea modală, precum și afectarea călătoriilor.

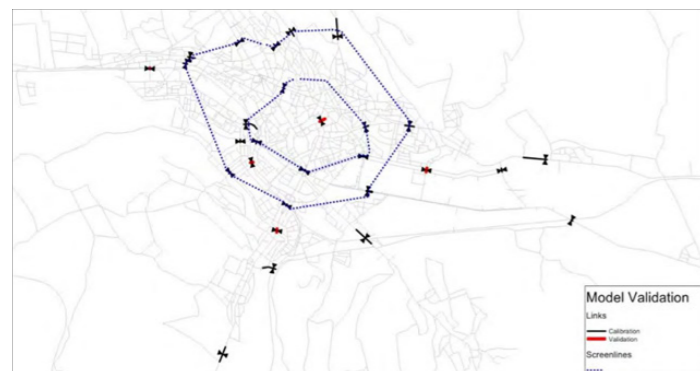
În acest scop au fost utilizate o serie de afectări temporale ce au permis obținerea rezultatelor finale într-o manieră mult mai rapidă și mai apropiată de realitate.

Calibrarea modelului presupune găsirea unui echilibru între datele comportamentale de intrare, rezultate din anchetele în gospodării, pe de o parte, și datele obținute din măsurătorile de trafic, pe de altă parte.

În cadrul modelului au fost afectate călătoriile cu transportul public și privat. Pentru modurile de transport ușoare/blânde – pietonale și cu bicicleta – au fost determinate valorile matricelor de cerere dar afectarea pe infrastructura de transport nu a fost realizată dată fiind dificultatea în validarea unui astfel de flux.

Procesul de calibrare a presupus utilizarea a 57 posturi de recensământ așezate pe două cordoane, ca în figură:

Figura 3.50. Secțiuni de calibrare și validare (sursa PMUD Iasi)



În timpul calibrării modelului, s-a aplicat metoda TFlowFuzzy (TFF) de modificare a matricei cererii. S-a observat o scădere a numărului de deplasări cu aproximativ 8%.

Evaluarea cu ajutorul indicatorului GEH, utilizat în compararea volumelor de trafic, unul obținut în mod empiric și unul în urma rulării procedurilor de macrosimulare a condus la obținerea unor valori sub pragul de 5 pentru aproximativ 90% din comparațiile realizate.

$$\text{Valoarea GEH este dată de: } GEH = \sqrt{\frac{(M-C)^2}{\frac{M+C}{2}}}$$

cu M = parametru de trafic modelat și C = parametru de trafic observat.

După calibrarea cererii de transport cu volumele observate, modelul este comparat cu datele de validare independente, care ar putea fi sub formă de volume contorizate pe arcele grafului rețelei de transport a modelului, înregistrări ale duratelor de deplasare pe arce sau comportamente observate în rutarea traficului.

Tabel 3.4. Repartizarea valorilor GEH

Valoarea de prag GEH	2	3	4	5	>5
Procentul din valorile comparate	52%	11%	12%	15%	10%

Pentru validare s-a preferat utilizarea valorilor măsurate în trei intersecții importante ale orașului. Valorile utilizate pentru procesul de validare nu au fost utilizate și pentru calibrare conform procedurii. Rezultatele au arătat respectarea ordinului de mărime între valorile măsurate și cele obținute din model cu o variație de maxim 10% normală dată fiind variațiile zilnice posibile în activitățile desfășurate de utilizatorii infrastructurilor de transport.



3.6. PROGNOZE

Procedurile de calcul care compun baza modelului de transport au necesitat o serie de intervenții în vederea reutilizării acestora. Aceste intervenții nu au avut rolul de modifica topologia modelului, ci a fost urmărită doar funcționalitatea lor. În cazul în care au fost necesare calcule suplimentare, acestea au fost introduse în lista de proceduri, fără a modifica logica modelului inițial.

Principalele intervenții realizate asupra modelului au fost:

- generarea filtrelor necesare în modelarea aferentă primei etape din model (generarea călătoriilor),
- corectarea scripturilor scrise în limbajul PYTHON de la versiunea 2.7 la versiunea 3.7
- reinițializarea matricelor de atribute aferente transportului public și generarea externă a acestora
- introducerea de proceduri pentru verificarea fluxurilor de trafic generate în raport cu valorile măsurate

De asemenea, în procedura de actualizare a modelului au fost avute în vedere prognozele asupra principalilor indicatori socio-economici și de mobilitate, evinduate în continuare.

Scenariul „A face minimum” reprezintă scenariul de referință, respectiv situația viitoare în care se consideră că doar proiectele „angajate” în acest moment se vor realiza/implementa. Prin proiecte „angajate”, ne referim la proiectele pentru care construcția investiției respective a fost demarată sau pentru care finanțarea pentru proiect a fost alocată și toate aprobările necesare au fost obținute.

Astfel, în cadrul scenariului „A face minimum” au fost incluse următoarele proiecte:

P43 Sistem e-ticketing pentru îmbunătățirea mobilității în zona metropolitană Iași

P44 Achiziție mijloace de transport public - tramvaie 22 m, Iași

P45 Achiziție mijloace de transport public - autobuze electrice 12 m deal, Brasov, Iași, Sibiu, Slatina, Suceava

P46 Achiziție mijloace de transport public - autobuze electrice 10 m deal, Iași, CJ Neamț, Tg. Mures

P47 Innoarea parcului de vehicule destinat transportului public pe sine (75)

P48 Innoarea parcului de vehicule destinat transportului public cu vehicule cu emisii reduse de carbon

P92 Sistem alternativ de mobilitate urbană utilizând stații automate de închiriere a bicicletelor – Iași Velocity

P93 e-Move – Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Municipiul Iași

P94 Realizarea Master Planului pentru circulația bicicletelor și proiectare, taxe, avize pentru amenajare piste de biciclete pe arterele Municipiului Iași

Pentru a deriva creșterea în cererea de călătorii pentru modelul de transport, între anul de bază 2021 și anii de prognoză 2027 și 2035 au fost utilizate datele socio-economice disponibile, la nivel local sau național.

Astfel, pentru a calcula creșterea prognozată privind călătoriile, au fost utilizate cele mai relevante date istorice și de prognoză pentru parametrii care influențează comportamentul privind deplasările în zona de studiu, și anume:

- Populația
- Gradul de ocupare al forței de muncă (salariați)
- Indicele de motorizare



Evoluția istorică și prognoza populației

Evoluția populației este un rezultat direct al sporului natural și al soldului migrator. Suma acestor componente determină creșterea sau scăderea populației unei localități sau a unui areal. Soldul migrator este dependent de posibilitățile de angajare și de evoluția mediului economic.

Prognoza demografică la nivelul Zonei Metropolitane Iași se bazează pe datele istorice disponibile și presupunând o evoluție a populației similară. Având în vedere rolul polului de creștere de motor de dezvoltare a Regiunii Nord-Est, s-a avut în vedere un scenariu optimist de evoluție a populației, evidențiat mai jos.

Tabel 3.5. Evoluția istorică a populației la nivelul ZMI, 2016-2020*

	2016	2017	2018	2019	2020
Municipiul Iași	366.145	372.631	378.478	385.592	389.733
Alte localități din ZMI	159.012	163.722	169.347	175.382	181.591

Tabel 3.6. Prognoza statistică privind populația din ZMI

	2021	2027	2035
Municipiul Iași	391.024	423.160	470.153
Alte localități din ZMI	188.123	219.244	295.553

Evoluția istorică și prognozată a numărului de salariați

Prognoza numărului mediu de salariați la nivelul Municipiului Iași și al localităților din polul de creștere se bazează pe datele istorice disponibile și pe prognoza evoluției numărului mediu de salariați la nivelul județului Iași.

Tabel 3.7. Numărul de salariați la nivelul ZMI, 2016-2020

	2016	2017	2018	2019	2020
ZMI	129.134	129.143	133.421	137.531	133.323

Tabel 3.8. Prognoza statistică privind salariații din ZMI

	2021	2027	2035
ZMI	134.930	146.020	164.547

* Sursa: Sursă: Institutul Național de Statistică

Indicele de motorizare

Indicele de motorizare reprezintă unul dintre factorii care influențează numărul de deplasări la nivelul zonei de studiu, iar valorile sale sunt corelate cu evoluția PIB.

Conform datelor statistice și a sumarului mijloacelor de transport pe anii 2016-2020, au fost estimate valorile indicelui de motorizare pentru anii de prognoză pe termen mediu și lung, aceștia fiind evidențiați mai jos.

Tabel 3.9. Prognoza evoluției indicelui de motorizare, Zona Metropolitană Iași

An		2021	2027	2035
Indicele de motorizare (veh/1000 loc)	Municipiul Iași	318	376	471
	Alte localități din ZMI	271	321	402



3.7. TESTAREA MODELULUI DE TRANSPORT ÎN CADRUL UNUI STUDIU DE CAZ

În cadrul acestui capitol vor fi prezentate rezultatele modelului de transport pentru scenariul „A nu face nimic”, respectiv situația viitoare care cuprinde doar sistemul de transport existent, fără nicio altă infrastructură nouă sau schimbări în operarea existentă a transportului, luând însă în calcul creșterile preconizate în cererea de transport.

În cadrul acestui capitol sunt prezentate rezultatele testării modelului de transport în cazul unui studiu de caz. Pentru estimarea efectelor în anii de prognoză pe termen mediu și lung, a fost luată în considerare creșterea preconizată în cererea de transport, rezultată din creșterea indicelui de motorizare și a numărului de salariați, considerați drept categoria cea mai „mobilă” din rândul populației.

Valorile corespunzătoare scenariului „a nu face nimic” sunt prezentate în tabelul de mai jos:

Tabel 3.10. Evoluția indicatorilor entru Scenariul „A nu face nimic”

Indicator	2021	2027	2035
Vehiculexkm per zi	802.737	1.033.075	2.153.815
Viteze PrT	34,0	30,1	27,1
Distanța medie de deplasare veh	3,7	4,1	4,3
Distanța medie de deplasare transportul public	4,2	4,6	4,8
Distanța medie de deplasare cu bicicleta	4,8	4,8	4,8
Distanța medie de deplasare pe jos	1,8	1,8	1,8
Deplasări cu autovehiculul	216.956	253.826	500.887
Deplasări ca pasager în autovehicul	54.239	63.456	125.221
Deplasări cu transportul public	315.815	331.605	431.087
Deplasări cu mijloace de transport nemotorizate (micromobilitate)	18.747	16.872	18.559
Deplasări pe jos	420.783	485.617	796.963

Dezvoltarea scenariilor de perspectivă va include o serie de proiecte ce conduc la schimbarea topologiei rețelei de transport.

Odată dezvoltat în VISUM modelul de transport (calibrat și validat pentru anul de bază și pentru situația actuală), acesta poate fi utilizat pentru simularea modificărilor de fluxuri de trafic ce apar, de pildă, în cazul introducerii unor legături noi sau al închiderii unor artere de circulație.

După cum se știe, rețeaua stradală a municipiului Iași prezintă probleme de conectivitate în special privind accesul în oraș din vest. Dezvoltarea centrelor comerciale la periferia

orașului a condus la suprasolicitația rețelei de transport în această zonă.

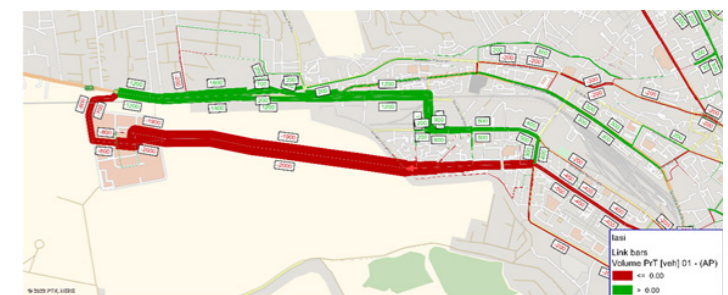
Unul din proiectele de dezvoltare a orașului prevede realizarea unei legături rutiere între Centru Comercial Era și cartierele Dacia, respectiv Alexandru cel Bun. Astfel o parte dintre cei care acced la acest centru comercial pot utiliza noua cale de acces rutier.

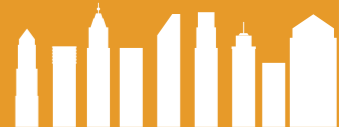
În figura de mai jos este prezentată redistribuirea traficului în urma apariției conexiunii între Centrul Comercial Era și cele două cartiere Dacia, respectiv Alexandru cel Bun, unde:

- cu verde sunt marcate fluxurile ce părăsesc traseele utilizate în prezent atrase de noua legătură de pe alte rute;
- cu roșu sunt marcate fluxurile atrase de noile legături de pe alte rute.

Se observă că prin implementarea proiectului se degrevează circulația pe Șoseaua Păcurari, cu efecte pozitive asupra fluxurilor de trafic și emisiilor de gaze cu efect de seră, atât prin distribuția fluxurilor, cât și prin creșterea vitezei medii de circulație.

Tabel 3.51. Variația fluxurilor de trafic generate de realizarea a unui nou proiect de infrastructură rutieră





În etapa de evaluare a impactului actual al mobilității este realizată o analiză a situației existente, în scopul identificării principalelor disfuncționalități. Analiza situației existente trebuie realizată din perspectiva tuturor modurilor de transport și a aspectelor de sustenabilitate relevante, prin utilizarea unui set adecvat de surse de date actualizate, acest aspect fiind acoperit prin colectarea de date descrisă în capitolul anterior.

De asemenea, sunt stabilite criteriile prin care poate fi evaluată evoluția viitoare a mobilității, în cazul lipsei de intervenție sau a diferitelor scenarii propuse pentru implementare.

În analiza situației actuale a fost inclusă și analiza efectelor implementării planurilor de acțiune ale documentelor strategice corespunzătoare perioadei anterioare.

Astfel, actualizarea Modelului de Transport a presupus o reevaluare a indicatorilor de monitorizare așa cum au fost ei definiți în cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Polul de creștere Iași (P.M.U.D. Iași) la nivelul anilor 2014-2015. În evaluarea inițială, indicatorii ce țin de nivelul de poluare au avut o importanță aparte. Realizarea obiectivelor operaționale propuse în P.M.U.D. anterior a inclus și o componentă ce vizează impactul asupra mediului, care poate fi estimată direct prin calcularea emisiilor bazate pe rezultatele modelului și prin utilizarea factorilor de emisie. Monitorizarea constantă a acestor indicatori permite evaluare modului în care nevoia de mobilitate a orașului promovează o atitudine prietenoasă cu mediul sau tendința este de înrăutățire. Traficul este una dintre sursele majore de emisii de gaze cu efect de seră (în principal CO₂) la nivelul zonelor urbane.

În urma analizei acestora au fost identificați un număr de trei indicatori care au fost evaluați în varianta inițială a P.M.U.D. IAȘI, prezentați în următorul tabel:

Tabel 4.1. Indicatori de monitorizare și evaluare

Cod indicator	Indicator	Localizare proiect	UM	Valoare de referință 2014	Valoare prognozată	Valoare actualizată
1	Emisii gaze poluante CO ₂	Municipiul Iași	t CO ₂ /zi	5,587	5	5,405
2	Emisii gaze poluante NO _x	Municipiul Iași	t NO _x /zi	2,47	7	2,48
3	Emisii gaze poluante PM	Municipiul Iași	t PM/zi	-	0,186	0,2

Stabilirea unor obiective prea optimiste, cum este cazul valorilor prognozate pentru emisiile poluante, nu este greșită și poate conduce la o implementare mai abruptă a măsurilor de reducere a acestora, chiar cu riscul de a nu fi așa prietenoase cu utilizatorul de infrastructuri de transport.

O analiză comparativă detaliată asupra efectelor proiectelor implementate sau în curs de implementare, care sunt incluse în Scenariul 1 – A face minimum, în raport cu efectele preconizate pentru Scenariile 2 și 3, este inclusă în capitolul corespunzător al Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (cap. 7).





4.1. EFICIENȚA ECONOMICĂ

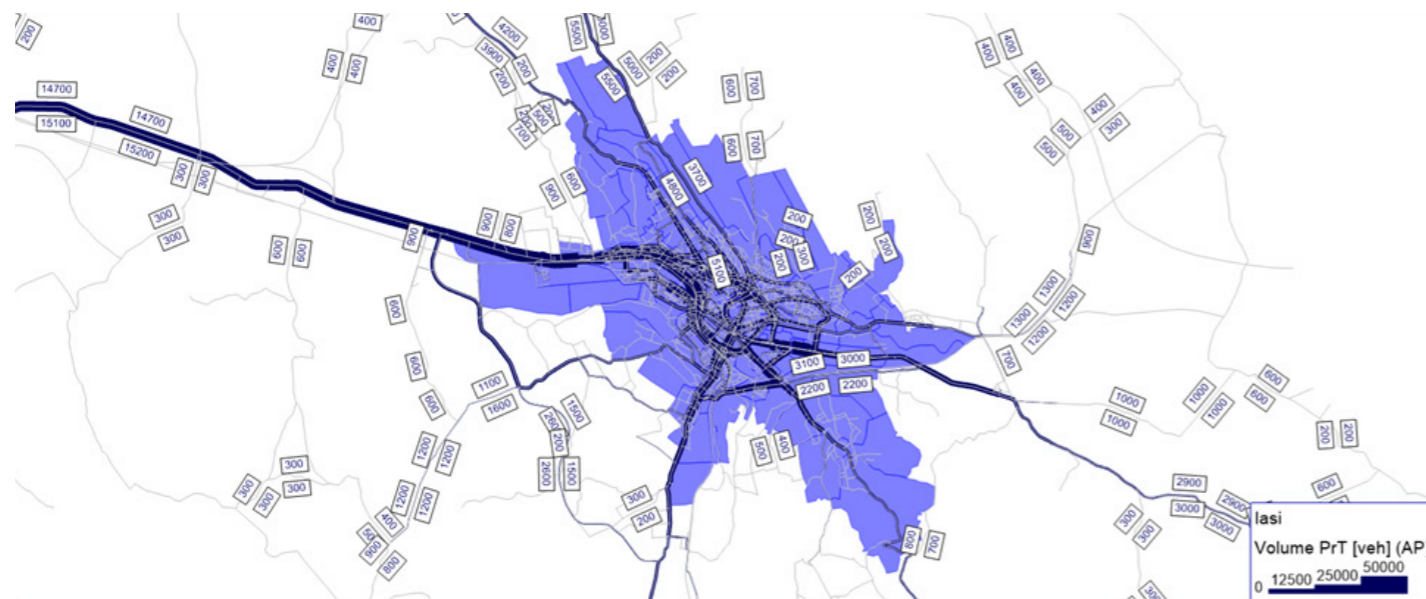
Eficiența economică a activității de transport este dată în principal de valoarea timpului de deplasare, care este influențată, la rândul ei, de condițiile de desfășurare a circulației rutiere, respectiv: viteză medie de deplasare, congestii, timp de așteptare, nivelul de serviciu al rețelei.

De asemenea, acești parametri au o influență directă și asupra consumului de combustibil, cu impact asupra eficienței economice, atât pentru operatorul de transport public, cât și pentru transportatorii de mărfuri și pentru utilizatorul privat.

Modelul de transport furnizează o gamă largă de rezultate grafice și numerice, printre acestea numărându-se și gradul de saturație al rețelei, respectiv zonele în care fluxurile de trafic pot conduce la congestii de circulație, acestea fiind evidențiate pe harta de mai jos.

În ceea ce privește eficiența transportului public, un indicator relevant este reprezentat de numărul anual de călătorii, acesta fiind prezentat în capitolul privind analiza situației actuale. Așa cum a fost specificat, scăderea numărului de călătorii în ultima perioadă se datorează în special condițiilor speciale create de pandemie, care au condus la o tendință de evitare a mijloacelor de transport în comun. Prin urmare, în acest moment indicatorul respectiv nu este relevant pentru evoluția actuală și prognozată a călătoriilor cu transportul public.

Figura 4.1. Fluxuri trafic auto, 2021

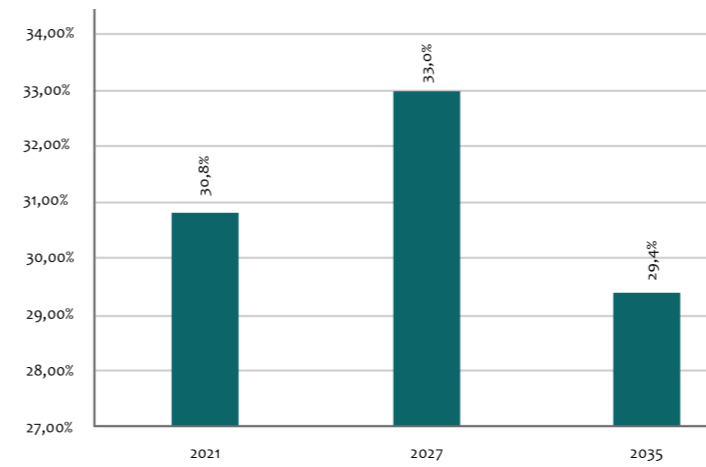


Evoluția procentului de deplasări prin utilizarea transportului public pentru anii de prognoză este prezentată în graficele următoare, în cazul scenariului „A face minimum”.

A fost luată în considerare creșterea prognozată a gradului de motorizare și a numărului total de deplasări, precum și măsurile incluse în proiectele aprobate pentru implementare pe termen scurt, corespunzătoare acestui scenariu, care vor conduce la modernizarea transportului public, la stimularea modurilor de deplasare nepoluante (mersul pe bicicletă și mersul pe jos) și al vehiculelor electrice:


- Achiziția de mijloace de transport public: tramvaie și autobuze electrice
- Implementare sistem e-ticketing
- Realizarea unui masterplan pentru circulația bicicletelor
- Implementarea unui sistem de bike-sharing
- Instalare de stații de încărcare pentru vehicule electrice


Figura 4.2. Evoluția procentului de deplasări cu transportul public, Scenariul 1




După cum se observă din graficul de mai sus, implementarea proiectelor corespunzătoare Scenariului 1 va duce la o creștere relativă pe termen scurt, dar lipsa continuării acțiunilor și măsurilor de promovare a mobilității urbane durabile va conduce la o reducere drastică a cotei modale a transportului public pe termen lung, chiar sub nivelul actual.

Principalele disfuncționalități constatate la nivelul anului de referință 2021 în ceea ce privește eficiența economică și măsurile propuse prin Planul de mobilitate urbană durabilă pentru atenuarea efectelor acestora (suplimentare celor deja angajate și incluse în Scenariul 1) sunt prezentate mai jos, în ordinea descrescătoare a importanței acestora:

 Starea și gradul de încărcare al infrastructurii rutiere. Se recomandă intensificarea acțiunilor de reabilitare și modernizare a infrastructurii rutiere, cu accent pe coridoarele deservite de transportul public și pe realizarea de piste pentru bicicliști. Reorganizarea circulației, realizarea de parcări în vederea creșterii capacității de circulație, extinderea sistemului de management adaptiv al traficului și implementarea de sisteme inteligente de transport asociate pentru asigurarea respectării reglementărilor.

 Starea infrastructurii de transport public. Se recomandă continuarea măsurilor de modernizare a parcului de vehicule și de modernizare/extindere a liniilor de tramvai, respectiv a benzilor dedicate pentru transportul public

 Atractivitatea redusă a transportului public, în raport cu deplasările cu vehiculul personal. Se recomandă eficientizarea serviciului de transport public printr-o mai bună corelare între cerere și ofertă, precum și ceea ce privește informațiile în timp real pentru utilizatorii serviciului, aspecte ce pot fi îndeplinite prin implementarea de sisteme inteligente de transport integrate.



4.2. IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Efectele generate de desfășurarea activităților de transport asupra mediului sunt diverse și cuprinzătoare, cele mai importante referindu-se la calitatea aerului, zgomot, schimbări climatice și consum de resurse neregenerabile. Structura parcului de autovehicule este un factor cu rol decisiv al impactului asupra mediului generat de sectorul transporturilor. Vechimea, combustibilul utilizat, capacitatea cilindrică, norma de poluare sunt parametri specifici care influențează direct cantitatea de emisii poluante. În capitolele anterioare au fost prezentate datele relevante asupra indicelui de motorizare, precum și asupra componenței parcului auto al operatorului de transport public.

Impactul asupra mediului poate fi evaluat prin emisiile de substanțe poluante datorate activității de transport desfășurată în cadrul zonei de studiu, acestea fiind afectate de condițiile de desfășurare ale circulației rutiere, dar și de repartiția modală a deplasărilor.

Pentru a se analiza și cuantifica impactul pe care Planul de mobilitate îl va avea asupra mediului, a fost analizat fondul actual de poluare considerat a fi nivel de referință. Disfuncționalitățile identificate au un impact negativ asupra mediului, prin Planul de mobilitate identificându-se măsurile și intervențiile necesare în scopul minimizării acestora.

În România, evaluarea calității aerului este reglementată prin Legea nr. 104/15.06.2011 privind calitatea aerului înconjurător. Prin această lege au fost transpuse în legislația națională prevederile Directivei 2008/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 mai 2008 privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa. Legea calității aerului are ca scop protejarea sănătății umane și a mediului ca întreg prin reglementarea măsurilor destinate menținerii calității aerului înconjurător acolo unde aceasta corespunde obiectivelor pentru calitatea aerului înconjurător stabilite prin prezenta lege și îmbunătățirea acesteia în celelalte cazuri.

Principalele surse responsabile pentru emisiile de NOx sunt reprezentate de mijloacele de transport (Conform inventarelor de emisii și rezultatelor obținute în Studiul de calitate a aerului pentru municipiul Iași). Alte surse ce produc oxizi de azot sunt industriile bazate pe arderea combustibililor fosili. Dioxidul de azot (NO₂), o fracție a oxizilor de azot, este un gaz brun cu miros puternic, înecăcios.

Particulele în suspensie din atmosferă provin atât din cauze naturale, cât și din cauze antropice precum arderile din sectorul energetic, procesele de producție, incinerarea deșeurilor etc. Particulele în suspensie PM₁₀ și PM_{2,5} reprezintă o problemă la nivel european din cauza depășirii limitei impusă de legislația europeană. Limita pentru PM₁₀ este de 50 μg/m³ – valoarea limită zilnică pentru protecția sănătății umane (nu trebuie să existe mai mult de 35 de depășiri într-un an calendaristic) și 40 μg/m³ - valoarea limită anuală pentru protecția sănătății umane. Pentru PM_{2,5} limita este de 25 μg/m³, reprezentând valoarea limită anuală pentru protecția sănătății umane.

În județul Iași monitorizarea calității aerului se face prin intermediul a 6 stații automate de monitorizare, ce fac parte din Rețeaua Națională de Monitorizare a Calității Aerului, după cum urmează:

→ Stația IS-1 – Podu de Piatră, Iași, B-dul N. Iorga – stație de trafic, amplasată la intersecția B-dul N. Iorga cu Șos. Nicolina,

pe amplasamentul vechii piețe agroalimentare din Pod de Piatră, în zonă rezidențială, cu scopul de a monitoriza efectele produse de trafic asupra calității aerului, pentru a stabili nivelul de poluare la care este expusă populația din zonă.

- Denumire stație: Podul de Piatră – B-dul N. Iorga;
- Cod stație: IS-1;
- Tipul stației: trafic;
- Altitudine: 40 m;
- Raza ariei de reprezentativitate cf. ordin 657/2018: 190-210 m;
- Coordonate geografice: 47,1568362 (latitudine), 27,57490886 (longitudine);
- Poluanți măsurați: SO₂, NO, NO₂, CO, Pb, Ni, Cd (din PM₁₀), PM₁₀ automat, PM₁₀ gravimetric, benzen, toluen, etilbenzen, o, m, p -xilen;
- Parametrii meteorologici măsurați: nu este cazul.

→ Stația IS-2 – Decebal Cantemir – Iași, Aleea Decebal, nr. 10 – stație de fond urban, amplasată în incinta Direcției Creșelor – Creșa nr.6, vis-a-vis de liceul d. Cantemir, cu scopul de a monitoriza nivelul de poluare din ariile urbane, influența ”așezărilor umane”, fără a fi influențate direct de trafic sau activitățile industriale. Amplasamentul este astfel ales încât nivelul de poluare monitorizat să fie influențat de contribuțiile integrate provenind din toate sursele din direcția opusă vântului, în spații deschise din zone rezidențiale și comerciale cum ar fi amenajările educative.

- Denumire stație: Decebal-Cantemir;
- Cod stație: IS-2;
- Tipul stației: urban;
- Altitudine: 42 m;
- Coordonate geografice: 47,1509513 (latitudine), 27,58192074 (longitudine);
- Raza ariei de reprezentativitate cf. ordin 657/2018: 190-210 m;
- Poluanți măsurați: SO₂, NO, NO₂, NO_x O₃, PM₁₀ gravimetric, PM_{2,5} gravimetric, benzen, toluen, etilbenzen, o, m, p -xilen;
- Parametrii meteorologici măsurați: direcție și viteză vânt, temperatură, presiune, radiație solară, umiditate relativă, precipitații.

→ Stația IS-3 – Oancea Tătărași – Iași, Str. Han Tătar, nr. 14 – stație de tip industrial, amplasată pe Esplanada Oancea-Tătărași cu scopul de a monitoriza calitatea aerului în zona rezidențială sub influența emisiilor din zona industrială.

- Denumire stație: Oancea- Tătărași;
- Cod stație: IS-3;
- Tipul stației: industrial;
- Altitudine: 64 m;
- Coordonate geografice: 47,1577866 (latitudine), 27,61268638 (longitudine);
- Raza ariei de reprezentativitate cf. ordin 657/2018: 190-210 m;
- Poluanți măsurați: SO₂, NO, NO₂, NO_x, PM₁₀ automat;
- Parametrii meteorologici măsurați: nu este cazul.

→ Stația IS-4 – Aroneanu – Iași, jud. Iași, sat Aroneanu, com. Aroneanu – stație de fond rural, amplasată în comuna Aroneanu, localizată departe de sursele de poluare, cu scopul de a monitoriza nivelul de poluare, fără a fi influențat de aglomerare sau de zona industrială din vecinătatea sa.

- Denumire stație: Aroneanu;
- Cod stație: IS-4;

- Tipul stației: rurală;
- Altitudine: 186 m;
- Coordonate geografice: 47,1203100 (latitudine), 27,3295000 (longitudine);
- Raza ariei de reprezentativitate cf. ordin 657/2018: 420 m;
- Poluanți măsurați: SO₂, NO, NO₂, NO_x, CO, O₃, Pb, Ni, Cd (din PM₁₀), PM₁₀ gravimetric;
- Parametrii meteorologici măsurați: direcție și viteză vânt, temperatură, presiune, radiație solară, umiditate relativă, precipitații.

→ Stația IS-5 – Tomești-Iași, jud. Iași, Str. Mihai Codreanu, FN, sat Tomești, com. Tomești – stație de fond suburban, amplasată în incinta școlii generale D.D. Pătrășcanu, pe direcția dominantă a vântului, cu scopul de a monitoriza nivelul de poluare rezultate din transportul poluanților proveniți din municipiul Iași și zona sa adiacentă, fără a fi influențată direct de emisiile ce provin din trafic sau din activitățile industriale.

- Denumire stație: Tomești;
- Cod stație: IS-5;
- Tipul stației: suburbană;
- Altitudine: 37 m;
- Coordonate geografice: 47,1357359 (latitudine), 27,69308937 (longitudine);
- Raza ariei de reprezentativitate cf. ordin 657/2018: 420 m;
- Poluanți măsurați: SO₂, NO, NO₂, NO_x, CO, O₃, PM₁₀ gravimetric;
- Parametrii meteorologici măsurați: nu este cazul.

→ Stația IS-6 – Bosia Ungheni – Iași, jud. Iași, sat Bosia, com. Ungheni – stație de fond urban-trafic. Această stație are ca scop monitorizarea calității aerului în zona de graniță cu Republica Moldova, fiind evaluate doar emisiile din surse românești. S-a constatat, însă o depășire a pragurilor superioare de evaluare pentru poluanții NO_x și PM₁₀.

- Denumire stație: Bosia-Ungheni;
- Cod stație: IS-6;
- Tipul stației: urban/trafic;
- Altitudine: 34 m;
- Coordonate geografice: 47,2156369 (latitudine), 27,576872656 (longitudine);
- Raza ariei de reprezentativitate cf. ordin 657/2018: 260 m;
- Poluanți măsurați: SO₂, NO, NO₂, NO_x, CO, O₃, PM₁₀ gravimetric și automat, benzen, toluen, etilbenzen, o, m, p -xilen;
- Parametrii meteorologici măsurați: direcție și viteză vânt, temperatură, presiune, radiație solară, umiditate relativă, precipitații.

Conform PICA Iași principalele surse generatoare de poluanți sunt după cum urmează:

- Pentru NO_x: transportul rutier, transportul aerian internațional (traficul la nivelul aeroporturilor), încălzirea rezidențială și prepararea hranei. Aceste activități generează peste 90% din cantitatea de emisii de NO_x la nivelul municipiului Iași;
- Pentru PM₁₀: transportul rutier, încălzirea rezidențială și prepararea hranei, asfaltarea drumurilor, industria mineralelor. Aceste activități generează peste 90% din cantitatea de emisii de PM₁₀ la nivelul municipiului Iași;
- Pentru PM_{2,5}: transportul rutier, încălzirea rezidențială și prepararea hranei, asfaltarea drumurilor. Aceste activități

generează peste 90% din cantitatea de emisii de PM_{2,5} la nivelul municipiului Iași;

Evoluția calității aerului la indicatorul PM₁₀

În anul 2020 stațiile (IS-1, IS-2, IS-5 și IS-5) unde a fost realizată captura de date nu au înregistrat depășiri ale valorii limită anuale pentru protecția sănătății umane în ceea ce privește indicatorul particule în suspensie PM₁₀. Metoda de referință pentru determinarea particulelor în suspensie PM₁₀ utilizată în rețeaua națională de monitorizare a calității aerului este metoda gravimetrică utilizând standardul de referință SR EN 12341/2014:«Calitatea aerului. Metodă standardizată de măsurare gravimetrică pentru determinarea fracției masice de PM₁₀ sau PM_{2,5} a particulelor în suspensie».

În urma monitorizării calității aerului, în perioada ianuarie – decembrie 2020, în județul Iași s-au înregistrat următoarele depășiri ale valorii limită zilnice pentru protecția sănătății umane la indicatorul particule în suspensie PM₁₀, determinate gravimetric, astfel:

- 44 depășiri s-au înregistrat la stația de trafic IS-1 Podul de Piatră;
- 35 depășiri la stația de fond urban IS-2 Decebal-Cantemir;
- 9 depășire la stația de fond rural IS-4 Aroneanu;
- 23 depășiri la stația de fond suburban IS-5 Tomești;
- 27 depășiri la stația de fond urban-trafic IS-6 Bosia Ungheni, cu precizarea că captura de date a fost insuficientă pentru evaluarea calității aerului.

În anul 2020 pentru stația de trafic IS-1 Podu de Piatră (stația cu cele mai frecvente depășiri) se observă o scădere a numărului de zile cu depășiri ale VL zilnice la PM₁₀ (44 depășiri) comparativ cu anul 2019 (54 depășiri), fapt ce poate fi pus pe seama traficului rutier mai redus în urma declarării stării de alertă și a măsurilor luate în acest sens: lucrul de acasă, cumpărături on-line, învățământ la distanță, întâlniri on-line.

Cele mai multe depășiri ale valorii limită zilnice pentru protecția sănătății umane (VL=50 μg/m³) la indicatorul PM₁₀ s-au înregistrat în stațiile IS-1, IS-2 și IS-5 în perioada rece a anului fiind legate și de procesele meteo-climatice specifice acestei perioade (calm atmosferic, inversiune termică), primăvara până la apariția vegetației și toamna începând cu scăderea temperaturii atmosferice și defolierea vegetației.

Pe lângă traficul auto, în perioadele reci ale anului apar și alte surse de emisie reprezentate de arderile specifice perioadei (arderi în centralele pentru producerea energiei termice și electrice, ardere de combustibili pentru încălzire rezidențială, etc.) care în combinație cu stabilitatea atmosferică ridicată și frecvența mare a calmului și a inversiunilor termice au generat creșteri ale concentrațiilor de PM₁₀.

Evoluția calității aerului la indicatorul PM_{2,5}

Concentrația particulelor de PM_{2,5} este monitorizată în conformitate cu cerințele Directivei 2008/50/CE privind calitatea aerului. Rezultatele obținute în urma monitorizărilor particulelor de PM_{2,5} sunt utilizate pentru stabilirea indicatorului mediu de expunere al populației (IME) determinat la scară națională, prin monitorizări continue timp de 3 ani consecutivi.

Indicatorul particule în suspensie PM_{2,5} este monitorizat în stația de fond urban IS-2 Decebal Cantemir încă din anul 2009, pentru care se folosește metoda gravimetrică.

În anul 2022, la indicatorul particule în suspensie PM_{2,5} determinat gravimetric în stația IS-2 captura de date a fost insuficientă pentru evaluarea calității aerului, deoarece

sistemul de prelevare a particulelor în suspensie PM_{2,5} a fost defect.

Evoluția calității aerului la indicatorul NO₂

În anul 2020 nu s-a înregistrat depășirea valorii limită anuale pentru protecția sănătății umane la indicatorul dioxid de azot (VL anuală = 40 μg/m³) stabilită conform Legii nr. 104 din 2011 actualizată în nicio stație de monitorizare a calității aerului din cadrul rețelei locale de monitorizare în care a fost realizată captura de date pentru poluantul NO₂.

În stația de trafic IS-1 Podu de Piatră media anuală înregistrată a fost de 42,95 μg/m³, dar captura de date a fost insuficientă pentru evaluarea calității aerului.

Nu s-au înregistrat depășiri ale valorii pragului de alertă (400 μg/m³ media pe 1 oră, măsurată 3 ore consecutiv) pentru dioxidul de azot. Când pragul de alertă este depășit, trebuie elaborat un plan de acțiune pe termen scurt în conformitate cu dispozițiile din Legea 104/2011 și HG. 257/2015.

În anul 2020 s-a înregistrat o singură depășire a VL orară pentru protecția sănătății umane la NO₂ (200 μg/m³, a nu se depăși de peste 18 ori într-un an calendaristic) în stația IS-3 Oancea Tătărași în data de 25.01.2020 la ora 2000.

Influența temperaturii, precipitațiilor, regimului eolian, umidității aerului și nebulozității asupra concentrațiilor de PM₁₀, PM_{2,5} și NO₂

Conform PICA Iași 2021 – 2025, s-a observat o creștere a concentrației medii zilnice de PM₁₀ și PM_{2,5} odată cu scăderea temperaturilor din cauza utilizării de către populația a centralelor termice și a sobelor în scopul încălzirii. De asemenea, și în cazul NO₂ cele - mai mari concentrații s-au înregistrat în zilele cu temperaturi scăzute.

De asemenea, s-a observat că în perioadele cu precipitații scăzute sau lipsite de precipitații, concentrațiile de PM₁₀, PM_{2,5} și NO₂ sunt mai mari. Precipitațiile au un rol important în curățarea aerului în ceea ce privește particulele în suspensie.

Dispersia de PM₁₀, PM_{2,5} și NO₂ este influențată de mișcările curenților de aer. Astfel, în perioadele de calm atmosferic (viteza vântului < 0,5 m/s) s-au înregistrat concentrații mai mari ale poluanților, comparativ cu perioadele în care viteza vântului este mai mare.

În ceea ce privește umiditatea aerului, nu s-a putut stabili o corelație între creșterea concentrațiilor de PM₁₀, PM_{2,5} și NO₂ și valorile umidității atmosferice.

Conform PICA Iași 2021 – 2025, s-a observat că există o corelație între radiația solară și creșterea concentrațiilor de PM₁₀, PM_{2,5} și NO₂. Astfel, în perioadele când radiația solară are valori mari, concentrațiile de PM₁₀, PM_{2,5} și NO₂ au valori reduse.

Ca urmare a actualizării Modelului de Transport au fost realizate o serie de hărți de impact în raport cu nivelul mobilității actuale, ce pot fi integrate în calculul indicatorilor de rezultat. Astfel în raport cu principalele gaze cu efect poluant generate de traficul rutier (CO₂, NO_x și SO₂) a fost identificat nivelul de emisii poluante prezentat mai jos.

Figura 4.3. Emisii poluante de CO₂ generate de traficul rutier

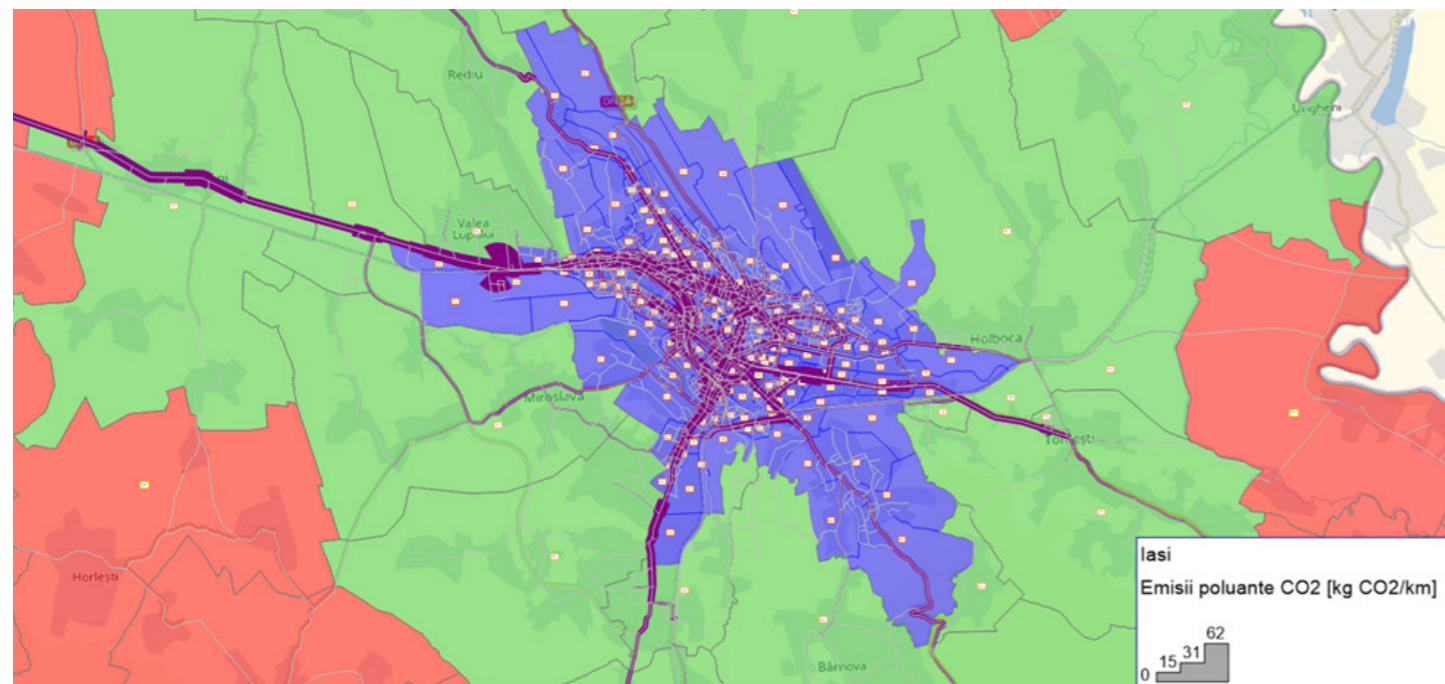


Figura 4.4. Emisii poluante de NO_x generate de traficul rutier

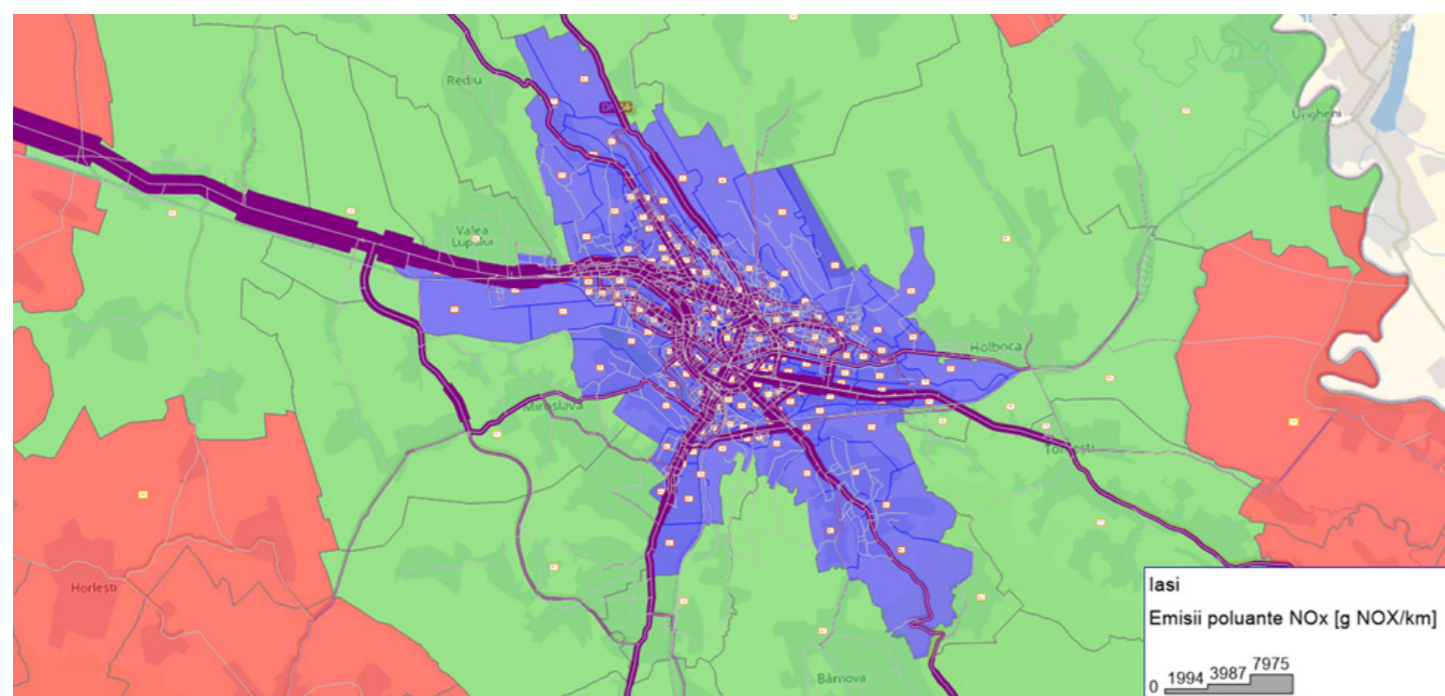
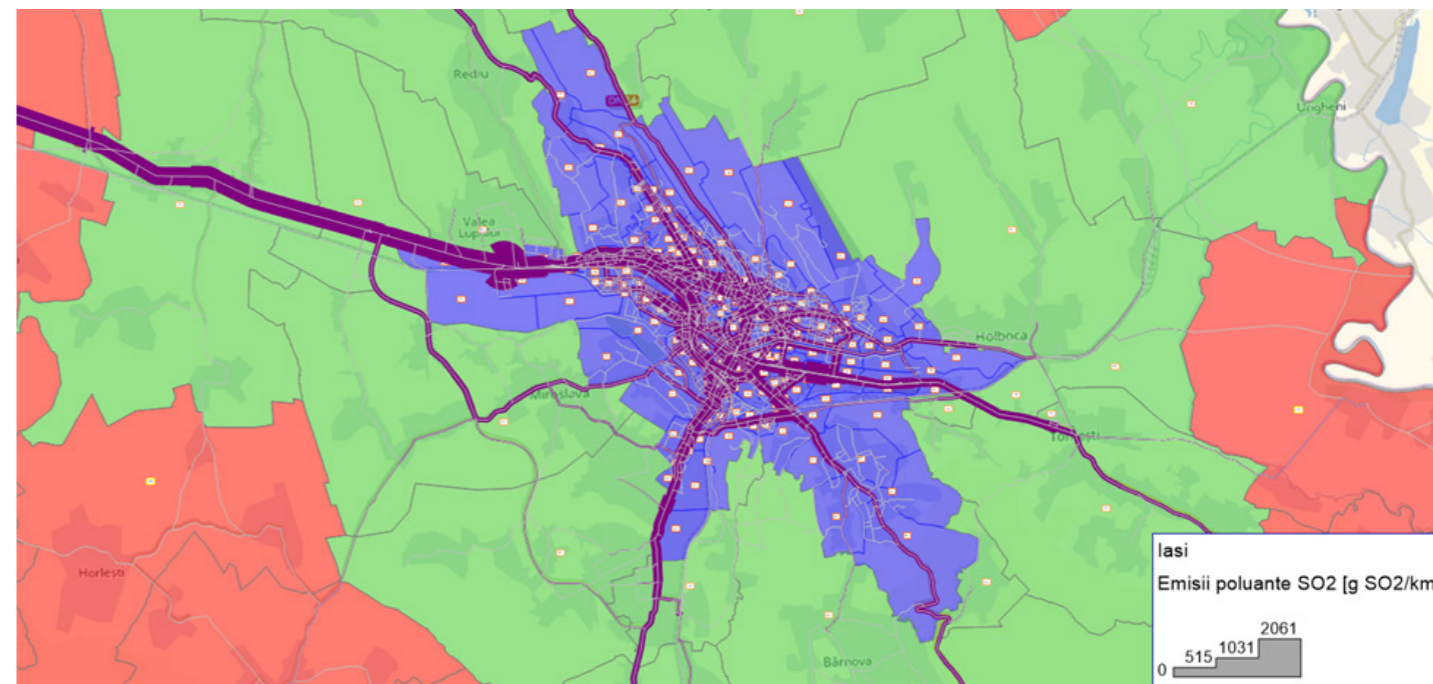


Figura 4.5. Emisii poluante de SO₂ generate de traficul rutier



Se observă că poluarea este generată la nivelul principalelor artere, dar se constată și o creștere a nivelului de poluare în zona centrală. Acest lucru se datorează faptului că fluxurile de trafic din această zonă au avut o variație relativ ridicată în raport cu valorile din precedentul studiu.

Poluarea fonică

Legea nr. 121/2019 privind evaluarea și gestionarea zgomotului ambiant transpune prevederile Directivei 2002/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 25 iunie 2002 privind evaluarea și gestiunea zgomotului ambiant. Prezenta lege abordează unitar la nivel național evitarea, prevenirea sau reducerea efectelor dăunătoare, inclusiv a disconfortului, cauzate de expunerea populației la zgomot ambiant, prin implementarea progresivă a următoarelor măsuri:

- determinarea expunerii la zgomotul ambiant, prin realizarea cartării zgomotului cu metodele de evaluare prevăzute în prezenta lege;
- asigurarea accesului publicului la informații cu privire la zgomotul ambiant și la efectele sale;
- adoptarea, pe baza rezultatelor cartării zgomotului, a planurilor de acțiune pentru prevenirea și reducerea zgomotului ambiant, unde este cazul, în special acolo unde nivelurile de expunere pot cauza efecte dăunătoare asupra sănătății umane, și pentru a menține nivelurile zgomotului ambiant sub valorile-limită definite conform art. 4 pct. 19, în situația în care acestea nu sunt depășite.

Prezenta lege stabilește cadrul general pentru dezvoltarea măsurilor de reducere a zgomotului emis de sursele principale de zgomot, în special de vehiculele rutiere, feroviare și de infrastructura acestora, de aeronave, de echipamentele industriale și de cele destinate utilizării în exteriorul clădirilor, precum și de mașinile industriale mobile.

Pentru o aglomerare cu mai mult de 250.000 de locuitori, sursa de zgomot se calculează pentru traficul rutier, feroviar, aerian și activități industriale.

Indicatorul de zgomot pentru nivelul zi-seară-noapte L_{zsn}, Nivelul de zgomot zi-seară-noapte în decibeli (dB) se definește prin următoarea relație:

$$L_{zsn}=10lg \frac{1}{24}(12*10L_{zi}/10+4*10L_{seara}+5/10+8*10L_{noapte}+10/10)$$

unde:

- L_{zi} este nivelul mediu de presiune sonoră, ponderat A, în interval lung de timp, conform definiției din SR ISO 1996-2:1995, determinat pentru suma perioadelor de zi dintr-un an;
- L_{seară} este nivelul mediu de presiune sonoră, ponderat A, în interval lung de timp, conform definiției din SR ISO 1996-2:1995, determinat pentru suma perioadelor de seară dintr-un an;
- L_{noapte} este nivelul mediu de presiune sonoră, ponderat A, în interval lung de timp, conform definiției din SR ISO 1996-2:1995, determinat pentru suma perioadelor de noapte dintr-un an.

În tabelele de mai jos se regăsește numărul de persoane, clădiri și spitale expuse la valori ale nivelului de zgomot pentru indicatorul L_{zsn} ce depășește valoarea maxim permisă de 70 dB(A) și pentru indicatorul L_{noapte} ce depășește valoarea maxim permisă de 60 dB(A), conform Legii nr. 121/2019.

Numărul de locuitori expuși la valori ale L_{zsn}

Municipiul Iași					
Nivelul de decibeli (dB)	55-59	60-64	65-69	70-74	>75
Sursa de zgomot	Numărul de locuitori expuși la valori ale L_{zsn} (sute)				
Trafic rutier	633	496	335	137	5
Drumuri principale DN24	2	1	0	0	0
Drumuri principale DN28	6	7	6	1	0
Trafic feroviar - tramvai	0	0	0	0	0
Industrie	0	0	0	0	0

Numărul de locuitori expuși la valori ale L_n

Municipiul Iași					
Nivelul de decibeli (dB)	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69
Sursa de zgomot	Numărul de locuitori expuși la valori ale L_{noapte} (sute)				
Trafic rutier	649	561	376	226	40
Drumuri principale DN24	2	1	1	0	0
Drumuri principale DN28	7	6	7	2	0
Trafic feroviar - tramvai	0	0	0	0	0
Industrie	0	0	0	0	0

Numărul de locuințe expuse la valori ale L_{zsn}

Municipiul Iași					
Nivelul de decibeli (dB)	55-59	60-64	65-69	70-74	>75
Sursa de zgomot	Numărul de locuințe expuse la valori ale L_{zsn} (sute)				
Trafic rutier	27105	21944	15167	6244	238
Drumuri principale DN24	63	29	16	0	0
Drumuri principale DN28	276	321	303	38	0
Trafic feroviar - tramvai	0	0	0	0	0
Industrie	0	0	0	0	0

Numărul de locuințe expuse la valori ale L_n

Municipiul Iași					
Nivelul de decibeli (dB)	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69
Sursa de zgomot	Numărul de locuințe expuse la valori ale L_{noapte} (sute)				
Trafic rutier	27594	24486	16897	10290	1826
Drumuri principale DN24	71	32	23	0	0
Drumuri principale DN28	328	299	342	77	0
Trafic feroviar - tramvai	0	0	0	0	0
Industrie	0	0	0	0	0

Numărul de locuințe expuse la valori ale L_{zsn}

Municipiul Iași					
Nivelul de decibeli (dB)	55-59	60-64	65-69	70-74	>75
Sursa de zgomot	Numărul de locuințe expuse la valori ale L_{zsn} (sute)				
Trafic rutier	36	22	14	3	0
Drumuri principale DN24	0	0	0	0	0
Drumuri principale DN28	0	0	0	0	0
Trafic feroviar - tramvai	0	0	0	0	0
Industrie	0	0	0	0	0

Numărul de locuințe expuse la valori ale L_n

Municipiul Iași					
Nivelul de decibeli (dB)	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69
Sursa de zgomot	Numărul de locuințe expuse la valori ale L_{noapte} (sute)				
Trafic rutier	41	28	18	7	1
Drumuri principale DN24	0	0	0	0	0
Drumuri principale DN28	0	0	0	0	0
Trafic feroviar - tramvai	0	0	0	0	0
Industrie	0	0	0	0	0

indicatorul Lnoapte ce depășește valoarea maxim permisă pe termen lung, respectiv 50 dB(A).

Rezultatele cartării surselor de zgomot feroviar

În urma cartării strategice de zgomot efectuată pentru traficul CFR din municipiul Iași, din anul 2016, se constată că pentru ambii indicatori Lzsn și Ln, nu există persoane expuse la valori ale nivelului de zgomot pentru indicatorul Lzsn ce să depășească valoarea maxim permisă de 70 dB(A) și nu există persoane expuse la valori ale nivelului de zgomot pentru indicatorul Lnoapte ce să depășească valoarea maxim permisă de 60 dB(A).

Principalele disfuncționalități constatate la nivelul anului de referință 2021 în ceea ce privește impactul asupra mediului și măsurile propuse prin Planul de mobilitate urbană durabilă pentru atenuarea efectelor acestora (suplimentare celor deja angajate și incluse în Scenariul 1) sunt prezentate mai jos, în ordinea descrescătoare a importanței acestora:

- Cota modală ridicată a deplasărilor cu vehiculul personal. Se recomandă implementarea de măsuri care să conducă la creșterea atractivității și accesibilității deplasărilor cu transportul public, bicicleta și mersul pe jos, precum și la promovarea soluțiilor intermodale de transport

- Gradul de poluare datorat vehiculelor de transport public. Se recomandă continuarea măsurilor de modernizare a parcului de vehicule prin achiziția de vehicule de transport public electrice/hibride.

- Crearea de congestii de circulație, în special în orele de vârf. Se recomandă implementarea de măsuri care să conducă la creșterea cotei modale a modurilor de deplasare alternative, precum și măsuri de descurajare a deplasărilor cu vehiculul personal în zonele principale în care se produc congestiile de circulație.



Rezultatele cartării surselor de zgomot aeroportuar
În urma analizării hărților strategice de zgomot, pentru sursa de zgomot trafic aerian, s-a constatat că la nivelul anului 2016, nu există persoane expuse la valori ale nivelului de zgomot pentru indicatorul Lzsn ce să depășească valoarea maxim permisă de 70 dB(A) și nu există persoane expuse la valori ale nivelului de zgomot pentru indicatorul Lnoapte care să depășească valoarea maxim permisă de 60 dB(A), conform Legii nr. 121/2019 privind evaluarea și gestionarea zgomotului ambiant.

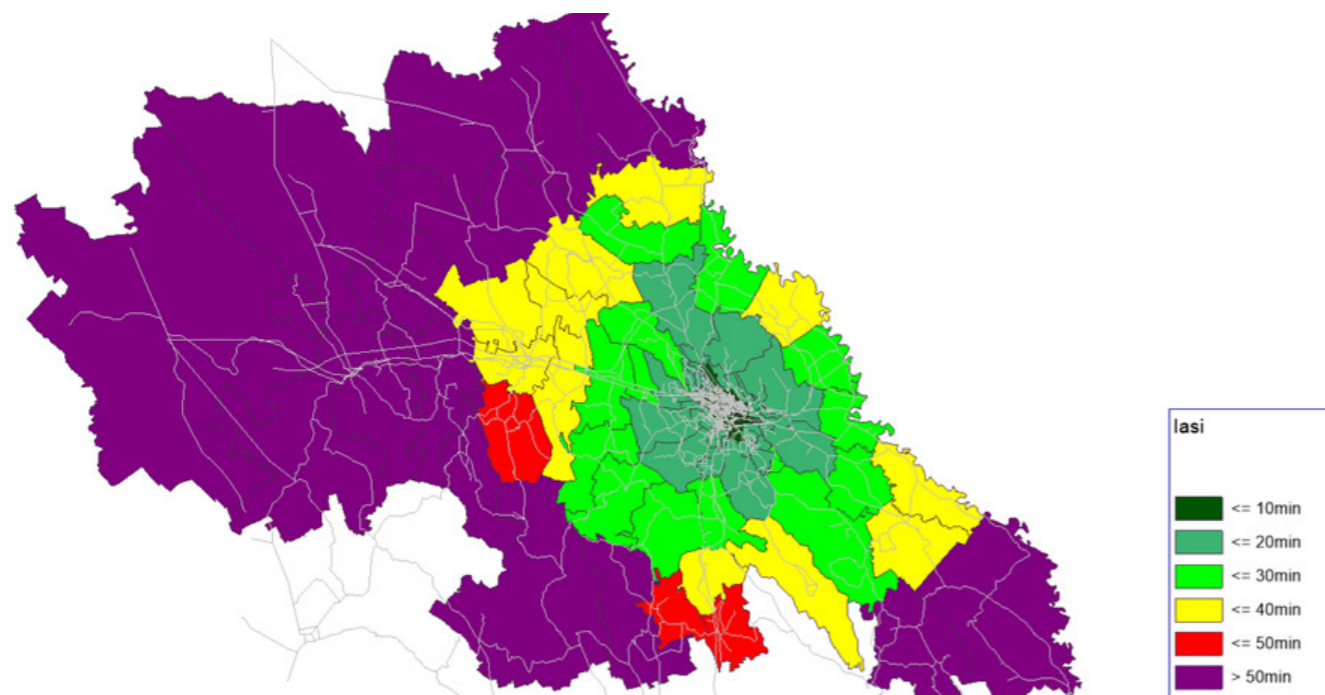
Nu există persoane expuse la valori ale nivelului de zgomot pentru indicatorul Lzsn ce depășesc valoarea maxim permisă pe termen lung, respectiv 65 dB(A), dar există un total de 276 persoane expuse la valori ale nivelului de zgomot pentru

4.3. ACCESIBILITATEA

Accesibilitatea este definită ca nivel de calitate a călătoriei sau ca abilitatea de a ajunge la bunurile, serviciile și activitățile dorite, de către populație. O accesibilitate mai bună crește calitatea vieții și generează dezvoltarea socială și economică, prin acces îmbunătățit la educație, locuri de muncă, servicii urbane, cultură și alte persoane, asigură o mai bună integrare a categoriilor sociale cu risc crescut de izolare. Mobilitatea oferă accesibilitate, iar astfel cele două aspecte direct proporționale pot fi considerate ca bază a fiecărui sistem integrat de transport.

Accesibilitatea este o caracteristică a sistemului de transport, fiind dependentă de rețeaua rutieră, dar și de parametrii specifici mijloacelor de transport utilizate, cum ar fi graficele de circulație și gradului de acoperire, în cazul transportului public. Accesibilitatea influențează funcționalitatea sistemului de transport prin parametrul durată de deplasare, de la/către obiectivele socio-economice.

Figura 4.6. Durate de deplasare cu autoturismul în raport cu zona centrală a municipiului Iași



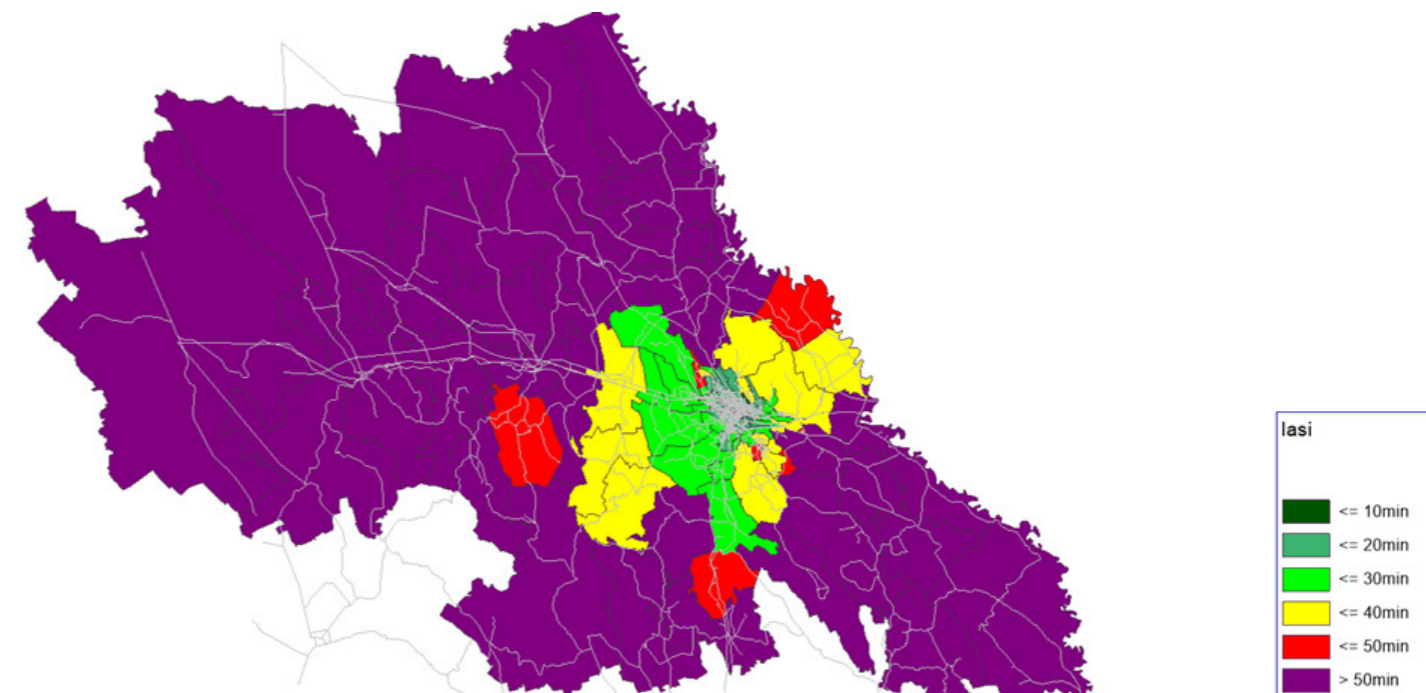
În cazul în care este vizat sistemul de transport public, reprezentarea grafică a accesibilității pe infrastructura de transport aferentă Polului de creștere Iași în raport cu zona centrală este reprezentată în figura următoare.

În cazul scenariului „A face minimum”, condițiile legate de accesibilitate nu se modifică în ceea ce privește componenta spațială (artere rutiere de acces în punctele de interes, pozițiile stațiilor de transport public și altele), în schimb parametrul durată de călătorie are o evoluție pozitivă în cazul deplasărilor cu transportul public, cu bicicleta și al mersului pe jos.

Durata de călătorie cu vehiculul propriu este afectată negativ de creșterea prognozată a indicelui de motorizare și, implicit, a duratei de deplasare între diverse noduri ale rețelei, dar și datorită creșterii distanței medii de utilizare a autovehiculului.

Accesibilitatea Polului de creștere Iași în raport cu zona centrală este reprezentată mai jos pentru deplasările cu autoturismul personal.

Figura 4.7. Durate de deplasare cu transportul public în raport cu zona centrală a municipiului Iași



În cazul Municipiului Iași, duratele de deplasare în raport cu zona centrală a orașului pentru deplasarea cu autoturismul sau cu transportul public sunt reprezentate în figurile de mai jos.

Figura 4.8. Durate de deplasare cu autoturismul în raport cu zona centrală la nivelul municipiului Iași

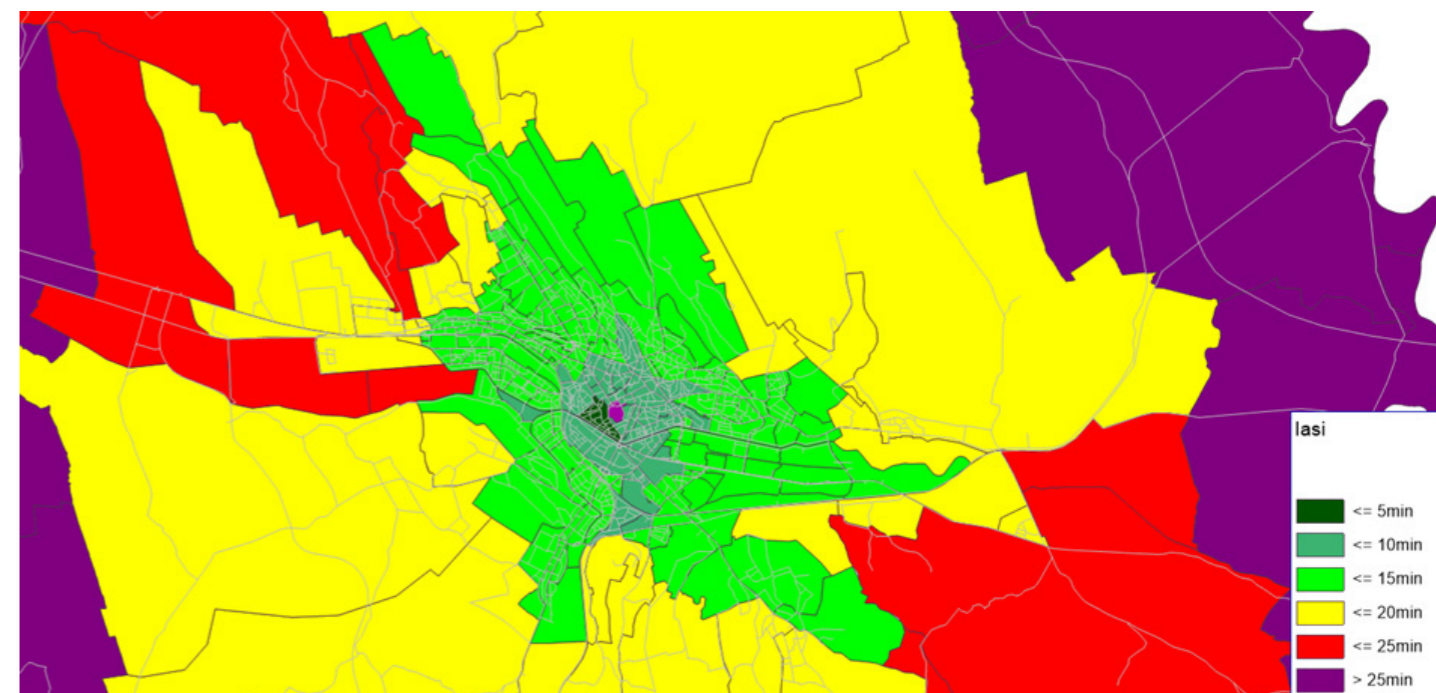
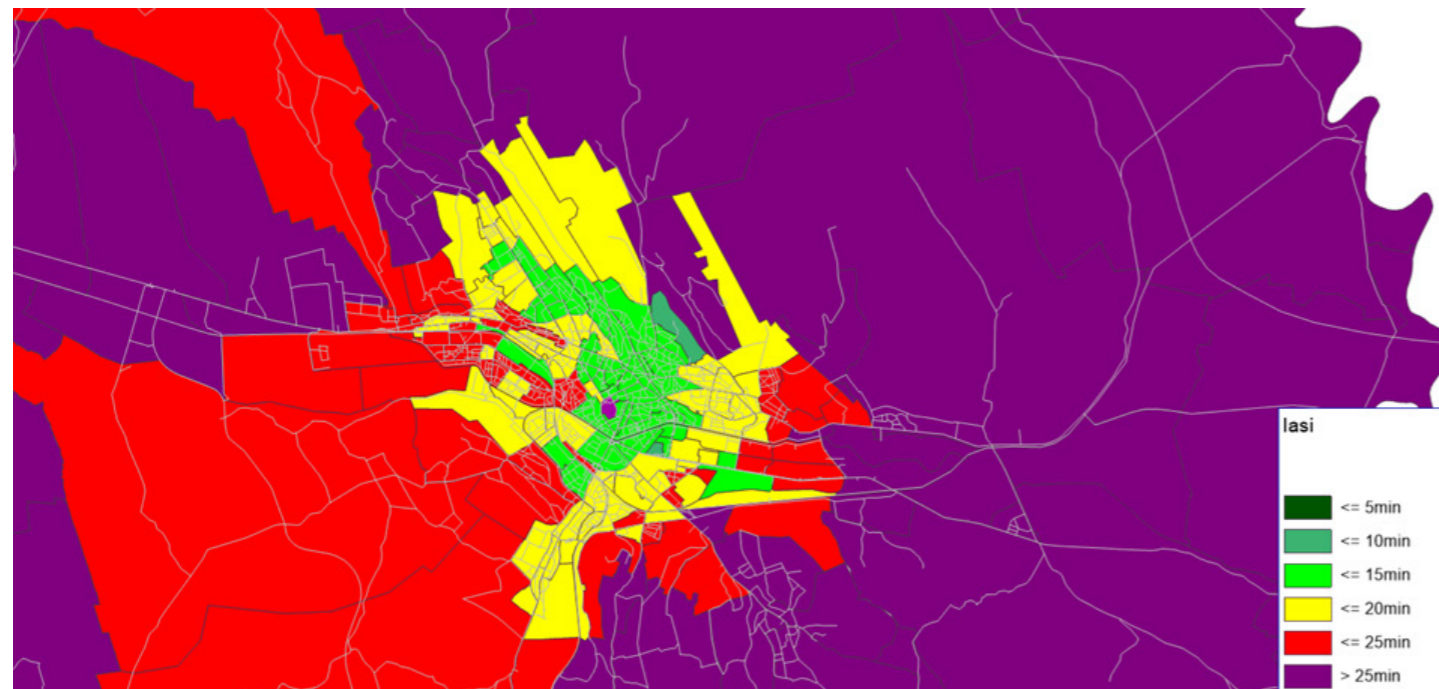


Figura 4.9. Durate de deplasare cu transportul public în raport cu zona centrală la nivelul municipiului Iași



Se observă că transportul public nu reprezintă în acest moment o alternativă viabilă la transportul cu autoturismul propriu în anumite zone ale orașului, din punct de vedere al duratelor de deplasare. Monitorizarea continuă a acestor indicatori de mobilitate ajută administrația publică în procesul decizional operativ privind gestiunea mobilității urbane și în determinarea necesităților de acțiune, evidențiate în prezentul raport în capitolele următoare.

Așa cum s-a menționat anterior, unul dintre parametrii care pot fi utilizați pentru caracterizarea accesibilității este durata de călătorie pentru deplasările în cadrul rețelei de transport.

Sintetizând observațiile de mai sus, se pot evidenția următoarele disfuncționalități principale în ceea ce privește indicatorul accesibilitate:

- Lipsa unei corelări între cererea de transport și graficul de circulație al vehiculelor de transport public. Se propune extinderea gradului de acoperire al transportului public și creșterea atractivității acestui mod de transport prin implementarea de sisteme inteligente de transport care să conducă la o evaluare corectă a cererii de transport public și să permită o adaptare a graficelor de circulație, în consecință, precum și a sistemelor care să faciliteze informarea în timp real și planificarea rutei de călătorie pentru utilizatorii serviciului
- Starea și nivelul de acoperire al infrastructurii pentru deplasările cu bicicleta. Se propune extinderea rețelei de piste de biciclete în conformitate cu recomandările și concluziile Masterplanul de dezvoltare a mobilității alternative precum și a sistemului de bike-sharing, asigurarea de parcuri pentru biciclete
- Insuficiența soluțiilor care să asigure intermodalitatea. Se recomandă extinderea structurii intermodale prin amenajarea de zone intermodale și a centrelor intermodale de transport.
- facilităților existente pentru accesul persoanelor cu dizabilități și implementarea unui program integrat pentru creșterea accesibilității acestora.
- Accesibilitatea redusă a locuitorilor comunelor din ZMI prin utilizarea deplasărilor alternative. Se recomandă implementarea de proiecte care să asigure extinderea infrastructurii rutiere dedicate deplasărilor alternative, în special facilitarea accesului la transportul public, implicit la stațiile de cale ferată, prin reabilitarea căilor de acces și asigurarea de rute de transport public local.

4.4. SIGURANȚA

Siguranța tuturor utilizatorilor rețelei de transport este unul dintre cele mai importante aspecte, atunci când se are în vedere dezvoltarea unui sistem de transport care să asigure o mobilitate durabilă.

Datele statistice referitoare la accidentele de circulație, cauzele acestea, zonele vulnerabile și numărul de morți, răniți grav/ușor, au fost prezentate în capitolul 2.2.

Din analiza cauzelor producerii accidentelor, se constată că cele mai multe sunt cele în care sunt implicați pietonii.

Evaluarea impactului accidentelor este realizată prin cuantificarea costurilor asociate acestora, percepute drept costuri externe activității de transport: costuri cu serviciile medicale, costuri asociate pagubelor materiale, costuri generate de pierderea/reducerea capacității de muncă. Valorile costurilor cu accidentele produse în România, în funcție de gravitatea acestora este prezentată în tabelul de mai jos.

Tabel 4.2. Valorile costurilor cu accidente rutiere

Gravitatea accidentului	Costuri unitare (lei)
Master Planul de Transport pentru România, actualizare 2017	59,50
Pierderea vieții	3.434.035
Rănire gravă	474.971
Rănire ușoară	38.413

În tabelul următor sunt calculate costurile cu accidentele pentru Polul de creștere Iași, anul 2021 (costurile unitare sunt actualizate conform „Master Plan General de Transport pentru România. Ghidul Național de Evaluare a Proiectelor în Sectorul de Transporturi și Metodologia de Priorizare a Proiectelor din cadrul Master Planului. Volumul 2. Partea C. Ghid privind Elaborarea Analizei Cost-Beneficiu Economice și Financiare și a Analizei de Risc”.

Tabel 4.2. Valorile costurilor cu accidente rutiere

	Morți	Răniți gravi	Răniți ușor	TOTAL
Număr victime	13	46	581	
Cost unitar (lei)	3.434.035	474.971	38.413	
Cost total 2021 (lei)	44.642.455	21.848.666	22.317.953	88.809.074

Principalele disfuncționalități constatate la nivelul anului de referință 2021 în ceea ce privește impactul asupra siguranței și măsurile propuse prin Planul de mobilitate urbană durabilă pentru atenuarea efectelor acestora (suplimentare celor deja angajate și incluse în Scenariul 1) sunt prezentate mai jos, în ordinea descrescătoare a importanței acestora:

→ Volumele ridicate de trafic generat de deplasările cu vehiculul personal. Se recomandă implementarea de măsuri care să conducă la creșterea atractivității și accesibilității deplasărilor cu transportul public, bicicleta și mersul pe jos, precum și la promovarea soluțiilor intermodale de transport. Suplimentar, este necesară implementarea de sisteme inteligente de transport pentru asigurarea unui management adaptiv al traficului, impunerea de restricții de trafic și a reglementărilor de circulație. Totodată, sunt necesare măsuri de reorganizare a circulației și asigurare a semnalizării rutiere corespunzătoare.

→ Amenajarea necorespunzătoare a unor zone destinate participanților la trafic. Se recomandă implementarea de măsuri care să conducă la creșterea siguranței circulației, în special pentru utilizatorii cei mai vulnerabili (bicicliști, pietoni). De asemenea, sunt necesare măsuri suplimentare pentru impunerea reducerii vitezei de circulație și a volumelor de trafic în zona cartierelor, unităților de învățământ.

→ Amenajarea ineficientă a spațiilor de parcare și insuficiența acestora. Se recomandă implementarea de măsuri și de sisteme inteligente de transport care să conducă la un management eficient al spațiilor de parcare, inclusiv prin semnalarea în timp real a locurilor de parcare libere și a locațiilor acestora. Extinderea infrastructurii de parcare, cu accent asupra parcarilor ecologice cu zero emisii de carbon, a parcarilor „smart” și a parcarilor park&ride.

4.5. CALITATEA VIEȚII

Creșterea calității vieții este unul dintre efectele directe ale promovării și implementării unei mobilități urbane durabile.

În literatura de specialitate, relaționarea mobilității cu aspecte ale calității vieții este realizată prin evaluarea impactului activității de transport asupra mediului, a accesibilității teritoriului și a serviciului de transport, a siguranței cetățenilor și a eficienței economice. Toate aceste aspecte ale mobilității au fost tratate mai sus, desprinzându-se concluzia că, în general, calitatea mediului urban este afectată de forma actuală a mobilității, care prezintă o cotă modală ridicată a utilizării autoturismului.

Un indicator suplimentar îl reprezintă numărul locurilor de parcare disponibile. În absența unei capacități de stocare suficiente, capacitatea drumului va fi redusă din cauza vehiculelor parcate pe trasa stradală. În plus, inexistența locurilor de parcare în zonele rezidențiale sau în zonele de interes public creează disconfort utilizatorilor rețelei rutiere.

Starea actuală a străzilor este efectul abordării acestora strict ca infrastructură de circulație, fără atenție acordată calității acestora de spații publice, comunitare și contextelor urbanistice. Lipsa de planificare integrată a organizării rețelei stradale (corelarea planificării spațiale cu planificarea circulației, și transporturilor) și o politică de adaptare a orașelor la cerințele în creștere ale automobilității a condus la alocarea preferențială a resurselor de spațiu public pentru satisfacerea necondiționată și nediferențiată a cererii de deplasare și de parcare a unui parc de vehicule tot mai mare. Principalii indicatori relevanți pentru evaluarea impactului actual al mobilității din punct de vedere al calității vieții sunt:

- calitatea transportului public
- calitatea infrastructurii rutiere
- calitatea mediului
- lungimea pistelor de biciclete
- suprafețele pietonale.
- numărul de locuri de parcare

În Scenariul 1 sunt incluse proiecte care au efecte pozitive asupra calității mediului, cotei modale a transportului public și a deplasărilor cu bicicleta. Cu toate acestea, efectele respective au relevanță în special pe termen scurt, așa cum se va vedea în capitolul 7, în care va fi prezentat impactul mobilității pentru fiecare scenariu și an de prognoză.

În analiza multifuncțională vor fi utilizați doar acei parametri care nu intervin și în evaluarea altor criterii, prin acordarea de punctaje, în funcție de dimensiunile proiectelor din fiecare scenariu.

Principalele disfuncționalități constatate la nivelul anului de referință 2021 în ceea ce privește impactul asupra calității vieții și măsurile propuse prin Planul de mobilitate urbană durabilă pentru atenuarea efectelor acestora (suplimentare celor deja angajate și incluse în Scenariul 1) sunt prezentate mai jos, în ordinea descrescătoare a importanței acestora (pentru disfuncționalitățile comune cu alți indicatori, prezentate anterior, nu mai sunt specificate recomandările):

- Starea și gradul de încărcare al infrastructurii rutiere, volumele ridicate de trafic
- Starea infrastructurii de transport public.
- Starea și nivelul de acoperire al infrastructurii pentru deplasările cu bicicleta

- Insuficiența soluțiilor care să asigure intermodalitatea
- Accesibilitatea redusă a locuitorilor comunelor din ZMI prin utilizarea deplasărilor alternative
- Amenajarea ineficientă a spațiilor de parcare și insuficiența acestora
- Alocarea majoră a spațiului stradal pentru circulația și staționarea automobilelor în dauna altor utilizări ale spațiului urban, pentru pietoni, activități exterioare, bicicliști, amenajări peisagistice, artă urbană. Se recomandă amenajarea de areale cu prioritate pentru persoanele care se deplasează nemotorizat (pietoni și bicicliști) în punctele principale de atragere a deplasărilor, precum și realizarea de zone cu emisii scăzute.

PARTEA 1

5. VIZIUNEA DE DEZVOLTARE A MOBILITĂȚII URBANE ȘI OBIECTIVELE PMUD



5.1. VIZIUNEA PREZENTATĂ PENTRU CELE 3 NIVELURI TERITORIALE

Planul de mobilitate urbană durabilă este un document strategic și un instrument al politicii de dezvoltare, elaborat pentru a identifica soluțiile de satisfacere a nevoilor de mobilitate ale locuitorilor și afacerilor din oraș și din împrejurimile sale, contribuind la îndeplinirea obiectivelor europene de protecție a mediului și eficiență economică.

Sistemul de transport constituie baza unui oraș performant, un factor cu o importanță semnificativă asupra modelului de dezvoltare economică și a calității mediului, parte componentă a politicii urbane adoptate.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Polul de creștere Iași are drept scop crearea unui sistem de transport care să asigure realizarea următoarelor obiective strategice:

Accesibilitate: asigurarea de opțiuni de transport pentru toți cetățenii, astfel încât aceștia să aibă acces la destinațiile și serviciile esențiale; accesibilitatea reprezintă capacitatea oamenilor sau bunurilor materiale de a ajunge dintr-un punct de origine într-un punct de destinație, utilizând modurile de transport disponibile; prin acest obiectiv strategic se urmărește obținerea unui sistem de transport care să asigure o accesibilitate ridicată pentru toate categoriile de utilizatori

Siguranță și securitate: îmbunătățirea condițiilor de siguranță și securitate pentru toți utilizatorii sistemului de transport și pentru comunitate în general

Mediu sănătos: reducerea poluării atmosferice și fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie; obiectivul contribuie la atingerea dezvoltării urbane durabile și, implicit, la creșterea calității vieții

Eficiența economică: îmbunătățirea eficienței și rentabilității transportului de persoane și mărfuri; funcționarea sistemului de transport trebuie să asigure parametri de eficacitate, eficiență și calitate a deplasărilor persoanelor și bunurilor, devenind astfel unul dintre pilonii dezvoltării durabile

Calitatea mediului urban: creșterea atractivității și calității mediului urban și a peisajului urban, pentru beneficiul cetățenilor, economiei și societății în ansamblu;

Viziunea de dezvoltare a mobilității urbane, care stă la baza Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Polului de creștere Iași, este următoarea:

„Asigurarea unei mobilități durabile și accesibile la nivelul Polului de creștere Iași, prin implementarea unui sistem de transport eficient, performant și sigur, în vederea creșterii calității vieții cetățenilor și promovarea dezvoltării economice și sociale”

Atingerea viziunii de dezvoltare a mobilității prezentată mai sus va fi posibilă prin aplicarea acesteia și a obiectivelor asociate atât la scara localității, cât și la nivelul periurban (prin raportare la relațiile cu celelalte localități ale Zonei Metropolitane Iași), respectiv la nivelul cartierelor și zonelor cu nivel ridicat de complexitate.

În continuare sunt prezentate obiectivele operaționale, care sunt un rezultat al defalcării obiectivelor strategice pentru fiecare dintre cele 3 niveluri specificate.

La nivel metropolitan, așa cum a rezultat din evaluarea situației existente, ținând cont că Municipiul Iași reprezintă un pol de atragere a călătorilor din orașele/comunele învecinate prin prisma locurilor de muncă oferite, aceste localități contribuie la rândul lor la starea generală a mobilității din aria de studiu.

Obiectivele principale, la nivel periurban sunt următoarele:

● Conformitatea cu standardele minime de accesibilitate pentru toate localitățile din Polul de creștere Iași, atât în ceea ce privește transportul rutier, cât și în ceea ce privește transportul public

● Îmbunătățirea accesului pentru transportul public și creșterea conectivității în interiorul Zonei Metropolitane prin utilizarea acestui mod de transport

● Promovarea intermodalității și transferul către moduri de transport durabile, prin dezvoltarea/modernizarea infrastructurii specifice.

● Creșterea siguranței tuturor utilizatorilor sistemului de transport, prin reabilitarea/extinderea/modernizarea infrastructurii.

La nivel urban, vor fi vizate toate cele cinci obiective strategice, după cum urmează:

● Accesibilitate:
→ Creșterea gradului de accesibilitate la modurile de

transport durabile (transport public, bicicletă, mers pe jos), inclusiv pentru zonele de extindere a orașului, pe termen mediu și lung.

- Siguranță și securitate:
 - Creșterea siguranței circulației și reducerea numărului de accidente și a severității acestora
 - Creșterea siguranței pietonilor și bicicliștilor
 - Mediu sănătos:
 - Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră provenite din traficul rutier motorizat
 - Reducerea poluării atmosferice și fonice
 - Reducerea cotei modale a deplasărilor cu autoturisme particulare
 - Reducerea consumului de energie
 - Creșterea gradului de utilizare a modurilor de transport alternative și a transportului public
 - Încurajarea electromobilității
 - Eficiența economică:
 - Eficientizarea transportului public, prin reducerea costurilor de operare și creșterea numărului de utilizatori
 - Reducerea costului timpului de călătorie
 - Introducerea unui sistem de tarifare integrat pentru transportul public și bike-sharing
 - Reducerea timpului de călătorie pentru toate modurile de transport
 - Reducerea consumului de combustibil convențional
 - Calitatea mediului urban:
 - Extinderea spațiului public, respectiv a zonelor destinate modurilor de transport alternative: mersul pe jos și bicicleta
 - Reducerea impactului traficului asupra zonelor locuite, prin reducerea volumelor de trafic
- La nivelul cartierelor, intersecțiilor și zonelor cu nivel ridicat de complexitate vor fi implementate proiecte punctuale, însă care fac parte din viziunea de ansamblu conturată în acest document și/sau din proiecte complexe incluse în viziunea pe nivelurile superioare (periurban și urban). La acest nivel vor fi vizate următoarele obiective strategice, după cum urmează:
- Accesibilitate:
 - Creșterea gradului de accesibilitate la transportul public, prin crearea de stații intermodale
 - Îmbunătățirea gradului de accesibilitate pentru toate modurile de transport
 - Siguranță și securitate:
 - Creșterea siguranței circulației și reducerea numărului de accidente și a severității acestora
 - Creșterea siguranței pietonilor și bicicliștilor
 - Mediu sănătos:
 - Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră provenite din traficul rutier motorizat
 - Reducerea poluării atmosferice și fonice
 - Reducerea cotei modale a deplasărilor cu autoturisme particulare
 - Creșterea gradului de utilizare a modurilor de transport alternative și a transportului public
 - Încurajarea electromobilității
 - Calitatea mediului urban:
 - Extinderea spațiului public, respectiv a zonelor destinate modurilor de transport alternative: mersul pe jos și bicicleta
 - Reducerea impactului traficului asupra zonelor locuite, prin reducerea volumelor de trafic și a nivelului vitezei de circulație pe drumurile locale, mai ales în zonele cu funcțiuni

de locuire și în cele cu utilizatori vulnerabili ai sistemului de transport

Viziunea pentru mobilitate urbană durabilă corespunzătoare perioadei acoperite de prezentul PMUD a fost formulată luând în considerare ca finalizate o serie de proiecte angajate, care definesc scenariul „A face minimum” (Scenariul 1). Ținând cont că finanțarea pentru aceste proiecte este asigurată prin fonduri nerambursabile accesate prin Programul Operațional Regional 2014-2020, respectiv prin buget local, costurile proiectelor respective nu sunt considerate în estimarea costurilor totale necesare pentru implementarea PMUD.

Proiectele incluse în scenariul de referință (Scenariul „A face minimum”), vizează următoarele aspecte principale:

- Creșterea eficienței, accesibilității, siguranței și confortului deplasărilor cu transportul public, prin înnoirea parcului de vehicule de transport public și implementarea/extinderea sistemului de e-ticketing
 - Promovarea deplasărilor cu bicicleta prin realizarea masterplanului pentru circulația bicicletelor și implementarea sistemului alternativ de mobilitate urbană Iași VeloCity
 - Susținerea electromobilității prin asigurarea de stații de reîncărcare pentru vehiculele electrice
- În vederea continuării în direcția asigurării unui sistem de transport durabil și sustenabil, prin actualul document strategic au fost propuse și testate 2 scenarii de dezvoltare, respectiv: Scenariul „A face ceva” și Scenariul „A investi în mobilitate urbană durabilă”. În capitolele următoare vor fi prezentate proiectele incluse în fiecare dintre cele două scenarii menționate și va fi realizată estimarea efectelor implementării acestora, pentru selectarea scenariului optim de dezvoltare.



5.2. CADRUL/METODOLOGIA DE SELECTARE A PROIECTELOR

Metodologia de selectare a proiectelor este realizată în mai multe etape:

- Analiza problemelor rezultate în urma evaluării situației curente
- Definirea viziunii pentru cele trei niveluri teritoriale
- Definirea obiectivelor strategice și a obiectivelor operaționale, pentru cele trei niveluri teritoriale
- Selectarea listei lungi de măsuri și proiecte
- Testarea scenariilor prin intermediul analizei multicriteriale și a analizei cost-beneficiu
- Evaluarea scenariilor, ca pachete de măsuri/proiecte
- Selectarea scenariului preferat
- Prioritizarea proiectelor în cadrul scenariului ales.

Analiza multicriterială va include indicatori de performanță cuantificați, care să marcheze nivelul de realizare a fiecăruia dintre cele cinci criterii specificate anterior, utilizate și pentru evaluarea impactului actual al mobilității, respectiv:

- Eficiență economică
- Impactul asupra mediului
- Accesibilitate
- Siguranță
- Calitatea vieții

În cadrul analizei multicriteriale, se vor aloca fiecărui scenariu puncte, între 0 și 10 (0 reprezentând varianta cu punctajul cel mai slab, iar 10 varianta cu punctajul cel mai bun). În cazul în care pentru unul dintre criterii există mai mulți indicatori, se va calcula totalul indicatorilor pentru criteriul respectiv. Totalurile obținute pentru fiecare criteriu vor fi înmulțite cu un factor de ponderare, stabilit în funcție de importanța indicatorului în îndeplinirea obiectivelor strategice ale PMUD și a viziunii asupra mobilității urbane durabile. Compararea sumei valorilor ponderate pentru fiecare scenariu va permite selectarea variantei optime. Repartiția procentuală a indicatorilor evaluați, utilizată pentru ponderarea punctajelor obținute, este următoarea:

- Eficiența economică: 15%
- Impactul asupra mediului: 30%
- Accesibilitate: 20%
- Siguranță: 10%
- Calitatea vieții: 25%

Tabel 5.1. Cadrul de prioritizare a scenariilor

Indicatori specifici	Scenariul 1	Scenariul 2	Scenariul 3
A. Eficienta economică			
A1.			
A2.			
....			
Media punctajelor pentru indicatorul A			
B. Impactul asupra mediului			
B1.			
B2.			
....			

Media punctajelor pentru indicatorul B			
C. Accesibilitate			
C1.			
C2.			
....			
Media punctajelor pentru indicatorul C			
D. Siguranță			
D1.			
D2.			
....			
Media punctajelor pentru indicatorul D			
E. Calitatea vieții			
E1.			
E2.			
....			
Media punctajelor pentru indicatorul E			
TOTAL			

După selectarea scenariului optim, se va realiza prioritizarea proiectelor într-un mod similar, introducându-se punctaje pentru: eficiență economică (EE), impact asupra mediului (IM), accesibilitate (AC), siguranță (SI), calitatea vieții (CV). Punctele acordate vor fi între 0 și 5 (0 reprezintă punctajul cel mai mic, iar 5 punctajul maxim), în funcție de influența proiectului asupra indicatorului respectiv. Pentru calcularea punctajului total al fiecărui proiect, va fi realizată suma ponderată a punctelor acordate pentru fiecare criteriu, utilizându-se aceiași factori de ponderare stabiliți pentru evaluarea scenariilor. Suma ponderată = 0,15*EE + 0,30*IM + 0,20*AC + 0,10*SI + 0,25*CV

Tabel 5.2. Cadrul de prioritizare a proiectelor

Proiect	Eficiență economică	Accesibilitate	Siguranță	Mediu	Calitatea vieții	Suma ponderată
P1						
...						

Ca urmare a realizării acțiunilor descrise anterior, va fi obținută o listă a proiectelor prioritare, organizată în funcție de punctajul obținut de măsurile respective. Această prioritizare va fi realizată în raport cu criteriile menționate, care au în vedere gradul de îndeplinire al indicatorilor specifici mobilității urbane durabile.

Având în vedere faptul că proiectele prevăzute în Planul de acțiune final al Planului de Mobilitate Urbană Durabilă vor fi incluse în portofoliul de proiecte al Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Municipiului Iași și a Zonei Urbane Metropolitane, acestea vor fi supuse aceleiași proceduri și metodologii ca și celelalte măsuri incluse în documentul strategic, pe baza unor criterii care vor avea în vedere toate aspectele dezvoltării urbane, nu doar cele legate de mobilitate. În cadrul SIDU este precizat că, pentru a realiza prioritizarea, la nivelul Zonei Metropolitane Iași va fi constituită o „Structură de prioritizare a proiectelor Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Municipiului Iași și a Zonei Metropolitane, 2021 – 2030” care va fi formată din reprezentanți ai diferitelor compartimente de specialitate din cadrul Municipiului Iași și ai ADI ZMI. Aceasta va fi desemnată prin Dispoziția Primarului Municipiului Iași și va genera lista finală a proiectelor prioritare aferentă ambelor documente strategice.



Analiza riscurilor

Implementarea proiectelor/măsurilor incluse în Planul de mobilitate urbană durabilă poate fi afectată de apariție riscurilor legate de:

Lipsa finanțării din surse externe (fonduri europene)

Proiectele/măsurile propuse prin planul de acțiune, eligibile pentru a obține finanțare prin Programul Operațional Regional reprezintă proiecte de bază pentru atingerea obiectivelor strategice stabilite prin PMUD. Lipsa obținerii finanțării pentru aceste proiecte majore este un risc pentru atingerea viziunii asupra mobilității. Impactul este considerat semnificativ, dar probabilitatea de apariție se apreciază ca fiind redusă, având în vedere experiența similară a Municipiului Iași în accesarea finanțărilor din fonduri europene, în exercițiul financiar anterior. Strategia de minimizare a riscului presupune acordarea unei atenții deosebite în elaborarea documentațiilor care justifică necesitatea și oportunitatea investițiilor pentru care se solicită finanțare, precum și adaptarea acestora la cerințele ghidurilor finale de finanțare.

Instabilitatea politică locală

Riscul constă în posibilitatea modificărilor priorităților stabilite sau chiar blocarea unor anumite inițiative, ca urmare a instabilității politice locale. Impactul este considerat mediu, la fel ca și probabilitatea de apariție a riscului. Minimizarea producerii riscului se poate realiza prin asumarea planului de acțiune și al portofoliului de proiecte al PMUD în integralitate, de către toți reprezentanții localităților incluse în aria de studiu.

Valori neconforme ale costurilor de implementare

PMUD este un document strategic, iar nivelul de detaliere al măsurilor și proiectelor este adaptat în consecință. Prin urmare, în faza de implementare va fi necesară elaborarea de documentații tehnico-economice pentru investițiile propuse. Estimarea unor valori de investiție neconforme cu realitatea poate conduce la prioritizarea nerealistă a intervențiilor și la obținerea unor efecte diferite de cele așteptate. Impactul acestui risc este moderat, iar probabilitatea de apariție se consideră redusă. Strategia de răspuns constă în documentarea cu privire la costurile de realizare a proiectelor pentru care nu există studii tehnico-economice recente, prin raportare la proiecte similare implementate recent.

Reticența cetățenilor față de măsurile propuse

Participarea activă a cetățenilor la punerea în aplicare a politicilor de mobilitate este absolut necesară, deoarece obținerea rezultatelor așteptate este condiționată inclusiv de adaptarea în acest sens a comportamentului de mobilitate al acestora. Reticența cetățenilor față de acțiuni care vor conduce la îndeplinirea obiectivelor pe termen lung reprezintă un risc în faza de implementare a PMUD. Impactul este considerat redus, iar probabilitatea de apariție este scăzută. Strategia de minimizare a riscului constă în consultarea publicului în toate etapele de elaborare a planului și informarea cetățenilor asupra obiectivelor și efectelor PMUD printr-o campanie constantă de informare și conștientizare asupra mobilității durabile.

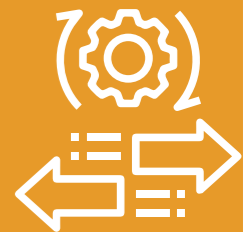
Nerespectarea graficului de timp prevăzut

Întârzierea în implementarea unor proiecte poate genera reducerea efectelor așteptate, mai ales în cazul proiectelor complexe, interconectate cu alte măsuri sau cu efect asupra acestora. Riscul are un impact de nivel mediu, iar probabilitatea de apariție este considerată, de asemenea, medie. Strategia de răspuns pentru minimizarea acestui risc constă în realizarea unui plan de implementare care să asigure o integrare armonizată a proiectelor, din punct de vedere al planificării temporare, urmată de evaluarea și monitorizarea continuă a implementării PMUD.

Lipsa resurselor financiare din bugetul local, pentru finanțarea proiectelor

Riscul constă în lipsa resurselor financiare necesare pentru asigurarea cofinanțării proiectelor care au ca sursă de finanțare fondurile nerambursabile, ca și pentru finanțarea proiectelor neeligibile pentru finanțare din fonduri europene. Strategia de minimizare a riscului presupune realizarea unei planificări multianuale corespunzătoare, care să permită asigurarea fondurilor necesare din bugetul local, corelată eventual cu identificarea de surse de finanțare alternative, precum și o reprogramare a proiectelor, în funcție de disponibilitățile financiare existente





În cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Polul de creștere Iași sunt propuse 3 scenarii de dezvoltare, după cum urmează:

Scenariul 1: scenariul de referință; în cadrul acestui scenariu sunt luate în considerare toate proiectele în curs de implementare sau pentru care a fost primită aprobarea finanțării; proiectele din scenariul 1 sunt considerate obligatorii și sunt comune tuturor scenariilor

Scenariul 2: A face ceva; scenariul este orientat către extinderea și optimizarea rețelei rutiere, constând în principal în investiții masive în infrastructura rutieră, dar și în investiții pentru dezvoltarea moderată a transportului public și a pistelor de biciclete, încurajarea și creșterea confortului deplasărilor pietonale.

Scenariul 3: A investi în mobilitate urbană durabilă; scenariul include toată măsurile din scenariul 2, dar extinde portofoliul prin proiecte destinate dezvoltării intensive a mobilității urbane durabile, prin: implementarea de sisteme inteligente de transport, promovarea spre conceptul smart-city, creșterea intermodalității și dezvoltarea intensă a infrastructurii specifice transportului public, deplasărilor cu bicicleta și pietonale.

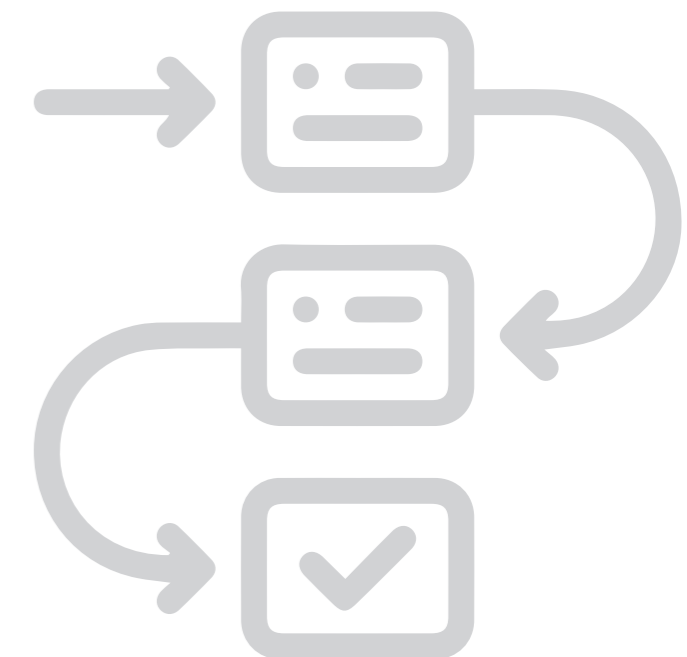
Prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă au fost acoperite principalele direcții de acțiune menționate în „Legea privind mobilitatea urbană durabilă”, respectiv:

- creșterea siguranței tuturor participanților la trafic, în special a călătorilor vulnerabili;
- promovarea mijloacelor de transport alternative și integrate cu transportul public pentru reducerea poluării mediului;
- creșterea repartiției modale în favoarea transportul public integrat și nemotorizat;
- mobilitatea cu emisii zero în transportul rutier;
- încurajarea mobilității active pentru îmbunătățirea stării de sănătate a cetățenilor;
- asigurarea accesului facil și nediscriminatoriu la infrastructura și serviciile de transport, mai ales pentru persoanele cu venituri reduse sau persoanele cu deficiențe de vedere / auz sau locomotorii;
- asigurarea unor condiții de călătorie de calitate ridicată pentru pasageri;
- asigurarea unui acces sigur, atractiv și direct pentru pietoni și bicicliști către gări, noduri intermodale și stații de transport public;
- dezvoltarea zonelor cu prioritate pentru pietoni;
- dezvoltarea infrastructurii, dotărilor și serviciilor pentru mersul cu bicicleta;

- coordonarea conectivității la nivel urban și metropolitan;
 - dezvoltarea nodurilor intermodale și optimizarea conexiunii acestora în teritoriu;
 - promovarea transportului logistic ecologic;
 - minimizarea efectului de segregare și a impactului asupra țesutului urban a coridoarelor de cale ferată;
 - creșterea gradului de utilizare a infrastructurii rutiere pentru moduri de transport prietenoase cu mediul în detrimentul staționării și parcării autoturismelor;
 - utilizarea tehnologiei în gestionarea mobilității urbane
- În cele ce urmează, conform ghidului de elaborare a PMUD, proiectele incluse în scenariul selectat sunt împărțite pe următoarele direcții de acțiune:

- Direcții de acțiune și proiecte pentru infrastructura de transport
- Direcții de acțiune și proiecte operaționale
- Direcții de acțiune și proiecte organizaționale

De asemenea, pentru proiectele incluse în direcțiile de acțiune operaționale și organizaționale este prezentată o scurtă descriere a acestora.





6.1. DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI PROIECTE PENTRU INFRASTRUCTURA DE TRANSPORT

În cadrul acestei direcții de acțiune sunt propuse proiectele focalizate pe crearea/reabilitarea/extinderea infrastructurii de transport, integrate într-un sistem unitar, care să asigure promovarea mobilității durabile. Conform Ghidului Jaspers, proiectele pentru infrastructura de transport sunt acele proiecte care necesită investiții de capital în lucrări fizice.

Proiectele propuse în cadrul acestei categorii au fost grupate pe direcții de intervenție, specificate în continuare.

6.1.1. REȚEAUA RUTIERĂ STRADALĂ – UTILIZAREA EFICIENTĂ A SPAȚIULUI PUBLIC, REORGANIZAREA CIRCULAȚIEI, ÎMBUNĂȚĂȘIREA SIGURANȚEI ȘI CONDIȚIILOR DE MEDIU

În vederea asigurării unei infrastructuri rutiere coerente, accesibile și sigure, în cadrul acestei categorii au fost prevăzute proiecte care să asigure:

- Modernizarea/reabilitarea tramei stradale
- Realizarea de pasaje supraterane/poduri, pentru creșterea conectivității și fluidizarea circulației
- Creșterea conectivității între cartiere și zonele de interes
- Reabilitarea infrastructurii rutiere de legătură cu ZMI
- Reducerea traficului de tranzit și de marfă prin asigurarea de variante ocolitoare

La nivelul celorlalte localități din Polul de creștere Iași, proiectele privind infrastructura rutieră vizează:

- Programe modernizare/extindere strazi
 - Amenajare drumuri de exploatație agricolă
- Repartiția acestor proiecte pe scenarii este prezentată mai jos.

SCENARIUL 1 – Scenariul de referință

Scenariul de referință nu conține proiecte care să corespundă acestei direcții de intervenție.

SCENARIUL 2 – A FACE CEVA

În cadrul Scenariului 2 sunt incluse următoarele proiecte privind rețeaua rutieră stradală, având drept scop principal consolidarea tramei stradale majore, prin măsuri de reabilitare, extindere, creștere a siguranței și accesibilității:

P1

Modernizare tramă stradală și realizare pasaj subteran plus relocarea modurilor de transport prin pasajul subteran propus în zona străzilor Anastasie Panu și strada Palat

P2

Fluidizarea traficului din intersecția Podu Ros cu Splai Bahlui Mal Drept și Bd. Prof. D. Mangeron prin două pasaje supraterane unidirectionale cu o singură bandă

P3

Pod din beton armat cu două benzi carosabile amplasat între str. Sarmisegetusa – Zimbru și strada Alexandru Bărbat

P4

Pod din beton armat cu patru benzi carosabile amplasat în prelungirea Bd Dacia și str. Erou Căpitan Aurel Ionescu

P5

Construire intersecție denivelată în vederea fluidizării traficului din zona Bucium

P6

Reabilitarea și modernizarea infrastructurii rutiere afectate de fenomenele hidrometeorologice periculoase

P7

Reparații capitale infrastructura pasaj superior Socola

P8

Reparații capitale infrastructură Pasaj Superior Alexandru cel Bun

P9

Îmbunătățirea conectivității cartierelor Alexandru cel Bun – Galata: Legatura Centura usoara Sud – Str.Sarmisegetusa

P10

Îmbunătățirea conectivității cartierelor Aparatorii Patriei – Alexandru cel Bun: Legatura noua E ra Shopping Park – Bdul. Dacia

P11

Îmbunătățirea conectivității rețelei de transport public și a cartierelor Păcurari - Alexandru cel Bun: Pasaj rutier și cu linie de tramvai între str. Canta - str. Strămoșilor

P12

Îmbunătățirea accesibilității Aeroportului Internațional Iași prin reabilitarea/ infiintarea drumurilor de acces

P13

Reabilitarea și modernizarea str. Fermei

P14

Reabilitarea și modernizarea str. Trei Fantani

P15

Reabilitare Șosea Bucium

P16

Reabilitare str. Vișan

P17

Modernizare str. Ursulea

P18

Reabilitare str. Alexandru Bărbat-Cicoarei

P19

Reabilitarea unui număr de 20 străzi din Municipiul Iași (Strada Nicolae Istrati, Strada Dr. Nicolae Vicol, Aleea Copou, Strada Dumitrascu Cantacuzino, Strada Alexandru Vlahuta, Strada Th.Vascauteanu, Strada Victor Babes, Strada Titu Maiorescu, Strada Pojarnicieii, Strada Turcu, Strada George Cosbuc, Varianta Sos. Rediu, Șoseaua Munteni, Strada Lupitei, Strada Simion Barnutiu, Strada Albinet, Strada Hotin, Strada Sofia Nadejde, Strada Ion Roată)

P20

Reabilitare șos. Iași – Voinești – DJ148A, prin lărgire la 2 benzi pe sens până la intersecția cu Centura Iași, în vederea asigurării unei benzi dedicate transportului public

P21

Reabilitarea infrastructurii stradale E583, lărgire la 2 benzi pe sens în vederea asigurării unei benzi dedicate transportului public, reabilitarea rețelei de canalizare ape pluviale și amenajarea de stații de transport public

P28

Reabilitare DJ248B Budești-Hadambu

P35

Reabilitare DJ249D: Prisăcani-Măcărești-Grozești

P41

Varianta de ocolire a Municipiului Iași – etapa I – Varianta Sud Obiect 3 – trafic greu

P22

Reabilitare Șos. Iași-Hlincea

P29

Modernizarea drumului județean Prisăcani-Costuleni

P36

AXA 2 - Reabilitarea și modernizarea infr. interjud. DJ 248A, DJ246 și DJ280 Iași-Dagata

P42

Varianta de ocolire a Municipiului Iași – etapa I – Varianta Sud Obiect 4 – trafic ușor

P23

Reabilitare DJ248 prin lărgire pentru asigurarea unei benzi dedicate transportului public, până la intersecția cu Centura Iași

P30

Reabilitare DC21A: DJ280E - Reditu - DJ 282

P37

Reabilitare și extindere la 4 benzi DN 28 Iași - Tomești, Tronson Tomești

P43

Înființarea centurii ușoare de ocolire a Municipiului Iași

P24

Reabilitare sos. Barnova/ DJ 247A

P31

Modernizare DJ 249 Sculeni - Frăsuleni - Șendreni

P38

Modernizare str. Paun/ DJ248D

P44

Drum Trans Regio Iași-Vaslui

P25

Reabilitare DC51: DJ248 - Spital Sanatoriul Bârnova

P32

Reabilitare DJ249E: DN28 - Tomești - Chiperești - Țuțora

P39

Programe modernizare/extindere strazi in zona metropolitana (comunele Aroneanu, Bârnova, Ciurea, Comarna, Costuleni, Dobrovăț, Golăiești, Grajduri, Holboca, Lețcani, Miroslava, Mogoșești, Movileni, Popricani, Prisăcani, Reditu, Schitu Duca, Scânteia, Tomești, Țuțora, Ungheni, Valea Lupului, Victoria, Horlești, Românești, Țigănași și Voinești)

P45

Autostrada A7: Ploiești - Buzău - Focșani - Bacău - Pașcani - Suceava - Siret

P26

Reabilitare DJ248C: Ciurea-Lunca Cetățuiei

P33

AXA 3 - Reabilitare DJ 248B între DJ282 și DN24-DN24C - Zona Metropolitană

P40

Amenajare drumuri de exploatație agricolă în zona metropolitană

P46

Autostrada A8 (autostrada Unirii) Pașcani-Iași-Ungheni

P27

Reabilitare DC54: Hilita - DN24

P34

Reabilitare DJ249D: Țuțora - Moreni (DC34)

SCENARIUL 3 – A INVESTI ÎN MOBILITATE DURABILĂ

În cadrul Scenariului 3 nu sunt incluse proiecte suplimentare pentru această direcție de investiții, dar sunt preluate toate proiectele din Scenariul 2

6.1.2. TRANSPORT PUBLIC ȘI INTERMODALITATE

SCENARIUL 1 – Scenariul de referință

Scenariul de referință conține următoarele proiecte pentru această direcție de intervenție.

P51 Achiziție mijloace de transport public - tramvaie 22 m, Iași

P52 Achiziție mijloace de transport public - autobuze electrice 12 m deal, Brașov, Iași, Sibiu, Slatina, Suceava

P53 Achiziție mijloace de transport public - autobuze electrice 10 m deal, Iași, CJ Neamț, Tg. Mureș

P54 Înnoirea parcului de vehicule destinat transportului public pe sine (75)

P55 Înnoirea parcului de vehicule destinat transportului public cu vehicule cu emisii reduse de carbon

SCENARIUL 2 – A FACE CEVA

În cadrul Scenariului 2 sunt incluse proiectele corespunzătoare scenariului 1, dar și proiecte ce au drept scop promovarea moderată a transportului public și a intermodalității, prin:

- Creșterea accesibilității cu transportul public între ZMI și Municipiul Iași prin asigurarea de conexiuni rapide și ușor de accesat

- Creșterea accesibilității cu transportul public în Municipiul Iași prin extinderea liniilor de tramvai și a transportului public electric

- Creșterea eficienței serviciului de transport public prin extinderea și modernizarea infrastructurii specifice

- Achiziția de mijloace de transport public nepoluante
- Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus în diverse locații din municipiu

Proiectele incluse în Scenariul 2 sunt următoarele:

P51 Achiziție mijloace de transport public - tramvaie 22 m, Iași

P52 Achiziție mijloace de transport public - autobuze electrice 12 m deal, Brașov, Iași, Sibiu, Slatina, Suceava

P53 Achiziție mijloace de transport public - autobuze electrice 10 m deal, Iași, CJ Neamț, Tg. Mureș

P54 Înnoirea parcului de vehicule destinat transportului public pe sine (75)

P55 Înnoirea parcului de vehicule destinat transportului public cu vehicule cu emisii reduse de carbon

P56 Extindere infrastructurii de tramvai în ZMI (intrare DJ 248) pentru îmbunătățirea accesibilității cu transportul public și reducerea emisiilor de carbon

P57 Extinderea liniei de tramvai în zona de vest a municipiului Iași în vederea poririi accesibilității în municipiul Iași și în zona comercială vest și cu comuna Valea Lupului

P58 Extindere liniei de tramvai către zona metropolitană în vederea creșterii accesibilității cu comuna Holboca și achiziția a două tramvaie

P59 Extindere liniei de tramvai către zona metropolitană în vederea creșterii accesibilității cu comuna Tomești și achiziția a două tramvaie

P60 Extindere liniei de tramvai către zona metropolitană în vederea creșterii accesibilității cu comuna Ciurea

P61 Extindere transport public electric către Aeroportul Iași.

P62 Extinderea transportului terestru cu trenul metropolitan

P63 Reabilitare liniei tramvai Pod Roș - Anastasie Panu și BCU - Triumf (inclusiv Rond)

P64 Reabilitare liniei tramvai BCU - Triumf (inclusiv Rond)

P65 Extinderea și modernizarea depourilor din municipiul Iași - Depou Daia

P66 Relocare depouri pentru tramvaie, autobuze și troleibuze din zonele centrale pe locația fostelor platforme industriale etapa 1

P67 Achiziție tramvaie noi

P68 Achiziție autobuze școlare/microbuze pentru trasee existente și extindere trasee

P69 Achiziție de autobuze/microbuze noi

P70 Rețea de troleibuze și achiziție mijloace de transport cu autonomie extinsă

P71 Modernizarea sistemului de alimentare cu energie electrică a tramvaielor - rețele contact - inclusiv stații de redresare în Zona Dancu

P72 Modernizarea și optimizarea sistemului de alimentare cu energie electrică a transportului public

P73 Sporirea accesibilității cu transportul public a cartierului și Gării Sociale

P74 Asigurarea conectării Spitalului Regional cu rețeaua de transport public

P75 Creșterea accesibilității Aeroportului Internațional Iași prin crearea unui coridor dedicat de transport public

P76 Extinderea terminalului internațional de transport pasageri

P160 Promovarea intermodalității și creșterea accesibilității la transportul feroviar prin reabilitarea infrastructurii rutiere de acces la stațiile de cale ferată și asigurarea unei legături funcționale cu transportul public local

P161 Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la zona Rond CUG II

P162 Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Rond Cantă/ Rond Dacia

P163 Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus în zona Pieței Virgil Sahleanu

P164 Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus local la Gara Ciurea

P165 Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Gara Piciorul Lupului

P166 Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus local la Gara Holboca

P167 Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Gara Cristești

P168 Amenajarea zone/centrei intermodale de tip Car-Bike-Bus la Rond Dancu/ Calea Dacilor

P169 Amenajarea zone/centrei intermodale de tip Car-Bike-Bus Gara Letcani

P170 Amenajarea zone/centrei intermodale de tip Car-Bike-Bus la Gara Potangeni

P171 Amenajarea zone/centrei intermodale de tip Car-Bike-Bus la Gara Ungheni

P172 Amenajarea zone/centrei intermodale de tip Car-Bike-Bus la Gara Socola/ Bdul. Socola

P173 Amenajarea zone/centrei intermodale de tip Car-Bike-Bus la Rond Copou

SCENARIUL 3 – A INVESTI ÎN MOBILITATE DURABILĂ

În cadrul Scenariului 3 sunt incluse toate proiectele aferente scenariilor 1 și 2, dar și următoarele proiecte ce au drept scop promovarea extinsă a utilizării transportului public și a intermodalității. Astfel, suplimentar față de scenariile anterioare, în scenariul 3 sunt incluse proiecte privind extinderea rețelei de stații de transport public inteligente, inclusiv la nivelul ZMI, realizarea unui coridor de transport pentru autobuze autonome, precum și realizarea de centre intermodale de transport în locații importante din municipiu.

Astfel, proiectele introduse suplimentar în scenariul „a investi în mobilitate durabilă” față de Scenariul 2 sunt:

P7 7
Modernizarea transportului public integrat și accesibil la nivelul Zonei Urbane Metropolitane (stații de transport public, vehicule de transport public, etc)

P7 8
Creșterea accesibilității pentru utilizatorii deplasărilor cu transportul public prin amenajarea punctelor de oprire, căi de acces și parcuri pentru deservirea trenului metropolitan pe direcțiile: Gara de Nord – Letcani, Gara de Nord – Piciorul Lupului (Ciurea), Gara de Nord – Ungheni

P7 9
Primul coridor de transport pentru autobuze autonome

P80
Extinderea rețelei de stații inteligente de transport public

P81
Auditarea și reabilitarea stațiilor de transport public în comun de pe raza Municipiului Iași și a Zonei Urbane Metropolitane

P174
Centru intermodal de transport în proximitatea aeroportului International Iași

P175
Centru Intermodal de Transport Iași „CITI Nord”

P176
Centru Intermodal de Transport Iași „CITI Nord”

P177
Centru/terminal intermodal în zona gării

6.1.3. DEPLASĂRI CU BICICLETA ȘI PIETONALE. VEHICULE ELECTRICE

În vederea încurajării mersului cu bicicleta, a reducerii traficului auto, dar și pentru crearea unui mediu urban mai plăcut și mai sănătos au fost avansate următoarele tipuri de propuneri pentru Scenariile 2 și 3:

→ Creșterea atractivității, accesibilității și siguranței deplasărilor cu bicicleta prin implementarea măsurilor incluse în Masterplanul de dezvoltare a mobilității alternative

→ Creșterea atractivității, accesibilității și siguranței deplasărilor cu bicicleta în localitățile din ZMI, prin amenajarea de piste de biciclete

→ Creșterea atractivității, accesibilității și siguranței deplasărilor pietonale, inclusiv în localitățile din ZMI, prin modernizarea aleilor și trotuarelor

→ Creșterea siguranței deplasărilor nemotorizate prin amenajarea de pasaje pietonale și pentru biciclete.

Suplimentar, în Scenariul 3 sunt aplicate măsuri extinse de promovare a deplasărilor cu bicicleta și pietonale prin crearea de zone shared-space și a unor areale cu prioritate pentru aceste tipuri de deplasări nemotorizate.

Astfel, prin măsurile amintite se urmărește:

→ Crearea/extinderea unei rețele atractive și coerente de piste pentru biciclete pe rețeaua stradală majoră prin aplicarea de standarde adecvate pentru piste de biciclete

→ Corelarea rețelei de piste de biciclete cu transportul public, în vederea facilitării schimbului intermodal

→ Extinderea/modernizarea spațiilor pietonale

→ Facilitarea deplasărilor nemotorizate inclusiv în localitățile din ZMI

SCENARIUL 1 – Scenariul de referință

Scenariul de referință nu conține proiecte pentru această direcție de intervenție.

SCENARIUL 2 – A FACE CEVA

În cadrul Scenariului 2 sunt incluse următoarele proiecte destinate încurajării moderate a deplasărilor cu bicicleta și pietonale, precum și a utilizării vehiculelor electrice:

P104. Pistă biciclete axa Nord-Sud a Municipiului Iași

P105. Creșterea atractivității, accesibilității și siguranței deplasărilor cu bicicleta prin intervenții bazate pe Masterplanul de dezvoltare a mobilității alternative

P106. Amenajarea unui pasaj suprateran pietonal și pentru biciclete la Gara Iași

P107. Amenajarea unui pasaj suprateran pietonal și pentru biciclete între strada Carpati și Piața Nicolina

P108. Amenajarea unui pasaj suprateran pietonal și pentru biciclete- Pasajul Păcurari

P109. Reabilitarea pasajului pietonal de la Gara Nicolina

P110. Extinderea/îmbunătățirea accesului pietonal și cu bicicleta către Zona de agrement Cîrc

P120. Extindere pietonal Zona Centrală

P121. Creșterea accesibilității deplasărilor alternative prin amenajarea de piste de biciclete în localitățile Zonei Metropolitane Iași: Aroneanu, Bârnova, Ciurea, Comarna, Costuleni, Dobrovăț, Golăiești, Grajduri, Holboca, Lețcani, Miroslova, Mogoșești, Movileni, Popricani, Prisăcani, Reditu,

Schitu Duca, Scânteia, Tomești, Țuțora, Ungheni, Valea Lupului, Victoria, Horlești, Românești, Țigănași și Voinești

P122. Modernizarea aleilor și trotuarelor principale din comunele Zonei Metropolitane Iași: Aroneanu, Bârnova, Ciurea, Comarna, Costuleni, Dobrovăț, Golăiești, Grajduri, Holboca, Lețcani, Miroslova, Mogoșești, Movileni, Popricani, Prisăcani, Reditu, Schitu Duca, Scânteia, Tomești, Țuțora, Ungheni, Valea Lupului, Victoria, Horlești, Românești, Țigănași și Voinești

P123. Soluții alternative de transport public aerian/subteran

P124. Soluții de micromobilitate și e-mobilitate

SCENARIUL 3 – A INVESTI ÎN MOBILITATE DURABILĂ

În cadrul Scenariului 3 sunt incluse toate proiectele corespunzătoare scenariului 2, dar și următoarele proiecte ce au drept scop promovarea intensivă a deplasărilor cu bicicleta și pietonale, precum și utilizarea vehiculelor electrice:

P116. Amenajarea de zone de tip „shared space” cu reglementări pentru prioritizarea mobilității alternative

P155. Extinderea zonelor de tip shared space cu prioritate pentru pietoni (și bicicliști) în zona centrală a Municipiului Iași

P156. Crearea unui areal cu prioritate pentru persoanele care se deplasează nemotorizat (pietoni și bicicliști): Cartier Tatarasi – Ciurchi

P157. Extinderea arealului cu prioritate pentru pietoni (și bicicliști) în Piața Independentei integrat cu proiectul Parcuri colective în zona centrală: pe Bdul. Independentei, în Piața Independentei

6.1.4. PARCĂRI

SCENARIUL 1 – Scenariul de referință

Scenariul de referință nu conține proiecte care să corespundă acestei direcții de intervenție.

În cadrul scenariilor 2 și 3 sunt propuse măsuri care prevăd amenajarea de zone de parcare pentru vehiculele de transport marfă, în scopul reducerii traficului vehiculelor grele, dar și extinderea parcarilor publice sau private, care sunt insuficiente în momentul de față.

SCENARIUL 2 – A FACE CEVA

În cadrul Scenariului 2 sunt incluse următoarele proiecte corespunzătoare acestei direcții de intervenție:

P91. Identificare și amenajare zone de parcare pentru vehiculele de transport marfă în proximitatea soselei de centura est

P94. Amenajare zona de parcare pentru vehiculele de transport marfă în zona Piața Nicolina

P95. Amenajare stații pentru autovehicule destinate transportului public de mărfuri de mică capacitate

P131. Parcuri supraterane/supraetajate colective în cartiere

SCENARIUL 3 – A INVESTI ÎN MOBILITATE DURABILĂ

În cadrul Scenariului 3 sunt incluse toate proiectele menționate în Scenariul 2, dar și următoarele proiecte privind infrastructura de parcare:

- P92.** Hub intermodal zonal transport marfă
- P132.** Parcare ecologică cu zero emisii de carbon
- P133.** Amenajarea de parcări subterane verzi
- P134.** Parcări de tip park&ride în punctele de intrare în Municipiul Iași

Proiectele și măsurile enumerate anterior au fost supuse metodologiei cadru de evaluare și selectare prezentată în capitolul anterior, rezultatele fiind evidențiate în tabelul următor.

Obs.: Nu au fost acordate puncte pentru proiectele din Scenariul 1 („A face minimum”)

Tabel 6.1. Calculul punctajului proiectelor pentru infrastructura de transport

Proiect	Eficiență economică	Accesibilitate	Siguranță	Mediu	Calitatea vieții	Suma ponderată
P1. Modernizare tramă stradală și realizare pasaj subteran plus relocarea modurilor de transport prin pasajul subteran propus în zona străzilor Anastasie Panu și strada Palat	2	2	4	4	4	3,10
P2. Fluidizarea traficului din intersecția Podu Ros cu Splai Bahlui Mal Drept și Bd. Prof. D. Mangeron prin doua pasaje supraterane unidirectionale cu o singura banda	2	2	4	4	4	3,10
P3. Pod din beton armat cu două benzi carosabile amplasat între str. Sarmisegetusa – Zimbru și strada Alexandru Bărbat	2	2	4	4	4	3,10
P4. Pod din beton armat cu patru benzi carosabile amplasat în prelungirea Bd Dacia și str. Erou Căpitan Aurel Ionescu	2	2	4	4	4	3,10
P5. Construire intersecție denivelată în vederea fluidizării traficului din zona Bucium	2	2	4	4	4	3,10
P6. Reabilitarea și modernizarea infrastructurii rutiere afectate de fenomenele hidrometeorologice periculoase	1	2	1	4	4	2,35
P7. Reparații capitale infrastructura pasaj superior Socola	1	1	4	4	4	2,65
P8. Reparații capitale infrastructură Pasaj Superior Alexandru cel Bun	1	1	4	4	4	2,65
P9. Îmbunătățirea conectivității cartierelor Alexandru cel Bun – Galata: Legatura Centura usoara Sud – Str. Sarmisegetuza	3	2	3	3	3	2,70
P10. Îmbunătățirea conectivității cartierelor Aparatorii Patriei – Alexandru cel Bun: Legatura noua Era Shopping Park – Bdul. Dacia	3	2	3	3	3	2,70
P11. Îmbunătățirea conectivității rețelei de transport public și a cartierelor Păcurari - Alexandru cel Bun: Pasaj rutier și cu linie de tramvai între str. Canta - str. Strămoșilor	3	2	3	3	3	2,70

P12. Îmbunătățirea accesibilității Aeroportului Internațional Iași prin reabilitarea/ înființarea drumurilor de acces	3	2	4	2	4	3,05
P13. Reabilitarea și modernizarea str. Fermei	2	2	2	2	2	2,00
P14. Reabilitarea și modernizarea str. Trei Fantani	2	2	2	2	2	2,00
P15. Reabilitare Șosea Bucium	2	2	2	2	2	2,00
P16. Reabilitare str. Vișan	2	2	2	2	2	2,00
P17. Modernizare str. Ursulea	2	2	2	2	2	2,00
P18. Reabilitare str. Alexandru Bărbat- Cîcoarei	2	2	2	2	2	2,00
P19. Reabilitarea unui număr de 20 străzi din Municipiul Iași (Strada Nicolae Istrati, Strada Dr. Nicolae Vi-col, Aleea Copou, Strada Dumitrascu Cantacuzino, Strada Alexandru Vlahuta, Strada Th.Vascauteanu, Strada Victor Babes, Strada Titu Maiorescu, Strada Pojarnicie, Strada Turcu, Strada George Cosbuc, Varianta Sos. Reditu, Șoseaua Munteni, Strada Lupitei, Strada Simion Barnutiu, Strada Albinet, Strada Hotin, Strada Sofia Nadejde, Strada Ion Roată)	2	2	2	2	2	2,00
P20. Reabilitare șos. Iași – Voinești – DJ148A, prin lărgire la 2 benzi pe sens până la intersecția cu Centura Iași, în vederea asigurării unei benzi dedicate transportului public	3	3	4	2	3	3,1
P21. Reabilitarea infrastructurii stradale E583, lărgire la 2 benzi pe sens în vederea asigurării unei benzi dedicate transportului public, reabilitarea rețelei de canalizare ape pluviale și amenajarea de stații de transport public	3	3	4	2	3	3,1
P22. Reabilitare Șos. Iași-Hlincea	3	2	3	2	2	2,35
P23. Reabilitare DJ248 prin lărgire pentru asigurarea unei benzi dedicate transportului public, până la intersecția cu Centura Iași	3	3	4	2	3	3,1
P24. Reabilitare sos. Barnova/ DJ 247A	3	2	3	2	2	2,35
P25. Reabilitare DC51: DJ248 – Spital Sanatoriul Bărnova	3	2	3	2	2	2,35
P26. Reabilitare DJ248C: Ciurea-Lunca Cetățuii	3	2	3	2	2	2,35
P27. Reabilitare DC54: Hilita – DN24	3	2	3	2	2	2,35
P28. Reabilitare DJ248B Budesti-Hadambu	3	2	3	2	2	2,35
P29. Modernizarea drumului județean Prisăcani-Costuleni	3	2	3	2	2	2,35

P30. Reabilitare DC21A: DJ280E - Reditu - DJ 282	3	2	3	2	2	2,35
P31. Modernizare DJ 249 Sculeni - Frăsuleni - Șendreni	3	2	3	2	2	2,35
P32. Reabilitare DJ249E: DN28 - Tomești - Chiperesti - Țuțora	3	2	3	2	2	2,35
P33. AXA 3 - Reabilitare DJ 248B între DJ282 și DN24-DN24C - Zona Metropolitană	3	2	3	2	2	2,35
P34. Reabilitare DJ249D: Țuțora - Moreni (DC34)	3	2	3	2	2	2,35
P35. Reabilitare DJ249D: Prisăcani-Măcărești-Grozești	3	2	3	2	2	2,35
P36. AXA 2 - Reabilitarea și modernizarea infr. interjud. DJ 248A, DJ246 și DJ280 Iași-Dagata	3	2	3	2	2	2,35
P37. Reabilitare și extindere la 4 benzi DN 28 Iași - Tomești, Tronson Tomești	3	2	3	2	2	2,35
P38. Modernizare str. Paun/ DJ248D	3	2	3	2	2	2,35
P39. Programe modernizare/extindere strazi in zona metropolitana (comunele Aroneanu, Bârnova, Ciurea, Comarna, Costuleni, Dobrovăț, Golăiești, Grajduri, Holboca, Lețcani, Miroslava, Mogoșești, Movileni, Popricani, Prisăcani, Reditu, Schitu Duca, Scânteia, Tomești, Țuțora, Ungheni, Valea Lupului, Victoria, Horlești, Românești, Țigănași și Voinești)	2	2	2	2	2	2,00
P40. Amenajare drumuri de exploatare agricolă în zona metropolitană	1	1	1	1	2	1,25
P41. Varianta de ocolire a Municipiului Iași – etapa I – Varianta Sud Obiect 3 – trafic greu	4	3	4	2	4	3,50
P42. Varianta de ocolire a Municipiului Iași – etapa I – Varianta Sud Obiect 4 – trafic ușor	4	3	4	2	4	3,50
P43. Înființarea centurii ușoare de ocolire a Municipiului Iași	4	3	4	2	4	3,50
P44. Drum Trans Regio Iași-Vaslui	4	4	4	4	4	4,00
P45. Autostrada A7: Ploiești - Buzău - Focșani - Bacău - Pașcani - Suceava - Siret	4	4	4	4	4	4,00
P46. Autostrada A8 (autostrada Unirii) Pașcani-Iași-Ungheni	4	4	4	4	4	4,00
P51. Achiziție mijloace de transport public - tramvaie 22 m, Iași						0,00
P52. Achiziție mijloace de transport public - autobuze electrice 12 m deal, Brasov, Iași, Sibiu, Slatina, Suceava						0,00

P53. Achiziție mijloace de transport public – autobuze electrice 10 m deal, Iași, CJ Neamt, Tg. Mures						0,00
P54. Innoirea parcului de vehicule destinat transportului public pe sine (75)						0,00
P55. Innoirea parcului de vehicule destinat transportului public cu vehicule cu emisii reduse de carbon						0,00
P56. Extindere infrastructura de tramvai in ZMI (intrare DJ 248) pentru imbunatatirea accesibilitatii cu transportul public si reducerea emisiilor de carbon	3	3	3	2	3	2,90
P57. Extinderea liniei de tramvai in zona de vest a municipiului Iași in vederea sporirii accesibilitatii municipiului cu zona comerciala vest și cu comuna Valea Lupului	3	3	3	2	3	2,90
P58. Extindere linii de tramvai către zona metropolitană în vederea creșterii accesibilității cu comuna Holboca și achiziția a două tramvaie	3	3	3	2	3	2,90
P59. Extindere linii de tramvai către zona metropolitană în vederea creșterii accesibilității cu comuna Tomești și achiziția a două tramvaie	3	3	3	2	3	2,90
P60. Extindere linii de tramvai către zona metropolitană în vederea creșterii accesibilității cu comuna Ciurea	3	3	3	2	3	2,90
P61. Extindere transport public electric către Aeroportul Iași.	2	3	2	2	3	2,55
P62. Extinderea transportului terestru cu trenul metropolitan	4	5	4	4	5	4,55
P63. Reabilitare linii tramvai Pod Roș – Anastasie Panu și BCU – Triumf (inclusiv Rond)	3	2	2	3	3	2,50
P64. Reabilitare linii tramvai BCU – Triumf (inclusiv Rond)	3	2	2	3	3	2,50
P65. Extinderea și modernizarea depourilor din municipiul Iași – Depou Dacia	4	2	2	2	4	2,80
P66. Relocare depouri pentru tramvaie, autobuze și troleibuze din zonele centrale pe locația fostelor platforme industriale etapa 1	4	2	2	2	4	2,80
P67. Achiziție tramvaie noi	4	5	4	4	5	4,55
P68. Achiziție autobuze școlare/microbuze pentru trasee existente și extindere trasee	2	4	4	4	4	3,70
P69. Achiziție de autobuze/microbuze noi	4	5	4	4	5	4,55
P70. Rețea de troleibuze și achiziție mijloace de transport cu autonomie extinsă	4	5	4	4	5	4,55

P71. Modernizarea sistemului de alimentare cu energie electrică a tramvaielei – rețele contact – inclusiv stații de redresare în Zona Dancu	4	2	2	2	4	2,80
P72. Modernizarea și optimizarea sistemului de alimentare cu energie electrică a transportului public	4	2	2	2	4	2,80
P73. Sporirea accesibilității cu transportul public a cartierului și Garii Socola	2	3	3	2	3	2,75
P74. Asigurarea conectării Spitalului Regional cu rețeaua de transport public	2	3	3	2	3	2,75
P75. Creșterea accesibilității Aeroportului Internațional Iași prin crearea unui coridor dedicat de transport public	3	4	4	3	3	3,50
P76. Extinderea terminalului internațional de transport pasageri	4	1	4	1	4	2,80
P77. Modernizarea transportului public integrat și accesibil la nivelul Zonei Urbane Metropolitane (stații de transport public, vehicule de transport public, etc)	3	4	4	3	4	3,75
P78. Creșterea accesibilității pentru utilizatorii deplasărilor cu transportul public prin amenajarea puncte de oprire, căi de acces și parcuri pentru deservirea trenului metropolitan pe direcțiile: Gara de Nord – Lețcani, Gara de Nord – Piciorul Lupului (Ciurea), Gara de Nord – Ungheni	3	4	4	3	4	3,75
P79. Primul coridor de transport pentru autobuze autonome	2	3	3	3	3	2,85
P80. Extinderea rețelei de stații inteligente de transport public	3	4	5	4	5	4,30
P81. Auditarea și reabilitarea stațiilor de transport public în comun de pe raza Municipiului Iași și a Zonei Urbane Metropolitane	3	4	4	3	4	3,75
P91. Identificare și amenajare zone de parcare pentru vehiculele de transport marfă în proximitatea soselei de centura est	4	3	3	2	4	3,30
P92. Hub intermodal zonal transport marfă	4	3	4	2	4	3,50
P94. Amenajare zona de parcare pentru vehiculele de transport marfă în zona Piața Nicolina	4	3	3	2	4	3,30
P95. Amenajare stații pentru auto-vehicule destinate transportului public de mărfuri de mică capacitate	4	3	3	2	4	3,30
P105. Creșterea atractivității, accesibilității și siguranței deplasărilor cu bicicleta prin intervenții bazate pe Masterplanul de dezvoltare a mobilității alternative	3	4	4	4	5	4,10

P106. Amenajarea unui pasaj supratran pietonal și pentru biciclete la Gara Iasi	2	4	3	3	4	3,40
P107. Amenajarea unui pasaj supratran pietonal și pentru biciclete între strada Carpati și Piața Nicolina	2	3	3	3	4	3,10
P108. Amenajarea unui pasaj supratran pietonal și pentru biciclete-Pasarela Păcurari	2	3	3	3	4	3,10
P109. Reabilitarea pasajului pietonal de la Gara Nicolina	2	3	3	3	4	3,10
P110. Extinderea/îmbunătățirea accesului pietonal și cu bicicleta către Zona de agrement Ciric	2	3	3	3	4	3,10
P116. Amenajarea de zone de tip „shared space” cu reglementari pentru prioritizarea mobilității alternative	1	4	4	4	4	3,55
P120. Extindere pietonal Zona Centrală	2	4	4	4	5	3,95
P121. Creșterea accesibilității deplasărilor alternative prin amenajarea de piste de biciclete în localitățile Zonei Metropolitane Iași: Aroneanu, Bârnova, Ciurea, Comarna, Costuleni, Dobrovăț, Golăiești, Grajduri, Holboca, Lețcani, Miroslava, Mogoșești, Movileni, Popricani, Prisăcani, Reditu, Schitu Duca, Scânteia, Tomești, Tușora, Ungheni, Valea Lupului, Victoria, Horlești, Românești, Țigănași și Voinești	2	3	3	3	3	2,85
P122. Modernizarea aleilor și trotuarelor principale din comunele Zonei Metropolitane Iași: Aroneanu, Bârnova, Ciurea, Comarna, Costuleni, Dobrovăț, Golăiești, Grajduri, Holboca, Lețcani, Miroslava, Mogoșești, Movileni, Popricani, Prisăcani, Reditu, Schitu Duca, Scânteia, Tomești, Tușora, Ungheni, Valea Lupului, Victoria, Horlești, Românești, Țigănași și Voinești	2	3	3	3	3	2,85
P123. Soluții alternative de transport public aerian/subteran	2	3	3	3	3	2,85
P124. Soluții de micromobilitate și e-mobilitate	2	4	4	3	4	3,60
P131. Parcuri supratrane/supraetajate colective în cartiere	3	2	3	2	3	2,60
P132. Parcare ecologică cu zero emisii de carbon	3	4	3	2	4	3,45
P133. Amenajarea de parcuri subterane verzi	3	4	3	2	4	3,45
P134. Parcuri de tip park&ride în punctele de intrare în Municipiul Iași	4	4	4	2	4	3,80

P155. Extinderea zonelor de tip shared space cu prioritate pentru pietoni (și bicicliști) în zona centrală a Municipiului Iași	2	4	4	4	4	3,70
P156. Crearea unui areal cu prioritate pentru persoanele care se deplasează nemotorizat (pietoni și bicicliști): Cartier Tatarasi – Ciurchi	2	3	3	3	3	2,85
P157. Extinderea arealului cu prioritate pentru pietoni (și bicicliști) în Piața Independentei integrat cu proiectul Parcări colective în zona centrală: pe Bdul. Independentei, în Piața Independentei	2	3	3	3	3	2,85
P160. Promovarea intermodalității și creșterea accesibilității la transportul feroviar prin reabilitarea infrastructurii rutiere de acces la stațiile de cale ferată și asigurarea unei legături funcționale cu transportul public local	4	4	4	3	4	3,90
P161. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la zona Rond CUG II	4	4	4	4	4	4,00
P162. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Rond Canta/ Rond Dacia	4	4	4	4	4	4,00
P163. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus în zona Pietei Virgil Sahleanu	4	4	4	4	4	4,00
P164. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus local la Gara Ciurea	3	3	3	2	3	2,90
P165. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Gara Piciorul Lupului	3	3	3	2	3	2,90
P166. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus local la Gara Holboca	3	3	3	2	3	2,90
P167. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Gara Cristesti	3	3	3	2	3	2,90
P168. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Rond Dancu/ Calea Dacilor	4	4	4	4	4	4,00
P169. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus Gara Letcani	3	3	3	2	3	2,90
P170. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Gara Potangeni	3	3	3	2	3	2,90
P171. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Gara Ungheni	3	3	3	2	3	2,90
P172. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Gara Socola/ Bdul. Socola	3	3	3	2	3	2,90

P173. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Rond Copou	4	4	4	4	4	4,00
P174. Centru intermodal de transport în proximitatea aeroportului Internațional Iași	4	3	4	2	4	3,50
P175. Centru Intermodal de Transport Iași „CITI Nord”	4	4	4	3	4	3,90
P176. Centru Intermodal de Transport Iași „CITI Sud”	4	4	4	3	4	3,90
P177. Centru/terminal intermodal în zona gării	4	4	4	3	4	3,90



6.2. DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI PROIECTE OPERAȚIONALE

În cadrul acestei categorii sunt propuse măsurile și proiectele operaționale. Acestea au rolul de a descrie acele acțiuni destinate în principal eficientizării transportului public. Proiectele operaționale propuse în cadrul acestei categorii sunt enumerate mai jos, împreună cu o scurtă descriere, conform cerințelor ghidului de elaborare a PMUD. În cadrul proiectelor operaționale sunt incluse acele intervenții care nu presupun investiții de capital.

SCENARIUL 1

În cadrul scenariului 1 sunt incluse următoarele proiecte operaționale.

P47. Sistem e-ticketing pentru îmbunătățirea mobilității în zona metropolitană Iași

P48. Digitalizare obiective în cadrul proiectului Modernizare Depou Dacia (tramvaie, troleibuze și Autobuze electrice) plus zona de acces depou – pod peste pâraul Rediu, Strada Strămoșilor și Rond Dacia Municipiului Iași (Obiective 1-11)

P49. Sisteme de avertizare și asistență anti-coliziune pentru conducătorii de vehicule dedicate transportului public (tramvaie) din Municipiul Iași (Loturile 1-4)

P50. Sisteme de avertizare și asistență anti-coliziune pentru conducătorii de vehicule dedicate transportului public din Municipiul Iași

P101. Sistem alternativ de mobilitate urbană utilizând stații automate de închiriere a bicicletelor – Iași Velocity

P102. e-Move – Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Municipiul Iași

P103. Realizarea Master Planului pentru circulația bicicletelor și proiectare, taxe, avize pentru amenajare piste de biciclete pe arterele municipiului Iași

Întrucât aceste proiecte corespund Scenariului 1, adică sunt proiecte în implementare sau deja aprobate spre finanțare, nu este necesară descrierea lor în cadrul actualului PMUD.

SCENARIUL 2

În cadrul scenariului 2 sunt incluse proiectele din Scenariul 1, dar și următoarele proiecte operaționale:

P97. Strategie logistică urbană/metropolitană Iași cu elaborarea unui studiu de fundamentare

Descriere: Elaborarea strategiei privind soluțiile de logistică are rolul de a identifica și recomanda măsuri de reducere a lanțului de distribuție, în scopul scurtării și optimizării acestuia, cu efecte pozitive asupra traficului general la nivel urban/metropolitan.

Probleme abordate: Reducerea emisiilor GES.

Legătura cu alte măsuri: Proiectul trebuie corelat cu celelalte măsuri privind transportul de marfă, respectiv P82, P83, P84, P85, P86, P89, P90 și P91.

P98. Studiu pentru creșterea capacității de tranzit la nivelul zonei urbane și periurbane.

Descriere: Studiul are drept scop identificarea de soluții de resistemizare a arterelor rutiere, respectiv de reorganizare a circulației, în vederea creșterea capacității de tranzit, la nivelul Polului de creștere Iași.

Probleme abordate: creșterea capacității infrastructurii rutiere, reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră.

Legătura cu alte măsuri: Proiectul trebuie corelat cu celelalte măsuri privind transportul de marfă, respectiv P82, P83, P84, P85, P86, P88, P90 și P91.

P99. Studiu de fezabilitate pentru „Eliminarea traficului greu urban prin crearea stațiilor de transfer marfă”.

Descriere: Proiectul are drept obiect elaborarea documentației tehnico-economice, faza studiu de fezabilitate, pentru crearea de stații de transfer marfă, în scopul reducerii/eliminării traficului greu din rețeaua rutieră urbană, cu efect asupra reducerii congestiilor de circulație și a emisiilor GES.

Probleme abordate: Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră.

Legătura cu alte măsuri: Proiectul trebuie corelat cu celelalte măsuri privind transportul de marfă, respectiv P82, P83, P84, P85, P86, P87, P88, P89 și Pg1.

P113. Rețea de parcări pentru biciclete în zona spațiilor comerciale, parcuri, Universități/facultăți, spații administrative și agreement

Descriere: Proiectul are drept scop creșterea accesibilității și atractivității deplasărilor cu bicicleta, precum și promovarea schimburilor modale între deplasările cu bicicleta și cele cu transportul public și mersul pe jos, prin asigurarea infrastructurii de parcare în zone importante de atragere/generare a deplasărilor.

Probleme abordate: Creșterea accesibilității, atractivității și siguranței deplasărilor cu bicicleta.

Legătura cu alte măsuri: Proiectul trebuie corelat cu toate celelalte măsuri privind mobilitatea urbană alternativă și tranferul intermodal, în special între transportul public și bicicletă, precum și cu traseele de piste de biciclete create sau existente.

P118. Rețea de stații de încărcare lente/rapide pentru vehicule electrice

Descriere: Proiectul vizează promovarea electromobilității, principiu ce este în acord perfect cu obiectivele fundamentale ale mobilității durabile, respectiv scăderea nivelului de utilizare a autovehiculelor private cu combustibili convenționali. Astfel, în completarea celorlalte măsuri ale PMUD aplicate în vederea creșterii cotei de mers pe jos, cu bicicleta și de utilizare a transportului public, proiectul include măsuri care să promoveze și să faciliteze utilizarea vehiculelor hibride/electrice, prin înființarea de puncte de încărcare.

Probleme abordate: Îmbunătățirea calității mediului și calității vieții, prin reducerea emisiilor GES, a zgomotului și altor efecte negative produse de vehiculele cu combustibili tradiționali.

Legătura cu alte măsuri: Nu este cazul.

P128. Dotarea autobuzelor cu soluții de atare a bicicletelor pentru rutele de tip periurban.

Descriere: Proiectul are drept scop creșterea accesibilității și atractivității deplasărilor cu bicicleta, precum și promovarea schimburilor modale între deplasările cu bicicleta și cele cu transportul public.

Probleme abordate: Creșterea cotei modale a deplasărilor alternative.

Legătura cu alte măsuri: Proiectul este corelat cu celelalte măsuri privind promovarea deplasărilor cu bicicleta, în special cu crearea pistelor de biciclete în zona metropolitană.

P129. Dotare parcuri cu parcări pentru biciclete (mobilier urban stradal)

Descriere: Proiectul are drept scop creșterea accesibilității și atractivității deplasărilor cu bicicleta, precum și promovarea schimburilor modale între deplasările cu bicicleta și cele cu transportul public și mersul pe jos.

Probleme abordate: Creșterea accesibilității, atractivității și siguranței deplasărilor cu bicicleta.

Legătura cu alte măsuri: Proiectul trebuie corelat cu toate celelalte măsuri privind mobilitatea urbană alternativă și tranferul intermodal, în special între transportul public și bicicletă, precum și cu traseele de piste de biciclete create sau existente.

P130. Derularea de campanii pentru conștientizarea conceptului "mobilitate alternativă"

Descriere: Proiectul are drept scop promovarea conceptului de mobilitate alternativă, prin prezentarea acestuia, precum și a beneficiilor rezultate în ceea ce privește calitatea mediului.

Probleme abordate: Reducerea emisiilor GES.

Legătura cu alte măsuri: Proiectul trebuie corelat cu toate celelalte măsuri privind mobilitatea urbană alternativă și tranferul intermodal.

P135. Proiect integrat de creștere a accesibilității pentru persoanele cu dizabilități în toate zonele urbane ale orașului.

Descriere: Proiectul are drept scop realizarea unui analize asupra situației existente în ceea ce privește asigurarea accesibilității pentru persoanele în toate zonele urbane ale orașului, precum și propunerea și implementarea de măsuri care să asigure circulația în siguranță și în condițiile prevăzute de legislația în vigoare pentru acești utilizatori vulnerabili ai infrastructurii.

Probleme abordate: Îmbunătățirea calității vieții, prin creșterea accesibilității și siguranței pentru persoanele cu dizabilități.

Legătura cu alte măsuri: Proiectul trebuie corelat cu măsurile de modernizare/ resistemizare sau reabilitare a infrastructurii rutiere.

P144. MasterPlan de resistemizare a întregii rețele de infrastructura rutiera

Descriere: Prin proiect se va elabora un plan de resistemizare a rețelei de infrastructură rutieră (senzori unici, restricții de circulație, alte reglementări, benzi dedicate transport public, piste de biciclete, zone pietonale etc.) în vederea optimizării utilizării acesteia, precum și pentru promovarea modurilor de deplasare alternativă (transport public, bicicletă, mers pe jos).

Probleme abordate: promovarea modurilor de deplasare alternative, optimizarea deplasărilor

Legătura cu alte măsuri: Proiectul este corelat cu măsurile de implementare a semnalizării statice verticale și orizontale, managementul traficului și celelalte măsuri privind amenajarea de piste de biciclete și zone pietonale sau de asigurare a benzilor dedicate pentru transportul public.

P145. Semnalizare rutiera verticala statica de orientare in Municipiul Iași

Descriere: Proiectul va asigura realizarea/completarea semnalizării rutiere orizontale și verticale în Municipiul Iași, în vederea creșterii siguranței deplasărilor, pentru toate tipurile de utilizatori ai infrastructurii rutiere.

Probleme abordate: creșterea siguranței circulației.

Legătura cu alte măsuri: Proiectul este corelat cu măsurile incluse în P133, dar și cu cele privind managementul traficului și celelalte măsuri privind amenajarea de piste de biciclete și zone pietonale sau de asigurare a benzilor dedicate pentru transportul public.

P146. Sistemizarea, reorganizarea parcarilor colective in zona centrala

Descriere: Proiectul are drept scop reorganizarea și resistemizarea parcarilor colective în zona centrală, în scopul eficientizării utilizării spațiului și asigurării unui număr sporit de locuri de parcare, cu efect asupra reducerii distanțelor

și timpului de deplasare în vederea identificării unui loc de parcare liber.

Probleme abordate: Îmbunătățirea calității mediului și calității vieții, prin reducerea deplasărilor în vederea identificării de locuri de parcare; modernizarea/resistemizarea infrastructurii de parcare.

Legătura cu alte măsuri: Proiectul este corelat cu celelalte măsuri care au în vedere infrastructura de parcare și sistemele inteligente de transport asociate, asigurând și corespondența cu politica de parcare adoptată la nivelul municipiului.

P152. Inventarierea și propunerea de măsuri de refacere a tuturor străzilor, în vederea respectării Normativului 51/2012 privind accesul persoanelor cu dizabilități

Descriere: Proiectul are drept scop realizarea unui inventar asupra situației existente și propuneri privind măsurile necesare pentru refacerea infrastructurii rutiere astfel încât să fie asigurată respectarea Normativului 51/2012 privind accesul persoanelor cu dizabilități.

Probleme abordate: Îmbunătățirea calității vieții, prin creșterea accesibilității pentru persoanele cu dizabilități.

Legătura cu alte măsuri: Proiectul trebuie corelat cu măsurile de modernizare/ resistemizare sau reabilitare a infrastructurii rutiere.

P153. Auditarea trecerilor de pietoni din punct de vedere al siguranței și propunerea de măsuri pentru reorganizarea acestora, dacă este cazul

Descriere: Proiectul are drept scop realizarea unui audit al trecerilor de pietoni și propuneri privind măsurile necesare pentru reorganizarea acestora, astfel încât să fie asigurate condițiile de siguranță necesare.

Probleme abordate: Îmbunătățirea calității vieții, prin creșterea accesibilității și siguranței deplasărilor pietonale.

Legătura cu alte măsuri: Proiectul trebuie corelat cu măsurile de modernizare/ resistemizare sau reabilitare a infrastructurii rutiere, precum și cu cele privind asigurarea semnalizării rutiere corespunzătoare, respectiv managementul traficului.

SCENARIUL 3

În cadrul scenariului 3 sunt incluse toate proiectele corespunzătoare scenariilor 1 și 2, dar și următoarele proiecte operaționale care contribuie prin introducerea componentelor smart-city și a sistemelor inteligente de transport la atingerea obiectivelor extinse de mobilitate urbană durabilă:

P82. Sistem inovativ de taxare pentru mijloacele de transport in comun - pilot.

Descriere: Sistemele inovative de taxare pot fi introduse suplimentar, ca o extensie a sistemelor de ticketing existente, având avantajele automatizării complete a colectării taxei de călătorie, reducerii riscului de pierdere a legitimației de călătorie, creșterii atractivității acestui mod de deplasare. Totodată, în cazul extinderii sistemului de taxare pentru alte servicii (parcare, bike-sharing), este rezolvată și problema compatibilității suportului de plată pentru acestea.

Probleme abordate: Creșterea accesibilității și atractivității deplasărilor cu transportul public.

Legătura cu alte măsuri: Proiectul este corelat cu celelalte măsuri privind modernizarea și integrarea transportului public cu celelalte elemente smart-city, inclusiv cu măsurile privind implementarea de sisteme inteligente de

transport.

P83. Sistem inteligent de managementul transportului public pentru migrarea catre conceptul MaaS

Descriere: Sistemul inteligent de management al transportului public va permite creșterea eficienței acestui mod de transport și va asigura inclusiv extinderea sistemului de e-ticketing. Sistemul va asigura instrumentele necesare pentru reorganizarea rutelor de transport și a intervalelor de succedare a vehiculelor de transport public, pentru o mai bună corelare între oferta de transport public și cererea reală venită din partea utilizatorilor.

Probleme abordate: implementarea de soluții de tip MaaS, creșterea cotei modale a transportului public, eficientizarea serviciului de transport public.

Legătura cu alte măsuri: Proiectul este corelat cu celelalte măsuri privind modernizarea și integrarea transportului public cu celelalte elemente smart-city, inclusiv cu măsurile privind implementarea de sisteme inteligente de transport.

P84. MobyLasi – platformă de ride sharing cu microbuze electrice pentru promovarea soluțiilor de transport în comun pentru elevi și studenți într-un concept de tip MaaS

Descriere: Proiectul are drept scop crearea unei platforme de ride sharing cu microbuze electrice pentru promovarea soluțiilor de transport în comun sustenabil pentru elevi și studenți. Proiectul va avea ca efect reducerea deplasărilor cu vehiculul personal în scopul educației, inclusiv conducerea elevilor la unitățile de învățământ, conducând astfel la reducerea semnificativă a volumelor de trafic în orele de vârf.

Probleme abordate: Îmbunătățirea calității mediului și calității vieții, prin reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră

Legătura cu alte măsuri: Proiectul este corelat cu celelalte măsuri privind promovarea mobilității urbane durabile, respectiv cu integrarea transportului public cu celelalte elemente smart-city.

P85. Aplicatie de mobilitate pentru integrarea tuturor formelor de transport la nivel urban si periurban

Descriere: Aplicația de mobilitate va asigura integrarea tuturor formelor de transport, atât la nivel urban, cât și periurban, oferind astfel un instrument important pentru asigurarea unei corelări între sistemele de transport de pe cele două niveluri teritoriale, eficientizarea acestora, precum și oferirea informațiilor necesare pentru accesarea schimburilor intermodale.

Probleme abordate: eficientizarea sistemelor de transport, creșterea accesibilității la modurile de deplasare alternative, promovarea intermodalității.

Legătura cu alte măsuri: Proiectul este corelat cu celelalte măsuri privind promovarea mobilității urbane durabile, respectiv cu cele privind intermodalitatea între modurile de deplasare alternative.

P86. Înființarea și dotarea flotei a unui sistem de tip DRT pentru asigurarea transportului public la cererea în cartiere cu populație scăzută (inclusiv sistem de management al flotei și software de optimizare rute).

Descriere: Sistemul DRT (demand-responsive transport) are rolul de a asigura transportul public la cerere pentru grupuri care solicită acest serviciu, prezentând drept principal avantaj posibilitatea de adaptare a graficului de

circulație și a traseului în funcție de cererea existentă în fiecare zi. Astfel, prin acest sistem de tip DRT se va asigura serviciul de transport public în zonele cu o cerere redusă, în zonele în care nu este viabilă din punct de vedere financiar asigurarea unei rute permanente, cu program prestabilit.

Probleme abordate: Creșterea accesibilității și atractivității deplasărilor cu transportul public.

Legătura cu alte măsuri: Proiectul este corelat cu celelalte măsuri privind creșterea eficienței și accesibilității transportului public urban.

P87. Achiziție software simulare transport public local

Descriere: Proiectul are drept obiect achiziția unui software de simulare transport public, cu scopul de a oferi posibilitatea realizării de simulări pentru diverse aspecte legate de eficiența economică și gradul de acoperire al transportului public (grafice de circulație, modificări trasee etc.), pentru identificarea variantelor optime.

Probleme abordate: Creșterea eficienței transportului public.

Legătura cu alte măsuri: Proiectul este corelat cu celelalte măsuri privind creșterea eficienței și accesibilității transportului public urban.

P88. Strategie privind prioritizarea transportului public cu autobuzul și de implementare a benzilor dedicate

Descriere: Proiectul are în vedere elaborarea unei strategii privind prioritizarea transportului public și de implementare a benzilor dedicate, în scopul analizei și determinării necesității și posibilității extinderii acestora la nivelul municipiului. Prin intermediul strategiei vor fi stabilite principiile și elementele necesare pentru asigurarea priorității vehiculelor de transport public, într-o abordare integrată, care să asigure o coerență în întreaga zonă vizată.

Probleme abordate: Îmbunătățirea calității mediului și calității vieții, prin promovarea mobilității urbane durabile; promovarea intermodalității.

Legătura cu alte măsuri: Proiectul este corelat cu celelalte măsuri privind creșterea eficienței, accesibilității și atractivității transportului public urban, inclusiv cu proiectele privind implementarea sistemelor inteligente de transport corespunzătoare.

P89. Strategie de implementare a liniilor dedicate transportului public pe șine (tramvai)

Descriere: Proiectul are în vedere elaborarea unei strategii privind prioritizarea transportului public și de implementare a liniilor dedicate transportului public pe șine, în scopul analizei și determinării necesității și posibilității extinderii acestora la nivelul municipiului. Prin intermediul strategiei vor fi stabilite principiile și elementele necesare pentru asigurarea priorității tramvaielor, într-o abordare integrată, care să asigure o coerență în întreaga zonă vizată.

Probleme abordate: Îmbunătățirea calității mediului și calității vieții, prin promovarea mobilității urbane durabile; promovarea intermodalității.

Legătura cu alte măsuri: Proiectul este corelat cu celelalte măsuri privind creșterea eficienței, accesibilității și atractivității transportului public urban, inclusiv cu proiectele privind implementarea sistemelor inteligente de transport corespunzătoare.

P90. Metodologie și proceduri de implementare a

liniilor dedicate transportului public

Descriere: Proiectul are drept scop elaborarea unei metodologii și a procedurilor aferente extinderii rețelei de benzi dedicate deplasării vehiculelor de transport public, precum și a modului de asigurare a priorității pentru acestea, la trecerea prin locațiile semaforizate. De asemenea, prin proiect se va realiza o estimare a beneficiilor implementării măsurilor propuse.

Probleme abordate: Creșterea atractivității și accesibilității deplasărilor cu transportul public electric.

Legătura cu alte măsuri: Proiectul este corelat cu celelalte măsuri privind creșterea eficienței, accesibilității și atractivității transportului public urban, inclusiv cu proiectele privind implementarea sistemelor inteligente de transport corespunzătoare. De asemenea, se va asigura corelarea cu proiectele P79 și P80.

P93. Elaborare strategie de distribuție a mărfurilor, pentru minimizarea impactului asupra traficului general și reducerea emisiilor GES.

Descriere: Elaborarea strategiei de distribuție a mărfurilor are rolul de a identifica și recomanda măsuri de reorganizare a traseelor și orarelor de distribuție a mărfurilor, astfel încât impactul acestora asupra traficului general să fie minim, cu scopul reducerii emisiilor GES prin diminuarea volumelor de trafic în orele de vârf.

Probleme abordate: Reducerea emisiilor GES.

Legătura cu alte măsuri: Proiectul va fi corelat cu celelalte măsuri privind transportul de marfă, respectiv: P82, P83, P85 – P92.

P96. Implementarea de sisteme inteligente de cântărire în mișcare la intrările în municipiu, pe arterele dedicate traficului greu

Descriere: Prin implementarea proiectului se va asigura respectarea restricțiilor de circulație în ceea ce privește tonajul vehiculelor de marfă al căror acces este permis în municipiu, măsura conducând inclusiv la reducerea volumelor de trafic și a emisiilor GES.

Probleme abordate: trafic greu.

Legătura cu alte măsuri: Proiectul va fi corelat cu celelalte măsuri privind transportul de marfă, respectiv: P82 - P86, P88 – P92.

P111. Bike to School Iasi – Creșterea siguranței pistelor de biciclete pentru încurajarea utilizării acestora de elevi și studenți. (delimitari fizice, CCTV, senzori, etc.)

Descriere: Prin intermediul proiectului vor fi analizate și implementate măsuri de creștere a siguranței pistelor de biciclete, în zonele cu cel mai mare risc de accidente și în special pe rutele de acces spre unități de învățământ, în scopul creșterii siguranței și atractivității deplasărilor cu bicicleta.

Probleme abordate: Creșterea siguranței și atractivității deplasărilor cu bicicleta.

Legătura cu alte măsuri: Proiectul este corelat cu celelalte măsuri privind asigurarea infrastructurii necesare pentru deplasările cu bicicleta și implementarea sistemelor inteligente de transport asociate.

P112. BICISCHOOL Iasi – Spatiu multifuncțional de recreere, spot și învățare activă a regulilor de conduită în trafic pentru tinerii bicicliști

Descriere: Proiectul are drept scop educarea timpurie a bicicliștilor pentru promovarea siguranței și securității în

trafic, prin amenajarea unui parc tematic. Proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor strategice ale mobilității urbane durabile prin promovarea acestui mod de transport nepoluant, cu efecte asupra mediului, calității vieții cetățenilor și siguranța acestora

Probleme abordate: Creșterea siguranței și atractivității deplasărilor cu bicicleta

Legătura cu alte măsuri: Proiectul este corelat cu celelalte măsuri privind promovarea deplasărilor cu bicicleta.

P113. Parcări dedicate de biciclete în zona pietelor agroalimentare cu soluții de siguranță (CCTV, control access, etc)

Descriere: Proiectul are drept scop creșterea accesibilității și atractivității deplasărilor cu bicicleta, precum și promovarea schimburilor modale între deplasările cu bicicleta și cele cu transportul public și mersul pe jos, prin asigurarea infrastructurii de parcare în zone importante de atragere/generare a deplasărilor, oferind și elemente de siguranță suplimentare.

Probleme abordate: Creșterea accesibilității, atractivității și siguranței deplasărilor cu bicicleta.

Legătura cu alte măsuri: Proiectul trebuie corelat cu toate celelalte măsuri privind mobilitatea urbană alternativă și tranferul intermodal, în special între transportul public și bicicletă, precum și cu traseele de piste de biciclete create sau existente.

P114. Extindere parcări biciclete în zona piețelor agroalimentare cu soluții de siguranță (CCTV, control access, etc)

Descriere: Proiectul are drept scop creșterea accesibilității și atractivității deplasărilor cu bicicleta, precum și promovarea schimburilor modale între deplasările cu bicicleta și cele cu transportul public și mersul pe jos, prin EXTINDEREA infrastructurii de parcare în zone importante de atragere/generare a deplasărilor, oferind și elemente de siguranță suplimentare.

Probleme abordate: Creșterea accesibilității, atractivității și siguranței deplasărilor cu bicicleta.

Legătura cu alte măsuri: Proiectul trebuie corelat cu toate celelalte măsuri privind mobilitatea urbană alternativă și tranferul intermodal, în special între transportul public și bicicletă, precum și cu traseele de piste de biciclete create sau existente.

P115. Proiect pilot- Prima zona din Municipiul Iasi cu emisii zero de carbon – “Zero Emission Zone”

Descriere: Proiectul are drept scop identificarea și reorganizarea circulației într-un areal al municipiului ca zonă cu emisii scăzute, având intenția de a fi un proiect pilot prin care să se testeze și să se analizeze rezultatele implementării unei astfel de măsuri. În zona respectivă se vor implementa măsuri specifice Smart City, în vederea promovării utilizării modurilor de deplasare alternative, (se permite numai accesul vehiculelor cel mai puțin poluante, criteriile de selectare a acestora urmând a fi selectate de Autoritatea Publică, se oferă facilități de parcare pentru vehiculele nepoluante, stații bike-sharing, și altele).

Probleme abordate: Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, promovarea mobilității urbane durabile.

Legătura cu alte măsuri: Nu este cazul.

P119. Sistem intermodal de transport BUS-BIKE și

extinderea sistemului de bike sharing Velo City

Descriere: Proiectul vizează promovarea intermodalității, principiu ce este în acord perfect cu obiectivele fundamentale ale mobilității durabile, respectiv facilitarea și stimularea schimburilor intermodale între deplasările cu transportul public și cele cu bicicleta, prin asigurarea de facilități în acest sens și extinderea sistemului de bike-sharing.

Probleme abordate: Îmbunătățirea calității mediului și calității vieții, prin reducerea emisiilor nocive, zgomotului și a altor efecte negative produse de transportul auto.

Legătura cu alte măsuri: Proiectul trebuie corelat cu toate celelalte măsuri privind mobilitatea urbană alternativă și tranferul intermodal, în special între transportul public și bicicletă, precum și cu traseele de piste de biciclete create sau existente.

P125. Centru de monitorizare și implementare a măsurilor de reducere a emisiilor GES – IASI for 55%

Descriere: Centrul de monitorizare și implementare a măsurilor de reducere a emisiilor GES are rolul de a colecta informațiile furnizate de sistemele inteligente de transport și senzorii instalați prin proiecte complementare, de a integra și analiza aceste rezultate și de a oferi soluții privind măsurile viitoare necesare și prioritatea acestora în raport cu alte intervenții.

Probleme abordate: Mobilitate urbană durabilă, reducerea emisiilor GES.

Legătura cu alte măsuri: Proiectul este corelat cu celelalte măsuri privind promovarea mobilității urbane durabile, respectiv cu integrarea cu celelalte elemente smart-city.

P126. Centrul municipal de promovare a mobilității alterantive

Descriere: Proiectul are drept scop înființarea unui centru municipal care să aibă o viziune de ansamblu asupra infrastructurii existente pentru mobilitatea alternativă, astfel încât să poată elabora politici și propune măsuri care să conducă la extinderea utilizării modurilor de deplasare respective.

Probleme abordate: Creșterea cotei modale a deplasărilor alternative.

Legătura cu alte măsuri: Proiectul este corelat cu celelalte măsuri privind promovarea mobilității urbane durabile, respectiv cu integrarea cu celelalte elemente smart-city.

P127. Sistem municipal inteligent de monitorizare a rețelei de piste de biciclete (bike counting, rute preferate, bike parking, zone de conflict în trafic, etc.)

Descriere: Proiectul are drept scop implementarea unui sistem inteligent integrat, care să asigure monitorizarea rețelei de piste de biciclete, cu scopul de a crește siguranța acestui mod de deplasare, dar și de a identifica nivelul de utilizare, rutele preferate de utilizatori și alți indicatori care să fie utilizați în evaluarea necesităților de extindere a infrastructurii respective.

Probleme abordate: Creșterea accesibilității, atractivității și siguranței deplasărilor cu bicicleta.

Legătura cu alte măsuri: Proiectul trebuie corelat cu toate celelalte măsuri privind creșterea accesibilității și siguranței deplasărilor cu bicicleta.

P136. Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – ITS/alte infrastructuri TIC (sisteme inteligente de management urban/local)

Descriere: Proiectul are în vedere asigurarea

infrastructurii pentru transportul verde, respectiv promovarea utilizării mijloacelor de transport alternative și a vehiculelor nepoluante, prin implementarea de sisteme inteligente de transport integrate pentru managementul traficului urban).

Probleme abordate: Îmbunătățirea calității mediului și calității vieții, promovarea mobilității urbane durabile, promovarea intermodalității.

Legătura cu alte măsuri: Proiectul este corelat cu celelalte măsuri privind implementarea de sisteme inteligente de transport și de asigurare a modernizării infrastructurii rutiere.

P137. Retea de treceri de pietoni inteligente (cu senzori de prezență, supraveghere video, creșterea intensității luminoase, avertizare timpurie etc.)

Descriere: Proiectul are drept scop creșterea siguranței pentru pietoni la traversarea arterelor rutiere, în zonele cu risc mare de accidente, prin implementarea de sisteme inteligente de transport: camere video, senzori de prezență, creșterea intensității luminoase a sistemului de iluminat la sesizarea unui pieton, avertizare timpurie pentru vehicule.

Probleme abordate: creșterea siguranței circulației, creșterea atractivității deplasărilor pietonale.

Legătura cu alte măsuri: Proiectul este corelat cu celelalte măsuri privind implementarea de sisteme inteligente de transport pentru infrastructura rutieră, în vederea creșterii siguranței deplasărilor pietonale.

P138. Implementarea conceptului de trafic real adaptiv, includerea componentei de prioritizare a transportului public local și mobilității alternative

Descriere: Proiectul are în vedere continuarea măsurilor de implementare a managementului adaptiv al traficului, de extindere a componentei de prioritizare a transportului public local și a infrastructurii specifice pentru mobilitatea alternativă.

Probleme abordate: Promovarea mobilității urbane durabile.

Legătura cu alte măsuri: Proiectul este corelat cu celelalte măsuri privind implementarea de sisteme inteligente de transport pentru infrastructura rutieră, inclusiv cu P128 și cu măsurile privind implementarea de benzi dedicate transportului public.

P139. Extinderea sistemului de management al traficului prin integrarea de noi intersecții semaforizate cu funcționare în regim adaptiv și sistem de comunicații

Descriere: Proiectul are drept scop analiza necesității și extinderea sistemului de management adaptiv al traficului, inclusiv al funcției de prioritizare pentru vehiculele de transport public, după caz, cu efecte asupra reducerii emisiilor GES, prin fluentizarea traficului și reducerea timpului de călătorie.

Probleme abordate: Reducerea emisiilor GES.

Legătura cu alte măsuri: Proiectul este corelat cu celelalte măsuri privind implementarea de sisteme inteligente de transport pentru infrastructura rutieră, inclusiv cu P127.

P140. Sistem inteligent de calmare a traficului și creștere a siguranței (retragerea automată a „bumper” în cazul respectării vitezei legale)

Descriere: Proiectul propune introducerea de echipamente pentru calmarea traficului (bumper), care să fie conectate prin intermediul unui sistem inteligent de transport la senzori care să calculeze viteza de deplasare și să asigure retragerea automată a bumperelor în cazul respectării vitezei

legale impuse pentru sectorul respectiv de drum.

Probleme abordate: creșterea siguranței circulației.

Legătura cu alte măsuri: Proiectul este corelat cu celelalte măsuri privind implementarea de sisteme inteligente de transport pentru infrastructura rutieră, cel puțin cu P130, dar și cu măsurile privind promovarea deplasărilor cu mijloace de transport alternative.

P141. Extinderea sistemului de impunere a reglementărilor de circulație în vederea creșterii siguranței în trafic și facilitarea comutării către soluțiile nepoluante de mobilitate (camere video inteligente de detecție a trecerii pe roșu, incidente în trafic, identificarea nr de înmatriculare, depășire viteza legală)

Descriere: Proiectul are drept scop extinderea sistemului de impunere a reglementărilor de circulație în vederea creșterii siguranței în trafic pe alte culoare de mobilitate importante din aria de studiu și în zone identificate drept potențiale puncte critice din punct de vedere al siguranței. Prin implementarea sistemului se urmărește în principal creșterea siguranței deplasărilor pentru utilizatorii cei mai vulnerabili ai sistemului de transport, respectiv pietonii și bicicliștii, conducând astfel la creșterea siguranței și atractivității acestor moduri de transport și, implicit, facilitând comutarea spre modurile nepoluante de deplasare.

Probleme abordate: Sisteme inteligente de transport, siguranța circulației

Legătura cu alte măsuri: Proiectul este corelat cu celelalte măsuri privind implementarea de sisteme inteligente de transport pentru infrastructura rutieră, cel puțin cu P128 și P129.

P142. Sistem municipal integrat de management al parcarilor publice și de reședință

Descriere: Sistemul municipal integrat de management al parcarilor publice și de reședință reprezintă un instrument pentru autoritățile locale de impunere a politicilor de parcare și estimare a rezultatelor acestora, dar și pentru utilizatorii parcarilor publice sau de reședință, care îl pot accesa pentru achitarea taxelor de parcare sau pentru obținerea de informații în timp real asupra disponibilității locurilor de parcare.

Probleme abordate: Managementul inteligent al parcarilor.

Legătura cu alte măsuri: Proiectul este corelat cu celelalte măsuri privind extinderea/modernizarea infrastructurii de parcare, precum și cu alte platforme/sisteme specifice conceptului de smart-city.

P143. Sistem integrat cu mesaje variabile pentru management inteligent al parcarilor publice

Descriere: Sistemul are drept scop asigurarea de informații asupra disponibilității locurilor de parcare și a stării de liber sau ocupat a acestora, în vederea eliminării deplasărilor pentru identificarea unui loc de parcare disponibil, precum și pentru facilitarea planificării călătoriei.

Probleme abordate: Sisteme inteligente de transport, reducerea timpului de deplasare, planificarea călătoriei.

Legătura cu alte măsuri: Proiectul este corelat cu celelalte măsuri privind extinderea/modernizarea infrastructurii de parcare, precum și cu alte platforme/sisteme specifice conceptului de smart-city.

P147. Aplicație de tip V2X pentru conectarea vehiculelor la infrastructura activă și managementul traficului

Descriere: Aplicația V2X are rolul de a asigura conectarea vehiculelor la infrastructura activă și managementul traficului și oferirea de informații conducătorului auto, conducând astfel la creșterea siguranței și confortului deplasărilor cu autovehiculul.

Probleme abordate: comunicații smart, creșterea siguranței și confortului deplasărilor, mobilitate urbană durabilă

Legătura cu alte măsuri: Proiectul este corelat cu măsurile privind managementul traficului și informarea călătorilor, respectiv cu sistemele inteligente de transport asociate acestora.

P148. Iasi traffic map – harta interactivă în timp real cu informații din trafic și planificarea rutelor

Descriere: Proiectul va asigura realizarea unei hărți interactive, accesibilă prin diverse platforme software pentru utilizatori, care să permită accesarea de informații în timp real asupra volumelor de trafic, precum și planificarea rutelor optime.

Probleme abordate: optimizarea deplasărilor, reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră

Legătura cu alte măsuri: Proiectul este corelat cu toate celelalte măsuri de promovare a utilizării mijloacelor de deplasare alternative și a intermodalității, precum și cu aplicațiile și platformele electronice aferente acestora.

P149. Retea de semnalizare rutieră de tip variabil pentru coridoarele principale de transport (primul coridor de benzi reversibile)

Descriere: Proiectul are drept scop identificarea unui coridor principal de transport pe care să fie implementată o rețea de semnalizare rutieră de tip variabil (benzi reversibile), în scopul adaptării infrastructurii rutiere la cererea reală de trafic, în orele de vârf.

Probleme abordate: reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, eficientizarea utilizării infrastructurii de transport existente, promovarea mobilității urbane durabile.

Legătura cu alte măsuri: Proiectul este corelat cu celelalte măsuri privind promovarea deplasărilor cu transportul public, precum și cu cele privind managementul traficului și reorganizarea circulației pe infrastructura rutieră a municipiului.

P150. Sistem integrat de taxare a intrării autoturismelor în zona centrală a Municipiului Iași

Descriere: Proiectul propune implementarea unui sistem integrat de taxare a autoturismelor care intră în zona centrală a Municipiului Iași. Se va propune o taxare diferențiată, în funcție de norma de poluare a autovehiculelor respective, precum și alte măsuri care să aibă ca efect reducerea traficului auto în arealul respectiv.

Probleme abordate: reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, promovarea principiilor mobilității urbane durabile.

Legătura cu alte măsuri: Proiectul este corelat cu celelalte măsuri de descurajare a deplasărilor cu vehiculul, în special în zona centrală a municipiului, prin aplicarea de taxare, politici de parcare specifice etc.

P151. Platformă digitală de simulare a condițiilor de trafic în cazul unor investiții. (apa-canal/rezidențial/comercial/infrastructura)

Descriere: Proiectul are drept scop estimarea efectelor implementării anumitor investiții asupra traficului în zonele de intervenție, prin simularea situației existente și estimarea

modificărilor asupra parametrilor mobilității urbane durabile.

Probleme abordate: modelarea rețelei de transport, mobilitate urbană durabilă.

Legătura cu alte măsuri: Proiectul este corelat cu toate celelalte măsuri privind implementarea de elemente specifice smart-city, sisteme inteligente de transport, platforme electronice.

P154. Implementarea zonelor Slow Streets în zonele rezidențiale și în apropierea școlilor

Descriere: Proiectul are drept scop implementarea de măsuri de creștere a siguranței în zonele rezidențiale și în apropierea școlilor, prin impunerea reducerii vitezelor pentru vehicule în anumite zone.

Probleme abordate: Îmbunătățirea calității vieții, prin creșterea accesibilității și siguranței deplasărilor pietonale și cu bicicleta, conducând astfel la promovarea utilizării acestor moduri de deplasare nepoluante.

Legătura cu alte măsuri: Proiectul este corelat cu măsurile privind asigurarea semnalizării rutiere și cu cele de reamenajare a infrastructurii rutiere.

P158. Proiect pilot – 15” Min City - Zona de mobilitate cu accesibilitate către toate punctele de interes în mai puțin de 15 minute

Descriere: Proiectul are ca scop asigurarea unui sistem de transport integrat, care să ofere tuturor cetățenilor dintr-o zonă-pilot selectată posibilitatea de a avea acces la majoritatea necesităților fundamentale printr-o deplasare de maxim 15 minute, prin utilizarea modurilor de transport alternative: bicicletă, mers pe jos, transport public.

Probleme abordate: intermodalitate, reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, creșterea calității vieții.

Legătura cu alte măsuri: Proiectul trebuie corelat cu alte măsuri propuse prin PMUD, cel puțin cu cele privind extinderea infrastructurii pentru deplasările cu bicicleta și pietonale și reorganizarea circulației pe arterele rutiere ale municipiului.

P159. Studiu pentru identificarea și justificarea necesității implementării unei zone cu emisii scăzute (smart low emission zone) prin implementarea de măsuri de limitare a accesului vehiculelor poluante

Descriere: Studiul are drept scop identificarea unui areal care să fie organizat ca zonă cu emisii scăzute, prin permiterea accesului doar pentru vehiculele cel mai puțin poluante. Prin studiu se vor propune criteriile de selectare a vehiculelor cărora li se va permite accesul, precum și alte măsuri care să conducă la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în zona respectivă. De asemenea, prin proiect se vor prezenta și demonstra beneficiile implementării unui astfel de proiect pilot.

Probleme abordate: reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, promovarea principiilor mobilității urbane durabile.

Legătura cu alte măsuri: Proiectul trebuie corelat cu alte măsuri propuse prin PMUD, cel puțin cu cele privind extinderea infrastructurii pentru deplasările cu bicicleta și pietonale și reorganizarea circulației pe arterele rutiere ale municipiului.

P178. Centru Operațional de Management Integrat al mobilității urbane

Descriere: Centrul operațional al mobilității urbane va fi proiectat ca un sistem informatic complex, modular, cu capacitatea de adaptabilitate la condiții dinamice de trafic și mobilitate a cetățenilor din Polul de creștere Iași. Centrul va asigura, unde este posibil, prioritizarea transportului public și a soluțiilor alternative de mobilitate, în detrimentul autoturismului propriu. Centrul operațional al mobilității urbane va dispune de un sistem care va agrega date de la toate echipamentele și aplicațiile mobile și fixe, componente ale soluțiilor de mobilitate.

Probleme abordate: Îmbunătățirea calității mediului și calității vieții, prin promovarea mobilității urbane durabile; promovarea intermodalității.

Legătura cu alte măsuri: Proiectul este corelat cu toate celelalte măsuri de promovare a utilizării mijloacelor de deplasare alternative și a intermodalității, precum și cu aplicațiile și platformele electronice aferente acestora.

P179. Citizen Innovation Platform

Descriere: Proiectul presupune dezvoltarea unei platforme care să permită cetățenilor să își exprime ideile și opiniile privind posibile soluții de mobilitate urbană durabilă, la toate nivelurile (periurban, urban, cartiere), astfel încât acestea să poată fi integrate și utilizate pentru determinarea necesităților existente, precum și pentru dezvoltarea de proiecte noi, care să corespundă cerinței reale de mobilitate a utilizatorilor infrastructurii de transport.

Probleme abordate: Mobilitatea urbană durabilă.

Legătura cu alte măsuri: Nu este cazul.

P180. Iași Mobility

Descriere: Proiectul are drept scop implementarea de măsuri integrate pentru promovarea mobilității urbane durabile la nivelul Municipiului Iași, prin corelarea sistemelor inteligente de transport și a altor aplicații specifice smart-city, în vederea creșterii impactului acestora în ceea ce privește calitatea mediului și calitatea vieții cetățenilor.

Probleme abordate: Îmbunătățirea calității mediului și calității vieții, prin promovarea mobilității urbane durabile.

Legătura cu alte măsuri: Proiectul este corelat cu toate măsurile privind implementarea de sisteme inteligente și a platformelor electronice și bazelor de date aferente acestora.

Proiectele și măsurile enumerate anterior au fost supuse metodologiei cadru de evaluare și selectare prezentată în capitoul anterior, rezultatele fiind evidențiate în tabelul următor.

Tabel 6.2. Calculul punctajului proiectelor operaționale

Proiect	Eficiență economică	Accesibilitate	Siguranță	Mediu	Calitatea vieții	Suma ponderată
P47. Sistem e-ticketing pentru îmbunătățirea mobilității în zona metropolitană Iași						0,00
P82. Sistem inovativ de taxare pentru mijloacele de transport în comun -pilot	4	3	4	3	4	3,60
P83. Sistem inteligent de managementul transportului public pentru migrarea către conceptul MaaS	4	3	4	3	4	3,60
P84. MobyIasi – platformă de ride sharing cu microbuze electrice pentru promovarea soluțiilor de transport în comun pentru elevi și studenți într-un concept de tip MaaS	3	4	4	4	4	3,85
P85. Aplicație de mobilitate pentru integrarea tuturor formelor de transport la nivel urban și periurban	4	4	5	4	5	4,45
P86. Înființarea și dotarea flotei a unui sistem de tip DRT pentru asigurarea transportului public la cererea în cartiere cu populație scăzută (inclusiv sistem de management al flotei și software de optimizare rute)	5	2	3	2	4	3,15
P87. Achiziție software simulare transport public local	4	2	3	2	3	2,75

P88. Strategie privind prioritizarea transportului public cu autobuzul și de implementare a benzilor dedicate	4	4	5	3	5	4,35
P89. Strategie de implementare a liniilor dedicate transportului public pe șine (tramvai)	4	4	5	3	5	4,35
P90. Metodologie și proceduri de implementare a liniilor dedicate transportului public	4	4	5	3	5	4,35
P93. Elaborare strategie de distribuție a mărfurilor, pentru minimizarea impactului asupra traficului general și reducerea emisiilor GES	3	4	3	3	4	3,55
P96. Implementarea de sisteme inteligente de cântărire în mișcare la intrările în municipiu, pe arterele dedicate traficului greu	4	3	3	3	4	3,40
P97. Strategie logistică urbană/metropolitană Iași cu elaborarea unui studiu de fundamentare	3	3	3	2	3	2,90
P98. Studiu pentru creșterea capacității de tranzit la nivelul zonei urbane și periurbane.	3	3	3	2	3	2,90
P99. Studiu de fezabilitate pentru "Eliminarea traficului greu urban prin crearea stațiilor de transfer marfă"	3	4	3	2	3	3,20
P101. Sistem alternativ de mobilitate urbană utilizând stații automate de închiriere a bicicletelor – Iași Velocity						0,00
P102. e-Move – Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Municipiul Iași						0,00
P103. Realizarea Master Planului pentru circulația bicicletelor și proiectare, taxe, avize pentru amenajare piste de biciclete pe arterele municipiului Iași						0,00
P111. Bike to School Iași – Creșterea siguranței pistelor de biciclete pentru încurajarea utilizării acestora de elevi și studenți. (delimitări fizice, CCTV, senzori)	2	4	3	4	4	3,50
P112. BICISCHOOL Iași – Spațiu multifuncțional de recreere, spot și învățare activă a regulilor de conduită în trafic pentru tinerii bicicliști	1	2	3	4	4	2,75
P113. Rețea de parcuri pentru biciclete în zona spațiilor comerciale, parcuri, Universități/facultăți, spații administrative și agrement	1	4	4	3	3	3,20
P114. Parcuri dedicate de biciclete în zona pietelor agroalimentare cu soluții de siguranță (CCTV, control access, etc)	1	4	4	3	3	3,20

P115. Extindere parcări biciclete în zona piețelor agroalimentare cu soluții de siguranță (CCTV, control access, etc)	1	3	3	4	3	2,80
P117. Proiect pilot- Prima zona din Municipiul Iași cu emisii zero de carbon – “Zero Emission Zone”	2	5	4	3	4	3,90
P118. Rețea de stații de încărcare lente/rapide pentru vehicule electrice	3	4	3	1	4	3,35
P119. Sistem intermodal de transport BUS-BIKE și extinderea sistemului de bike sharing Velo City	3	4	4	3	5	4,00
P125. Centru de monitorizare și implementare a măsurilor de reducere a emisiilor GES – IASI for 55%	3	4	4	3	4	3,75
P126. Centrul municipal de promovare a mobilității alternative	3	4	4	4	4	3,85
P127. Sistem municipal inteligent de monitorizare a rețelei de piste de biciclete (bike counting, rute preferate, bike parking, zone de conflict în trafic, etc.)	2	4	3	4	4	3,50
P128. Dotarea autobuzelor cu soluții de atașare a bicicletelor pentru rutele de tip periurban.	1	3	3	2	3	2,60
P129. Dotare parcuri cu parcări pentru biciclete (Mobilier urban stradal)	1	4	4	3	3	3,20
P130. Derularea de campanii pentru conștientizarea conceptului „mobilitate alternativă”	1	2	2	2	3	2,10
P135. Proiect integrat de creștere a accesibilității pentru persoanele cu dizabilități în toate zonele urbane ale orașului.	1	2	4	4	3	2,70
P136. Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – ITS/alte infrastructuri TIC (sisteme inteligente de management urban/local)	3	4	4	3	4	3,75
P137. Rețea de treceri de pietoni inteligente (cu senzori de prezență, supraveghere video, creșterea intensității luminoase, avertizare timpurie etc.)	2	4	4	4	4	3,70
P138. Implementarea conceptului de trafic real adaptiv, includerea componentei de prioritizare a transportului public local și mobilității alternative	3	4	4	4	4	3,85
P139. Extinderea sistemului de management al traficului prin integrarea de noi intersecții semaforizate cu funcționare în regim adaptiv și sistem de comunicații	3	4	4	4	4	3,85
P140. Sistem inteligent de calmare a traficului și creștere a siguranței (retragerea automată a „bumper” în cazul respectării vitezei legale)	2	3	4	4	4	3,40

P141. Extinderea sistemului de impunere a reglementărilor de circulație în vederea creșterii siguranței în trafic și facilitarea comutării către soluțiile nepoluante de mobilitate (camere video inteligente de detecție a trecerii pe roșu, incidente în trafic, identificarea nr de înmatriculare, depășire viteză legală)	2	3	3	4	3	2,95
P142. Sistem municipal integrat de management al parcarilor publice și de reședință	3	3	4	3	4	3,45
P143. Sistem integrat cu mesaje variabile pentru management inteligent al parcarilor publice	3	3	3	2	3	2,90
P144. MasterPlan de resistemizare a întregii rețele de infrastructură rutieră	3	3	3	3	3	3,00
P145. Semnalizare rutieră verticală statică de orientare în Municipiul Iași	1	3	3	4	3	2,80
P146. Sistemizarea, reorganizarea parcarilor colective în zona centrală	2	3	3	2	3	2,75
P147. Aplicație de tip V2X pentru conectarea vehiculelor la infrastructura activă și managementul traficului	3	3	4	2	3	3,10
P148. Iași traffic map – hartă interactivă în timp real cu informații din trafic și planificarea rutelor	3	3	4	2	3	3,10
P149. Rețea de semnalizare rutieră de tip variabil pentru coridoarele principale de transport. (primul coridor cu benzi reversibile)	3	3	3	2	3	2,90
P150. Sistem integrat de taxare a intrării autoturismelor în zona centrală a mun. Iași	3	4	4	4	3	3,60
P151. Platformă digitală de simulare a condițiilor de trafic în cazul unor investiții. (apa-canal/rezidențial/comercial/infrastructură)	3	3	3	3	3	3,00
P152. Inventarierea și propunerea de măsuri de refacere a tuturor străzilor, în vederea respectării Normativului 51/2012 privind accesul persoanelor cu dizabilități	1	2	4	4	3	2,70
P153. Auditarea trecerilor de pietoni din punct de vedere al siguranței și propunerea de măsuri pentru reorganizarea acestora, dacă este cazul	1	3	3	4	4	3,05
P154. Implementarea zonelor Slow Streets în zonele rezidențiale și în apropierea școlilor	1	3	3	4	4	3,05
P158. Proiect pilot – 15” Min City - Zona de mobilitate cu accesibilitate către toate punctele de interes în mai puțin de 15 minute.	3	3	3	2	3	2,90

P159. Studiu pentru identificarea și justificarea necesității implementării unei zone cu emisii scăzute (smart low emission zone) prin implementarea de măsuri de limitare a accesului vehiculelor poluante	3	3	3	2	3	2,90
P178. Centru Operational de Management Integrat al mobilității urbane	4	4	4	3	4	3,90
P179. Citizen Innovation Platform	2	3	3	3	3	2,85
P180. Iași Mobility	3	4	4	4	4	3,85
P9. Îmbunătățirea conectivității cartierelor Alexandru cel Bun – Galata: Legătura Centura usoara Sud – Str. Sarmisegetuza	3	2	3	3	3	2,70



6.3. DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI PROIECTE ORGANIZAȚIONALE

În vederea realizării obiectivelor strategice și a implementării cu succes a proiectelor din cadrul direcțiilor de acțiune pentru infrastructura de transport și operaționale, este necesară asigurarea unui cadru instituțional corespunzător, care să aibă capacitatea de a planifica și opera în cadrul unui sistem integrat, cu soluții eficiente.

Prin urmare, în cadrul acestei direcții sunt cuprinse măsurile/proiectele organizaționale care au rolul de a asigura structura necesară implementării și monitorizării Planului de Mobilitate Urbană Durabilă și a proiectelor incluse în acesta, precum și proiecte care asigură cadrul legislativ necesar. Proiectele respective sunt incluse atât în Scenariul 2, cât și în Scenariul 3.

P100. Regulament distribuție mărfuri în oraș pentru vehiculele sub 3,5 tone și peste 3,5 tone

Descriere: Prin elaborarea unui regulament privind distribuția mărfurilor în zona urbană se urmărește reducerea congestiilor de circulație în orele de vârf și, implicit a emisiilor GES, prin stabilirea unor rute dedicate transportului de marfă și a unui orar care să nu afecteze circulația vehiculelor în orele de vârf

Probleme abordate: Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră.

Legătura cu alte măsuri: Proiectul trebuie corelat cu celelalte măsuri privind transportul de marfă, respectiv P82, P83, P84, P85, P86, P87, P88, P89 și P90.

P181. Dezvoltarea unui compartiment având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD
Descriere: Proiectul are drept scop organizarea/crearea unei structuri de implementare și monitorizare a PMUD.

Componența și atribuțiile entităților care vor face parte din structura respectivă sunt descrise în altă parte a acestui document.

Probleme abordate: Realizarea obiectivelor strategice ale mobilității urbane durabile.

Legătura cu alte măsuri: Toate măsurile/proiectele incluse în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă.

P182. Adaptarea Regulamentului de parcare la nivelul Municipiului Iași în conformitate cu prevederile legislative și de mobilitate în vigoare

Descriere: Proiectul are drept scop actualizarea regulamentului de parcare la nivelul Municipiului Iași, astfel încât să se asigure descurajarea deplasărilor cu autovehiculul în zonele centrale și în zonele cu trafic intens, prin taxarea diferențiată în funcție de zonă.

Probleme abordate: Îmbunătățirea calității mediului și calității vieții, prin reducerea emisiilor GES și a poluării datorate traficului auto.

Legătura cu alte măsuri: Proiectul este corelat cu toate măsurile privind amenajarea/extinderea/modernizarea infrastructurii de parcare și cu cele de implementare a sistemelor inteligente de transport asociate.

Proiectele și măsurile enumerate anterior au fost supuse metodologiei cadru de evaluare și selectare prezentată în capitolul anterior, rezultatele fiind evidențiate în tabelul următor.

Obs.: Nu au fost acordate puncte pentru proiectele din Scenariul 1 („A face minimum”).



Tabel 6.3. Calculul punctajului proiectelor organizaționale

Proiect	Eficiența economică	Mediu	Accesibilitate	Siguranță	Calitatea vieții	Suma ponderată
P100. Regulament distribuție mărfuri în oraș pentru vehiculele sub 3,5 tone și peste 3,5 tone	3	4	3	2	3	3,20
P181. Dezvoltarea unui compartiment având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD	5	5	5	5	5	5,00
P182. Adaptarea Regulamentului de parcare la nivelul Municipiului Iași în conformitate cu prevederile legislative și de mobilitate în vigoare	3	4	4	3	4	3,75



6.4. DIRECȚII DE ACȚIUNE ȘI PROIECTE PARTAJATE PE NIVELE TERITORIALE

În această secțiune, proiectele stabilite pentru a fi incluse în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Polul de creștere Iași sunt clasificate în funcție de nivelul teritorial asupra căruia își produc efecte. În cazul în care un proiect produce efecte asupra mai multor niveluri teritoriale, acestea au fost incluse în toate nivelurile teritoriale relevante. De asemenea, în listele de mai jos nu au fost incluse proiectele corespunzătoare Scenariului 1.

6.4.1. LA SCARĂ PERIURBANĂ/METROPOLITANĂ

Lista proiectelor cu impact la scară periurbană/metropolitană:

P12. Îmbunătățirea accesibilității Aeroportului Internațional Iași prin reabilitarea/ infiintarea drumurilor de acces

P20. Reabilitare șos. Iași – Voinești – DJ148A, prin lărgire la 2 benzi pe sens până la intersecția cu Centura Iași, în vederea asigurării unei benzi dedicate transportului public

P21. Reabilitarea infrastructurii stradale E583, lărgire la 2 benzi pe sens în vederea asigurării unei benzi dedicate transportului public, reabilitarea rețelei de canalizare ape pluviale și amenajarea de stații de transport public

P22. Reabilitare Șos. Iași-Hlincea

P23. Reabilitare DJ248 prin lărgire pentru asigurarea unei benzi dedicate transportului public, până la intersecția cu Centura Iași

P24. Reabilitare sos. Barnova/ DJ 247A

P25. Reabilitare DC51: DJ248 – Spital Sanatoriul Bârnova

P26. Reabilitare DJ248C: Ciurea-Lunca Cetățuiei

P27. Reabilitare DC54: Hilita – DN24

P28. Reabilitare DJ248B Budești-Hadambu

P29. Modernizarea drumului județean Prisăcani-Costuleni

P30. Reabilitare DC21A: DJ280E - Reditu - DJ 282

P31. Modernizare DJ 249 Sculeni - Frăsuleni - Șendreni

P32. Reabilitare DJ249E: DN28 - Tomești - Chiperești - Țuțora

P33. AXA 3 - Reabilitare DJ 248B între DJ282 și DN24-DN24C - Zona Metropolitană

P34. Reabilitare DJ249D: Țuțora - Moreni (DC34)

P35. Reabilitare DJ249D: Prisăcani-Măcărești-Grozești

P36. AXA 2 - Reabilitarea și modernizarea infr. interjud. DJ 248A, DJ246 și DJ280 Iași-Dagata

P37. Reabilitare și extindere la 4 benzi DN 28 Iași - Tomești, Tronson Tomești

P38. Modernizare str. Paun/ DJ248D

P39. Programe modernizare/extindere strazi în zona metropolitană (comunele Aroneanu, Bârnova, Ciurea, Comarna, Costuleni, Dobrovăț, Golăiești, Grajduri, Holboca, Lețcani, Miroslova, Mogoșești, Movileni, Popricani, Prisăcani, Reditu, Schitu Duca, Scânteia, Tomești, Țuțora, Ungheni, Valea Lupului, Victoria, Horlești, Românești, Țigănași și Voinești)

P40. Amenajare drumuri de exploatație agricolă în zona metropolitană

P41. Varianta de ocolire a Municipiului Iași – etapa I – Varianta Sud Obiect 3 – trafic greu

P42. Varianta de ocolire a Municipiului Iași – etapa I – Varianta Sud Obiect 4 – trafic ușor

P43. Înființarea centurii ușoare de ocolire a Municipiului Iași

P44. Drum Trans Regio Iași-Vaslui

P45. Autostrada A7: Ploiești - Buzău - Focșani - Bacău - Pașcani - Suceava - Siret

P46. Autostrada A8 (autostrada Unirii) Pașcani-Iași-Ungheni

P56. Extindere infrastructura de tramvai în ZMI (intrare DJ 248) pentru îmbunătățirea accesibilității cu transportul public și reducerea emisiilor de carbon

P57. Extinderea liniei de tramvai în zona de vest a municipiului Iași în vederea sporirii accesibilității municipiului cu zona comercială vest și cu comuna Valea Lupului

P58. Extindere linii de tramvai către zona metropolitană în vederea creșterii accesibilității cu comuna Holboca și achiziția a două tramvaie

P59. Extindere linii de tramvai către zona metropolitană în vederea creșterii accesibilității cu comuna Tomești și achiziția a două tramvaie

P60. Extindere linii de tramvai către zona metropolitană în vederea creșterii accesibilității cu comuna Ciurea

P61. Extindere transport public electric către Aeroportul Iași.

P62. Extinderea transportului terestru cu trenul metropolitan

P75. Creșterea accesibilității Aeroportului Internațional Iași prin crearea unui coridor dedicat de transport public

P76. Extinderea terminalului internațional de transport pasageri

P78. Creșterea accesibilității pentru utilizatorii deplasărilor cu transportul public prin amenajarea puncte de oprire, căi de acces și parcuri pentru deservirea trenului metropolitan pe direcțiile: Gara de Nord – Lețcani, Gara de Nord – Piciorul Lupului (Ciurea), Gara de Nord – Ungheni

P81. Auditarea și reabilitarea stațiilor de transport public în comun de pe raza Municipiului Iași și a Zonei Urbane Metropolitane

P85. Aplicație de mobilitate pentru integrarea tuturor formelor de transport la nivel urban și periurban

P91. Identificare și amenajare zone de parcare pentru vehiculele de transport marfă în proximitatea soselei de centura est

P92. Hub intermodal zonal transport marfă

P93. Elaborare strategie de distribuție a mărfurilor, pentru minimizarea impactului asupra traficului general și reducerea emisiilor GES

P96. Implementarea de sisteme inteligente de cântărire în mișcare la intrările în municipiu, pe arterele dedicate traficului greu

P97. Strategie logistică urbană/metropolitană Iași cu elaborarea unui studiu de fundamentare

P98. Studiu pentru creșterea capacității de tranzit la nivelul zonei urbane și periurbane.

P99. Studiu de fezabilitate pentru “Eliminarea traficului greu urban prin crearea stațiilor de transfer marfă”

P100. Regulament distribuție mărfuri în oras pentru vehiculele sub 3,5 tone și peste 3,5 tone

P121. Creșterea accesibilității deplasărilor alternative prin amenajarea de piste de biciclete în localitățile Zonei Metropolitane Iași: Aroneanu, Bârnova, Ciurea, Comarna, Costuleni, Dobrovăț, Golăiești, Grajduri, Holboca, Lețcani, Miroslava, Mogoșești, Movileni, Popricani, Prisăcani, Rediu, Schitu Duca, Scânteia, Tomești, Țuțora, Ungheni, Valea Lupului, Victoria, Horlești, Românești, Țigănași și Voinești

P122. Modernizarea aleilor și trotuarelor principale din comunele Zonei Metropolitane Iași: Aroneanu, Bârnova, Ciurea, Comarna, Costuleni, Dobrovăț, Golăiești, Grajduri, Holboca, Lețcani, Miroslava, Mogoșești, Movileni, Popricani, Prisăcani, Rediu, Schitu Duca, Scânteia, Tomești, Țuțora, Ungheni, Valea Lupului, Victoria, Horlești, Românești, Țigănași și Voinești

P134. Parcuri de tip park&ride în punctele de intrare în Municipiul Iași

P161. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la zona Rond CUG II

P162. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Rond Canta/ Rond Dacia

P163. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus în zona Pietei Virgil Sahleanu

P164. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus local la Gara Ciurea

P165. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Gara Piciorul Lupului

P166. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus local la Gara Holboca

P167. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Gara Cristesti

P168. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Rond Dancu/ Calea Dacilor

P169. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus Gara Letcani

P170. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Gara Potangeni

P171. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Gara Ungheni

P172. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Gara Socola/ Bdul. Socola

P173. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Rond Copou

P174. Centru intermodal de transport în proximitatea aeroportului Internațional Iași

P175. Centru Intermodal de Transport Iași „CITI Nord”

P176. Centru Intermodal de Transport Iași „CITI Sud”

P177. Centru/terminal intermodal în zona gării



6.4.2. LA SCARA LOCALITĂȚILOR DE REFERINȚĂ

Lista proiectelor cu impact la scară urbană:

P1. Modernizare tramă stradală și realizare pasaj subteran plus relocarea modurilor de transport prin pasajul subteran propus în zona străzilor Anastasie Panu și strada Palat

P2. Fluidizarea traficului din intersecția Podu Ros cu Splai Bahlui Mal Drept și Bd. Prof. D. Mangeron prin două pasaje supraterrane unidirectionale cu o singură bandă

P3. Pod din beton armat cu două benzi carosabile amplasat între str. Sarmisegetusa – Zimbru și strada Alexandru Bărbat

P4. Pod din beton armat cu patru benzi carosabile amplasat în prelungirea Bd Dacia și str. Erou Căpitan Aurel Ionescu

P5. Construire intersecție denivelată în vederea fluidizării traficului din zona Bucium

P6. Reabilitarea și modernizarea infrastructurii rutiere afectate de fenomenele hidrometeorologice periculoase

P7. Reparații capitale infrastructura pasaj superior Socola

P8. Reparații capitale infrastructură Pasaj Superior Alexandru cel Bun

P9. Îmbunătățirea conectivității cartierelor Alexandru cel Bun – Galata: Legatura Centura usoara Sud – Str. Sarmisegetusa

P10. Îmbunătățirea conectivității cartierelor Aparatorii Patriei – Alexandru cel Bun: Legatura noua Era Shopping Park – Bdul. Dacia

P11. Îmbunătățirea conectivității rețelei de transport public și a cartierelor Păcurari - Alexandru cel Bun: Pasaj rutier și cu linie de tramvai între str. Canta - str. Strămoșilor

P12. Îmbunătățirea accesibilității Aeroportului Internațional Iași prin reabilitarea/ înființarea drumurilor de acces

P13. Reabilitarea și modernizarea str. Fermei

P14. Reabilitarea și modernizarea str. Trei Fantani

P15. Reabilitare Șosea Bucium

P16. Reabilitare str. Vișan

P17. Modernizare str. Ursulea

P18. Reabilitare str. Alexandru Bărbat- Cicoarei

P19. Reabilitarea unui număr de 20 străzi din Municipiul Iași (Strada Nicolae Istrati, Strada Dr. Nicolae Vicol, Aleea Copou, Strada Dumitrascu Cantacuzino, Strada Alexandru Vlahuta, Strada Th.Vascauteanu, Strada Victor Babes, Strada Titu Maiorescu, Strada Pojarniciei, Strada Turcu, Strada George Cosbuc, Varianta Sos. Rediu, Șoseaua Munteni, Strada Lupitei, Strada Simion Barnutiu, Strada Albinet, Strada Hotin, Strada Sofia Nadejde, Strada Ion Roată)

P20. Reabilitare șos. Iași – Voinești – DJ148A, prin lărgire la 2 benzi pe sens până la intersecția cu Centura Iași, în vederea asigurării unei benzi dedicate transportului public

P21. Reabilitarea infrastructurii stradale E583, lărgire la 2 benzi pe sens în vederea asigurării unei benzi dedicate transportului public, reabilitarea rețelei de canalizare ape pluviale și amenajarea de stații de transport public

P22. Reabilitare Șos. Iași-Hlincea

P23. Reabilitare DJ248 prin lărgire pentru asigurarea unei benzi dedicate transportului public, până la intersecția cu Centura Iași

P24. Reabilitare sos. Barnova/ DJ 247A

P25. Reabilitare DC51: DJ248 – Spital Sanatoriul Bârnova

P26. Reabilitare DJ248C: Ciurea-Lunca Cetățuii

P27. Reabilitare DC54: Hilita – DN24

P28. Reabilitare DJ248B Budesti-Hadambu

P29. Modernizarea drumului județean Prisăcani-Costuleni

P30. Reabilitare DC21A: DJ280E - Rediu - DJ 282

P31. Modernizare DJ 249 Sculeni - Frăsuleni - Șendreni

P32. Reabilitare DJ249E: DN28 - Tomești - Chiperesti - Țuțora

P33. AXA 3 - Reabilitare DJ 248B între DJ282 și DN24-DN24C - Zona Metropolitană

P34. Reabilitare DJ249D: Țuțora - Moreni (DC34)

P35. Reabilitare DJ249D: Prisăcani-Măcărești-Grozești

P36. AXA 2 - Reabilitarea și modernizarea infr. interjud. DJ 248A, DJ246 și DJ280 Iași-Dagata

P37. Reabilitare și extindere la 4 benzi DN 28 Iași - Tomești, Tronson Tomești

P38. Modernizare str. Paun/ DJ248D

P41. Varianta de ocolire a Municipiului Iași – etapa I – Varianta Sud Obiect 3 – trafic greu

P42. Varianta de ocolire a Municipiului Iași – etapa I – Varianta Sud Obiect 4 – trafic ușor

P43. Înființarea centurii ușoare de ocolire a Municipiului Iași

P44. Drum Trans Regio Iași-Vaslui

P45. Autostrada A7: Ploiești - Buzău - Focșani - Bacău - Pașcani - Suceava - Siret

P46. Autostrada A8 (autostrada Unirii) Pașcani-Iași-Ungheni

P56. Extindere infrastructura de tramvai în ZMI (intrare DJ 248) pentru îmbunătățirea accesibilității cu transportul public și reducerea emisiilor de carbon

P57. Extinderea liniei de tramvai în zona de vest a municipiului Iași în vederea sporirii accesibilității municipiului cu zona comercială vest și cu comuna Valea Lupului

P58. Extindere linii de tramvai către zona metropolitană în vederea creșterii accesibilității cu comuna Holboca și achiziția a două tramvaie

P59. Extindere linii de tramvai către zona metropolitană în vederea creșterii accesibilității cu comuna Tomești și achiziția a două tramvaie

P60. Extindere linii de tramvai către zona metropolitană în vederea creșterii accesibilității cu comuna Ciurea

P61. Extindere transport public electric către Aeroportul Iași.

P62. Extinderea transportului terestru cu trenul metropolitan

P63. Reabilitare linii tramvai Pod Roș – Anastasie Panu și BCU – Triumf (inclusiv Rond)

P64. Reabilitare linii tramvai BCU – Triumf (inclusiv Rond)

P65. Extinderea și modernizarea depourilor din municipiul Iași – Depou Dacia

P66. Relocare depouri pentru tramvaie, autobuze și troleibuze din zonele centrale pe locația fostelor platforme industriale etapa 1

P67. Achiziție tramvaie noi

P68. Achiziție autobuze școlare/microbuze pentru trasee existente și extindere trasee

P69. Achiziție de autobuze/microbuze noi

P70. Rețea de troleibuze și achiziție mijloace de

transport cu autonomie extinsă

P71. Modernizarea sistemului de alimentare cu energie electrică a tramvaielor – rețele contact – inclusiv stații de redresare în Zona Dancu

P72. Modernizarea și optimizarea sistemului de alimentare cu energie electrică a transportului public

P73. Sporirea accesibilității cu transportul public a cartierului și Garii Socola

P74. Asigurarea conectării Spitalului Regional cu rețeaua de transport public

P75. Creșterea accesibilității Aeroportului Internațional Iași prin crearea unui coridor dedicat de transport public

P76. Extinderea terminalului internațional de transport pasageri

P79. Primul coridor de transport pentru autobuze autonome

P80. Extinderea rețelei de stații inteligente de transport public

P81. Auditarea și reabilitarea stațiilor de transport public în comun de pe raza Municipiului Iași și a Zonei Urbane Metropolitane

P82. Sistem inovativ de taxare pentru mijloacele de transport în comun -pilot

P83. Sistem inteligent de managementul transportului public pentru migrarea către conceptul MaaS

P84. MobyIasi – platformă de ride sharing cu microbuze electrice pentru promovarea soluțiilor de transport în comun pentru elevi și studenți într-un concept de tip MaaS

P85. Aplicație de mobilitate pentru integrarea tuturor formelor de transport la nivel urban și periurban

P86. Înființarea și dotarea flotei a unui sistem de tip DRT pentru asigurarea transportului public la cererea în cartiere cu populație scăzută (inclusiv sistem de management al flotei și software de optimizare rute)

P87. Achiziție software simulare transport public local

P88. Strategie privind prioritizarea transportului public cu autobuzul și de implementare a benzilor dedicate

P89. Strategie de implementare a liniilor dedicate transportului public pe șine (tramvai)

P90. Metodologie și proceduri de implementare a liniilor dedicate transportului public

P91. Identificare și amenajare zone de parcare pentru vehiculele de transport marfă în proximitatea soselei de centura est

P92. Hub intermodal zonal transport marfă

P93. Elaborare strategie de distribuție a mărfurilor, pentru minimizarea impactului asupra traficului general și reducerea emisiilor GES

P94. Amenajare zona de parcare pentru vehiculele de transport marfă în zona Piața Nicolina

P95. Amenajare stații pentru autovehicule destinate transportului public de mărfuri de mică capacitate

P96. Implementarea de sisteme inteligente de cântărire în mișcare la intrările în municipiu, pe arterele dedicate traficului greu

P97. Strategie logistică urbană/metropolitană Iași cu elaborarea unui studiu de fundamentare

P98. Studiu pentru creșterea capacității de tranzit la nivelul zonei urbane și periurbane.

P99. Studiu de fezabilitate pentru “Eliminarea traficului greu urban prin crearea stațiilor de transfer marfă”

P100. Regulament distribuție mărfuri în oras pentru vehiculele sub 3,5 tone și peste 3,5 tone

P104. Pistă biciclete axa Nord-Sud a Municipiului Iași

P105. Creșterea atractivității, accesibilității și siguranței deplasărilor cu bicicleta prin intervenții bazate pe Masterplanul de dezvoltare a mobilității alternative

P106. Amenajarea unui pasaj suprateran pietonal și pentru biciclete la Gara Iasi

P107. Amenajarea unui pasaj suprateran pietonal și pentru biciclete între strada Carpati și Piața Nicolina

P108. Amenajarea unui pasaj suprateran pietonal și pentru biciclete- Pasarela Păcurari

P109. Reabilitarea pasajului pietonal de la Gara Nicolina

P110. Extinderea/ îmbunătățirea accesului pietonal și cu bicicleta către Zona de agrement Cîrc

P111. Bike to School Iasi – Creșterea siguranței pistelor de biciclete pentru încurajarea utilizării acestora de elevi și studenți. (delimitări fizice, CCTV, senzori,

P112. BICISCHOOL Iasi – Spațiu multifuncțional de recreere, spot și învățare activă a regulilor de conduită în trafic pentru tinerii bicicliști

P113. Rețea de parcuri pentru biciclete în zona spațiilor comerciale, parcuri, Universități/facultăți, spații administrative și agrement

P114. Parcuri dedicate de biciclete în zona pietelor agroalimentare cu soluții de siguranță (CCTV, control access, etc)

P115. Extindere parcuri biciclete în zona piețelor agroalimentare cu soluții de siguranță (CCTV, control access, etc)

P116. Amenajarea de zone de tip „shared space” cu reglementări pentru prioritizarea mobilității alternative

P117. Proiect pilot- Prima zona din Municipiul Iasi cu emisii zero de carbon – “Zero Emission Zone”

P118. Rețea de stații de încărcare lente/rapide pentru vehicule electrice

P119. Sistem intermodal de transport BUS-BIKE și extinderea sistemului de bike sharing Velo City

P120. Extindere pietonal Zona Centrală

P123. Soluții alternative de transport public aerian/subteran

P124. Soluții de micromobilitate și e-mobilitate

P125. Centru de monitorizare și implementare a măsurilor de reducere a emisiilor GES – IASI for 55%

P126. Centrul municipal de promovare a mobilității alternative

P127. Sistem municipal inteligent de monitorizare a rețelei de piste de biciclete (bike counting, rute preferate, bike parking, zone de conflicte în trafic, etc.)

P128. Dotarea autobuzelor cu soluții de atașare a bicicletelor pentru rutele de tip periurban.

P129. Dotare parcuri cu parcuri pentru biciclete (Mobilier urban stradal)

P130. Derularea de campanii pentru conștientizarea conceptului „mobilitate alternativă”

P131. Parcuri supraterane/supraetajate colective în cartiere

P132. Parcare ecologică cu zero emisii de carbon

P133. Amenajarea de parcuri subterane verzi

P134. Parcuri de tip park&ride în punctele de intrare în Municipiul Iași

P135. Proiect integrat de creștere a accesibilității pentru persoanele cu dizabilități în toate zonele urbane ale orașului.

P136. Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – ITS/alte infrastructuri TIC (sisteme inteligente de management urban/local)

P137. Rețea de treceri de pietoni inteligente (cu senzori de prezență, supraveghere video, creșterea intensității luminoase, avertizare timpurie etc.)

P138. Implementarea conceptului de trafic real adaptiv, includerea componentei de prioritizare a transportului public local și mobilității alternative

P139. Extinderea sistemului de management al traficului prin integrarea de noi intersecții semaforizate cu funcționare în regim adaptiv și sistem de comunicații

P140. Sistem inteligent de calmare a traficului și creșterea siguranței (retragerea automată a „bumper” în cazul respectării vitezei legale)

P141. Extinderea sistemului de impunere a reglementărilor de circulație în vederea creșterii siguranței în trafic și facilitarea comutării către soluțiile nepoluante de mobilitate (camere video inteligente de detecție a trecerii pe roșu, incidente în trafic, identificarea nr de înmatriculare, depășire viteza legală)

P142. Sistem municipal integrat de management al parcarilor publice și de reședință

P143. Sistem integrat cu mesaje variabile pentru management inteligent al parcarilor publice

P144. MasterPlan de resistemizare a întregii rețele de infrastructură rutieră

P145. Semnalizare rutieră verticală statică de orientare în Municipiul Iași

P146. Sistemizarea, reorganizarea parcarilor colective în zona centrală

P147. Aplicație de tip V2X pentru conectarea vehiculelor la infrastructura activă și managementul traficului

P148. Iasi traffic map – harta interactivă în timp real cu informații din trafic și planificarea rutelor

P149. Rețea de semnalizare rutieră de tip variabil pentru coridoarele principale de transport. (primul coridor cu benzi reversibile)

P150. Sistem integrat de taxare a intrării autoturismelor în zona centrală a mun. Iasi

P151. Platformă digitală de simulare a condițiilor de trafic în cazul unor investiții. (apa-canal/rezidențial/comercial/infrastructură)

P152. Inventarierea și propunerea de măsuri de refacere a tuturor străzilor, în vederea respectării Normativului 51/2012 privind accesul persoanelor cu dizabilități

P153. Auditarea trecerilor de pietoni din punct de vedere al siguranței și propunerea de măsuri pentru reorganizarea acestora, dacă este cazul

P154. Implementarea zonelor Slow Streets în zonele rezidențiale și în apropierea școlilor

P155. Extinderea zonelor de tip shared space cu prioritate pentru pietoni (și bicicliști) în zona centrală a Municipiului Iași

P156. Crearea unui areal cu prioritate pentru persoanele care se deplasează nemotorizat (pietoni și bicicliști): Cartier Tatarasi – Ciurchi

P157. Extinderea arealului cu prioritate pentru pietoni (și bicicliști) în Piața Independentei integrat cu proiectul Parcuri colective în zona centrală: pe Bdul. Independentei, în Piața Independentei

P158. Proiect pilot – 15” Min City - Zona de mobilitate cu accesibilitate către toate punctele de interes în mai puțin de 15 minute.

P159. Studiu pentru identificarea și justificarea necesității implementării unei zone cu emisii scăzute (smart low emission zone) prin implementarea de măsuri de limitare a

accesului vehiculelor poluante

P160. Promovarea intermodalității și creșterea accesibilității la transportul feroviar prin reabilitarea infrastructurii rutiere de acces la stațiile de cale ferată și asigurarea unei legături funcționale cu transportul public local

P161. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la zona Rond CUG II

P162. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Rond Canta/ Rond Dacia

P163. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus în zona Pietei Virgil Sahleanu

P164. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus local la Gara Ciurea

P165. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Gara Piciorul Lupului

P166. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus local la Gara Holboca

P167. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Gara Cristesti

P168. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Rond Dancu/ Calea Dacilor

P169. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus Gara Letcani

P170. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Gara Potangeni

P171. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Gara Ungheni

P172. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Gara Socola/ Bdul. Socola

P173. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Rond Copou

P174. Centru intermodal de transport în proximitatea aeroportului Internațional Iași

P175. Centru Intermodal de Transport Iași „CITI Nord”

P176. Centru Intermodal de Transport Iași „CITI Sud”

P177. Centru/terminal intermodal în zona gării

P178. Centru Operational de Management Integrat al mobilității urbane

P179. Citizen Innovation Platform

P180. Iași Mobility

P181. Dezvoltarea unui compartiment având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD

P182. Adaptarea Regulamentului de parcare la nivelul Municipiului Iași în conformitate cu prevederile legislative și de mobilitate în vigoare



6.4.3.LA NIVELUL CARTIERELOR/ ZONELOR CU NIVEL RIDICAT DE COMPLEXITATE

Lista proiectelor cu impact la nivelul cartierelor/
zonelor cu nivel ridicat de complexitate:

- P1. Modernizare tramă stradală și realizare pasaj subteran plus relocarea modurilor de transport prin pasajul subteran propus în zona străzilor Anastasie Panu și strada Palat
- P2. Fluidizarea traficului din intersecția Podu Ros cu Splai Bahlui Mal Drept și Bd. Prof D. Mangeron prin două pasaje supraterrane unidirectionale cu o singură bandă
- P3. Pod din beton armat cu două benzi carosabile amplasat între str. Sarmisegetusa – Zimbru și strada Alexandru Bărbat
- P4. Pod din beton armat cu patru benzi carosabile amplasat în prelungirea Bd Dacia și str. Erou Căpitan Aurel Ionescu
- P5. Construire intersecție denivelată în vederea fluidizării traficului din zona Bucium
- P6. Reabilitarea și modernizarea infrastructurii rutiere afectate de fenomenele hidrometeorologice periculoase
- P7. Reparații capitale infrastructura pasaj superior Socola
- P8. Reparații capitale infrastructură Pasaj Superior Alexandru cel Bun
- P9. Îmbunătățirea conectivității cartierelor Alexandru cel Bun – Galata: Legatura Centura usoara Sud – Str. Sarmisegetuza
- P10. Îmbunătățirea conectivității cartierelor Aparatorii Patriei – Alexandru cel Bun: Legatura noua Era Shopping Park – Bdul. Dacia
- P11. Îmbunătățirea conectivității rețelei de transport public și a cartierelor Păcurari - Alexandru cel Bun: Pasaj rutier și cu linie de tramvai între str. Canta - str. Strămoșilor
- P13. Reabilitarea și modernizarea str. Fermei
- P14. Reabilitarea și modernizarea str. Trei Fantani
- P15. Reabilitare Șosea Bucium
- P16. Reabilitare str. Vișan
- P17. Modernizare str. Ursulea
- P18. Reabilitare str. Alexandru Bărbat- Cicoarei
- P19. Reabilitarea unui număr de 20 străzi din Municipiul Iași (Strada Nicolae Istrati, Strada Dr. Nicolae Vicol, Aleea Copou, Strada Dumitrascu Cantacuzino, Strada Alexandru Vlahuta, Strada Th.Vascauteanu, Strada Victor Babes, Strada Titu Maiorescu, Strada Pojarnicieii, Strada Turcu, Strada George Cosbuc, Varianta Sos. Rediu, Șoseaua Munteni, Strada Lupitei, Strada Simion Barnuti, Strada Albinet, Strada Hotin, Strada Sofia Nadejde, Strada Ion Roată)
- P57. Extinderea liniei de tramvai în zona de vest a municipiului Iași în vederea sporirii accesibilității municipiului cu zona comercială vest și cu comuna Valea Lupului
- P63. Reabilitare linii tramvai Pod Roș – Anastasie Panu și BCU – Triumf (inclusiv Rond)
- P64. Reabilitare linii tramvai BCU – Triumf (inclusiv Rond)
- P80. Extinderea rețelei de stații inteligente de transport public
- P84. MobyIasi – platformă de ride sharing cu

- microbuze electrice pentru promovarea soluțiilor de transport în comun pentru elevi și studenți într-un concept de tip MaaS
- P88. Strategie privind prioritizarea transportului public cu autobuzul și de implementare a benzilor dedicate
- P89. Strategie de implementare a liniilor dedicate transportului public pe șine (tramvai)
- P90. Metodologie și proceduri de implementare a liniilor dedicate transportului public
- P91. Identificare și amenajare zone de parcare pentru vehiculele de transport marfă în proximitatea soselei de centura est
- P92. Hub intermodal zonal transport marfă
- P93. Elaborare strategie de distribuție a mărfurilor, pentru minimizarea impactului asupra traficului general și reducerea emisiilor GES
- P96. Implementarea de sisteme inteligente de cântărire în mișcare la intrările în municipiu, pe arterele dedicate traficului greu
- P97. Strategie logistică urbană/metropolitană Iași cu elaborarea unui studiu de fundamentare
- P98. Studiu pentru creșterea capacității de tranzit la nivelul zonei urbane și periurbane.
- P99. Studiu de fezabilitate pentru “Eliminarea traficului greu urban prin crearea stațiilor de transfer marfă”
- P100. Regulament distribuție mărfuri în oraș pentru vehiculele sub 3,5 tone și peste 3,5 tone
- P104. Pistă biciclete axa Nord-Sud a Municipiului Iași
- P105. Creșterea atractivității, accesibilității și siguranței deplasării cu bicicleta prin intervenții bazate pe Masterplanul de dezvoltare a mobilității alternative
- P106. Amenajarea unui pasaj supraterran pietonal și pentru biciclete la Gara Iași
- P107. Amenajarea unui pasaj supraterran pietonal și pentru biciclete între strada Carpati și Piața Nicolina
- P108. Amenajarea unui pasaj supraterran pietonal și pentru biciclete- Pasarela Păcurari
- P109. Reabilitarea pasajului pietonal de la Gara Nicolina
- P110. Extinderea/ îmbunătățirea accesului pietonal și cu bicicleta către Zona de agrement Cîrc
- P111. Bike to School Iași – Creșterea siguranței pistelor de biciclete pentru încurajarea utilizării acestora de elevi și studenți. (delimitări fizice, CCTV, senzori,
- P112. BICISCHOOL Iași – Spațiu multifuncțional de recreere, spot și învățare activă a regulilor de conduită în trafic pentru tinerii bicicliști
- P113. Rețea de parcuri pentru biciclete în zona spațiilor comerciale, parcuri, Universități/facultăți, spații administrative și agrement
- P114. Parcuri dedicate de biciclete în zona pietelor agroalimentare cu soluții de siguranță (CCTV, control acces, etc)
- P115. Extindere parcuri biciclete în zona pietelor agroalimentare cu soluții de siguranță (CCTV, control acces, etc)
- P116. Amenajarea de zone de tip „shared space” cu reglementări pentru prioritizarea mobilității alternative
- P117. Proiect pilot- Prima zonă din Municipiul Iași cu emisii zero de carbon – “Zero Emission Zone”
- P119. Sistem intermodal de transport BUS-BIKE și extinderea sistemului de bike sharing Velo City
- P120. Extindere pietonal Zona Centrală
- P124. Soluții de micromobilitate și e-mobilitate
- P131. Parcuri supraterrane/supraetajate colective în cartiere

- P132. Parcare ecologică cu zero emisii de carbon
- P135. Proiect integrat de creștere a accesibilității pentru persoanele cu dizabilități în toate zonele urbane ale orașului.
- P142. Sistem municipal integrat de management al parcarilor publice și de reședință
- P143. Sistem integrat cu mesaje variabile pentru management inteligent al parcarilor publice
- P144. MasterPlan de resistemizare a întregii rețele de infrastructură rutieră
- P145. Semnalizare rutieră verticală statică de orientare în Municipiul Iași
- P146. Sistemizarea, reorganizarea parcarilor colective în zona centrală
- P152. Inventarierea și propunerea de măsuri de refacere a tuturor străzilor, în vederea respectării Normativului 51/2012 privind accesul persoanelor cu dizabilități
- P153. Auditarea trecerilor de pietoni din punct de vedere al siguranței și propunerea de măsuri pentru reorganizarea acestora, dacă este cazul

- P154. Implementarea zonelor Slow Streets în zonele rezidențiale și în apropierea școlilor
- P155. Extinderea zonelor de tip shared space cu prioritate pentru pietoni (și bicicliști) în zona centrală a Municipiului Iași
- P156. Crearea unui areal cu prioritate pentru persoanele care se deplasează nemotorizat (pietoni și bicicliști): Cartier Tatarasi – Ciurchi
- P157. Extinderea arealului cu prioritate pentru pietoni (și bicicliști) în Piața Independentei integrat cu proiectul Parcuri colective în zona centrală: pe Bdul. Independentei, în Piața Independentei
- P158. Proiect pilot – 15” Min City - Zona de mobilitate cu accesibilitate către toate punctele de interes în mai puțin de 15 minute.

6.4.4. CENTRALIZAREA PROIECTELOR ÎN FUNCȚIE DE NIVELUL TERITORIAL DE INFLUENȚĂ

Pentru facilitarea analizei multicriteriale și acordării de punctaje proiectelor în funcție de nivelul teritorial de influență, mai jos este prezentat acest aspect sub formă tabelară:

Tabel 6.4. Calculul punctajului proiectelor organizaționale

Denumirea proiectului	Nivel periurban	Nivel urban	Nivel cartiere/ zone cu nivel ridicat de complexitate
P1. Modernizare tramă stradală și realizare pasaj subteran plus relocarea modurilor de transport prin pasajul subteran propus în zona străzilor Anastasie Panu și strada Palat		x	x
P2. Fluidizarea traficului din intersecția Podu Ros cu Splai Bahlui Mal Drept și Bd. Prof D. Mangeron prin două pasaje supraterrane unidirectionale cu o singură bandă		x	x
P3. Pod din beton armat cu două benzi carosabile amplasat între str. Sarmisegetusa – Zimbru și strada Alexandru Bărbat		x	x
P4. Pod din beton armat cu patru benzi carosabile amplasat în prelungirea Bd Dacia și str. Erou Căpitan Aurel Ionescu		x	x
P5. Construire intersecție denivelată în vederea fluidizării traficului din zona Bucium		x	x
P6. Reabilitarea și modernizarea infrastructurii rutiere afectate de fenomenele hidrometeorologice periculoase		x	x
P7. Reparații capitale infrastructura pasaj superior Socola		x	x
P8. Reparații capitale infrastructură Pasaj Superior Alexandru cel Bun		x	x
P9. Îmbunătățirea conectivității cartierelor Alexandru cel Bun – Galata: Legatura Centura usoara Sud – Str. Sarmisegetuza		x	x

P10. Îmbunătățirea conectivității cartierelor Aparatorii Patriei – Alexandru cel Bun: Legătura nouă Era Shopping Park – Bdul. Dacia		x	x
P11. Îmbunătățirea conectivității rețelei de transport public și a cartierelor Păcurari - Alexandru cel Bun: Pasaj rutier și cu linie de tramvai între str. Canta - str. Strămoșilor		x	x
P12. Îmbunătățirea accesibilității Aeroportului Internațional Iași prin reabilitarea/ înființarea drumurilor de acces	x	x	
P13. Reabilitarea și modernizarea str. Fermei		x	x
P14. Reabilitarea și modernizarea str. Trei Fantani		x	x
P15. Reabilitare Șosea Bucium		x	x
P16. Reabilitare str. Vișan		x	x
P17. Modernizare str. Ursulea		x	x
P18. Reabilitare str. Alexandru Bărbat- Cicoarei		x	x
P19. Reabilitarea unui număr de 20 străzi din Municipiul Iași (Strada Nicolae Istrati, Strada Dr. Nicolae Vicol, Aleea Copou, Strada Dumitrascu Cantacuzino, Strada Alexandru Vlahuta, Strada Th.Vascauteanu, Strada Victor Babes, Strada Titu Maiorescu, Strada Pojarniciei, Strada Turcu, Strada George Cosbuc, Varianta Sos. Rediu, Soseaua Munteni, Strada Lupitei, Strada Simion Barnutiu, Strada Albinet, Strada Hotin, Strada Sofia Nadejde, Strada Ion Roată)		x	x
P20. Reabilitare șos. Iași – Voinești – DJ148A, prin lărgire la 2 benzi pe sens până la intersecția cu Centura Iași, în vederea asigurării unei benzi dedicate transportului public	x	x	
P21. Reabilitarea infrastructurii stradale E583, lărgire la 2 benzi pe sens în vederea asigurării unei benzi dedicate transportului public, reabilitarea rețelei de canalizare ape pluviale și amenajarea de stații de transport public	x	x	
P22. Reabilitare Șos. Iași-Hlincea	x	x	
P23. Reabilitare DJ248 prin lărgire pentru asigurarea unei benzi dedicate transportului public, până la intersecția cu Centura Iași	x	x	
P24. Reabilitare sos. Barnova/ DJ 247A	x	x	
P25. Reabilitare DC51: DJ248 – Spital Sanatoriul Bârnova	x	x	
P26. Reabilitare DJ248C: Ciurea-Lunca Cetățuii	x	x	
P27. Reabilitare DC54: Hilita – DN24	x	x	
P28. Reabilitare DJ248B Budesti-Hadambu	x	x	
P29. Modernizarea drumului județean Prisăceni-Costuleni	x	x	
P30. Reabilitare DC21A: DJ280E - Rediu - DJ 282	x	x	
P31. Modernizare DJ 249 Sculeni - Frăsuleni - Șendreni	x	x	
P32. Reabilitare DJ249E: DN28 - Tomești - Chiperesti - Țuțora	x	x	
P33. AXA 3 - Reabilitare DJ 248B între DJ282 și DN24-DN24C - Zona Metropolitană	x	x	
P34. Reabilitare DJ249D: Țuțora - Moreni (DC34)	x	x	
P35. Reabilitare DJ249D: Prisăceni-Măcărești-Grozești	x	x	

P36. AXA 2 - Reabilitarea și modernizarea infr. interjud. DJ 248A, DJ246 și DJ280 Iași-Dagata	x	x	
P37. Reabilitare și extindere la 4 benzi DN 28 Iași - Tomești, Tronson Tomești	x	x	
P38. Modernizare str. Paun/ DJ248D	x	x	
P39. Programe modernizare/extindere strazi in zona metropolitana (comunele Aroneanu, Bârnova, Ciurea, Comarna, Costuleni, Dobrovăț, Golăiești, Grajduri, Holboca, Lețcani, Miroslava, Mogoșești, Movileni, Popricani, Prisăceni, Rediu, Schitu Duca, Scânteia, Tomești, Țuțora, Ungheni, Valea Lupului, Victoria, Horlești, Românești, Țigănași și Voinești)	x		
P40. Amenajare drumuri de exploatație agricolă în zona metropolitană	x		
P41. Varianta de ocolire a Municipiului Iași – etapa I – Varianta Sud Obiect 3 – trafic greu	x	x	
P42. Varianta de ocolire a Municipiului Iași – etapa I – Varianta Sud Obiect 4 – trafic ușor	x	x	
P43. Înființarea centurii ușoare de ocolire a Municipiului Iași	x	x	
P44. Drum Trans Regio Iași-Vaslui	x	x	
P45. Autostrada A7: Ploiești - Buzău - Focșani - Bacău - Pașcani - Suceava - Siret	x	x	
P46. Autostrada A8 (autostrada Unirii) Pașcani-Iași-Ungheni	x	x	
P47. Sistem e-ticketing pentru îmbunătățirea mobilității în zona metropolitană Iași			
P48. Digitalizare obiective în cadrul proiectului Modernizare Depou Dacia (tramvaie, troleibuze și Autobuze electrice) plus zona de acces depou – pod peste pârâul Rediu, Strada Strămoșilor și Rond Dacia Municipiului Iași (Obiective 1-11)			
P49. Sisteme de avertizare și asistență anti-coliziune pentru conducătorii de vehicule dedicate transportului public (tramvaie) din Municipiul Iași (Loturile 1-4)			
P50. Sisteme de avertizare și asistență anti-coliziune pentru conducătorii de vehicule dedicate transportului public din Municipiul Iași			
P51. Achiziție mijloace de transport public - tramvaie 22 m, Iași			
P52. Achiziție mijloace de transport public - autobuze electrice 12 m deal, Brasov, Iași, Sibiu, Slatina, Suceava			
P53. Achiziție mijloace de transport public – autobuze electrice 10 m deal, Iași, CJ Neamț, Tg. Mures			
P54. Innoirea parcului de vehicule destinat transportului public pe sine (75)			
P55. Innoirea parcului de vehicule destinat transportului public cu vehicule cu emisii reduse de carbon			
P56. Extindere infrastructura de tramvai în ZMI (intrare DJ 248) pentru îmbunătățirea accesibilității cu transportul public și reducerea emisiilor de carbon	x	x	
P57. Extinderea liniei de tramvai în zona de vest a municipiului Iași în vederea sporirii accesibilității municipiului cu zona comercială vest și cu comuna Valea Lupului	x	x	x
P58. Extindere linii de tramvai către zona metropolitană în vederea creșterii accesibilității cu comuna Holboca și achiziția a două tramvaie	x	x	

P59. Extindere linii de tramvai către zona metropolitană în vederea creșterii accesibilității cu comuna Tomești și achiziția a două tramvaie	x	x	
P60. Extindere linii de tramvai către zona metropolitană în vederea creșterii accesibilității cu comuna Ciurea	x	x	
P61. Extindere transport public electric către Aeroportul Iași.	x	x	
P62. Extinderea transportului terestru cu trenul metropolitan	x	x	
P63. Reabilitare linii tramvai Pod Roș – Anastasie Panu și BCU – Triumf (inclusiv Rond)		x	x
P64. Reabilitare linii tramvai BCU – Triumf (inclusiv Rond)		x	x
P65. Extinderea și modernizarea depourilor din municipiul Iași – Depou Dacia		x	
P66. Relocare depouri pentru tramvaie, autobuze și troleibuze din zonele centrale pe locația fostelor platforme industriale etapa 1		x	
P67. Achiziție tramvaie noi		x	
P68. Achiziție autobuze școlare/microbuze pentru trasee existente și extindere trasee		x	
P69. Achiziție de autobuze/microbuze noi		x	
P70. Rețea de troleibuze și achiziție mijloace de transport cu autonomie extinsă		x	
P71. Modernizarea sistemului de alimentare cu energie electrică a tramvaielor – rețele contact – inclusiv stații de redresare în Zona Dancu		x	
P72. Modernizarea și optimizarea sistemului de alimentare cu energie electrică a transportului public		x	
P73. Sporirea accesibilității cu transportul public a cartierului și Garii Socola		x	
P74. Asigurarea conectării Spitalului Regional cu rețeaua de transport public		x	
P75. Creșterea accesibilității Aeroportului Internațional Iași prin crearea unui coridor dedicat de transport public	x	x	
P76. Extinderea terminalului internațional de transport pasageri	x	x	
P77. Modernizarea transportului public integrat și accesibil la nivelul Zonei Urbane Metropolitane (stații de transport public, vehicule de transport public, etc)	x	x	
P78. Creșterea accesibilității pentru utilizatorii deplasărilor cu transportul public prin amenajarea puncte de oprire, căi de acces și parcuri pentru deservirea trenului metropolitan pe direcțiile: Gara de Nord – Lețcani, Gara de Nord – Piciorul Lupului (Ciurea), Gara de Nord – Ungheni	x		
P79. Primul coridor de transport pentru autobuze autonome		x	
P80. Extinderea rețelei de stații inteligente de transport public		x	x
P81. Auditarea și reabilitarea stațiilor de transport public în comun de pe raza Municipiului Iași și a Zonei Urbane Metropolitane	x	x	
P82. Sistem inovativ de taxare pentru mijloacele de transport în comun -pilot		x	

P83. Sistem inteligent de managementul transportului public pentru migrarea către conceptul MaaS		x	
P84. MobyIasi – platformă de ride sharing cu microbuze electrice pentru promovarea soluțiilor de transport în comun pentru elevi și studenți într-un concept de tip MaaS		x	x
P85. Aplicație de mobilitate pentru integrarea tuturor formelor de transport la nivel urban și periurban	x	x	
P86. Înființarea și dotarea flotei a unui sistem de tip DRT pentru asigurarea transportului public la cererea în cartiere cu populație scăzută (inclusiv sistem de management al flotei și software de optimizare rute)		x	
P87. Achiziție software simulare transport public local		x	
P88. Strategie privind prioritizarea transportului public cu autobuzul și de implementare a benzilor dedicate		x	x
P89. Strategie de implementare a liniilor dedicate transportului public pe șine (tramvai)		x	x
P90. Metodologie și proceduri de implementare a liniilor dedicate transportului public		x	x
P91. Identificare și amenajare zone de parcare pentru vehiculele de transport marfă în proximitatea soselei de centura est	x	x	x
P92. Hub intermodal zonal transport marfă	x	x	x
P93. Elaborare strategie de distribuție a mărfurilor, pentru minimizarea impactului asupra traficului general și reducerea emisiilor GES	x	x	x
P94. Amenajare zona de parcare pentru vehiculele de transport marfă în zona Piața Nicolina		x	
P95. Amenajare stații pentru autovehicule destinate transportului public de mărfuri de mică capacitate		x	
P96. Implementarea de sisteme inteligente de cântărire în mișcare la intrările în municipiu, pe arterele dedicate traficului greu	x	x	x
P97. Strategie logistică urbană/metropolitană Iași cu elaborarea unui studiu de fundamentare	x	x	x
P98. Studiu pentru creșterea capacității de tranzit la nivelul zonei urbane și periurbane.	x	x	x
P99. Studiu de fezabilitate pentru “Eliminarea traficului greu urban prin crearea stațiilor de transfer marfă”	x	x	x
P100. Regulament distribuție mărfuri în oras pentru vehiculele sub 3,5 tone și peste 3,5 tone	x	x	x
P101. Sistem alternativ de mobilitate urbană utilizând stații automate de închiriere a bicicletelor – Iași Velocity			
P102. e-Move – Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Municipiul Iași			
P103. Realizarea Master Planului pentru circulația bicicletelor și proiectare, taxe, avize pentru amenajare piste de biciclete pe arterele municipiului Iași			
P104. Pistă biciclete axa Nord-Sud a Municipiul Iași		x	x
P105. Creșterea atractivității, accesibilității și siguranței deplasărilor cu bicicleta prin intervenții bazate pe Masterplanul de dezvoltare a mobilității alternative		x	x
P106. Amenajarea unui pasaj suprateran pietonal și pentru biciclete la Gara Iași		x	x

P107. Amenajarea unui pasaj supratran pietonal si pentru biciclete intre strada Carpati si Piata Nicolina		x	x
P108. Amenajarea unui pasaj supratran pietonal si pentru biciclete- Pasarela Păcurari		x	x
P109. Reabilitarea pasajului pietonal de la Gara Nicolina		x	x
P110. Extinderea/ îmbunătățirea accesului pietonal și cu bicicleta către Zona de agrement Cîric		x	x
P111. Bike to School Iasi – Cresterea sigurantei pistelor de biciclete pentru incurajarea utilizarii acestora de elevi si studenti. (delimitari fizice, cctv, senzori,		x	x
P112. BICISCHOOL Iasi – Spatiu multifuncțional de recreere, spot și învățare activă a regulilor de conduită în trafic pentru tinerii bicicliști		x	x
P113. Rețea de parcuri pentru biciclete în zona spațiilor comerciale, parcuri, Universități/facultăți, spații administrative și agrement		x	x
P114. Parcuri dedicate de biciclete in zona pietelor agroalimentare cu solutii de siguranta (CCTV, control access, etc)		x	x
P115. Extindere parcuri biciclete în zona piețelor agroalimentare cu solutii de siguranta (CCTV, control access, etc)		x	x
P116. Amenajarea de zone de tip „shared space” cu reglementari pentru prioritizarea mobilitatii alternative		x	x
P117. Proiect pilot- Prima zona din Municipiul Iasi cu emisii zero de carbon – “Zero Emission Zone”		x	x
P118. Rețea de stații de încărcare lente/rapide pentru vehicule electrice		x	
P119. Sistem intermodal de transport BUS-BIKE si extinderea sistemului de bike sharing Velo City		x	x
P120. Extindere pietonal Zona Centrală		x	x
P121. Creșterea accesibilității deplasărilor alternative prin amenajarea de piste de biciclete în localitățile Zonei Metropolitane Iasi: Aroneanu, Bârnova, Ciurea, Comarna, Costuleni, Dobrovăț, Golăiești, Grajduri, Holboca, Lețcani, Miroslava, Mogoșești, Movileni, Popricani, Prîsăcani, Reditu, Schitu Duca, Scânteia, Tomești, Țuțora, Ungheni, Valea Lupului, Victoria, Horlești, Românești, Țigănași și Voinești	x		
P122. Modernizarea aleilor și trotuarelor principale din comunele Zonei Metropolitane Iasi: Aroneanu, Bârnova, Ciurea, Comarna, Costuleni, Dobrovăț, Golăiești, Grajduri, Holboca, Lețcani, Miroslava, Mogoșești, Movileni, Popricani, Prîsăcani, Reditu, Schitu Duca, Scânteia, Tomești, Țuțora, Ungheni, Valea Lupului, Victoria, Horlești, Românești, Țigănași și Voinești	x		
P123. Soluții alternative de transport public aerian/subteran		x	
P124. Soluții de micromobilitate și e-mobilitate		x	x
P125. Centru de monitorizare și implementare a măsurilor de reducere a emisiilor GES – IASI for 55%		x	
P126. Centrul municipal de promovare a mobilitatii alternative		x	
P127. Sistem municipal inteligent de monitorizare a rețelei de piste de biciclete (bike counting, rute preferate, bike parking, zone de conflic în trafic, etc.)		x	
P128. Dotarea autobuzelor cu solutii de atasare a bicicletelor pentru rutele de tip periurban.		x	

P129. Dotare parcuri cu parcuri pentru biciclete (Mobilier urban stradal)		x	
P130. Derularea de campanii pentru conștientizarea conceptului „mobilitate alternativă”		x	
P131. Parcuri supratrane/supraetajate colective în cartiere		x	x
P132. Parcare ecologică cu zero emisii de carbon		x	x
P133. Amenajarea de parcuri subterane verzi		x	
P134. Parcuri de tip park&ride în punctele de intrare în Municipiul Iasi	x	x	
P135. Proiect integrat de crestere a accesibilitatii pentru persoanele cu dizabilitati în toate zonele urbane ale orasului.		x	x
P136. Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – ITS/alte infrastructuri TIC (sisteme inteligente de management urban/local)		x	
P137. Rețea de treceri de pietoni inteligente (cu senzori de prezenta, supraveghere video, cresterea intensitatii luminoase, avertizare timpurie etc.)		x	
P138. Implementarea conceptului de trafic real adaptiv, includerea componentei de prioritizare a transportului public local si mobilitatii alternative		x	
P139. Extinderea sistemului de management al traficului prin integrarea de noi intersectii semaforizate cu functionare în regim adaptiv si sistem de comunicatii		x	
P140. Sistem inteligent de calmare a traficului si crestere a sigurantei (retragerea automata a „bumper” în cazul respectarii vitezei legale)		x	
P141. Extinderea sistemului de impunere a reglementărilor de circulație în vederea creșterii sigurantei în trafic si facilitarea comutarii catre solutiile nepoluante de mobilitate (camere video inteligente de detectie a trecerii pe roșu, incidente în trafic, identificarea nr de inmatriculare, depasire viteza legala)		x	
P142. Sistem municipal integrat de management al parcarilor publice si de resedinta		x	x
P143. Sistem integrat cu mesaje variabile pentru management inteligent al parcarilor publice		x	x
P144. MasterPlan de resistemizare a intregii rețele de infrastructura rutiera		x	x
P145. Semnalizare rutiera verticala statica de orientare în Municipiul Iasi		x	x
P146. Sistemizarea, reorganizarea parcarilor colective in zona centrala		x	x
P147. Aplicatie de tip V2X pentru conectarea vehiculelor la infrastructura activa si managementul traficului		x	
P148. Iasi traffic map – harta interactiva în timp real cu informatii din trafic si planificarea rutelor		x	
P149. Rețea de semnalizare rutiera de tip variabil pentru coridoarele principale de transport. (primul coridor cu benzi reversibile)		x	
P150. Sistem integrat de taxare a intrarii autoturismelor în zona centrala a mun. Iasi		x	
P151. Platformă digitală de simulare a conditiilor de trafic în cazul unor investitii. (apa-canal/rezidential/comercial/infrastructura)		x	

P152. Inventarierea și propunerea de măsuri de refacere a tuturor străzilor, în vederea respectării Normativului 51/2012 privind accesul persoanelor cu dizabilități		x	x
P153. Auditarea trecerilor de pietoni din punct de vedere al siguranței și propunerea de măsuri pentru reorganizarea acestora, dacă este cazul		x	x
P154. Implementarea zonelor Slow Streets în zonele rezidențiale și în apropierea școlilor		x	x
P155. Extinderea zonelor de tip shared space cu prioritate pentru pietoni (și bicicliști) în zona centrală a Municipiului Iași		x	x
P156. Crearea unui areal cu prioritate pentru persoanele care se deplasează nemotorizat (pietoni și bicicliști): Cartier Tatarasi – Ciurchi		x	x
P157. Extinderea arealului cu prioritate pentru pietoni (și bicicliști) în Piața Independenței integrat cu proiectul Parcări colective în zona centrală: pe Bdul. Independenței, în Piața Independenței		x	x
P158. Proiect pilot – 15” Min City - Zona de mobilitate cu accesibilitate către toate punctele de interes în mai puțin de 15 minute.		x	x
P159. Studiu pentru identificarea și justificarea necesității implementării unei zone cu emisii scăzute (smart low emission zone) prin implementarea de măsuri de limitare a accesului vehiculelor poluante		x	
P160. Promovarea intermodalității și creșterea accesibilității la transportul feroviar prin reabilitarea infrastructurii rutiere de acces la stațiile de cale ferată și asigurarea unei legături funcționale cu transportul public local		x	
P161. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la zona Rond CUG II	x	x	
P162. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Rond Canta/ Rond Dacia	x	x	
P163. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus în zona Pietei Virgil Sahleanu	x	x	
P164. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus local la Gara Ciurea	x	x	
P165. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Gara Picioarul Lupului	x	x	
P166. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus local la Gara Holboca	x	x	
P167. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Gara Cristesti	x	x	
P168. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Rond Dancu/ Calea Dacilor	x	x	
P169. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus Gara Letcani	x	x	
P170. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Gara Potangeni	x	x	
P171. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Gara Ungheni	x	x	
P172. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Gara Socola/ Bdul. Socola	x	x	
P173. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Rond Copou	x	x	
P174. Centru intermodal de transport în proximitatea aeroportului Internațional Iași	x	x	

P175. Centru Intermodal de Transport Iași „CITI Nord”	x	x	
P176. Centru Intermodal de Transport Iași „CITI Sud”	x	x	
P177. Centru/terminal intermodal în zona gării	x	x	
P178. Centru Operational de Management Integrat al mobilității urbane		x	
P179. Citizen Innovation Platform		x	
P180. Iași Mobility		x	
P181. Dezvoltarea unui compartiment având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD		x	
P182. Adaptarea Regulamentului de parcare la nivelul Municipiului Iași în conformitate cu prevederile legislative și de mobilitate în vigoare		x	

6.5. DEFINIREA SCENARIILOR

În capitolele anterioare au fost descrise direcțiile de acțiune și proiectele aferente fiecărui scenariu analizat în cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Polul de Creștere Iași pentru perioada post 2020, precum și modul în care proiectele respective sunt interconectate, cu scopul de a asigura îndeplinirea obiectivelor stabilite prin documentul strategic.

În continuare este realizată o listă centralizatoare a proiectelor incluse în fiecare dintre cele 3 scenarii menționate.

6.5.1. SCENARIUL 1. SCENARIUL „A FACE MINIMUM” (DE REFERINȚĂ)

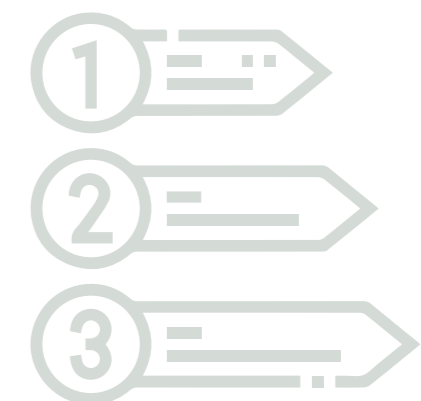
Acest prim scenariu include situația în care se consideră că doar proiectele „angajate” în momentul de față se vor realiza/implementa. Proiectele „angajate” sunt acele proiecte pentru care a fost demarată implementarea investiției respective sau pentru care finanțarea a fost alocată și toate aprobările au fost obținute. În această situație se află proiectele aprobate spre finanțare prin POR 2014-2020.

Astfel, în Scenariul 1 sunt cuprinse următoarele proiecte:

P47. Sistem e-ticketing pentru îmbunătățirea mobilității în zona metropolitană Iași

P48. Digitalizare obiective în cadrul proiectului Modernizare Depou Dacia (tramvaie, troleibuze și Autobuze electrice) plus zona de acces depou – pod peste pâraul Rediu, Strada Strămoșilor și Rond Dacia Municipiului Iași (Obiective 1-11)

P49. Sisteme de avertizare și asistență anti-coliziune pentru conducătorii de vehicule dedicate transportului public (tramvaie) din Municipiul Iași (Loturile 1-4)



P50. Sisteme de avertizare și asistență anti-coliziune pentru conducătorii de vehicule dedicate transportului public din Municipiul Iași

P51. Achiziție mijloace de transport public - tramvaie 22 m, Iași

P52. Achiziție mijloace de transport public - autobuze electrice 12 m deal, Brașov, Iași, Sibiu, Slatina, Suceava

P53. Achiziție mijloace de transport public – autobuze electrice 10 m deal, Iași, CJ Neamț, Tg. Mureș

P54. Înnoirea parcului de vehicule destinat transportului public pe sine (75)

P55. Înnoirea parcului de vehicule destinat transportului public cu vehicule cu emisii reduse de carbon

P101. Sistem alternativ de mobilitate urbană utilizând stații automate de închiriere a bicicletelor – Iași Velocity

P102. e-Move – Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Municipiul Iași

P103. Realizarea Master Planului pentru circulația bicicletelor și proiectare, taxe, avize pentru amenajare piste de biciclete pe arterele municipiului Iași

6.5.2. SCENARIUL 2. SCENARIUL „A FACE CEVA” (MODERAT)

Scenariul 2 propune măsuri moderate pentru rețeaua de transport din Municipiul Iași și Zona Metropolitană Iași, dar include și toate proiectele din Scenariul 1.

P1. Modernizare tramă stradală și realizare pasaj subteran plus relocarea modurilor de transport prin pasajul subteran propus în zona străzilor Anastasie Panu și strada Palat P2. Fluidizarea traficului din intersecția Podu Ros cu Splai Bahlui Mal Drept și Bd. Prof. D. Mangeron prin două pasaje supraterrane unidirectionale cu o singură bandă

P3. Pod din beton armat cu două benzi carosabile amplasat între str. Sarmisegetusa – Zimbru și strada Alexandru Bărbat

P4. Pod din beton armat cu patru benzi carosabile amplasat în prelungirea Bd Dacia și str. Erou Căpitan Aurel Ionescu

P5. Construire intersecție denivelată în vederea fluidizării traficului din zona Bucium

P6. Reabilitarea și modernizarea infrastructurii rutiere afectate de fenomenele hidrometeorologice periculoase

P7. Reparații capitale infrastructura pasaj superior Socola

P8. Reparații capitale infrastructură Pasaj Superior Alexandru cel Bun

P9. Îmbunătățirea conectivității cartierelor Alexandru cel Bun – Galata: Legatura Centura usoara Sud – Str. Sarmisegetusa

P10. Îmbunătățirea conectivității cartierelor Aparatorii Patriei – Alexandru cel Bun: Legatura noua Era Shopping Park – Bdul. Dacia

P11. Îmbunătățirea conectivității rețelei de transport public și a cartierelor Păcurari - Alexandru cel Bun: Pasaj rutier și cu linie de tramvai între str. Canta - str. Strămoșilor

P12. Îmbunătățirea accesibilității Aeroportului Internațional Iași prin reabilitarea/ infiintarea drumurilor de acces

P13. Reabilitarea și modernizarea str. Fermei

P14. Reabilitarea și modernizarea str. Trei Fantani

P15. Reabilitare Șosea Bucium

P16. Reabilitare str. Vișan

P17. Modernizare str. Ursulea

P18. Reabilitare str. Alexandru Bărbat- Cicoarei

P19. Reabilitarea unui număr de 20 străzi din

Municipiul Iași (Strada Nicolae Istrati, Strada Dr. Nicolae Vicol, Aleea Copou, Strada Dumitrascu Cantacuzino, Strada Alexandru Vlahuta, Strada Th.Vascauteanu, Strada Victor Babes, Strada Titu Maiorescu, Strada Pojarniciei, Strada Turcu, Strada George Cosbuc, Varianta Sos. Rediu, Soseaua Munteni, Strada Lupitei, Strada Simion Barnutiu, Strada Albinet, Strada Hotin, Strada Sofia Nadejde, Strada Ion Roată)

P20. Reabilitare șos. Iași – Voinești – DJ148A, prin lărgire la 2 benzi pe sens până la intersecția cu Centura Iași, în vederea asigurării unei benzi dedicate transportului public

P21. Reabilitarea infrastructurii stradale E583, lărgire la 2 benzi pe sens în vederea asigurării unei benzi dedicate transportului public, reabilitarea rețelei de canalizare ape pluviale și amenajarea de stații de transport public

P22. Reabilitare Șos. Iași-Hlincea

P23. Reabilitare DJ248 prin lărgire pentru asigurarea unei benzi dedicate transportului public, până la intersecția cu Centura Iași

P24. Reabilitare sos. Barnova/ DJ 247A

P25. Reabilitare DC51: DJ248 – Spital Sanatoriul Bârnova

P26. Reabilitare DJ248C: Ciurea-Lunca Cetățuii

P27. Reabilitare DC54: Hilita – DN24

P28. Reabilitare DJ248B Budesti-Hadambu

P29. Modernizarea drumului județean Prisăcani-

Costuleni

P30. Reabilitare DC21A: DJ280E - Rediu - DJ 282

P31. Modernizare DJ 249 Sculeni - Frăsuleni - Șendreni

P32. Reabilitare DJ249E: DN28 - Tomești - Chiperești -

Țuțora

P33. AXA 3 - Reabilitare DJ 248B între DJ282 și DN24-DN24C - Zona Metropolitană

P34. Reabilitare DJ249D: Țuțora - Moreni (DC34)

P35. Reabilitare DJ249D: Prisăcani-Măcărești-Grozești

P36. AXA 2 - Reabilitarea și modernizarea infr. interjud. DJ 248A, DJ246 și DJ280 Iași-Dagata

P37. Reabilitare și extindere la 4 benzi DN 28 Iași - Tomești, Tronson Tomești

P38. Modernizare str. Paun/ DJ248D

P39. Programe modernizare/extindere strazi in zona metropolitana (comunele Aroneanu, Bârnova, Ciurea, Comarna, Costuleni, Dobrovăț, Golăiești, Grajduri, Holboca, Lețcani, Miroslava, Mogoșești, Movileni, Popricani, Prisăcani, Rediu, Schitu Duca, Scânteia, Tomești, Țuțora, Ungheni, Valea Lupului, Victoria, Horlești, Românești, Țigănași și Voinești)

P40. Amenajare drumuri de exploatație agricolă în zona metropolitană

P41. Varianta de ocolire a Municipiului Iași – etapa I – Varianta Sud Obiect 3 – trafic greu

P42. Varianta de ocolire a Municipiului Iași – etapa I – Varianta Sud Obiect 4 – trafic ușor

P43. Înființarea centurii ușoare de ocolire a Municipiului Iași

P44. Drum Trans Regio Iași-Vaslui

P45. Autostrada A7: Ploiești - Buzău - Focșani - Bacău - Pașcani - Suceava - Siret

P46. Autostrada A8 (autostrada Unirii) Pașcani-Iași-Ungheni

P47. Sistem e-ticketing pentru îmbunătățirea mobilității în zona metropolitană Iași

P48. Digitalizare obiective în cadrul proiectului Modernizare Depou Dacia (tramvaie, troleibuze și Autobuze electrice) plus zona de acces depou – pod peste pâraul Rediu, Strada Strămoșilor și Rond Dacia Municipiului Iași (Obiective 1-11)

P49. Sisteme de avertizare și asistență anti-coliziune pentru conducătorii de vehicule dedicate transportului public (tramvaie) din Municipiul Iași (Loturile 1-4)

P50. Sisteme de avertizare și asistență anti-coliziune pentru conducătorii de vehicule dedicate transportului public din Municipiul Iași

P51. Achiziție mijloace de transport public - tramvaie 22 m, Iași

P52. Achiziție mijloace de transport public - autobuze electrice 12 m deal, Brasov, Iași, Sibiu, Slatina, Suceava

P53. Achiziție mijloace de transport public – autobuze electrice 10 m deal, Iași, CJ Neamt, Tg. Mures

P54. Innoirea parcului de vehicule destinat

transportului public pe sine (75)

P55. Innoirea parcului de vehicule destinat transportului public cu vehicule cu emisii reduse de carbon

P56. Extindere infrastructura de tramvai in ZMI (intrare DJ 248) pentru îmbunătățirea accesibilitatii cu transportul public și reducerea emisiilor de carbon

P57. Extinderea liniei de tramvai in zona de vest a municipiului Iasi in vederea sporirii accesibilitatii municipiului cu zona comerciala vest si cu comuna Valea Lupului

P58. Extindere linii de tramvai către zona metropolitană în vederea creșterii accesibilității cu comuna Holboca și achiziția a două tramvaie

P59. Extindere linii de tramvai către zona metropolitană în vederea creșterii accesibilității cu comuna Tomești și achiziția a două tramvaie

P60. Extindere linii de tramvai către zona metropolitană în vederea creșterii accesibilității cu comuna Ciurea

P61. Extindere transport public electric către Aeroportul Iași.

P62. Extinderea transportului terestru cu trenul metropolitan

P63. Reabilitare linii tramvai Pod Roș – Anastasie Panu și BCU – Triumf (inclusiv Rond)

P64. Reabilitare linii tramvai BCU – Triumf (inclusiv Rond)

P65. Extinderea și modernizarea depourilor din municipiul Iasi – Depou Dacia

P66. Relocare depouri pentru tramvaie, autobuze și troleibuze din zonele centrale pe locația fostelor platforme industriale etapa 1

P67. Achiziție tramvaie noi

P68. Achiziție autobuze școlare/microbuze pentru trasee existente și extindere trasee

P69. Achiziție de autobuze/microbuze noi

P70. Rețea de troleibuze și achiziție mijloace de transport cu autonomie extinsă

P71. Modernizarea sistemului de alimentare cu energie electrică a tramvaielor – rețele contact – inclusiv stații de redresare în Zona Dancu

P72. Modernizarea și optimizarea sistemului de alimentare cu energie electrică a transportului public

P73. Sporirea accesibilitatii cu transportul public a cartierului si Garii Socola

P74. Asigurarea conectării Spitalului Regional cu rețeaua de transport public

P75. Creșterea accesibilității Aeroportului Internațional Iași prin crearea unui coridor dedicat de transport public

P76. Extinderea terminalului international de transport pasageri

P91. Identificare și amenajare zone de parcare pentru vehiculele de transport marfă în proximitatea soselei de centura est

P94. Amenajare zona de parcare pentru vehiculele de transport marfă în zona Piața Nicolina

P95. Amenajare stații pentru autovehicule destinate transportului public de mărfuri de mică capacitate

P96. Implementarea de sisteme inteligente de cântărire în mișcare la intrările în municipiu, pe arterele dedicate traficului greu

P97. Strategie logistică urbană/metropolitană Iași cu elaborarea unui studiu de fundamentare

P98. Studiu pentru creșterea capacitatii de tranzit la nivelul zonei urbane și periurbane.

P99. Studiu de fezabilitate pentru “Eliminarea traficului greu urban prin crearea stațiilor de transfer marfă”

P100. Regulament distribuție mărfuri în oras pentru vehiculele sub 3,5 tone și peste 3,5 tone

P101. Sistem alternativ de mobilitate urbană utilizând stații automate de închiriere a bicicletelor – Iași Velocity

P102. e-Move – Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Municipiul Iași

P103. Realizarea Master Planului pentru circulația bicicletelor și proiectare, taxe, avize pentru amenajare piste de biciclete pe arterele municipiului Iasi

P104. Pistă biciclete axa Nord-Sud a Municipiul Iași

P105. Creșterea atractivității, accesibilității și siguranței deplasărilor cu bicicleta prin intervenții bazate pe Masterplanul de dezvoltare a mobilității alternative

P106. Amenajarea unui pasaj supraterran pietonal și pentru biciclete la Gara Iasi

P107. Amenajarea unui pasaj supraterran pietonal și pentru biciclete între strada Carpati și Piața Nicolina

P108. Amenajarea unui pasaj supraterran pietonal și pentru biciclete- Pasarela Păcurari

P109. Reabilitarea pasajului pietonal de la Gara Nicolina

P110. Extinderea/ îmbunătățirea accesului pietonal și cu bicicleta către Zona de agrement Cîrc

P113. Rețea de parcări pentru biciclete în zona spațiilor comerciale, parcuri, Universități/facultăți, spații administrative și agrement

P118. Rețea de stații de încărcare lente/rapide pentru vehicule electrice

P120. Extindere pietonal Zona Centrală

P121. Creșterea accesibilității deplasărilor alternative prin amenajarea de piste de biciclete în localitățile Zonei

Metropolitane Iași: Aroneanu, Bârnova, Ciurea, Comarna, Costuleni, Dobrovăț, Golăiești, Grajduri, Holboca, Lețcani, Miroslava, Mogoșești, Movileni, Popricani, Prisăcani, Rediu, Schitu Duca, Scânteia, Tomești, Țuțora, Ungheni, Valea Lupului, Victoria, Horlești, Românești, Țigănași și Voinești

P122. Modernizarea aleilor și trotuarelor principale din comunele Zonei Metropolitane Iasi: Aroneanu, Bârnova, Ciurea, Comarna, Costuleni, Dobrovăț, Golăiești, Grajduri, Holboca, Lețcani, Miroslava, Mogoșești, Movileni, Popricani, Prisăcani, Rediu, Schitu Duca, Scânteia, Tomești, Țuțora, Ungheni, Valea Lupului, Victoria, Horlești, Românești, Țigănași și Voinești

P123. Soluții alternative de transport public aerian/ subteran

P124. Soluții de micromobilitate și e-mobilitate

P128. Dotarea autobuzelor cu solutii de atasare a bicicletelor pentru rutele de tip periurban.

P129. Dotare parcuri cu parcări pentru biciclete (Mobilier urban stradal)

P130. Derularea de campanii pentru conștientizarea conceptului „mobilitate alternativă”

P131. Parcari supraterrane/supraetajate colective în cartiere

P135. Proiect integrat de crestere a accesibilitatii pentru persoanele cu dizabilitati in toate zonele urbane ale orasului.

P144. MasterPlan de resistemizare a întregii rețele de infrastructura rutiera

P145. Semnalizare rutiera verticala statica de orientare in Municipiul Iași

P146. Sistemizarea, reorganizarea parcarilor colective in zona centrala

P152. Inventarierea și propunerea de măsuri de refacere a tuturor străzilor, în vederea respectării Normativului 51/2012 privind accesul persoanelor cu dizabilități

P153. Auditarea trecerilor de pietoni din punct de vedere al siguranței și propunerea de măsuri pentru reorganizarea acestora, dacă este cazul

P160. Promovarea intermodalității și creșterea accesibilității la transportul feroviar prin reabilitarea infrastructurii rutiere de acces la stațiile de cale ferată și asigurarea unei legături funcționale cu transportul public local

P161. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la zona Rond CUG II

P162. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Rond Canta/ Rond Dacia

P163. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus în zona Pietei Virgil Sahleanu

P164. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus local la Gara Ciurea

P165. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Gara Piciorul Lupului

P166. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus local la Gara Holboca

P167. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Gara Cristesti

P168. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Rond Dancu/ Calea Dacilor

P169. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus Gara Letcani

P170. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Gara Potangeni

P171. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Gara Ungheni

P172. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Gara Socola/ Bdul. Socola

P173. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Rond Copou

P181. Dezvoltarea unui compartiment având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD

P182. Adaptarea Regulamentului de parcare la nivelul Municipiului Iași în conformitate cu prevederile legislative și de mobilitate în vigoare

6.5.3. SCENARIUL 3. SCENARIUL „A INVESTI ÎN MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ” (EXTINS)

Scenariul 3 propune măsuri extinse pentru rețeaua de transport din Municipiul Iași și Zona Metropolitană Iași, având drept scop promovarea unei mobilități integrate, bazată pe politicile unui transport durabil. În acest sens, vor fi incluse proiectele care presupun extinderea/modernizarea/reabilitarea extinsă a infrastructurii existente (transport public, biciclete, zone pietonale, parcări) și, suplimentar, implementarea de sisteme integrate, sisteme inteligente de transport, sisteme și politici care să promoveze intermodalitatea. De asemenea, în Scenariul 3 sunt incluse toate proiectele prevăzute în Scenariul 1 (proiecte „angajate”).

În Scenariul 3 sunt cuprinse următoarele proiecte:

P1. Modernizare tramă stradală și realizare pasaj subteran plus relocarea modurilor de transport prin pasajul subteran propus în zona străzilor Anastasie Panu și strada Palat

P2. Fluidizarea traficului din intersecția Podu Ros cu Splai Bahlui Mal Drept și Bd. Prof D. Mangeron prin două pasaje supraterane unidirectionale cu o singură bandă

P3. Pod din beton armat cu două benzi carosabile amplasat între str. Sarmisegetusa – Zimbru și strada Alexandru Bărbat

P4. Pod din beton armat cu patru benzi carosabile amplasat în prelungirea Bd Dacia și str. Erou Căpitan Aurel Ionescu

P5. Construire intersecție denivelată în vederea fluidizării traficului din zona Bucium

P6. Reabilitarea și modernizarea infrastructurii rutiere afectate de fenomenele hidrometeorologice periculoase

P7. Reparații capitale infrastructura pasaj superior Socola

P8. Reparații capitale infrastructură Pasaj Superior Alexandru cel Bun

P9. Îmbunătățirea conectivității cartierelor Alexandru cel Bun – Galata: Legatura Centura usoara Sud – Str. Sarmisegetusa

P10. Îmbunătățirea conectivității cartierelor Aparatorii Patriei – Alexandru cel Bun: Legatura noua Era Shopping Park – Bdul. Dacia

P11. Îmbunătățirea conectivității rețelei de transport public și a cartierelor Păcurari - Alexandru cel Bun: Pasaj rutier și cu linie de tramvai între str. Canta - str. Strămoșilor

P12. Îmbunătățirea accesibilității Aeroportului Internațional Iași prin reabilitarea/ infiintarea drumurilor de acces

P13. Reabilitarea și modernizarea str. Fermei

P14. Reabilitarea și modernizarea str. Trei Fantani

P15. Reabilitare Șosea Bucium

P16. Reabilitare str. Vișan

P17. Modernizare str. Ursulea

P18. Reabilitare str. Alexandru Bărbat- Cicoarei

P19. Reabilitarea unui număr de 20 străzi din Municipiul Iași (Strada Nicolae Istrati, Strada Dr. Nicolae Vicol, Aleea Copou, Strada Dumitrascu Cantacuzino, Strada Alexandru Vlahuta, Strada Th.Vascauteanu, Strada Victor Babes, Strada Titu Maiorescu, Strada Pojarnicie, Strada Turcu, Strada George

Cosbuc, Varianta Sos. Rediu, Șoseaua Munteni, Strada Lupitei, Strada Simion Barnutiu, Strada Albinet, Strada Hotin, Strada Sofia Nadejde, Strada Ion Roată)

P20. Reabilitare șos. Iași – Voinești – DJ148A, prin lărgire la 2 benzi pe sens până la intersecția cu Centura Iași, în vederea asigurării unei benzi dedicate transportului public

P21. Reabilitarea infrastructurii stradale E583, lărgire la 2 benzi pe sens în vederea asigurării unei benzi dedicate transportului public, reabilitarea rețelei de canalizare ape pluviale și amenajarea de stații de transport public

P22. Reabilitare Șos. Iași-Hlincea

P23. Reabilitare DJ248 prin lărgire pentru asigurarea unei benzi dedicate transportului public, până la intersecția cu Centura Iași

P24. Reabilitare sos. Barnova/ DJ 247A

P25. Reabilitare DC51: DJ248 – Spital Sanatoriul Bărnova

P26. Reabilitare DJ248C: Ciurea-Lunca Cetățuii

P27. Reabilitare DC54: Hilita – DN24

P28. Reabilitare DJ248B Budesti-Hadambu

P29. Modernizarea drumului județean Prisăcani-Costuleni

P30. Reabilitare DC21A: DJ280E - Rediu - DJ 282

P31. Modernizare DJ 249 Sculeni - Frăsuleni - Șendreni

P32. Reabilitare DJ249E: DN28 - Tomești - Chiperesti - Țuțora

P33. AXA 3 - Reabilitare DJ 248B între DJ282 și DN24-DN24C - Zona Metropolitană

P34. Reabilitare DJ249D: Țuțora - Moreni (DC34)

P35. Reabilitare DJ249D: Prisăcani-Măcărești-Grozești

P36. AXA 2 - Reabilitarea și modernizarea infr. interjud. DJ 248A, DJ246 și DJ280 Iași-Dagata

P37. Reabilitare și extindere la 4 benzi DN 28 Iași - Tomești, Tronson Tomești

P38. Modernizare str. Paun/ DJ248D

P39. Programe modernizare/extindere strazi in zona metropolitana (comunele Aroneanu, Bărnova, Ciurea, Comarna, Costuleni, Dobrovăț, Golăiești, Grajduri, Holboca, Lețcani, Miroslava, Mogoșești, Movileni, Popricani, Prisăcani, Rediu, Schitu Duca, Scânteia, Tomești, Țuțora, Ungheni, Valea Lupului, Victoria, Horlești, Românești, Țigănași și Voinești)

P40. Amenajare drumuri de exploatație agricolă în zona metropolitană

P41. Varianta de ocolire a Municipiului Iași – etapa I – Varianta Sud Obiect 3 – trafic greu

P42. Varianta de ocolire a Municipiului Iași – etapa I – Varianta Sud Obiect 4 – trafic ușor

P43. Înființarea centurii ușoare de ocolire a Municipiului Iași

P44. Drum Trans Regio Iași-Vaslui

P45. Autostrada A7: Ploiești - Buzău - Focșani - Bacău - Pașcani - Suceava - Siret

P46. Autostrada A8 (autostrada Unirii) Pașcani-Iași-Ungheni

P47. Sistem e-ticketing pentru îmbunătățirea mobilității în zona metropolitană Iași

P48. Digitalizare obiective în cadrul proiectului Modernizare Depou Dacia (tramvaie, troleibuze și Autobuze electrice) plus zona de acces depou – pod peste pârâul Rediu, Strada Strămoșilor și Rond Dacia Municipiului Iași (Obiective 1-11)

P49. Sisteme de avertizare și asistență anti-coliziune pentru conducătorii de vehicule dedicate transportului public (tramvaie) din Municipiul Iași (Loturile 1-4)

P50. Sisteme de avertizare și asistență anti-coliziune pentru conducătorii de vehicule dedicate transportului public din Municipiul Iași

P51. Achiziție mijloace de transport public - tramvaie 22 m, Iași

P52. Achiziție mijloace de transport public - autobuze electrice 12 m deal, Brasov, Iași, Sibiu, Slatina, Suceava

P53. Achiziție mijloace de transport public – autobuze electrice 10 m deal, Iași, CJ Neamt, Tg. Mures

P54. Innoirea parcului de vehicule destinat transportului public pe sine (75)

P55. Innoirea parcului de vehicule destinat transportului public cu vehicule cu emisii reduse de carbon

P56. Extindere infrastructura de tramvai în ZMI (intrare DJ 248) pentru îmbunătățirea accesibilității cu transportul public și reducerea emisiilor de carbon

P57. Extinderea liniei de tramvai în zona de vest a municipiului Iași în vederea sporirii accesibilității municipiului cu zona comercială vest și cu comuna Valea Lupului

P58. Extindere liniei de tramvai către zona metropolitană în vederea creșterii accesibilității cu comuna Holboca și achiziția a două tramvaie

P59. Extindere liniei de tramvai către zona metropolitană în vederea creșterii accesibilității cu comuna Tomești și achiziția a două tramvaie

P60. Extindere liniei de tramvai către zona metropolitană în vederea creșterii accesibilității cu comuna Ciurea

P61. Extindere transport public electric către Aeroportul Iași.

P62. Extinderea transportului terestru cu trenul metropolitan

P63. Reabilitare liniei tramvai Pod Roș – Anastasie Panu și BCU – Triumf (inclusiv Rond)

P64. Reabilitare liniei tramvai BCU – Triumf (inclusiv Rond)

P65. Extinderea și modernizarea depourilor din municipiul Iași – Depou Dacia

P66. Relocare depouri pentru tramvaie, autobuze și troleibuze din zonele centrale pe locația fostelor platforme industriale etapa 1

P67. Achiziție tramvaie noi

P68. Achiziție autobuze școlare/microbuze pentru trasee existente și extindere trasee

P69. Achiziție de autobuze/microbuze noi

P70. Rețea de troleibuze și achiziție mijloace de transport cu autonomie extinsă

P71. Modernizarea sistemului de alimentare cu energie electrică a tramvaielor – rețele contact – inclusiv stații de redresare în Zona Dancu

P72. Modernizarea și optimizarea sistemului de alimentare cu energie electrică a transportului public

P73. Sporirea accesibilității cu transportul public a cartierului și Garii Socola

P74. Asigurarea conectării Spitalului Regional cu rețeaua de transport public

P75. Creșterea accesibilității Aeroportului Internațional Iași prin crearea unui coridor dedicat de transport public

P76. Extinderea terminalului internațional de transport pasageri

P77. Modernizarea transportului public integrat și accesibil la nivelul Zonei Urbane Metropolitane (stații de transport public, vehicule de transport public, etc)

P78. Creșterea accesibilității pentru utilizatorii deplasărilor cu transportul public prin amenajarea puncte

de oprire, căi de acces și parcări pentru deservirea trenului metropolitan pe direcțiile: Gara de Nord – Lețcani, Gara de Nord – Piciorul Lupului (Ciurea), Gara de Nord – Ungheni

P79. Primul coridor de transport pentru autobuze autonome

P80. Extinderea rețelei de stații inteligente de transport public

P81. Auditarea și reabilitarea stațiilor de transport public în comun de pe raza Municipiului Iași și a Zonei Urbane Metropolitane

P82. Sistem inovativ de taxare pentru mijloacele de transport în comun -pilot

P83. Sistem inteligent de managementul transportului public pentru migrarea către conceptul MaaS

P84. MobyIASI – platformă de ride sharing cu microbuze electrice pentru promovarea soluțiilor de transport în comun pentru elevi și studenți într-un concept de tip MaaS

P85. Aplicație de mobilitate pentru integrarea tuturor formelor de transport la nivel urban și periurban

P86. Înființarea și dotarea flotei a unui sistem de tip DRT pentru asigurarea transportului public la cererea în cartiere cu populație scăzută (inclusiv sistem de management al flotei și software de optimizare rute)

P87. Achiziție software simulare transport public local

P88. Strategie privind prioritizarea transportului public cu autobuzul și de implementare a benzilor dedicate

P89. Strategie de implementare a liniilor dedicate transportului public pe șine (tramvai)

P90. Metodologie și proceduri de implementare a liniilor dedicate transportului public

P91. Identificare și amenajare zone de parcare pentru vehiculele de transport marfă în proximitatea soselei de centura est

P92. Hub intermodal zonal transport marfă

P93. Elaborare strategie de distribuție a mărfurilor, pentru minimizarea impactului asupra traficului general și reducerea emisiilor GES

P94. Amenajare zona de parcare pentru vehiculele de transport marfă în zona Piața Nicolina

P95. Amenajare stații pentru autovehicule destinate transportului public de mărfuri de mică capacitate

P96. Implementarea de sisteme inteligente de cântărire în mișcare la intrările în municipiu, pe arterele dedicate traficului greu

P97. Strategie logistică urbană/metropolitană Iași cu elaborarea unui studiu de fundamentare

P98. Studiu pentru creșterea capacității de tranzit la nivelul zonei urbane și periurbane.

P99. Studiu de fezabilitate pentru “Eliminarea traficului greu urban prin crearea stațiilor de transfer marfă”

P100. Regulament distribuție mărfuri în oras pentru vehiculele sub 3,5 tone și peste 3,5 tone

P101. Sistem alternativ de mobilitate urbană utilizând stații automate de închiriere a bicicletelor – Iași Velocity

P102. e-Move – Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Municipiul Iași

P103. Realizarea Master Planului pentru circulația bicicletelor și proiectare, taxe, avize pentru amenajare piste de biciclete pe arterele municipiului Iași

P104. Pistă biciclete axa Nord-Sud a Municipiului Iași

P105. Creșterea atractivității, accesibilității și siguranței deplasărilor cu bicicleta prin intervenții bazate pe Masterplanul de dezvoltare a mobilității alternative

P106. Amenajarea unui pasaj supratran pietonal și

pentru biciclete la Gara Iasi

P107. Amenajarea unui pasaj supratran pietonal și pentru biciclete între strada Carpati și Piața Nicolina

P108. Amenajarea unui pasaj supratran pietonal și pentru biciclete- Pasarela Păcurari

P109. Reabilitarea pasajului pietonal de la Gara Nicolina

P110. Extinderea/ îmbunătățirea accesului pietonal și cu bicicleta către Zona de agrement Cîrc

P111. Bike to School Iasi – Creșterea siguranței pistelor de biciclete pentru încurajarea utilizării acestora de elevi și studenți. (delimitări fizice, CCTV, senzori,

P112. BICISCHOOL Iasi – Spațiu multifuncțional de recreere, spot și învățare activă a regulilor de conduită în trafic pentru tinerii bicicliști

P113. Rețea de parcări pentru biciclete în zona spațiilor comerciale, parcuri, Universități/facultăți, spații administrative și agrement

P114. Parcări dedicate de biciclete în zona pietelor agroalimentare cu soluții de siguranță (CCTV, control access, etc)

P115. Extindere parcări biciclete în zona piețelor agroalimentare cu soluții de siguranță (CCTV, control access, etc)

P116. Amenajarea de zone de tip „shared space” cu reglementări pentru prioritizarea mobilității alternative

P117. Proiect pilot- Prima zona din Municipiul Iasi cu emisii zero de carbon – “Zero Emission Zone”

P118. Rețea de stații de încărcare lente/rapide pentru vehicule electrice

P119. Sistem intermodal de transport BUS-BIKE și extinderea sistemului de bike sharing Velo City

P120. Extindere pietonal Zona Centrală

P121. Creșterea accesibilității deplasărilor alternative prin amenajarea de piste de biciclete în localitățile Zonei Metropolitane Iași: Aroneanu, Bârnova, Ciurea, Comarna, Costuleni, Dobrovăț, Golăiești, Grajduri, Holboca, Lețcani, Miroslava, Mogoșești, Movileni, Popricani, Prisăcani, Reditu, Schitu Duca, Scânteia, Tomești, Țuțora, Ungheni, Valea Lupului, Victoria, Horlești, Românești, Țigănași și Voinești

P122. Modernizarea aleilor și trotuarelor principale din comunele Zonei Metropolitane Iasi: Aroneanu, Bârnova, Ciurea, Comarna, Costuleni, Dobrovăț, Golăiești, Grajduri, Holboca, Lețcani, Miroslava, Mogoșești, Movileni, Popricani, Prisăcani, Reditu, Schitu Duca, Scânteia, Tomești, Țuțora, Ungheni, Valea Lupului, Victoria, Horlești, Românești, Țigănași și Voinești

P123. Soluții alternative de transport public aerian/subteran

P124. Soluții de micromobilitate și e-mobilitate

P125. Centru de monitorizare și implementare a măsurilor de reducere a emisiilor GES – IASI for 55%

P126. Centrul municipal de promovare a mobilității alternative

P127. Sistem municipal inteligent de monitorizare a rețelei de piste de biciclete (bike counting, rute preferate, bike parking, zone de conflict în trafic, etc.)

P128. Dotarea autobuzelor cu soluții de atasare a bicicletelor pentru rutele de tip periurban.

P129. Dotare parcuri cu parcări pentru biciclete (Mobilier urban stradal)

P130. Derularea de campanii pentru conștientizarea conceptului „mobilitate alternativă”

P131. Parcări supratran/supraetajate colective în cartiere

P132. Parcare ecologică cu zero emisii de carbon

P133. Amenajarea de parcări subterane verzi

P134. Parcări de tip park&ride în punctele de intrare în Municipiul Iași

P135. Proiect integrat de creștere a accesibilității pentru persoanele cu dizabilități în toate zonele urbane ale orașului.

P136. Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – ITS/alte infrastructuri TIC (sisteme inteligente de management urban/local)

P137. Rețea de treceri de pietoni inteligente (cu senzori de prezență, supraveghere video, creșterea intensității luminoase, avertizare timpurie etc.)

P138. Implementarea conceptului de trafic real adaptiv, includerea componentei de prioritizare a transportului public local și mobilității alternative

P139. Extinderea sistemului de management al traficului prin integrarea de noi intersecții semaforizate cu funcționare în regim adaptiv și sistem de comunicații

P140. Sistem inteligent de calmare a traficului și creștere a siguranței (retragerea automată a „bumper” în cazul respectării vitezei legale)

P141. Extinderea sistemului de impunere a reglementărilor de circulație în vederea creșterii siguranței în trafic și facilitarea comutării către soluțiile nepoluante de mobilitate (camere video inteligente de detecție a trecerii pe roșu, incidente în trafic, identificarea nr de înmatriculare, depășire viteza legală)

P142. Sistem municipal integrat de management al parcarilor publice și de reședință

P143. Sistem integrat cu mesaje variabile pentru management inteligent al parcarilor publice

P144. MasterPlan de resistemizare a întregii rețele de infrastructura rutieră

P145. Semnalizare rutieră verticală statică de orientare în Municipiul Iași

P146. Sistemizarea, reorganizarea parcarilor colective în zona centrală

P147. Aplicație de tip V2X pentru conectarea vehiculelor la infrastructura activă și managementul traficului

P148. Iasi traffic map – harta interactivă în timp real cu informații din trafic și planificarea rutelor

P149. Rețea de semnalizare rutieră de tip variabil pentru coridoarele principale de transport. (primul coridor cu benzi reversibile)

P150. Sistem integrat de taxare a intrării autoturismelor în zona centrală a mun. Iasi

P151. Platformă digitală de simulare a condițiilor de trafic în cazul unor investiții. (apa-canal/rezidențial/comercial/infrastructura)

P152. Inventarierea și propunerea de măsuri de refacere a tuturor străzilor, în vederea respectării Normativului 51/2012 privind accesul persoanelor cu dizabilități

P153. Auditarea trecerilor de pietoni din punct de vedere al siguranței și propunerea de măsuri pentru reorganizarea acestora, dacă este cazul

P154. Implementarea zonelor Slow Streets în zonele rezidențiale și în apropierea școlilor

P155. Extinderea zonelor de tip shared space cu prioritate pentru pietoni (și bicicliști) în zona centrală a Municipiului Iași

P156. Crearea unui areal cu prioritate pentru persoanele care se deplasează nemotorizat (pietoni și bicicliști): Cartier Tatarasi – Ciurchi

P157. Extinderea arealului cu prioritate pentru pietoni (și

bicicliști) în Piața Independentei integrat cu proiectul Parcări colective în zona centrală: pe Bdul. Independentei, în Piața Independentei

P158. Proiect pilot – 15” Min City - Zona de mobilitate cu accesibilitate către toate punctele de interes în mai puțin de 15 minute.

P159. Studiu pentru identificarea și justificarea necesității implementării unei zone cu emisii scăzute (smart low emission zone) prin implementarea de măsuri de limitare a accesului vehiculelor poluante

P160. Promovarea intermodalității și creșterea accesibilității la transportul feroviar prin reabilitarea infrastructurii rutiere de acces la stațiile de cale ferată și asigurarea unei legături funcționale cu transportul public local

P161. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la zona Rond CUG II

P162. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Rond Canta/ Rond Dacia

P163. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus în zona Pietei Virgil Sahleanu

P164. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus local la Gara Ciurea

P165. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Gara Piciorul Lupului

P166. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus local la Gara Holboca

P167. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Gara Cristesti

P168. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Rond Dancu/ Calea Dacilor

P169. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus Gara Letcani

P170. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Gara Potangeni

P171. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Gara Ungheni

P172. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Gara Socola/ Bdul. Socola

P173. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Rond Copou

P174. Centru intermodal de transport în proximitatea aeroportului Internațional Iasi

P175. Centru Intermodal de Transport Iasi „CITI Nord”

P176. Centru Intermodal de Transport Iasi „CITI Sud”

P177. Centru/terminal intermodal în zona gării

P178. Centru Operational de Management Integrat al mobilității urbane

P179. Citizen Innovation Platform

P180. Iași Mobility

P181. Dezvoltarea unui compartiment având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD

P182. Adaptarea Regulamentului de parcare la nivelul Municipiului Iași în conformitate cu prevederile legislative și de mobilitate în vigoare



PARTEA 1

7.EVALUAREA IMPACTULUI MOBILITĂȚII PENTRU CELE 3 NIVELE TERITORIALE



În acest capitol este realizată evaluarea impactului Scenariului 2 „a face ceva” (moderat) și Scenariului 3 „a investi în mobilitate urbană durabilă” (extins) asupra indicatorilor: eficiență economică, impact asupra mediului, accesibilitate, siguranță și calitatea vieții. Pentru a fi evidențiată variația acestor indicatori față de situația „a face minimum”, în tabele a fost inclus și Scenariul 1.

Pentru fiecare dintre scenarii, evaluarea este realizată utilizând analiza multicriterială și rezultatele analizei cost-beneficiu, după caz.

Evaluarea impactului mobilității pentru scenariile definite este realizată utilizând date furnizate de Modelul de Transport, în care au fost introduse modificările produse de implementarea proiectelor propuse în actualul PMUD, pentru fiecare scenariu în parte.

În analiza de mai jos sunt utilizate aceleași criterii pe baza cărora a fost estimat impactul actual al mobilității, respectiv:

- **Accesibilitate**
- **Impactul asupra mediului**
- **Siguranță**
- **Calitatea vieții**
- **Eficiența economică**

Evaluarea impactului mobilității este realizată pe orizontul de prognoză mediu (2027), respectiv lung (2035), fiind evidențiată variația indicatorilor rezultați pentru scenariile 2 și 3 față de scenariul 1, considerat scenariul de bază. Sistemul de notare propus folosește rezultate specifice din fiecare scenariu, acordând numărul maxim de puncte celui mai bun rezultat relativ.

7.1. EFICIENȚA ECONOMICĂ

Perioada de referință sau orizontul de analiză reprezintă numărul de ani pentru care sunt furnizate previziuni în analiza cost-beneficiu. Previziunile proiectelor ar trebui să includă o perioadă apropiată de durata de viață economică a acestora și destul de îndelungată pentru a cuprinde impacturile pe termen mai lung.

Durata de viață variază în funcție de natura investiției. Orizontul de timp în cazul PMUD reactualizat este 2027, respectiv 2035.

Pentru evaluarea eficienței economice, sunt avuți în vedere următorii indicatori:

- Numărul de vehicule x km/zi
- Numărul de călători cu transportul public
- Viteza medie de deplasare a vehiculelor de transport public
- Distanța medie de deplasare cu transportul public
- Raportul beneficiu-cost

Obs : Analiza cost-beneficiu este realizată pe o perioadă de 25 de ani și este inclusă ca anexă a PMUD.

Tab. 7.1. Indicatori pentru evaluarea eficienței economice

Scenariul	S1		S2		S3	
	2027	2035	2027	2035	2027	2035
Vehicule x km per zi	939.159	1.794.846	899.999	1.745.438	880.661	1.712.618
Nr calatori transportul public	379.473	550.269	433.705	604.501	441.929	612.725
Viteze PrT	33,4	30,1	35,0	32,2	35,2	33,0
Distanta medie de deplasare transportul public	6,53	6,05	6,60	6,60	6,62	6,58
Raportul beneficiu-cost	1,8	1,8	3,2	3,2	3,8	3,8

Obs : Analiza cost-beneficiu a fost realizată pe întreaga perioadă de analiză (2035), iar raportul beneficiu-cost a fost inclus ca valoarea identică pentru anii de referință.

Pentru calcularea punctajelor acordate pentru fiecare indicator este utilizată formula:

$$P_i = \frac{V_i \times 10}{V_{opt}}$$

unde:

P_i = punctaj parametrul i

V_i = valoare parametrul i

V_{opt} = valoare optimă a parametrului

În cazul indicatorilor pentru evaluarea eficienței economice, valoarea optimă este considerată valoarea minimă, pentru indicatorul vehicule x km per zi, respectiv valoarea maximă pentru ceilalți indicatori.

Punctajele rezultate pentru scenariile analizate sunt prezentate în formă tabelară și grafic mai jos:

Tab. 7.2. Puncte acordate pentru indicatorul eficiență economică, pe termen mediu (2027)

Indicator	Scenariul 1	Scenariul 2	Scenariul 3
Vehiculexkm per zi	9,38	9,79	10,00
Nr calatori transportul public	8,59	9,81	10,00
Viteze PrT	9,49	9,94	10,00
Distanța medie de deplasare transportul public	9,86	9,97	10,00
Raportul beneficiu-cost	4,74	8,42	10,00
Punctaj total	42,06	47,93	50,00

Tab. 7.3. Puncte acordate pentru indicatorul eficiență economică, pe termen lung (2035)

Indicator	Scenariul 1	Scenariul 2	Scenariul 3
Vehiculexkm per zi	9,54	9,81	10,00
Nr calatori transportul public	8,98	9,87	10,00
Viteze PrT	9,12	9,76	10,00
Distanța medie de deplasare transportul public	9,24	10,00	10,00
Raportul beneficiu-cost	4,74	8,42	10,00
Punctaj total	41,63	47,86	50,00

Figura 7.1. Eficiență economică, punctaj parametri pe scenarii, 2027

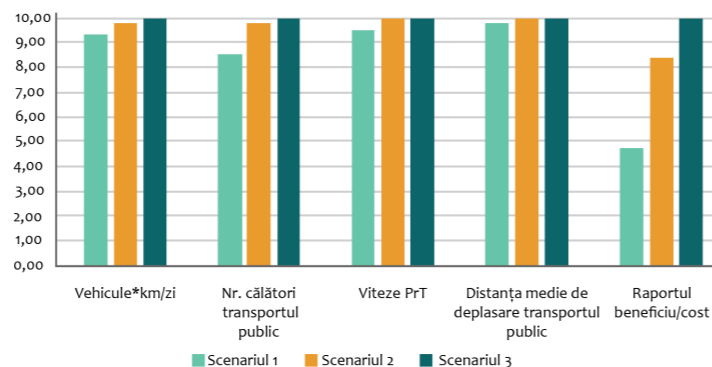


Figura 7.2. Eficiență economică, punctaj parametri pe scenarii, 2035

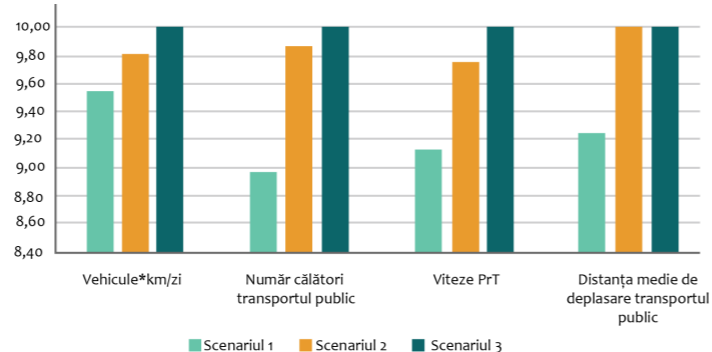
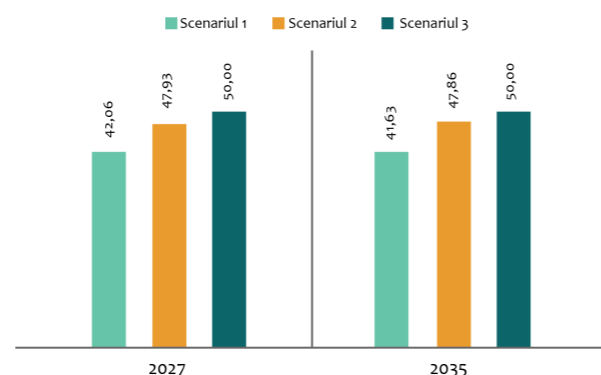


Figura 7.3. Eficiență economică, punctaj total pe scenarii, 2027/2035



7.2. IMPACTUL ASUPRA MEDIULUI

Evaluarea impactului asupra mediului este unul dintre criteriile de evaluare a scenariilor propuse prin PMUD. Cel mai important deziderat al proiectelor de promovare a mobilității urbane durabilă constă în promovarea transporturilor prietenoase cu mediu (vehicule electrice, hibride, biciclete, trotinete electrice etc), pe de-o parte, respectiv în schimbarea obiceiurilor privind modul de deplasare a utilizatorilor infrastructurilor de transport. Astfel se dorește ca aceștia să utilizeze într-o manieră cât mai mare moduri de transport public caracterizate de un consum de spațiu dinamic al infrastructurii de transport cât mai redus. Rezidenții zonelor acoperite de model au și în anul realizării PMUD-ului un procent al alegerii modale pentru transportul public destul de ridicat (30,8%), dar prin implementarea proiectelor de promovare a culoarelor de mobilitate pentru transportul public, respectiv a conceptului MAAS se creează premisele ca această valoare să crească. De asemenea, realizarea de proiecte privind crearea de axe de transport pentru modurile de transport de micro-mobilitate (biciclete, trotinete electrice, etc) va conduce la creșterea importanței acestora în alegerile modale. Nu în ultimul rând crearea de pasarele pietonale, respectiv a prelungirii zonelor pietonale în zona centrală va atrage un număr mai mare de rezidenți către acest mod de deplasare.

În urma introducerii proiectelor propuse prin cele trei scenarii în Modelul de Transport au rezultat următoarele valori ale alegerii modale pentru modurile de deplasare alternative, cu impact direct asupra mediului:

Tab. 7.4. Indicatori pentru evaluarea impactului asupra mediului

Scenariul	S1		S2		S3	
	2027	2035	2027	2035	2027	2035
Transport public	33,0%	29,4%	37,7%	32,3%	38,4%	32,7%
Micro-mobilitate (biciclete, trotinete electrice, etc)	2,3%	1,8%	2,4%	1,9%	2,5%	1,9%
Pieton	37,0%	43,1%	34,7%	42,1%	35,0%	42,8%

Pentru calcularea punctajelor acordate pentru fiecare indicator este utilizată formula:

$$P_i = \frac{V_i \times 10}{V_{opt}}$$

unde:

P_i = punctaj parametrul i

V_i = valoare parametrul i

V_{opt} = valoare optimă a parametrului

În cazul indicatorilor pentru evaluarea impactului asupra mediului, valoarea optimă este considerată valoarea maximă pentru toți indicatorii.

Punctajele rezultate pentru scenariile analizate sunt prezentate în formă tabelară și grafic mai jos:

Tab. 7.5. Puncte acordate pentru indicatorul Impact asupra mediului, pe termen mediu (2027)

Indicator	Scenariul 1	Scenariul 2	Scenariul 3
Cota modală a transportului public	8,59	9,81	10,00
Cota modală a deplasărilor cu bicicleta	9,31	9,77	10,00
Cota modală a deplasărilor pietonale	10,00	9,37	9,46
Punctaj total	27,90	28,95	29,46

Tab. 7.6. Puncte acordate pentru indicatorul Impact asupra mediului, pe termen lung (2035)

Indicator	Scenariul 1	Scenariul 2	Scenariul 3
Cota modală a transportului public	8,98	9,87	10,00
Cota modală a deplasărilor cu bicicleta	9,45	9,82	10,00
Cota modală a deplasărilor pietonale	10,00	9,77	9,92
Punctaj total	28,43	29,45	29,92

Figura 7.4. Impactul asupra mediului, punctaj parametri pe scenarii, 2027

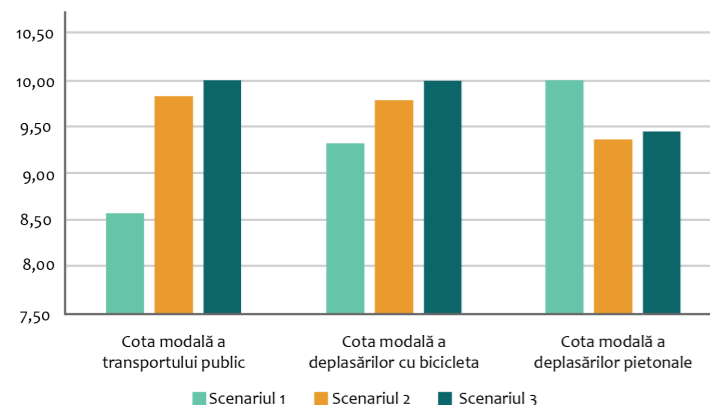


Figura 7.5. Impactul asupra mediului, punctaj parametri pe scenarii, 2035

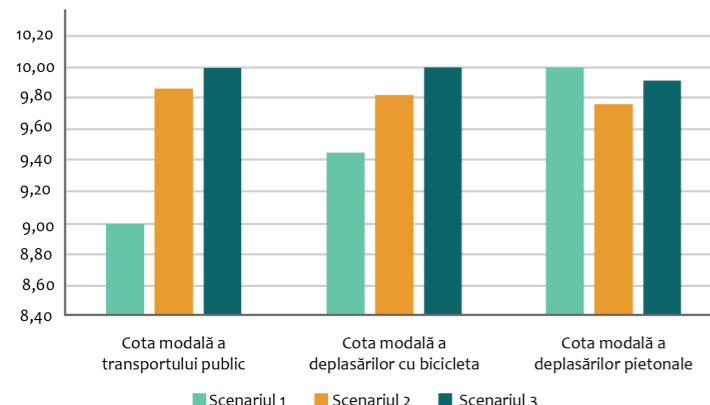
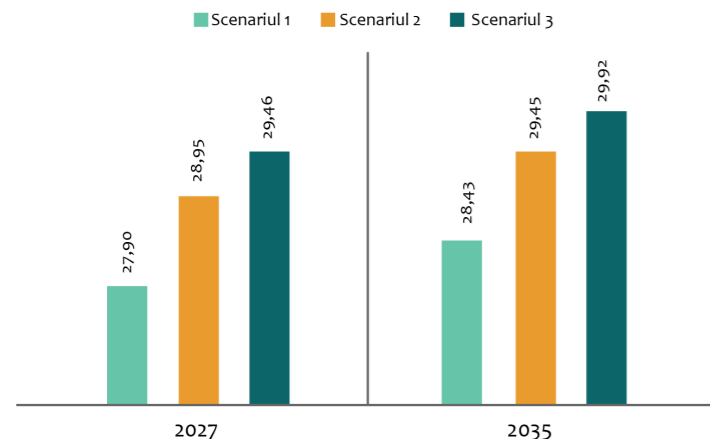


Figura 7.6. Impactul asupra mediului, punctaj total pe scenarii, 2027/2035



Pe baza prognozelor realizate a fost calculată distribuția modală pentru anii de prognoză, din care au fost extrase valorile pentru modurile de transport alternative (transport public, bicicletă, mers pe jos).

Repartiția modală pe scenarii și ani de prognoză este prezentată în graficele de mai jos.

Figura 7.7. Distribuția modală a deplasărilor, Scenariul 1, 2027

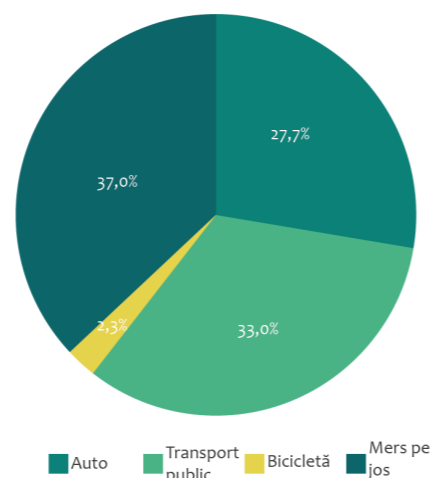


Figura 7.8. Distribuția modală a deplasărilor, Scenariul 1, 2035

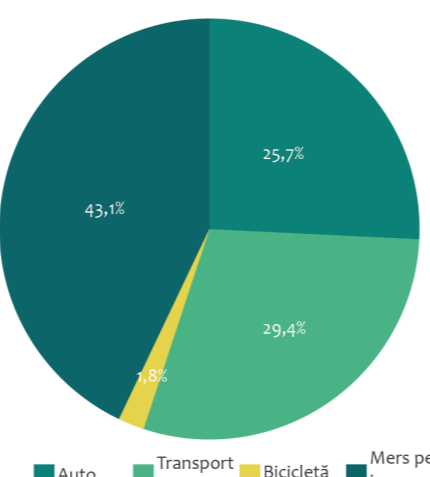


Figura 7.9. Distribuția modală a deplasărilor, Scenariul 2, 2027

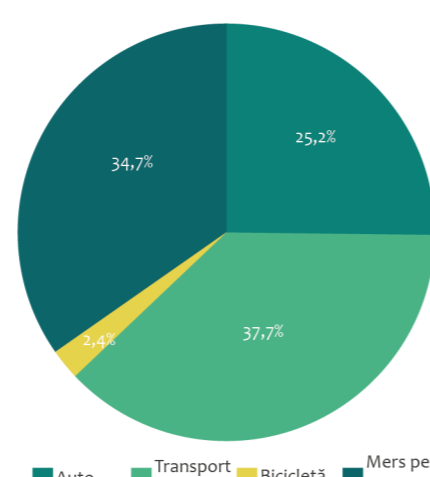


Figura 7.10. Distribuția modală a deplasărilor, Scenariul 2, 2035

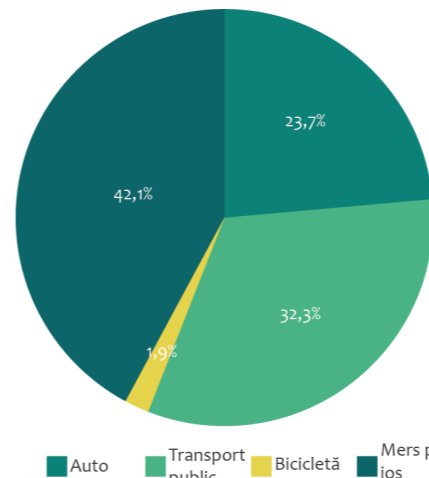


Figura 7.11. Distribuția modală a deplasărilor, Scenariul 3, 2027

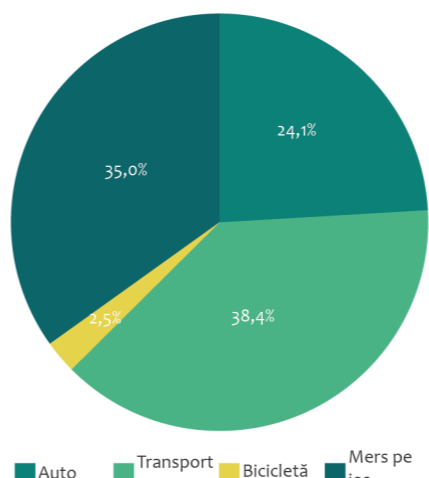
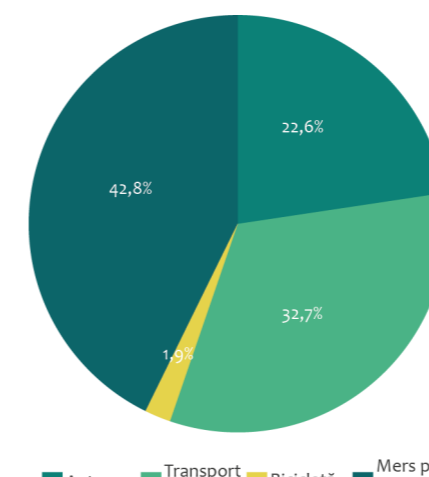


Figura 7.12. Distribuția modală a deplasărilor, Scenariul 3, 2035



După cum se observă, măsurile și proiectele propuse spre implementare prin Scenariul 2, dar mai ales prin Scenariul 3, conduc la o scădere a deplasărilor cu vehiculul personal și la o comutare spre deplasările cu transportul public și bicicleta. Datorită creșterii accesibilității și atractivității acestor două moduri de deplasare, se constată chiar și o comutare de la deplasările pietonale, pentru anii de prognoză, în special pentru anul 2027.

De asemenea, în cadrul Memoriului de prezentare conform Ghidului metodologic privind evaluarea adecvată

de obținere a Avizului de mediu pentru Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Polul de Creștere Iași pentru perioada post 2020, a fost realizată o analiză detaliată pentru estimarea impactului potențial al planului asupra speciilor și habitatelor din arile naturale protejate de interes comunitar și au fost evidențiate măsurile de reducere a impactului potențial asupra acestora.

7.3. ACCESIBILITATE

Accesibilitatea fost evaluată prin utilizarea indicatorului “Loa” (level of accessibility = nivel de accesibilitate), definit ca fiind raportul dintre distanța pe care se desfășoară deplasarea și durata deplasării, aplicat pentru fiecare mod de transport și pentru fiecare pereche O-D obținută prin modelare.

În cazul deplasărilor cu transportul public în determinarea duratei deplasării au fost avute în vedere deplasarea în sine cu mijloacele de transport public, durata de timp necesară pentru deplasarea spre/dispre stația de transport public în comun, durata medie de așteptare în stația de transport public a mijlocului de transport, durata de timp necesară pentru a putea realiza transferuri, atunci când este necesar.

În cazul deplasării cu transportul privat, durata deplasării include durata de timp necesară pentru intrarea/ieșirea din zona de trafic, precum și timpul de deplasare.

Analiza accesibilității permite identificarea deficiențelor structurale la nivel de rețea de transport caracterizate prin lipsa legăturilor rutiere directe pentru transportul public, distanțele mari până la stația de transport în comun, distanțe pe care utilizatorul trebuie să le parcurgă pe jos sau necesitatea a efectua transferul de pe o linie pe alta, respectiv, în cazul deplasării cu autoturismul privat, segmente de infrastructură rutieră cu capacitate redusă de circulație și volume mari de trafic, lipsa oportunităților de parcare în zonele cu atractivitate mare și altele.

Pentru a putea selecta scenariul preferat din punct de vedere al accesibilității indicatorul “Loa” a fost calculat în raport cu zona centrală a orașului. Pentru obținerea unei valori mai corecte a indicatorului, a fost realizată o ponderare în raport cu cererea de pe fiecare relație O-D.

Rezultatele pentru fiecare scenariu și orizont de timp avute în vedere sunt prezentate în tabelul de mai jos.



Tab. 7.7. Indicatori pentru evaluarea accesibilității

Scenariul	S1		S2		S3	
	2027	2035	2027	2035	2027	2035
Valoarea medie a Loa pentru transportul public	4,10	4,20	3,82	3,86	3,64	3,69
Valoarea medie a Loa pentru transportul privat	4,05	4,10	3,92	4,02	3,72	3,73

După cum se observă, ambele scenarii aduc îmbunătățiri ale indicatorilor evaluați. Pentru Scenariul 3, datorită implementării unor măsuri care au drept principal scop promovarea modurilor de transport durabile (transport public, bicicletă și mers pe jos), efectele sunt mai pronunțate în cazul indicatorului referitor la transportul public

Pentru calcularea punctajelor acordate pentru fiecare indicator este utilizată formula:

$$P_i = \frac{V_i \times 10}{V_{opt}}$$

unde:

P_i = punctaj parametrul i

V_i = valoare parametrul i

V_{opt} = valoare optimă a parametrului

În cazul indicatorilor pentru evaluarea accesibilității, valoarea optimă este considerată valoarea minimă, pentru toți indicatorii.

Punctajele rezultate pentru scenariile analizate sunt prezentate în formă tabelară și grafic mai jos:

Tab. 7.8. Puncte acordate pentru indicatorul accesibilitate, pe termen mediu (2027)

Indicator	Scenariul 1	Scenariul 2	Scenariul 3
Valoarea medie a Loa pentru transportul public	8,88	9,53	10,00
Valoarea medie a Loa pentru transportul privat	9,19	9,49	10,00
Punctaj total	18,06	19,02	20,00

Tab. 7.9. Puncte acordate pentru indicatorul accesibilitate, pe termen lung (2035)

Indicator	Scenariul 1	Scenariul 2	Scenariul 3
Valoarea medie a Loa pentru transportul public	8,79	9,56	10,00
Valoarea medie a Loa pentru transportul privat	9,10	9,28	10,00
Punctaj total	18,06	19,02	20,00

Figura 7.13. Accesibilitate, punctaj parametri pe scenarii, 2027

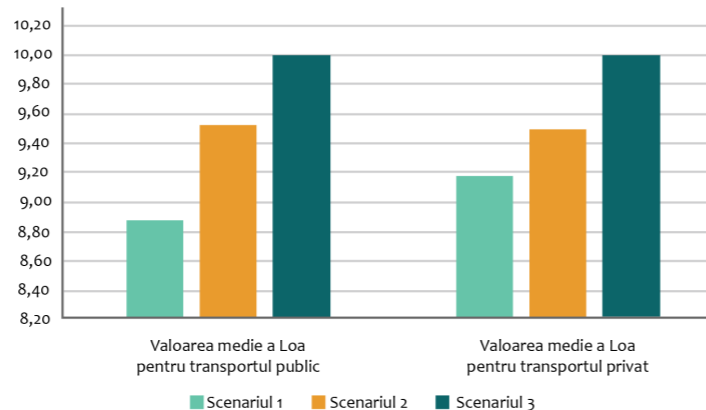


Figura 7.14. Accesibilitate, punctaj parametri pe scenarii, 2035

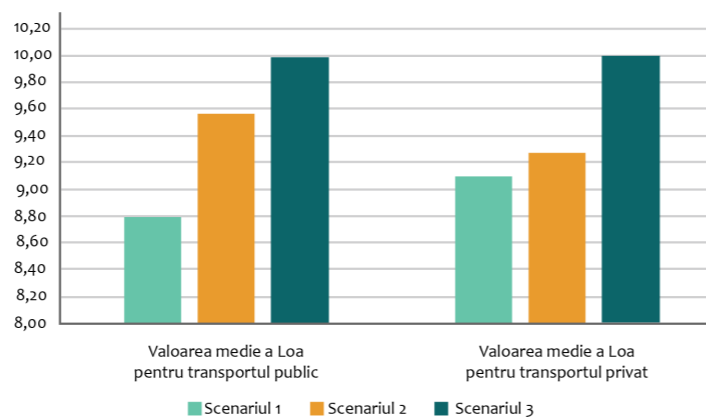
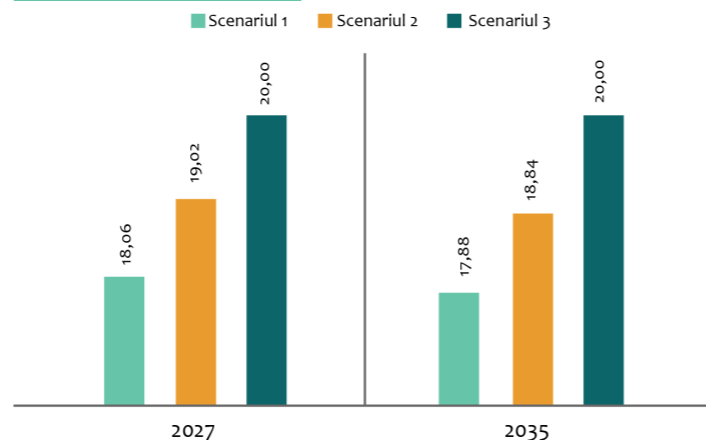


Figura 7.15. Accesibilitate, punctaj total pe scenarii, 2027/2035



7.4. SIGURANȚĂ

Evaluarea siguranței circulației reprezintă o statistică descriptivă pe baza datelor asupra accidentelor din trafic și a analizelor retrospective. O analiza a evoluției viitoare a accidentelor, din care să rezulte o estimare cantitativă a numărului și gravității accidentelor ar necesita o metodă de predicție a accidentelor care nu este disponibilă.

O parte dintre proiectele propuse în cadrul scenariilor de mobilitate au în vedere introducerea de metode de calmare a traficului, refacerea tramei stradale, introducerea de zone pietonale, metode de a reduce volumele de trafic, în special prin atragerea călătorilor spre deplasările alternative și renunțarea la deplasările cu vehiculul personal. Identificarea unei conexiuni între aceste proiecte există, dar determinarea unei relații matematice care să exprime variația numărului de accidente în raport cu un număr așa de mare proiecte este imposibil de realizat. Pentru a ierarhiza cele trei scenarii între ele s-a avut în vedere cuantificarea numărului de vehicule*km pentru fiecare scenariu în parte, pentru fiecare orizont de timp avut în vedere, și anume 2027, respectiv 2035. Se ține astfel cont de gradul de utilizare a rețelei de infrastructuri de transport urbane și periurbane, respectiv de existența unei legături directe de cauzalitate dintre numărul de vehicule care utilizează rețeaua, respectiv de distanța parcursă de acestea.

De asemenea, un alt indicator care poate fi utilizat pentru estimarea creșterii siguranței deplasării în scenariile analizate este numărul de proiecte cu impact direct asupra siguranței inclus în fiecare dintre scenariile respective

Tab. 7.10. Indicatori pentru evaluarea siguranței

Scenariul	S1		S2		S3	
	2027	2035	2027	2035	2027	2035
Orizont de timp	2027	2035	2027	2035	2027	2035
Vehicule*km/zi	939.159	1.794.846	899.999	1.745.438	880.661	1.712.618
Număr proiecte creșterea siguranței deplasărilor cu transportul public	0	0	3	3	9	9
Număr proiecte creșterea siguranței deplasărilor cu bicicleta	1	1	25	25	34	34
Număr proiecte creșterea siguranței deplasărilor pietonale	0	0	17	17	26	26

Pentru calcularea punctajelor acordate pentru fiecare indicator este utilizată formula:

$$P_i = \frac{V_i \times 10}{V_{opt}}$$

unde:

P_i = punctaj parametrul i

V_i = valoare parametrul i

V_{opt} = valoare optimă a parametrului

În cazul indicatorilor pentru evaluarea siguranței, valoarea optimă este considerată valoarea minimă, pentru indicatorul vehicule x km per zi, respectiv valoarea maximă pentru ceilalți indicatori.

Punctajele rezultate pentru scenariile analizate sunt prezentate în formă tabelară și grafic mai jos:

Tab. 7.11. Puncte acordate pentru indicatorul siguranță, pe termen mediu (2027)

Indicator	Scenariul 1	Scenariul 2	Scenariul 3
Vehicule x km/zi	9,38	9,79	10,00
Număr proiecte creșterea siguranței deplasărilor cu transportul public	0,00	3,33	10,00
Număr proiecte creșterea siguranței deplasărilor cu bicicleta	0,29	7,35	10,00
Număr proiecte creșterea siguranței deplasărilor pietonale	0,00	6,54	10,00
Punctaj total	9,67	27,01	40,00

Tab. 7.12. Puncte acordate pentru indicatorul siguranță, pe termen lung (2035)

Indicator	Scenariul 1	Scenariul 2	Scenariul 3
Vehicule x km/zi	9,54	9,81	10,00
Număr proiecte creșterea siguranței deplasărilor cu transportul public	0,00	3,33	10,00
Număr proiecte creșterea siguranței deplasărilor cu bicicleta	0,29	7,35	10,00
Număr proiecte creșterea siguranței deplasărilor pietonale	0,00	6,54	10,00
Punctaj total	9,84	27,04	40,00

Figura 7.16. Siguranță, punctaj parametri pe scenarii, 2027

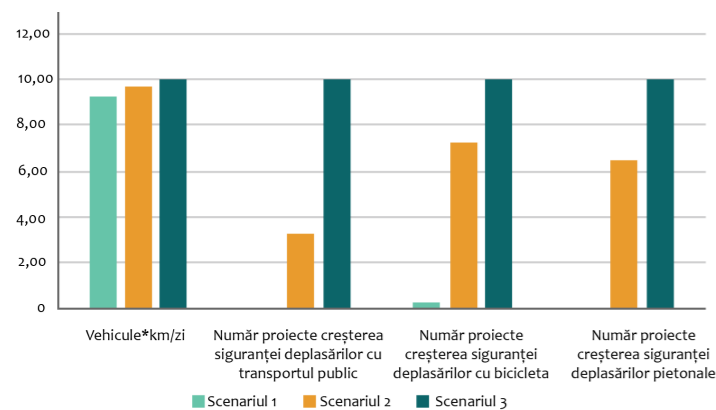


Figura 7.17. Siguranță, punctaj parametri pe scenarii, 2035

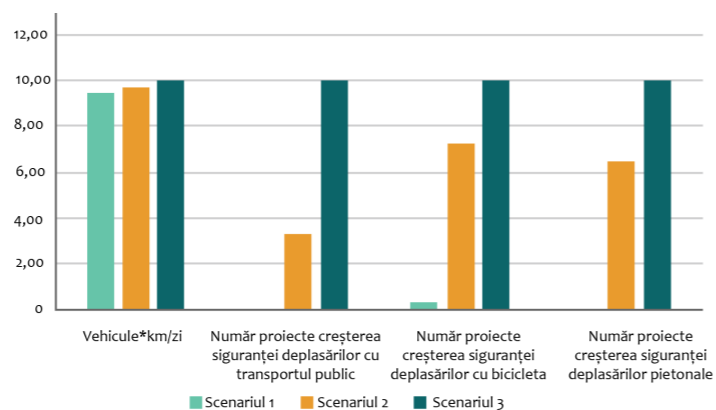
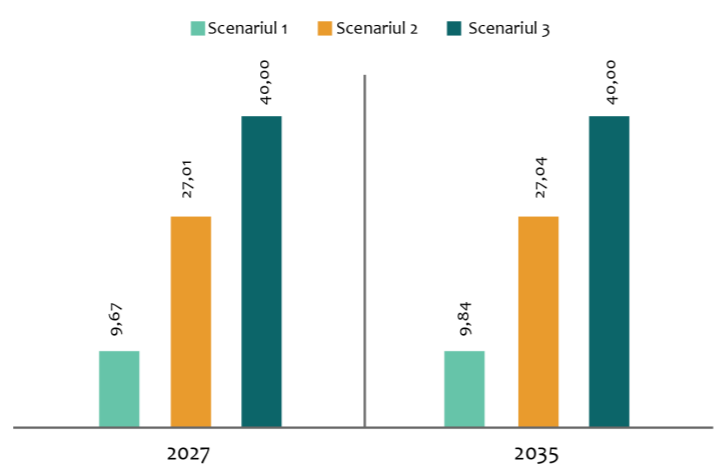
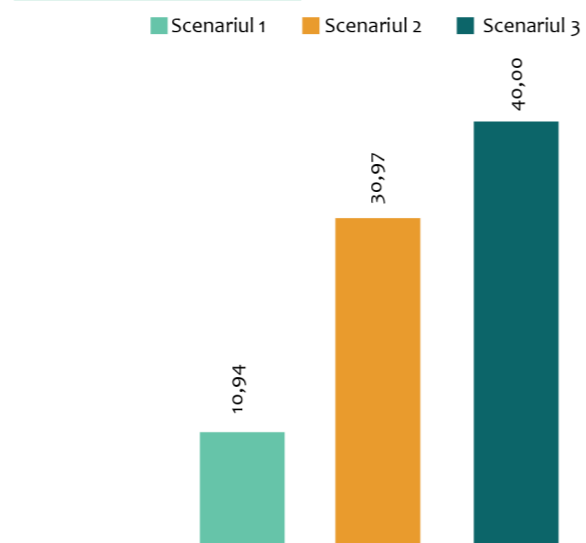


Figura 7.18. Siguranță, punctaj total pe scenarii, 2027/2035



După cum se observă, Scenariul 3 obține punctajul maxim, acest lucru fiind evidențiat și în graficul de mai jos. Diferența de punctaj arată importanța măsurilor și acțiunilor referitoare la sistemele inteligente de transport, aplicațiile smart și cele dedicate intermodalității, pentru siguranța tuturor utilizatorilor sistemului de transport.

Figura 7.19. Siguranță, punctaj total pe scenarii



7.5. CALITATEA VIEȚII

Pentru evaluări este propus următorul indicator: număr de proiecte ce au în vedere crearea de zone pietonale, îmbunătățiri ale accesului în/din cartiere, modernizări ale mijloacelor de transport, implementare de terminale multimodale, etc. Ierarhizarea acestora în funcție de importanța pe care o au în raport cu calitatea vieții a permis alegerea doar a acelor proiecte cu efecte benefice pentru acest indicator. Efectele acestor proiecte pot fi astfel atât economice, prin creșterea atractivității zonei urbane analizate, cât și favorabile creșterii nivelului calității vieții, prin schimbarea comportamentului rezidenților spre un stil de viață, conform cu principiile dezvoltării durabile, mai prietenos cu mediul înconjurător.

Impactul asupra calității vieții în cazul diferitelor scenarii avute în vedere pentru creșterea mobilității durabile este dat în principal de următorii parametri:

- Extinderea și modernizarea infrastructurii de parcare
 - Creșterea calității transportului public
 - Extinderea și modernizarea infrastructurii pentru bicicliști
 - Extinderea și modernizarea infrastructurii pietonale
- Indicatorii sunt identici pe termen mediu (2027) și lung (2035), prin urmare vor fi evidențiați pentru întreaga perioadă de prognoză.

Tab. 7.13. Indicatori pentru evaluarea calității vieții

Scenariul	S1	S2	S3
Extinderea și modernizarea infrastructurii de parcare	0	38	42
Creșterea calității transportului public	6	41	57
Extinderea și modernizarea infrastructurii pentru bicicliști	2	46	61
Extinderea și modernizarea infrastructurii pietonale	0	18	25

Pentru calcularea punctajelor acordate pentru fiecare indicator este utilizată formula:

$$P_i = \frac{V_i \times 10}{V_{opt}}$$

unde:

- P_i = punctaj parametrul i
- V_i = valoare parametrul i
- V_{opt} = valoare optimă a parametrului

În cazul indicatorilor pentru evaluarea calității vieții, valoarea optimă este considerată valoarea maximă, pentru toți indicatorii.

Punctajele rezultate pentru scenariile analizate sunt prezentate în formă tabelară și grafic mai jos:

Tab. 7.14. Puncte acordate pentru indicatorul calitatea vieții, pe termen lung (2035)

Indicator	Scenariul 1	Scenariul 2	Scenariul 3
Extinderea și modernizarea infrastructurii de parcare	0,00	9,05	10,00
Creșterea calității transportului public	1,05	7,19	10,00
Extinderea și modernizarea infrastructurii pentru bicicliști	0,33	7,54	10,00
Extinderea și modernizarea infrastructurii pietonale	0,00	7,20	10,00
Punctaj total	1,38	30,98	40,00

Figura 7.20. Calitatea vieții, punctaj parametri pe scenarii

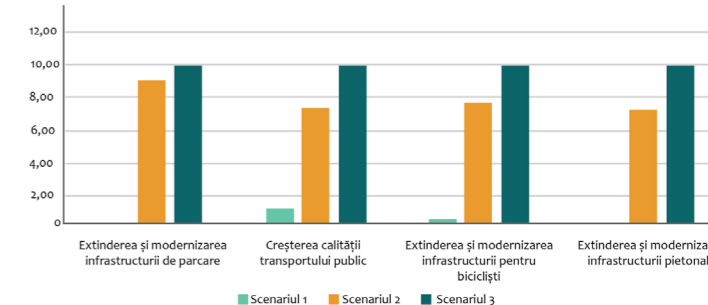
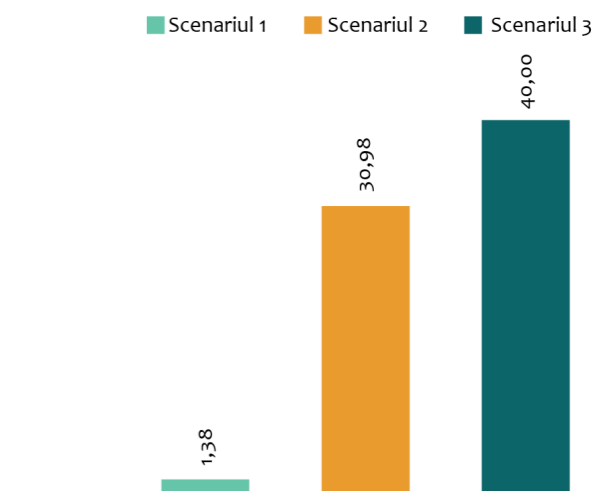


Figura 7.21. Calitatea vieții, punctaj total pe scenarii



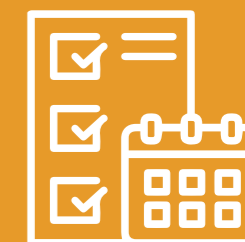
PARTEA 2.
COMPONENTA
DE NIVEL
OPERAȚIONAL





PARTEA 1

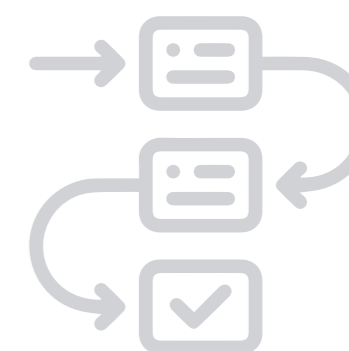
8. CADRUL PENTRU PRIORITIZAREA PROIECTELOR PE TERMEN SCURT, MEDIU ȘI LUNG



8.1. CADRUL DE PRIORITIZARE



8.1.1. ANALIZA MULTICRITERIALĂ



În tabelele următoare sunt specificate proiectele corespunzătoare Planului de acțiune aferent Scenariului 3 pe următoarele categorii:

Repartiția procentuală a indicatorilor evaluați, utilizată pentru ponderarea punctajelor obținute, este următoarea:



Eficiență economică



Impactul asupra mediului



Accesibilitate



Siguranță



Calitatea vieții



Eficiență economică



Impactul asupra mediului



Accesibilitate



Siguranță



Calitatea vieții

În cadrul analizei multicriteriale, așa cum a fost evidențiat în capitolul anterior, se alocă fiecărui scenariu puncte, între 0 și 10 (0 reprezentând varianta cu punctajul cel mai slab, iar 10 varianta cu punctajul cel mai bun). În cazul în care pentru unul dintre criterii există mai mulți indicatori, se calculează totalul indicatorilor pentru criteriul respectiv. Totalurile obținute pentru fiecare criteriu sunt înmulțite cu un factor de ponderare, stabilit în funcție de importanța indicatorului în îndeplinirea obiectivelor strategice ale PMUD și a viziunii asupra mobilității urbane durabile. Compararea sumei valorilor ponderate pentru fiecare scenariu va permite selectarea variantei optime.

În tabelul următor este evidențiat modul în care au fost calculați factorii de ponderare ce vor fi aplicați punctajelor obținute pe fiecare scenariu, pentru fiecare indicator de performanță.

Tab. 8.1. Calculul scorului final ponderat

Criteriu de performanță	Scor maxim	Valoare procentuală calculată	Valoare procentuală țintă	Factor de ponderare	Scor total ponderat
Eficiența economică	50	27,78%	15,00%	0,54	27
Vehiculexkm per zi	10				
Nr deplasari transportul public	10				
Viteze PrT	10				
Distanța medie de deplasare transportul public	10				
Raportul beneficiu/cost	10				
Impactul asupra mediului	30	16,67%	30,00%	1,80	54
Cota modală a transportului public	10				
Cota modală a deplasărilor cu bicicleta	10				
Cota modală a deplasărilor pietonale	10				
Accesibilitate	20	11,11%	20,00%	1,80	36
Valoarea medie a Loa pentru transportul public	10				
Valoarea medie a Loa pentru transportul privat	10				
Siguranță	40	22,22%	10,00%	0,45	18
Vehiculexkm per zi	10				
Număr proiecte creșterea siguranței deplasărilor cu transportul public	10				
Număr proiecte creșterea siguranței deplasărilor cu bicicleta	10				
Număr proiecte creșterea siguranței deplasărilor pietonale	10				
Calitatea vieții	40	22,22%	25,00%	1,13	45
Extinderea și modernizarea infrastructurii de parcare	10				
Creșterea calității transportului public	10				
Extinderea și modernizarea infrastructurii pentru bicicliști	10				
Extinderea și modernizarea infrastructurii pietonale	10				
TOTAL GENERAL	180	100%	100%		180

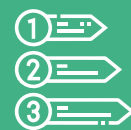


8.1.2. SELECTAREA SCENARIULUI

Aplicând modalitatea de calcul precizată mai sus, rezultatele analizei multicriteriale pentru cele trei scenarii sunt prezentate mai jos, pentru întreaga durată de implementare a PMUD, respectiv orizontul de timp 2035.

În urma analizei multicriteriale, **scenariul recomandat este Scenariul 3 – „a investi în mobilitate urbană durabilă” (extins)**, care a obținut un scor total de 179,47 puncte, comparativ cu Scenariul 1 – 112,39 puncte și Scenariul 2 – 149,01 puncte, după cum rezultă din tabelul următor.

Criteriu de performanță	PUNCTAJ NEPONDERAT			Factor de ponderare	PUNCTAJ FINAL		
	Scenariul 1	Scenariul 2	Scenariul 3		Scenariul 1	Scenariul 2	Scenariul 3
Eficiența economică	41,63	47,86	50,00	0,54	22,48	25,84	27,00
Vehiculexkm per zi	9,54	9,81	10,00		5,15	5,30	5,40
Nr deplasari transportul public	8,98	9,87	10,00		4,85	5,33	5,40
Viteze PrT	9,12	9,76	10,00		4,93	5,27	5,40
Distanța medie de deplasare transportul public	9,24	10,00	10,00		4,99	5,40	5,40
Raportul beneficiu/cost	4,74	8,42	10,00		2,56	4,55	5,40
Impactul asupra mediului	28,43	29,45	29,93	1,80	51,17	53,01	53,87
Cota modală a transportului public	8,98	9,87	10,00		16,17	17,76	18,00
Cota modală a deplasărilor cu bicicleta	9,45	9,82	10,00		17,00	17,67	18,00
Cota modală a deplasărilor pietonale	10,00	9,77	9,93		18,00	17,58	17,87
Accesibilitate	17,88	18,84	20,00	1,80	32,19	33,91	36,00
Valoarea medie a Loa pentru transportul public	8,79	9,56	10,00		15,81	17,21	18,00
Valoarea medie a Loa pentru transportul privat	9,10	9,28	10,00		16,38	16,70	18,00
Siguranță	11,77	28,54	40,00	0,45	5,30	12,84	18,00
Vehiculexkm per zi	9,38	9,79	10,00		4,22	4,40	4,50
Număr proiecte creșterea siguranței deplasărilor cu transportul public	1,72	6,90	10,00		0,78	3,10	4,50
Număr proiecte creșterea siguranței deplasărilor cu bicicleta	0,67	6,00	10,00		0,30	2,70	4,50
Număr proiecte creșterea siguranței deplasărilor pietonale	0,00	5,86	10,00		0,00	2,64	4,50
Calitatea vieții	1,12	20,81	40,00	1,13	1,26	23,41	45,00
Extinderea și modernizarea infrastructurii de parcare	0,00	2,86	10,00		0,00	3,21	11,25
Creșterea calității transportului public	0,79	6,18	10,00		0,89	6,96	11,25
Extinderea și modernizarea infrastructurii pentru bicicliști	0,33	5,90	10,00		0,37	6,64	11,25
Extinderea și modernizarea infrastructurii pietonale	0,00	5,86	10,00		0,00	6,59	11,25
TOTAL GENERAL	100,82	145,49	179,93		112,39	149,01	179,87



8.1.3. PRIORITIZAREA PROIECTELOR DIN CADRUL SCENARIULUI SELECTAT

Așa cum a fost specificat anterior, există mai multe etape care trebuie parcurse de către autoritățile publice pentru a identifica lista de proiecte prioritare care vor fi implementate în perioada 2021-2027 cu finanțare din cadrul POR 2021-2027 sau alte programe operaționale cu finanțare din fonduri europene.

În cadrul acestei etape se va realiza prioritizarea proiectelor (prefiltrarea), conform procedurii detaliate în cap. 5.2, pentru prioritizarea tuturor proiectelor din Scenariul 3, acesta reprezentând scenariul optim selectat. Metoda de

prioritizare ține cont de viziunea de dezvoltare a mobilității urbane durabile, respectiv de obiectivele strategice și ponderile alocate acestora.

În etapa următoare, după preluarea acestor proiecte în portofoliul de proiecte al Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Municipiului Iași și a Zonei Metropolitane, 2021 – 2030, proiectele vor fi supuse procedurii de prioritizare finală de către structura de prioritizare a proiectelor, având în vedere criteriile stabilite în respectivul document strategic, conform Manualului de procedură de prioritizare elaborat și supus votului Consiliului Local.

În tabelul următor sunt prezentate proiectele, în ordinea priorității lor, având în vedere doar viziunea de dezvoltare și indicatorii corespunzători mobilității urbane durabile. În listă nu au fost incluse proiectele corespunzătoare Scenariului S1, care sunt deja aprobate pentru finanțare și implementare.

Tab. 8.2. Prioritizarea proiectelor

Proiect	Eficiența economică	Mediu	Accesibilitate	Siguranță	Calitatea vieții	Suma ponderată
P181. Dezvoltarea unui compartiment având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD	5	5	5	5	5	5,00
P62. Extinderea transportului terestru cu trenul metropolitan	4	5	4	4	5	4,55
P67. Achiziție tramvaie noi	4	5	4	4	5	4,55
P69. Achiziție de autobuze/microbuze noi	4	5	4	4	5	4,55
P70. Rețea de troleibuze și achiziție mijloace de transport cu autonomie extinsă	4	5	4	4	5	4,55
P85. Aplicație de mobilitate pentru integrarea tuturor formelor de transport la nivel urban și periurban	4	4	5	4	5	4,45
P88. Strategie privind prioritizarea transportului public cu autobuzul și de implementare a benzilor dedicate	4	4	5	3	5	4,35
P89. Strategie de implementare a liniilor dedicate transportului public pe șine (tramvai)	4	4	5	3	5	4,35
P90. Metodologie și proceduri de implementare a liniilor dedicate transportului public	4	4	5	3	5	4,35
P80. Extinderea rețelei de stații inteligente de transport public	3	4	5	4	5	4,30
P105. Creșterea atractivității, accesibilității și siguranței deplasărilor cu bicicleta prin intervenții bazate pe Masterplanul de dezvoltare a mobilității alternative	3	4	4	4	5	4,10

Proiect	Eficiența economică	Mediu	Accesibilitate	Siguranță	Calitatea vieții	Suma ponderată
P44. Drum Trans Regio Iași-Vaslui	4	4	4	4	4	4,00
P45. Autostrada A7: Ploiești - Buzău - Focșani - Bacău - Pașcani - Suceava - Siret	4	4	4	4	4	4,00
P46. Autostrada A8 (autostrada Unirii) Pașcani-Iași-Ungheni	4	4	4	4	4	4,00
P119. Sistem intermodal de transport BUS-BIKE și extinderea sistemului de bike sharing Velo City	3	4	4	3	5	4,00
P161. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la zona Rond CUG II	4	4	4	4	4	4,00
P162. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Rond Canta/ Rond Dacia	4	4	4	4	4	4,00
P163. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus în zona Pietei Virgil Sahleanu	4	4	4	4	4	4,00
P168. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Rond Dancu/ Calea Dacilor	4	4	4	4	4	4,00
P173. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Rond Copou	4	4	4	4	4	4,00
P120. Extindere pietonal Zona Centrală	2	4	4	4	5	3,95
P117. Proiect pilot- Prima zona din Municipiul Iași cu emisii zero de carbon – “Zero Emission Zone”	2	5	4	3	4	3,90
P160. Promovarea intermodalității și creșterea accesibilității la transportul feroviar prin reabilitarea infrastructurii rutiere de acces la stațiile de cale ferată și asigurarea unei legături funcționale cu transportul public local	4	4	4	3	4	3,90
P175. Centru Intermodal de Transport Iași „CITI Nord”	4	4	4	3	4	3,90
P176. Centru Intermodal de Transport Iași „CITI Sud”	4	4	4	3	4	3,90
P177. Centru/terminal intermodal în zona gării	4	4	4	3	4	3,90
P178. Centru Operational de Management Integrat al mobilității urbane	4	4	4	3	4	3,90
P84. MobyIași – platformă de ride sharing cu microbuze electrice pentru promovarea soluțiilor de transport în comun pentru elevi și studenți într-un concept de tip MaaS	3	4	4	4	4	3,85
P126. Centrul municipal de promovare a mobilității alternative	3	4	4	4	4	3,85
P138. Implementarea conceptului de trafic real adaptiv, includerea componentei de prioritizare a transportului public local și mobilității alternative	3	4	4	4	4	3,85

Proiect	Eficiența economică	Mediu	Accesibilitate	Siguranță	Calitatea vieții	Suma ponderată
P139. Extinderea sistemului de management al traficului prin integrarea de noi intersecții semaforizate cu funcționare în regim adaptiv și sistem de comunicații	3	4	4	4	4	3,85
P180. Iași Mobility	3	4	4	4	4	3,85
P134. Parcări de tip park&ride în punctele de intrare în Municipiul Iași	4	4	4	2	4	3,80
P77. Modernizarea transportului public integrat și accesibil la nivelul Zonei Urbane Metropolitane (stații de transport public, vehicule de transport public, etc)	3	4	4	3	4	3,75
P78. Creșterea accesibilității pentru utilizatorii deplasărilor cu transportul public prin amenajarea puncte de oprire, căi de acces și parcări pentru deservirea trenului metropolitan pe direcțiile: Gara de Nord – Lețcani, Gara de Nord – Piciorul Lupului (Ciurea), Gara de Nord – Ungheni	3	4	4	3	4	3,75
P81. Auditarea și reabilitarea stațiilor de transport public în comun de pe raza Municipiului Iași și a Zonei Urbane Metropolitane	3	4	4	3	4	3,75
P125. Centru de monitorizarea și implementare a măsurilor de reducere a emisiilor GES – IASI for 55%	3	4	4	3	4	3,75
P136. Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – ITS/ alte infrastructuri TIC (sisteme inteligente de management urban/local)	3	4	4	3	4	3,75
P182. Adaptarea Regulamentului de parcare la nivelul Municipiului Iași în conformitate cu prevederile legislative și de mobilitate în vigoare	3	4	4	3	4	3,75
P68. Achiziție autobuze școlare/microbuze pentru trasee existente și extindere trasee	2	4	4	4	4	3,70
P137. Rețea de treceri de pietoni inteligente (cu senzori de prezență, supraveghere video, creșterea intensității luminoase, avertizare timpurie etc.)	2	4	4	4	4	3,70
P155. Extinderea zonelor de tip shared space cu prioritate pentru pietoni (și bicicliști) în zona centrală a Municipiului Iași	2	4	4	4	4	3,70
P82. Sistem inovativ de taxare pentru mijloacele de transport în comun -pilot	4	3	4	3	4	3,60
P83. Sistem inteligent de managementul transportului public pentru migrarea către conceptul MaaS	4	3	4	3	4	3,60
P124. Soluții de micromobilitate și e-mobilitate	2	4	4	3	4	3,60
P150. Sistem integrat de taxare a intrării autoturismelor în zona centrală a mun. Iași	3	4	4	4	3	3,60
P93. Elaborare strategie de distribuție a mărfurilor, pentru minimizarea impactului asupra traficului general și reducerea emisiilor GES	3	4	3	3	4	3,55
P116. Amenajarea de zone de tip „shared space” cu reglementări pentru prioritizarea mobilității alternative	1	4	4	4	4	3,55
P41. Varianta de ocolire a Municipiului Iași – etapa I – Varianta Sud Obiect 3 – trafic greu	4	3	4	2	4	3,50

Proiect	Eficiența economică	Mediu	Accesibilitate	Siguranță	Calitatea vieții	Suma ponderată
P42. Varianta de ocolire a Municipiului Iași – etapa I – Varianta Sud Obiect 4 – trafic ușor	4	3	4	2	4	3,50
P43. Înființarea centurii ușoare de ocolire a Municipiului Iași	4	3	4	2	4	3,50
P75. Creșterea accesibilității Aeroportului Internațional Iași prin crearea unui coridor dedicat de transport public	3	4	4	3	3	3,50
P92. Hub intermodal zonal transport marfă	4	3	4	2	4	3,50
P111. Bike to School Iași – Creșterea siguranței pistelor de biciclete pentru încurajarea utilizării acestora de elevi și studenți. (delimitări fizice, CCTV, senzori)	2	4	3	4	4	3,50
P127. Sistem municipal inteligent de monitorizare a rețelei de piste de biciclete (bike counting, rute preferate, bike parking, zone de conflict în trafic, etc.)	2	4	3	4	4	3,50
P174. Centru intermodal de transport în proximitatea aeroportului Internațional Iași	4	3	4	2	4	3,50
P132. Parcarea ecologică cu zero emisii de carbon	3	4	3	2	4	3,45
P133. Amenajarea de parcări subterane verzi	3	4	3	2	4	3,45
P142. Sistem municipal integrat de management al parcarilor publice și de reședință	3	3	4	3	4	3,45
P96. Implementarea de sisteme inteligente de cântărire în mișcare la intrările în municipiu, pe arterele dedicate traficului greu	4	3	3	3	4	3,40
P106. Amenajarea unui pasaj supratran pietonal și pentru biciclete la Gara Iași	2	4	3	3	4	3,40
P140. Sistem inteligent de calmare a traficului și creșterea siguranței (retragerea automată a „bumper” în cazul respectării vitezei legale)	2	3	4	4	4	3,40
P118. Rețea de stații de încărcare lente/rapide pentru vehicule electrice	3	4	3	1	4	3,35
P91. Identificare și amenajare zone de parcare pentru vehiculele de transport marfă în proximitatea soselei de centura est	4	3	3	2	4	3,30
P94. Amenajare zona de parcare pentru vehiculele de transport marfă în zona Piața Nicolina	4	3	3	2	4	3,30
P95. Amenajare stații pentru autovehicule destinate transportului public de mărfuri de mică capacitate	4	3	3	2	4	3,30
P99. Studiu de fezabilitate pentru “Eliminarea traficului greu urban prin crearea stațiilor de transfer marfă”	3	4	3	2	3	3,20
P100. Regulament distribuție mărfuri în oraș pentru vehiculele sub 3,5 tone și peste 3,5 tone	3	4	3	2	3	3,20
P113. Rețea de parcări pentru biciclete în zona spațiilor comerciale, parcuri, Universități/facultăți, spații administrative și agrement	1	4	4	3	3	3,20

Proiect	Eficiența economică	Mediu	Accesibilitate	Siguranță	Calitatea vieții	Suma ponderată
P114. Parcări dedicate de biciclete în zona pietelor agroalimentare cu soluții de siguranță (CCTV, control access, etc)	1	4	4	3	3	3,20
P129. Dotare parcuri cu parcări pentru biciclete (Mobilier urban stradal)	1	4	4	3	3	3,20
P86. Înființarea și dotarea flotei a unui sistem de tip DRT pentru asigurarea transportului public la cererea în cartiere cu populație scăzută (inclusiv sistem de management al flotei și software de optimizare rute)	5	2	3	2	4	3,15
P1. Modernizare tramă stradală și realizare pasaj subteran plus relocarea modurilor de transport prin pasajul subteran propus în zona străzilor Anastasie Panu și strada Palat	2	2	4	4	4	3,10
P2. Fluidizarea traficului din intersecția Podu Ros cu Splai Bahlui Mal Drept și Bd. Prof D. Mangeron prin două pasaje supraterrane unidirectionale cu o singură bandă	2	2	4	4	4	3,10
P3. Pod din beton armat cu două benzi carosabile amplasat între str. Sarmisegetusa – Zimbru și strada Alexandru Bărbat	2	2	4	4	4	3,10
P4. Pod din beton armat cu patru benzi carosabile amplasat în prelungirea Bd Dacia și str. Erou Căpitan Aurel Ionescu	2	2	4	4	4	3,10
P5. Construire intersecție denivelată în vederea fluidizării traficului din zona Bucium	2	2	4	4	4	3,10
P20. Reabilitare șos. Iași – Voinești – DJ148A, prin lărgire la 2 benzi pe sens până la intersecția cu Centura Iași, în vederea asigurării unei benzi dedicate transportului public	3	3	4	2	3	3,1
P21. Reabilitarea infrastructurii stradale E583, lărgire la 2 benzi pe sens în vederea asigurării unei benzi dedicate transportului public, reabilitarea rețelei de canalizare ape pluviale și amenajarea de stații de transport public	3	3	4	2	3	3,1
P23. Reabilitare DJ248 prin lărgire pentru asigurarea unei benzi dedicate transportului public, până la intersecția cu Centura Iași	3	3	4	2	3	3,1
P107. Amenajarea unui pasaj supraterran pietonal și pentru biciclete între strada Carpați și Piața Nicolina	2	3	3	3	4	3,10
P108. Amenajarea unui pasaj supraterran pietonal și pentru biciclete- Pasarela Păcurari	2	3	3	3	4	3,10
P109. Reabilitarea pasajului pietonal de la Gara Nicolina	2	3	3	3	4	3,10
P110. Extinderea/îmbunătățirea accesului pietonal și cu bicicleta către Zona de agrement Cîrc	2	3	3	3	4	3,10
P147. Aplicație de tip V2X pentru conectarea vehiculelor la infrastructura activă și managementul traficului	3	3	4	2	3	3,10
P148. Iași traffic map – harta interactivă în timp real cu informații din trafic și planificarea rutelor	3	3	4	2	3	3,10
P12. Îmbunătățirea accesibilității Aeroportului Internațional Iași prin reabilitarea/ înființarea drumurilor de acces	3	2	4	2	4	3,05
P153. Auditarea trecerilor de pietoni din punct de vedere al siguranței și propunerea de măsuri pentru reorganizarea acestora, dacă este cazul	1	3	3	4	4	3,05

Proiect	Eficiența economică	Mediu	Accesibilitate	Siguranță	Calitatea vieții	Suma ponderată
P154. Implementarea zonelor Slow Streets în zonele rezidențiale și în apropierea școlilor	1	3	3	4	4	3,05
P144. MasterPlan de resistemizare a întregii rețele de infrastructură rutieră	3	3	3	3	3	3,00
P151. Platformă digitală de simulare a condițiilor de trafic în cazul unor investiții. (apa-canal/rezidențial/comercial/infrastructură)	3	3	3	3	3	3,00
P141. Extinderea sistemului de impunere a reglementărilor de circulație în vederea creșterii siguranței în trafic și facilitarea comutării către soluțiile nepoluante de mobilitate (camere video inteligente de detecție a trecerii pe roșu, incidente în trafic, identificarea nr de înmatriculare, depășire viteză legală)	2	3	3	4	3	2,95
P56. Extindere infrastructură de tramvai în ZMI (intrare DJ 248) pentru îmbunătățirea accesibilității cu transportul public și reducerea emisiilor de carbon	3	3	3	2	3	2,90
P57. Extinderea liniei de tramvai în zona de vest a municipiului Iași în vederea sporirii accesibilității municipiului cu zona comercială vest și cu comuna Valea Lupului	3	3	3	2	3	2,90
P58. Extindere linii de tramvai către zona metropolitană în vederea creșterii accesibilității cu comuna Holboca și achiziția a două tramvaie	3	3	3	2	3	2,90
P59. Extindere linii de tramvai către zona metropolitană în vederea creșterii accesibilității cu comuna Tomești și achiziția a două tramvaie	3	3	3	2	3	2,90
P60. Extindere linii de tramvai către zona metropolitană în vederea creșterii accesibilității cu comuna Ciurea	3	3	3	2	3	2,90
P97. Strategie logistică urbană/metropolitană Iași cu elaborarea unui studiu de fundamentare	3	3	3	2	3	2,90
P98. Studiu pentru creșterea capacității de tranzit la nivelul zonei urbane și periurbane.	3	3	3	2	3	2,90
P143. Sistem integrat cu mesaje variabile pentru management inteligent al parcărilor publice	3	3	3	2	3	2,90
P149. Rețea de semnalizare rutieră de tip variabil pentru coridoarele principale de transport. (primul coridor cu benzi reversibile)	3	3	3	2	3	2,90
P158. Proiect pilot – 15” Min City - Zona de mobilitate cu accesibilitate către toate punctele de interes în mai puțin de 15 minute.	3	3	3	2	3	2,90
P159. Studiu pentru identificarea și justificarea necesității implementării unei zone cu emisii scăzute (smart low emission zone) prin implementarea de măsuri de limitare a accesului vehiculelor poluante	3	3	3	2	3	2,90
P164. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus local la Gara Ciurea	3	3	3	2	3	2,90
P165. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Gara Piciorul Lupului	3	3	3	2	3	2,90
P166. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus local la Gara Holboca	3	3	3	2	3	2,90

Proiect	Eficiența economică	Mediu	Accesibilitate	Siguranță	Calitatea vieții	Suma ponderată
P167. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Gara Cristesti	3	3	3	2	3	2,90
P169. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus Gara Letcani	3	3	3	2	3	2,90
P170. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Gara Potangeni	3	3	3	2	3	2,90
P171. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Gara Ungheni	3	3	3	2	3	2,90
P172. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Gara Socola/ Bdul. Socola	3	3	3	2	3	2,90
P79. Primul coridor de transport pentru autobuze autonome	2	3	3	3	3	2,85
P121. Creșterea accesibilității deplasărilor alternative prin amenajarea de piste de biciclete în localitățile Zonei Metropolitane Iași: Aroneanu, Bârnova, Ciurea, Comarna, Costuleni, Dobrovăț, Golăiești, Grajduri, Holboca, Lețcani, Miroslava, Mogoșești, Movileni, Popricani, Prisăcani, Rediu, Schitu Duca, Scânteia, Tomești, Țuțora, Ungheni, Valea Lupului, Victoria, Horlești, Românești, Țigănași și Voinești	2	3	3	3	3	2,85
P122. Modernizarea aleilor și trotuarelor principale din comunele Zonei Metropolitane Iași: Aroneanu, Bârnova, Ciurea, Comarna, Costuleni, Dobrovăț, Golăiești, Grajduri, Holboca, Lețcani, Miroslava, Mogoșești, Movileni, Popricani, Prisăcani, Rediu, Schitu Duca, Scânteia, Tomești, Țuțora, Ungheni, Valea Lupului, Victoria, Horlești, Românești, Țigănași și Voinești	2	3	3	3	3	2,85
P123. Soluții alternative de transport public aerian/subteran	2	3	3	3	3	2,85
P156. Crearea unui areal cu prioritate pentru persoanele care se deplasează nemotorizat (pietoni și bicicliști): Cartier Tatarasi – Ciurchi	2	3	3	3	3	2,85
P157. Extinderea arealului cu prioritate pentru pietoni (și bicicliști) în Piata Independentei integrat cu proiectul Parcari colective in zona centrala: pe Bdul. Independentei, in Piata Independentei	2	3	3	3	3	2,85
P179. Citizen Innovation Platform	2	3	3	3	3	2,85
P65. Extinderea și modernizarea depourilor din municipiul Iași – Depou Dacia	4	2	2	2	4	2,80
P66. Relocare depouri pentru tramvaie, autobuze și troleibuze din zonele centrale pe locația fostelor platforme industriale etapa 1	4	2	2	2	4	2,80
P71. Modernizarea sistemului de alimentare cu energie electrică a tramvaielor – rețele contact – inclusiv stații de redresare în Zona Dancu	4	2	2	2	4	2,80
P72. Modernizarea și optimizarea sistemului de alimentare cu energie electrică a transportului public	4	2	2	2	4	2,80
P76. Extinderea terminalului internațional de transport pasageri	4	1	4	1	4	2,80

Proiect	Eficiența economică	Mediu	Accesibilitate	Siguranță	Calitatea vieții	Suma ponderată
P115. Extindere parcări biciclete în zona piețelor agroalimentare cu solutii de siguranta (CCTV, control access, etc)	1	3	3	4	3	2,80
P145. Semnalizare rutiera verticala statica de orientare in Municipiul Iași	1	3	3	4	3	2,80
P73. Sporirea accesibilitatii cu transportul public a cartierului si Garii Socola	2	3	3	2	3	2,75
P74. Asigurarea conectării Spitalului Regional cu rețeaua de transport public	2	3	3	2	3	2,75
P87. Achiziție software simulare transport public local	4	2	3	2	3	2,75
P112. BICISCHOOL Iași – Spatiu multifuncțional de recreere, spot și învățare activă a regulilor de conduită în trafic pentru tinerii bicicliști	1	2	3	4	4	2,75
P146. Sistemizarea, reorganizarea parcarilor colective in zona centrala	2	3	3	2	3	2,75
P9. Imbunatatirea conectivitatii cartierelor Alexandru cel Bun – Galata: Legatura Centura usoara Sud – Str.Sarmisegetuza	3	2	3	3	3	2,70
P10. Imbunatatirea conectivitatii cartierelor Aparatorii Patriei – Alexandru cel Bun: Legatura noua Era Shopping Park – Bdul. Dacia	3	2	3	3	3	2,70
P11. Îmbunătățirea conectivității rețelei de transport public și a cartierelor Păcurari - Alexandru cel Bun: Pasaj rutier și cu linie de tramvai între str. Canta - str. Strămoșilor	3	2	3	3	3	2,70
P135. Proiect integrat de crestere a accesibilitatii pentru persoanele cu dizabilitati in toate zonele urbane ale orasului.	1	2	4	4	3	2,70
P152. Inventarierea și propunerea de măsuri de refacere a tuturor străzilor, în vederea respectării Normativului 51/2012 privind accesul persoanelor cu dizabilități	1	2	4	4	3	2,70
P7. Reparatii capitale infrastructura pasaj superior Socola	1	1	4	4	4	2,65
P8. Reparații capitale infrastructură Pasaj Superior Alexandru cel Bun	1	1	4	4	4	2,65
P128. Dotarea autobuzelor cu solutii de atasare a bicicletelor pentru rutele de tip periurban.	1	3	3	2	3	2,60
P131. Parcări supraterrane/supraetajate colective în cartiere	3	2	3	2	3	2,60
P61. Extindere transport public electric către Aeroportul Iași.	2	3	2	2	3	2,55
P63. Reabilitare linii tramvai Pod Roș – Anastasie Panu și BCU – Triumf (inclusiv Rond)	3	2	2	3	3	2,50
P64. Reabilitare linii tramvai BCU – Triumf (inclusiv Rond)	3	2	2	3	3	2,50
P6. Reabilitarea și modernizarea infrastructurii rutiere afectate de fenomenele hidrometeorologice periculoase	1	2	1	4	4	2,35

Proiect	Eficiența economică	Mediu	Accesibilitate	Siguranță	Calitatea vieții	Suma ponderată
P22. Reabilitare Șos. Iași-Hlincea	3	2	3	2	2	2,35
P24. Reabilitare sos. Barnova/ DJ 247A	3	2	3	2	2	2,35
P25. Reabilitare DC51: DJ248 – Spital Sanatoriul Bârnova	3	2	3	2	2	2,35
P26. Reabilitare DJ248C: Ciurea-Lunca Cetățuiei	3	2	3	2	2	2,35
P27. Reabilitare DC54: Hilita – DN24	3	2	3	2	2	2,35
P28. Reabilitare DJ248B Budești-Hadambu	3	2	3	2	2	2,35
P29. Modernizarea drumului județean Prisăcani-Costuleni	3	2	3	2	2	2,35
P30. Reabilitare DC21A: DJ280E - Reditu - DJ 282	3	2	3	2	2	2,35
P31. Modernizare DJ 249 Sculeni - Frăsuleni - Șendreni	3	2	3	2	2	2,35
P32. Reabilitare DJ249E: DN28 - Tomești - Chiperești - Țuțora	3	2	3	2	2	2,35
P33. AXA 3 - Reabilitare DJ 248B între DJ282 și DN24-DN24C - Zona Metropolitană	3	2	3	2	2	2,35
P34. Reabilitare DJ249D: Țuțora - Moreni (DC34)	3	2	3	2	2	2,35
P35. Reabilitare DJ249D: Prisăcani-Măcărești-Grozești	3	2	3	2	2	2,35
P36. AXA 2 - Reabilitarea și modernizarea infr. interjud. DJ 248A, DJ246 și DJ280 Iași-Dagata	3	2	3	2	2	2,35
P37. Reabilitare și extindere la 4 benzi DN 28 Iași - Tomești, Tronson Tomești	3	2	3	2	2	2,35
P38. Modernizare str. Paun/ DJ248D	3	2	3	2	2	2,35
P130. Derularea de campanii pentru conștientizarea conceptului „mobilitate alternativă”	1	2	2	2	3	2,10
P13. Reabilitarea și modernizarea str. Fermei	2	2	2	2	2	2,00
P14. Reabilitarea și modernizarea str. Trei Fantani	2	2	2	2	2	2,00
P15. Reabilitare Șosea Bucium	2	2	2	2	2	2,00
P16. Reabilitare str. Vișan	2	2	2	2	2	2,00
P17. Modernizare str. Ursulea	2	2	2	2	2	2,00
P18. Reabilitare str. Alexandru Bărbat- Cicoarei	2	2	2	2	2	2,00

Proiect	Eficiența economică	Mediu	Accesibilitate	Siguranță	Calitatea vieții	Suma ponderată
P19. Reabilitarea unui număr de 20 străzi din Municipiul Iași (Strada Nicolae Istrati, Strada Dr. Nicolae Vicol, Aleea Copou, Strada Dumitrascu Cantacuzino, Strada Alexandru Vlahuta, Strada Th.Vascauteanu, Strada Victor Babes, Strada Titu Maiorescu, Strada Pojarniciei, Strada Turcu, Strada George Cosbuc, Varianta Sos. Reditu, Soseaua Munteni, Strada Lupitei, Strada Simion Barnutiu, Strada Albinet, Strada Hotin, Strada Sofia Nadejde, Strada Ion Roată)	2	2	2	2	2	2,00
P39. Programe modernizare/extindere strazi in zona metropolitana (comunele Aroneanu, Bârnova, Ciurea, Comarna, Costuleni, Dobrovăț, Golăiești, Grajduri, Holboca, Lețcani, Miroslava, Mogoșești, Movileni, Popricani, Prisăcani, Reditu, Schitu Duca, Scânteia, Tomești, Țuțora, Ungheni, Valea Lupului, Victoria, Horlești, Românești, Țigănași și Voinești)	2	2	2	2	2	2,00
P40. Amenajare drumuri de exploatație agricolă în zona metropolitană	1	1	1	1	2	1,25

Perioadele de implementare a proiectelor sunt definite ca fiind:



Pe termen scurt: 2022 – 2023



Pe termen mediu: 2022 – 2027



Pe termen lung: 2024 – 2030

Selectarea proiectelor pentru fiecare perioadă ține cont de prioritizarea stabilită anterior, precum și de fondurile care pot fi accesate și vor fi disponibile pentru fiecare interval de timp. În continuare este prezentată perioada de implementare avută în vedere pentru proiectele aferente Scenariului 3, precum și costul estimat al acestor proiecte. Costurile proiectelor incluse în Scenariul S1 nu sunt specificate în tabel, acestea nefăcând parte din anvelopa bugetară a PMUD pentru perioada 2021-2027.

Tab. 8.3. Perioada de implementare și costul proiectelor

Proiect	Cost (Euro, TVA inclus)	Perioada de implementare
P1. Modernizare tramă stradală și realizare pasaj subteran plus relocarea modurilor de transport prin pasajul subteran propus în zona străzilor Anastasie Panu și strada Palat	42.600.000	2022-2027
P2. Fluidizarea traficului din intersecția Podu Ros cu Splai Bahlui Mal Drept și Bd. Prof D. Mangeron prin două pasaje supraterrane unidirectionale cu o singură bandă	14.289.135	2022-2030
P3. Pod din beton armat cu două benzi carosabile amplasat între str. Sarmisegetusa – Zimbru și strada Alexandru Bărbat	1.586.146	2022-2030
P4. Pod din beton armat cu patru benzi carosabile amplasat în prelungirea Bd Dacia și str. Erou Căpitan Aurel Ionescu	2.370.242	2022-2030
P5. Construire intersecție denivelată în vederea fluidizării traficului din zona Bucium	16.777.777	2022-2027
P6. Reabilitarea și modernizarea infrastructurii rutiere afectate de fenomenele hidrometeorologice periculoase	500.000	2022-2027
P7. Reparații capitale infrastructura pasaj superior Socola	10.359.621	2024-2030
P8. Reparații capitale infrastructură Pasaj Superior Alexandru cel Bun	20.630.106	2022-2030
P9. Îmbunătățirea conectivității cartierelor Alexandru cel Bun – Galata: Legatura Centura usoara Sud – Str.Sarmisegetuza	3.500.000	2022-2027
P10. Îmbunătățirea conectivității cartierelor Aparatorii Patriei – Alexandru cel Bun: Legatura noua Era Shopping Park – Bdul. Dacia	8.075.826	2024-2030
P11. Îmbunătățirea conectivității rețelei de transport public și a cartierelor Păcurari - Alexandru cel Bun: Pasaj rutier și cu linie de tramvai între str. Canta - str. Strămoșilor	13.927.320	2024-2030
P12. Îmbunătățirea accesibilității Aeroportului Internațional Iași prin reabilitarea/ infintarea drumurilor de acces	1.293.304	2022-2027
P13. Reabilitarea și modernizarea str. Fermei	600.000	2022-2027
P14. Reabilitarea și modernizarea str. Trei Fantani	1.800.000	2022-2027
P15. Reabilitare Șosea Bucium	18.506.244	2023-2027
P16. Reabilitare str. Vișan	686.600	2024-2030
P17. Modernizare str. Ursulea	320.200	2024-2030
P18. Reabilitare str. Alexandru Bărbat- Cicoarei	1.250.000	2022-2027
P19. Reabilitarea unui număr de 20 străzi din Municipiul Iași (Strada Nicolae Istrati, Strada Dr. Nicolae Vicol, Aleea Copou, Strada Dumitrascu Cantacuzino, Strada Alexandru Vlahuta, Strada Th.Vascauteanu, Strada Victor Babes, Strada Titu Maiorescu, Strada Pojarnicieii, Strada Turcu, Strada George Cosbuc, Varianta Sos. Reditu, Soseaua Munteni, Strada Lupitei, Strada Simion Barnutiu, Strada Albinet, Strada Hotin, Strada Sofia Nadejde, Strada Ion Roată)	17.672.283	2022-2027
P20. Reabilitare șos. Iași – Voinești – DJ148A, prin lărgire la 2 benzi pe sens până la intersecția cu Centura Iași, în vederea asigurării unei benzi dedicate transportului public	2.000.000	2024-2030

Proiect	Cost (Euro, TVA inclus)	Perioada de implementare
P21. Reabilitarea infrastructurii stradale E583, lărgire la 2 benzi pe sens în vederea asigurării unei benzi dedicate transportului public, reabilitarea rețelei de canalizare ape pluviale și amenajarea de stații de transport public	5.000.000	2024-2030
P22. Reabilitare Șos. Iași-Hlincea	2.000.000	2024-2030
P23. Reabilitare DJ248 prin lărgire pentru asigurarea unei benzi dedicate transportului public, până la intersecția cu Centura Iași	4.000.000	2024-2030
P24. Reabilitare șos. Barnova/ DJ 247A	315.000	2024-2030
P25. Reabilitare DC51: DJ248 – Spital Sanatoriul Bârnova	647.200	2024-2030
P26. Reabilitare DJ248C: Ciurea-Lunca Cetățuiei	263.200	2016-2023
P27. Reabilitare DC54: Hilita – DN24	239.700	2024-2030
P28. Reabilitare DJ248B Budești-Hadambu	508.200	2016-2023
P29. Modernizarea drumului județean Prisăcani-Costuleni		2024-2030
P30. Reabilitare DC21A: DJ280E - Reditu - DJ 282	689.000	2024-2030
P31. Modernizare DJ 249 Sculeni - Frăsuleni - Șendreni	1.777.777	2022-2027
P32. Reabilitare DJ249E: DN28 - Tomești - Chiperești - Țuțora	2.035.500	2022-2027
P33. AXA 3 - Reabilitare DJ 248B între DJ282 și DN24-DN24C - Zona Metropolitană	19.091.800	2022-2027
P34. Reabilitare DJ249D: Țuțora - Moreni (DC34)	1.472.700	2022-2027
P35. Reabilitare DJ249D: Prisăcani-Măcărești-Grozești	4.374.600	2022-2027
P36. AXA 2 - Reabilitarea și modernizarea infr. interjud. DJ 248A, DJ246 și DJ280 Iași-Dagata	54.005.400	2022-2027
P37. Reabilitare și extindere la 4 benzi DN 28 Iași - Tomești, Tronson Tomești	1.656.200	2024-2030
P38. Modernizare str. Paun/ DJ248D	1.374.100	2024-2030
P39. Programe modernizare/extindere strazi in zona metropolitana (comunele Aroneanu, Bârnova, Ciurea, Comarna, Costuleni, Dobrovăț, Golăiești, Grajduri, Holboca, Lețcani, Miroslava, Mogoșești, Movileni, Popricani, Prisăcani, Reditu, Schitu Duca, Scânteia, Tomești, Țuțora, Ungheeni, Valea Lupului, Victoria, Horlești, Românești, Țigănași și Voinești)	11.500.000	2022-2027
P40. Amenajare drumuri de exploatație agricolă în zona metropolitană	1.000.000	2022-2027
P41. Varianta de ocolire a Municipiului Iași – etapa I – Varianta Sud Obiect 3 – trafic greu	29.826.060	2022-2027

Proiect	Cost (Euro, TVA inclus)	Perioada de implementare
P42. Varianta de ocolire a Municipiului Iași – etapa I – Varianta Sud Obiect 4 – trafic ușor	24.431.111	2022–2027
P43. Înființarea centurii ușoare de ocolire a Municipiului Iași	45.000.000	2022-2030
P44. Drum Trans Regio Iași-Vaslui	99.500.000	2022-2030
P45. Autostrada A7: Ploiești - Buzău - Focșani - Bacău - Pașcani - Suceava - Siret	1.100.000.000	2022-2030
P46. Autostrada A8 (autostrada Unirii) Pașcani-Iași-Ungheni	748.940.000	2022-2025
P47. Sistem e-ticketing pentru îmbunătățirea mobilității în zona metropolitană Iași		2019-2023
P48. Digitalizare obiective în cadrul proiectului Modernizare Depou Dacia (tramvaie, troleibuze și Autobuze electrice) plus zona de acces depou – pod peste pâraul Rediu, Strada Strămoșilor și Rond Dacia Municipiului Iași (Obiective 1-11)	13.970.600	2022-2024
P49. Sisteme de avertizare și asistență anti-coliziune pentru conducătorii de vehicule dedicate transportului public (tramvaie) din Municipiul Iași (Loturile 1-4)	4.462.500	2022-2024
P50. Sisteme de avertizare și asistență anti-coliziune pentru conducătorii de vehicule dedicate transportului public din Municipiul Iași	1.249.500	2022-2024
P51. Achiziție mijloace de transport public - tramvaie 22 m, Iași	42.840.000	2022-2025
P52. Achiziție mijloace de transport public - autobuze electrice 12 m deal, Brașov, Iași, Sibiu, Slatina, Suceava		2019-2022
P53. Achiziție mijloace de transport public – autobuze electrice 10 m deal, Iași, CJ Neamț, Tg. Mureș	14.458.500	2022-2024
P54. Innoirea parcului de vehicule destinat transportului public pe sine (75)		2019-2023
P55. Innoirea parcului de vehicule destinat transportului public cu vehicule cu emisii reduse de carbon		2019-2023
P56. Extindere infrastructura de tramvai în ZMI (intrare DJ 248) pentru îmbunătățirea accesibilității cu transportul public și reducerea emisiilor de carbon	5.800.000	2022-2027
P57. Extinderea liniei de tramvai în zona de vest a municipiului Iași în vederea sporirii accesibilității municipiului cu zona comercială vest și cu comuna Valea Lupului	11.484.000	2024–2030
P58. Extindere liniei de tramvai către zona metropolitană în vederea creșterii accesibilității cu comuna Holboca și achiziția a două tramvaie	19.200.000	2022-2027
P59. Extindere liniei de tramvai către zona metropolitană în vederea creșterii accesibilității cu comuna Tomești și achiziția a două tramvaie	15.600.000	2022-2027
P60. Extindere liniei de tramvai către zona metropolitană în vederea creșterii accesibilității cu comuna Ciurea	29.600.000	2022-2027
P61. Extindere transport public electric către Aeroportul Iași.	4.950.000	2022-2027

Proiect	Cost (Euro, TVA inclus)	Perioada de implementare
P62. Extinderea transportului terestru cu trenul metropolitan	500.000.000	2022–2030
P63. Reabilitare liniei tramvai Pod Roș – Anastasie Panu și BCU – Triumf (inclusiv Rond)	6.000.000	2022-2027
P64. Reabilitare liniei tramvai BCU – Triumf (inclusiv Rond)	6.000.000	2022-2027
P65. Extinderea și modernizarea depourilor din municipiul Iași – Depou Dacia	46.530.000	2022-2027
P66. Relocare depouri pentru tramvaie, autobuze și troleibuze din zonele centrale pe locația fostelor platforme industriale etapa 1	27.000.000	2022-2027
P67. Achiziție tramvaie noi	23.760.990	2024–2030
P68. Achiziție autobuze școlare/microbuze pentru trasee existente și extindere trasee	1.000.000	2022-2027
P69. Achiziție de autobuze/microbuze noi	4.951.089	2024-2030
P70. Rețea de troleibuze și achiziție mijloace de transport cu autonomie extinsă	8.134.000	2022-2027
P71. Modernizarea sistemului de alimentare cu energie electrică a tramvaielor – rețele contact – inclusiv stații de redresare în Zona Dancu	12.618.000	2022-2027
P72. Modernizarea și optimizarea sistemului de alimentare cu energie electrică a transportului public	5.000.000	2022-2027
P73. Sporirea accesibilității cu transportul public a cartierului și Gării Socola	7.998.800	2024–2030
P74. Asigurarea conectării Spitalului Regional cu rețeaua de transport public	250.000	2022–2027
P75. Creșterea accesibilității Aeroportului Internațional Iași prin crearea unui coridor dedicat de transport public	990.000	2024–2030
P76. Extinderea terminalului internațional de transport pasageri	2.500.000	2022-2027
P77. Modernizarea transportului public integrat și accesibil la nivelul Zonei Urbane Metropolitane (stații de transport public, vehicule de transport public, etc)	36.500.000	2022-2027
P78. Creșterea accesibilității pentru utilizatorii deplasărilor cu transportul public prin amenajarea puncte de oprire, căi de acces și parcuri pentru deservirea trenului metropolitan pe direcțiile: Gara de Nord – Lețcani, Gara de Nord – Piciorul Lupului (Ciurea), Gara de Nord – Ungheni	2.000.000	2022-2027
P79. Primul coridor de transport pentru autobuze autonome	4.950.000	2022-2027
P80. Extinderea rețelei de stații inteligente de transport public	5.600.000	2022-2027
P81. Auditarea și reabilitarea stațiilor de transport public în comun de pe raza Municipiului Iași și a Zonei Urbane Metropolitane	5.000.000	2022-2027
P82. Sistem inovativ de taxare pentru mijloacele de transport în comun -pilot	70.000	2022-2027

Proiect	Cost (Euro, TVA inclus)	Perioada de implementare
P83. Sistem inteligent de managementul transportului public pentru migrarea catre conceptul MaaS	5.500.000	2022-2027
P84. MobyLasi – platformă de ride sharing cu microbuze electrice pentru promovarea soluțiilor de transport în comun pentru elevi și studenți într-un concept de tip MaaS	4.000.000	2022-2027
P85. Aplicatie de mobilitate pentru integrarea tuturor formelor de transport la nivel urban și periurban	1.500.000	2022-2027
P86. Înființarea și dotarea flotei a unui sistem de tip DRT pentru asigurarea transportului public la cererea în cartiere cu populație scăzută (inclusiv sistem de management al flotei și software de optimizare rute)	5.000.000	2022-2027
P87. Achiziție software simulare transport public local	50.000	2022-2027
P88. Strategie privind prioritizarea transportului public cu autobuzul și de implementare a benzilor dedicate	691.812	2024-2030
P89. Strategie de implementare a liniilor dedicate transportului public pe șine (tramvai)	3.328.281	2024-2030
P90. Metodologie și proceduri de implementare a liniilor dedicate transportului public	1.500.000	2022-2027
P91. Identificare și amenajare zone de parcare pentru vehiculele de transport marfă în proximitatea soselei de centura est	2.500.000	2022-2027
P92. Hub intermodal zonal transport marfă	10.000.000	2022-2027
P93. Elaborare strategie de distribuție a mărfurilor, pentru minimizarea impactului asupra traficului general și reducerea emisiilor GES	50.000	2022-2027
P94. Amenajare zona de parcare pentru vehiculele de transport marfă în zona Piața Nicolina	41.100	2024-2030
P95. Amenajare stații pentru autovehicule destinate transportului public de mărfuri de mică capacitate	49.600	2024-2030
P96. Implementarea de sisteme inteligente de cântărire în mișcare la intrările în municipiu, pe arterele dedicate traficului greu	800.000	2022-2027
P97. Strategie logistică urbană/metropolitană Iași cu elaborarea unui studiu de fundamentare	200.000	2024-2030
P98. Studiu pentru creșterea capacității de tranzit la nivelul zonei urbane și periurbane.	50.000	2022-2027
P99. Studiu de fezabilitate pentru “Eliminarea traficului greu urban prin crearea stațiilor de transfer marfă”	10.000	2022-2023
P100. Regulament distribuție mărfuri în oras pentru vehiculele sub 3,5 tone și peste 3,5 tone	10.000	2022-2027
P101. Sistem alternativ de mobilitate urbană utilizând stații automate de închiriere a bicicletelor – Iași Velocity		2019-2023
P102. e-Move – Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Municipiul Iași		2021-2022
P103. Realizarea Master Planului pentru circulația bicicletelor și proiectare, taxe, avize pentru amenajare piste de biciclete pe arterele municipiului Iași		2021-2022
P104. Pistă biciclete axa Nord-Sud a Municipiul Iași	1.404.200	2022-2024

Proiect	Cost (Euro, TVA inclus)	Perioada de implementare
P105. Creșterea atractivității, accesibilității și siguranței deplasărilor cu bicicleta prin intervenții bazate pe Masterplanul de dezvoltare a mobilității alternative	68.000.000	2024-2030
P106. Amenajarea unui pasaj supraterran pietonal și pentru biciclete la Gara Iași	4.086.900	2022-2027
P107. Amenajarea unui pasaj supraterran pietonal și pentru biciclete între strada Carpați și Piața Nicolina	2.500.000	2022-2027
P108. Amenajarea unui pasaj supraterran pietonal și pentru biciclete- Pasarela Păcurari	500.000	2022-2027
P109. Reabilitarea pasajului pietonal de la Gara Nicolina	282.000	2024-2030
P110. Extinderea/îmbunătățirea accesului pietonal și cu bicicleta către Zona de agrement Cîrc	1.000.000	2022-2027
P111. Bike to School Iași – Creșterea siguranței pistelor de biciclete pentru încurajarea utilizării acestora de elevi și studenți. (delimitări fizice, CCTV, senzori,	2.000.000	2022-2027
P112. BICISCHOOL Iași – Spațiu multifuncțional de recreere, spot și învățare activă a regulilor de conduită în trafic pentru tinerii bicicliști	1.000.000	2024-2030
P113. Rețea de parcări pentru biciclete în zona spațiilor comerciale, parcuri, Universități/facultăți, spații administrative și agrement	1.500.000	2022-2027
P114. Parcări dedicate de biciclete în zona pietelor agroalimentare cu soluții de siguranță (CCTV, control access, etc)	300.000	2021-2035
P115. Extindere parcări biciclete în zona piețelor agroalimentare cu soluții de siguranță (CCTV, control access, etc)	386.100	2024-2030
P116. Amenajarea de zone de tip „shared space” cu reglementări pentru prioritizarea mobilității alternative	15.000.000	2022-2027
P117. Proiect pilot- Prima zonă din Municipiul Iași cu emisii zero de carbon – “Zero Emission Zone”	2.000.000	2022-2027
P118. Rețea de stații de încărcare lente/rapide pentru vehicule electrice	8.228.000	2024-2030
P119. Sistem intermodal de transport BUS-BIKE și extinderea sistemului de bike sharing Velo City	2.500.000	2022-2027
P120. Extindere pietonal Zona Centrală	1.000.000	2022-2027
P121. Creșterea accesibilității deplasărilor alternative prin amenajarea de piste de biciclete în localitățile Zonei Metropolitane Iași: Aroneanu, Bârnova, Ciurea, Comarna, Costuleni, Dobrovăț, Golăiești, Grajduri, Holboca, Lețcani, Miroslava, Mogoșești, Movileni, Popricani, Prisăcani, Rădăuți, Schitu Duca, Scânteia, Tomești, Țuțora, Ungheni, Valea Lupului, Victoria, Horlești, Românești, Țigănași și Voinești	10.000.000	2022-2027
P122. Modernizarea aleilor și trotuarelor principale din comunele Zonei Metropolitane Iași: Aroneanu, Bârnova, Ciurea, Comarna, Costuleni, Dobrovăț, Golăiești, Grajduri, Holboca, Lețcani, Miroslava, Mogoșești, Movileni, Popricani, Prisăcani, Rădăuți, Schitu Duca, Scânteia, Tomești, Țuțora, Ungheni, Valea Lupului, Victoria, Horlești, Românești, Țigănași și Voinești	17.250.000	2023-2027
P123. Soluții alternative de transport public aerian/subteran	10.000.000	2022-2027
P124. Soluții de micromobilitate și e-mobilitate	1.980.000	2022-2027

Proiect	Cost (Euro, TVA inclus)	Perioada de implementare
P125. Centru de monitorizarea si implementare a masurilor de reducere a emisiilor GES – IASI for 55%	10.000.000	2022-2027
P126. Centrul municipal de promovare a mobilitatii alternative	150.000	2022-2027
P127. Sistem municipal inteligent de monitorizare a retelei de piste de biciclete (bike counting, rute preferate, bike parking, zone de conflic in trafic, etc.)	1.000.000	2022-2027
P128. Dotarea autobuzelor cu solutii de atasare a bicicletelor pentru rutele de tip periurban.	50.000	2022-2027
P129. Dotare parcuri cu parcări pentru biciclete (Mobilier urban stradal)	50.000	2022-2027
P130. Derularea de campanii pentru conștientizarea conceptului „mobilitate alternativă”	120.000	2022-2027
P131. Parcări supraterrane/supraetajate colective în cartiere	6.066.621	2024-2030
P132. Parcare ecologică cu zero emisii de carbon	7.800.000	2022-2027
P133. Amenajarea de parcări subterane verzi	10.000.000	2022-2027
P134. Parcări de tip park&ride în punctele de intrare în Municipiul Iași	4.200.000	2022-2027
P135. Proiect integrat de crestere a accesibilitatii pentru persoanele cu dizabilitati in toate zonele urbane ale orasului.	15.000.000	2022-2027
P136. Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – ITS/alte infrastructuri TIC (sisteme inteligente de management urban/local)	2.000.000	2022-2030
P137. Retea de treceri de pietoni inteligente (cu senzori de prezenta, supraveghere video, cresterea intensitatii luminoase, avertizare timpurie etc.)	990.000	2022-2027
P138. Implementarea conceptului de trafic real adaptiv, includerea componentei de prioritizare a transportului public local si mobilitatii alternative	1.500.000	2022-2027
P139. Extinderea sistemului de management al traficului prin integrarea de noi intersectii semaforizate cu functionare in regim adaptiv si sistem de comunicatii	5.500.000	2022-2027
P140. Sistem inteligent de calmare a traficului si crestere a sigurantei (retragerea automata a „bumper” in cazul respectarii vitezei legale)	495.000	2022-2027
P141. xtinderea sistemului de impunere a reglementărilor de circulație in vederea cresterii sigurantei in trafic si facilitarea comutarii catre solutiile nepoluante de mobilitate (camere video inteligente de detectie a trecerii pe roșu, incidente in trafic, identificarea nr de inmatriculare, depasire viteza legala)	1.800.000	2022-2027
P142. Sistem municipal integrat de management al parcarilor publice si de resedinta	3.000.000	2022-2027
P143. Sistem integrat cu mesaje variabile pentru management inteligent al parcărilor publice	200.000	2022-2027
P144. MasterPlan de resistemizare a intregii retele de infrastructura rutiera	1.000.000	2022-2027

Proiect	Cost (Euro, TVA inclus)	Perioada de implementare
P145. Semnalizare rutiera verticala statica de orientare in Municipiul Iași	1.095.831	2024–2030
P146. Sistemizarea, reorganizarea parcarilor colective in zona centrala	3.000.000	2022-2027
P147. Aplicatie de tip V2X pentru conecatarea vehiculelor la infrastructura activa si managementul traficului	2.300.000	2022-2027
P148. Iasi traffic map – harta interactiva in timp real cu informatii din trafic si planificarea rutelor	100.000	2022-2027
P149. Retea de semnalizare rutiera de tip variabil pentru coridoarele principale de transport. (primul coridor cu benzi reversibile)	1.400.000	2022-2027
P150. Sistem integrat de taxare a intrarii autoturismelor in zona centrala a mun. Iasi	800.000	2022-2027
P151. Platformă digitală de simulare a conditiilor de trafic in cazul unor investitii. (apa-canal/rezidential/comercial/infrastructura)	1.000.000	2022-2027
P152. Inventarierea și propunerea de măsuri de refacere a tuturor străzilor, în vederea respectării Normativului 51/2012 privind accesul persoanelor cu dizabilități	50.000	2022-2027
P153. Auditarea trecerilor de pietoni din punct de vedere al siguranței și propunerea de măsuri pentru reorganizarea acestora, dacă este cazul	50.000	2022-2027
P154. Implementarea zonelor Slow Streets în zonele rezidențiale și în apropierea școlilor	50.000	2022-2027
P155. Extinderea zonelor de tip shared space cu prioritate pentru pietoni (și bicicliști) în zona centrală a Municipiului Iasi	3.500.000	2022-2027
P156. Crearea unui areal cu prioritate pentru persoanele care se deplasează nemotorizat (pietoni și bicicliști): Cartier Tatarasi – Ciurchi	1.961.289	2024-2030
P157. Extinderea arealului cu prioritate pentru pietoni (și bicicliști) în Piata Independentei integrat cu proiectul Parcări colective in zona centrala: pe Bdul. Independentei, in Piata Independetei	214.434	2024-2030
P158. Proiect pilot – 15” Min City - Zona de mobilitate cu accesibilitate catre toate punctele de interes in mai puțin de 15 minute.	2.000.000	2022-2027
P159. Studiu pentru identificarea și justificarea necesității implementării unei zone cu emisii scăzute (smart low emission zone) prin implementarea de măsuri de limitare a accesului vehiculelor poluante	10.000	2022-2027
P160. Promovarea intermodalității și creșterea accesibilității la transportul feroviar prin reabilitarea infrastructurii rutiere de acces la stațiile de cale ferată și asigurarea unei legături funcționale cu transportul public local	12.000.000	2022-2027
P161. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la zona Rond CUG II	1.500.000	2022-2027
P162. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Rond Canta/ Rond Dacia	200.000	2022-2027
P163. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus in zona Pietei Virgil Sahleanu	200.000	2022-2027
P164. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus local la Gara Ciurea	200.000	2022-2027
P165. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Gara Piciorul Lupului	200.000	2022-2027

Proiect	Cost (Euro, TVA inclus)	Perioada de implementare
P166. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus local la Gara Holboca	200.000	2022-2027
P167. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Gara Cristesti	200.000	2022-2027
P168. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Rond Dancu/ Calea Dacilor	200.000	2022-2027
P169. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus Gara Letcani	200.000	2022-2027
P170. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Gara Potangeni	200.000	2022-2027
P171. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Gara Ungheni	200.000	2022-2027
P172. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Gara Socola/ Bdul. Socola	200.000	2022-2027
P173. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Rond Copou	200.000	2022-2027
P174. Centru intermodal de transport in proximitatea aeroportului International Iasi	2.500.000	2022-2027
P175. Centru Intermodal de Transport Iasi „CITI Nord”	22.159.400	2022-2027
P176. Centru Intermodal de Transport Iasi „CITI Sud”	22.159.400	2022-2027
P177. Centru/terminal intermodal în zona gării	22.159.400	2022-2028
P178. Centru Operational de Management Integrat al mobilității urbane	8.000.000	2022-2027
P179. Citizen Innovation Platform	2.500.000	2022-2029
P180. Iași Mobility	435.600	2022-2027
P181. Dezvoltarea unui compartiment având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD	150.000	2022-2027
P182. Adaptarea Regulamentului de parcare la nivelul Municipiului Iași in conformitate cu prevederile legislative si de mobilitate in vigoare	5.000	2022-2027



8.2. PRIORITĂȚILE STABILITE

În conformitate cu viziunea în ceea ce privește mobilitatea urbană durabilă în Polul de creștere Iași, PMUD vizează pe termen scurt următoarele priorități principale în ceea ce privește mobilitatea urbană durabilă:



A Transport public integrat, inteligent, eficient, accesibil și sigur



B Creșterea calității mediului urban și a calității vieții cetățenilor prin:

— Crearea/modernizarea/extinderea infrastructurii și facilităților necesare pentru deplasările cu bicicleta

— Extinderea zonelor pietonale

— Promovarea intermodalității



Creșterea eficienței sistemului de transport prin implementarea de sisteme inteligente de transport

Prioritățile menționate vor conduce la creșterea performanței sistemului de transport inclusiv în ceea ce privește îmbunătățirea conectivității la nivelul întregii Zone Metropolitane Iași, prin utilizarea modurilor de transport alternative (transport public, bicicletă, pietonal), promovarea schimbului intermodal și îndreptarea spre conceptul de smart-city.

În tabelul următor sunt prezentate proiectele, în ordinea rezultată ca urmare a prioritizării, cu scopul evidențierii faptului că prioritățile Planului de Mobilitate Urbană Durabilă vizează proporțional prioritățile principale menționate anterior.

Tab. 8.4. Corespondența proiectelor cu prioritățile principale

Proiect	Domeniul cheie adresat		
	A	B	C
P181. Dezvoltarea unui compartiment având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD	X	X	X
P62. Extinderea transportului terestru cu trenul metropolitan	X		
P67. Achiziție tramvaie noi	X		
P69. Achiziție de autobuze/microbuze noi	X		
P70. Rețea de troleibuze și achiziție mijloace de transport cu autonomie extinsă	X		
P85. Aplicație de mobilitate pentru integrarea tuturor formelor de transport la nivel urban și periurban	X	X	X
P88. Strategie privind prioritizarea transportului public cu autobuzul și de implementare a benzilor dedicate	X		
P89. Strategie de implementare a liniilor dedicate transportului public pe șine (tramvai)	X		
P90. Metodologie și proceduri de implementare a liniilor dedicate transportului public	X		
P80. Extinderea rețelei de stații inteligente de transport public	X		X
P105. Creșterea atractivității, accesibilității și siguranței deplasărilor cu bicicleta prin intervenții bazate pe Masterplanul de dezvoltare a mobilității alternative		X	X

Proiect	Domeniul cheie adresat		
	A	B	C
P119. Sistem intermodal de transport BUS-BIKE si extinderea sistemului de bike sharing Velo City		X	X
P44. Drum Trans Regio Iași-Vaslui			X
P45. Autostrada A7: Ploiești - Buzău - Focșani - Bacău - Pașcani - Suceava - Siret			X
P46. Autostrada A8 (autostrada Unirii) Pașcani-Iași-Ungheni			X
P161. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la zona Rond CUG II		X	
P162. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Rond Canta/ Rond Dacia		X	
P163. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus in zona Pietei Virgil Sahleanu		X	
P168. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Rond Dancu/ Calea Dacilor		X	
P173. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Rond Copou		X	
P120. Extindere pietonal Zona Centrală		X	
P117. Proiect pilot- Prima zona din Municipiul Iasi cu emisii zero de carbon – “Zero Emission Zone”		X	X
P160. Promovarea intermodalității și creșterea accesibilității la transportul feroviar prin reabilitarea infrastructurii rutiere de acces la stațiile de cale ferată și asigurarea unei legături funcționale cu transportul public local		X	
P175. Centru Intermodal de Transport Iasi „CITI Nord”		X	X
P176. Centru Intermodal de Transport Iasi „CITI Sud”		X	X
P177. Centru/terminal intermodal în zona gării		X	X
P178. Centru Operational de Management Integrat al mobilității urbane		X	X
P84. MobyIasi – platformă de ride sharing cu microbuze electrice pentru promovarea soluțiilor de transport în comun pentru elevi și studenți într-un concept de tip MaaS	X		X
P126. Centrul municipal de promovare a mobilitatii alternative		X	X
P138. Implementarea conceptului de trafic real adaptiv, includerea componentei de prioritizare a transportului public local si mobilitatii alternative	X	X	X
P139. Extinderea sistemului de management al traficului prin integrarea de noi intersectii semaforizate cu functionare in regim adaptiv si sistem de comunicatii	X	X	X
P180. Iași Mobility		X	X

Proiect	Domeniul cheie adresat		
	A	B	C
P134. Parcări de tip park&ride în punctele de intrare în Municipiul Iași	X	X	
P77. Modernizarea transportului public integrat și accesibil la nivelul Zonei Urbane Metropolitane (stații de transport public, vehicule de transport public, etc)	X		X
P78. Creșterea accesibilității pentru utilizatorii deplasărilor cu transportul public prin amenajarea puncte de oprire, căi de acces și parcări pentru deservirea trenului metropolitan pe direcțiile: Gara de Nord – Lețcani, Gara de Nord – Piciorul Lupului (Ciurea), Gara de Nord – Ungheni	X		
P81. Auditarea și reabilitarea stațiilor de transport public în comun de pe raza Municipiului Iași și a Zonei Urbane Metropolitane	X		
P125. Centru de monitorizarea si implementare a masurilor de reducerea a emisiilor GES – IASI for 55%		X	X
P136. Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – ITS/alte infrastructuri TIC (sisteme inteligente de management urban/local)			X
P182. Adaptarea Regulamentului de parcare la nivelul Municipiului Iași în conformitate cu prevederile legislative si de mobilitate in vigoare	X	X	
P68. Achiziție autobuze școlare/microbuze pentru trasee existente și extindere trasee	X		
P137. Retea de treceri de pietoni inteligente (cu senzori de prezenta, supraveghere video, cresterea intensitatii luminoase, avertizare timpurie etc.)		X	X
P155. Extinderea zonelor de tip shared space cu prioritate pentru pietoni (și bicicliști) în zona centrală a Municipiului Iasi		X	
P150. Sistem integrat de taxare a intrării autoturismelor in zona centrala a mun. Iasi		X	X
P82. Sistem inovativ de taxare pentru mijloacele de transport in comun -pilot	X		X
P83. Sistem inteligent de managementul transportului public pentru migrarea catre conceptul MaaS	X		X
P124. Soluții de micromobilitate și e-mobilitate		X	
P93. Elaborare strategie de distribuție a mărfurilor, pentru minimizarea impactului asupra traficului general și reducerea emisiilor GES			
P116. Amenajarea de zone de tip „shared space” cu reglementari pentru prioritizarea mobilitatii alternative		X	
P41. Varianta de ocolire a Municipiului Iași – etapa I – Varianta Sud Obiect 3 – trafic greu			X
P42. Varianta de ocolire a Municipiului Iași – etapa I – Varianta Sud Obiect 4 – trafic ușor			X
P43. Înființarea centurii ușoare de ocolire a Municipiului Iasi			X
P75. Creșterea accesibilității Aeroportului Internațional Iași prin crearea unui coridor dedicat de transport public	X		
P92. Hub intermodal zonal transport marfă			X

Proiect	Domeniul cheie adresat		
	A	B	C
P111. Bike to School Iasi – Creșterea siguranței pistelor de biciclete pentru încurajarea utilizării acestora de elevi și studenți. (delimitări fizice, CCTV, senzori)		X	X
P127. Sistem municipal inteligent de monitorizare a rețelei de piste de biciclete (bike counting, rute preferate, bike parking, zone de conflict în trafic, etc.)		X	X
P174. Centru intermodal de transport în proximitatea aeroportului Internațional Iasi		X	X
P132. Parcare ecologică cu zero emisii de carbon			
P133. Amenajarea de parcuri subterane verzi			
P142. Sistem municipal integrat de management al parcarilor publice și de reședință		X	X
P96. Implementarea de sisteme inteligente de cântărire în mișcare la intrările în municipiu, pe arterele dedicate traficului greu			X
P106. Amenajarea unui pasaj supratran pietonal și pentru biciclete la Gara Iasi		X	
P140. Sistem inteligent de calmare a traficului și creștere a siguranței (retragerea automată a „bumper” în cazul respectării vitezei legale)		X	X
P118. Rețea de stații de încărcare lente/rapide pentru vehicule electrice		X	
P91. Identificare și amenajare zone de parcare pentru vehiculele de transport marfă în proximitatea soselei de centura est			
P94. Amenajare zona de parcare pentru vehiculele de transport marfă în zona Piața Nicolina			
P95. Amenajare stații pentru autovehicule destinate transportului public de mărfuri de mică capacitate			
P99. Studiu de fezabilitate pentru “Eliminarea traficului greu urban prin crearea stațiilor de transfer marfă”			
P100. Regulament distribuție mărfuri în oraș pentru vehiculele sub 3,5 tone și peste 3,5 tone			
P113. Rețea de parcuri pentru biciclete în zona spațiilor comerciale, parcuri, Universități/facultăți, spații administrative și agrement		X	
P129. Dotare parcuri cu parcuri pentru biciclete (Mobilier urban stradal)		X	
P86. Înființarea și dotarea flotei a unui sistem de tip DRT pentru asigurarea transportului public la cererea în cartiere cu populație scăzută (inclusiv sistem de management al flotei și software de optimizare rute)	X		X
P1. Modernizare tramă stradală și realizare pasaj subteran plus relocarea modurilor de transport prin pasajul subteran propus în zona străzilor Anastasie Panu și strada Palat	X		
P2. Fluidizarea traficului din intersecția Podu Ros cu Splai Bahlui Mal Drept și Bd. Prof. D. Mangeron prin două pasaje supratran unidirectionale cu o singură bandă	X	X	
P3. Pod din beton armat cu două benzi carosabile amplasat între str. Sarmisegetusa – Zimbru și strada Alexandru Bărbat			
P4. Pod din beton armat cu patru benzi carosabile amplasat în prelungirea Bd Dacia și str. Erou Căpitan Aurel Ionescu			

Proiect	Domeniul cheie adresat		
	A	B	C
P5. Construire intersecție denivelată în vederea fluidizării traficului din zona Bucium	X	X	
P20. Reabilitare șos. Iași – Voinești – DJ148A, prin lărgire la 2 benzi pe sens până la intersecția cu Centura Iași, în vederea asigurării unei benzi dedicate transportului public	X		
P21. Reabilitarea infrastructurii stradale E583, lărgire la 2 benzi pe sens în vederea asigurării unei benzi dedicate transportului public, reabilitarea rețelei de canalizare ape pluviale și amenajarea de stații de transport public	X		
P23. Reabilitare DJ248 prin lărgire pentru asigurarea unei benzi dedicate transportului public, până la intersecția cu Centura Iași	X		
P107. Amenajarea unui pasaj supratran pietonal și pentru biciclete între strada Carpați și Piața Nicolina		X	
P108. Amenajarea unui pasaj supratran pietonal și pentru biciclete- Pasarela Păcurari		X	
P109. Reabilitarea pasajului pietonal de la Gara Nicolina		X	
P110. Extinderea/îmbunătățirea accesului pietonal și cu bicicleta către Zona de agrement Cîrc		X	
P147. Aplicație de tip V2X pentru conectarea vehiculelor la infrastructura activă și managementul traficului			X
P148. Iasi traffic map – harta interactivă în timp real cu informații din trafic și planificarea rutelor	X	X	X
P12. Îmbunătățirea accesibilității Aeroportului Internațional Iași prin reabilitarea/ înființarea drumurilor de acces	X		
P153. Auditarea trecerilor de pietoni din punct de vedere al siguranței și propunerea de măsuri pentru reorganizarea acestora, dacă este cazul		X	
P154. Implementarea zonelor Slow Streets în zonele rezidențiale și în apropierea școlilor		X	X
P144. MasterPlan de resistemizare a întregii rețele de infrastructura rutieră			X
P151. Platformă digitală de simulare a condițiilor de trafic în cazul unor investiții. (apa-canal/rezidențial/comercial/infrastructura)		X	X
P141. Extinderea sistemului de impunere a reglementărilor de circulație în vederea creșterii siguranței în trafic și facilitarea comutării către soluțiile nepoluante de mobilitate (camere video inteligente de detecție a trecerii pe roșu, incidente în trafic, identificarea nr de înmatriculare, depășire viteza legală)		X	X
P56. Extindere infrastructura de tramvai în ZMI (intrare DJ 248) pentru îmbunătățirea accesibilității cu transportul public și reducerea emisiilor de carbon	X		
P57. Extinderea liniei de tramvai în zona de vest a municipiului Iasi în vederea sporirii accesibilității municipiului cu zona comercială vest și cu comuna Valea Lupului	X		
P58. Extindere liniei de tramvai către zona metropolitană în vederea creșterii accesibilității cu comuna Holboca și achiziția a două tramvaie	X		
P59. Extindere liniei de tramvai către zona metropolitană în vederea creșterii accesibilității cu comuna Tomești și achiziția a două tramvaie	X		
P60. Extindere liniei de tramvai către zona metropolitană în vederea creșterii accesibilității cu comuna Ciurea	X		

Proiect	Domeniul cheie adresat		
	A	B	C
P97. Strategie logistică urbană/metropolitană Iași cu elaborarea unui studiu de fundamentare			X
P98. Studiu pentru creșterea capacității de tranzit la nivelul zonei urbane și periurbane.			
P143. Sistem integrat cu mesaje variabile pentru management inteligent al parcarilor publice		X	X
P149. Retea de semnalizare rutiera de tip variabil pentru coridoarele principale de transport. (primul coridor cu benzi reversibile)		X	X
P158. Proiect pilot – 15” Min City - Zona de mobilitate cu accesibilitate către toate punctele de interes în mai puțin de 15 minute.		X	
P159. Studiu pentru identificarea și justificarea necesității implementării unei zone cu emisii scăzute (smart low emission zone) prin implementarea de măsuri de limitare a accesului vehiculelor poluante		X	
P164. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus local la Gara Ciurea		X	
P165. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Gara Piciorul Lupului		X	
P166. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus local la Gara Holboca		X	
P167. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Gara Cristesti		X	
P169. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus Gara Letcani		X	
P170. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Gara Potangeni		X	
P171. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Gara Ungheni		X	
P172. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Gara Socola/ Bdul. Socola		X	
P79. Primul coridor de transport pentru autobuze autonome	X		X
P121. Creșterea accesibilității deplasărilor alternative prin amenajarea de piste de biciclete în localitățile Zonei Metropolitane Iași: Aroneanu, Bârnova, Ciurea, Comarna, Costuleni, Dobrovăț, Golăiești, Grajduri, Holboca, Lețcani, Miroslava, Mogoșești, Movileni, Popricani, Prisăcani, Reditu, Schitu Duca, Scânteia, Tomești, Țuțora, Ungheni, Valea Lupului, Victoria, Horlești, Românești, Țigănași și Voinești		X	
P122. Modernizarea aleilor și trotuarelor principale din comunele Zonei Metropolitane Iași: Aroneanu, Bârnova, Ciurea, Comarna, Costuleni, Dobrovăț, Golăiești, Grajduri, Holboca, Lețcani, Miroslava, Mogoșești, Movileni, Popricani, Prisăcani, Reditu, Schitu Duca, Scânteia, Tomești, Țuțora, Ungheni, Valea Lupului, Victoria, Horlești, Românești, Țigănași și Voinești		X	
P123. Soluții alternative de transport public aerian/subteran		X	
P156. Crearea unui areal cu prioritate pentru persoanele care se deplasează nemotorizat (pietoni și bicicliști): Cartier Tatarasi – Ciurchi		X	
P157. Extinderea arealului cu prioritate pentru pietoni (și bicicliști) în Piața Independentei integrat cu proiectul Parcări colective în zona centrală: pe Bdul. Independentei, în Piața Independentei		X	

Proiect	Domeniul cheie adresat		
	A	B	C
P179. Citizen Innovation Platform		X	X
P65. Extinderea și modernizarea depourilor din municipiul Iași – Depou Dacia	X		
P66. Relocare depouri pentru tramvaie, autobuze și troleibuze din zonele centrale pe locația fostelor platforme industriale etapa 1	X		
P71. Modernizarea sistemului de alimentare cu energie electrică a tramvaielor – rețele contact – inclusiv stații de redresare în Zona Dancu	X		
P72. Modernizarea și optimizarea sistemului de alimentare cu energie electrică a transportului public	X		
P76. Extinderea terminalului internațional de transport pasageri	X		
P114. Parcări dedicate de biciclete în zona pietelor agroalimentare cu soluții de siguranță (CCTV, control access, etc)		X	X
P115. Extindere parcări biciclete în zona piețelor agroalimentare cu soluții de siguranță (CCTV, control access, etc)		X	X
P145. Semnalizare rutiera verticală statică de orientare în Municipiul Iași			
P73. Sporirea accesibilității cu transportul public a cartierului și Gării Socola	X		
P74. Asigurarea conectării Spitalului Regional cu rețeaua de transport public	X		
P87. Achiziție software simulare transport public local	X		X
P112. BICISCHOOL Iași – Spațiu multifuncțional de recreere, spot și învățare activă a regulilor de conduită în trafic pentru tinerii bicicliști		X	
P146. Sistemizarea, reorganizarea parcarilor colective în zona centrală			
P9. Îmbunătățirea conectivității cartierelor Alexandru cel Bun – Galata: Legatura Centura usora Sud – Str.Sarmisegetuza	X		
P10. Îmbunătățirea conectivității cartierelor Aparatorii Patriei – Alexandru cel Bun: Legatura noua Era Shopping Park – Bdul. Dacia	X		
P11. Îmbunătățirea conectivității rețelei de transport public și a cartierelor Păcurari - Alexandru cel Bun: Pasaj rutier și cu linie de tramvai între str. Canta - str. Strămoșilor	X		
P135. Proiect integrat de creștere a accesibilității pentru persoanele cu dizabilități în toate zonele urbane ale orașului.		X	
P152. Inventarierea și propunerea de măsuri de refacere a tuturor străzilor, în vederea respectării Normativului 51/2012 privind accesul persoanelor cu dizabilități		X	
P7. Reparații capitale infrastructură pasaj superior Socola			
P8. Reparații capitale infrastructură Pasaj Superior Alexandru cel Bun			
P128. Dotarea autobuzelor cu soluții de atasare a bicicletelor pentru rutele de tip periurban.	X	X	
P131. Parcări supraetajate/supraetajate colective în cartiere			

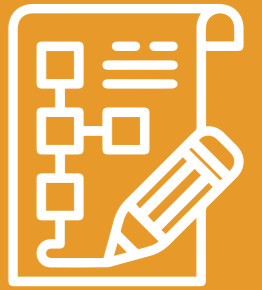
Proiect	Domeniul cheie adresat		
	A	B	C
P61. Extindere transport public electric către Aeroportul Iași.	X		
P63. Reabilitare linii tramvai Pod Roș – Anastasie Panu și BCU – Triumf (inclusiv Rond)	X		
P64. Reabilitare linii tramvai BCU – Triumf (inclusiv Rond)	X		
P6. Reabilitarea și modernizarea infrastructurii rutiere afectate de fenomenele hidrometeorologice periculoase	X	X	
P22. Reabilitare Șos. Iași-Hlincea			
P24. Reabilitare sos. Barnova/ DJ 247A			
P25. Reabilitare DC51: DJ248 – Spital Sanatoriul Bârnova			
P26. Reabilitare DJ248C: Ciurea-Lunca Cetățuui			
P27. Reabilitare DC54: Hilita – DN24			
P28. Reabilitare DJ248B Budesti-Hadambu			
P29. Modernizarea drumului județean Prisăcani-Costuleni			
P30. Reabilitare DC21A: DJ280E - Rediu - DJ 282			
P31. Modernizare DJ 249 Sculeni - Frăsuleni - Șendreni			
P32. Reabilitare DJ249E: DN28 - Tomești - Chiperești - Țuțora			
P33. AXA 3 - Reabilitare DJ 248B între DJ282 și DN24-DN24C - Zona Metropolitană			
P34. Reabilitare DJ249D: Țuțora - Moreni (DC34)			
P35. Reabilitare DJ249D: Prisăcani-Măcărești-Grozești			
P36. AXA 2 - Reabilitarea și modernizarea infr. interjud. DJ 248A, DJ246 și DJ280 Iași-Dagata			
P37. Reabilitare și extindere la 4 benzi DN 28 Iași - Tomești, Tronson Tomești			
P38. Modernizare str. Paun/ DJ248D			
P130. Derularea de campanii pentru conștientizarea conceptului „mobilitate alternativă”		X	
P13. Reabilitarea și modernizarea str. Fermei			
P14. Reabilitarea și modernizarea str. Trei Fantani			
P15. Reabilitare Șosea Bucium			
P16. Reabilitare str. Vișan			
P17. Modernizare str. Ursulea			
P18. Reabilitare str. Alexandru Bărbat- Cicoarei			

Proiect	Domeniul cheie adresat		
	A	B	C
P19. Reabilitarea unui număr de 20 străzi din Municipiul Iași (Strada Nicolae Istrati, Strada Dr. Nicolae Vicol, Aleea Copou, Strada Dumitrascu Cantacuzino, Strada Alexandru Vlahuta, Strada Th.Vascauteanu, Strada Victor Babes, Strada Titu Maiorescu, Strada Pojarniciei, Strada Turcu, Strada George Cosbuc, Varianta Sos. Rediu, Soseaua Munteni, Strada Lupitei, Strada Simion Barnutiu, Strada Albinet, Strada Hotin, Strada Sofia Nadejde, Strada Ion Roată)			
P39. Programe modernizare/extindere strazi in zona metropolitana (comunele Aroneanu, Bârnova, Ciurea, Comarna, Costuleni, Dobrovăț, Golăiești, Grajduri, Holboca, Lețcani, Miroslava, Mogoșești, Movileni, Popricani, Prisăcani, Rediu, Schitu Duca, Scânteia, Tomești, Țuțora, Ungheni, Valea Lupului, Victoria, Horlești, Românești, Țigănași și Voinești)			X
P40. Amenajare drumuri de exploatație agricolă în zona metropolitană			X

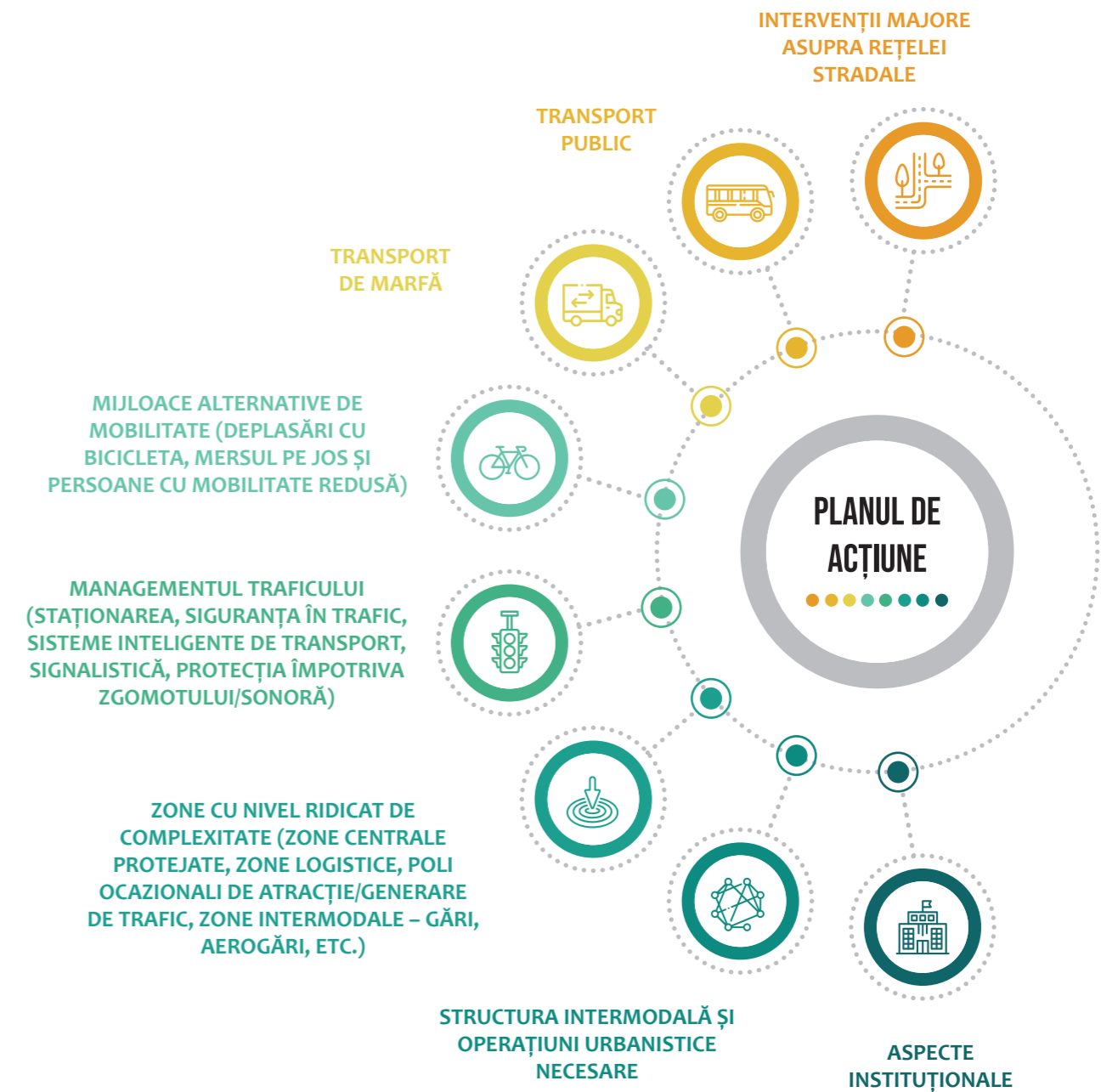


PARTEA 1

9. PLANUL DE ACȚIUNE



În tabelele următoare sunt specificate proiectele corespunzătoare Planului de acțiune aferent Scenariului 3 pe următoarele categorii:



În tabele este prezentat și justificat impactul proiectelor din punct de vedere al mobilității durabile, fiind specificate, de asemenea, sursa de finanțare și încadrarea în obiectivele specifice ale POR 2021-2027, după caz.



9.1. INTERVENȚII MAJORE ASUPRA REȚELEI STRADALE

Tab. 9.1. Impactul și sursa de finanțare a proiectelor. Intervenții majore asupra rețelei stradale.

Proiect	Impact	Sursă de finanțare	Încadrarea în obiectivele specifice ale POR 2021-2027
P7. Reparații capitale infrastructura pasaj superior Socola	Proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor strategice ale mobilității urbane durabile prin creșterea siguranței circulației și reducerea duratelor de călătorie, ceea ce va conduce la îmbunătățirea condițiilor de mediu și a calității vieții cetățenilor.	PNIAS, Buget național, Buget local, credite IFI	NU
P8. Reparații capitale infrastructură Pasaj Superior Alexandru cel Bun	Proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor strategice ale mobilității urbane durabile prin creșterea siguranței circulației, ceea ce va conduce la îmbunătățirea calității vieții cetățenilor.	Buget local	NU
P9. Îmbunătățirea conectivității cartierelor Alexandru cel Bun – Galata: Legatura Centura usoara Sud – Str.Sarmisegetuza	Proiectul contribuie la creșterea accesibilității la rețeaua de transport rutier, inclusiv pentru modurile alternative de deplasare, precum și la reducerea duratelor de deplasare, cu efecte benefice reducerii emisiilor GES și îmbunătățirii parametrilor aferenți mobilității urbane durabile	PR-NE Prioritatea 5, buget local, credite IFI	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P10. Îmbunătățirea conectivității cartierelor Aparatorii Patriei – Alexandru cel Bun: Legatura noua Era Shopping Park – Bdul. Dacia	Proiectul contribuie la creșterea accesibilității la rețeaua de transport rutier, inclusiv pentru modurile alternative de deplasare, precum și la reducerea duratelor de deplasare, cu efecte benefice reducerii emisiilor GES și îmbunătățirii parametrilor aferenți mobilității urbane durabile	PR-NE Prioritatea 4, Buget local, alte surse	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P11. Îmbunătățirea conectivității rețelei de transport public și a cartierelor Păcurari - Alexandru cel Bun: Pasaj rutier și cu linie de tramvai între str. Canta - str. Strămoșilor	Proiectul contribuie la creșterea accesibilității la rețeaua de transport rutier, inclusiv pentru modurile alternative de deplasare, precum și la reducerea duratelor de deplasare, cu efecte benefice reducerii emisiilor GES și îmbunătățirii parametrilor aferenți mobilității urbane durabile	PR-NE Prioritatea 4, buget național, buget parteneriat CJ, buget local	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P12. Îmbunătățirea accesibilității Aeroportului Internațional Iași prin reabilitarea/ infiintarea drumurilor de acces	Proiectul conduce la creșterea accesibilității la un punct important de atragere a deplasărilor, respectiv Aeroportul Internațional Iași.	Buget Local, alte surse	NU

Proiect	Impact	Sursă de finanțare	Încadrarea în obiectivele specifice ale POR 2021-2027
P13. Reabilitarea și modernizarea str. Fermei	Proiectul conduce la creșterea accesibilității la un punct important de atragere a deplasărilor, respectiv Aeroportul Internațional Iași.	Buget local, credite, IFI	NU
P14. Reabilitarea și modernizarea str. Trei Fantani	Reabilitarea și modernizarea rețelei rutiere și asigurarea stării tehnice corespunzătoare a străzilor este o măsură care trebuie implementată continuu, datorită necesității realizării de lucrări periodice de întreținere. Proiectul conduce la sporirea capacității de circulație, a vitezei medii de circulație și la îmbunătățirea gradului de confort și siguranță a utilizatorilor, facilitând totodată integrarea cu viitoarele proiecte de mobilitate urbană a căror locație se suprapune cu zonele de intervenție.	PNDL, buget național, buget local	NU
P15. Reabilitare Șosea Bucium	Reabilitarea și modernizarea rețelei rutiere și asigurarea stării tehnice corespunzătoare a străzilor este o măsură care trebuie implementată continuu, datorită necesității realizării de lucrări periodice de întreținere. Proiectul conduce la sporirea capacității de circulație, a vitezei medii de circulație și la îmbunătățirea gradului de confort și siguranță a utilizatorilor, facilitând totodată integrarea cu viitoarele proiecte de mobilitate urbană a căror locație se suprapune cu zonele de intervenție.	Buget Local	NU
P16. Reabilitare str. Vișan	Reabilitarea și modernizarea rețelei rutiere și asigurarea stării tehnice corespunzătoare a străzilor este o măsură care trebuie implementată continuu, datorită necesității realizării de lucrări periodice de întreținere. Proiectul conduce la sporirea capacității de circulație, a vitezei medii de circulație și la îmbunătățirea gradului de confort și siguranță a utilizatorilor, facilitând totodată integrarea cu viitoarele proiecte de mobilitate urbană a căror locație se suprapune cu zonele de intervenție.	Buget local, credite IFI, Alte surse	NU

Proiect	Impact	Sursă de finanțare	Încadrarea în obiectivele specifice ale POR 2021-2027
P17. Modernizare str. Ursulea	Reabilitarea și modernizarea rețelei rutiere și asigurarea stării tehnice corespunzătoare a străzilor este o măsură care trebuie implementată continuu, datorită necesității realizării de lucrări periodice de întreținere. Proiectul conduce la sporirea capacității de circulație, a vitezei medii de circulație și la îmbunătățirea gradului de confort și siguranță a utilizatorilor, facilitând totodată integrarea cu viitoarele proiecte de mobilitate urbană a căror locație se suprapune cu zonele de intervenție.	Buget local	NU
P18. Reabilitare str. Alexandru Bărbat-Cicoarei	Reabilitarea și modernizarea rețelei rutiere și asigurarea stării tehnice corespunzătoare a străzilor este o măsură care trebuie implementată continuu, datorită necesității realizării de lucrări periodice de întreținere. Proiectul conduce la sporirea capacității de circulație, a vitezei medii de circulație și la îmbunătățirea gradului de confort și siguranță a utilizatorilor, facilitând totodată integrarea cu viitoarele proiecte de mobilitate urbană a căror locație se suprapune cu zonele de intervenție.	PNI Anghel Saligny, buget național, buget local, credite IFI	NU
P19. Reabilitarea unui număr de 20 străzi din Municipiul Iași (Strada Nicolae Istrati, Strada Dr. Nicolae Vicol, Aleea Copou, Strada Dumitrascu Cantacuzino, Strada Alexandru Vlahuta, Strada Th.Vascauteanu, Strada Victor Babes, Strada Titu Maiorescu, Strada Pojarniciei, Strada Turcu, Strada George Cosbuc, Varianta Sos. Rediu, Soseaua Munteni, Strada Lupitei, Strada Simion Barnutiu, Strada Albinet, Strada Hotin, Strada Sofia Nadejde, Strada Ion Roată)	Reabilitarea și modernizarea rețelei rutiere și asigurarea stării tehnice corespunzătoare a străzilor este o măsură care trebuie implementată continuu, datorită necesității realizării de lucrări periodice de întreținere. Proiectul conduce la sporirea capacității de circulație, a vitezei medii de circulație și la îmbunătățirea gradului de confort și siguranță a utilizatorilor, facilitând totodată integrarea cu viitoarele proiecte de mobilitate urbană a căror locație se suprapune cu zonele de intervenție.	PNIAS, Buget Local	NU

Proiect	Impact	Sursă de finanțare	Încadrarea în obiectivele specifice ale POR 2021-2027
P20. Reabilitare șos. Iași – Voinești – DJ148A, prin lărgire la 2 benzi pe sens până la intersecția cu Centura Iași, în vederea asigurării unei benzi dedicate transportului public	Reabilitarea infrastructurii rutiere contribuie la creșterea accesibilității și conexiunii cu ZMI. Proiectul conduce la creșterea eficienței și atractivității transportului public, prin asigurarea benzii dedicate, precum și la sporirea capacității de circulație, a vitezei medii de circulație și la îmbunătățirea gradului de confort și siguranță a utilizatorilor, facilitând totodată integrarea cu viitoarele proiecte de mobilitate urbană a căror locație se suprapune cu zonele de intervenție.	Credite IFI, Buget local, Buget Consiliul Județean Iași	Axa Prioritară 5 – Nord-Est – O regiune mai accesibilă
P21. Reabilitarea infrastructurii stradale E583, lărgire la 2 benzi pe sens în vederea asigurării unei benzi dedicate transportului public, reabilitarea rețelei de canalizare ape pluviale și amenajarea de stații de transport public	Reabilitarea infrastructurii rutiere contribuie la creșterea accesibilității și conexiunii cu ZMI. Proiectul conduce la creșterea eficienței și atractivității transportului public, prin asigurarea benzii dedicate, precum și la sporirea capacității de circulație, a vitezei medii de circulație și la îmbunătățirea gradului de confort și siguranță a utilizatorilor, facilitând totodată integrarea cu viitoarele proiecte de mobilitate urbană a căror locație se suprapune cu zonele de intervenție.	Credite IFI, Buget local, Buget Consiliul Județean Iași	Axa Prioritară 5 – Nord-Est – O regiune mai accesibilă
P22. Reabilitare Șos. Iași-Hlincea	Reabilitarea infrastructurii rutiere contribuie la creșterea accesibilității și conexiunii cu ZMI. Proiectul conduce la sporirea capacității de circulație, a vitezei medii de circulație și la îmbunătățirea gradului de confort și siguranță a utilizatorilor, facilitând totodată integrarea cu viitoarele proiecte de mobilitate urbană a căror locație se suprapune cu zonele de intervenție.	Credite IFI, Buget local, Buget Consiliul Județean Iași	Axa Prioritară 5 – Nord-Est – O regiune mai accesibilă
P23. Reabilitare DJ248 prin lărgire pentru asigurarea unei benzi dedicate transportului public, până la intersecția cu Centura Iași	Reabilitarea infrastructurii rutiere contribuie la creșterea accesibilității și conexiunii cu ZMI. Proiectul conduce la creșterea eficienței și atractivității transportului public, prin asigurarea benzii dedicate, precum și la sporirea capacității de circulație, a vitezei medii de circulație și la îmbunătățirea gradului de confort și siguranță a utilizatorilor, facilitând totodată integrarea cu viitoarele proiecte de mobilitate urbană a căror locație se suprapune cu zonele de intervenție.	Credite IFI, Buget local, Buget Consiliul Județean Iași	Axa Prioritară 5 – Nord-Est – O regiune mai accesibilă

Proiect	Impact	Sursă de finanțare	Încadrarea în obiectivele specifice ale POR 2021-2027
P24. Reabilitare sos. Barnova/ DJ 247A	Reabilitarea infrastructurii rutiere contribuie la creșterea accesibilității și conexiunii cu ZMI. Proiectul conduce la sporirea capacității de circulație, a vitezei medii de circulație și la îmbunătățirea gradului de confort și siguranță a utilizatorilor, facilitând totodată integrarea cu viitoarele proiecte de mobilitate urbană a căror locație se suprapune cu zonele de intervenție.	Credite IFI, Buget local, Buget Consiliul Județean Iași	Axa Prioritară 5 – Nord-Est – O regiune mai accesibilă
P25. Reabilitare DC51: DJ248 – Spital Sanatoriul Bârnova	Reabilitarea infrastructurii rutiere contribuie la creșterea accesibilității și conexiunii cu ZMI. Proiectul conduce la sporirea capacității de circulație, a vitezei medii de circulație și la îmbunătățirea gradului de confort și siguranță a utilizatorilor, facilitând totodată integrarea cu viitoarele proiecte de mobilitate urbană a căror locație se suprapune cu zonele de intervenție.	Credite IFI, Buget Consiliul Județean Iași	Axa Prioritară 5 – Nord-Est – O regiune mai accesibilă
P26. Reabilitare DJ248C: Ciurea-Lunca Cetățuii	Reabilitarea infrastructurii rutiere contribuie la creșterea accesibilității și conexiunii cu ZMI. Proiectul conduce la sporirea capacității de circulație, a vitezei medii de circulație și la îmbunătățirea gradului de confort și siguranță a utilizatorilor, facilitând totodată integrarea cu viitoarele proiecte de mobilitate urbană a căror locație se suprapune cu zonele de intervenție.	Credite IFI, PR-NE Prioritatea 5, Buget Consiliul Județean Iași	Axa Prioritară 5 – Nord-Est – O regiune mai accesibilă
P27. Reabilitare DC54: Hilita – DN24	Reabilitarea infrastructurii rutiere contribuie la creșterea accesibilității și conexiunii cu ZMI. Proiectul conduce la sporirea capacității de circulație, a vitezei medii de circulație și la îmbunătățirea gradului de confort și siguranță a utilizatorilor, facilitând totodată integrarea cu viitoarele proiecte de mobilitate urbană a căror locație se suprapune cu zonele de intervenție.	Credite IFI, Buget Consiliul Județean Iași	Axa Prioritară 5 – Nord-Est – O regiune mai accesibilă
P28. Reabilitare DJ248B Budești-Hadambu	Reabilitarea infrastructurii rutiere contribuie la creșterea accesibilității și conexiunii cu ZMI. Proiectul conduce la sporirea capacității de circulație, a vitezei medii de circulație și la îmbunătățirea gradului de confort și siguranță a utilizatorilor, facilitând totodată integrarea cu viitoarele proiecte de mobilitate urbană a căror locație se suprapune cu zonele de intervenție.	Credite IFI, Buget Consiliul Județean Iași	Axa Prioritară 5 – Nord-Est – O regiune mai accesibilă

Proiect	Impact	Sursă de finanțare	Încadrarea în obiectivele specifice ale POR 2021-2027
P29. Modernizarea drumului județean Prisăcani-Costuleni	Reabilitarea infrastructurii rutiere contribuie la creșterea accesibilității și conexiunii cu ZMI. Proiectul conduce la sporirea capacității de circulație, a vitezei medii de circulație și la îmbunătățirea gradului de confort și siguranță a utilizatorilor, facilitând totodată integrarea cu viitoarele proiecte de mobilitate urbană a căror locație se suprapune cu zonele de intervenție.	Credite IFI, Buget Consiliul Județean Iași	Axa Prioritară 5 – Nord-Est – O regiune mai accesibilă
P30. Reabilitare DC21A: DJ280E - Rediu - DJ 282	Reabilitarea infrastructurii rutiere contribuie la creșterea accesibilității și conexiunii cu ZMI. Proiectul conduce la sporirea capacității de circulație, a vitezei medii de circulație și la îmbunătățirea gradului de confort și siguranță a utilizatorilor, facilitând totodată integrarea cu viitoarele proiecte de mobilitate urbană a căror locație se suprapune cu zonele de intervenție.	Credite IFI, Buget Consiliul Județean Iași	Axa Prioritară 5 – Nord-Est – O regiune mai accesibilă
P31. Modernizare DJ 249 Sculeni - Frăsuleni - Șendreni	Reabilitarea infrastructurii rutiere contribuie la creșterea accesibilității și conexiunii cu ZMI. Proiectul conduce la sporirea capacității de circulație, a vitezei medii de circulație și la îmbunătățirea gradului de confort și siguranță a utilizatorilor, facilitând totodată integrarea cu viitoarele proiecte de mobilitate urbană a căror locație se suprapune cu zonele de intervenție.	Credite IFI, Buget local, Fonduri guvernamentale, PR-NE Prioritatea 5, Alte surse, Buget Consiliul Județean Iași	Axa Prioritară 5 – Nord-Est – O regiune mai accesibilă
P32. Reabilitare DJ249E: DN28 - Tomești - Chiperești - Țuțora	Reabilitarea infrastructurii rutiere contribuie la creșterea accesibilității și conexiunii cu ZMI. Proiectul conduce la sporirea capacității de circulație, a vitezei medii de circulație și la îmbunătățirea gradului de confort și siguranță a utilizatorilor, facilitând totodată integrarea cu viitoarele proiecte de mobilitate urbană a căror locație se suprapune cu zonele de intervenție.	Credite IFI, Buget local, Fonduri guvernamentale, PR-NE Prioritatea 5, Alte surse, Buget Consiliul Județean Iași	Axa Prioritară 5 – Nord-Est – O regiune mai accesibilă
P33. AXA 3 - Reabilitare DJ 248B între DJ282 și DN24-DN24C - Zona Metropolitană	Reabilitarea infrastructurii rutiere contribuie la creșterea accesibilității și conexiunii cu ZMI. Proiectul conduce la sporirea capacității de circulație, a vitezei medii de circulație și la îmbunătățirea gradului de confort și siguranță a utilizatorilor, facilitând totodată integrarea cu viitoarele proiecte de mobilitate urbană a căror locație se suprapune cu zonele de intervenție.	Credite IFI, Buget local, Fonduri guvernamentale, PR-NE Prioritatea 5, Alte surse, Buget Consiliul Județean Iași	Axa Prioritară 5 – Nord-Est – O regiune mai accesibilă

Proiect	Impact	Sursă de finanțare	Încadrarea în obiectivele specifice ale POR 2021-2027
P34. Reabilitare DJ249D: Țuțora - Moreni (DC34)	Reabilitarea infrastructurii rutiere contribuie la creșterea accesibilității și conexiunii cu ZMI. Proiectul conduce la sporirea capacității de circulație, a vitezei medii de circulație și la îmbunătățirea gradului de confort și siguranță a utilizatorilor, facilitând totodată integrarea cu viitoarele proiecte de mobilitate urbană a căror locație se suprapune cu zonele de intervenție.	Credite IFI, Buget local, Fonduri guvernamentale, PR-NE Prioritatea 5, Alte surse, Buget Consiliul Județean Iași	Axa Prioritară 5 – Nord-Est – O regiune mai accesibilă
P35. Reabilitare DJ249D: Prisăcani-Măcărești-Grozești	Reabilitarea infrastructurii rutiere contribuie la creșterea accesibilității și conexiunii cu ZMI. Proiectul conduce la sporirea capacității de circulație, a vitezei medii de circulație și la îmbunătățirea gradului de confort și siguranță a utilizatorilor, facilitând totodată integrarea cu viitoarele proiecte de mobilitate urbană a căror locație se suprapune cu zonele de intervenție.	Credite IFI, Buget local, Fonduri guvernamentale, PR-NE Prioritatea 5, Alte surse, Buget Consiliul Județean Iași	Axa Prioritară 5 – Nord-Est – O regiune mai accesibilă
P36. AXA 2 - Reabilitarea și modernizarea infr. interjud. DJ 248A, DJ246 și DJ280 Iași-Dagata	Reabilitarea infrastructurii rutiere contribuie la creșterea accesibilității și conexiunii cu ZMI. Proiectul conduce la sporirea capacității de circulație, a vitezei medii de circulație și la îmbunătățirea gradului de confort și siguranță a utilizatorilor, facilitând totodată integrarea cu viitoarele proiecte de mobilitate urbană a căror locație se suprapune cu zonele de intervenție.	Credite IFI, Buget local, Fonduri guvernamentale, PR-NE Prioritatea 5, Alte surse, Buget Consiliul Județean Iași	Axa Prioritară 5 – Nord-Est – O regiune mai accesibilă
P37. Reabilitare și extindere la 4 benzi DN 28 Iași - Tomești, Tronson Tomești	Reabilitarea infrastructurii rutiere contribuie la creșterea accesibilității și conexiunii cu ZMI. Proiectul conduce la sporirea capacității de circulație, a vitezei medii de circulație și la îmbunătățirea gradului de confort și siguranță a utilizatorilor, facilitând totodată integrarea cu viitoarele proiecte de mobilitate urbană a căror locație se suprapune cu zonele de intervenție.	POT, Buget CJ, Buget național, credite IFI	Axa Prioritară 5 – Nord-Est – O regiune mai accesibilă
P38. Modernizare str. Paun/DJ248D	Reabilitarea infrastructurii rutiere contribuie la creșterea accesibilității și conexiunii cu ZMI. Proiectul conduce la sporirea capacității de circulație, a vitezei medii de circulație și la îmbunătățirea gradului de confort și siguranță a utilizatorilor, facilitând totodată integrarea cu viitoarele proiecte de mobilitate urbană a căror locație se suprapune cu zonele de intervenție.	Buget local, Buget CJ	Axa Prioritară 5 – Nord-Est – O regiune mai accesibilă

Proiect	Impact	Sursă de finanțare	Încadrarea în obiectivele specifice ale POR 2021-2027
P39. Programe modernizare/extindere strazi in zona metropolitana (comunele Aroneanu, Bârnova, Ciurea, Comarna, Costuleni, Dobrovăț, Golăiești, Grajduri, Holboca, Lețcani, Miroslava, Mogoșești, Movileni, Popricani, Prisăcani, Rediu, Schitu Duca, Scânteia, Tomești, Țuțora, Ungheni, Valea Lupului, Victoria, Horlești, Românești, Țigănași și Voinești)	Reabilitarea infrastructurii rutiere contribuie la creșterea accesibilității în interiorul ZMI, dar și la creșterea siguranței și confortului deplasărilor.	PNIAS, Buget local, Buget național	Axa Prioritară 5 – Nord-Est – O regiune mai accesibilă
P40. Amenajare drumuri de exploatare agricolă în zona metropolitană	Reabilitarea infrastructurii rutiere contribuie la creșterea accesibilității în interiorul ZMI, dar și la creșterea siguranței și confortului deplasărilor.	Buget local, credite IFI, Alte surse	Axa Prioritară 5 – Nord-Est – O regiune mai accesibilă
P41. Varianta de ocolire a Municipiului Iași – etapa I – Varianta Sud Obiect 3 – trafic greu	Prin realizarea variantei ocolitoare se asigură evitarea pătrunderii traficului greu în interiorul municipiului, cu beneficii în ceea ce privește nivelul emisiilor GES. De asemenea, proiectul va conduce la creșterea eficienței economice pentru operatorii de marfă și la creșterea accesibilității pentru vehiculele care tranzitează zona.	POT, PR-NE Prioritatea 5, Buget național	Axa Prioritară 5 – Nord-Est – O regiune mai accesibilă
P42. Varianta de ocolire a Municipiului Iași – etapa I – Varianta Sud Obiect 4 – trafic ușor	Prin realizarea variantei ocolitoare se asigură evitarea pătrunderii în interiorul municipiului a vehiculelor în tranzit, cu beneficii în ceea ce privește nivelul emisiilor GES. De asemenea, proiectul va conduce la creșterea eficienței economice pentru operatorii de marfă și la creșterea accesibilității pentru vehiculele care tranzitează zona.	POT, PR-NE Prioritatea 5, Buget național	Axa Prioritară 5 – Nord-Est – O regiune mai accesibilă
P43. Înființarea centurii ușoare de ocolire a Municipiului Iași	Prin realizarea centurii ușoare de ocolire se asigură evitarea pătrunderii în interiorul municipiului a vehiculelor în tranzit, cu beneficii în ceea ce privește nivelul emisiilor GES. De asemenea, proiectul va conduce la creșterea eficienței economice pentru operatorii de marfă și la creșterea accesibilității pentru vehiculele care tranzitează zona.	PR-NE Prioritatea 5, POT, buget național, credite IFI, Buget local	Axa Prioritară 5 – Nord-Est – O regiune mai accesibilă
P44. Drum Trans Regio Iași-Vaslui	Proiectul conduce la creșterea accesibilității în cadrul regiunii și la nivel național, prin îmbunătățirea conectivității la rețeaua rutieră secundară	POT, Buget național, Buget local, Alte surse	NU
P45. Autostrada A7: Ploiești - Buzău - Focșani - Bacău - Pașcani - Suceava - Siret	Proiectul conduce la creșterea accesibilității în cadrul regiunii și la nivel național, prin realizarea conexiunii cu rețeaua primară de transport	POT, Buget național, Buget local, Alte surse	NU
P46. Autostrada A8 (autostrada Unirii) Pașcani-Iași-Ungheni	Proiectul conduce la creșterea accesibilității în cadrul regiunii și la nivel național, prin realizarea conexiunii cu rețeaua primară de transport	POT, POIM Axa 2 - Obiectivul specific 2.1, Buget local, Alte surse	NU

Așa cum se observă, proiectele prezentate în cadrul acestui capitol includ mai multe tipuri de intervenții:

- Creșterea conectivității la nivelul municipiului
- Reorganizarea circulației și fluidizarea traficului în vederea creșterii conectivității rețelei de transport rutier, prin amenajarea de pasaje, poduri, intersecții denivelate
- Reabilitarea și modernizarea infrastructurii rutiere, atât la nivelul Municipiului Iași, cât și al Zonei Metropolitane
- Creșterea conectivității cu rețeaua rutieră primară și secundară de transport

În ceea ce privește ultimul tip de intervenție, prin includerea acestor proiecte în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Polului de Creștere Iași se asigură corespondența cu investițiile prevăzute în Planul Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2020-2030, în care este realizată o prioritizare a investițiilor și o actualizare a strategiei de implementare a Master Planului General de Transport al României.

În acest sens, pentru exemplificare, sunt prezentate hărțile proiectelor de pe rețeaua rutieră primară și secundară, precum și tipul de finanțare avut în vedere.

Fig. 9.1. Harta proiectelor de pe rețeaua primară și tipul de finanțare

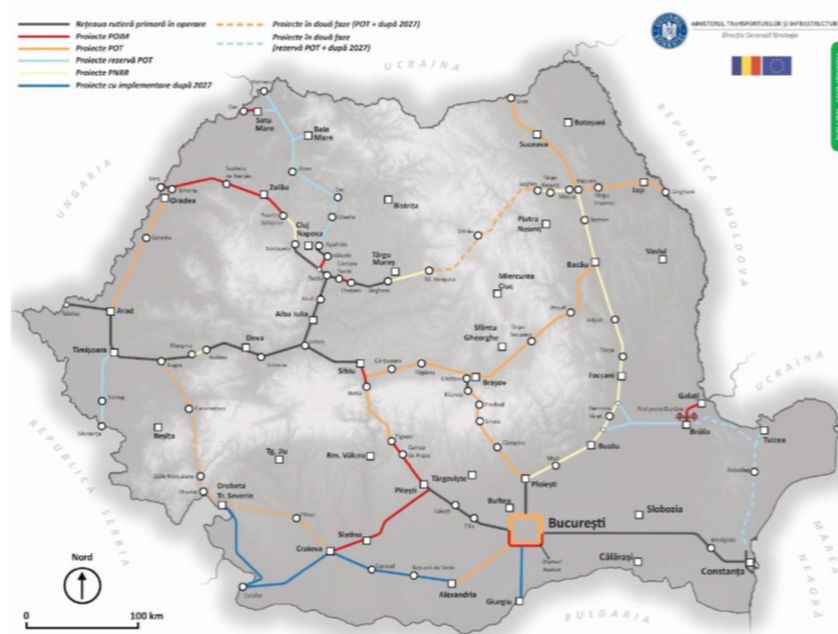
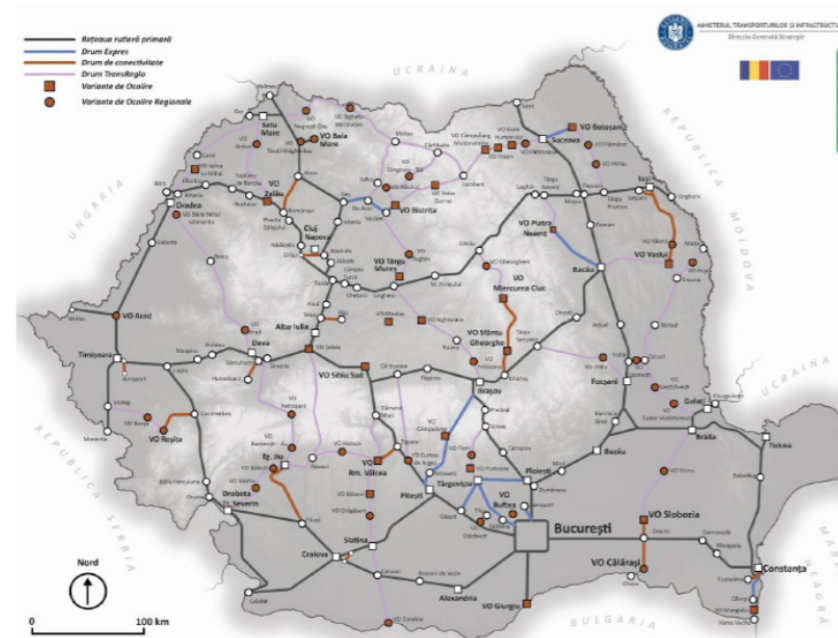


Fig. 9.2. Harta proiectelor de pe rețeaua rutieră secundară



9.2. TRANSPORT PUBLIC

Tab. 9.2. Impactul și sursa de finanțare a proiectelor. Transport public.

Proiect	Impact	Sursă de finanțare	Încadrarea în obiectivele specifice ale POR 2021-2027
P47. Sistem e-ticketing pentru îmbunătățirea mobilității în zona metropolitană Iași	Nu este cazul	POR 2014 - 2020; buget local; credite IFI	Nu este cazul
P48. Digitalizare obiective în cadrul proiectului Modernizare Depou Dacia (tramvaie, troleibuze și Autobuze electrice) plus zona de acces depou – pod peste pâraul Rediu, Strada Strămoșilor și Rond Dacia Municipiului Iași (Obiective 1-11)	Nu este cazul	PNRR - C10, PR-NE Prioritatea 4, Buget local, PPP, credite IFI, Alte surse	Nu este cazul
P49. Sisteme de avertizare și asistență anti-coliziune pentru conducătorii de vehicule dedicate transportului public (tramvaie) din Municipiul Iași (Loturile 1-4)	Nu este cazul	PNRR - C10, PR-NE Prioritatea 4, Buget local, PPP, credite IFI, Alte surse	Nu este cazul
P50. Sisteme de avertizare și asistență anti-coliziune pentru conducătorii de vehicule dedicate transportului public din Municipiul Iași	Nu este cazul	PNRR - C10, PR-NE Prioritatea 4, Buget local, PPP, credite IFI, Alte surse	Nu este cazul
P51. Achiziție mijloace de transport public - tramvaie 22 m, Iași	Nu este cazul	PNRR - C10, PR-NE Prioritatea 4, Buget local, PPP, credite IFI, alte surse	Nu este cazul
P52. Achiziție mijloace de transport public - autobuze electrice 12 m deal, Brașov, Iași, Sibiu, Slatina, Suceava	Nu este cazul	POR 2014 - 2020; buget local; credite IFI	Nu este cazul
P53. Achiziție mijloace de transport public – autobuze electrice 10 m deal, Iași, CJ Neamț, Tg. Mureș	Nu este cazul	PNRR - C10, PR-NE Prioritatea 4, Buget local, PPP, credite IFI, alte surse	Nu este cazul
P54. Innoirea parcului de vehicule destinat transportului public pe sine (75)	Nu este cazul	PR-NE Prioritatea 4, Buget local, Alte surse de finanțare, credite IFI	Nu este cazul
P55. Innoirea parcului de vehicule destinat transportului public cu vehicule cu emisii reduse de carbon	Nu este cazul	PR-NE Prioritatea 4, Buget local, Alte surse de finanțare, fonduri private, credite IFI	Nu este cazul

Proiect	Impact	Sursă de finanțare	Încadrarea în obiectivele specifice ale POR 2021-2027
P64. Reabilitare linii tramvai BCU – Triumf (inclusiv Rond)	Proiectul are un impact pozitiv asupra parametrilor de mobilitate urbană durabilă prin creșterea siguranței și atractivității transportului public	PR-NE Prioritatea 4, Buget local, Alte surse de finanțare	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P65. Extinderea și modernizarea depourilor din municipiul Iasi – Depou Dacia	Proiectul are un impact pozitiv asupra parametrilor de mobilitate urbană durabilă prin creșterea eficienței serviciului de transport public	PR-NE Prioritatea 4, Buget local, Alte surse de finanțare, credite IFI	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P66. Relocare depouri pentru tramvaie, autobuze și troleibuze din zonele centrale pe locația fostelor platforme industriale etapa 1	Proiectul are un impact pozitiv asupra parametrilor de mobilitate urbană durabilă prin creșterea eficienței serviciului de transport public	PR-NE Prioritatea 4, Buget local, Alte surse de finanțare	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P67. Achiziție tramvaie noi	Proiectul conduce la creșterea eficienței serviciului de transport public, dar și la creșterea siguranței și atractivității deplasărilor cu tramvaiul	PNRR, PR-NE Prioritatea 4, Buget local, PPP, credite IFI, alte surse	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P68. Achiziție autobuze școlare/microbuze pentru trasee existente și extindere trasee	Proiectul conduce la reducerea numărului de deplasări cu vehiculul propriu pentru scopul educației, cu impact pozitiv asupra reducerii emisiilor GES	AFM, PNRR, PR-NE Prioritatea 4, buget național, buget parteneriat CJ, buget local	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P69. Achiziție de autobuze/microbuze noi	Proiectul conduce la creșterea eficienței serviciului de transport public, dar și la creșterea siguranței și atractivității deplasărilor cu transportul public	PNRR, PR Prioritatea 4, Buget local, PPP, credite IFI, alte surse	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P70. Rețea de troleibuze și achiziție mijloace de transport cu autonomie extinsă	Proiectul conduce la creșterea eficienței serviciului de transport public, dar și la creșterea siguranței și atractivității deplasărilor cu transportul public	PNRR, PR-NE Prioritatea 4, Buget Local, Alte surse	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P71. Modernizarea sistemului de alimentare cu energie electrică a tramvaielor – rețele contact – inclusiv stații de redresare în Zona Dancu	Proiectul are un impact pozitiv asupra parametrilor de mobilitate urbană durabilă prin creșterea eficienței serviciului de transport public	PR-NE Prioritatea 4, Buget local, alte surse	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P72. Modernizarea și optimizarea sistemului de alimentare cu energie electrică a transportului public	Proiectul are un impact pozitiv asupra parametrilor de mobilitate urbană durabilă prin creșterea eficienței serviciului de transport public	PR-NE Prioritatea 4, Buget local, Alte surse de finanțare, PPP, credite IFI	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P73. Sporirea accesibilității cu transportul public a cartierului și Garii Socola	Proiectul are un impact pozitiv asupra parametrilor de mobilitate urbană durabilă prin creșterea accesibilității cu transportul public în puncte importante de atragere/generare a deplasărilor	PR-NE Prioritatea 4, Buget local, credite IFI, Alte surse	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă

Proiect	Impact	Sursă de finanțare	Încadrarea în obiectivele specifice ale POR 2021-2027
P74. Asigurarea conectării Spitalului Regional cu rețeaua de transport public	Proiectul are un impact pozitiv asupra parametrilor de mobilitate urbană durabilă prin creșterea accesibilității cu transportul public în puncte importante de atragere/generare a deplasărilor	PR-NE Prioritatea 4, Buget local, Alte surse de finanțare	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P75. Creșterea accesibilității Aeroportului Internațional Iași prin crearea unui coridor dedicat de transport public	Proiectul are un impact pozitiv asupra parametrilor de mobilitate urbană durabilă prin creșterea accesibilității cu transportul public în puncte importante de atragere/generare a deplasărilor	PR-NE Prioritatea 4, buget național, buget parteneriat CJ, buget local	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P76. Extinderea terminalului internațional de transport pasageri	Proiectul are un impact pozitiv asupra parametrilor de mobilitate urbană durabilă prin creșterea accesibilității și confortului deplasărilor cu avionul	PR-NE Prioritatea 4, buget național, buget parteneriat CJ, buget local	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P77. Modernizarea transportului public integrat și accesibil la nivelul Zonei Urbane Metropolitane (stații de transport public, vehicule de transport public, etc)	Proiectul contribuie la realizarea obiectivelor strategice ale mobilității durabile prin creșterea gradului de accesibilitate și atractivității transportului public la nivelul Zonei Metropolitane Iași. Prin atragerea unui număr mai mare de cetățeni către acest mod de transport, proiectul contribuie la reducerea numărului de călătorii cu autovehiculul propriu și, implicit, la reducerea consumului de combustibil și a emisiilor de noxe. De asemenea, proiectul va avea ca efect creșterea nivelului de eficiență în circulație și al gradului de exploatare al rețelei de transport.	PNRR, PR-NE Prioritatea 4, Buget local, PPP, credite IFI, alte surse	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P78. Creșterea accesibilității pentru utilizatorii deplasărilor cu transportul public prin amenajarea puncte de oprire, căi de acces și parcări pentru deservirea trenului metropolitan pe direcțiile: Gara de Nord – Lețcani, Gara de Nord – Picioarul Lupului (Ciurea), Gara de Nord – Ungheni	Proiectul contribuie la realizarea obiectivelor strategice ale mobilității durabile prin creșterea gradului de accesibilitate și atractivității transportului public la nivelul Zonei Metropolitane Iași. Prin atragerea unui număr mai mare de cetățeni către acest mod de transport, proiectul contribuie la reducerea numărului de călătorii cu autovehiculul propriu și, implicit, la reducerea consumului de combustibil și a emisiilor de noxe. De asemenea, proiectul va avea ca efect creșterea nivelului de eficiență în circulație și al gradului de exploatare al rețelei de transport.	PR-NE Prioritatea 4, PNRR, Buget local, Alte surse de finanțare; credite IFI	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă

Proiect	Impact	Sursă de finanțare	Încadrarea în obiectivele specifice ale POR 2021-2027
P79. Primul coridor de transport pentru autobuze autonome	Proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor strategice ale mobilității durabile, conducând la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, la creșterea vitezei medii de circulație și la îmbunătățirea gradului de confort și siguranță a utilizatorilor, implicit la creșterea atractivității și accesibilității transportului public.	PR-NE Prioritatea 4, Buget local, Alte surse de finanțare	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P80. Extinderea rețelei de stații inteligente de transport public	Proiectul contribuie la realizarea obiectivelor strategice ale mobilității durabile prin creșterea gradului de accesibilitate și atractivității transportului public. Prin atragerea unui număr mai mare de cetățeni către acest mod de transport, proiectul contribuie la reducerea numărului de călătorii cu autovehiculul propriu și, implicit, la reducerea consumului de combustibil și a emisiilor de noxe. De asemenea, proiectul va avea ca efect creșterea nivelului de eficiență în circulație și al gradului de exploatare al rețelei de transport.	PR-NE Prioritatea 4, Buget local, alte surse	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P81. Auditarea și reabilitarea stațiilor de transport public în comun de pe raza Municipiului Iași și a Zonei Urbane Metropolitane	Proiectul contribuie la realizarea obiectivelor strategice ale mobilității durabile prin creșterea gradului de accesibilitate și atractivității transportului public. Prin atragerea unui număr mai mare de cetățeni către acest mod de transport, proiectul contribuie la reducerea numărului de călătorii cu autovehiculul propriu și, implicit, la reducerea consumului de combustibil și a emisiilor de noxe. De asemenea, proiectul va avea ca efect creșterea nivelului de eficiență în circulație și al gradului de exploatare al rețelei de transport.	PR-NE Prioritatea 4, Buget local, alte surse	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P82. Sistem inovativ de taxare pentru mijloacele de transport în comun -pilot	Proiectul contribuie la realizarea obiectivelor strategice ale mobilității durabile prin creșterea accesibilității și atractivității transportului public.	PR-NE Prioritatea 4, Buget local, Alte surse de finanțare	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă

Proiect	Impact	Sursă de finanțare	Încadrarea în obiectivele specifice ale POR 2021-2027
P83. Sistem inteligent de managementul transportului public pentru migrarea către conceptul MaaS	Proiectul contribuie la creșterea accesibilității, atractivității și eficienței transportului public, cu efecte asupra creșterii modale a acestui mod de deplasare în defavoarea deplasărilor cu vehiculul personal. De asemenea, proiectul va facilita integrarea transportului public cu celelalte sisteme inteligente de transport implementate	PNRR, PR-NE Prioritatea 4, Buget Local, Alte surse	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P84. MobyLasi – platformă de ride sharing cu microbuze electrice pentru promovarea soluțiilor de transport în comun pentru elevi și studenți într-un concept de tip MaaS	Proiectul contribuie la realizarea obiectivelor strategice ale mobilității durabile prin reducerea numărului de călătorii cu autovehiculul propriu cu scopul educației și, implicit, reducerea consumului de combustibil și a emisiilor de noxe. De asemenea, proiectul va avea ca efect creșterea nivelului de eficiență în circulație și al gradului de exploatare al rețelei de transport.	PNRR, PR-NE Prioritatea 4, Buget local, Alte surse de finanțare	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P85. Aplicație de mobilitate pentru integrarea tuturor formelor de transport la nivel urban și periurban	Proiectul are ca efect creșterea eficienței sistemului de transport prin promovarea intermodalității, în special între modurile de deplasare alternative, la nivel urban și periurban.	PR-NE Prioritatea 4, Buget local, Alte surse de finanțare	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P86. Înființarea și dotarea flotei a unui sistem de tip DRT pentru asigurarea transportului public la cererea în cartiere cu populație scăzută (inclusiv sistem de management al flotei și software de optimizare rute)	Proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor privind mobilitatea urbană durabilă prin creșterea eficienței serviciului de transport public, dar și prin creșterea accesibilității și a nivelului de satisfacere a cererii de transport public	PR-NE Prioritatea 4, Buget local, Alte surse de finanțare	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P87. Achiziție software simulare transport public local	Proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor privind mobilitatea urbană durabilă prin creșterea eficienței serviciului de transport public, cu efect asupra creșterii modale a acestui mod de deplasare.	PR-NE Prioritatea 4, Buget local, Alte surse de finanțare	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P88. Strategie privind prioritizarea transportului public cu autobuzul și de implementare a benzilor dedicate	Proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor privind mobilitatea urbană durabilă prin creșterea atractivității și siguranței deplasărilor cu transportul, cu efect asupra creșterii modale a acestui mod de deplasare.	PR-NE Prioritatea 4, Buget local, PPP, credite IFI, alte surse	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă

Proiect	Impact	Sursă de finanțare	Încadrarea în obiectivele specifice ale POR 2021-2027
P89. Strategie de implementare a liniilor dedicate transportului public pe șine (tramvai)	Proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor privind mobilitatea urbană durabilă prin creșterea atractivității și siguranței deplasărilor cu transportul, cu efect asupra creșterii modale a acestui mod de deplasare.	PR-NE Prioritate 4, Buget local, PPP, credite IFI, alte surse	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P90. Metodologie și proceduri de implementare a liniilor dedicate transportului public	Proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor privind mobilitatea urbană durabilă prin creșterea atractivității și siguranței deplasărilor cu transportul, cu efect asupra creșterii modale a acestui mod de deplasare.	PR-NE Prioritatea 4, Buget local, Alte surse de finanțare	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă

Proiectele privind transportul public incluse în Planul de acțiune al Scenariului 3 se axează pe următoarele tipuri principale de intervenții:

- Dezvoltarea infrastructurii de transport public prin achiziția de mijloace de transport public moderne și nepoluante
- Dezvoltarea infrastructurii de transport public prin extinderea liniilor de tramvai, precum și a altor linii de transport, astfel încât să se asigure o mai bună conectivitate cu principalele puncte de interes și cu cartierele municipiului
- Implementarea de sisteme inteligente de transport și a altor elemente „smart”, care să asigure o utilizare eficientă și sigură a transportului public
- Realizarea de strategii care să traseze procedurile și mecanismele ce pot fi aplicate pentru creșterea eficienței transportului public: benzi dedicate, prioritizare etc
- Modernizarea transportului public la nivelul Zonei Metropolitane Iași și creșterea conexiunii dintre comune și Municipiul Iași

9.3. TRANSPORT DE MĂRFĂ

Tab. 9.3. Impactul și sursa de finanțare a proiectelor. Transport de marfă.

Proiect	Impact	Sursă de finanțare	Încadrarea în obiectivele specifice ale POR 2021-2027
P91. Identificare și amenajare zone de parcare pentru vehiculele de transport marfă în proximitatea soselei de centura est	Proiectul contribuie la reducerea circulației vehiculelor de transport marfă în interiorul orașului, cu efect direct asupra reducerii emisiilor GES	PR-NE Prioritatea 4 & 5, Buget local, Alte surse de finanțare	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă Axa Prioritară 5 – Nord-Est – O regiune mai accesibilă
P92. Hub intermodal zonal transport marfă	Proiectul contribuie la reducerea circulației vehiculelor de transport marfă în interiorul orașului, cu efect direct asupra reducerii emisiilor GES	PR-NE Prioritatea 5, alte surse	Axa Prioritară 5 – Nord-Est – O regiune mai accesibilă
P93. Elaborare strategie de distribuție a mărfurilor, pentru minimizarea impactului asupra traficului general și reducerea emisiilor GES	Proiectul contribuie la reducerea circulației vehiculelor de transport marfă în interiorul orașului, cu efect direct asupra reducerii emisiilor GES	Buget local, Alte surse de finanțare	NU
P94. Amenajare zona de parcare pentru vehiculele de transport marfă în zona Piața Nicolina	Proiectul contribuie la reducerea circulației vehiculelor de transport marfă în interiorul orașului, cu efect direct asupra reducerii emisiilor GES	Buget local	NU
P95. Amenajare stații pentru autovehicule destinate transportului public de mărfuri de mică capacitate	Proiectul contribuie la reducerea circulației vehiculelor de transport marfă în interiorul orașului, cu efect direct asupra reducerii emisiilor GES	Buget local	NU
P96. Implementarea de sisteme inteligente de cântărire în mișcare la intrările în municipiu, pe arterele dedicate traficului greu	Proiectul contribuie la reducerea circulației vehiculelor de transport marfă în interiorul orașului, cu efect direct asupra reducerii emisiilor GES	PR-NE Prioritatea 4, Buget local, Alte surse de finanțare	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P97. Strategie logistică urbană/metropolitană Iași cu elaborarea unui studiu de fundamentare	Proiectul contribuie la reducerea circulației vehiculelor de transport marfă în interiorul orașului, cu efect direct asupra reducerii emisiilor GES	Buget local	NU
P98. Studiu pentru creșterea capacității de tranzit la nivelul zonei urbane și periurbane.	Proiectul contribuie la reducerea traficului de tranzit, cu efect direct asupra reducerii emisiilor GES	Buget local, Alte surse de finanțare	NU
P99. Studiu de fezabilitate pentru “Eliminarea traficului greu urban prin crearea stațiilor de transfer marfă	Proiectul contribuie la reducerea circulației vehiculelor de transport marfă în interiorul orașului, cu efect direct asupra reducerii emisiilor GES	Buget local	NU
P100. Regulament distribuție mărfuri în oraș pentru vehiculele sub 3,5 tone și peste 3,5 tone	Proiectul contribuie la reducerea circulației vehiculelor de transport marfă în interiorul orașului, cu efect direct asupra reducerii emisiilor GES	Buget național, buget parteneriat CJ, buget local	NU

Proiectele propuse pentru acest sector incluse în Planul de acțiune al Scenariului 3 se axează pe următoarele tipuri principale de intervenții:

- Amenajarea de parcări pentru vehiculele de transport marfă, în vederea reducerii circulației acestora în interiorul municipiului
- Amenajarea de spații de încărcare/descărcare pentru vehiculele de marfă
- Reglementarea și verificarea respectării regulamentelor în ceea ce privește tranzitul vehiculelor grele
- Elaborarea de studii/strategii care să ofere soluții de limitare a impactului negativ al transportului urban de mărfuri, fără să descurajeze mediul economic la nivel local.



9.4. MIJLOACE ALTERNATIVE DE MOBILITATE (DEPLASĂRI CU BICICLETA, MERSUL PE JOS ȘI PERSOANE CU MOBILITATE REDUSĂ)

Tab. 9.4. Impactul și sursa de finanțare a proiectelor. Mijloace alternative de mobilitate.

Proiect	Impact	Sursă de finanțare	Încadrarea în obiectivele specifice ale POR 2021-2027
P101. Sistem alternativ de mobilitate urbană utilizând stații automate de închiriere a bicicletelor – Iași Velocity	Nu este cazul	POR 2014-2020 , buget local	Nu este cazul
P102. e-Move – Stații de reîncărcare pentru vehicule electrice în Municipiul Iași	Nu este cazul	Administrația Fondului pentru Mediu; buget local	Nu este cazul
P103. Realizarea Master Planului pentru circulația bicicletelor și proiectare, taxe, avize pentru amenajare piste de biciclete pe arterele municipiului Iași	Nu este cazul	Buget local	Nu este cazul
P104. Pistă biciclete axa Nord-Sud a Municipiul Iași	Proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor strategice ale mobilității urbane durabile prin extinderea infrastructurii specifice deplasărilor cu bicicleta. Prin extinderea infrastructurii pentru deplasarea cu bicicleta se va crește accesibilitatea și gradul de atractivitate pentru acest mod de deplasare alternativ, cu efecte benefice asupra calității mediului și sănătății cetățenilor	PNRR - C10, PR-NE Prioritatea 4, Buget local, PPP, credite IFI, Alte surse	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P105. Creșterea atractivității, accesibilității și siguranței deplasărilor cu bicicleta prin intervenții bazate pe Masterplanul de dezvoltare a mobilității alternative	Proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor strategice ale mobilității urbane durabile prin extinderea infrastructurii specifice deplasărilor cu bicicleta. Prin extinderea infrastructurii pentru deplasarea cu bicicleta se va crește accesibilitatea și gradul de atractivitate pentru acest mod de deplasare alternativ, cu efecte benefice asupra calității mediului și sănătății cetățenilor	PR-NE Prioritatea 4, PNRR, Buget local, Alte surse de finanțare; credite IFI	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P106. Amenajarea unui pasaj supratranșon pietonal și pentru biciclete la Gara Iași	Proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor strategice ale mobilității urbane durabile prin extinderea infrastructurii specifice pentru deplasările cu bicicleta și pietonale, facilitând totodată schimbul intermodal în zona Gării Iași	PR-NE Prioritatea 4, Buget local, Alte surse de finanțare; credite IFI	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă

Proiect	Impact	Sursă de finanțare	Încadrarea în obiectivele specifice ale POR 2021-2027
P107. Amenajarea unui pasaj supratran pietonal si pentru biciclete intre strada Carpati si Piata Nicolina	Proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor strategice ale mobilității urbane durabile prin extinderea infrastructurii specifice pentru deplasările cu bicicleta și pietonale, cu efecte benefice asupra creșterii accesibilității și siguranței acestor moduri de deplasare	PR-NE Prioritatea 4, Buget local, Alte surse de finanțare; credite IFI	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P108. Amenajarea unui pasaj supratran pietonal si pentru biciclete- Pasarela Păcurari	Proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor strategice ale mobilității urbane durabile prin extinderea infrastructurii specifice pentru deplasările cu bicicleta și pietonale, cu efecte benefice asupra creșterii accesibilității și siguranței acestor moduri de deplasare	PR-NE Prioritatea 4, Buget local, alte surse	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P109. Reabilitarea pasajului pietonal de la Gara Nicolina	Proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor strategice ale mobilității urbane durabile prin creșterea atractivității și siguranței deplasărilor pietonale	PR-NE Prioritatea 4, Buget local, Alte surse de finanțare; credite IFI	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P110. Extinderea/ îmbunătățirea accesului pietonal și cu bicicleta către Zona de agrement Ciric	Proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor strategice ale mobilității urbane durabile prin extinderea infrastructurii specifice pentru deplasările cu bicicleta și pietonale, cu efecte benefice asupra creșterii accesibilității și siguranței acestor moduri de deplasare	PR-NE Prioritatea 4, PNRR, Buget local, Alte surse de finanțare; credite IFI	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P111. Bike to School Iasi – Cresterea sigurantei pistelor de biciclete pentru incurajarea utilizarii acestora de elevi si studenti. (delimitari fizice, CCTV, senzori)	Proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor strategice ale mobilității urbane durabile prin creșterea accesibilității și siguranței deplasărilor cu bicicleta	PR-NE Prioritatea 4, PNRR, Buget local, Alte surse de finanțare; credite IFI	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P112. BICISCHOOL Iasi – Spatiu multifuncțional de recreere, spot și învățare activă a regulilor de conduită în trafic pentru tinerii bicicliști	Proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor strategice ale mobilității urbane durabile prin creșterea siguranței deplasărilor cu bicicleta	PR-NE Prioritatea 4, PNRR, Buget local, Alte surse de finanțare; credite IFI	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P113. Rețea de parcări pentru biciclete în zona spațiilor comerciale, parcuri, Universități/ facultăți, spații administrative și agrement	Proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor strategice ale mobilității urbane durabile prin extinderea infrastructurii specifice pentru deplasările cu bicicleta în zonele de origine/atragere a deplasărilor	PR-NE Prioritatea 4, PPP, Buget local, Alte surse de finanțare; credite IFI	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P114. Parcări dedicate de biciclete in zona pietelor agroalimentare cu solutii de siguranta (CCTV, control access, etc)	Proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor strategice ale mobilității urbane durabile prin extinderea infrastructurii specifice pentru deplasările cu bicicleta în zonele de origine/atragere a deplasărilor, precum și prin creșterea siguranței acestui mod de deplasare	PR-NE Prioritatea 4, PNRR, Buget local, Alte surse de finanțare; credite IFI	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă

Proiect	Impact	Sursă de finanțare	Încadrarea în obiectivele specifice ale POR 2021-2027
P115. Extindere parcări biciclete în zona piețelor agroalimentare cu solutii de siguranta (CCTV, control access, etc)	Proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor strategice ale mobilității urbane durabile prin extinderea infrastructurii specifice pentru deplasările cu bicicleta în zonele de origine/atragere a deplasărilor	PR-NE Prioritatea 4, PNRR, Buget local, Alte surse de finanțare; credite IFI	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P116. Amenajarea de zone de tip „shared space” cu reglementari pentru prioritizarea mobilitatii alternative	Proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor strategice ale mobilității urbane durabile prin extinderea infrastructurii specifice pentru deplasările cu bicicleta și pietonale, cu efecte benefice asupra creșterii accesibilității și siguranței acestor moduri de deplasare	PR-NE Prioritatea 4, PNRR, Buget local, Alte surse de finanțare; credite IFI	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P117. Proiect pilot- Prima zona din Municipiul Iasi cu emisii zero de carbon – “Zero Emission Zone”	Proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor strategice ale mobilității urbane durabile prin promovarea reducerii emisiilor GES la nivelul Municipiului Iași	PR-NE Prioritatea 4, PNRR, Buget local, Alte surse de finanțare; credite IFI	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P118. Retea de stații de încărcare lente/rapide pentru vehicule electrice	Proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor strategice ale mobilității urbane durabile prin promovarea electromobilității, cu efect direct asupra reducerii emisiilor GES la nivelul Municipiului Iași	PNRR, Buget local	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P119. Sistem intermodal de transport BUS-BIKE si extinderea sistemului de bike sharing Velo City	Proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor strategice ale mobilității urbane durabile prin creșterea atractivității și accesibilității deplasărilor cu bicicleta și prin facilitarea schimburilor intermodale	PR-NE Prioritatea 4, PNRR, Buget local, Alte surse de finanțare; credite IFI	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P120. Extindere pietonal Zona Centrală	Proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor strategice ale mobilității urbane durabile prin creșterea atractivității, accesibilității și siguranței deplasărilor pietonale	PR-NE Prioritatea 4 & 7, PNRR, Buget local, Alte surse de finanțare; credite IFI	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P121. Creșterea accesibilității deplasărilor alternative prin amenajarea de piste de biciclete în localitățile Zonei Metropolitane Iași: Aroneanu, Bârnova, Ciurea, Comarna, Costuleni, Dobrovăț, Golăiești, Grajduri, Holboca, Lețcani, Miroslava, Mogoșești, Movileni, Popricani, Prisăceni, Rădu, Schitu Duca, Scânteia, Tomești, Țuțora, Unghești, Valea Lupului, Victoria, Horlești, Românești, Țigănași și Voinești	Proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor strategice ale mobilității urbane durabile prin extinderea infrastructurii specifice deplasărilor cu bicicleta la nivelul localităților din Zona Metropolitană Iași. Prin extinderea infrastructurii pentru deplasarea cu bicicleta se va crește accesibilitatea și gradul de atractivitate pentru acest mod de deplasare alternativ, cu efecte benefice asupra calității mediului și sănătății cetățenilor	PR-NE Prioritatea 4, AFM, PNRR, Buget local, Alte surse de finanțare; credite IFI	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă

Proiect	Impact	Sursă de finanțare	Încadrarea în obiectivele specifice ale POR 2021-2027
P122. Modernizarea aleilor și trotuarelor principale din comunele Zonei Metropolitane Iasi: Aroneanu, Bârnova, Ciurea, Comarna, Costuleni, Dobrovăț, Golăiești, Grajduri, Holboca, Lețcani, Miroslava, Mogoșești, Movileni, Popricani, Prisăcani, Rediu, Schitu Duca, Scânteia, Tomești, Țuțora, Ungheni, Valea Lupului, Victoria, Horlești, Românești, Țigănași și Voinești	Proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor strategice ale mobilității urbane durabile prin creșterea atractivității, accesibilității și siguranței deplasărilor pietonale la nivelul localităților din Zona Metropolitană Iași	Bugete locale, alte surse de finanțare	NU
P123. Soluții alternative de transport public aerian/subteran	Proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor strategice ale mobilității urbane durabile prin propunerea de soluții alternative de transport public, cu efecte benefice asupra calității mediului și sănătății cetățenilor	Buget local, Alte surse	NU
P124. Soluții de micromobilitate și e-mobilitate	Proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor strategice ale mobilității urbane durabile prin promovarea micromobilității și e-mobilității, cu efect direct asupra reducerii emisiilor GES	PR-NE Prioritatea 4, PPP/fonduri private, PNRR, alte surse	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P125. Centru de monitorizare și implementare a măsurilor de reducere a emisiilor GES – IASI for 55%	Proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor strategice ale mobilității urbane durabile prin promovarea măsurilor de reducere a emisiilor GES, precum și prin monitorizarea efectului acestora	PR-NE Prioritatea 4, PNRR, Buget local, Alte surse de finanțare; credite IFI	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P126. Centrul municipal de promovare a mobilității alternative	Proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor strategice ale mobilității urbane durabile prin promovarea mobilității alternative, cu efect direct asupra creșterii cotelor modale ale acestor moduri de deplasare	PR-NE Prioritatea 2 & 4, PNRR, Buget local, Alte surse de finanțare; credite IFI	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P127. Sistem municipal inteligent de monitorizare a rețelei de piste de biciclete (bike counting, rute preferate, bike parking, zone de conflict în trafic, etc.)	Proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor strategice ale mobilității urbane durabile prin creșterea atractivității și siguranței deplasărilor cu bicicleta, cu efect direct asupra creșterii cotei modale a acestui mod de deplasare	PR-NE Prioritatea 4, PNRR, Buget local, Alte surse de finanțare; credite IFI	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P128. Dotarea autobuzelor cu soluții de atașare a bicicletelor pentru rutele de tip periurban.	Proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor strategice ale mobilității urbane durabile prin promovarea intermodalității între deplasările cu bicicleta și cele cu transportul public	Buget local, Alte surse de finanțare	NU
P129. Dotare parcuri cu parcări pentru biciclete (Mobilier urban stradal)	Proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor strategice ale mobilității urbane durabile prin extinderea infrastructurii specifice pentru deplasările cu bicicleta în zonele de origine/atragere a deplasărilor, precum și prin creșterea siguranței acestui mod de deplasare	PR-NE Prioritatea 4, PNRR, Buget local, Alte surse de finanțare; credite IFI	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă

Proiect	Impact	Sursă de finanțare	Încadrarea în obiectivele specifice ale POR 2021-2027
P130. Derularea de campanii pentru conștientizarea conceptului „mobilitate alternativă”	Proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor strategice ale mobilității urbane durabile prin promovarea mobilității alternative, cu efect direct asupra reducerii emisiilor GES	PR-NE Prioritatea 4, PNRR, Buget local, Alte surse de finanțare; credite IFI	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă

Proiectele privind mijloacele alternative de mobilitate incluse în Planul de acțiune al Scenariului 3 se axează pe următoarele tipuri principale de intervenții:

- Extinderea infrastructurii specifice pentru deplasările cu bicicleta și pietonale, care să conducă la creșterea accesibilității și atractivității acestor moduri de deplasare, dar și la creșterea siguranței acestora prin implementarea de sisteme inteligente de transport
- Promovarea deplasărilor utilizând mobilitatea alternativă

În proiectarea și implementarea proiectelor vor fi avute în vedere măsurile propuse prin Master Planul pentru circulația bicicletelor.





9.5. MANAGEMENTUL TRAFICULUI (STAȚIONAREA, SIGURANȚA ÎN TRAFIC, SISTEME INTELIGENTE DE TRANSPORT, SIGNALISTICĂ, PROTECȚIA ÎMPOTRIVA ZGOMOTULUI/SONORĂ)

Tab. 9.5. Impactul și sursa de finanțare a proiectelor. Managementul traficului.

Proiect	Impact	Sursă de finanțare	Încadrarea în obiectivele specifice ale POR 2021-2027
P131. Parcări supraterane/supraetajate colective în cartiere	Proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor mobilității urbane durabile prin identificarea posibilității de creștere a numărului de parcări. Amenajarea de parcări publice va conduce la reducerea numărului de vehicule parcate pe arterele de circulație principale și, implicit, la creșterea capacității acestora, cu efecte asupra calității mediului și a vieții cetățenilor.	Buget local, PPP	NU
P132. Parcare ecologică cu zero emisii de carbon	Proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor mobilității urbane durabile prin promovarea utilizării vehiculelor nepoluante, cu efect direct asupra reducerii emisiilor GES	Buget local, PPP, Alte surse de finanțare	NU
P133. Amenajarea de parcări subterane verzi	Proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor mobilității urbane durabile prin reducerea numărului de vehicule parcate pe arterele de circulație principale și, implicit, la creșterea capacității acestora, cu efecte asupra calității mediului și a vieții cetățenilor, inclusiv prin aplicarea conceptului de parcare verde.	Buget local, PPP, Alte surse de finanțare	NU
P134. Parcări de tip park&ride în punctele de intrare în Municipiul Iași	Proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor mobilității urbane durabile prin promovarea intermodalității și reducerii volumelor de trafic din interiorul municipiului, cu efect direct asupra reducerii emisiilor GES.	PR-NE Prioritatea 4, Buget local, alte surse	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P135. Proiect integrat de creștere a accesibilității pentru persoanele cu dizabilități în toate zonele urbane ale orașului.	Proiectul contribuie la creșterea accesibilității infrastructurii rutiere pentru persoanele cu dizabilități.	Buget local, Alte surse de finanțare	NU
P136. Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – ITS/ alte infrastructuri TIC (sisteme inteligente de management urban/ local)	Proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor mobilității urbane durabile prin creșterea siguranței deplasărilor și reducerea congestiilor de trafic, cu efect direct asupra reducerii emisiilor GES.	Buget local, PPP, Alte surse de finanțare	NU
P137. Rețea de treceri de pietoni inteligente (cu senzori de prezență, supraveghere video, creșterea intensității luminoase, avertizare timpurie etc.)	Proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor mobilității urbane durabile prin creșterea siguranței deplasărilor pietonale, cu efect asupra încurajării și creșterii cotei modale a acestui mod de deplasare.	PR-NE Prioritatea 4, Buget local, Alte surse de finanțare	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă

Proiect	Impact	Sursă de finanțare	Încadrarea în obiectivele specifice ale POR 2021-2027
P138. Implementarea conceptului de trafic real adaptiv, includerea componentei de prioritizare a transportului public local și mobilității alternative	Proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor mobilității urbane durabile prin creșterea siguranței deplasărilor pentru toate modurile de transport, inclusiv pentru bicicliști și pietoni, dar și prin creșterea atractivității modurilor de deplasare alternative, datorită reducerii duratelor de deplasare. Prin aceasta, proiectul va conduce la creșterea cotei modale a modurilor de deplasare alternative, în detrimentul deplasărilor cu vehiculul personal	PR-NE Prioritatea 4, PNRR, Buget local, Alte surse de finanțare, PPP, credite IFI	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P139. Extinderea sistemului de management al traficului prin integrarea de noi intersecții semaforizate cu funcționare în regim adaptiv și sistem de comunicații	Proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor mobilității urbane durabile prin creșterea siguranței deplasărilor pentru toate modurile de transport, inclusiv pentru bicicliști și pietoni, dar și prin creșterea atractivității modurilor de deplasare alternative, datorită reducerii duratelor de deplasare. Prin aceasta, proiectul va conduce la creșterea cotei modale a modurilor de deplasare alternative, în detrimentul deplasărilor cu vehiculul personal	PR-NE Prioritatea 4, PNRR, Buget local, Alte surse de finanțare, PPP, credite IFI	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P140. Sistem inteligent de calmare a traficului și creștere a siguranței (retragerea automată a „bumper” în cazul respectării vitezei legale)	Proiectul conduce la creșterea siguranței deplasărilor pietonale și, implicit, la creșterea atractivității și confortului acestora.	PR-NE Prioritatea 4, Buget local, Alte surse de finanțare	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P141. Extinderea sistemului de impunere a reglementărilor de circulație în vederea creșterii siguranței în trafic și facilitarea comutării către soluțiile nepoluante de mobilitate (camere video inteligente de detecție a trecerii pe roșu, incidente în trafic, identificarea nr de înmatriculare, depășire viteza legală)	Proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor mobilității urbane durabile prin descurajarea deplasărilor cu vehiculul personal și creșterea siguranței pentru modurile de deplasare alternative	PR-NE Prioritatea 4, PPP/fonduri private, PNRR, alte surse	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P142. Sistem municipal integrat de management al parcarilor publice și de reședință	Proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor mobilității urbane durabile prin eficientizarea și creșterea gradului de utilizare al infrastructurii de parcare, inclusiv prin reducerea duratei deplasărilor pentru identificarea unui loc de parcare liber	PR-NE Prioritatea 4, Buget local, Alte surse de finanțare, PPP, credite IFI	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P143. Sistem integrat cu mesaje variabile pentru management inteligent al parcarilor publice	Proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor mobilității urbane durabile prin eficientizarea și creșterea gradului de utilizare al infrastructurii de parcare, inclusiv prin reducerea duratei deplasărilor pentru identificarea unui loc de parcare liber	PR-NE Prioritatea 4, PPP/fonduri private, PNRR, alte surse	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P144. MasterPlan de resistemizare a întregii rețele de infrastructură rutieră	Proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor mobilității urbane durabile prin eficientizarea utilizării infrastructurii rutiere, cu efect direct asupra reducerii emisiilor GES	Buget local, Alte surse de finanțare	NU

Proiect	Impact	Sursă de finanțare	Încadrarea în obiectivele specifice ale POR 2021-2027
P145. Semnalizare rutiera verticala statica de orientare in Municipiul Iași	Proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor mobilității urbane durabile prin creșterea siguranței deplasărilor cu toate modurile de transport	PR-NE Prioritatea 4, Buget local, alte surse	NU
P146. Sistemizarea, reorganizarea parcarilor colective in zona centrala	Proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor mobilității urbane durabile prin eficientizarea și creșterea gradului de utilizare al infrastructurii de parcare, inclusiv prin reducerea duratei deplasărilor pentru identificarea unui loc de parcare liber	Buget local, PPP, Alte surse de finanțare	NU
P147. Aplicatie de tip V2X pentru conecatarea vehiculelor la infrastructura activa si managementul traficului	Proiectul conduce la îndeplinirea obiectivelor mobilității urbane durabile prin reducerea congestiilor de trafic și, implicit, reducerea emisiilor GES	PR-NE Prioritatea 4, PNRR, Buget local, Alte surse de finanțare, PPP, credite IFI	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P148. Iasi traffic map – harta interactiva in timp real cu informatii din trafic si planificarea rutelor	Proiectul conduce la îndeplinirea obiectivelor mobilității urbane durabile prin creșterea accesibilității și atractivității deplasărilor, în special ale celor prin utilizarea modurilor de deplasare alternative	PR-NE Prioritatea 2 & 4, PNRR, Buget local, Alte surse de finanțare, PPP, credite IFI	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P149. Retea de semnalizare rutiera de tip variabil pentru coridoarele principale de transport. (primul coridor cu benzi reversibile)	Proiectul conduce la îndeplinirea obiectivelor mobilității urbane durabile prin creșterea accesibilității și atractivității deplasărilor, în special ale celor prin utilizarea modurilor de deplasare alternative	PR-NE Prioritatea 4, PNRR, Buget local, Alte surse de finanțare, PPP, credite IFI	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P150. Sistem integrat de taxare a intrarii autoturismelor in zona centrala a mun. Iasi	Proiectul conduce la îndeplinirea obiectivelor mobilității urbane durabile prin descurajarea deplasărilor cu vehiculul personal în zona centrală a municipiului, cu efect direct asupra reducerii emisiilor GES	PR-NE Prioritatea 4, PNRR, Buget local, Alte surse de finanțare, PPP, credite IFI	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P151. Platformă digitală de simulare a conditiilor de trafic in cazul unor investitii. (apa-canal/rezidential/comercial/infrastructura)	Proiectul conduce la îndeplinirea obiectivelor mobilității urbane durabile prin asigurarea posibilității de eficientizare a utilizării capacității infrastructurii rutiere, cu efect direct asupra reducerii emisiilor GES	PR-NE Prioritatea 4, PNRR, Buget local, Alte surse de finanțare, PPP, credite IFI	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P152. Inventarierea și propunerea de măsuri de refacere a tuturor străzilor, în vederea respectării Normativului 51/2012 privind accesul persoanelor cu dizabilități	Proiectul contribuie la creșterea accesibilității infrastructurii rutiere pentru persoanele cu dizabilități.	Buget local, Alte surse de finanțare	NU
P153. Auditarea trecerilor de pietoni din punct de vedere al siguranței și propunerea de măsuri pentru reorganizarea acestora, dacă este cazul	Proiectul contribuie la creșterea accesibilității și siguranței deplasărilor pietonale, cu efect direct asupra creșterii cotei modale a acestui mod de deplasare.	Buget local, Alte surse de finanțare	NU
P154. Implementarea zonelor Slow Streets în zonele rezidențiale și în apropierea școlilor	Proiectul conduce la creșterea siguranței deplasărilor pietonale și la descurajarea deplasărilor cu vehiculul personal în zonele rezidențiale și în apropierea școlilor.	PR-NE Prioritatea 4, Buget local, Alte surse de finanțare	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă

Proiectele privind managementul traficului incluse în Planul de acțiune al Scenariului 3 se axează pe următoarele tipuri principale de intervenții:

- Extinderea sistemului de management adaptiv al traficului, cu accent pe funcționalitatea de prioritizare a transportului public
- Asigurarea semnalizării rutiere corespunzătoare, pentru creșterea siguranței deplasărilor
- Implementarea de sisteme inteligente de transport și a altor măsuri pentru creșterea siguranței și accesibilității deplasărilor pietonale
- Implementarea de măsuri pentru reglementarea deplasărilor cu vehiculul personal, inclusiv pentru descurajarea utilizării acestora și facilitarea comutării către modurile de deplasare alternative
- Dezvoltarea infrastructurii de parcare și implementarea managementului parcarilor, pentru creșterea eficienței utilizării acestora și asigurarea respectării regulamentului de parcare de la nivelul municipiului
- Implementarea de elemente smart, care să conducă la facilitarea obținerii de informații în timp real asupra condițiilor de circulație și de optimizare a deplasărilor





9.6. ZONELE CU NIVEL RIDICAT DE COMPLEXITATE (ZONE CENTRALE PROTEJATE, ZONE LOGISTICE, POLI OCAZIONALI DE ATRACȚIE/GENERARE DE TRAFIC, ZONE INTERMODALE - GĂRI, AEROGĂRI ETC.)

Tab. 9.6. Impactul și sursa de finanțare a proiectelor. Zone cu nivel ridicat de complexitate.

Proiect	Impact	Sursă de finanțare	Încadrarea în obiectivele specifice ale POR 2021-2027
P155. Extinderea zonelor de tip shared space cu prioritate pentru pietoni (și bicicliști) în zona centrală a Municipiului Iași	Proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor mobilității urbane durabile prin extinderea infrastructurii pentru deplasările cu bicicleta și pietonale, cu efect asupra reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră în arealele respective.	PR-NE Prioritatea 4, PPP/fonduri private, alte surse (axa 5 și 6)	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P156. Crearea unui areal cu prioritate pentru persoanele care se deplasează nemotorizat (pietoni și bicicliști): Cartier Tatarasi – Ciurchi	Proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor mobilității urbane durabile prin extinderea infrastructurii pentru deplasările cu bicicleta și pietonale, cu efect asupra reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră în arealele respective.	PR-NE Prioritatea 4, PPP/fonduri private, alte surse (axa 5 și 6)	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P157. Extinderea arealului cu prioritate pentru pietoni (și bicicliști) în Piața Independentei integrat cu proiectul Parcari colective în zona centrală: pe Bdul. Independentei, în Piața Independentei	Proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor mobilității urbane durabile prin extinderea infrastructurii pentru deplasările cu bicicleta și pietonale, cu efect asupra reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră în arealele respective.	PR-NE Prioritatea 4, PPP/fonduri private, alte surse (axa 5 și 6)	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P158. Proiect pilot – 15” Min City - Zona de mobilitate cu accesibilitate către toate punctele de interes în mai puțin de 15 minute.	Proiectul contribuie la creșterea accesibilității deplasărilor, în special prin utilizarea modurilor de deplasare alternative	PR-NE Prioritatea 4, PPP/fonduri private, alte surse (axa 5 și 6)	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P159. Studiu pentru identificarea și justificarea necesității implementării unei zone cu emisii scăzute (smart low emission zone) prin implementarea de măsuri de limitare a accesului vehiculelor poluante	Proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor mobilității urbane durabile prin extinderea infrastructurii pentru deplasările nepoluante și descurajarea deplasărilor cu vehiculul personal, cu efect asupra reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră în arealele respective.	Buget local, Alte surse de finanțare	NU

Proiectele privind zonele cu nivel ridicat de complexitate incluse în Planul de acțiune al Scenariului 3 se axează pe dezvoltarea și extinderea arealelor pentru deplasările pietonale și cu bicicleta, precum și pe creșterea conectivității la nivelul municipiului.



9.7. STRUCTURA INTERMODALĂ ȘI OPERAȚIUNI URBANISTICE NECESARE

Tab. 9.7. Impactul și sursa de finanțare a proiectelor. Structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare.

Proiect	Impact	Sursă de finanțare	Încadrarea în obiectivele specifice ale POR 2021-2027
P160. Promovarea intermodalității și creșterea accesibilității la transportul feroviar prin reabilitarea infrastructurii rutiere de acces la stațiile de cale ferată și asigurarea unei legături funcționale cu transportul public local	Proiectul contribuie la creșterea cotei modale de transportului public în realizarea conexiunii între comunele din ZMI și Municipiul Iași, cu efect asupra reducerii deplasărilor cu vehiculul personal și, implicit, asupra reducerii emisiilor GES	PR-NE Prioritatea 4, Buget local, alte surse	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P161. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la zona Rond CUG II	Proiectul contribuie la promovarea intermodalității și favorizarea deplasărilor alternative, în defavoarea deplasărilor cu vehiculul personal în interiorul municipiului	PR-NE Prioritatea 4, PPP/fonduri private, alte surse	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P162. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Rond Canta/ Rond Dacia	Proiectul contribuie la promovarea intermodalității și favorizarea deplasărilor alternative, în defavoarea deplasărilor cu vehiculul personal în interiorul municipiului	PR-NE Prioritatea 4, PPP/fonduri private, alte surse	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P163. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus în zona Pieteii Virgil Sahleanu	Proiectul contribuie la promovarea intermodalității și favorizarea deplasărilor alternative, în defavoarea deplasărilor cu vehiculul personal în interiorul municipiului	PR-NE Prioritatea 4, PPP/fonduri private, alte surse	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P164. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus local la Gara Ciurea	Proiectul contribuie la promovarea intermodalității și favorizarea deplasărilor alternative, în defavoarea deplasărilor cu vehiculul personal în interiorul municipiului	PR-NE Prioritatea 4, PPP/fonduri private, alte surse	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P165. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Gara Piciorul Lupului	Proiectul contribuie la promovarea intermodalității și favorizarea deplasărilor alternative, în defavoarea deplasărilor cu vehiculul personal în interiorul municipiului	PR-NE Prioritatea 4, PPP/fonduri private, alte surse	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P166. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus local la Gara Holboca	Proiectul contribuie la promovarea intermodalității și favorizarea deplasărilor alternative, în defavoarea deplasărilor cu vehiculul personal în interiorul municipiului	PR-NE Prioritatea 4, PPP/fonduri private, alte surse	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P167. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Gara Cristesti	Proiectul contribuie la promovarea intermodalității și favorizarea deplasărilor alternative, în defavoarea deplasărilor cu vehiculul personal în interiorul municipiului	PR-NE Prioritatea 4, PPP/fonduri private, alte surse	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P168. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Rond Dancu/ Calea Dacilor	Proiectul contribuie la promovarea intermodalității și favorizarea deplasărilor alternative, în defavoarea deplasărilor cu vehiculul personal în interiorul municipiului	PR-NE Prioritatea 4, PPP/fonduri private, alte surse	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă

Proiect	Impact	Sursă de finanțare	Încadrarea în obiectivele specifice ale POR 2021-2027
P169. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus Gara Letcani	Proiectul contribuie la promovarea intermodalității și favorizarea deplasărilor alternative, în defavoarea deplasărilor cu vehiculul personal în interiorul municipiului	PR-NE Prioritatea 4, PPP/fonduri private, alte surse	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P170. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Gara Potangeni	Proiectul contribuie la promovarea intermodalității și favorizarea deplasărilor alternative, în defavoarea deplasărilor cu vehiculul personal în interiorul municipiului	PR-NE Prioritatea 4, PPP/fonduri private, alte surse	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P171. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Gara Ungheni	Proiectul contribuie la promovarea intermodalității și favorizarea deplasărilor alternative, în defavoarea deplasărilor cu vehiculul personal în interiorul municipiului	PR-NE Prioritatea 4, PPP/fonduri private, alte surse	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P172. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Gara Socola/ Bdul. Socola	Proiectul contribuie la promovarea intermodalității și favorizarea deplasărilor alternative, în defavoarea deplasărilor cu vehiculul personal în interiorul municipiului	PR-NE Prioritatea 4, PPP/fonduri private, alte surse	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P173. Amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus la Rond Copou	Proiectul contribuie la promovarea intermodalității și favorizarea deplasărilor alternative, în defavoarea deplasărilor cu vehiculul personal în interiorul municipiului	PR-NE Prioritatea 4, PPP/fonduri private, alte surse	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P174. Centru intermodal de transport in proximitatea aeroportului International Iasi	Proiectul contribuie la realizarea unui transport public modern și la creșterea atractivității și gradului de accesibilitate al cetățenilor la acest mod de transport, prin crearea unui centru intermodal de transport în proximitatea aeroportului, conducând prin aceasta atât la creșterea mobilității, cât și la reducerea consumului de combustibil și a emisiilor de CO2. În acest scop, realizarea unei stații intermodale care să asigure comutarea cetățenilor, implicând următoarele moduri de transport: vehicul personal / transport public urban / transport public interurban / biciclete, va conduce la reducerea gradului de utilizare a vehiculelor personale de către persoanele implicate în deplasări intrajudețene; adoptarea unor soluții cu impact atât asupra îmbunătățirii condițiilor de mediu, creșterea mobilității, dar și cu impact economic, prin creșterea numărului de pasageri.	PR-NE Prioritatea 4, buget național, buget parteneriat CJ, buget local	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă

Proiect	Impact	Sursă de finanțare	Încadrarea în obiectivele specifice ale POR 2021-2027
P176. Centru Intermodal de Transport Iasi „CITI Sud”	Proiectul contribuie la promovarea intermodalității, implicând următoarele moduri de transport: vehicul personal / transport public urban / transport public interurban / biciclete, ceea ce va conduce la reducerea gradului de utilizare a vehiculelor personale cu impact atât asupra îmbunătățirii condițiilor de mediu, creșterea mobilității, dar și cu impact economic, prin creșterea numărului de pasageri.	PR-NE 2021-2027, Buget local, Alte surse de finanțare, PPP, fonduri private, credite IFI	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P177. Centru/terminal intermodal în zona gării	Proiectul contribuie la promovarea intermodalității, implicând următoarele moduri de transport: vehicul personal / transport public urban / transport public interurban / biciclete, ceea ce va conduce la reducerea gradului de utilizare a vehiculelor personale cu impact atât asupra îmbunătățirii condițiilor de mediu, creșterea mobilității, dar și cu impact economic, prin creșterea numărului de pasageri.	PR-NE 2021-2027, Buget local, Alte surse de finanțare, PPP, fonduri private, credite IFI	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P178. Centru Operational de Management Integrat al mobilității urbane	Proiectul va contribui la prioritizarea transportului public și a soluțiilor alternative de mobilitate, în detrimentul autoturismului propriu, aducând astfel beneficii în ceea ce privește indicatorii de mobilitate urbană durabilă	PR-NE Prioritatea 2 & 4, PNRR, Buget local, Alte surse de finanțare	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P179. Citizen Innovation Platform	Proiectul va contribui la dezvoltarea infrastructurii de transport și la creșterea gradului de utilizare a acesteia, aducând astfel beneficii în ceea ce privește indicatorii de mobilitate urbană durabilă	PR-NE Prioritatea 4, Buget local, alte surse	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă
P180. Iași Mobility	Proiectul va contribui la creșterea mobilității la nivelul Municipiului Iași, prin promovarea în principal a deplasărilor alternative, contribuind astfel la reducerea emisiilor GES	PNRR, PR-NE Prioritatea 4, Buget național, Buget local	Axa Prioritară 4 – Nord-Est – O regiune cu o mobilitate urbană mai durabilă

Proiectele privind structura intermodală incluse în Planul de acțiune al Scenariului 3 se axează pe amenajarea de zone/centre intermodale de tip Car-Bike-Bus în punctele de acces în municipiu și din gările din ZMI, astfel încât să se asigure reducerea deplasărilor cu vehiculul, precum și realizarea de centre intermodale de transport. De asemenea, vor fi implementate proiecte care să asigure promovarea și implementarea conceptului de „smart mobility”, în scopul îmbunătățirii parametrilor de mobilitate urbană durabilă la nivelul municipiului și al comunelor din ZMI.



9.8. ASPECTE INSTITUȚIONALE

Tab. 9.8. Impactul și sursa de finanțare a proiectelor. Aspecte instituționale.

Proiect	Impact	Sursă de finanțare	Încadrarea în obiectivele specifice ale POR 2021-2027
P181. Dezvoltarea unui compartiment având responsabilități de monitorizare a implementării PMUD	Proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor mobilității urbane durabile prin asigurarea unei derulări optime a implementării PMUD și obținerea beneficiilor preconizate	Buget local, Alte surse de finanțare	NU
P182. Adaptarea Regulamentului de parcare la nivelul Municipiului Iași în conformitate cu prevederile legislative și de mobilitate în vigoare	Proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor mobilității urbane durabile prin asigurarea unei utilizări eficiente a infrastructurii de parcare.	Buget local	NU



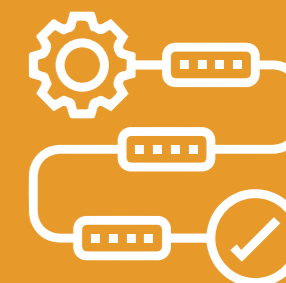
PARTEA 3. MONITORIZAREA IMPLEMENTĂRII PLANULUI DE MOBILITATE URBANĂ





PARTEA 3

10. STABILIREA PROCEDURII DE EVALUARE A IMPLEMENTĂRII PLANULUI DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ



Procedura de evaluare a implementării Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Polul de creștere Iași trebuie să conțină elemente care să permită măsurarea efectelor implementării proiectelor, din perspectiva obiectivelor strategice stabilite.

Astfel, principalele obiective ale PMUD sunt următoarele:

1

Creșterea accesibilității cetățenilor la zonele de interes prin:

- Extinderea gradului de acoperire al transportului public
- Extinderea zonelor pietonale și a pistelor de biciclete

2

Îmbunătățirea calității mediului prin:

- Reducerea congestiilor de trafic
- Reducerea poluării atmosferice și fonice datorate procesului de transport
- Creșterea gradului de utilizare al modurilor de transport alternative (bicicletă, mersul pe jos) și a transportului public
- Promovarea electromobilității

3

Creșterea siguranței și securității cetățenilor, prin:

- Creșterea siguranței pentru conducătorii auto, prin asigurarea semnalizării dinamice și statice corespunzătoare
- Aplicarea de măsuri care conduc la creșterea siguranței bicicliștilor și pietonilor
- Creșterea siguranței utilizatorilor transportului public
- Reducerea numărului de accidente datorate procesului de transport

4

Creșterea eficienței economice a sistemului de transport, prin:


- Eficientizarea transportului public prin reducerea costurilor de operare
- Creșterea numărului de utilizatori ai transportului public


5


Creșterea calității vieții cetățenilor, prin:


- Reducerea impactului transportului asupra zonelor locuite, prin reducerea volumelor de trafic și creșterea capacității rețelei rutiere
- Asigurarea de parcări rezidențiale și publice
- Extinderea zonelor destinate modurilor de transport alternative.


Monitorizarea implementării PMUD este realizată prin următoarele acțiuni, care se vor desfășura periodic:


 Evaluarea indicatorilor de rezultat și a corespondenței acestora cu indicatorii estimați.


 Adaptarea implementării, în scopul ajustării ritmului de implementare și, dacă este cazul, a măsurilor și proiectelor propuse, în funcție de rezultatele evaluate periodic.


 Menținerea sprijinului politic


 Adaptarea implementării și a priorităților stabilite, în funcție de sursele de finanțare identificate


 Actualizarea PMUD, în baza performanțelor reale ale diferitelor măsuri și a efectelor acestora

 Actualizarea periodică a modelului de transport, prin:

 Colectarea datelor de intrare reprezentative și actualizarea în consecință a bazei de date din modelul de transport

 Calibrarea modelului de transport pe baza noilor date colectate

 Extragerea din modelul de transport a rezultatelor necesare pentru evaluarea stadiului implementării proiectelor din Planul de acțiune al PMUD

 Evaluarea periodică a riscurilor, în scopul identificării în timp util a acestora și adoptării de măsuri pentru evitarea/ameliorarea efectelor riscurilor identificate

În concluzie, evaluarea PMUD va fi realizată prin urmărirea periodică a indicatorilor de performanță și a criteriilor de evaluare a schimbărilor, produse în diferitele moduri de transport prin implementarea Planului de mobilitate. În acest scop, este necesară colectarea de date și introducerea acestora în modelul de transport, respectiv actualizarea acestuia astfel încât să corespundă în permanență cu situația reală existentă, urmată de extragerea datelor necesare pentru cuantificarea indicatorilor de rezultat.

În tabelul de mai jos sunt prezentați indicatorii de rezultat, respectiv datele ce trebuie colectate, în scopul evaluării gradului de îndeplinire a obiectivelor strategice. În tabel au fost prevăzuți inclusiv indicatorii specifici sistemelor inteligente de transport, specificați în Strategia Națională privind Sistemele Inteligente de Transport pentru perioada 2022-2030.



Tab. 10.1. Metodologia de monitorizare și evaluare a rezultatelor implementării Planului de mobilitate urbană durabilă al Polului de creștere Iași

Obiectiv strategic	Metodă	Indicatori de rezultat / date colectate
Creșterea accesibilității cetățenilor la zonele de interes	Extinderea gradului de acoperire al transportului public	Totalul populației care locuiește la o distanță de maxim 400 metri de o stație de transport în comun Numărul de stații de transport în comun
	Extinderea zonelor pietonale și a pistelor de biciclete	Lungime piste de biciclete Lungime zone pietonale
	Facilități pentru persoanele cu mobilitate redusă	Număr vehicule transport public cu facilități pentru accesul persoanelor cu mobilitate redusă Numărul de măsuri realizate pentru creșterea accesului persoanelor cu mobilitate redusă
	Implementarea de sisteme inteligente de transport pentru creșterea accesibilității la sistemul de transport	Timpul mediu de călătorie către puncte de interes Timpul mediu de deplasare cu transportul public sau privat
Îmbunătățirea calității mediului	Reducerea congestiilor de trafic	Durata medie de călătorie Lungimea coloanelor de vehicule
	Reducerea poluării atmosferice și fonice datorate procesului de transport	Factori de mediu (emisii CO ₂ , CO, NO _x , VOC, poluare fonică etc.)
	Reducerea cantității de energie consumată	Media anuală a energiei consumate pe fiecare categorie de vehicul
	Creșterea gradului de utilizare al modurilor de transport alternative (bicicletă, mersul pe jos) și a transportului public	Număr utilizatori ai transportului public Număr deplasări cu bicicleta Număr deplasări prin mersul pe jos pentru transportul public
	Promovarea electromobilității	Număr stații încărcare Număr vehicule electrice/hibride

Obiectiv strategic	Metodă	Indicatori de rezultat / date colectate
Creșterea siguranței și securității cetățenilor	Creșterea siguranței pentru conducătorii auto prin asigurarea semnalizării dinamice și statice corespunzătoare	Număr organizări noi de circulație Număr zone în care s-a asigurat semnalizarea dinamică și statică
	Aplicarea de măsuri care conduc la creșterea siguranței bicicliștilor și pietonilor	Număr semnalizări statice și dinamice dedicate siguranței bicicliștilor Număr treceri pietonale amenajate (inclusiv pasarele)
	Creșterea siguranței utilizatorilor transportului public	Număr stații dotate cu camere video de supraveghere
	Reducerea numărului de accidente datorate procesului de transport	Număr accidente cu răniți grav/decedați
	Implementarea de sisteme inteligente de transport dedicate creșterii siguranței circulației	Numărul de incidente detectate de sistemele inteligente de transport Numărul de situații periculoase detectate de sistemele inteligente de transport Numărul de mesaje de avertizare transmise de sistemele inteligente de transport Reducerea timpului de intervenție în caz de accident
Creșterea eficienței economice a sistemului de transport	Eficiențizarea transportului public prin reducerea costurilor de operare și mentenanță	Număr componente ale sistemelor inteligente de transport implementate, în scopul eficientizării transportului public (sistem ticketing, sistem monitorizare transport public etc.) Număr kilometri căi rutiere locale reabilite sau nou realizate, pe traseele de transport public Viteza comercială medie de deplasare a vehiculelor de transport public
	Creșterea numărului de utilizatori ai transportului public	Număr utilizatori ai transportului public Pondere modală a călătoriilor cu transportul public
	Implementarea de sisteme inteligente de transport în vederea creșterii eficienței economice a sistemului de transport	Viteza medie de deplasare Întârzierea, calculată cu ajutorul modelului de transport sau la nivelul automatelor de trafic sau al altor echipamente specifice sistemelor inteligente de transport Costurile publice pentru transport Costurile private pentru transport Valoarea combustibilului economisit

Obiectiv strategic	Metodă	Indicatori de rezultat / date colectate
Creșterea calității vieții cetățenilor	Reducerea impactului transportului asupra zonelor locuite, prin reducerea volumelor de trafic și creșterea capacității rețelei rutiere	Volume trafic Nivelul de serviciu al nodurilor rețelei
	Reabilitarea/extinderea rețelei rutiere	Număr kilometri căi rutiere locale reabilite sau nou realizate, inclusiv facilități asociate (străzi, trotuare, piste biciclete), altele decât cele aflate pe traseele de transport public Amenajare trotuare
	Asigurarea de parcări rezidențiale și publice	Numărul de locuri de parcare rezidențială Numărul de locuri de parcare publică Numărul de parcări park-and-ride
	Extinderea zonelor destinate modurilor de transport alternative	Lungimea pistelor de biciclete Lungimea zonelor pietonale

Evaluarea stadiului implementării Planului de acțiune va fi realizată prin determinarea corespondenței dintre momentele diferitelor etape de implementare a proiectelor incluse în portofoliul de proiecte cu termenele estimate în PMUD. În cadrul evaluării respective vor fi incluse și aspecte privind compararea dintre costurile estimate și cele reale, precum și gradul de atragere a fondurilor nerambursabile, din diversele surse identificate în cadrul documentului strategic.

Pentru monitorizarea și respectarea Planului de acțiune este foarte importantă colaborarea, coordonarea și comunicarea între departamentele și compartimentele de specialitate din cadrul fiecărei unități teritorial-administrative din cadrul polului de creștere, astfel încât monitorizarea implementării să beneficieze în timp util de toate informațiile referitoare la stadiul proiectelor implementate sau în pregătire, făcând posibile intervențiile necesare, în cazul în care se consideră că modul de desfășurare al procesului de implementare poate genera perturbări în atingerea obiectivelor și în coordonarea cu alte proiecte din cadrul Planului de acțiune.





În vederea monitorizării Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Polului de creștere Iași se propune înființarea unei structuri de implementare și monitorizare. Responsabilitățile acestui departament se vor axa pe monitorizarea implementării Planului de Mobilitate Urbană Durabilă, respectiv a proiectelor/măsurilor propuse, conform procedurii de evaluare prezentate în capitolul anterior.

Din structura respectivă vor face parte cel puțin reprezentanți ai administrației publice locale și ai actorilor cheie implicați în procesul de realizare a PMUD, printre care:

- UAT Municipiul Iași, prin direcțiile de specialitate
- UAT-urile comunelor componente ale ZMI
- Poliția Municipiului Iași
- Inspectoratul Județean de Poliție Rutieră
- Reprezentanți ai Agenției de Protecția a Mediului
- Reprezentanți ai operatorilor de transport
- Aeroportul Internațional Iași
- Alte entități relevante

Activitățile principale ale structurii de monitorizare a implementării PMUD sunt:

- La nivelul autorităților locale (Primăria Municipiului Iași, primăriile comunelor componente ale ZMI):
 - Implementarea PMUD: introducerea în programele de investiții anuale/multianuale a proiectelor prevăzute în PMUD, monitorizarea pregătirii proiectelor și a achizițiilor necesare, monitorizarea progresului implementării proiectelor, monitorizarea fondurilor bugetare necesare
 - Asigurarea bunei gestiuni a procesului de implementare
 - Revizuirea periodică a stadiului PMUD
 - Verificarea evoluției atingerii obiectivelor stabilite prin PMUD în baza indicatorilor de progres
 - Realizarea ajustărilor necesare în Planul de acțiune, în funcție de evoluția în procesul de implementare

- Identificarea surselor de finanțare disponibile
- Actualizarea programelor de investiții și acțiuni pe termen scurt, mediu și lung, în funcție de evoluția factorilor socio-economici din municipiu
- Asigurarea cooperării cu instituții la nivel regional și național
- Informarea și implicarea cetățenilor în realizarea acțiunilor și proiectelor
- Colectarea periodică a opiniei cetățenilor asupra efectelor implementării măsurilor și proiectelor incluse în PMUD
- Departamentul de planificare a transporturilor:
 - Monitorizarea indicatorilor de progres pentru estimarea evoluției atingerii obiectivelor stabilite prin PMUD
 - Colectarea datelor necesare pentru evaluarea implementării PMUD și actualizarea modelului de transport
 - Actualizarea modelului de transport și testarea proiectelor ce vor fi implementate, cu ajutorul acestuia
- Poliția Municipiului Iași, reprezentanți ai Agenției de Protecția a Mediului, reprezentanți ai operatorilor de transport:
 - Analiza efectelor implementării PMUD
 - Furnizarea de date relevante pentru evaluarea indicatorilor de rezultat
 - Furnizarea datelor necesare pentru actualizarea modelului de transport



UNIUNEA EUROPEANĂ



Proiect cofinanțat din Fondul Social European prin Programul Operațional Capacitate Administrativă 2014-2020

Îmbunătățirea capacității de planificare prin actualizarea documentelor strategice și creșterea calității serviciilor furnizate de Municipiul Iași

Cod SMIS 136247

Primăria Municipiului Iași

Conținutul acestui material nu reprezintă în mod obligatoriu poziția oficială a Uniunii Europene sau a Guvernului României

