

Partener Media:



PRIMATV IAȘI

# Viziunea de dezvoltare urbană

*Iași - metropolă europeană, 26 iunie 2011*

 **PNL**  
Partidul Național Liberal  
Filiala Teritorială Iași

Partener Media:



PRIMATV IAȘI

**“Viitorul aparține celor care cred  
în frumusețea viselor lor.”**

Eleanor Roosevelt

*Iași - metropolă europeană, 26 iunie 2011*

 **PNL**  
Partidul Național Liberal  
Filiața Teritorială Iași

Partener Media:



PRIMATV IAȘI

# Coordonator: Mugur Cozmanciuc

## Echipa:

Ficu Anghel  
Radu Botez  
Marius Dangă  
Costel Alexe  
Mircea Nicoară  
Ilețchi Cezar  
Carmen Antonovici

*Iași - metropolă europeană, 26 iunie 2011*

 **PNL**  
Partidul Național Liberal  
Filiala Teritorială Iași

Partener Media:



PRIMATV IAȘI

# Structura programului de guvernare locală 2012-2016

1. Urbanism
2. Infrastructură
3. Parcări
4. Transport
5. Energie
6. Mediu și salubritate
7. Finanțare

*Iași - metropolă europeană, 26 iunie 2011*



# Obiectivul Planului de Dezvoltare a Teritoriului Comunitar - Schema de dezvoltare a *spațiului comunitar*

- evitarea polarizării excesive în jurul câtorva centre, marginalizarea zonelor periferice și stabilirea unui raport echilibrat între sat și oraș.

## Principiile menite să asigure durabilitatea:

- principiul echilibrului;
- principiul umanizării;
- principiul dezvoltării diferențiate;
- principiul securității.



## **Disfuncționalități existente în dezvoltarea urbană a județului Iași:**

- Nivel redus de urbanizare (5 orașe față de 6,5 – media pe țară)
- Disproporție între municipiul Iași și celelalte categorii urbane
- Număr mare de localități mici și mijlocii (37% sub 500 loc.)
- Concentrarea excesivă a locuințelor în blocuri P+4 și P+8
- Reducerea spațiilor verzi și a celor destinate locurilor de joacă pentru copii
- Intensificarea traficului rutier și lipsa spațiilor de parcare, infrastructura orașelor devenind necorespunzătoare din punct de vedere tehnic



## **Disfuncționalități existente în dezvoltarea urbană a județului Iași:**

- Suprafețe de teren afectate de alunecări sau inundații
- Creșterea exponențială a cantității deșeurilor
- Fond locativ redus și calitativ inferior
- Inexistența unor măsuri sau lucrări de diminuare a zgomotului urban produs de circulația feroviară și rutieră
- Aglomerația urbană
- Slaba diversificare a tipologiei funcționale a așezărilor rurale

Partener Media:



PRIMATV IAȘI

- **Viziunea Comunității**

Județul Iași va deveni o regiune puternic dezvoltată din punct de vedere economic, cultural și turistic, cu un puternic **CENTRU GEOSTRATEGIC METROPOLITAN** orientat spre competitivitate și inovare (oferind un mediu stimulatív pentru investiții străine și autohtone), respectând principiile dezvoltării durabile.

*Iași - metropolă europeană, 26 iunie 2011*

 **PNL**  
Partidul Național Liberal  
Filiala Teritorială Iași



## **Obiectivele și prioritatile strategice sunt formulate în următoarele strategii / documente:**

- Planul Național Strategic 2007-2013;
- Planul de Dezvoltare al Regiunii Nord Est 2007-2013;
- Documentul de Poziție Complementar pentru capitolul 22 – Mediu;
- Strategia de Dezvoltare Durabilă a României – Orizont 2025;
- Strategia de Dezvoltare a județului Iași 2007-2013;
- Strategiile și Programele de dezvoltare ale autorităților locale din județul Iași.

Partener Media:



PRIMATV IAȘI

## **Au fost identificate următoarele priorități tematice:**

- Dezvoltarea infrastructurii de bază la standarde europene;
- Sprijinirea afacerilor și a turismului;
- Dezvoltarea resurselor umane și a serviciilor sociale;
- Consolidarea unei capacități administrative eficiente;
- Cooperarea teritorială (transfrontalieră, trans-națională, interregională).

*Iași - metropolă europeană, 26 iunie 2011*

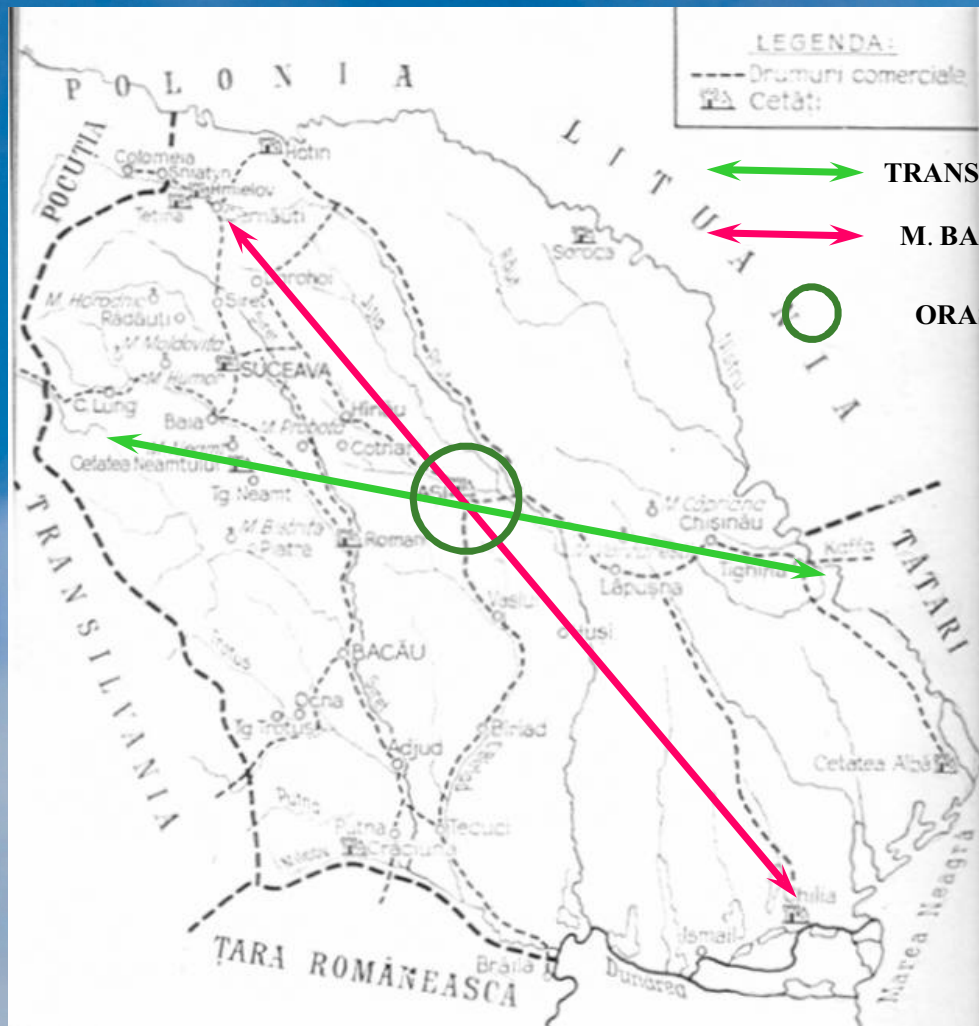


## Cap. 1. Urbanism

- Municipiul Iași este o localitate urbană tipică pentru marile orașe care au evoluat la est și sud de arcul carpatic.
- Apărut ca releu relațional între Câmpia Jijiei și Podișul Central Moldovenesc, orașul are un sit pitoresc.
- Expansiunea sa teritorială a fost controlată de două elemente naturale majore: relieful și rețeaua hidrografică.
- Inițial nucleul urban s-a constituit în zona Palatului Culturii. Ulterior, acesta s-a dezvoltat, în etape, în lungul arterelor principale de comunicație, artere devenite rute comerciale.



# Premise istorice



- ◆ IAȘI - capitală de stat
- ◆ Legături comerciale la nivel european
- ◆ Relații politice la nivel european
- vocație internațională

Iași - metropolă europeană, 26 iunie 2011

## Contextul actual legislativ

Dintre actele normative aflate în vigoare, o parte au implicații directe:

- **Legea nr. 350 / 2001**
- **Legea nr. 50 / 1991**
- **Legea nr. 119 / 2001**
- **Legea nr. 52 / 2006**

Alături de acestea, mai menționăm legi cu impact asupra urbanizării teritoriului ori specifice administrației locale, precum:

- **Legea nr. 215 / 2001**
- **H.G.R. nr. 525 / 1996**
- **Ordinul M.L.P.T.L. 21/N/2000**

*Iași - metropolă europeană, 26 iunie 2011*



PRIMATV IAȘ

Partener Media:



PRIMATV IAȘI

## Probleme reliefate de cadrul legislativ

1. Lipsa unei viziuni evidente a administrației românești privind contextul dezvoltării urbane.
2. Legislație confuză și incoerentă.
3. Criza de personal specializat în administrație.
4. Structuri operaționale slabe.
5. Lipsa unui sistem instituțional eficace.

*Iași - metropolă europeană, 26 iunie 2011*

Partener Media:



PRIMATV IAȘI

## PUG – Structura orașului

Acțiunea de sistematizare a orașului, începută din anul 1966, a avut în vedere asigurarea în condiții optime pentru desfășurarea funcțiilor principale (locuire, muncă, odihnă, recreere), a funcțiilor generate de acestea sau determinate de rolul orașului în cadrul rețelei de localități (servicii social-culturale) și a echipării tehnico-edilitare, cu relații de legătură și cooperare între zonele funcționale (circulație, transporturi, etc).

*Iași - metropolă europeană, 26 iunie 2011*

 **PNL**  
Partidul Național Liberal  
Filiala Teritorială Iași

Partener Media:



PRIMATV IAȘI

## PUG – Structura orașului

Această acțiune de sistematizare (urbanizare) a urmărit, în conformitate cu spiritul timpului, segregarea funcțiunilor în zone specializate, fapt care a generat supraaglomerarea circulațiilor care asigură relațiile între aceste zone. Noile cartiere suferă, în marea lor majoritate, de lipsa dotărilor esențiale pentru buna lor funcționare, iar relația locuință-loc de muncă este greoaie.

*Iași - metropolă europeană, 26 iunie 2011*

 **PNL**  
Partidul Național Liberal  
Filiața Teritorială Iași

Partener Media:



PRIMATV IAȘI

- Intervențiile postdecembriste, ca și cele postbelice, în zonele cu caracter urban constituit încă din secolele XVIII-XIX, s-au înserat adesea cu brutalitate în structurile preexistente, fapt care a condus la pierderea identității nucleului vechi al orașului.
- Zona rezidențială a ocupat din vechime terenurile cele mai sănătoase, situate în general pe coline, ferite de inundații, bine ventilate și însorite, la limita de stabilitate a versanților.
- Zonele de locuit s-au dezvoltat tentacular în jurul nucleului central-vatra veche a orașului-centrul istoric, axate pe drumurile principale de acces în oraș.

*Iași - metropolă europeană, 26 iunie 2011*

 **PNL**  
Partidul Național Liberal  
Filiala Teritorială Iași

Partener Media:



PRIMATV IAȘI

Necesitatea de extensie a orașului a dus la ocuparea terenurilor din șesul Bahluiului, cu măsurile necesare de scoatere de sub influența inundațiilor cu extensia rețelelor tehnico-edilitare și cu rezolvarea punctelor de conflict cu zona căilor ferate și cu râurile Bahlui și Nicolina.

În prezent, orașul este organizat în 14 cartiere, după următoarele criterii:

- caracteristicile cadrului natural;
- fondul de locuit existent;
- zonarea tradițională;
- limitele firești de separație (artere majore de circulație, zona C.F., râurile Bahlui și Nicolina).



## **PUG – Disfuncționalități majore**

În cadrul documentațiilor urbanistice realizate până în prezent, inclusiv în cadrul PUG, au fost identificate o serie de disfuncționalități majore, cum ar fi:

- mod haotic de construire – nerespectarea indicatorilor urbanistici stabiliți prin PUG – POT, CUT, regim de înălțime, număr locuri de parcare
- poluare vizuală generată de lucrările de termoizolare a fațadelor blocurilor (lipsa unui studiu cromatic)
- nerespectarea funcțiunilor admise prin PUG (inserția de funcțiuni incompatibile cu caracterul predominant al zonei – construirea de hale industriale în zone rezidențiale)



## **PUG – Disfuncționalități majore**

- Bariere în dezvoltarea urbană – cursul râului Bahlui, traseul de cale ferată
- Legături insuficiente între zone sau cartiere (Tătărași, Alexandru cel Bun, Dacia)
- Relații nesatisfăcătoare cu cadrul natural
- Insuficiența spațiilor verzi
- Eextindere necontrolată a zonelor de locuințe datorată presiunii imobiliare
- Lipsa unor nuclee de interes la nivel de cartier (Bucium, Frumoasa, Obreja)



## **PUG – Soluții**

### **Stabilirea direcțiilor generale de dezvoltare**

Una din direcțiile generale de dezvoltare a teritoriului este valorificarea superioară a resurselor de teren construibil, având în vedere încorsetarea în care se află municipiul Iași, oraș lipsit de orice posibilitate de dezvoltare internă.

În Planul Urbanistic General al municipiului Iași au fost stabilite o serie de obiective strategice pentru dezvoltarea urbanistică a orașului, care se vor concretiza prin Strategia comună de dezvoltare a Zonei Metropolitane, putând fi considerate "generatoare" ale schimbării economice:

- **anticiparea și favorizarea restructurării sectoriale**
- **favorizarea integrării europene și a relațiilor interregionale**
- **ameliorarea situației municipiului Iași și a zonei sale periurbane, la nivel național, zonal, județean și periurban.**



## Măsurile urbanistice imediate:

- crearea unei oferte pentru amplasarea de noi antreprize
- rezervarea terenurilor din aceste zone, oferindu-se prioritate noilor antreprize selectate pe criterii de performanță, ecologice, etc, în ocuparea terenurilor disponibilizate prin restructurarea, conversia și reducerea activității întreprinderilor existente sau a terenurilor nevalorificate.

Partener Media:



PRIMATV IAȘI

## Alte *măsur*i urbanistice:

- conversie funcțională și restructurarea spațiilor aflate în declin (zonele industriale)
- Intensificare / densificare, restructurare a zonelor periferice
- reabilitarea mediului construit
- desființarea și mutarea surselor poluante
- stabilirea structurilor urbane necesar a fi protejate
- stabilirea zonelor de intervenție prioritară

*Iași - metropolă europeană, 26 iunie 2011*



## Cap. 2. Infrastructura

- Infrastructura rutieră spre Mun. Iași și pe raza Mun. Iași este într-o mare proporție învechită și neadaptată traficului actual. Investițiile din ultimii 21 de ani în acest domeniu nu au fost dimensionate cu cerințele din trafic, iar numărul de autovehicule în permanentă creștere.
- Necesitatea planificării pe termen lung pentru o serie de lucrări specifice gen: pasaje, tuneluri, lărgiri de artere de circulație nu a fost înțeleasă de autoritățile locale și județene.



## Propuneri

1. Realizarea de axe principale de circulație pe direcțiile E-V și N-S.

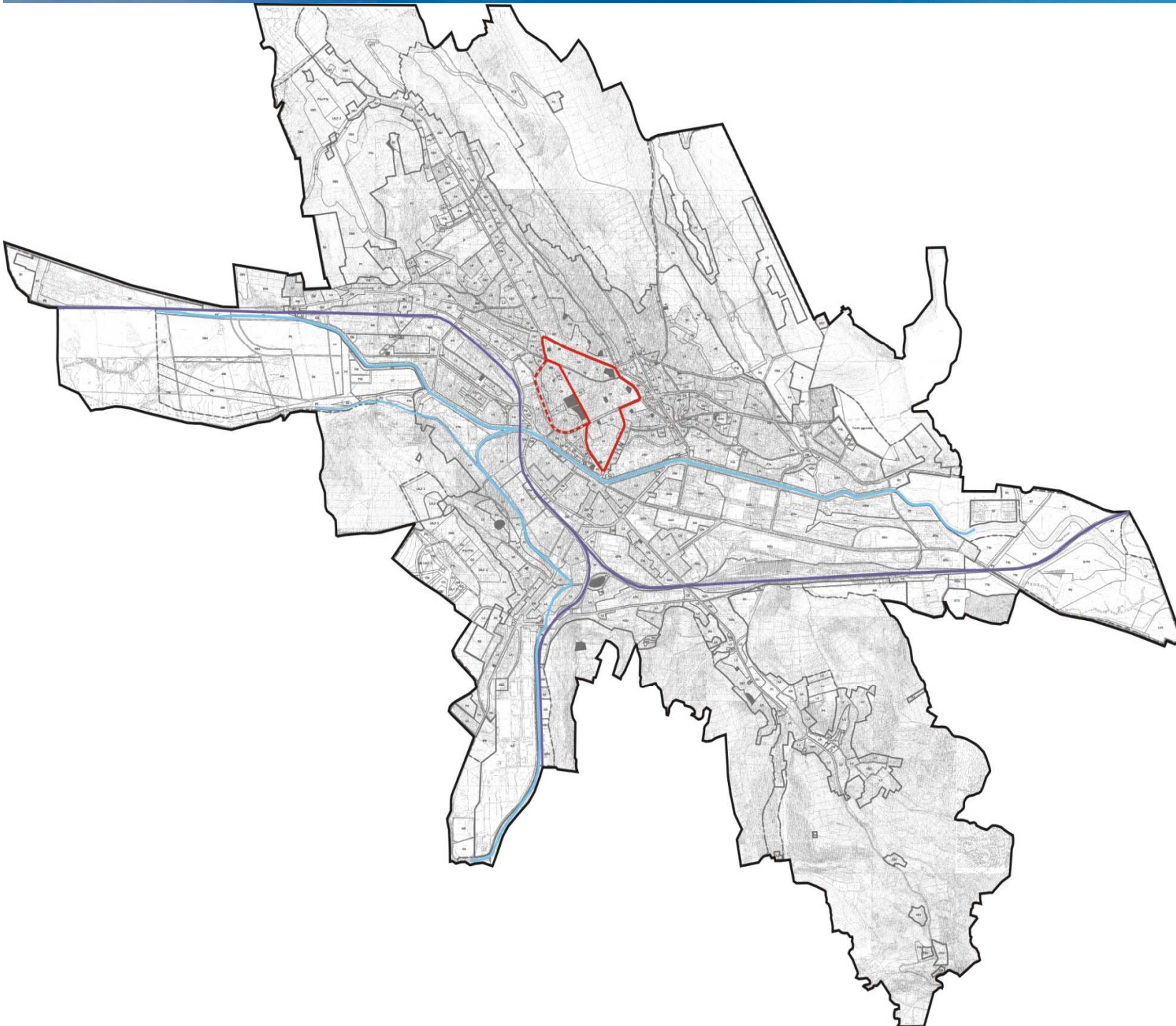
- Axa E-V în lungul râului Bahlui cu treceri supraterane sau subterane în principalele intersecții, respectiv Podul de Piatră, Podul Ros, Podul peste B-dul T. Vladimirescu.

Circulația se va face pe două benzi, cu sensuri unice deoparte și de alta a Bahluiului, cu limită de viteză de 70 km/h, iar traversările vor fi pe o singură bandă pe sens, cealaltă bandă participând la circulația din intersecție.



## Propuneri

- Axa N-S pe direcția acces Sculeni – acces CUG-Vaslui. Vor trebui amenajate corespunzător intersecția B-dului T. Vladimirescu cu Splai Bahlui, respectiv în dreptul viitoarei Autogări și intersecția din zona Bazar cu acces pe Pasajul Nicolina.



Partener Media:



**PRIMA TV IAȘI**

*Iași - metropola europeană, 26 Iunie 2011*





## Propuneri

**2. Realizarea unor inele concentrice față de centru pentru diferitele tipuri de trafic (până la 3,5 t, până la 7 t, peste 7 t).**

- Pentru acest lucru este necesară **realizarea unor străpungeri care să unească arterele de circulație existente.** De exemplu: zona Lic. Național cu legătura între Copou și Str. Uzinei; legătura între str. Sf. Andrei și str. A. Panu; zona Podului D.Cantemir cu străspungere spre str. Palat; străpungere în zona Granit spre fosta fabrică Nicolina și creerea unei artere în lungul liniilor de tren spre Gara Nicolina.



## Propuneri

- **Inelul principal de circulație** ar trebui constituit din străzile: Elena Doamna, Tg. Cucului, Independenței, Păcurari, Pasaj O. Băncilă, Canta, Silvestru, N. Iorga, Primăverii, T.Vladimirescu.
- Semaforizarea și semnalizarea rutieră pe acest inel ar trebui să contribuie la o fluidizare de circulație. Ar trebui să apară o serie de treceri subterane sau supraterane (ex. Biblioteca Centrala, Podul Roș, Palat – Ștefan cel Mare, Zona Gării) pentru îmbunătățirea traficului.



## Propuneri

3. Crearea și modernizarea de noi artere de circulație spre Tătărași și în prelungirea Cartierului Dacia.
4. Rezolvarea intersecției între B-dul Poitiers și Șoseaua Bucium.
5. Introducerea în cadrul tuturor studiilor de circulație a obiectivelor noi de interes public ce urmează a fi construite: Autogara, Spitalul de urgență, Tribunalul etc.
6. Stabilirea zonelor și arterelor pentru traficul greu.
7. Definitivarea traseului centurii ocolitoare pe direcția est și cuprinderea în cadrul acestei centuri a Aeroportului. Șoseaua de centură trebuie să joace un rol deosebit pentru oraș prin delimitarea clară a zonelor de interes rezidențial, industrial, comercial și conexiunile spre principalele zone de interes, respectiv: aeroport, zone industriale, zone de frontieră cu Republica Moldova. Poziția orașului Iași la extremitatea de est a U.E. ar trebui să-i asigure o dezvoltare deosebită în ceea ce privește relațiile comerciale.



## Propuneri

8. Actualele artere de extins la 6-8 benzi
9. Fluidizarea traficului rutier prin crearea de sensuri unice
10. Crearea unei zone pietonale centrale Golia – Cuza Vodă – Select – Piața Unirii – Lăpușneanu – Ștefan cel Mare – Palat
11. Amenajarea unui pasaj subteran pietonal în zona Palat și desființarea trecerilor de pietoni pe zona A. Panu – Str. Palat, pentru fluidizarea traficului auto.



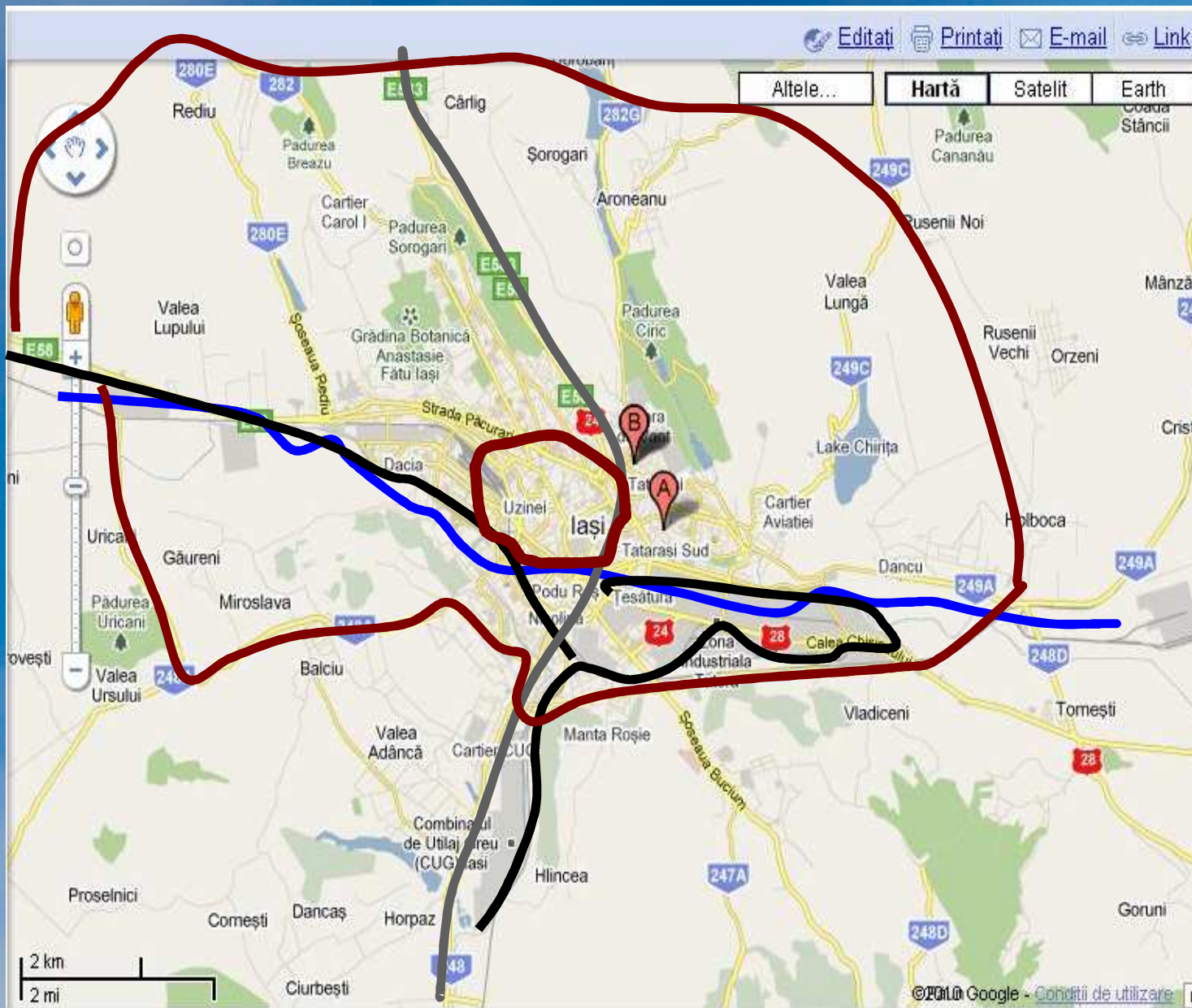
## Propuneri la nivel metropolitan și regional

### 12. Consolidarea și dezvoltarea culoarelor de acces spre Zona Metropolitană Iași:

- Reabilitarea și modernizarea infrastructurii rutiere interjudețene DJ282C, DJ282, DJ282B Iași – Botoșani
- Reabilitarea și modernizarea drumului interjudețean DJ 248 Iași – Vaslui
- Reabilitarea și modernizarea drumului de interes regional DJ 208 Neamț – Iași – Suceava
- Reabilitarea și modernizarea drumului județean DJ 248 A Iași - lim. jud. Vaslui

### 13. Dezvoltarea infrastructurii rutiere regionale și transfrontaliere:

- Dezvoltarea infrastructurii rutiere transfrontaliere Iași (RO) – Ungheni (MO)
- Autostrada Tg. Mureș – Ungheni



Partener Media:



PRIMATV IAȘI

Iași - metropolă europeană, 26 iunie 2011

**PNL**  
Partidul Național Liberal  
Filiața Teritorială Iași

Partener Media:



PRIMATV IAȘI

## **Infrastructura feroviară - Situația actuală**

- Atât liniile de tramvai, cât și cele de cale ferată nu își îndeplinesc scopul pentru care au fost concepute, și anume de transport rapid și de mare capacitate.
- O parte din rețeaua de linii de tramvai este învechită ecartamentul redus nu permite un transport rapid și fără riscuri.

*Iași - metropolă europeană, 26 iunie 2011*

 **PNL**  
Partidul Național Liberal  
Filiala Teritorială Iași



## Infrastructura feroviară - Situația actuală

- Preocuparea administrației locale de a îmbunătăți parcul de tramvaie cu unități second hand cu consum mai redus de energie și cu confort sporit este îmbucurătoare, însă departe de a putea oferi condițiile de exploatare și de trafic la nivelul anului 2011.
- Un rol important îl reprezintă bugetul scăzut, însă lipsa de coerență din domeniul transportului local combinată cu cea a creerii infrastructurii rutiere și feroviare au condus la falimentarea transportului local.



## Propuneri

- Dezvoltarea infrastructurii feroviare pentru tramvaie cu precădere pe zonele perimetrare centrului și cu legături spre cartierele aglomerate.
- Realizarea de căi de rulare separate de infrastructură rutieră pentru posibilitatea unei viteze mai mari de deplasare.
- Prioritatea în intersecții pentru tramvaie trebuie să reprezinte un factor determinant în ceea ce privește realizarea unui program de lucru strict. Acest lucru se poate realiza printr-o semaforizare adecvată a intersecțiilor, completată de crearea de culoare speciale de circulație doar pentru tramvaie.



## Propuneri

- Dacă se continuă cu actualul plan de dezvoltare a aeroportului trebuie realizată o legătură pe cale ferată între acesta și oraș, punctele importante fiind Gară și Autogară;
- Crearea de rețea de transport în comun în zona metropolitană, pe ruta Podu Iloaie- Lețcani – Valea Lupului – Iași – Bârnova- Ciurea, utilizând căile ferate, investind în stațiile de oprire și în motoarele electrice;



## Propuneri

- Rețeaua feroviară de pe teritoriul orașului este ineficient folosită și nu contribuie la dezvoltarea zonelor adiacente, ceea ce nu conduce la o dezvoltare economică și comercială pentru Municipiul Iași;
- Mutarea depoului RATP de la Gară în Dacia sau alt spațiu și crearea în acel loc a unei parcări subterane, iar la nivelul solului amenajarea unui parc verde cu fântâni arteziene și a unui spațiu de recreere.



## **Infrastructură aeriană Situația actuală**

- Infrastructura aeroportuară, în cazul Aeroportului Iași, nu este suficient dezvoltată în prezent, și, în vederea atragerii și oferirii de servicii competitive atât pentru operatorii aerieni dar și pentru pasageri, este necesară efectuarea de lucrări de modernizare și extindere, atât pentru pistă cât și pentru terminalul de pasageri.



## Infrastructură aeriană - Situația actuală

- Având în vedere faptul că Aeroportul Iași își desfășoară activitatea într-un mediu puternic concurențial, în perspectivă, un „punct tare” pentru acesta, în desfășurarea activității în condiții de performanță economică, trebuie să fie și personalul specializat în activitatea de transport aerian. Gradul de pregătire al personalului administrativ din aeroport este un factor important care influențează performanțele economice obținute de aeroport și implicit, evoluția transportului aerian.



## Infrastructură aeriană - Situația actuală

- La nivelul regiunii Nord Est se constată ca există un număr de aproximativ 3,5 mil locuitori iar Aeroportul Iași a avut în anul 2010 un număr 159.796 de pasageri asistați în anul 2010 (îmbarcați/debarcați/tranzit), astfel fiind situat pe locul 7 la nivel național, după București (Otopeni – 4,92 milioane pasageri și Băneasa – 2,12 milioane de pasageri), Timișoara 1,14 milioane de pasageri, Cluj-Napoca 1,07 milioane de pasageri, Aeroportul Bacău cu 241.058 de pasageri, Sibiu 225.730 de pasageri. În zona de Nord Est mai există aeroport la Suceava pe care au tranzitat în anul 2010 un număr de 23.629 pasageri.



## Propuneri

- Construcția / execuția unei piste la nivelul cerințelor actuale;
- Construcția unui terminal cargo;
- Alocarea de spații de parcare;
- Racordarea aeroportului la infrastructura rurieră și feroviară
- Atragerea unui număr mare de companii aeriene și operatori low cost pe aeroportul din Iași pentru a putea deschide curse directe spre Spania, Germania, Italia, Irlanda, Franța;
- Crearea în parteneriat cu operatorii din turism de curse sezoniere (vară/iarnă) cu destinații directe spre stațiuni din Turcia, Grecia, Egipt, Austria, Spania, Italia.



## Cap. 3. Parcări

### Situația actuală

- *Aproximativ 75.000 de vehicule auto în Mun. Iași;*
- *Puțin peste 1000 de locuri de parcare concesionate;*
- *Un număr foarte mic de locuri de parcare cu plată în zone centrale;*
- *Eșec în realizarea unor parteneriate pentru construirea de noi spații de parcare.*

Partener Media:



PRIMATV IAȘI

## Propuneri

### Propunem o abordare pe două tipuri de parcări

1. Parcări de domiciliu
2. Parcări pe timp limitat:
  - A. parcări de business / vizită
  - B. parcări de tranzit

*Iași - metropolă europeană, 26 iunie 2011*

 **PNL**  
Partidul Național Liberal  
Filiala Teritorială Iași



## Cap. 4. Transport

### Transport rutier public de persoane - Situația actuală

- Transportul rutier public de persoane este aproape de faliment. Datoriile foarte mari acumulate, plata cu întârziere de către administrația locală a subvențiilor, relația deficitară în ceea ce privește traseele cu firma privată colaboratoare au condus la o situație negativă iremediabilă pentru regia autonomă de transport public local RATP.

Partener Media:



PRIMATV IAȘI

## Propuneri

- Rentabilizarea transportului public rutier de persoane prin echilibrarea relației între venituri și cheltuieli.
- Dimensionarea cheltuielilor prin achiziția unui parc auto cu consum redus de combustibil sau care folosesc sisteme de moderne în conformitate cu situația reală. Se vor corela nevoile de transport cu capacitatea mijloacelor de transport, se va ține cont atât de transportul zilnic cât și de cel orar.

*Iași - metropolă europeană, 26 iunie 2011*



## Propuneri

- Analiza traseelor și stabilirea de prioritate în intersecții pentru mijloacele de transport public de persoane prin crearea de timpi suplimentari de semaforizare și/sau a unor benzi suplimentare de acces în intersecții.
- Introducerea unui sistem de monitorizare a traficului prin GPS, cu panou de comandă și afișaje electronice în stațiile de așteptare a mijloacelor de transport în comun.

Partener Media:



PRIMATV IAȘI

## Propuneri

- Realizarea de programe de instruire a șoferilor
- Reanalizarea amplasamentelor pentru stațiile aferente mijloacelor de transport în comun, reamplasarea unora și reducerea numărului de stații în anumite zone.
- Punerea în circulație a unor tipuri flexibile de abonamente.

*Iași - metropolă europeană, 26 iunie 2011*

 **PNL**  
Partidul Național Liberal  
Filiala Teritorială Iași

Partener Media:



PRIMATV IAȘI

## Transport rutier de *mărfuri* Situația actuală

- Transportul rutier de mărfuri e puțin reglementat la nivelul Municipiului Iași. Există restricții în ceea ce privește accesul camioanelor de mare tonaj însă reglementările orare pentru aprovizionarea magazinelor nu sunt stabilite.

Iași - metropolă europeană, 26 iunie 2011

 **PNL**  
Partidul Național Liberal  
Filiața Teritorială Iași



## Propuneri

■ Pentru autocamioanele de peste 7,5 t, dar și pentru cele 7,5 t dar peste 3,5 t – corelarea infrastructurii rutiere de tonaj mare cu unitățile de depozitare a mărfurilor amplasate perimetral față de Municipiul Iași. Se vor stabili trasee și orare pentru transportul rutier de mărfuri de mare tonaj zonele de staționare pentru activitățile de descărcare cât și orele de păstrare a liniștii în cartierele rezidențiale.

■ Pentru mașinile sub 3,5 t – cel mai important element este orarul de funcționare, respectiv de aprovizionare cu mărfuri. Un rol important îl reprezintă și zonele de parcare.



## **Transport feroviar de persoane Situația actuală**

- Ca și în cazul transportului public rutier de persoane, și transportul cu tramvaiul reprezintă o activitate la limita falimentului economic. Infrastructura învechită, lipsa unui plan pe termen lung de funcționare, bugetul limitat și întârzierea încasării subvențiilor conduc la o calitate scăzută a transportului cu tramvaiul în Municipiul Iași



## Propuneri

- Transportul cu tramvaiul este un mod de transport public rapid și de mare capacitate. Pentru a se îmbunătăți un astfel de transport căile de rulare ar trebui separate de traficul rutier prin amenajarea peisajistică a spațiului aflat printre căile de rulare-gazon (model întâlnit în U.E.).
- De asemenea prioritatea în intersecții ar trebui să fie totală pentru tramvaie, în acest sens ar trebui un tip de semaforizare specific.
- Îmbunătățirea parcului de tramvaie cu unități care au un consum de energie scăzut trebuie să constituie o preocupare permanentă.



## Propuneri

- Trebuie găsite surse de energie mai ieftină având în vedere deschiderea concurențială de pe piața energiei și a faptului că municipalitatea poate avea capacitate de producere a energiei;
- Eliminarea traseului de tramvai din zona Podu de Piatră – Țesătura;
- Crearea de rețea de transport în comun în zona metropolitană, pe ruta Podu Iloaie – Lețcani – Valea Lupului – Iași – Bârnova – Ciurea, utilizând căile ferate, investind în stațiile de oprire și în motoarele electrice;



## Cap. 5. Energie termică

### Situația actuală

Ca urmare a "crizelor petrolului", strategia energetică abordată de Uniunea Europeană a definit ca obiectiv prioritar reducerea consumului energetic.

Acest deziderat poate fi atins prin implementarea măsurilor necesare și oportune care conduc nemijlocit la utilizarea rațională a energiei.

În structura tehnologică de producere a energiei electrice și termice, pe plan mondial și cu deosebire în UE, se observă următoarele tendințe sau factori de **restricție**:

- schimbări în structura și ponderea diferitelor surse primare de combustibili folosiți;
- creșterea ponderii utilizării surselor alternative sau regenerabile de combustibil;



## ***Eficiența sistemelor energetice***

- Adaptarea reglementărilor privind protecția mediului
- Creșterea ponderii instalațiilor de cogenerare și în special a celor de dimensiuni mici și mijlocii;
- Utilizarea ciclului combinat în sistemele de cogenerare;
- Creșterea ponderii pe piață a sistemelor de încălzire centralizată la nivel urban și în cadrul acestora creșterea ponderii surselor de energie cu structură în cogenerare.



## Propuneri

- Atragerea unui partener privat în vederea realizării de investiții în sursa de producție pentru a avea un cost de producție scăzut al Gcal.
- Decizie la nivelul CL Mun. Iași dacă va gestiona sistemul de transport și distribuție sau va fi externalizat.
- Intervenții în vederea armonizării legislației și completării conform cerințelor actuale
- Un imobil o singură sursă de energie - implementarea principiului un condominiu, o singură soluție de încălzire



## Propuneri

- Se va studia posibilitatea demarării unui **program pentru introducerea sistemelor individuale de măsură în toate condominiile alimentate din sistemele centralizate - "distribuție pe orizontală"** - contorizarea pe orizontală, urmărinduse susținerea și realizarea contorizării individuale a fiecărui consumator. Aceste sisteme trebuie finanțate prin scheme atractive, atât pentru cetățeni cât și pentru firmele interesate să participe la realizarea lor (firme care să fie dispuse la finanțări de tip "credit furnizor").
- Facturarea individuală a consumului aferent unui imobil.
- Implementarea unor mijloace de plată moderne (e-banking, internet, carduri de credit).



## Cap. 6. Mediu și salubritate

### Situația actuală

**Probleme majore de mediu** cu care se confruntă zona metropolitană Iași constau în:

- ape de suprafață poluate; cursuri de apă poluate;
- poluare punctuală a solurilor;
- depășiri ale valorilor maxime admise pentru poluanți în atmosferă;
- reducerea suprafeței agricole;
- pierderea de spații verzi.

# Propuneri

Partener Media:



PRIMATV IAȘI

## 1. Starea calității atmosferei

Direcții de acțiune a autorităților administrației publice liberale:

A.Elaborarea și punerea în aplicare a unor programe coerente de gestionare a calității aerului

B.Reducerea emisiilor provenite de la surse mobile

*Iași - metropolă europeană, 26 iunie 2011*



## 2. Starea apelor de suprafață și subterane

- O preocupare permanentă pentru asigurarea calității apei;
- Reabilitarea rețelei de distribuție;
- Extinderea rețelei de alimentare cu apă și a rețelei de canalizare în cartierele noi ale zonei metropolitane;
- Participarea activă la ARSACIS (Asociația Regională a Serviciilor de Apă Canal Iași) pentru a avea acces la fonduri europene;
- Implementarea programului POS Mediu, care va conduce la creșterea calității serviciilor publice de apă, canalizare, salubritate și termoficare, ținând cont de principiile dezvoltării durabile și “poluatorul plătește”;
- Existența a numeroase lacuri naturale și de acumulare permite practicarea turismului pentru sporturi nautice, slab dezvoltat în prezent;



### 3. Starea solurilor

- diminuarea poluării solului;
- ecologizare în zona afectată de poluare istorică;
- diminuarea efectelor fenomenelor naturale;
- reducerea poluării;
- minimizarea cantității de deșeuri produse prin folosirea unui sistem integrat de gestiune a deșeurilor;
- optimizarea metodelor de eliminare finală pentru deșeurile ce nu pot fi altfel valorificate.



## 4. Situația deșeurilor

### Colectarea și depozitarea deșeurilor

1. Stabilirea de către asociațiile de proprietari a numărului de bene pentru colectarea selectivă a deșeurilor;
2. Identificarea de către Primărie împreună cu asociațiile de proprietari a noi locuri de amplasare a benelor;
3. Stabilirea frecvenței de ridicare a deșeurilor menajere de către SALUBRIS în funcție de anotimp, pentru a preveni apariția mirosurilor puternice în zonele de depozitare;
4. Amplasarea de noi coșuri de gunoi stradal în zonele cu circulație intensă;
5. Verificarea permanentă a stării tehnice a benelor, înlocuirea urgentă a celor deteriorate.



## 4. Situația deșeurilor

### Colectarea și depozitarea deșeurilor

6. În zonele de case, încurajarea colectării selective a deșeurilor;
7. Urmărirea reducerii cantităților de deșeuri biodegradabile municipale depozitate conform țintelor stabilite în HG 349/2005;
8. Colectarea și valorificarea deșeurilor de echipamente electrice și electronice pentru a atinge rata medie de colectare de 4 kg/loc.;
9. Reutilizarea, valorificarea și reciclarea componentelor vehiculelor scoase din uz;
10. Monitorizarea modului în care se realizează eliminarea finală controlată a stocului de deșeuri din produse fitosanitare expirate;



## 4. Situația deșeurilor

### Colectarea și depozitarea deșeurilor

11. Implementarea soluțiilor de neutralizare a nămolurilor galvanice – utilizate ca aditiv în realizarea materialelor de construcții (blocuri de beton);
12. Monitorizarea deșeurilor spitalicești și a stadiului de realizare a infrastructurii aferente, necesare pentru facilitarea eliminării deșeurilor periculoase;
13. Captarea și tratarea tuturor exfiltrațiilor prin realizarea sau reabilitarea sistemelor de colectare și tratare a apelor uzate;
14. Întreținerea, reabilitarea și punerea în siguranță a facilităților de transport și eliminare finală a deșeurilor industriale;
15. Planuri de acțiune pentru reabilitarea zonelor afectate de poluarea datorată depozitării necontrolate a deșeurilor industrial (*reconstrucție ecologică*).



PRIMATV IAȘI

## 5. Riscuri naturale

- A) Prevenirea și combaterea inundațiilor și a excesului de umiditate
- B) Prevenirea și combaterea eroziunii solului și a riscurilor de alunecare
- C) Prevenirea și combaterea deficitului de umiditate (secete)
- D) Combaterea alcalinizării, sărăturării și acidizării solurilor



## 6. Spații verzi

- stoparea diminuării și degradării spațiilor verzi intraurbane și periurbane;
- conservarea suprafețelor verzi existente;
- reabilitarea zonelor verzi intraurbane și periurbane degradate;
- eliminarea construcțiilor ilegale;
- realizarea de noi spații verzi în interiorul localităților urbane;
- amenajarea parcurilor cu alei, locuri de joacă și mobilier specific;
- plantări de puiți în locul arborilor bătrâni din lungul bulevardelor (prăbușiri);
- promovarea arborilor monument (ex. Teiul lui Eminescu, Plopii fără soț ș.a.m.d.).



## SURSE DE FINANȚARE

Realizarea dezvoltării durabile a unor obiective de investiții de interes local este apreciată ca fiind necesară de către întreaga administrație publică locală.

La elaborarea politicilor financiare, entitățile au în vedere și dimensionarea nevoilor de finanțare pentru un anumit interval de timp. Atunci când estimăm costul total, utilizăm ca punct de plecare ratele de rentabilitate. Costul diferitelor surse de finanțare oferă posibilitatea managementului economico-financiar de a selecta investițiile și sursele de acoperire financiară a acestora.

Managementul financiar dimensionează mai întâi necesarul de finanțat și apoi decide atât asupra proporției optime dintre fondurile proprii și cele împrumutate.

*Iași - metropolă europeană, 26 iunie 2011*

Partener Media:



PRIMATV IAȘI

**Astfel, rămâne de studiat care dintre următoarele variante va avea costul cel mai scăzut:**

- parteneriatul public privat sau concesiunea
- accesarea de fonduri europene
- emisiunea de obligațiuni
- creditul furnizor
- împrumutul

*Iași - metropolă europeană, 26 iunie 2011*

 **PNL**  
Partidul Național Liberal  
Filiața Teritorială Iași

Partener Media:



PRIMATV IAȘI

**“Viitorul aparține celor care cred  
în frumusețea viselor lor.”**

Eleanor Roosevelt

*Iași - metropolă europeană, 26 iunie 2011*

 **PNL**  
Partidul Național Liberal  
Filiața Teritorială Iași