

*Jacob G. Ionescu*  
*Th*  
**APM Iasi**

**From:** Pmud IASI [Pmud.IASI@searchltd.ro]  
**Sent:** 16 decembrie 2015 17:13  
**To:** mihai.chirica@primaria-iasi.ro; liviu.iacob@zmi.ro; APM Iasi  
**Cc:** spatareanu\_petru@yahoo.com; IONESCU@ebrd.com; geanina.suditu@metroul.ro; Ana Maria MOLDOVEANU; 'Rainer Schwarzmann'; Anca BRANZAREA  
**Subject:** Adresa raspuns solicitari APM Iasi  
**Attachments:** adresa raspus solicitari APM Iasi 16.12.2015.pdf

Buna ziua,

Va transmitem atasat raspunsul la adresa Nr. 10496/ 10.12.2015 inaintata de asociatiile:

Asociatia CIVICA  
Asociatia Mai Bine  
Asociatia Iasi Bike  
Organizatia pentru Promovarea Transportului Alternativ in Romania  
Asociatia Salvati Bucurestiul.OPTAR

Cu consideratie,

Echipa de proiect/ The Project Team



This email and any attached files are confidential and copyright protected. If you are not the addressee, any dissemination of this communication is strictly prohibited. Unless otherwise expressly agreed in writing, nothing stated in this communication shall be legally binding. / Acest mesaj si orice fisiere atasate sunt confidentiale si proprietate intelectuala a companiei Search Corporation. Daca nu sunteti destinatarul acestui mesaj, orice diseminare a informatiilor continute este strict interzisa. Nici o informatie cuprinsa in acest mesaj sau in fisierele atasate nu are efect legal daca nu este agreata si in scris de catre parti.

16.12.2015

**Către**

**Dlui. Director Executiv  
Ing. Victor Bogdan Davideanu**



**AGENȚIA PETRU PROTECȚIA MEDIULUI IAȘI**  
Str. Th. Văscăuțeanu nr. 10 bis, Iași

**Dlui. Primar  
Mihai Chirică**

**PRIMĂRIA MUNICIPIULUI IAȘI**  
Bd. Ștefan cel Mare și Sfânt nr. 11, Iași

Spre știință,

**BERD România**  
Metropolis Center, Bd. Iancu de Hunedoara nr. 56-60, Aripa Vest, Etaj 3  
Sector 1, București

**Subiect:**

**PMUD IAȘI- Răspuns adresa APM Iași nr.10496 din data de 10.12.2015**

Stimate Domnule Director,

Ca urmare a solicitărilor APM Iași din adresa nr. 10496 din data de 10.12.2015, vă înaintăm răspunsul, iar în Anexă următoarele documente:

- răspunsul la observațiile formulate de Asociația Civică, Asociația Mai Bine, Asociația Iași Bike, Organizația pentru Promovarea Transportului Alternativ în România și Asociația Salvati Bucureștiul.
- Activități de comunicare a PMUD Iași

Menționăm faptul că a fost definitivată prima variantă a planului, care acum poate fi consultată pe site-ul [http://www.primaria-iasi.ro/uploads/Proiecte/PMUD/RO\\_2015-01-SUMP-Lot-2-Iasi-Final-vers-0-9.pdf](http://www.primaria-iasi.ro/uploads/Proiecte/PMUD/RO_2015-01-SUMP-Lot-2-Iasi-Final-vers-0-9.pdf)

Această documentație tehnică completată conform solicitărilor APM Iași va fi transmisă în cursul zilei de 17.12.2015 pentru solicitarea avizului de mediu.

Menționăm faptul că documentația tehnică cuprinde solicitările APM Iași, astfel:

- modul de corelare a PMUD Iași cu planul național de transport, cu strategiile locale de dezvoltare urbană și cu strategiile sectoriale de servicii sociale, sănătate, educație, crearea de locuri de muncă și dezvoltarea economică se regăsesc în Componenta de nivel Strategic Etapa I, subcapitolele 1.2 și 1.3. Propunerile de proiecte nominalizate sunt detaliate în Componenta de Nivel Operațional Etapa II. Menționăm faptul că proiectele incluse în Masterplanul Național de Transport au fost preluate și în modelul de transport și aceste informații se regăsesc în cadrul Componentei de nivel Strategic Etapa I, subcapitolul 5.1.3; proiectele propuse în cadrul PMUD sunt detaliate în cadrul Componentei de Nivel Operațional Etapa II, capitolului 2 Planul de acțiune.
- Redimensionarea arterelor majore de circulație în raport cu cerințele de trafic - informațiile sunt prezentate în cadrul Componentei de Nivel Operațional Etapa II, subcapitolul 2.1;
- Organizarea staționării și a infrastructurii de staționare - informațiile sunt prezentate în cadrul Componentei de nivel Strategic Etapa I, subcapitolul 6.3.4 și a Componentei de Nivel Operațional Etapa II, subcapitolele 2.5.2, 2.5.3 și 2.7;
- Stabilirea zonelor cu restricții - informațiile sunt prezentate în cadrul Componentei de Nivel Operațional Etapa II, în subcapitolul 2.6;
- Reabilitarea zonelor central istorice, și a zonelor garilor, autogărilor - informațiile sunt prezentate în cadrul Componentei de Nivel Operațional Etapa II, în subcapitolele 2.6 și 2.7.1;
- Dezvoltarea rețelelor de transport public structurante și nepoluante - informațiile sunt prezentate în cadrul Componentei de nivel Strategic Etapa I, subcapitolele 6.3.1, 6.4.1 și a Componentei de Nivel Operațional Etapa II, în subcapitolul 2.2;
- Modificări pe baza observațiilor formulate de asociațiile: Asociația Civică, Asociația Mai Bine, Asociația Iași Bike, Organizația pentru Promovarea Transportului Alternativ în România și Asociația Salvati Bucureștiul - informațiile sunt prezentate în cadrul Componentei de nivel Strategic Etapa I, subcapitolele 6.3.1 și în cadrul Componentei de Nivel Operațional Etapa II, în subcapitolele 2.2.1, 2.4.1, 2.5.2, Anexa 4, Anexa 5, Planșa 3A.I;
- Răspunsurile la observațiile formulate de asociațiile: Asociația Civică, Asociația Mai Bine, Asociația Iași Bike, Organizația pentru Promovarea Transportului Alternativ în România și Asociația Salvati Bucureștiul vor fi anexate în cadrul documentației tehnice.

Conform documentelor europene, un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă constituie un document strategic și un instrument pentru dezvoltarea unor politici. Așadar, doresc în primul rând să evidențiez faptul că documentul realizat nu are rolul unui proiect la faza SF, PTH sau DDE și nici ghid tehnic sau al unui normativ, ci conține politici și recomandări pentru promovarea dezvoltării urbane la nivel strategic.

Înțelegem grija manifestată de asociațiile menționate anterior pentru îmbunătățirea calității infrastructurii pentru biciclete, care la ora actuală nu se prezintă într-o stare de utilizare în condiții de maximă siguranță. De asemenea, apreciem interesul și timpul pe care l-au acordat în analiza Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru polul de creștere Iași.

Pentru informații suplimentare sau neclarități vă rugăm să luați legătura cu următoarele persoane:

SEARCH CORPORATION (fax: 021 316 5271/ mail: [Pmud.IASI@searchltd.ro](mailto:Pmud.IASI@searchltd.ro))

Anca Brânzărea	0723 550 252	021 316 4018 int. 2009
Ana Maria Moldoveanu	0731 038 673	021 316 4018 int. 3005


Mulțumim anticipat pentru înțelegere!

Cu stimă,



Șef proiect,  
Rainer Schwarzmann  
PTV GROUP



  
Director Departament Trafic și Mobilitate,  
Anca Brânzărea  
SEARCH CORPORATION

## Anexa

### **Răspunsuri la observațiile referitoare la documentul Planul de Mobilitate Urbană Durabilă Iași formulate de către asociațiile: Asociația Civică, Asociația Mai Bine, Asociația Iași Bike, Organizația pentru Promovarea Transportului Alternativ în România și Asociația Salvati Bucureștiul**

#### **0. Chestiuni prealabile**

##### **1. Procesul participativ**

În ceea ce privește realizarea unui proces participativ încă de la primele etape de realizare a PMUD, consultantul, BERD și beneficiarul PMUD au fost deschisi și implicați în acest proces, cunosc și aplică prevederile ghidului european PMUD. Toate acțiunile desfășurate în cadrul PMUD în acest sens sunt prezentate în documentul atașat "Procesul participativ în faza de elaborare a PMUD Iași". Consultantul și BERD stau în continuare la dispoziție ca și asistenți ai municipalității Iași pentru realizarea dezbaterilor publice dacă acest lucru este solicitat de către beneficiar și APM.

De menționat că există propusă o Strategie de comunicare și pentru Faza de implementare a Planului, în care este propus ca fiecare proiect ce va fi implementat să aibă propria strategie de comunicare și participare a stakeholderilor, de la faza de stabilire a soluțiilor tehnice și până la punere în funcțiune și chiar după aceea. Astfel, consultantul și Beneficiarul vor asigura implementarea tuturor măsurilor de participare a stakeholderilor la elaborarea și implementarea PMUD, așa cum Ghidul European privind PMUD o solicită.

#### **2. Structura prezentului material**

##### **I. ACCESIBILITATE**

- Măsurile de accesibilitate au fost prevăzute în descrierea fiecărui proiect care poate implica acest lucru, de la transport public până la transport nemotorizat. Ca măsură suplimentară, consultantul va face completări, după caz în acord observațiile primite pentru a asigura includerea în descrierea proiectelor a obligațiilor legale privind accesibilitatea pentru persoanele cu dizabilități și a recomandărilor suplimentare.
- Este de menționat că toate proiectele în etapa studiului de fezabilitate vor detalia soluțiile tehnice "cu asigurarea priorității transportului public și a accesibilității", astfel încât să se respecte prevederile legale, de altfel obligativitate legală a oricărui proiectant.
- Propunem includerea **Ghidului de verificare a accesibilității ca Anexa la PMUD, ca și document informativ pentru stakeholderi**

## II. SIGURANȚĂ SI SECURITATE

- În capitolul 2.5.2. sunt prezentate în detaliu disfuncțiile observate la piste pentru biciclete existente, în capitolul 4.4. sunt prezentate statisticile referitoare la accidentele rutiere ce au implicat bicicliști și s-a menționat ca și cauză amenajarea defectuoasă a pistelor pentru biciclete, însă recomandarea noastră este aducerea la un standard adecvat a pistelor pentru biciclete existente, nu desființarea lor.

Toate soluțiile de asigurare a siguranței și securității pentru categoriile vulnerabile (pietoni și bicicliști) se vor detalia în cadrul studiilor de fezabilitate și documentațiilor de proiectare. De asemenea se va recomanda ca la fazele de audit de siguranță să fie analizate cu atenție sporită aspectele legate de accesibilitate și siguranță a categoriilor vulnerabile de participanți la trafic.

- *Este obligatoriu să nu existe intersecții între fluxul de pietoni și fluxul de biciclete;*

Micșorarea numărului de puncte de conflict, cum este recomandat în raport, este un aspect principal ce trebuie avut în vedere la fazele de proiectare.

- *Este obligatoriu să existe marcaj tactil în culori contrastante care să delimiteze fluxurile de pietoni și care să fie ușor de reperat de persoanele fără vedere sau cu deficiențe de vedere;*

În cap. 2.5.1. și nu numai, sunt facute astfel de recomandări.

- *Este obligatoriu ca manevrele prevăzute de Codul Rutier, inclusiv semnalizarea și depășirea, să fie posibile și să se desfășoare în siguranță. Pentru aceasta, este obligatoriu ca piste pentru biciclete să permită ca doi bicicliști în deplasare să treacă în siguranță unul pe lângă celălalt, cu un spațiu de siguranță între ei și cu spațiu de siguranță față de ceilalți participanți la trafic. Această condiție este obligatorie pentru asigurarea fluidității traficului. Lipsa acestor condiții vor forța bicicliștii să efectueze depășirile prin circulația pe trotuar, în afara perimetrului pistei pentru biciclete, ceea ce Codul Rutier interzice tocmai ca măsură de protecție a participanților la trafic;*

Recomandările pentru proiectarea pistelor pentru biciclete au avut în vedere atât prevederile standardelor și normelor tehnice în vigoare, cât și a ghidurilor de bune practici. Acolo unde spațiul disponibil a permis o repartizare între spațiile utilizate de diferiți participanți la trafic (pietoni, bicicliști, auto, tramvai) au fost adoptate latimi de piste de biciclete care să permită inclusiv depășiri. Soluția optimă se va detalia în fazele ulterioare de proiectare.

- *Este obligatoriu ca lățimile spațiului asigurat pietonilor să fie suficient pentru deplasarea acestora. Orice obstacol permanent sau temporar (de exemplu un grup de clienți oprit în fața unui chioșc) poate devia traficul pietonal pe suprafața pistei pentru biciclete. De menționat că pentru un oraș ca Iași, cu o populație numeroasă și cu potențial turistic, lățimea minimă a spațiului pietonal este de 180 cm (circulație în ambele sensuri), conform Normativului 51/2012. Însă PMUD are printre obiective creșterea calității vieții, de aceea este primordial ca echipele de experți și funcționari publici să asigure spații pietonale mult mai generoase decât valorile minime obligatorii. Măsurile de reducere a spațiului oferit pietonilor, prin amenajarea sau menținerea de piste pentru biciclete pe trotuare, nu sunt compatibile cu obiectivul de îmbunătățire a calității vieții.*

Recomandările pentru spațiile destinate pietonilor au avut în vedere inclusiv prevederile standardului tehnic în vigoare STAS 10144/2-91 „Străzi. Trotuare, alei pietonale și piste de cicliști”. Acesta menționează „pe spațiul destinat circulației pietonilor se interzice amplasarea diferitelor dotări cum sunt: chioșcuri, gherete, cabine de stații de transport în comun, cabine telefonice.”

- *Este obligatoriu ca accesarea sau părăsirea unei piste pentru biciclete să se facă în siguranță. Siguranța unei piste pentru biciclete trebuie analizată din perspectiva integrării ei în rețeaua de străzi, nu doar între capetele ei.*

În recomandările prezentate în cadrul documentului, s-au avut în vedere inclusiv aceste aspecte.

- *Bicicliștii trebuie să poată parcurge traseele pe bicicletă, fără întreruperi. Scopul realizării infrastructurii pentru biciclete trebuie să fie acela de a oferi alternative viabile de deplasare și astfel locuitorii să fie încurajați să renunțe la transportul motorizat individual. Realizarea de piste pe trotuare, obligă bicicliștii să nu mai folosească partea carosabilă, această măsură ducând, de cele mai multe ori, la scăderea siguranței și a eficienței călătoriei. Astfel, la intersecția cu străzile laterale, fie pentru că lipsesc traversările pentru biciclete, fie pentru că mașinile blochează pista în momentul în care opresc să se asigure la ieșirea pe drumul principal, bicicliștii sunt obligați să reducă viteza sau chiar să se oprească. Acest lucru nu era necesar dacă pista nu ar fi fost amenajată iar bicicliștii s-ar fi deplasat pe drumul principal, pe carosabil. Aceasta este o dovadă a faptului că măsura de amenajare de piste pe trotuare duce la scăderea siguranței, prin crearea de puncte de conflict, și la descurajarea mersului cu bicicleta, din cauza opririlor dese (la intersecțiile cu străzile secundare). Astfel, se creează disconfort și se anulează avantajele utilizării bicicletei în mediul urban (eficiență energetică și mobilitate).*

Recomandarea noastră este de asemenea amenajarea pistelor pentru biciclete pe partea carosabilă, însă separată de traficul auto.

La intersecția unei străzi laterale cu bicicliștii, numărul punctelor de conflict este același în ambele situații: biciclistul se deplasează pe o pista amenajată pe trotuar sau biciclistul se deplasează pe carosabil în direcția drumului principal.

### III. MEDIU

Comisia Europeana solicită României (in data de 25.09.2014 ), în Pachetul de acțiuni privind constatarea neîndeplinirii obligatiilor pentru luna septembrie, să ia măsuri pentru a diminua poluarea aerului ([http://europa.eu/rapid/press-release MEMO-14-537\\_ro.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-14-537_ro.htm)):

*România nu își protejează cetățenii de poluarea cu particule fine (PM10). Aceste particule fine provin din emisiile generate de industrie, trafic și încălzirea locuințelor și pot cauza astm, afecțiuni cardiovasculare, cancer pulmonar și deces prematur. În conformitate cu legislația UE, statele membre au obligația de a limita expunerea cetățenilor la particulele de acest tip. Cetățenii din anumite zone din București, Brașov și Iași au fost expuși în mod aproape continuu unor niveluri nesănătoase de PM10 încă din 2007, potrivit ultimelor rapoarte din 2012. Comisia consideră că România nu a întreprins acțiunile necesare încă din 2007 pentru protejarea sănătății cetățenilor și solicită României să ia măsuri de perspectivă rapide și eficiente pentru ca perioada de neconformitate să fie cât mai scurtă posibil. Acțiunea de azi, care este din punct de vedere tehnic un aviz motivat suplimentar, urmează unei scrisori de punere în întârziere suplimentare transmisă în februarie 2013. Dacă România nu acționează, Comisia poate sesiza cazul Curții de Justiție a UE.*

Directiva nr.2008/50/CE privind calitatea aerului înconjurător și un aer mai curat pentru Europa impune limite maxime pentru poluarea cu pulberi în suspensie. „PM10” reprezintă pulberile în suspensie care trec printr-un orificiu de selectare astfel cum este definit de metoda de referință pentru prelevarea și măsurarea PM10, EN 12341, cu un randament de separare de 50 % pentru un diametru aerodinamic de 10 μm.

Conform Directivei nr. 2008/50/CE (Anexa II), limitele\_Pulberilor în suspensie (PM10/PM2,5) conform sunt următoarele:

#### Praguri superioare și inferioare de evaluare

	Media pe 24 de ore PM <sub>10</sub>	Media anuală PM <sub>10</sub>	Media anuală PM <sub>2,5</sub> (*)
Pragul superior de evaluare	70 % din valoarea-limită (35 μg/m <sup>3</sup> , a nu se depăși mai mult de 35 ori într-un an calendaristic)	70 % din valoarea-limită (28 μg/m <sup>3</sup> )	70 % din valoarea-limită (17 μg/m <sup>3</sup> )
Pragul inferior de evaluare	50 % din valoarea-limită (25 μg/m <sup>3</sup> , a nu se depăși mai mult de 35 ori într-un an calendaristic)	50 % din valoarea-limită (20 μg/m <sup>3</sup> )	50 % din valoarea-limită (12 μg/m <sup>3</sup> )

(\*) Pragul superior de evaluare și pragul inferior de evaluare pentru PM<sub>2,5</sub> nu se aplică măsurătorilor efectuate pentru evaluarea conformității cu obiectivul de reducere a expunerii la PM<sub>2,5</sub> pentru protecția sănătății umane.

În țara noastră, prevederile Directivei nr.2008/50/CE sunt transpuse prin Legea nr. 104 din 15 iunie 2011 privind calitatea aerului înconjurător.



PMUD, pentru a respecta cerințele Comisiei Europene referitor la diminuarea poluării aerului, a propus următoarele proiecte ce încurajează mersul pe jos și cu bicicleta (mijloace alternative de transport), și dezvoltarea Transportului public ceea ce conduce la reducerea volumului de trafic și implicit a emisiilor de poluanți în aer:

### **Mijloace alternative de transport**

#### Deplasări cu bicicleta

Proiectele privind deplasările cu bicicleta, vizează următoarele proiecte pentru perioada 2016-2023 și, respectiv 2024-2030.

#### Perioada 2016-2023

Cod proiect	Proiect
3.1.1.2	Legatura ciclabila intre cartier Nicolina si zona centrala
3.1.1.6	Legatura ciclabila intre cartier Socola-Nicolina si Zona Industriala Tatarasi Sud
3.1.1.9	Legatura ciclabila intre cartier Tatarasi si Zona Industriala Tatarasi Sud
3.1.1.11	Legatura ciclabila Ciric
3.3.1.4	B+R: Rond CUG II
3.3.1.5	B+R: ERA Shopping Park
3.3.1.6	B+R: Rond Canta

Perioada 2024-2030

Cod proiect	Proiect
3.1.1.4	Legatura ciclabila intre cartier Canta si zona centrala
3.1.1.5	Legatura ciclabila intre cartier Socola-Nicolina si zona centrala
3.1.1.16	Legatura ciclabila intre cartier Studentesc si zona centrala
3.1.1.3	Legatura ciclabila intre cartier Alexandru cel Bun si cartier Nicolina
3.1.1.7	Legatura ciclabila intre Podu Ros si Zona Industriala Tatarasi Sud
3.1.1.10	Legatura ciclabila intre cartier Abator si Zona Industriala Tatarasi Sud
3.1.1.8	Extindere piste de biciclete pe Bd Tudor Vladimirescu
3.1.1.12	Retea ciclabila Campus Tudor Vladimirescu
3.1.1.13	Retea ciclabila cartier Alexandru cel Bun
3.1.1.14	Retea ciclabila cartier Tatarasi
3.1.1.15	Extindere piste de biciclete in cartier Copou
3.1.1.17	Extindere piste de biciclete in cartier Nicolina
3.1.1.18	Extindere piste de biciclete in cartier Primaverii
3.1.1.19	Extindere piste de biciclete pe soseaua Volnesti
3.1.1.20	Legatura ciclabila intre Municipiul Iasi si localitatea Tomesti
3.3.1.1	Parcari biciclete in zona parcurilor, pentru Universitati/Facultati si pentru institutii publice
3.3.1.2	Extindere parcari biciclete in zona pietelor
3.3.1.3	Extinderea sistemului de inchiriere biciclete
3.3.1.7	B+R: Gara Socola
3.3.1.8	B+R: Piata Virgil Sahleanu
3.3.1.10	B+R: Rond Copou

### Pasaje pietonale peste/ pe sub calea ferată

Proiectele privind pasajele pietonale peste/ pe sub calea ferată, vizează următoarele proiecte pentru perioada 2016-2023 și, respectiv 2024-2030. Se va avea în vedere la amenajarea acestor

pasaje asigurarea accesibilității pentru persoanele cu mobilitate redusă (dotarea cu lifturi/scări rulante).

#### Perioada 2016-2023

Cod proiect	Proiect
4.1.1.5	Amenajarea unui pasaj pietonal și ciclabil suprateran la Gara Iași
4.1.1.11	Amenajarea unui pasaj pietonal și ciclabil suprateran între cartierul Carpați și Piața Nicolina

#### Perioada 2024-2030

Cod proiect	Proiect
4.1.1.10	Amenajare pasaj pietonal și ciclabil suprateran ACB
4.1.1.24	Reabilitarea pasajului pietonal de la Gara Nicolina

Au fost propuse și proiecte în zonele cu nivel ridicat de complexitate, în această categorie fiind inclusă zona centrală. Proiectele propuse au ca scop încurajarea traficului pietonal:

- Reamenajarea unor strazi pietonale: str. 14 Decembrie, Esplanada Costache Negri; pietonal cu tramvai – str. Cuza Vodă,
- (re)organizarea unor străzi de tip shared-space (cu utilizare în comun). Străzile

rezidențiale organizate după modelul cu utilizare în comun, partajate / shared-space, cu

zonă de confort (pe care vehiculele nu au voie să circule sau să staționeze neregulamentar) – pietonii pot traversa și circula pe tot spațiul străzii, în mod regulamentar (ex. străzile Vasile Alecsandri, I.C. Brătianu, George Enescu).

Perioada 2016-2023:

Cod proiect	Proiect
Concept zona centrala 9.1.1.2	Extinderea arealului cu prioritate pentru pietoni (și bicicliști) în zona centrală a Municipiului Iasi

Perioada 2024-2030:

Cod proiect	Proiect
9.1.1.4	Extinderea ariei cu prioritate pentru pietoni (și bicicliști) în Piața Independentei integrat cu proiectul Parcări colective în zona centrală: pe Bdul. Independentei, în Piața Independentei
Concept zona rezidențială 9.1.1.3	Crearea unui areal cu prioritate/ favorabil persoanelor care se deplasează nemotorizat (pietoni și bicicliști), în perimetrul unei centralități de cartier: Cartier Tatarasi - Ciurchi

De asemenea, în model asemănător de abordare, de tip "zonă rezidențială" se propune pentru cartierul Ciurchi, în care ameliorarea spațiului urban și a calității locuirii se bazează pe

reorganizarea mobilității și crearea unor străzi favorabile DNM. O amenajare de tip shared-space

se propune pe strada colectoare din dreptul școlii, pentru ameliorarea ambianței și siguranței unui spațiu care polarizează pietoni cu vulnerabilitate crescută – copii.

**Proiectele pentru transportul public:** PMUD vizează următoarele proiecte pe toate

componentele sistemului de transport public încă din perioada 2016 - 2023.

Perioada 2016-2023:

Cod proiect	Proiect
2.1.1.1	Reabilitarea infrastructurii de tramvai în municipiul Iași: Vladimirescu, Pădurii, Tuțora
2.1.2.1	Reabilitarea infrastructurii de tramvai Iași - Dancu
2.1.1.2	Reabilitarea infrastructurii de tramvai în municipiul Iași: Bdul Virgil Șehleanu
2.1.1.14	Strategie de implementare a liniilor dedicate transportului public pe sine (tramvai) – str. Palat și str. Anastasie Panu
2.1.1.5	Extindere infrastructura de tramvai în nordul cartierului Nicolina pentru îmbunătățirea accesibilității cu transportul public
2.3.1.1	Modernizarea stațiilor de transport public - a punctelor intermodale principale
2.3.1.2	Modernizarea stațiilor de transport public - în lungul rețelei de baza
2.3.1.5	Sistem de managementul transportului public și e-ticketing
2.3.1.5	Centru Intermodal de Transport Iași "CITI"
2.4.1.1	Innoirea parcului de vehicule destinat transportului public pe sine
2.4.1.2	Innoirea parcului de vehicule destinat transportului public
2.3.1.4	Extinderea și modernizarea depourilor din municipiul Iași

*Perioada 2024-2030:*

Cod proiect	Proiect
2.1.1.9	Strategie de implementare a liniilor dedicate transportului public pe sine (tramvai) – Bd. Dacia, Bd. Alexandru cel Bun
2.1.1.16	Strategie de implementare a liniilor dedicate transportului public pe sine (tramvai) – Bd. Carol I, Bd. N. Iorga, Străpungere Silvestru, sos. Moara de Foc, str. Canta, Bd. Metalurgiei, str. V. Lupu, str. Dudescu
2.1.1.10	Implementarea benzilor dedicate pentru autobuze și reorganizarea circulației pe bd. Independentei
2.1.1.11	Strategie privind prioritizarea transportului public cu autobuzul și de implementare a benzilor dedicate pe str. Sf. Lazar
2.1.1.13	Strategie privind prioritizarea transportului public cu autobuzul și de implementare a benzilor dedicate pe Bd. T. Vladimirescu
2.1.1.5	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
2.1.1.7	Sporirea accesibilității cu transportul public a cartierului și Gării Socola
2.1.1.8	Amenajare infrastructura de tramvai între Cartierul Socola și Zona Industrială
2.4.1.1	Înnoirea parcului de vehicule destinat transportului public pe sine
2.4.1.2	Înnoirea parcului de vehicule destinat transportului public

#### Utilizarea termenilor

Se va verifica documentul și se va modifica după caz.

#### IV.1 Observații punctuale

Text PMUD Iasi	<i>Zonele respective <b>ar trebui sa primeasca o prioritate sporita în ceea ce privește îmbunătățirea condițiilor cum ar fi informații în timp real, acces pentru persoanele cu dizabilitati, adaposturi, etc.</b></i>
Observație	Textul lasă senzația că accesul persoanelor cu dizabilități reprezintă o opțiune.
Propunere	Tot documentul PMUD trebuie verificat și modificat pentru a exista o distincție clară între recomandări și obligațiile legale. Accesibilizarea spațiului public este o obligație legală.
Răspuns:	Documentația va fi modificată în Componenta 2 subcapitolul 2.2.1, astfel:  Aceste stații trebuie echipate astfel încât să asigure accesibilitate sporită tuturor utilizatorilor, inclusiv PRM, să ofere informații în timp real și să fie dotate cu adaposturi.
Text PMUD Iasi	<i>amenajări pentru transportul în comun, <b>precum alveole</b></i> <i>În mod normal, stațiile de autobuz trebuie construite în formă de alveolă</i>
Observație	Dezvoltarea durabilă a mobilității urbane trebuie să propună măsuri care să aducă la același nivel de atractivitate cele 4 moduri relevante de transport. Nevoia de a se dezvolta PMUD la nivelul Uniunii Europene a apărut tocmai din cauza măsurilor care au permis creșterea atractivității pentru transportul motorizat individual. De aceea, în timp ce atractivitatea mersului pe jos, a mersului cu bicicleta și a folosirii transportului public trebuie să crească, atractivitatea pentru utilizarea transportului motorizat individual trebuie să scadă. Stațiile amenajate în alveole oferă avantaje traficului motorizat individual și

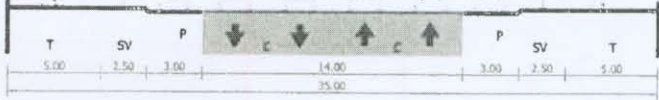
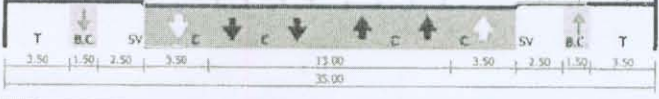

	<p>dezavantaje transportului public, deoarece călătorii pierd timp la fiecare oprire în stație în timp ce restului traficului i se asigură libertatea de a circula. De asemenea, reintrarea transportului în trafic este îngreunată.</p> <p>Nu trebuie omis nici faptul că, în cazul stațiilor cu alveolă, timpul necesar manevrelor de oprire și de plecare este mai mare, scăzând viteza comercială. La fel, oprirea la bordură, pentru a asigura accesul facil al călătorilor (inclusiv a persoanelor cu dizabilități) este mai dificil.</p>
Propunere	<p>(a) Desființarea tuturor alveolelor și aducerea la linie a trotuarului, dacă stația este amenajată într-o zonă unde transportul public circulă pe bandă dedicată.</p> <p>(b) Desființarea tuturor alveolelor și prelungirea trotuarului, dacă stația este amenajată într-o zonă cu trafic mixt, iar înainte sau după stație banda este ocupată (parcări, îngustare de stradă, etc).</p> <p>(c) Prelungirea trotuarului, dacă stația este amenajată într-o zonă cu trafic mixt, iar înainte sau după stație banda este ocupată (parcări, îngustare de stradă, etc).</p> <p>Acest tip de amenajări sunt frecvente în Europa și au scopul de a oferi condiții similare pentru utilizatorii transportului public și ai celui motorizat individual. În cazul a), chiar dacă transportul public oprește regulat în stații, acesta poate scurta timpul de deplasare prin utilizarea benzii dedicate și prin prioritizarea transportului public în intersecții. În cazul b) și c), transportul public trebuie să blocheze traficul când oprește în stații. Astfel, călătorii din autoturisme vor aștepta în trafic la fel ca utilizatorii transportului public. În plus, se reduce timpul de oprire iar la plecarea din stație va avea bandă liberă, crescând viteza comercială.</p> <p>Transportul în comun trebuie să aibă prioritate în toate intersecțiile.</p>
Răspuns:	<p>Suntem într-un total de acord cu punctul dumneavoastră de vedere. În cadrul planului de mobilitate s-a urmarit adoptarea inclusiv a acestor principii. Propunerea dumneavoastră va fi preluată în Anexa 5 cu titlu de recomandare de bune practici, deoarece acest lucru presupune inclusiv modificarea și corelarea legislației și standardelor în vigoare. La momentul implementării proiectului de amenajare proiectantul va respecta legislația în vigoare.</p> <p>Totusi, pentru mediul periurban și extraurban, alveolele sunt necesare ca masuri de siguranta, iar legislatia in vigoare contine astfel de prevederi:</p> <p>(Regulamentul privind circulația pe drumurile publice de circulație)</p> <p>Art. 6. – (3) Pe drumurile din afara localităților, administratorul drumului public este obligat să amenajeze alveole pentru stațiile mijloacelor de transport public de persoane.</p> <p>Ordonanța nr. 43/1997 actualizată prevede:</p> <p>Art. 35. - (1) În funcție de programele de transport aprobate de autoritățile competente, drumurile publice vor fi prevăzute, prin grija autorităților administrației publice locale, cu stații amenajate în afara platformei drumului, pentru oprirea vehiculelor care efectuează transport de persoane prin servicii regulate.</p>
Text PMUD Iasi	<p><i>Dimensionarea trotuarelor trebuie făcută ținând cont de fluxurile pietonale.</i></p> <p><i>Latimea minima a trotuarelor trebuie considerata a fi <b>1,00 m</b>, altfel acestea nu își îndeplinesc funcția de baza.</i></p>
Observație	<p>Normativul 51/2012 prevede <b>lățimi minime de 1,80 m pentru trafic constant în dublu sens</b>. Însă în niciun caz nu trebuie plecat de la valorile minime, dacă se dorește încurajarea deplasărilor pietonale și mai ales vitalizarea spațiului public, ca loc de</p>


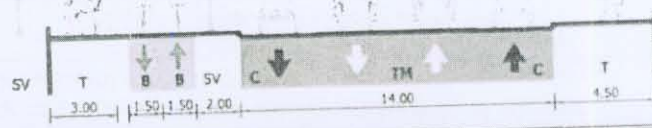



	<p>socializare.</p> <p>Experienta noastra cu autoritatile locale au aratat ca deseori proiectele nu sunt gândite integrat. Am observat că proiectele nu iau în calcul montarea mobilierului urban, a indicatoarelor, cozile de la chioscuri, spatiul din fata bancilor (de odihna) etc și nici montarea de rampe la intrarea in cladiri.</p> <p>Astfel, nu se ia in considerare ca fluxul pietonal este deviat de orice obstacol, traiectoriile pietonilor intersectându-se iar mersul pe jos devenind frustrant.</p>
Propunere	<p>Consultantul sa vina in intampinarea beneficiarului si sa explice ca toate lucrarile de reamenajare, modernizare, etc trebuie sa prevada rampele de acces in cladiri (latime minima 120 cm), sa urmareasca spatiul ocupat de mobilierul urban, sa prevada amplasarea bancilor (maxim 60 m intre ele), spatiul necesar de asteptare (in fata bancomatelor, a chioscurilor, a bancilor de odihna, etc) si doar dupa aceea sa se asigure ca există suficient spatiu pentru ca oamenii sa se poata deplasa nestingheriti. In opinia noastra, latimea minima pentru un trotuar trebuie sa acomodeze doua cupluri care se tin de mana si merg in sensuri opuse. Dacă <b>fasia libera a trotuarului</b> este mai mica de 3 metri, inseamna ca oamenii nu se mai pot tine de mana pe trotuare, nu mai pot socializa, deci trotuarul își reduce functia de spatiu public la un coridor de deplasare neprietenos.</p>
Răspuns:	<p>Suntem de acord cu propunerea dumneavoastră, dar precizăm că aceste prevederi sunt deja incluse în standarde și în legislația în vigoare. Astfel acestea trebuie luate în considerare la implementarea proiectelor, precum și la eliberarea autorizațiilor de amplasare a chioscurilor (de exemplu).</p> <p>NP51/2012 prevede lățimi minime de 1,80 m la trafic constant în dublu sens la trotuare conformate pentru a fi utilizate de catre persoane cu handicap.</p> <p>Suntem de acord cu dorinta dvs. de a sustine adaptarea spatiului urban la nevoile persoanelor cu dizabilitati insa tot NP51 prevede 90 cm pentru trafic intr-un singur sens si foarte rar in sens opus, cu prevederea unor buzunare de asteptare si intoarcere de 1,80x2,00 la fiecare 25,00 m</p> <p>Precizăm că lățimea minimă de 1m se poate adopta în cazuri excepționale când există constrângeri fizice și nu reprezintă o soluție recomandată în plan.</p> <p>Pe de altă parte, întrucât trama stradală în zona centrală a municipiului nu permite amenajarea de trotuare pe toate străzile s-au propus soluții de tipul shared-space.</p> <p><b>În Anexa 5/pag 309 a documentației tehnice se va introduce mențiunea că</b></p> <p>Dimensionarea trotuarelor trebuie facuta tinand cont de fluxurile pietonale, nevoile persoanelor cu dizabilitati si aspecte privind calitatea vietii. Se va avea în vedere respectarea standardelor și legislației în vigoare (inclusiv a NP 51/2012).</p>
Text PMUD Iași	<p><i>In zona trecerilor pentru pietoni trebuie sa se interzica parcarele autovehiculelor la o distanta de 30 m înainte si dupa aceasta, pentru îmbunatatirea vizibilitatii.</i></p>
Observație	<p>Regulamentul de aplicare a Codului Rutier interzice oprirea voluntară pe trecerile pentru pietoni ori la mai puțin de 25m înainte și după acestea.</p>
Propunere	<p>O practica frecventă a administrațiilor europene este de a monta parcări pentru biciclete înaintea trecerilor de pietoni, asigurând astfel vizibilitatea</p>
Răspuns:	<p>Recomandarea noastră a fost pentru un plus de siguranță față de ceea ce prevede Codul rutier actual, iar amplasarea de parcări pentru biciclete înaintea trecerilor pentru</p>

	<p>pieteni considerăm că obstrucționează vizibilitatea. Valoarea de 30m este acoperitoare pentru condițiile minime legale și rezidă din asigurarea unor condiții optime de vizibilitate. Amenajarea unor parcuri pentru biciclete înaintea trecerilor de pietoni nu asigură condiții de vizibilitate optime și nu putem prelua această recomandare.</p>
Text PMUD Iași	<p><i>Aceste insule au de asemenea rolul de a determina conducătorii auto să reducă viteza la limita admisă de 50 km/h, precum și de a preveni manevrele de depășire în zona trecerilor pentru pietoni.</i></p>
Observație	<p>Conducătorul de vehicul este obligat să circule cu o viteză care să nu depășească 30 km/h în localități la trecerile pentru pietoni nesemaforizate, semnalizate prin indicatoare și marcaje, când drumul public are cel mult o bandă pe sens, iar pietonii aflați pe trotuar, în imediata apropiere a părții carosabile, intenționează să se angajeze în traversare;</p>
Propunere	<p>Montarea de limitatoare de viteză. Exemplu din CROW Manual 2007</p> <p>The diagram illustrates the dimensions for speed humps of various heights. The heights are labeled on the right as 'speed hump 60', 'speed hump 50', 'speed hump 30', and 'speed hump 20'. The corresponding lengths in meters are shown in the center: 12.0 for 60 cm, 2.4 for 50 cm, 12.0 for 30 cm, 4.8 for 30 cm, and 3.4 for 20 cm. Vertical dimension lines on the left indicate a height of 0.12 m for the 60 cm hump and 0.12 m for the 20 cm hump. The text 'dimensions in m' is located at the bottom left of the diagram.</p>
Răspuns:	<p>Codul rutier prevede „conducătorul de vehicul este obligat să reducă viteza, dacă prevede un pericol, în următoarele situații (...) la trecerile pentru pietoni semnalizate prin indicatoare sau marcaje; în zona de acțiune a indicatoarele de avertizare copii sau animale”. Aceste insule forțează conducătorul auto să reducă viteza în mod automat. Montarea de limitatoare de viteză o recomandăm numai în situații limită, când alte măsuri nu au efectul scontat, întrucât fac parte din măsurile „dure” de siguranță rutieră și nu pot fi considerate soluții generale.</p> <p>Pentru situațiile semnalate, regulamentul circulației prevede reducerea vitezei în următoarele condiții:</p> <p>Art. 123. – Conducătorul de vehicul este obligat să circule cu o viteză care să nu depășească 30 km/h, în localități, sau 50 km/h în afara localităților, în următoarele situații:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la trecerile pentru pietoni nesemaforizate, semnalizate prin indicatoare și marcaje, când drumul public are cel mult o bandă pe sens, iar pietonii aflați pe trotuar, în imediata apropiere a părții carosabile, intenționează să se angajeze în traversare.</li> </ul>

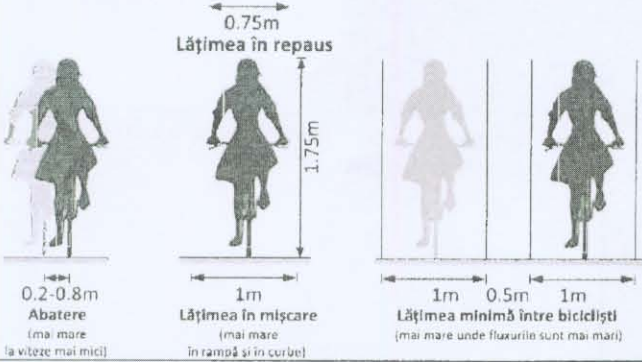
	<p><b>Raportul în Anexa 5 - (4):</b> Măsurile de tipul "speed bump", adică proeminențe în plan vertical, fac parte din măsurile „dure” și se vor aplica doar în situații limită, când alte măsuri nu au produs efectele scontate și nu pot fi considerate soluții cu caracter general. În fazele de proiectare detaliată soluțiile trebuie adaptate la situația locală ținând seama de funcțiunea străzii/drumului și de mediul construit traversat.</p>
Text PMUD Iași	<p><i>Pasarele sau pasaje pietonale.</i> <i>În zonele urbane în care fluxul pietonilor este mare și condițiile de trafic sunt de așa natură încât oprirea traficului prin intermediul semnalelor ar duce la aglomerări și/sau risc de accidente din cauza vitezelor mari, este recomandată separarea circulației pietonilor de cea a vehiculelor. Această soluție este valabilă și pentru unele situații departe de aglomerările urbane, cum ar fi pe arterele principale de mare viteză, unde semaforizarea ar putea fi inadecvată sau chiar periculoasă.</i></p>
Observație	<p>Chiar în documentul analizat este precizat că pietonii vor prefera, în mod normal, cel mai scurt traseu. Pasarelele și pasajele pietonale sunt piedici în calea pietonilor.</p>
Propunere	<p>Dacă problema pentru care se propun amenajările tip pasaje sau pasarele este traficul de mare viteză, soluția este devierea traficului de mare viteză în afara orașului. PMUD este "Planificare pentru oameni", nu pentru traficul de mare viteză în zona urbană. Există soluții de calmare a traficului care pot fi aplicate, dacă se consideră că mașinile reprezintă un pericol pentru oameni. Iar fluxurile mari de pietoni trebuie încurajate, oferindu-le condiții și mai bune de trafic, în niciun caz nu trebuie descurajate prin crearea de piedici "în numele siguranței lor".</p> <p>Pasarele și pasajele ar putea reprezenta un beneficiu pentru pietoni atunci când elimină diferențe de nivel în deplasarea lor între două puncte.</p>
Răspuns:	<p><b>De principiu suntem acord cu observația dumenavoastră. De altfel nu au fost făcute astfel de propuneri în polul de creștere Iași.</b></p>
Text PMUD Iași	<p><i>Facilitati pentru biciclisti.</i> <i>Recomandări pentru amenajări destinate bicicliștilor</i></p>
Observație	<p>Facilitățile sunt disponibile tuturor locuitorilor, nu doar unei categorii de participanți la trafic. Trebuie schimbate aceste titluri.</p>
Propunere	<p>Facilitati pentru utilizare bicicletei/ Recomandari de amenajari pentru bicidete</p>
Răspuns:	<p>Se vor modifica titlurile <b>subcapitolului 2.5.2 Facilitati pentru deplasarea cu bicicleta</b>, precum și <b>Anexa 5 – (14) Recomandari de amenajari pentru deplasarea cu bicicleta</b></p>

<p>Text PMUD Iași</p>	<p>III.A15 B-dul. Socola</p> <p>profil existent</p>  <p>profil propus</p> 
<p>Observație</p>	<p>Propunerea contravine tuturor obiectivelor de realizare a PMUD. Practic, <b>se propun condiții si mai avantajoase pentru traficul motorizat si scăderea condițiilor pentru mobilitatea activă.</b> In varianta propusă, rutele pentru biciclete nu pot fi utilizate, lățimea neasigurând efectuarea manevrei de depășire. Este ignorat faptul că scopul PMUD este de a crește eficiența utilizării spațiului public, nu de a o scădea. Este o invitație la trafic care, pe lângă problemele create de ocuparea spațiului public de masini, crește poluarea.</p>
<p>Propunere</p>	<p>In prima etapa trebuie eliminate parcarile la strada, trebuie realizate benzi dedicate transportului public si bicicletelor, urmand ca intr-o etapa viitoare partea carosabila sa fie împărțită echitabil între vehicule: 2 benzi pentru biciclete (latime minima 250 cm pe fiecare sens), 2 benzi pentru transportul public, 2 benzi pentru transportul motorizat individual). Trebuie sa se tina cont de zona intersecțiilor si de parcarile necesare aprovizionarii. Daca se creează puncte de conflict, transportul public si bicicletele pot fi aduse in zona centrala, astfel incat sa li se asigure prioritate in deplasare. Consultantul ar trebuie sa ofere cetatenilor si administratiei astfel de exemple de buna practica, pentru a fi intelese avantajele si dezavantajele.</p> 
<p>Răspuns</p>	<p>Această propunere nu a mai fost preluată în Planul de acțiune.</p>



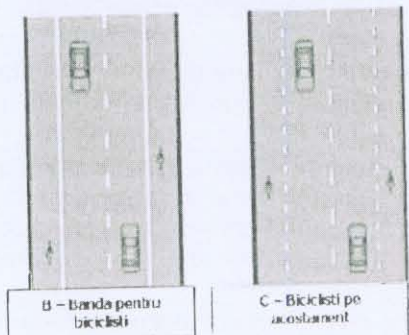
<p>Text PMUD Iași</p>	<p style="text-align: center;">I.A2</p> <p style="text-align: right;">Str. Palat profil existent</p>  <p style="text-align: center;">profil propus</p> 
<p>Observație</p>	 <p>Aducerea celor doua sensuri pentru biciclete una langa alta oferă posibilitatea efectuării manevrei de depasire, insa are dezavantajul ca este dificil de accesat si de parasit de cei care doresc sa ajunga pe partea opusa. In plus, trebuie sa existe solutii viabile de intrarea si iesirea in siguranta pe acest tip de infrastructura (conectivitatea cu rețeaua stradala).</p> <p>Scade atractivitatea spatiului pietonal. Costuri mare de amenajare (delimitare fizica, spatii de siguranta, trasee pentru persoane fara vedere).</p>
<p>Propunere</p>	<p>Sa fie un traseu cu caracter optional (sa nu fie pista pentru biciclete), astfel incat sa ofere posibilitatea celor care trebuie sa ajunga in zona din dreapta profilului/sectiunii sa o poata face direct. Pentru cei care circula cu viteza se pot amenaja benzi pentru biciclete sau trasee sugerat pentru biciclete cu lățimea de 1,5 m, spațiul permițând acest tip de amenajare - vezi ghidul infrastructurii pentru biciclete, atasat acestui document)</p> <p>Traseele pentru biciclete amenajate pe trotuare trebuie sa ofere aceleași condiții sau mai bune decat deplasarea pe carosabil. De exemplu, utilizarea pavelelor pe traseele pentru biciclete este un mod de descurajare a mersului cu bicicleta. Daca soferilor nu le place sa mearga cu masina pe piatra cubica, in conditiile in care au anvelope mari, suspensii si o pozitie la volan care atenuaza vibratiile foarte mult, de ce utilizatorilor de biciclete li se ofera un finisaj cu pavele ? încurajarea utilizarii bicicletei prin amenajarile pe care le propuse trebuie sa ofere conditii mai bune, nicidecum mai proaste.</p>
<p>Răspuns</p>	<p>În paragraful 2.5.2 <i>Facilitati pentru deplasarea cu bicicleta/ Disfuncții</i> consultantul a criticat pavajul destinat deplasării cu bicicleta: <i>suprafața pistelor este amenajată în mare parte cu pavele, suprafață nerecomandată pentru acest tip de amenajare.</i></p>



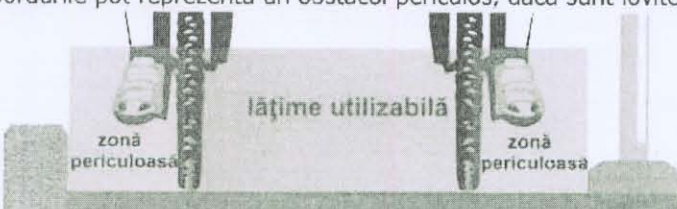
	<p>Pe de altă parte, pe strada Palat s-a urmărit descurajarea traficului motorizat prin măsuri de prioritizare a transportului public cu tramvai în cale proprie și piste pentru biciclete.</p> <p>Consultantul a considerat că lățimea carosabilului nu permite amenajarea simultană (cel puțin deocamdată) a tramvaiului în cale proprie și a benzilor pentru biciclete. La evaluarea costurilor s-a avut în vedere o structură nouă, nu cu pavaj.</p>
Text PMUD Iași	<p>I.A2.3</p> <p>B-dul. Vasile Lupu</p> <p>profil existent</p> <p>profil propus</p>
Observație	<p>Latimea benzii auto de 420 cm incurajeaza fenomenul de deplasare in paralel a masinilor si a senzatiei de siguranta la viteze mari, fiind un pericol pentru toti participantii la trafic.</p>
Propunere	<p>Este necesara ingustarea benzilor auto la maxim 3,5 m, recomandat 3,25. Latirea benzilor/pistelor pentru biciclete la 2,5 m si mutarea lor la marginea drumului, pentru a elimina punctele de conflict create de intrarea/iesirea masinilor in parcare. Intre biciclete si masinile parcate trebuie asigurat un spatiu minim 0,75 m, ca zona de deschidere a portierelor.</p>
Răspuns	<p>Amplasarea benzii pentru biciclete între trotuar și mașinile parcate generează probleme de vizibilitate atunci când vehiculele execută viraj la dreapta. Bicicliștii nu sunt observați din cauza mașinilor parcate.</p> <p>Această soluție nu permite conștientizarea prezenței bicicliștilor/bicicletelor de către șoferi. De regulă la bordură sunt amenajate elemente de scurgerea apelor care astfel vor constitui obstacole pentru deplasările cu bicicleta.</p> <p>De asemenea pe perioada de iarnă mașinile parcate împiedică acțiunile de dezăpezire.</p> <p>Această soluție este de altfel prevăzută în standardul german pentru amenajarea facilităților pentru biciclete și este foarte des întâlnită în Europa de Vest.</p> <p><b>Preluare în documentația tehnică:</b></p> <p>Se va face următoarea notă sub figură: Se recomandă ca zonă de siguranță (buffer) dintre mașinile parcate și banda pentru biciclete să fie de 0.75m. De asemenea, pentru a nu incuraja fenomenul de deplasare in paralel a autovehiculelor si a reduce viteza se recomandă îngustarea benzii curente de exemplu prin aplicarea unui separator fizic între calea de tramvai și carosabil.</p>
Text PMUD Iași	<p><i>Este necesar ca aceste rute (piste) să fie amenajate corespunzător astfel încât să nu interfereze cu traficul rutier sau doar pe zone restrânse pentru a nu fi afectată</i></p>

	<i>fluidizarea circulației în special în perioadele de vârf</i>
Observație	Nu este clar despre ce fluidizare a circulației este vorba. A mașinilor sau a bicicletelor ? Fluidizarea traficului motorizat nu este un obiectiv al PMUD. Consultanții trebuie să propună alternative viabile la deplasările motorizate individual, ca măsură de dezvoltare durabilă a mobilității, chiar dacă acest lucru reduce capacitatea de fluidizare a traficului motorizat. De fapt, ca măsură de echilibrare a atractivității modurilor relevante de deplasare, scăderea atractivității utilizării autoturismelor este o măsură care trebuie aplicată.
Propunere	Solicităm reformularea acestor tip de mesaje astfel încât să fie foarte clar pentru cetățeni și funcționari că PMUD nu pune accent pe fluidizarea traficului ci pe eficientizarea utilizării spațiului public prin oferirea de alternative (la deplasarea motorizată individual) viabile de deplasare.
Răspuns	<b>Se va renunța în documentația tehnică în Anexa 4 la paragraful:</b> Regimul de funcționare al motoarelor va fi normal datorită fluidizării circulației. Este necesar ca aceste rute (piste) să fie amenajate corespunzător astfel încât să nu interfereze cu traficul rutier sau doar pe zone restrânse pentru a nu fi afectată fluidizarea circulației în special în perioadele de vârf.
Text PMUD Iași	<i>Echiparea cu centre de închiriere biciclete a rețelei ciclabile prin extinderea sistemului de închiriere biciclete existent.</i>
Observație	Sistemul de închiriere a bicicletelor trebuie să fie integrat cu transportul public. Există niste standarde care trebuie respectate. (link mai jos). Simpla enunțare (pe două rânduri) a nevoii de extindere a unui serviciu poate deruta pe cei care ar dori să propună un proiect.
Propunere	Oferirea informațiilor necesare pentru ca un proiect de închiriere să devină viabil. <a href="https://www.itdp.org/wp-content/uploads/2014/07/ITDP_Bike_Share_Planning_Guide.pdf">https://www.itdp.org/wp-content/uploads/2014/07/ITDP_Bike_Share_Planning_Guide.pdf</a>
Răspuns:	<b>Se va adăuga în Planul de acțiune la pag. 229</b> o notă de subsol cu trimitere la site-ul sugerat: <a href="https://www.itdp.org/wp-content/uploads/2014/07/ITDP_Bike_Share_Planning_Guide.pdf">https://www.itdp.org/wp-content/uploads/2014/07/ITDP_Bike_Share_Planning_Guide.pdf</a>
Text PMUD Iași	<i>De asemenea, trotuarele trebuie separate de partea carosabilă cel puțin prin borduri înalte, iar în zonele critice chiar prin gardulețe. Aceste măsuri sunt aplicate mai ales pe drumurile înguste pe care se circulă și cu viteză sporită.</i>
Observație	Consultantul sugerează ca prin înălțarea bordurilor ar putea preveni ocuparea abuzivă a trotuarelor, ceea ce este fals. Înălțimea maximă a bordurilor este prevăzută de Normativul 51/2012. La fel, amenajările de tipul gardulețelor sunt un pericol pentru cei care ar cădea accidental peste ele, acestea fiind reglementate de Normativul 51/2012. Consultantul nu trebuie să propună măsuri ce nu sunt conforme cu dispozițiile legale.
Propunere	Cresterea capacității de aplicare a sancțiunilor și de încasare a amenzilor este o metoda de dezvoltare durabilă. În acest mod cresc veniturile la bugetul local, scad investițiile în infrastructură, se asigură un climat de normalitate în respectarea legii, se asigură un spațiu public prietenos cu oamenii (fără obstacole)
Răspuns	<b>Se va completa paragraful astfel:</b> De asemenea, trotuarele trebuie separate de partea carosabilă cel puțin prin borduri înalte <b>(cu înălțimea maximă de 20cm, conform NP51/2012)</b> , iar în zonele critice chiar prin bolarzi/gardulețe/sisteme antiparcare <b>(după caz)</b> . Aceste măsuri sunt aplicate mai ales pe drumurile înguste pe care se circulă și cu viteză sporită.
Text	<i>Pistele trebuie să fie, de obicei, de minim doi metri lățime</i>

PMUD Iași	
Observație	<p>Nevoile biciclistului sunt dictate de latimea bicicletei si de mersul sinuos.</p> <p>Pistele pentru biciclete trebuie utilizate <b>obligatoriu</b> de toti biciclistii, daca circula pe sectorul respectiv de drum. Aceasta obligativitate se răsfrange si asupra administratorului drumului public, care trebuie sa se asigure ca in interiorul pistei se pot efectua toate manevrele prevazute de codul rutier. In aceste conditii, lățimea unei piste trebuie să fie de minim 2,5 metri iar în lateral să existe un spațiu de siguranță care sa permită biciclistului să execute semnalizarea, așa cum prevede Codul Rutier, cu bratul intins in lateral.</p> 
Propunere	<p>Latimea pistelor pentru biciclete trebuie sa fie de minim 2,5 metri cu asigurarea unui spatiu de siguranta in lateralul lor, astfel incat acestea sa acomodeze toate bicidetele, de la cele de copii pana la cargo-biciclete, iar biciclistii sa poata ridica bratul in lateral fara sa fie accidentati sau sa accidenteze pe cineva.</p>
Răspuns	<p>În documentul tehnic <b>paragraful următor cuprins în Anexa 5 – (14):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Este posibil ca uneori bicicliștii să utilizeze în comun infrastructura cu pietonii - de exemplu, un pasaj sau pasarelă - pentru a reduce întârzierile cauzate de traficul de mare viteză prin eliminarea conflictelor. <b>Pistele trebuie să fie, de obicei, de minim doi metri lățime, dar cu o lățime suplimentară pentru a permite fluxuri mari.</b></li> </ul> <p>se va modifica astfel:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Este posibil ca uneori bicicliștii să utilizeze în comun o infrastructura cu pietonii de tipul un pasaj sau pasarelă. <b>În acest caz se recomandă ca acestea să fie dimensionate în acord cu volumul fluxurilor pietonale/de biciclete, iar pista dedicată circulației cu bicicleta să fie de cca. 3m (dublu sens).</b></li> </ul>
Text PMUD Iași	<p>Realizarea unor rute alternative care să poată fi folosite de vehiculele lente. Dacă acestea sunt neamenajate, să fie îmbunătățite pentru a putea constitui o alternativă acceptabilă</p>
Observație	<p>Incurajarea utilizarii bicicletei trebuie sa ofere utilizatorilor o infrastructura atractiva, ca alternativa viabila. Folosirea sintagmei "alternativă acceptabilă" nu poate fi acceptata in acest document.</p>
Propunere	<p>OPTAR ofera consultantului, spre utilizare libera, "Ghidul de realizare a infrastructurii in zona urbana". In cazul in care se considera ca acesta cuprinde masuri conforme cu principiile dezvoltarii durabile a mobilitatii urbane, consultantul poate integra acest ghid in PMUD, astfel incat administratia din Iasi sa aiba repere privind modul in care ar trebui realizata infrastructura pentru biciclete.</p>
Răspuns	<p>Ținând seama de propunerile dumneavoastră <b>documentația tehnică (Anexa 5 – (14))</b> se modifică astfel:</p>



	<p>Realizarea unor rute alternative care să poată fi folosite de vehiculele lente. <b>Dacă acestea sunt neamenajate, se recomandă îmbunătățirea acestora.</b></p> 
<p>Text PMUD Iași</p>	<p><i>Soluția A – trafic combinat – este nesatisfăcătoare în majoritatea localităților atât pentru bicicliști, cât și pentru pietoni.</i></p> 
<p>Observație</p>	<p>In imagine nu se vad pietonii. Nu se intelege cum sunt acestia afectati. In cazul prezentat, daca traficul bicicletelor nu poate fi separat de cel motorizat (din lipsa de spatiu), se poate aplica modelul traseelor sugerate, vezi "Ghidul de realizare a infrastructurii in zona urbana"</p>
<p>Propunere</p>	<p>Utilizarea de simboluri care sa atraga atentia asupra traficului bicicletelor. Vezi "Ghidul de realizare a infrastructurii in zona urbana"</p>
<p>Răspuns</p>	<p>Imaginea reprezintă o schiță care dorește să sugereze cât de riscant este traficul combinat, ce presupune circulația participanților vulnerabili la trafic (pietoni și bicicliști) împreună cu traficul auto. Propunerea noastră este utilizarea altor soluții decât cea prezentată la punctul A.</p>
<p>Text PMUD Iași</p>	<p><i>Soluțiile B (pista pentru bicicliști)</i></p> 

Observație	Pista pentru biciclete nu este același lucru cu banda pentru biciclete (vezi observațiile de la utilizarea termenilor). Marcajul cu linie continuă se poate utiliza doar dacă lățimea pistei/benzii pentru biciclete permite ca depășirile între bicicliști să se facă în interiorul acelei suprafețe.
Propunere	Explicarea situației, pentru a lămurii care este propunerea.
Răspuns	<p>Soluția B reprezintă câte o bandă pentru biciclete situată la marginea părții carosabile, pentru fiecare sens de parcurs. Marcajul cu linie continuă are rolul de a delimita spațiul benzii pentru biciclete de partea carosabilă și de a o proteja față de accesul autovehiculelor. Prezintă într-adevăr dezavantajul că nu pot fi efectuate depășiri între biciclete.</p> <p>Paragraful corespunzător din documentația tehnică se va reformula astfel:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Soluțiile B (<b>bandă pentru biciclete</b>) și C (<b>bicicletele</b> folosesc acostamentul drumului) pot fi folosite doar cu mare grijă. Dacă lățimea benzii pentru trafic plus lățimea benzii pentru bicicliști (sau acostamentul plus banda de trafic) depășesc o anumită valoare, drumul ar putea funcționa în realitate ca un drum cu două benzi de circulație pe sens. Din punct de vedere al siguranței, soluțiile B și C pot fi implementate doar dacă lățimea totală a unei jumătăți de drum, incluzând și banda pentru bicicliști sau acostamentul, este de 3.5 – 4 m, iar vitezele de circulație nu depășesc 50 km/h.</li> </ul>
Text PMUD Iași	<p><i>Variantele D sau E sunt probabil cele mai bune soluții pentru localitățile liniare, unde limita de viteză este de 50 km/h. Varianta D (separare cu bordură) se recomandă a fi folosită cât mai mult posibil, iar soluția E numai la periferia localităților. Lățimea unei benzi pentru pietoni/bicicliști trebuie să fie de cel puțin 1.5 metri.</i></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>D - Banda de rulare pentru bicicliști separată cu bordura</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>E - Banda de rulare pentru bicicliști separată printr-o zonă îngustă</p> </div> </div>
Observație	<p>În zona de siguranță din lateralul traseelor pentru biciclete nu trebuie să existe obstacole care să pună în pericol bicicliștii, dacă le ating din greșeală. Bordurile pot reprezenta un obstacol periculos, dacă sunt lovite cu pedala.</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p>Nu este clară utilizarea termenului "bandă", atunci când se vorbește de lățime. Se vorbește de o bandă pe sens? sau despre toată amenajarea? Lățimea totală de 1,5 m nu poate asigura fluiditatea și siguranța, așa cum prevede Codul Rutier.</p>
Propunere	Utilizarea unui model (și a unei înălțimi) de bordură care să nu pună în pericol bicicliștii.

"Ghidul de realizare a infrastructurii in zona urbana" – prima imagine.



Nevoile biciclistilor au fost explicate mai sus. Amenajare dedicate bicicletelor trebuie sa aiba o latime de minim 2,5 metri la care sa fie asigurate spatiile de siguranta in lateral. Sub aceste latimi, consultantul trebuie sa propuna solutii in trafic mixt (vezi ghidul atasat) ca masura pe termen scurt.

Răspuns

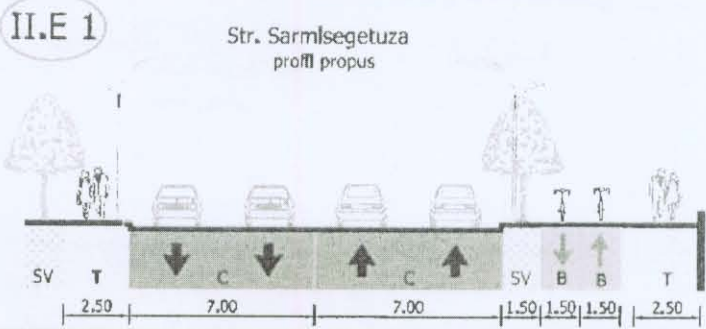

PMUD nu este un proiect aflat la faza de detaliu. In text se specifica solutia de separare ca fiind posibila cu bordura. Figura in care reprezentati posibilitatea atingerii cu pedala a bordurii sau a stalpisorului de delimitare nu face parte din documentul nostru. Pentru figurile D si E nu sunt reprezentate in detaliu solutiile de separare. Se mentioneaza ca separarea se poate face cu bordura dar fara sa se specifice inaltimea la care aceasta trebuie pozata, sau forma geometrica. Pe piata exista tipuri de borduri cu fete inclinate si care nu pot fi considerate periculoase pentru biciclisti. La fazele de proiect detalii de executie cu siguranta vor trebui luate in considerare toate aceste aspecte legate de inaltimea si forma bordurii sau alt sistem de separare fizica.

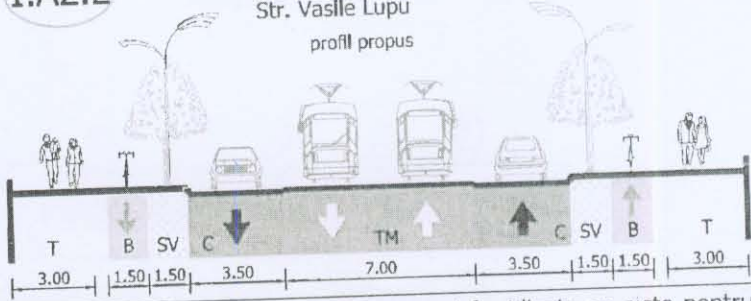
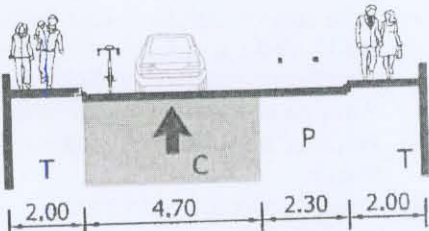
Soluțiile D și E pentru amenajarea pistelor pentru biciclete sunt preferate tocmai datorită gradului crescut de siguranță rutieră pe care îl oferă, asigurat de separatorul fizic. Este nevoie de separarea fizică de partea carosabilă, bordurile și stâlpișorii fiind utilizați și în țări precum Olanda, Italia și Ungaria:

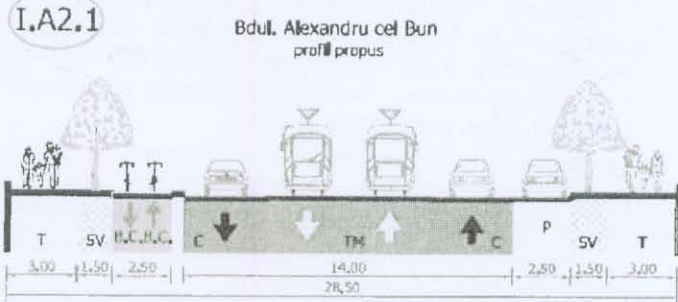
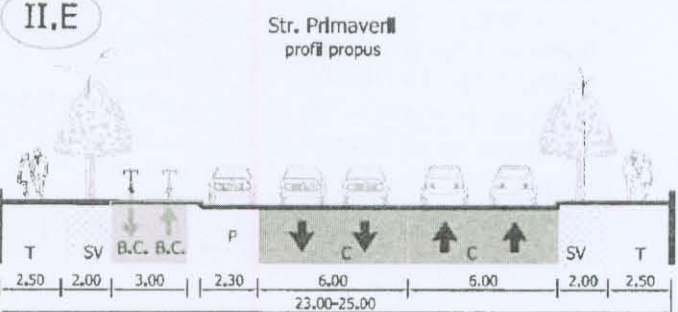



**Paragraful corespunzător din documentația tehnică se va reformula astfel:**

- Variantele D sau E sunt probabil cele mai bune soluții pentru localitățile liniare, unde limita de viteză este de 50 km/h. Varianta D (separare cu bordură) se recomandă a fi folosită cât mai mult posibil, iar soluția E numai la periferia localităților. Lățimea unei benzi pentru pietoni/bicicliști trebuie să fie de cel puțin **1.5 metri/sens.**

<p>Text PMUD Iași</p>	<p>II.E 1</p> <p>Str. Sarmisegetuza profil propus</p> 
<p>Observație</p>	<p>Pe partea cu locuințe a străzii, trotuarul e îngust iar stalpii și indicatoarele sunt pe mijlocul trotuarului. Propunerea de aruncare a traficului de biciclete în zona nelocuită a străzii nu ia în considerare nevoile oamenilor ci este doar o planificare din birou, pe o planșă.</p> <p>Consultantul nu a oferit o soluție de utilizare eficientă a spațiului public și nici nu a ținut cont de nevoile oamenilor.</p> 
<p>Propunere</p>	<p>Eliminarea parcărilor la strada și marcarea unor benzi pentru biciclete cu lățimea de 1,5 metri pe sens, ca măsură pe termen scurt, urmând ca în viitor să se dezvolte piste pentru biciclete. (lățime minimă de 250 cm pentru fiecare sens și spațiu de siguranță în lateral)</p>
<p>Răspuns:</p>	<p>Din punct de vedere tehnico-economic amenajarea unei infrastructuri pentru biciclete pe partea cu blocurile de locuințe nu este fezabilă și prezintă o serie de dezavantaje:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Defrisarea unor arbori și a spațiilor verzi.</li> <li>• Între cota trotuarului și cota 0 din jurul clădirilor este o diferență de nivel cca 2m în medie și presupune lucrări de terasamente dificile și lucrări de sprijiniri costisitoare în raport cu soluția adoptată în PMUD.</li> <li>• Prezenta unor rețele edilitare și care necesită soluții de protejare.</li> <li>• Prezenta unor scări de acces care asigură legătura între aleile pietonale și trotuar.</li> <li>• Prezenta unor locuri de joacă.</li> </ul> <p>Prin soluția adoptată în cadrul PMUD pentru Str. Sarmisegetuza s-a avut în vedere obținerea unei infrastructuri separată fizic de carosabil și care să nu fie blocată de mașini staționate. De asemenea acest amplasament oferă și o bună vizibilitate, pista nefiind "ascunsă" între blocuri și un taluz, la un nivel inferior străzii.</p> <p>Deplasarea cu bicicleta pe malul Bahluiului poate fi considerată foarte plăcută, soluția fiind deja aplicată în aval.</p> <p>Totuși soluția va fi adoptată după fazele ulterioare de proiectare.</p>

<p>Text PMUD Iași</p>	<p>I.A2.2</p> <p>B-dul. Metalurgiei B-dul. Tudor Vladimirescu Str. Vasile Lupu</p> <p>profil propus</p> 
<p>Observație</p>	<p>In varianta propusă, rutele pentru biciclete nu pot fi utilizate ca piste pentru biciclete, lățimea neasigurând efectuarea manevrei de depășire.</p>
<p>Propunere</p>	<p>In prima etapa se pot marca trasee sugerate pentru biciclete sau benzi pentru biciclete pe carosabil. Amenajările de pe trotuare nu pot avea caracter obligatoriu dacă sunt mai înguste de 250 cm. Chiar și după finalizarea amenajărilor propuse, pe carosabil trebuie marcate trasee sugerate pentru biciclete pentru biciclistii care circula cu viteză. Sunt necesare aceste marcaje pentru ca șoferii să conștientizeze prezența biciclistilor în trafic și să îi protejeze.</p>
<p>Răspuns:</p>	<p>Pe arterele prezentate s-a urmărit descurajarea traficului motorizat prin măsuri de prioritarizare a transportului public cu tramvai în cale proprie și piste pentru biciclete. Consultantul a considerat că lățimea carosabilului nu permite amenajarea simultană (cel puțin deocamdată) a tramvaiului în cale proprie și a benzilor pentru biciclete. Se recomandă alegerea soluției optime la faza studiului de fezabilitate.</p>
<p>Text PMUD Iași</p>	<p>Str. Prof. Vasile Petrescu Aleea Prof. Gheorghe Alexa</p> <p>profil propus</p> 
<p>Observație</p>	<p>Din imagine lipsesc locurile de odihnă (Normativ 51/2012), stalpii, indicatoarele, etc. Consultantul oferă o imagine ideală fără să țină cont de realitate. Este necesar ca profilul propus să țină cont de toate aspectele.</p>
<p>Propunere</p>	<p>Profilul să fie refăcut, astfel încât să se lase clar care este fascia de spațiu disponibilă rămasă pietonilor, după ce vor fi amenajate rampe, locuri de odihnă, indicatoare, cosuri de gunoi, etc. Strada trebuie să fie deschisă constrângerii bicicletelor (vezi Ghidul)</p>
<p>Răspuns:</p>	<p>Se va refăce figura și se va introduce pe planșa 3A.I astfel încât să se înțeleagă sugestia de amenajare a contrasensului pentru deplasările cu bicicleta. De asemenea se va adăuga o notă cu privire la mediul traversat și măsuri de calmare a traficului ținând seama că aceste străzi au un caracter local într-un campus studentesc.</p>

<p>Text PMUD Iași</p>	<p>I.A2.1</p> <p>Bdul. Alexandru cel Bun profil propus</p> 
<p>Observație</p>	<p>Propunerea nu afectează în niciun fel circulația traficului motorizat.</p>
<p>Propunere</p>	<p>Eliminarea parcarilor la strada și amenajarea de piste de minim 250 cm pe albele părți ale străzii. Dacă nu se găsesc soluții imediate de parcare, în prima etapă se pot marca trasee sugerate și benzi pentru biciclete, până când se construiesc parcuri auto de reședință. Înainte de construcția parcarilor trebuie studiat modul în care utilizatorii parcarilor doresc să plătească serviciul. Nu este exclus ca mulți șoferi să renunțe la mașini, după ce vor afla că utilizarea spațiului public trebuie taxată, la fel cum sunt taxate și alte activități de ocupare a spațiului public.</p>
<p>Răspuns:</p>	<p>Pe această arteră s-a urmărit descurajarea traficului motorizat prin măsuri de prioritarizare a transportului public cu tramvai în cale proprie și piste pentru biciclete. Consultanțul a considerat că lățimea carosabilului nu permite amenajarea simultană (cel puțin deocamdată) a tramvaiului în cale proprie și a benzilor pentru biciclete. Se recomandă alegerea soluției optime la faza studiului de fezabilitate și corelarea cu politica de parcare.</p>
<p>Text PMUD Iași</p>	<p>II.E</p> <p>Str. Primaverii profil propus</p> 
<p>Observație</p>	<p>Propunerea contravine obiectivelor de realizare a PMUD. Nu se intervine deloc asupra condițiilor oferite circulației traficului motorizat individual. Este ignorat principiul împărțirii echitabile a părții carosabile, transportul public fiind ignorat. Este o invitație la trafic.</p> 
<p>Propunere</p>	<p>În prima etapă trebuie eliminate parcarile la strada, trebuie realizate benzi dedicate transportului public și bicicletelor, urmând ca într-o etapă viitoare partea carosabilă să fie împărțită echitabil între vehicule: 2 benzi pentru biciclete (lățime minimă 250 cm pe sens), 2 benzi pentru transportul public, 2 benzi pentru transportul motorizat</p>

	individual). Trebuie sa se tina cont de zona intersectiilor si de parcarile necesare aprovizionarii. Daca se creează puncte de conflict, transportul public poate fi adus in zona centrala, astfel incat sa i se asigure prioritate in deplasare. Consultantul ar trebuie sa ofere cetatenilor si administratiei astfel de exemple de buna practica, pentru a fi intelese avantajele si dezavantajele.
Răspuns:	Analizele de trafic au indicat faptul că nu este necesară amenajarea de benzi dedicate de transport public deoarece liniile de autobuz propuse a utiliza acest sector de stradă au fost considerate secundare (cu o frecvență mai scăzută). La etapele de actualizare a modelului de transport, dar și a PMUD se pot reanaliza soluțiile propuse de dumneavoastră.
Text PMUD Iași	<p>III,A10 Sos. Tudor Neucul profil propus</p>
Observație	Latimea de 1,5 m nu este suficientă pentru un traseu de bicicleta, mai ales ca la urcare sinuozitatea unei biciclete este mai mare.
Propunere	Pana la amenajari definitive (piste cu latimea de minim 250 cm), se pot marca trasee sugerate pentru biciclete sau benzi pentru biciclete pe partea carosabila. Pentru asigurarea spatiului necesar amenajarii unei piste pentru biciclete cu dublu sens se poate amenaja un circuit de strazi unice Soseaua Voinesti – Strada Valea Adanca – Soseaua Tudor Neucul. O alta varianta, este amenajarea unei benzi pentru biciclete (nu pista !) cu dublu sens si cu latimea minima de 250 cm, separat de traficul motorizat pe una din partile strazii. In acelasi timp, pe partea opusa, pe partea carosabila trebuie marcat un un traseu sugerat pentru biciclete pentru a veni in sprijinul celor care au nevoie sa ajunga cu bicicleta pe partea respectiva a strazii.
Răspuns:	Soluțiile de trasee sugerate nu sunt incluse, cel puțin deocamdată în Codul rutier și pot genera confuzii în rândul participanților la trafic. Pe de altă parte amenajarea unui circuit de străzi cu sensuri unice pe aceste străzi nu este recomandată avand în vedere configurația rețelei (distanțe mari).
Text PMUD Iași	<p>I.A2.4 Strapunegere Silvestru</p>
Observație	In varianta propusă, rutele pentru biciclete nu pot fi utilizate, lățimea neasigurând efectuarea manevrei de depășire. Este ignorat faptul că scopul PMUD este de a crește eficiența utilizării spațiului public, nu de a o scădea. Este o invitație la trafic care, pe lângă problemele create de ocuparea spațiului public de masini, crește poluarea. Condițiile pentru pietoni se inrautatesc.
Propunere	In prima etapa trebuie amenajate trasee sugerate pentru biciclete sau benzi pentru biciclete, urmand ca intr-o etapa viitoare partea carosabila sa fie împărțită echitabil

	<p>între vehicule: 2 benzi pentru biciclete (latime minima 250 cm pe sens), 2 benzi pentru transportul public, 2 benzi pentru transportul motorizat individual). Trebuie sa se tina cont de zona intersectiilor si de parcarile necesare aprovizionarii.</p>
Răspuns:	<p>Acest traseu ar putea fi reevaluat după 5 ani, odată cu actualizarea modelului de transport/PMUD.</p>
Text PMUD Iași	
Observație	<p>Situatia propusa poate reprezenta o varianta intermediara, daca sunt asigurate conditiile de conectare la rețeaua stradala, inasa nu e recomandata. Traseul pentru biciclete nu reprezinta o solutie pentru riverani, fiind dificil de accesat sau de parasit. Va exista tendinta ca oamenii sa traverseze pe unde le va fi la indemana, crescand numarul de situatii periculoase.</p>
Propunere	<p>Realizarea proiectului in doua etape. Prima etapa consta in realizarea de simple marcaje (traseu sugerat pentru biciclete sau banda pentru biciclete) pe carosabil, urmand ca in etapa a doua, cand strada va fi modernizata, sa se realizeze piste pentru biciclete cu latimi de minim 250 cm pe fiecare sens. In functie de traficul asteptat, latimea poate fi mai mare (vezi Ghidul atasat).</p>
Răspuns:	<p>Pentru această secțiune propusă a se amenaja cu tramvai în cale proprie s-a avut în vedere și corelarea cu secțiunea mai îngustă a bd. Primăverii (secțiune fără tramvai).</p> <p>La etapele de actualizare a modelului de transport, dar și a PMUD se pot reanaliza soluțiile propuse de dumneavoastră.</p>
Text PMUD Iași	
Observație	<p>Este descurajata mobilitatea activa si este incurajat traficul motorizat</p>
Propunere	<p>Împartirea echitabila a carosabilului intre transport public, transport motorizat individual si biciclete.</p>
Răspuns:	<p>Pe această artera s-a urmărit descurajarea traficului motorizat prin măsuri de prioritizare a transportului public cu tramvai în cale proprie și piste pentru biciclete. Consultantul a considerat că lățimea carosabilului nu permite amenajarea simultană (cel puțin deocamdată) a tramvaiului în cale proprie și a benzilor pentru biciclete. Se recomandă alegerea soluției optime la faza studiului de fezabilitate și corelarea cu politica de parcare.</p>



În plus menționăm ca în cadrul Componentei de Nivel Operațional Etapa II, Capitolul 2.4.1 și Anexa 5 se vor face completări privind amenajările necesare pentru deplasările cu bicicleta și se va recomanda consultarea următoarelor documentații (în limba română) ce ilustrează exemple de bune practici:  
[http://www.mobile2020.eu/fileadmin/Handbook/Mobile2020%20Handbook\\_RO\\_opt.pdf](http://www.mobile2020.eu/fileadmin/Handbook/Mobile2020%20Handbook_RO_opt.pdf)  
<http://optar.ro/ghid-de-realizare-a-infrastructurii-pentru-biciclete.html>

Înțelegem grija manifestată de asociațiile dumneavoastră pentru îmbunătățirea condițiilor de mobilitate pentru toate categoriile de utilizatori. De asemenea, apreciem interesul și timpul pe care l-ați acordat în analiza Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru polul de creștere Iași.  
Dorim de asemenea să vă mulțumim pentru susținerea și prezentarea concluziilor dumneavoastră la raportul intermediar 3 al Planului de Mobilitate Urbană Durabilă pentru polul de creștere Iași.  
Este foarte important să împărtășim aceeași viziune pentru promovarea dezvoltării urbane din punctul de vedere al susținerii mobilității durabile.

Menționăm că procesul participativ nu se va încheia cu finalizarea planului de mobilitate urmând ca în etapa de implementare fiecare proiect să aibă proiect propriu plan de comunicare începând de la stabilirea soluției tehnice până la punerea în aplicare și, după caz și ulterior.

Raportul final cu modificările din faza de consultări vor fi supuse consultării publice conform legislației privind transparența decizională în vederea aprobării ulterioare de către Consiliul Local.

Va mulțumim și va asigurăm de toată disponibilitatea echipei pentru discutarea oricăror aspecte, astfel încât Raportul final să întrunească necesitățile locuitorilor din Polul de creștere Iași.

Cu stimă,

*R. Schwarzmann*

Șef proiect,  
Rainer Schwarzmann  
PTV GROUP

*Anca Brânzărea*  


Director Departament Trafic și Mobilitate,  
Anca Brânzărea  
SEARCH CORPORATION

## 1 Activitățile de comunicare pe perioada de pregătire a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă IAȘI

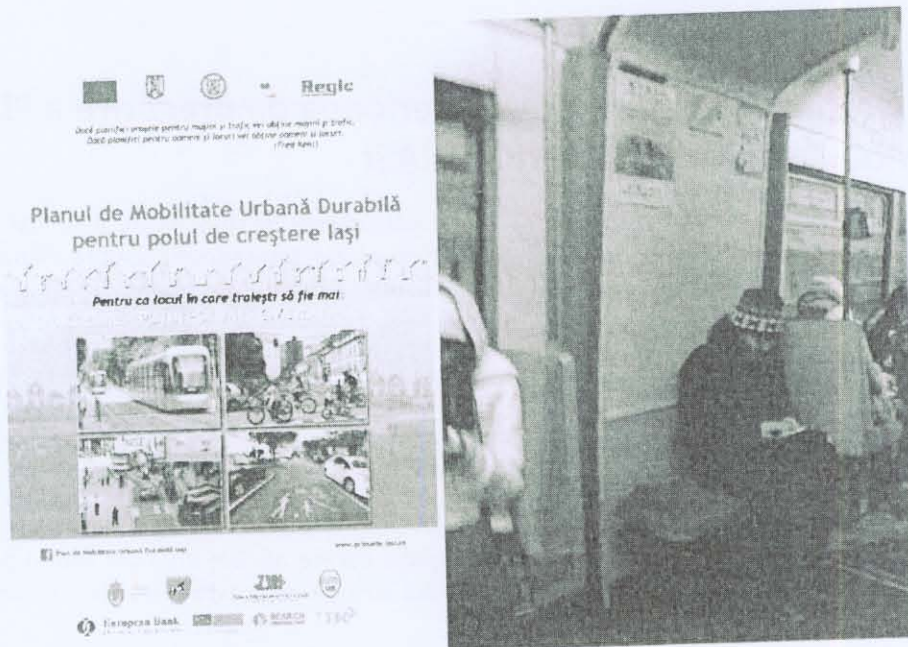
În perioada de pregătire a PMUD s-au folosit mai multe instrumente de comunicare și au fost organizate mai multe activități specifice, pentru a se asigura o comunicare transparentă asupra Planului în sine către toate grupurile de interes, dar mai ales pentru a asigura un flux de informare bidirecțional.

### 1.1 Instrumente de comunicare clasice

- Din 25 septembrie 2015 a fost realizată o adresă oficială de e-mail pentru comunicarea oficială în cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă Iași ([pmud.iasi@searchltd.ro](mailto:pmud.iasi@searchltd.ro)).
- Pe serverul companiei Search Corporation a fost realizată o bază de date cu materiale de interes (rapoarte tehnice, comunicate de presa, fotografii, adrese oficiale etc.) din cadrul proiectului. Membrii Comitetului de Coordonare a Proiectului au avut pe acest sever, utilizând un user și o parolă.
- A fost creat un logo pentru PMUD Iași, folosit în materialele de promovarea a proiectului



- A fost creată o pagină a PMUD Iași pe rețeaua de socializare Facebook ([Plan de Mobilitate Urbana Durabilă Iași](#))
- Au fost transmise comunicate de presă pentru a comunica publicului informații cu privire la dezvoltarea proiectului, obiectivele generale și specifice, beneficiile implementării acestuia. Exemple de preluări în presa locală:
  - <http://24-ore.ro/2014/12/plan-de-mobilitate-urbana-durabila-pentru-zona-metropolitana-iasi/>
  - <http://www.bzi.ro/iasul-va-avea-un-plan-de-dezvoltare-axat-pe-oameni-nu-pe-masini-470172>
- Au fost produse și postate afișe de promovare a proiectului în mijloacele de transport în comun (noiembrie 2014)



## 1.2 Întâlniri/consultări cu reprezentanți ai Comitetului de Coordonare

S-au organizat întâlniri/consultări frecvente cu reprezentanți ai Comitetului de Coordonare a proiectului și ai altor grupuri de interes, în vederea culegerii de informații necesare elaborării proiectului, informării cu privire la stadiul PMUD Iași, obținerii de aprobări ale etapelor intermediare etc.

Sedințele Comitetului de Coordonare (Steering Committee):

### (1) 18 septembrie 2014

- Primăria Municipiului Iași: Mihai Chirica (Viceprimar), Cosmin Coman, Tudor Vericeanu, Petru Spătăreanu, Dumitru Tomorug,
- Consiliul Județean Iași: Teodora Jinga, Cristian Adomniței
- ADI-Zona Metropolitană Iași: Liviu Iacob, Ioniță Gheorghe
- ADR Nord Est – Compartimentul Coordonator Pol de Crestere Iasi: Georgeta Smădu, Sebastian Cuptor, Adrian Medeleanu
- RATP: Maricel Ghercă, Cristian Stoica
- BERD: Aura Răducu
- PTV TC: Rainer Schwarzmam, Uwe Reiter
- TTK: Privat Julliard, Franck Lupescu
- Search Corporation: David Suci, Anca Brânzărea, Simona Mănea, Mihaela Drăghici

**(2) 27 noiembrie 2014**

- Primăria Municipiului Iași: Cosmin Coman, Petru Spătăreanu
- Consiliul Județean Iași: Cătălin Boghiu, Călin Valentin
- ADI-Zona Metropolitană Iași: Liviu Iacob, Ioniță Gheorghe
- ADR Nord Est – Compartimentul Coordonator Pol de Creștere Iași: Sebastian Cuptor, Adrian Medeleanu
- RATP: Maricel Ghercă, Cristian Stoica, Tanasă Vasile
- PTV TC: Rainer Schwarzmänn, Uwe Reiter
- Search Corporation: Anca Brânzărea, Simona Mănea, Daniel Cotigă

**10 decembrie 2014**

Aprobarea componenței Comitetului de coordonare la nivelul Polului de creștere Iași.

**(3) 26 martie 2015**

- Primăria Municipiului Iași: Petru Spătăreanu
- Consiliul Județean Iași: Cătălin Boghiu
- ADI-Zona Metropolitană Iași: Liviu Iacob
- ADR Nord Est – Compartimentul Coordonator Pol de Creștere Iași: Adrian Medeleanu
- RATP: Maricel Ghercă, Cristian Stoica, Tanasă Vasile
- Jaspers: Teo Falato
- PTV TC: Rainer Schwarzmänn, Uwe Reiter
- TTK: Sarah Moraillon, Franck Lupescu
- Search Corporation: Anca Brânzărea, Daniel Cotigă, Ovidiu Vădeanu, Andrei Donțu, Liliana Dumitrașcu (traducător)

**(4) 18 mai 2015**

- Primăria Municipiului Iași: Mihai Chirica (Viceprimar), Cosmin Coman, Tudor Vericeanu, Petru Spătăreanu, Dumitru Tomorug,
- Consiliul Județean Iași: Cătălin Boghiu, Călin Valentin

- ADI-Zona Metropolitană Iași: Liviu Iacob, Ioniță Gheorghe
- ADR Nord Est – Compartimentul Coordonator Pol de Crestere Iasi: Sebastian Cuptor, Adrian Medeleanu
- RATP: Maricel Ghercă, Cristian Stoica
- Primăria Holboca: M. Popa
- BERD: Aura Răducu
- Jaspers: Teo Falato
- MDRAP: Cătălin Bălan
- PTV TC: Rainer Schwarzmann
- Search Corporation: Anca Brânzărea, Daniel Cotigă, Andrei Donțu, Liliana Dumitrașcu (traducător)

**(5) 20 octombrie 2015**

- Primăria Municipiului Iași: Mihai Chirica (Viceprimar), Petru Spătăreanu, Daniel Mătășaru (Viceprimar),
- Consiliul Județean Iași: Călin Valentin
- ADI-Zona Metropolitană Iași: Liviu Iacob, Ioniță Gheorghe
- ADR Nord Est – Compartimentul Coordonator Pol de Crestere Iasi: Adrian Medeleanu
- RATP: Maricel Ghercă, Cristian Stoica, Tanasă Vasile
- BERD: Aura Răducu
- PTV TC: Rainer Schwarzmann
- Search Corporation: Anca Brânzărea, Daniel Cotigă
- Sorana Lupu (traducător)

### **1.3 Întâlniri pe tema transportului public**

Operatorii publici și privați au fost invitați să comunice informații și date cu privire la implicarea/contribuția acestora la operațiunile de transport public, pentru a permite echipei de proiect să realizeze o primă analiză a organizării rețelei, precum și să identifice punctele forte și punctele slabe ale sistemelor respective. În plus, au fost colectate date referitoare la principalul operator de depou local, precum și informații cu privire la rețeaua de cale ferată din fiecare oraș.

Au fost organizate o serie de consultări în vederea identificării conexiunilor dintre administrațiile locale, administrațiile județene, statul, operatorii publici și privați din sectorul transportului public și informațiile economice esențiale privind rețelele de transport public, atât în ceea ce privește costurile apărute (personal, întreținere), cât și sursele de venit (subvenții, taxe,...).

➤ **25 martie 2015 - Întâlnire cu reprezentanți ai Consiliului Județean Iași**

Locație: Sediul Consiliului Județean Iași

Participanți: Reprezentanți Consiliu Județean Iași – Compartimentul Autoritatea Județeană de transport public, ADI-Zona Metropolitană Iași, Jaspers, PTV TC, Search Corporation

Temele de discuție au vizat cadrul instituțional, operațional și economic în care se desfășoară activitatea Consiliului Județean în domeniul transportului public.

Ca urmare a acestei întâlniri, CJ a furnizat următoarele tipuri de informații:

- Listă de linii cu origine-destinație și operatorii asociați (lista de 25), ca parte a Programului

Județean

- Orarul pentru fiecare stație a fiecărei linii cu număr și tipul de vehicul

- Nu există contracte între Consiliul Județean și operatori.

➤ **25 martie 2015 - Întâlnire cu reprezentanți ai Primăriei Municipiului Iași**

Locație: Sediul Primăriei Municipiului Iași

Participanți: Reprezentanți ai Primăriei Iași (Direcția Tehnică și Investiții - Biroul Reglementări Transport Urban), ADI-Zona Metropolitană Iași, Jaspers, PTV TC, Search Corporation

Temele de discuție au vizat cadrul instituțional, legislativ, operațional și economic în care se desfășoară activitatea Primăriei Iași în domeniul transportului public.

➤ **27 martie 2015 - Întâlnire cu reprezentanți ai Regiei Autonome de Transport Public Iași**

Locație: Sediul RATP Iași

Participanți: Reprezentanți RATP Iași, Jaspers, ADI-Zona Metropolitană Iași, PTV TC, Search Corporation

Temele de discuție au vizat cadrul instituțional, legislativ, operațional și economic în care se desfășoară activitatea RATP, relația cu administrațiile județene, municipalității precum și relația cu operatorii privați de transport public.

Ca urmare a acestei întâlniri, RATP a furnizat următoarele tipuri de informații:

- Descrierea infrastructurii depoului
- Un document de prezentare care a cuprins: planul rețelei, originea-destinația liniilor, numărul de angajați, kilometrajul călătorit, orarul, descrierea flotei, frecvența și amplitudinea, numărul de vehicule pe linie, numărul de pasageri pe linie și pe zi, politica de tarifare, numărul de bilete și abonamente vândute pe lună
- Rapoarte de activitate RATP din anii 2011-2014
- Contracte de operare cu Consiliul Local
- Alte contracte (cu o autoritate locală și un comerciant)
- O estimare a numărului de pasageri pe linie în anul 2010 (de atunci nu au mai fost făcute măsurători din cauza lucrărilor de reabilitare a liniilor de tramvai).
- **27 martie 2015 - Întâlnire cu reprezentanți ai UNISTIL (operator privat de transport public)**

Locație: Sediul RATP Iași

Participanți: Reprezentant Unistil, Jaspers, PTV TC, Search Corporation

Temele de discuție au vizat cadrul instituțional, legislativ, operațional și economic în care se desfășoară activitatea UNISTIL precum și relația cu RATP Iași.

Ca urmare a acestei întâlniri, UNISTIL a furnizat următoarele tipuri de informații:

- Numărul liniei, originea / destinația, lungimea, tipul de vehicule, ora primului și ultimului transport, orarul și frecvența de funcționare în orele de vârf și în afara orelor de vârf, numărul de rute pe zi, numărul de pasageri transportați per zi de lucru și per an, viteza comercială a fiecărui autobuz, troleibuz și tramvai.
  
- Informații limitate au fost primite în ceea ce privește acordurile contractuale și starea financiară a societății. În general, rapoartele de activitate furnizate nu au fost considerate cu caracter confidențial.

■ **09 iunie 2015 - Atelier privind transportul public**

Locație: Sediul Primăriei Municipiului Iași

Participanți: Reprezentanți Primăria Municipiului Iași, RATP Iași, Consiliul Județean Iași, ADI-Zona Metropolitană Iași, CFR Infrastructură Iași, ADR Nord Est – Compartimentul Coordonator Pol de Creștere Iași, Jaspers, TTK, Search Corporation

Scopul atelierului:

S-a adresat partenerilor tehnici pentru a agree împreună aspectele evidențiate în analiza diagnostic

- Prezentarea unor tipologii de soluții folosite în alte țări (în special în Europa de Vest) pentru a răspunde problemelor legate de: infrastructură, flota, tarife, politica de tarifare etc.
- Propunerea unei prime liste de soluții considerate a fi potrivite conjuncturilor locale
- Discutarea acestor soluții cu partenerii din punctul de vedere al interesului și fezabilității



- Elaborarea unei liste detaliate de masuri/interventii care sa fie integrate in cele 3 scenarii

#### Agenda propusa

- Introducere, trecerea in revista a aspectelor cheie curente
- Discutii despre aceste aspecte
- Exemple din alte tari europene cu privire la abordarea acestor aspecte
- Discutii pe baza exemplurilor
- Sugestii de actiuni specifice polului de crestere
- Discutii, intrebari

### 1.4 Întâlnire pe tema transportului cu bicicleta

S-au a organizat consultări cu Asociația Clubul de ciclism și ecologie Iași Bike temele de discuție au vizat problemele de mobilitate cu care se confruntă utilizatorii de biciclete, propuneri de îmbunătățire a infrastructurii specifice etc.

- **27 martie 2015 – Consultări cu Asociația Clubul de ciclism și ecologie Iași Bike**

Locație: Sediul Primăria Municipiului Iași

Participanți: Reprezentanți asociația Iași Bike, ADI-Zona Metropolitană Iași, Jaspers, PTV TC, Search Corporation

Temele de discuție au vizat problemele de mobilitate cu care se confruntă utilizatorii de biciclete, propuneri de îmbunătățire a infrastructurii specifice etc.

- **22 iunie 2015 – Consultări cu Asociația Clubul de ciclism și ecologie Iași Bike**

Locație: Sediul Primăria Municipiului Iași

Participanți: Reprezentanți asociația Iași Bike, studenți utilizatori de bicicletă, ADI-Zona Metropolitană Iași, PTV TC, Search Corporation

Temele de discuție au vizat problemele de mobilitate cu care se confruntă utilizatorii de biciclete, propuneri de îmbunătățire a infrastructurii specifice etc.



## 1.5 Întâlnire pe tema modelului de transport

■ 08 iunie 2015 - Atelierului privind modelul de transport

Locație: Sediul Primăriei Municipiului Iași

Participanți: Reprezentanți Primăria Municipiului Iași, RATP Iași, Consiliul Județean Iași, ADI-Zona Metropolitană Iași, ADR Nord Est – Compartimentul Coordonator Pol de Creștere Iași, Jaspers, PTV AG, Search Corporation

Scopul atelierului:

- Prezentarea modelului de transport;
- Utilitatea instrumentului: model de transport al polului de creștere
- Proprietarul/ administratorul modelului de transport
- Personalul ce urmează a participa la sesiunile de instruire

Agenda propusă

- Introducere
- Prezentarea modelului de transport pentru polul de creștere
- Discuții
- Exemple practice din modelul de transport. Aplicații
- Concluzii. Încheiere

## 1.6 Întâlniri cu reprezentanții localităților rurale din polul de creștere

Scopul întâlnirilor: scurtă prezentare PMUD, completare date necesare elaborării PMUD – completare chestionar, înțelegerea nevoilor locale în materie de mobilitate.

Nr. crt.	Comuna	Data vizitei
1	Barnova	7/16/2015
2	Letcani	7/16/2015
3	Miroslava	7/16/2015
4	Tomesti	7/16/2015
5	Valea Lupului	7/16/2015
6	Holboca	7/15/2015
7	Aroneanu	4-Aug-15
8	Tutura	6-Aug-15
9	Ciurea	7/16/2015
10	Prisacani	6-Aug-15
11	Rediu	4-Aug-15
12	Popricani	4-Aug-15
13	Movileni	4-Aug-15
14	Victoria	4-Aug-15
15	Comarna	6-Aug-15
16	Ungheni	6-Aug-15
17	Mogosesti	7-Aug-15
18	Schitu Duca	7-Aug-15

## 1.7 Aplicație on-line privind participarea publicului

În cadrul dezvoltării PMUD pentru polul de creștere Iași s-a elaborat o aplicație online pentru participarea publicului. Cetățenii orașului Iași și cei din comunele aflate în zona polului de creștere au fost invitați, în perioada 30 martie 2015 – 30 aprilie 2015, să acceseze aplicația, pentru a semnala, din punct de vedere al mobilității urbane, o problemă, o propunere de îmbunătățire sau o apreciere cu privire la un anumit punct, sau mai multe, din zonele frecventate.

Toate sesizările cetățenilor au fost centralizate și au fost luate în considerare în procesul de dezvoltare a proiectelor specifice adresate comunității din cadrul acestuia.

Promovarea aplicației s-a făcut prin intermediul mai multor canale de comunicare după cum urmează:

- [Pagina de Facebook](#) a proiectului
- Comunicate de presă transmise mass-mediei locale
- Newsletter către toate grupurile de public relevante pentru proiect (autorități, administrații, universități, ONG-uri, asociații diverse etc.)

Informația dezvoltării acestei aplicații a fost preluată și promovată de către numeroase cotidiane locale/administrații locale/instituții:

<http://www.ziare.com/ziare-iasi/stiri-actualitate/aplicatie-pentru-preluarea-nemulțumirilor-iesenilor-5404489>

<http://www.aeroport.ro/index.php/ro/plecari/articol/Pol+crestere.html>

<http://m.ziarulevenimentul.ro/stiri/moldova/aplicatie-pentru-preluarea-nemultumirilor-iesenilor--210551.html>

<http://www.ziarulevenimentul.ro/stiri/moldova/aplicatie-pentru-preluarea-nemultumirilor-iesenilor--210551.html>

<http://new.ultimele-stiri.eu/articol/iesenii-nemultumiti-de-transportul-public-au-o-noua-aplicatie-la-dispozitie/797251>

<http://www.bzi.ro/iesenii-nemultumiti-de-transportul-public-au-o-noua-aplicatie-la-dispozitie-490156>

<http://www.ziaruldeiasi.ro/stiri/aici-va-puteti-plange-de-cainii-galagia-trotuarele-stricate-sau-de-parcarile-lipsa-din-iasi--91986.html>

<http://www.ziaruldeiasi.ro/stiri/sute-de-reclamatii-curg-zilnic-spre-primarie-pe-noua-linie-publica-online-ce-au-scris-iesenii--92178.html>

**Rezultatele aplicației din punctul de vedere al participării și tipurilor de raportări comunicate de cetățeni:**

Ce este afectat/ Tip de raport	Propuneri de îmbunătățire	Aprecieri	Probleme
Facilități pentru biciclete	43	2	36
Intersecții	9	0	24
Parcări	17	0	27
Semafoare	5	0	7
Stații/Mijloace de transport în comun	6	0	15
Străzi	47	0	135
Treceri pentru pietoni	7	0	33
Trotuare	30	1	68

### Raport privind problemele și necesitățile

Vă rugăm să raportați prin datele care pe punctul de pe harta. Pentru mai multe informații din 2012.



Distribuția spațială a problemelor și necesităților semnalate de cetățeni  
Roșu: Probleme, Galben: Recomandări, Verde: Aprecieri

## 2 Inițierea procedurii SEA

- Notificarea depusă la sediul APM Iasi în vederea obținerii avizului de mediu, în data de 25.11.2015;
- 2 anunțuri aparute în cotidianul Evenimentul (primul anunț a fost publicat în data de 19.11.2015, iar al doilea anunț a fost publicat în data de 23.11.2015);
- linkul cu anunțurile publice afișate pe pagina de internet a primăriei: <http://www.primaria-iasi.ro/content.aspx?item=1964&lang=RO>