

**ROMÂNIA**  
**JUDEȚUL BOTOȘANI**  
**MUNICIPIUL BOTOȘANI**  
**CONSILIUL LOCAL**

---

**HOTĂRÂRE**

**privind aprobarea Notei conceptuale și a Temei de proiectare pentru realizarea obiectivului de investiții: „Modernizarea transportului public la nivelul Zonei Urbane Funcționale a Municipiului Botoșani – Orașul Bucecea, prin achiziția de autobuze ecologice”**

**CONSILIUL LOCAL AL MUNICIPIULUI BOTOȘANI,**

analizând propunerea domnului Primar Cosmin Ionuț Andrei privind aprobarea Notei conceptuale și a Temei de proiectare pentru realizarea obiectivului de investiții: „**Modernizarea transportului public la nivelul Zonei Urbane Funcționale a Municipiului Botoșani – Orașul Bucecea, prin achiziția de autobuze ecologice**”;

analizând raportul de specialitate comun al Serviciului Management Proiecte și Direcției Edilitare, precum și rapoartele de avizare ale comisiilor de specialitate ale Consiliului Local;

având în vedere prevederile art. 3 și art. 4 din Hotărârea Guvernului nr. 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice;

în conformitate cu prevederile art. 129 alin. (2) lit. b) și lit. d), alin. (7) lit. i), lit. k) și lit. n) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul Administrativ, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 555 din 3 iulie 2019, cu modificările și completările ulterioare;

în temeiul art. 196 alin. (1) lit. a), art. 139 alin. (3) lit. c) și art. 240 alin. (2) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul Administrativ, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 555 din 3 iulie 2019, cu modificările și completările ulterioare;

**HOTĂRĂȘTE:**

**Art. 1** Se aprobă Nota conceptuală pentru obiectivul de investiții „**Modernizarea transportului public la nivelul Zonei Urbane Funcționale a Municipiului Botoșani – Orașul Bucecea, prin achiziția de autobuze ecologice**”, conform anexei nr. 1 la prezenta hotărâre.

**Art. 2** Se aprobă Tema de proiectare pentru obiectivul de investiții „**Modernizarea transportului public la nivelul Zonei Urbane Funcționale a Municipiului Botoșani – Orașul Bucecea, prin achiziția de autobuze ecologice**”, conform anexei nr. 2 la prezenta hotărâre.

**Art. 3** Primarul Municipiului Botoșani, prin serviciile aparatului de specialitate, va asigura ducerea la îndeplinire a prevederilor prezentei hotărâri.

**PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,**  
**Consilier,**  
**Amos Andrei**

**CONTRASEMNEAZĂ,**  
**Secretar general,**  
**Oana Gina Georgescu**

## **NOTĂ CONCEPTUALĂ**

### **1. Informații generale privind obiectivul de investiții propus**

**1.1. Denumirea obiectivului de investiții:** Studiu de fezabilitate – „Modernizarea transportului public la nivelul Zonei Urbane Funcționale a Municipiului Botoșani – Orașul Bucecea, prin achiziția de autobuze ecologice”

**1.2. Ordonator principal de credite/investitor:** UAT Municipiul Botoșani.

**1.3. Ordonator de credite (secundar, terțiar):** Nu este cazul.

**1.4. Beneficiarul investiției:** UAT Municipiul Botoșani.

### **2. Necesitatea și oportunitatea obiectivului de investiții propus**

#### **2.1. Scurtă prezentare privind:**

##### **a.) deficiențe ale situației actuale:**

Obiectivul nominalizat mai sus are în vedere acoperirea deficienței în ceea ce privește nivelul de poluare existent la nivelul Municipiului Botoșani și de nevoia realizării unei infrastructuri adecvate pentru transportul verde.

La ora actuală, la nivelul municipiului Botoșani, rețeaua de transport public este formată din autobuze, maxi-taxi și taximetre.

Transportul maxi-taxi se realizează prin exploatarea a 42 de microbuze cu o capacitate de peste 9 locuri pe scaune și locuri în picioare și se desfășoară pe 6 linii. Transportul de tip maxi-taxi (microbuze) este asigurat de firma SC Microbuzul SRL din Botoșani, în baza unui contract de delegare a gestiunii. Operarea serviciului de transport este realizată de firmă între orele 05:00-23:00, frecvența de circulare este între 3 și 25 minute în funcție de intervalul orar și trasee.

Transportul public de călători cu autobuze este asigurat de SC ELTRANS S.A., în baza unui contract de delegare, fiind aliniat cu prevederile *Regulamentului (CE) nr. 1370/ 2007* al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători. Pe perioada reabilitării căii de rulare transportul în comun cu tramvaie este înlocuit de transportul cu autobuze diesel (9 buc.), traseele de circulație fiind aceleași cu traseele pe care circulau tramvaiele.

Conform Planului de Mobilitate Urbană Durabilă a Municipiului Botoșani 2014 – 2030, în anul 2013 la nivel local era totalizat un număr de 33.190 autovehicule. Prin raportarea acestui indicator la cei 106.847 de locuitori ai municipiului (la nivelul anului 2013) rezultă un grad de motorizare mediu respectiv de 310 unități motorizate la 1000 de locuitori, aspect care conform INS depășea media la nivel național. Autoritatea publică locală identifică această situație ca fiind încă problematică la nivelul anului 2023, nefiind alte studii relevante realizate recent pe tema mobilității urbane. Situația existentă va fi prezentată într-un mod mult mai detaliat în cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă actualizat pentru perioada 2021-2030, document strategic care astăzi se află în faza de supunere spre aprobare.

##### **b.) efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investiții;**

Proiectul vine în întâmpinarea obiectivului Planului Național de Redresare și Reziliență, Pilonul IV Coeziune socială și teritorială, Componenta 10 Fondul Local, prin implementarea unor măsuri strategice, bazate pe datele din Planul de Mobilitate Urbană Durabilă a Municipiului

Botoșani 2014-2030, ce vor conduce la promovarea mobilității urbane cu mijloace de transport alternative nepoluante durabile și la reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub>, ca urmare a facilitării utilizării modurilor de transport nemotorizate în detrimentul transportului cu autoturismele personale.

Proiectul va avea un impact ridicat atât la nivel social, cât și cultural, prin creșterea calității vieții locuitorilor din Botoșani, ca urmare a dezvoltării sistemului de transport în comun pentru facilitarea mobilității alternative nepoluante, accesibil și eficient, ce va pune la dispoziția locuitorilor alternative de deplasare moderne, cu un nivel ridicat de confort.

Pornind de la premisa că Municipiul Botoșani se confruntă cu o adevărată provocare din punct de vedere al sustenabilității transporturilor, precum în alte orașe mari ale României, trebuie să luăm în calcul inclusiv faptul că acest oraș deține un potențial de dezvoltare ridicat, aspect care ridică gradul de dificultate al acestei provocări. Proiectarea orașelor într-un mod cât mai durabil este direcția pe care Uniunea Europeană o conturează în toate statele membre, iar reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> cât și accesul facil la un serviciu de transport public verde și modern reprezintă priorități pentru Municipiul Botoșani în perioada 2021-2027.

### **c.) impactul negativ previzionat în cazul nerealizării obiectivului de investiții;**

În situația nerealizării obiectivului de investiții sunt previzionate următoarele consecințe negative:

- creșterea poluării prin emisia de gaze toxice și cu efect de seră (CO, CO<sub>2</sub>, etc), cu efecte negative asupra calității vieții cetățenilor și asupra stării de sănătate a populației la nivel general;
- creșterea poluării fonice, cu efecte negative directe asupra populației;
- creșterea consumului de combustibili;

## **2.2 Prezentarea, după caz, obiectivelor de investiții cu aceleași funcțiuni sau funcțiuni similare cu obiectivul de investiții propus, existente în zonă, în vederea justificării necesității realizării obiectivului de investiții propus**

Acest proiect este complementar din punct de vedere tehnic și funcțional cu proiectele de investiții publice finalizate asupra infrastructurii de mobilitate ce abordează deficiențele actuale din serviciul de transport și îmbunătățește disponibilitatea, calitatea și relevanța infrastructurii urbane și a dotărilor puse la dispoziția populației de la nivelul municipiului Botoșani.

Printre proiectele de investiții publice privind infrastructura de mobilitate se numără:

- *Reabilitare și modernizare străzi urbane în municipiul Botoșani*, proiect finanțat prin Programul Operațional Regional, Axa Prioritară 2 – „Îmbunătățirea infrastructurii de transport regionale și locale”, Domeniul de Intervenție 2.1 - "Reabilitarea și modernizarea rețelei de drumuri județene, străzi urbane - inclusiv construcția/reabilitarea șoselelor de centură";

- *Îmbunătățirea accesului în zonele economice ale municipiului prin amenajarea și semaforizarea principalelor intersecții din Calea Națională*, proiect finanțat prin Programul PHARE 2001 – Coeziune economică și socială – infrastructură locală mică;

- *Reabilitarea și modernizarea străzilor inelului principal de circulație din municipiul Botoșani*, proiect finanțat din Fondul European de Dezvoltare Regională, în cadrul Programului Operațional Regional, Axa Prioritară 1- “Sprijinirea dezvoltării durabile a orașelor-poli urbani de creștere”, Domeniul Major de Intervenție 1.1- “Planuri integrate de dezvoltare urbană, Subdomeniul: Centre urbane”.

De asemenea, UAT Municipiul Botoșani are în implementare o serie de proiecte integrate, cu efect asupra parametrilor de mobilitate urbană, aceștia fiind: reducerea traficului, impactul asupra reducerii emisiilor de echivalent CO<sub>2</sub>, etc.:

- *Asfaltarea străzilor Izvoarelor, Vâlceleii și Zimbrului din spatele cartierului Împărat Traian – municipiul Botoșani*, proiect finanțat prin Programul Operațional Regional 2014-2020, Axa Prioritară 9 - „Sprijinirea regenerării economice și sociale a comunităților defavorizate din

mediul urban”, Prioritatea de Investiții 9.1 – “Dezvoltarea locală sub responsabilitatea comunității (DLRC)”;

- Susținerea transportului alternativ prin realizarea unui circuit de piste de biciclete la nivelul municipiului Botoșani, proiect finanțat prin Planul Național de Redresare și Reziliență, Componenta C10 – Fondul Local;

- *Digitalizarea transportului public de călători la nivelul municipiului Botoșani*, proiect finanțat prin Planul Național de Redresare și Reziliență, Componenta C10 – Fondul Local.

În concluzie, intervențiile prevăzute în proiectele complementare menționate includ:

- reabilitarea infrastructurii pe care circulă transportul public, incluzând, acolo unde este cazul, reconfigurarea unor intersecții și artere rutiere și resistemizarea circulației;

- amenajarea de zone pietonale;

- amenajarea spațiilor verzi.

Astfel, prin integrarea măsurilor incluse în proiectele complementare menționate se va asigura un impact maxim în ceea ce privește atingerea obiectivelor mobilității urbane durabile, respectiv modificarea comportamentului de deplasare al cetățenilor și comutarea de la deplasările cu vehiculul privat la modurile de deplasare alternative: transport public, bicicletă și mers pe jos. Impactul proiectului este sprijinit și de o serie de măsuri de descurajare a parcării autoturismelor pe rutele de transport public, taxarea diferențiată în funcție de punctele de interes identificate la nivelul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă, precum și eliminarea parcărilor ilegale.

### **2.3 Existența, după caz, a unei strategii, a unui master plan ori a unor planuri similare, aprobate prin acte normative, în cadrul cărora se poate încadra obiectivul de investiții propus**

Prezentul proiect este complementar din punct de vedere tehnic și funcțional cu proiectele de investiții publice propuse de autoritățile publice asupra infrastructurii de mobilitate pentru exercițiul financiar 2021-2027, ce abordează deficiențele actuale din sistemul de transport, în general, și îmbunătățește disponibilitatea, calitatea și relevanța infrastructurii urbane și a dotărilor puse la dispoziția populației la nivelul municipiului Botoșani.

În Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Botoșani, existent, sunt incluse o serie de proiecte încadrate într-un plan de acțiune asumat de către autoritatea publică locală, aceste proiecte vizând ținte care conduc spre dezvoltarea mobilității urbane durabile, având domenii de intervenție diferite (intervenții majore asupra rețelei stradale, transport public, transportul de marfă, mijloace alternative de deplasare, managementul traficului, intermodalitate). De asemenea, la nivelul Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană existente au fost propuse o serie de intervenții care vizează promovarea unor sisteme de transport durabile, cât și eliminarea blocajelor din cadrul infrastructurilor rețelelor majore.

Proiectul care face obiectul prezentei note se află într-o relație de corelare directă cu proiectele de transport public asumate în SIDU existent:

- Reorganizarea traseelor de transport public
- Achiziționarea de autobuze electrice
- Introducere sistem e-ticketing
- Construire intermodal de pasageri
- Construire stații așteptare cu sistem informațional
- Înființare centru de monitorizare și management al traficului

Proiectul care face obiectul prezentei note se află într-o relație de corelare directă cu proiectele de transport public considerate prioritare și care vor fi incluse în cadrul SIDU 2023-2027:

- Reorganizarea traseelor de transport public
- Achiziționarea de autobuze electrice pentru trasee UAT/ ZUF/ ZM
- Construire stații de așteptare cu sistem informațional
- Construire intermodal pasageri
- Parcare supraetajată
- Centru integrat de management al traficului
- Amenajare parcare trafic greu la intrare în oraș
- Acces pietonal și biciclete electrice între PRATS Cornișa și Versant Pacea
- Șosea de centură ocolitoare pe direcția Iași – Dorohoi

Totodată, proiectul este complementar și cu alte proiecte asumate, dar care sunt încadrate în alte domenii de intervenție, acestea fac referire la intermodalitate și la soluții ecologice care promovează în același timp utilizarea transportului public. Aceste proiecte sunt:

- Centru intermodal pasageri
- Adaptarea și accesibilizarea infrastructurii pietonale
- Extinderea pietonalului în zona central
- Construirea unui centru de închiriere pentru biciclete – 5 spații pentru 200 de biciclete
- Extinderea pistelor de biciclete pentru aproximativ 10 km
- Stații de reîncărcare a vehiculelor electrice în Municipiul Botoșani (sursa de finanțare: Administrația Fondului pentru Mediu)

De asemenea, Primăria Municipiului Botoșani are aprobate cereri de finanțare pentru proiecte în cadrul Programului Național Anghel Saligny, ce vizează modernizarea infrastructurii de mobilitate urbană, necesară pentru buna circulație de transport, pentru următoarele proiecte:

- *Reabilitare și modernizare străzi Cvartal I – Municipiul Botoșani: Aleea Humulești, Strada Tunari, Strada Ion Creangă, Strada Alexandru cel Bun, Strada August Treboniu Laurian, Strada Grăniceri, Strada Petru Maior, Strada Furtunei, Strada Vasile Conta, Strada Baciului;*
- *Reabilitare și modernizare străzi Cvartal II – Municipiul Botoșani: Strada Liliacului, Strada Lalelelor, Strada Verona, Strada Zefîrului, Strada Caisului, Strada Porumbelului, Strada Ghiociei, Strada Codrului, Strada Bradului, Strada Simion Barnutiu, Strada Australului;*
- *Reabilitare și modernizare Strada Crizantemelor – Cartier Tulbureni, Municipiul Botoșani;*
- *Reabilitare și modernizare Strada Peco – Municipiul Botoșani;*
- *Reabilitare și modernizare Strada Poșta Veche – Municipiul Botoșani;*
- *Reabilitare și modernizare Strada Hatman Arbore – Municipiul Botoșani;*
- *Reabilitare și modernizare Strada Grigore Antipa – Municipiul Botoșani;*
- *Reabilitare și modernizare Aleea Smârdan – Municipiul Botoșani.*

Pentru asigurarea unui serviciu de transport public de calitate, prezenta aplicație de finanțare este complementară cu proiectul „Digitalizarea transportului public urban la nivelul Municipiului Botoșani” propus la finanțare prin PNRR, „Intervenția I.1. Mobilitatea urbană durabilă, Apel de proiecte I.1.2 - Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – ITS/alte infrastructuri TIC (sisteme inteligente de management urban/local)”, prin care, Municipiul Botoșani va asigura măsurile necesare pentru prioritizarea trecerii vehiculelor de transport public prin intersecțiile semaforizate, prin implementarea unui sistem de monitorizare și management al flotei de transport public, automate de trafic inteligent adaptive. Totodată, viziunea Municipiului Botoșani este de a dezvolta un serviciu de transport public care să satisfacă nevoile de mobilitate ale cetățenilor, astfel că va pune la dispoziția acestora elemente inovative pentru achiziția de bilete și elemente pentru urmărirea călătoriilor realizate (automate de emitere bilete de călătorie, totemuri

interactive în stațiile de îmbarcare-debarcare, validatoare în autobuze, aplicație asistent de călătorie e-mobility).

În concluzie, proiectul analizat, alături de proiectele complementare sunt definite ca măsuri pe care autoritățile publice locale vizează să le implementeze în exercițiul financiar curent, acestea fiind aliniate tuturor prevederilor europene și de mediu, împăcând pozitiv accesul, calitatea cât și atractivitatea deplasărilor nemotorizate, susținând creșterea volumului de utilizatori și generând astfel o reducere a gazelor cu efect de seră. Simultan, aceste măsuri vor contura direcția Municipiului Botoșani către a fi un oraș european inteligent.

## **2.4 Existența, după caz, a unor acorduri internaționale ale statului care obligă partea română la realizarea obiectivului de investiții**

Abordarea dezvoltării urbane durabile, prevăzută de Regulamentul (UE) nr. 1301/2013 al Parlamentului European și al Consiliului Uniunii Europene.

## **2.5 Obiective generale, preconizate a fi atinse prin realizarea investiției**

Obiectivul general al proiectului este asigurarea accesului cetățenilor la un serviciu de transport public de călători eficient și îmbunătățirea condițiilor de utilizare a modurilor nemotorizate de transport, vizând reducerea numărului de deplasări cu transportul privat (individual) și reducerea emisiilor de echivalent CO<sub>2</sub> din transport.

Proiectul vine în întâmpinarea obiectivului PNRR, Pilonul IV Coeziune socială și teritorială, Componenta 10 Fondul Local, prin implementarea unor măsuri strategice, bazate pe datele din Planul de Mobilitate Urbană Durabilă a Municipiului Botoșani 2016-2030, ce vor conduce la promovarea mobilității urbane durabile și la reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub>, ca urmare a îmbunătățirii eficienței transportului public de călători la nivel periurban, a frecvenței și a timpilor săi de deplasare, accesibilității, transferului către acesta de la transportul privat cu autoturisme, precum și a transferului către modurile nemotorizate de transport, creșterea atractivității utilizării mijloacelor de transport public și a modurilor nemotorizate în detrimentul transportului cu autoturismele personale.

De asemenea, proiectul contribuie la îndeplinirea următoarelor obiective specifice ale componentei specificate:

- Creșterea gradului de siguranță rutieră în zonele urbane, vizând soluțiile digitale și ecologice de transport
- Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transporturi;
- Dezvoltarea serviciului de transport public periurban și achiziția de vehicule de transport publice ecologice.

Atât stațiile de încărcare cât și vehiculele de transport public electrice contribuie la creșterea atractivității generale a utilizării acestui serviciu public. Prin achiziția acestora se vor putea măsura efectele pozitive asupra creșterii cotei modale a acestui mod de deplasare, ba mai mult se va reduce volumul de utilizatori a vehiculelor private.

Prin reducerea deplasărilor cu vehiculul privat, datorită comutării spre deplasările cu transportul public, proiectul are un efect pozitiv asupra reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transporturi și la reducerea impactului acestora asupra mediului.

Totodată, prin modernizarea parcului de vehicule de transport public local, proiectul va contribui la creșterea confortului și siguranței pentru călători și, implicit, la creșterea gradului de atractivitate al acestui mod de transport, prin asigurarea de mijloace de transport public noi, moderne și nepoluante.

Rezultate estimate:

- Modernizarea parcului de vehicule prin achiziția de autobuze ecologice – 13 bucăți, din care:
  - autobuze electrice (10 m) - 11 bucăți pentru Municipiul Botoșani
  - microbuze (6 m) - 2 bucăți pentru orașul Bucecea

- stații de încărcare lentă pentru autobuze electrice, la autobază – 13 bucăți
- stații de încărcare rapidă pentru autobuze electrice, pe traseu – 4 bucăți
- Stații de încărcare vehicule electrice – 51 bucăți

### 3. Estimarea suportabilității investiției publice

**3.1. Estimarea cheltuielilor pentru execuția obiectivului de investiții, luându-se în considerare, după caz:**

- costurile unor investiții similare realizate;
- standardele de cost pentru obiective de investiții similare

Contractul nr. 135258/28.11.2022 încheiat între Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației și UAT Municipiul Botoșani prevede acordarea unei finanțări maxime nerambursabile în valoare de **41.714.910,57 lei**, din care:

Valoarea totală a proiectului	Valoarea maximă a finanțării nerambursabile a proiectului	Valoarea eligibilă din PNRR	Valoarea TVA aferentă cheltuielilor eligibile din PNRR	Valoarea totală care nu este eligibilă	Din care valoarea ajutorului de stat/minimis (cu TVA)
(lei)	(lei)	(lei)	(lei)	(lei)	(lei)
1 = 2 + 5	2 = 3 + 4	3	4	5	6
41.714.910,57	41.714.910,57	35.054.546,70	6.660.363,87	0	7.468.966,57
Din care:					
Componenta sprijin nerambursabil PNRR (investiția C10 – I.1.1)		28.778.104,20	5.467.839,80	0	0
Componenta asistență tehnică financiară nerambursabilă PNRR (investiția C10 – I.1.3)		6.276.442,50	1.192.524,07	0	7.468.966,57

În cazul în care valoarea totală a proiectului crește peste valoarea convenită prin Contractul de finanțare, diferența astfel rezultată va fi suportată în întregime de Beneficiar.

**3.2. Estimarea cheltuielilor pentru proiectarea, pe faze, a documentației tehnico-economice aferente obiectivului de investiție, precum și pentru elaborarea altor studii de specialitate în funcție de specificul obiectivului de investiții, inclusiv cheltuielile necesare pentru obținerea avizelor, autorizațiilor și acordurilor prevăzute de lege;**

132.500 lei, fără TVA

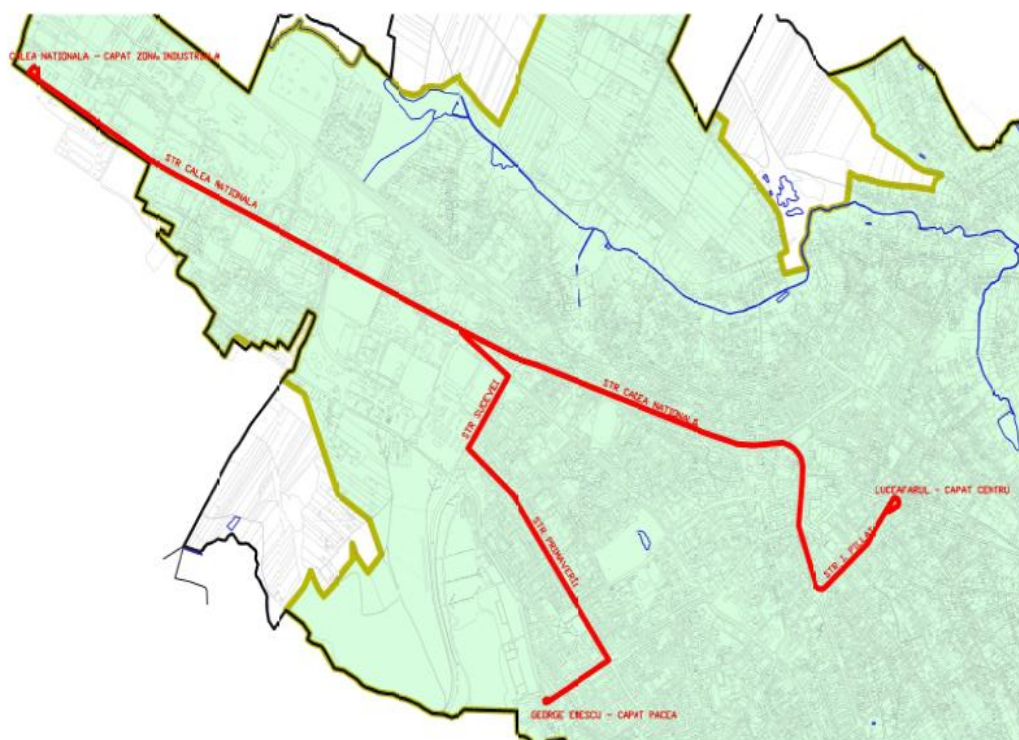
**3.3 Surse identificate pentru finanțarea cheltuielilor estimate (în cazul finanțării nerambursabile se va menționa programul operațional/axa corespunzătoare, identificată)**

Finanțare nerambursabilă prin Planul Național de Redresare și Reziliență, Componenta C10 – Fondul Local, Investiția I.1.1. – Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante)

**4. Informații privind regimul juridic, economic și tehnic al terenului și/sau al construcției existente**

Stațiile de reîncărcare pentru autobuzele electrice vor fi proprietatea autorității publice locale, iar amplasarea lor se va face în următoarele locații:

- 11 stații de încărcare lentă – la autobază;
- 4 stații de încărcare rapidă – pe traseu (Calea Națională – capăt zona industrială, George Enescu – capăt Pacea, Luceafărul – capăt centru, complex Carrefour – capăt bulevard Mihai Eminescu); - **orientativ**



## 5. Particularități ale amplasamentului/amplasamentelor propus(e) pentru realizarea obiectivului de investiții:

a.) descrierea succintă a amplasamentului/amplasamentelor propus(e) (localizare, suprafața terenului, dimensiuni în plan);

Serviciul de transport public local cu microbuze (maxi-taxi) se desfășoară pe 6 linii pe următoarele trasee:

Linia	Nr. stații/sens	Traseul
1	27	Dus: Bariera Iași (Lebăda)-Calea Națională-Grivița-Al. Donici-Împ. Traian-Uzinei-Calea Națională Întors: Calea Națională – Uzinei – Împ. Traian – Al. Donici – Grivița – Calea Națională – B-ra Iași (Lebăda) Capăt 1- Lebăda Capăt 2- Bariera Cătămărăști (Calea Națională) Total traseu = 14,3 km
2	11	Dus: Bariera Curtești-Bucovina-N.Iorga-C.Națională- Marchian-B-dul M.Eminescu-Sucevei-C. Națională-Bariera Cătămărăști Întors: Bariera Cătămărăști-C. Națională-Sucevei-M. Eminescu Marchian-CNățională-Iorga Bucovina Bariera Curtești Capăt 1-Bariera Curtești Capăt 2 Bariera Cătămărăști Total traseu = 6,5 km



3	20	Dus: Bariera Sulița-I.C.Brătianu-Victoriei-I.Pillat-C. Națională-Marchian-B-dul G. Enescu-B-dul Primăverii-Sucevei- Calea Națională Intors: Calea Națională-Sucevei-B-dul Primăverii-B-dul G. Enescu-Marchian-C. Națională-I. Pillat-Victoriei- I.C.Brătianu Capăt 1 Bariera Sulița Capăt 2 Bariera Cătămărăști (Calea Națională) Total traseu = 8 km
4	14	Dus: B-dul G. Enescu (intersecție Primăverii)-Bucovina-M. Kogălniceanu-B-dul M.Eminescu- N.Iorga-I.Pillat-Victoriei-Pușkin-Tulbureni Intors: Tulbureni-Pușkin-Victoriei-I.Pillat-N.Iorga-Bdul M. Eminescu-Kogălniceanu –Bucovina – B-dul G. Enescu Capăt 1 B-dul G. Enescu (inters. Primăverii) Capăt 2 Tulbureni Total traseu = 5,8 km
5	11	Dus: C. Națională- O. Onicescu – Împ. Traian Ștefan cel Mare-Doboșari Cișmea Intors: Cișmea - Doboșari -Ștefan cel Mare-Împ. Traian-O. Onicescu-C. Națională Capăt 1 Intersecție str. Pictor N. Grigorescu cu C. Națională Capăt 2 Bariera Răchiți Total traseu = 10 km
6	20	Dus: I.C. Brătianu- Dragoș Vodă-I. Pillat-C. Națională-Marchian-M. Eminescu- Sucevei Întors: Sucevei-M. Eminescu- Marchian-C. Națională-I. Pillat-Dragoș Vodă-I.C. Brătianu Capăt 1 Bariera Sulița Capăt 2 Cornișa Total traseu = 11 km

Serviciul de transport public local cu autobuze este operat pe următoarele trasee:

- traseul 101 – Luceafărul – Bazar - Piața mare – Mall - Școala 11 – Stadion – EON – Util – Comcereal – Electroalfa – Electrocontact – Șuruburi – Eltrans - Bariera Cătămărăști.

- traseul 102: Giratoriu George Enescu (Hand of Help) - Piața mică – Prieteniei – Sucevei – Util – Comcereal – Electroalfa – Electrocontact - Șuruburi – Eltrans – Bariera Cătămărăști.

Traseul 101 și 102 au cumulată lungimea totală de 15,8 km.

Traseele propuse în cadrul prezentei teme de proiectare sunt **unele orientative**, având rolul de a indica una din opțiunile de legătură între diverse zone de interes din municipiul Botoșani. Elaboratorul documentației tehnice va analiza cea mai bună variantă de amplasare în plan, ținând cont de suprafața minimă și de prevederile legislative în vigoare, și va propune soluții de reducere a impactului negativ al poluării și de extindere a infrastructurii destinate transportului în comun.

**b.) relațiile cu zonele învecinate, accesuri existente și/sau căi de acces posibile;**

Acces direct și rapid cu sistemul de comunicații rutier al orașului, acoperind zonele de interes comercial.

**c.) surse de poluare existente în zonă;**

Nu este cazul.

**d.) particularități de relief;**

Municipiul Botoșani este situat pe platforma Moldovei, în zona de Sud-Vest a județului, la coordonatele 47°44' latitudine nordică și 26°41' latitudine estică, la o altitudine medie de 163 de

metri, în zona de contact dintre regiunea dealurilor înalte de pe stânga văii Siretului, în vest, și cea a dealurilor joase a Câmpiei Moldovei ce se întinde către est.

Dealurile din partea de vest a orașului fac parte din Podișul Sucevei, sectorul șeii Bucecea-Vorona, cu altitudini maxime de 250 m (Dealul Sulița) și cu altitudini minime de 150 m în partea de sud-vest și nord-est. Între relieful înalt din vest, cu caracter de coastă, și cel de câmpie colinară din est, există un culoar depresionar (uluc) în care este așezat municipiul Botoșani. Caracteristic acestei regiuni este relieful de dealuri joase sau câmpii deluroase, dezvoltate pe depozite monoclinale, ușor înclinate spre sud-est, cu pante slabe, cu văi foarte largi, cu interfluvii ca niște platouri și cu energie de relief redusă, în medie 30-40 m. Zona dealurilor înalte ce aparține Podișului Sucevei se caracterizează prin extinderea unor altitudini absolute care depășesc frecvent 300 m (atingând 385 m în Dealul Măgura, fost Dealul Mânăstirii) și printr-o fragmentare accentuată a terenului.

Clima este temperat-continentală, influențată puternic de masele de aer din estul continentului, fapt ce determină ca temperatura medie anuală să fie mai redusă decât în restul țării (8 - 11°C), cu precipitații variabile, cu ierni sărace în zăpadă, cu veri ce au regim scăzut de umezeală, cu vânturi predominante din nord-vest și sud-vest.

**e.) nivel de echipare tehnico-edilitară a zonei și posibilități de asigurare a utilităților;**

Pe traseele propuse există rețele edilitare de utilități (apă-canalizare, energie electrică, energie termică, gaze naturale, telefonie, televiziune prin cablu și date). În vederea asigurării unui sistem de scurgere și evacuare a apei pluviale care să elimine pericolul de băltire pe suprafața carosabilului, proiectantul va analiza și propune soluțiile de racordare la rețeaua existentă în zona amplasamentelor.

În documentația tehnico - economică și în Devizul General se vor include și racordurile necesare pentru buna funcționare a obiectivului de investiții.

**f.) existența unor eventuale rețele edilitare în amplasament care ar necesita relocare/protejare, în măsura în care pot fi identificate;**

Necesitatea relocării/protejării eventualelor rețele edilitare din amplasamente se va stabili în cadrul documentației tehnico-economice, împreună cu deținătorii de utilități, dacă este cazul.

**g.) posibile obligații de servitute;**

Nu este cazul.

**h.) condiționări constructive determinate de starea tehnică și de sistemul constructiv al unor construcții existente în amplasament, asupra cărora se vor face lucrări de intervenții, după caz;**

Eventualele condiționări vor fi stabilite de proiectant și vor fi prevăzute în Certificatul de Urbanism ce va fi eliberat în vederea realizării obiectivului de investiții.

**i.) reglementări urbanistice aplicabile zonei conform documentațiilor de urbanism aprobate - plan urbanistic general/plan urbanistic zonal și regulamentul local de urbanism aferent;**

La elaborarea documentației se va ține seama de destinația terenului stabilită prin planurile de urbanism și amenajarea teritoriului aprobate, de informațiile și alte elemente obținute pe parcursul elaborării studiului de fezabilitate de la deținătorii de rețele.

**j.) existența de monumente istorice/de arhitectură sau situri arheologice pe amplasament sau în zona imediat învecinată; existența condiționărilor specifice în cazul existenței unor zone protejate sau de protecție.**

Nu este cazul.

## **6. Descrierea succintă a obiectivului de investiții propus din punct de vedere tehnic și funcțional:**

### **a.) destinație și funcțiuni;**

Prezenta investiție constă în achiziționarea a:

- 11 autobuze electrice (10 m) pentru Municipiul Botoșani;
- 2 microbuze electrice (6 m) pentru Orașul Bucecea;
- 13 stații de încărcare lentă pentru autobuze electrice – la autobază;
- 4 stații de încărcare rapidă pentru autobuze electrice – pe traseu;
- un număr de 51 de stații de încărcare vehicule electrice
- lucrări de construcții pentru branșarea punctelor/stațiilor de reîncărcare a autobuzelor electrice;
- activități de proiectare (pentru stațiile de încărcare vehicule electrice) - cheltuieli pentru documentații suport și obținere avize, acorduri, autorizații.

Prin realizarea prezentei investiții urmează să se asigure următoarele funcții:

1. Creșterea numărului stațiilor de încărcare pentru mijloace de transport achiziționate până la finalizarea implementării proiectului
2. Creșterea numărului de mijloace de transport public disponibile la nivel local
3. Creșterea numărului de cetățeni care utilizează transportul public la nivelul primului an de după finalizarea etapei de implementare a proiectului
4. Reducerea cantității de emisii GES la nivelul primului an după finalizarea etapei de implementare a proiectului
5. Reducerea volumului traficului de autoturisme la nivelul primului an după finalizarea etapei de implementare a proiectului

Așadar, se observă cum beneficiile obținute în urma implementării acestuia contribuie în mod efectiv la îndeplinirea viziunii de dezvoltare a segmentului de dezvoltare urbană, tratată în cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă a Municipiului Botoșani.

### **b.) caracteristici, parametri și date tehnice specifice, preconizate;**

Vehiculele ce vor fi achiziționate vor fi cu emisii zero și trebuie să fie omologate (de către RAR sau AFER, după caz). Omologarea obligatorie a vehiculelor achiziționate se face în conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) GSR 2019/2144 privind asigurarea siguranței generale a vehiculelor, care va fi pus în aplicare începând cu data de 6 iulie 2022.

Autobuzele și microbuzele achiziționate vor fi omologate la momentul efectuării recepției.

Vehiculele ce vor fi achiziționate vor fi echipate cu sisteme avansate capabile să detecteze pietonii și cicliștii aflați în imediata apropiere a vehiculului și să reducă în mod semnificativ unghiurile moarte din jurul vehiculului.

Se va asigura respectarea standardelor de accesibilitate pentru accesul persoanelor cu dizabilități locomotorii;

Stațiile de reîncărcare pot fi amplasate în condițiile prevăzute prin proiectul tip elaborat de către MDLPA, prin care sunt specificate modalitățile de amplasare și prevederile tehnice necesare implementării investiției. Amplasarea acestor stații de reîncărcare se va face în locuri accesibile publicului, în zonele stabilite de Planul urbanistic general al localității drept zone pentru locuințe/zone mixte/zone servicii/zone comerciale/zone transporturi (cât mai aproape de locuitori – în zonele rezidențiale sau în zonele în care aceștia lucrează pentru limitarea nevoilor de

deplasare, sau în zonele de tranzit inter-urban). De asemenea, se recomandă amplasarea acestor puncte de reîncărcare în punctele multimodale, astfel încât să încurajeze navetiștii să își lase autovehiculele personale în aceste puncte și să își continue deplasarea utilizând transportul public. Se va asigura ca 25% din numărul de puncte de reîncărcare a vehiculelor electrice să aibă o capacitate minimă de 50 kW. Până în 2026 toate municipiile reședință de județ vor asigura, fiecare, dezvoltarea a minim 40 de puncte de reîncărcare pentru vehicule electrice accesibile publicului/unității administrativ-teritoriale. Punctele de reîncărcare lente (22kw) sunt recomandate a fi amplasate în apropierea zonelor rezidențiale, mai ales în zonele unde sunt identificate puncte cu surplus de energie, astfel încât branșarea acestora să nu necesite costuri suplimentare și să nu încarce rețeaua. Pentru punctele de reîncărcare rapide (50kw) se recomandă amplasarea lor în zonele de tranzit (centurile localităților) unde necesarul de reîncărcare rapidă este mare și unde se poate asigura o putere ridicată a energiei electrice.

Proiectul îndeplinește criteriile și condițiile pentru obiectivul de investiții, și anume:

- Alinierea obligatorie a investițiilor cu Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă / Strategiile Integrate de Dezvoltare Urbană/Planurile Generale de Urbanism, aprobate sau în curs de actualizare

- Asigurarea prioritizării și promovării transportului public prin planificarea benzilor și traseelor dedicate autobuzelor, pe drumurile publice care au cel puțin trei benzi pe sens

- Deținerea unui contract de servicii publice cu operatori economici în concordanță cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007.

Serviciile de proiectare faza ”*Documentație de avizare a lucrărilor de intervenții*” vor fi prestate **obligatoriu cu respectarea principiului *Do no significant harm (DNSH)***, așa cum acesta este definit în cuprinsul Orientărilor Tehnice ale Comisiei Europene 2021/C 58/01: Principiul DNSH trebuie interpretat în sensul articolului 17 din Regulamentul privind taxonomia. Respectivul articol definește noțiunea de „prejudiciere în mod semnificativ” pentru cele șase obiective de mediu vizate de Regulamentul privind taxonomia:

1. Se consideră că o activitate prejudiciază în mod semnificativ atenuarea schimbărilor climatice în cazul în care activitatea respectivă generează emisii semnificative de gaze cu efect de seră (GES);

Se estimează că investiția nu va avea un impact semnificativ previzibil asupra obiectivului de mediu privind atenuarea schimbărilor climatice, luând în considerare atât efectele directe de pe parcursul implementării cât și efectele primare indirecte de pe parcursul duratei de viață a investiției, fiind vorba de o achiziție de autobuze ecologice, în localitatea Botoșani.

Se va avea în vedere achiziția de autobuze ecologice cu un consum energetic redus, care să determine eficientizarea consumului de energie.

Astfel, se va avea în vedere ca echipamentele utilizate să îndeplinească cerințele privind randamentul energetic, în concordanță cu prevederile Directivei 2009/125/CE de instituire a unui cadru pentru stabilirea cerințelor în de proiectare ecologică aplicabile produselor cu impact energetic. Aceste condiții vor fi specificate în datele achiziției.

2. Se consideră că o activitate prejudiciază în mod semnificativ adaptarea la schimbările climatice în cazul în care activitatea respectivă duce la creșterea efectului negativ al climatului actual și al climatului preconizat în viitor asupra activității în sine sau asupra persoanelor, asupra naturii sau asupra activelor;

Se estimează că investiția nu va avea un impact semnificativ previzibil asupra obiectivului de mediu privind atenuarea schimbărilor climatice, luând în considerare atât efectele directe de pe parcursul implementării.

Investiția nu va avea un impact previzibil semnificativ asupra obiectivului de mediu privind adaptarea la schimbările climatice, luând în considerare atât efectele directe de pe parcursul implementării, cât și efectele primare indirecte de pe parcursul duratei de viață a investiției, fiind vorba de o achiziție de autobuze ecologice.

În ceea ce privește condițiile de mediu adecvate (de exemplu, temperatura de exploatare exterioară) precum și condițiile privind încărcarea (care trebuie să poată avea loc în exterior), acestea vor fi specificate în datele achiziției.

Se va avea în vedere achiziția de autobuze ecologice, care să determine eficientizarea consumului de energie.

Astfel, se va avea în vedere ca echipamentele utilizate să îndeplinească cerințele privind randamentul energetic, în concordanță cu prevederile Directivei 2009/125/CE de instituire a unui cadru pentru stabilirea cerințelor în materie de proiectare ecologică aplicabile produselor cu impact energetic.

3. Se consideră că o activitate prejudiciază în mod semnificativ utilizarea durabilă și protejarea resurselor de apă și a celor marine în cazul în care activitatea respectivă este nocivă pentru starea bună sau pentru potențialul ecologic bun al corpurilor de apă, inclusiv al apelor de suprafață și subterane, sau starea ecologică bună a apelor marine;

investiția nu va avea un impact previzibil nesemnificativ asupra acestui obiectiv de mediu, ținând seama atât de efectele directe, cât și de cele primare indirecte pe întreaga durată a ciclului de viață.

Nu sunt identificabile riscuri de degradare a mediului legate de protejarea calității apei și de stresul hidric.

4. Se consideră că o activitate prejudiciază în mod semnificativ economia circulară, inclusiv prevenirea generării de deșeuri și reciclarea acestora, în cazul în care activitatea respectivă duce la ineficiențe semnificative în utilizarea materialelor sau în utilizarea directă sau indirectă a resurselor naturale, la o creștere semnificativă a generării, a incinerării sau a eliminării deșeurilor, sau în cazul în care eliminarea pe termen lung a deșeurilor poate cauza prejudicii semnificative și pe termen lung mediului;

În toate etapele implementării investiției se va menține evidența gestiunii deșeurilor conform O.U.G. nr. 92/2021 privind regimul deșeurilor, cu modificările și completările ulterioare, HG nr. 856/2002 (Directiva 2008/98/CE privind deșeurile și de abrogare a anumitor directive) și respectiv Legea nr. 249/2015 privind modalitatea de gestionare a ambalajelor și a deșeurilor de ambalaje, cu modificările și completările ulterioare.

Gestionarea deșeurilor rezultate atât din faza de operare (întreținere/mentenanță), cât și cele rezultate la finalul duratei de viață se va realiza în linie cu obiectivele de reducere a cantităților de deșeuri generate și de maximizare a reutilizării și reciclării, respectiv în linie cu obiectivele din cadrul general de gestionare a deșeurilor la nivel național - Planul național de gestionare a deșeurilor (elaborat în baza art. 28 al Directivei 2008/98/EC privind deșeurile și de abrogare a anumitor directive, cu modificările ulterioare și aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 942/2017).

Deșeurile de echipamente electrice și electronice, de exemplu echipamente informatice și de telecomunicații de dimensiuni mici (nici o dimensiune externă mai mare de 50 cm), vor fi gestionate în conformitate cu Directiva 2012/19/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 4 iulie 2012 privind deșeurile de echipamente electrice și electronice (DEEE), transpusă în legislația națională prin OUG 5/2015 privind deșeurile de echipamente electrice și electronice.

Se va avea în vedere ca echipamentele ce vor fi utilizate să îndeplinească cerințe privind eficiența utilizării materialelor și a altor resurse, în concordanță cu prevederile Directivei 2009/125/CE de instituire a unui cadru pentru stabilirea cerințelor în materie de proiectare ecologică aplicabile produselor cu impact energetic.

Deșeurile de echipamente electrice și electronice, de exemplu echipamente informatice și de telecomunicații de dimensiuni mici (nici o dimensiune externă mai mare de 50 cm), vor fi gestionate în conformitate cu Directiva 2012/19/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 4 iulie 2012 privind deșeurile de echipamente electrice și electronice (DEEE), transpusă în legislația națională prin OUG 5/2015 privind deșeurile de echipamente electrice și electronice. Aceste condiții vor fi specificate în datele achiziției.

5. Se consideră că o activitate prejudiciază în mod semnificativ prevenirea și controlul poluării în cazul în care activitatea respectivă duce la o creștere semnificativă a emisiilor de poluanți în aer, apă sau sol; investiția nu va avea un impact previzibil semnificativ asupra obiectivului de mediu privind prevenirea și controlul poluării aerului, apei și solului, luând în considerare efectele directe și efectele primare indirecte de pe parcursul implementării.

În etapa de execuție a lucrărilor, constructorul va realiza un Plan de management al mediului care va identifica sursele de poluare și măsurile necesare de protecția mediului pe perioada de realizare a investițiilor. Aceste condiții vor fi specificate în datele achiziției.

6. Se consideră că o activitate economică prejudiciază în mod semnificativ protecția și refacerea biodiversității și a ecosistemelor în cazul în care activitatea respectivă este nocivă în mod

semnificativ pentru condiția bună și reziliența ecosistemelor sau nocivă pentru stadiul de conservare a habitatelor și a speciilor, inclusiv a celor de interes pentru Uniune.

Investiția nu va avea un impact previzibil semnificativ asupra obiectivului de mediu privind protecția și refacerea biodiversității și ecosistemelor, luând în considerare efectele directe și efectele primare indirecte de pe parcursul implementării.

Investiția se referă la achiziția de autobuze ecologice.

Amplasamentele propuse NU se vor suprapune cu zone sensibile din punctul de vedere al biodiversității sau în apropierea acestora (rețeaua de arii protejate Natura 2000, siturile naturale înscrise pe Lista patrimoniului mondial UNESCO și principalele zone de biodiversitate, precum și alte zone protejate etc).

Îmbunătățirea condițiilor de mobilitate;

- Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transporturi;
- Sporirea siguranței rutiere în zonele de circulație, prin soluții digitale și ecologice de transport.
- Scăderea emisiilor de CO<sub>2</sub> produse de transportul public urban la nivelul comunității locale prin modernizarea flotei cu autobuze electrice nepoluante și stații de încărcare;
- Reducerea nivelului de zgomot și îmbunătățirea purității aerului, pentru adoptarea actualelor norme și directive ale UE;
- Reducerea consumului de resurse primare din combustibili fosili.

Achiziționarea de 11 autobuze electrice de capacitate mare (10 m); 11 stații de încărcare lentă pentru autobuze electrice – la autobază; 4 stații de încărcare rapidă pentru autobuze electrice – pe traseu, se contribuie la limitarea poluării, evitarea blocajelor din trafic și la creșterea rezilienței populației, fiind promovat un mod sănătos de transport.

Implementarea unui nou sistem de transport în comun bazat pe vehicule electrice asigură o tendință de creștere a dinamicii transportului în comun, în raport cu transportul individual cu autovehicule personale, ceea ce contribuie la menținerea și îmbunătățirea parametrilor calitativi ai stării mediului, prin reducerea poluării aerului, respectiv prin minimizarea emisiilor de CO<sub>2</sub>.

Un alt motiv care justifică eficiența utilizării vehiculelor electrice este reducerea nivelului de zgomot în mediul urban.

Conform prevederilor Legea nr. 121/2019 privind evaluarea și gestionarea zgomotului ambient, actualizată, în România valoarea țintă ce trebuie atinsă pentru zgomotul aferent traficului rutier este de 50 dB(A).

Implementarea acestor proiecte va ajuta la dezvoltarea locală a orașului, respectiv la reducerea disparităților economice și sociale, și vor solidifica coeziunea teritorială prin asigurarea unor servicii administrative mai bune pentru cetățeni, respectiv o infrastructură care vor contribui la dezvoltarea durabilă a orașului, reducerea consumului de combustibili fosili și reducerea nivelului de CO<sub>2</sub> eliberat în atmosferă.

Politicile europene din domeniul energiei și a protecției mediului, subliniază impactul negativ asupra mediului pe care îl au marile aglomerări urbane și creșterea numărului de autovehicule cu propulsie clasică.

Se estimează că traficul urban generează până la 40 % din emisiile de CO<sub>2</sub> și până la 70 % din celelalte emisii poluante.

Emisiile poluante ale autovehiculelor care funcționează cu motoare cu ardere internă, sunt un factor care este luat din ce în ce mai mult în considerare și prezintă următoarele particularități:

- Eliminarea emisiilor poluante are loc foarte aproape de sol, fapt ce duce la acumularea unor concentrații ridicate la înălțimi foarte mici, chiar pentru gazele cu densitate mică și capacitate mare de difuziune în atmosferă;
- Emisiile poluante au loc pe întreaga suprafață a localității, diferențele de concentrații depinzând de 13 intensitatea traficului și posibilitățile de ventilație a culoarelor de trafic.

Emisiile poluante care sunt considerate gaze cu efect de seră sunt dioxidul de carbon CO<sub>2</sub> și metanul CH<sub>4</sub> emisii care contribuie la reducerea permeabilității atmosferei pentru radiațiile

calorice reflectate de către Pământ spre spațiul cosmic, generând astfel fenomenul de încălzire globală. La nivelul UE circa 28 % din emisiile de gaze cu efect de seră sunt datorate transporturilor și 84% dintre acestea revin transportului rutier, cu mențiunea că 10% din acestea provin din traficul rutier urban.

La nivel mondial, tendințele de viitor sunt de a reduce emisiile de CO<sub>2</sub> și CH<sub>4</sub> prin tehnologii și echipamente inovative de propulsie a mijloacelor de transport rutiere, respectiv prin autovehiculele electrice.

Măsura este monitorizată întrucât sprijină cu un coeficient de 100% obiectivul privind atenuarea schimbărilor climatice, fiind astfel considerată conformă cu **principiul DNSH** în ceea ce privește acest obiectiv.

Investiția propusă vizează achiziția de material rulant cu emisii zero, de tip autobuze electrice 10m, destinate transportului public în localitatea Botoșani.

Investiția nu are un impact previzibil semnificativ asupra obiectivului de mediu privind adaptarea la schimbările climatice, luând în considerare efectele directe și efectele primare indirecte de pe parcursul implementării.

De asemenea, această investiție respectă condițiile de mediu adecvate precum și condițiile privind încărcarea, condiții care vor fi specificate în datele achiziției.

Investiția are un impact previzibil nesemnificativ asupra acestui obiectiv de mediu, ținând seama atât de efectele directe, cât și de cele primare indirecte pe întreaga durată a ciclului de viață.

Nu sunt identificate riscuri de degradare a mediului legate de protejarea calității apei și de stresul hidric. Sunt prevăzute măsuri de gestionare a deșeurilor, în conformitate cu ierarhia deșeurilor, atât în etapa de utilizare (întreținere), cât și la sfârșitul duratei de viață a flotei, inclusiv prin reutilizare și reciclare a bateriilor și a componentelor electronice (în special a materiilor prime critice din acestea).

De asemenea, se va asigura că anvelopele cu care sunt dotate vehiculele de transport respectă cerințele privind zgomotul exterior la rulare, astfel cum sunt stabilite în Regulamentul CE 2020/740 privind etichetarea pneurilor în ceea ce privește eficiența consumului de combustibil și alți parametri.

Traseele ce vor fi operate NU se suprapun cu zone sensibile din punctul de vedere al biodiversității sau în apropierea acestora (rețeaua de arii protejate Natura 2000, siturile naturale înscrise pe Lista patrimoniului mondial UNESCO și principalele zone de biodiversitate, precum și alte zone protejate etc).

Omologarea obligatorie a vehiculelor achiziționate se face în conformitate cu prevederile Regulamentul (UE) GSR 2019/2144 privind asigurarea siguranței generale a vehiculelor, care va fi pus în aplicare începând cu data de 6 iulie 2022. Autobuzele vor fi omologate la momentul efectuării recepției.

**c.) durata minimă de funcționare, apreciată corespunzător destinației/ funcțiunilor propuse;**

Va fi stabilită ulterior, pe baza normativelor specifice în vigoare.

**d.) nevoi/solicitări specifice**

Obiectivul de investiții are ca țintă reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în transporturi, prin promovarea infrastructurii pentru vehicule de transport rutier nepoluant din punct de vedere energetic: stații de reîncărcare pentru vehicule electrice și pune accent pe dezvoltarea urbană durabilă în paralel cu creșterea calității vieții locuitorilor, respectând mediul înconjurător.

**7. Justificarea necesității elaborării, după caz, a:**

**a.) studiului de fezabilitate, în cazul obiectivelor/proiectelor majore de investiții;**

Nu este cazul.

**b.) expertizei tehnice și, după caz, a auditului energetic ori a altor studii de specialitate, audituri sau analize relevante, inclusiv analiza diagnostic, în cazul intervențiilor la construcții existente;**

Se vor întocmi expertiză tehnică, studii de teren, studiu topografic, studiu geotehnic etc.

**c.) unui studiu de fundamentare a valorii resursei culturale referitoare la restricțiile și permisivitățile asociate cu obiectivul de investiții, în cazul intervențiilor pe monumente istorice sau în zone protejate.**

Nu este cazul.

**PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,  
Consilier,  
Andrei Amos**

**CONTRASEMNEAZĂ,  
Secretar general,  
Oana Gina Georgescu**



**TEMĂ DE PROIECTARE**  
**pentru proiectul**

**„Modernizarea transportului public la nivelul Zonei Urbane Funcționale a Municipiului Botoșani – Orașul Bucecea, prin achiziția de autobuze ecologice”**

**1. Informații generale privind obiectivul de investiții propus**

**1.1 Denumirea obiectivului de investiții:** Studiu de fezabilitate – „Modernizarea transportului public la nivelul Zonei Urbane Funcționale a Municipiului Botoșani – Orașul Bucecea, prin achiziția de autobuze ecologice”

**1.2 Ordonator principal de credite/investitor:** UAT Municipiul Botoșani.

**1.3 Ordonator de credite (secundar, terțiar):** Nu este cazul.

**1.4 Beneficiarul investiției:** UAT Municipiul Botoșani

**1.5. Elaboratorul Temei de Proiectare :** UAT Municipiul Botoșani

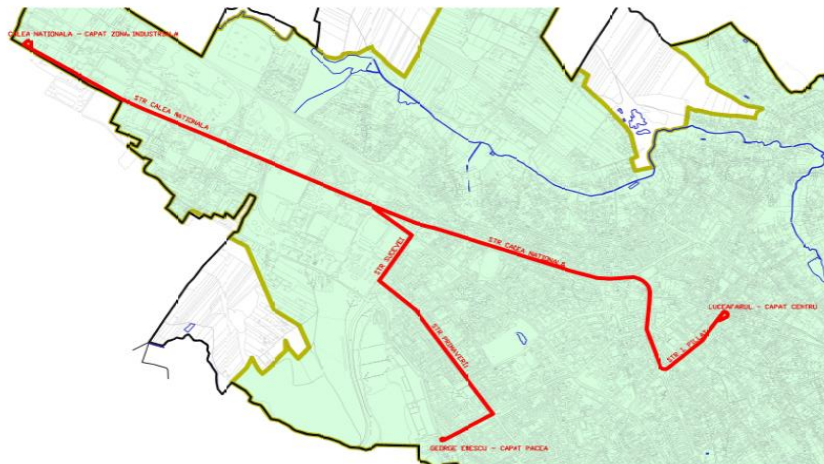
**2. Date de identificare a obiectivului de investiții**

**2.1 Informații privind regimul juridic, economic și tehnic al terenului și/sau al construcției existente, documentație cadastrală**

Stațiile de reîncărcare pentru autobuzele electrice vor fi proprietatea autorității publice locale, iar amplasarea lor se va face în următoarele locații:

- 11 stații de încărcare lentă – la autobază;

- 4 stații de încărcare rapidă – pe traseu (Calea Națională – capăt zona industrială, George Enescu – capăt Pacea, Lucefărul – capăt centru, complex Carrefour – capăt bulevard Mihai Eminescu); **-orientativ**



**2.2 Particularități ale amplasamentului/amplasamentelor propus/propuse pentru realizarea obiectivului de investiții, după caz:**

**a.) descrierea succintă a amplasamentului/amplasamentelor propus/propuse (localizare, suprafața terenului, dimensiuni în plan);**

Serviciul de transport public local cu microbuze (maxi-taxi) se desfășoară pe 6 linii pe următoarele trasee:

Linia	Nr. stații/sens	Traseul
1	27	Dus: Bariera Iași (Lebăda)-Calea Națională-Grivița-Al. Donici-Împ. Traian-Uzinei-Calea Națională Întors: Calea Națională – Uzinei – Împ. Traian – Al. Donici – Grivița – Calea Națională – B-ra Iași (Lebăda) Capăt 1- Lebăda Capăt 2- Bariera Cătămărăști (Calea Națională) Total traseu = 14,3 km
2	11	Dus: Bariera Curtești-Bucovina-N.Iorga-C.Națională- Marchian-B-dul M.Eminescu-Sucevei-C. Națională-Bariera Cătămărăști Întors: Bariera Cătămărăști-C. Națională-Sucevei-M. Eminescu Marchian-C.Națională-Iorga Bucovina Bariera Curtești Capăt 1-Bariera Curtești Capăt 2 Bariera Cătămărăști Total traseu = 6,5 km
3	20	Dus: Bariera Sulița-I.C.Brătianu-Victoriei-I.Pillat-C. Națională-Marchian-B-dul G. Enescu-B-dul Primăverii-Sucevei- Calea Națională Intors: Calea Națională-Sucevei-B-dul Primăverii-B-dul G. Enescu-Marchian-C. Națională-I. Pillat-Victoriei- I.C.Brătianu Capăt 1 Bariera Sulița Capăt 2 Bariera Cătămărăști (Calea Națională) Total traseu = 8 km
4	14	Dus: B-dul G. Enescu (intersecție Primăverii)-Bucovina-M. Kogălniceanu-B-dul M.Eminescu- N.Iorga-I.Pillat-Victoriei-Pușkin-Tulbureni Intors: Tulbureni-Pușkin-Victoriei-I.Pillat-N.Iorga-Bdul M. Eminescu-Kogălniceanu –Bucovina – B-dul G. Enescu Capăt 1 B-dul G. Enescu (inters. Primăverii) Capăt 2 Tulbureni Total traseu = 5,8 km
5	11	Dus: C. Națională- O. Onicescu – Împ. Traian Ștefan cel Mare-Doboșari Cișmea Intors: Cișmea - Doboșari -Ștefan cel Mare-Împ. Traian-O. Onicescu-C. Națională Capăt 1 Intersecție str. Pictor N. Grigorescu cu C. Națională Capăt 2 Bariera Răchiți Total traseu = 10 km
6	20	Dus: I.C. Brătianu- Dragoș Vodă-I. Pillat-C. Națională-Marchian-M. Eminescu- Sucevei Întors: Sucevei-M. Eminescu- Marchian-C. Națională-I. Pillat- Dragoș Vodă-I.C. Brătianu Capăt 1 Bariera Sulița Capăt 2 Cornișa Total traseu = 11 km

Serviciul de transport public local cu autobuze este operat pe următoarele trasee:

- traseul 101 – Lucaefărul – Bazar - Piața mare – Mall - Școala 11 – Stadion – EON – Util – Comcereal – Electroalfa – Electrocontact – Șuruburi – Eltrans - Bariera Cătămărăști.
  - traseul 102: Giratoriu George Enescu (Hand of Help) - Piața mică – Prieteniei – Sucevei – Util – Comcereal – Electroalfa – Electrocontact - Șuruburi – Eltrans – Bariera Cătămărăști.
- Traseul 101 și 102 au cumulată lungimea totală de 15,8 km.

Traseele propuse în cadrul prezentei teme de proiectare sunt **unele orientative**, având rolul de a indica una din opțiunile de legătură între diverse zone de interes din municipiul Botoșani. Elaboratorul documentației tehnice va analiza cea mai bună variantă de amplasare în plan, ținând cont de suprafața minimă și de prevederile legislative în vigoare, și va propune soluții de reducere a impactului negativ al poluării și de extindere a infrastructurii destinate transportului în comun.

**b.) relațiile cu zone învecinate, accesuri existente și/sau căi de acces  
posibile;**

Acces direct și rapid cu sistemul de comunicații rutier al orașului, acoperind zonele de interes comercial.

**c.) surse de poluare existente în zonă;**

Nu este cazul.

**d.) particularitățile de relief**

Municipiul Botoșani este situat pe platforma Moldovei, în zona de Sud-Vest a județului, la coordonatele 47°44' latitudine nordică și 26°41' latitudine estică, la o altitudine medie de 163 de metri, în zona de contact dintre regiunea dealurilor înalte de pe stânga văii Siretului, în vest, și cea a dealurilor joase a Câmpiei Moldovei ce se întinde către est.

Dealurile din partea de vest a orașului fac parte din Podișul Sucevei, sectorul șeii Bucecea-Vorona, cu altitudini maxime de 250 m (Dealul Sulița) și cu altitudini minime de 150 m în partea de sud-vest și nord-est. Între relieful înalt din vest, cu caracter de coastă, și cel de câmpie colinară din est, există un culoar depresionar (uluc) în care este așezat municipiul Botoșani. Caracteristic acestei regiuni este relieful de dealuri joase sau câmpii deluroase, dezvoltate pe depozite monoclinale, ușor înclinate spre sud-est, cu pante slabe, cu văi foarte largi, cu interfluvii ca niște platouri și cu energie de relief redusă, în medie 30-40 m. Zona dealurilor înalte ce aparține Podișului Sucevei se caracterizează prin extinderea unor altitudini absolute care depășesc frecvent 300 m (atingând 385 m în Dealul Măgura, fost Dealul Mănăstirii) și printr-o fragmentare accentuată a terenului.

Clima este temperat-continentală, influențată puternic de masele de aer din estul continentului, fapt ce determină ca temperatura medie anuală să fie mai redusă decât în restul țării (8 - 11°C), cu precipitații variabile, cu ierni sărace în zăpadă, cu veri ce au regim scăzut de umezeală, cu vânturi predominante din nord-vest și sud-vest.

**e.) nivel de echipare tehnico-edilitară al zonei și posibilități de asigurare a utilităților;**

Pe traseele propuse există rețele edilitare de utilități (apă-canalizare, energie electrică, energie termică, gaze naturale, telefonie, televiziune prin cablu și date). În vederea asigurării unui sistem de scurgere și evacuare a apei pluviale care să elimine pericolul de bălțire pe suprafața carosabilului, proiectantul va analiza și propune soluțiile de racordare la rețeaua existentă în zona amplasamentelor.

În documentația tehnico - economică și în Devizul General se vor include și racordurile necesare pentru buna funcționare a obiectivului de investiții.

**f.) existența unor eventuale rețele edilitare în amplasament care ar necesita  
relocare/protejare, în măsura în care pot fi identificate;**

Necesitatea relocării/protejării eventualelor rețele edilitare din amplasamente se va stabili în cadrul documentației tehnico-economice, împreună cu deținătorii de utilități, dacă este cazul.

**g.) posibile obligații de servitute;**

Nu este cazul.

**h.) condiționări constructive determinate de starea tehnică și de sistemul  
constructiv al unor construcții existente în amplasament, asupra cărora se vor face lucrări  
de intervenții, după caz;**

Eventualele condiționări vor fi stabilite de proiectant și vor fi prevăzute în Certificatul de Urbanism ce va fi eliberat în vederea realizării obiectivului de investiții.

**i.) reglementări urbanistice aplicabile zonei conform documentațiilor de urbanism aprobate - plan urbanistic general/plan urbanistic zonal și regulamentul local de urbanism aferent;**

La elaborarea documentației se va ține seama de destinația terenului stabilită prin planurile de urbanism și amenajarea teritoriului aprobate, de informațiile și alte elemente obținute pe parcursul elaborării studiului de fezabilitate de la deținătorii de rețele.

**j.) existența de monumente istorice/de arhitectură sau situri arheologice pe amplasament sau în zona imediat învecinată; existența condiționărilor specifice în cazul existenței unor zone protejate sau de protecție.**

Nu este cazul.

**2.3 Descrierea succintă a obiectivului de investiții propus din punct de vedere tehnic și funcțional:**

**a.) destinație și funcțiuni;**

Prezenta investiție constă în achiziționarea a:

- 11 autobuze electrice (10 m) pentru Municipiul Botoșani;
- 2 microbuze electrice (6 m) pentru Orașul Bucecea;
- 13 stații de încărcare lentă pentru autobuze electrice – la autobază;
- 4 stații de încărcare rapidă pentru autobuze electrice – pe traseu;
- un număr de 51 de stații de încărcare vehicule electrice
- lucrări de construcții pentru branșarea punctelor/stațiilor de reîncărcare a autobuzelor electrice;
- activități de proiectare (pentru stațiile de încărcare vehicule electrice) - cheltuieli pentru documentații suport și obținere avize, acorduri, autorizații.

Prin realizarea prezentei investiții urmează să se asigure următoarele funcții:

1. Creșterea numărului stațiilor de încărcare pentru mijloace de transport achiziționate până la finalizarea implementării proiectului
2. Creșterea numărului de mijloace de transport public disponibile la nivel local
3. Creșterea numărului de cetățeni care utilizează transportul public la nivelul primului an de după finalizarea etapei de implementare a proiectului
4. Reducerea cantității de emisii GES la nivelul primului an după finalizarea etapei de implementare a proiectului
5. Reducerea volumului traficului de autoturisme la nivelul primului an după finalizarea etapei de implementare a proiectului.

Așadar, se observă cum beneficiile obținute în urma implementării acestuia contribuie în mod efectiv la îndeplinirea viziunii de dezvoltare a segmentului de dezvoltare urbană, trasată în cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă a Municipiului Botoșani.

**b.) caracteristici, parametri și date tehnice specifice, preconizate;**

Vehiculele ce vor fi achiziționate vor fi cu emisii zero și trebuie să fie omologate (de către RAR sau AFER, după caz). Omologarea obligatorie a vehiculelor achiziționate se face în conformitate cu prevederile Regulamentul (UE) GSR 2019/2144 privind asigurarea siguranței generale a vehiculelor, care va fi pus în aplicare începând cu data de 6 iulie 2022.

Autobuzele și microbuzele achiziționate vor fi omologate la momentul efectuării recepției.

Vehiculele ce vor fi achiziționate vor fi echipate cu sisteme avansate capabile să detecteze pietonii și cicliștii aflați în imediata apropiere a vehiculului și să reducă în mod semnificativ unghiurile moarte din jurul vehiculului.

Se va asigura respectarea standardelor de accesibilitate pentru accesul persoanelor cu dizabilități locomotorii;

Stațiile de reîncărcare pot fi amplasate în condițiile prevăzute prin proiectul tip elaborat de către MDLPA, prin care sunt specificate modalitățile de amplasare și prevederile tehnice necesare implementării investiției. Amplasarea acestor stații de reîncărcare se va face în locuri accesibile publicului, în zonele stabilite de Planul urbanistic general al localității drept zone pentru locuințe/zone mixte/zone servicii/zone comerciale/zone transporturi (cât mai aproape de locuitori – în zonele rezidențiale sau în zonele în care aceștia lucrează pentru limitarea nevoilor de deplasare, sau în zonele de tranzit inter-urban). De asemenea, se recomandă amplasarea acestor puncte de reîncărcare în punctele multimodale, astfel încât să încurajeze navetiștii să își lase autovehiculele personale în aceste puncte și să își continue deplasarea utilizând transportul public. Se va asigura ca 25% din numărul de puncte de reîncărcare a vehiculelor electrice să aibă o capacitate minimă de 50 kW. Până în 2026 toate municipiile reședință de județ vor asigura, fiecare, dezvoltarea a minim 40 de puncte de reîncărcare pentru vehicule electrice accesibile publicului/unității administrativ-teritoriale. Punctele de reîncărcare lente (22kw) sunt recomandate a fi amplasate în apropierea zonelor rezidențiale, mai ales în zonele unde sunt identificate puncte cu surplus de energie, astfel încât branșarea acestora să nu necesite costuri suplimentare și să nu încarce rețeaua. Pentru punctele de reîncărcare rapide (50kw) se recomandă amplasarea lor în zonele de tranzit (centurile localităților) unde necesarul de reîncărcare rapidă este mare și unde se poate asigura o putere ridicată a energiei electrice.

Proiectul îndeplinește criteriile și condițiile pentru obiectivul de investiții, și anume:

- Alinierea obligatorie a investițiilor cu Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă / Strategiile Integrate de Dezvoltare Urbană/Planurile Generale de Urbanism, aprobate sau în curs de actualizare

- Asigurarea prioritizării și promovării transportului public prin planificarea benzilor și traseelor dedicate autobuzelor, pe drumurile publice care au cel puțin trei benzi pe sens

- Deținerea unui contract de servicii publice cu operatori economici în concordanță cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007.

Serviciile de proiectare faza ”*Documentație de avizare a lucrărilor de intervenții*” vor fi prestate **obligatoriu cu respectarea principiului *Do no significant harm (DNSH)***, așa cum acesta este definit în cuprinsul Orientărilor Tehnice ale Comisiei Europene 2021/C 58/01: Principiul DNSH trebuie interpretat în sensul articolului 17 din Regulamentul privind taxonomia. Respectivul articol definește noțiunea de „prejudiciere în mod semnificativ” pentru cele șase obiective de mediu vizate de Regulamentul privind taxonomia:

1. Se consideră că o activitate prejudiciază în mod semnificativ atenuarea schimbărilor climatice în cazul în care activitatea respectivă generează emisii semnificative de gaze cu efect de seră (GES);

Se estimează că investiția nu va avea un impact semnificativ previzibil asupra obiectivului de mediu privind atenuarea schimbărilor climatice, luând în considerare atât efectele directe de pe parcursul implementării cât și efectele primare indirecte de pe parcursul duratei de viață a investiției, fiind vorba de o achiziție de autobuze ecologice, în localitatea Botoșani.

Se va avea în vedere achiziția de autobuze ecologice cu un consum energetic redus, care să determine eficientizarea consumului de energie.

Astfel, se va avea în vedere ca echipamentele utilizate să îndeplinească cerințele privind randamentul energetic, în concordanță cu prevederile Directivei 2009/125/CE de instituire a unui cadru pentru stabilirea cerințelor în de proiectare ecologică aplicabile produselor cu impact energetic. Aceste condiții vor fi specificate în datele achiziției.

2. Se consideră că o activitate prejudiciază în mod semnificativ adaptarea la schimbările climatice în cazul în care activitatea respectivă duce la creșterea efectului negativ al climatului actual și al climatului preconizat în viitor asupra activității în sine sau asupra persoanelor, asupra naturii sau asupra activelor;

Se estimează că investiția nu va avea un impact semnificativ previzibil asupra obiectivului de mediu privind atenuarea schimbărilor climatice, luând în considerare atât efectele directe de pe parcursul implementării.

Investiția nu va avea un impact previzibil semnificativ asupra obiectivului de mediu privind adaptarea la schimbările climatice, luând în considerare atât efectele directe de pe parcursul

implementării, cât și efectele primare indirecte de pe parcursul duratei de viață a investiției, fiind vorba de o achiziție de autobuze ecologice.

În ceea ce privește condițiile de mediu adecvate (de exemplu, temperatura de exploatare exterioară) precum și condițiile privind încărcarea (care trebuie să poată avea loc în exterior), acestea vor fi specificate în datele achiziției.

Se va avea în vedere achiziția de autobuze ecologice, care să determine eficientizarea consumului de energie.

Astfel, se va avea în vedere ca echipamentele utilizate să îndeplinească cerințele privind randamentul energetic, în concordanță cu prevederile Directivei 2009/125/CE de instituire a unui cadru pentru stabilirea cerințelor în materie de proiectare ecologică aplicabile produselor cu impact energetic.

3. Se consideră că o activitate prejudiciază în mod semnificativ utilizarea durabilă și protejarea resurselor de apă și a celor marine în cazul în care activitatea respectivă este nocivă pentru starea bună sau pentru potențialul ecologic bun al corpurilor de apă, inclusiv al apelor de suprafață și subterane, sau starea ecologică bună a apelor marine;

Investiția nu va avea un impact previzibil nesemnificativ asupra acestui obiectiv de mediu, ținând seama atât de efectele directe, cât și de cele primare indirecte pe întreaga durată a ciclului de viață.

Nu sunt identificabile riscuri de degradare a mediului legate de protejarea calității apei și de stresul hidric.

4. Se consideră că o activitate prejudiciază în mod semnificativ economia circulară, inclusiv prevenirea generării de deșeurii și reciclarea acestora, în cazul în care activitatea respectivă duce la ineficiențe semnificative în utilizarea materialelor sau în utilizarea directă sau indirectă a resurselor naturale, la o creștere semnificativă a generării, a incinerării sau a eliminării deșeurilor, sau în cazul în care eliminarea pe termen lung a deșeurilor poate cauza prejudicii semnificative și pe termen lung mediului;

În toate etapele implementării investiției se va menține evidența gestiunii deșeurilor conform O.U.G. nr. 92/2021 privind regimul deșeurilor, cu modificările și completările ulterioare, HG nr. 856/2002 (Directiva 2008/98/CE privind deșeurile și de abrogare a anumitor directive) și respectiv Legea nr. 249/2015 privind modalitatea de gestionare a ambalajelor și a deșeurilor de ambalaje, cu modificările și completările ulterioare.

Gestionarea deșeurilor rezultate atât din faza de operare (întreținere/mentenanță), cât și cele rezultate la finalul duratei de viață se va realiza în linie cu obiectivele de reducere a cantităților de deșeurii generate și de maximizare a reutilizării și reciclării, respectiv în linie cu obiectivele din cadrul general de gestionare a deșeurilor la nivel național - Planul național de gestionare a deșeurilor (elaborat în baza art. 28 al Directivei 2008/98/EC privind deșeurile și de abrogare a anumitor directive, cu modificările ulterioare și aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 942/2017).

Deșeurile de echipamente electrice și electronice, de exemplu echipamente informatice și de telecomunicații de dimensiuni mici (nici o dimensiune externă mai mare de 50 cm), vor fi gestionate în conformitate cu Directiva 2012/19/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 4 iulie 2012 privind deșeurile de echipamente electrice și electronice (DEEE), transpusă în legislația națională prin OUG 5/2015 privind deșeurile de echipamente electrice și electronice.

Se va avea în vedere ca echipamentele ce vor fi utilizate să îndeplinească cerințe privind eficiența utilizării materialelor și a altor resurse, în concordanță cu prevederile Directivei 2009/125/CE de instituire a unui cadru pentru stabilirea cerințelor în materie de proiectare ecologică aplicabile produselor cu impact energetic.

Deșeurile de echipamente electrice și electronice, de exemplu echipamente informatice și de telecomunicații de dimensiuni mici (nici o dimensiune externă mai mare de 50 cm), vor fi gestionate în conformitate cu Directiva 2012/19/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 4 iulie 2012 privind deșeurile de echipamente electrice și electronice (DEEE), transpusă în legislația națională prin OUG 5/2015 privind deșeurile de echipamente electrice și electronice. Aceste condiții vor fi specificate în datele achiziției.

5. Se consideră că o activitate prejudiciază în mod semnificativ prevenirea și controlul poluării în cazul în care activitatea respectivă duce la o creștere semnificativă a emisiilor de poluanți în aer, apă sau sol;

Investiția nu va avea un impact previzibil semnificativ asupra obiectivului de mediu privind prevenirea și controlul poluării aerului, apei și solului, luând în considerare efectele directe și efectele primare indirecte de pe parcursul implementării.

În etapa de execuție a lucrărilor, constructorul va realiza un Plan de management al mediului care va identifica sursele de poluare și măsurile necesare de protecția mediului pe perioada de realizare a investițiilor. Aceste condiții vor fi specificate în datele achiziției.

6. Se consideră că o activitate economică prejudiciază în mod semnificativ protecția și refacerea biodiversității și a ecosistemelor în cazul în care activitatea respectivă este nocivă în mod semnificativ pentru condiția bună și reziliența ecosistemelor sau nocivă pentru stadiul de conservare a habitatelor și a speciilor, inclusiv a celor de interes pentru Uniune.

Investiția nu va avea un impact previzibil semnificativ asupra obiectivului de mediu privind protecția și refacerea biodiversității și ecosistemelor, luând în considerare efectele directe și efectele primare indirecte de pe parcursul implementării.

Investiția se referă la achiziția de autobuze ecologice.

Amplasamentele propuse NU se vor suprapune cu zone sensibile din punctul de vedere al biodiversității sau în apropierea acestora (rețeaua de arii protejate Natura 2000, siturile naturale înscrise pe Lista patrimoniului mondial UNESCO și principalele zone de biodiversitate, precum și alte zone protejate etc).

Îmbunătățirea condițiilor de mobilitate;

- Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transporturi;
- Sporirea siguranței rutiere în zonele de circulație, prin soluții digitale și ecologice de transport.
- Scăderea emisiilor de CO<sub>2</sub> produse de transportul public urban la nivelul comunității locale prin modernizarea flotei cu autobuze electrice nepoluante și stații de încărcare;
- Reducerea nivelului de zgomot și îmbunătățirea purității aerului, pentru adoptarea actualelor norme și directive ale UE;
- Reducerea consumului de resurse primare din combustibili fosili.

Achiziționarea de 11 autobuze electrice de capacitate mare (10 m); 11 stații de încărcare lentă pentru autobuze electrice – la autobază; 4 stații de încărcare rapidă pentru autobuze electrice – pe traseu, se contribuie la limitarea poluării, evitarea blocajelor din trafic și la creșterea rezilienței populației, fiind promovat un mod sănătos de transport.

Implementarea unui nou sistem de transport în comun bazat pe vehicule electrice asigură o tendință de creștere a dinamicii transportului în comun, în raport cu transportul individual cu autovehicule personale, ceea ce contribuie la menținerea și îmbunătățirea parametrilor calitativi ai stării mediului, prin reducerea poluării aerului, respectiv prin minimizarea emisiilor de CO<sub>2</sub>.

Un alt motiv care justifică eficiența utilizării vehiculelor electrice este reducerea nivelului de zgomot în mediul urban.

Conform prevederilor Legea nr. 121/2019 privind evaluarea și gestionarea zgomotului ambient, actualizată, în România valoarea țintă ce trebuie atinsă pentru zgomotul aferent traficului rutier este de 50 dB(A).

Implementarea acestor proiecte va ajuta la dezvoltarea locală a orașului, respectiv la reducerea disparităților economice și sociale, și vor solidifica coeziunea teritorială prin asigurarea unor servicii administrative mai bune pentru cetățeni, respectiv o infrastructură care vor contribui la dezvoltarea durabilă a orașului, reducerea consumului de combustibili fosili și reducerea nivelului de CO<sub>2</sub> eliberat în atmosferă.

Politicele europene din domeniul energiei și a protecției mediului, subliniază impactul negativ asupra mediului pe care îl au marile aglomerări urbane și creșterea numărului de autovehicule cu propulsie clasică.

Se estimează că traficul urban generează până la 40 % din emisiile de CO<sub>2</sub> și până la 70 % din celelalte emisii poluante.

Emisiile poluante ale autovehiculelor care funcționează cu motoare cu ardere internă, sunt un factor care este luat din ce în ce mai mult în considerare și prezintă următoarele particularități:

- Eliminarea emisiilor poluante are loc foarte aproape de sol, fapt ce duce la acumularea unor concentrații ridicate la înălțimi foarte mici, chiar pentru gazele cu densitate mică și capacitate mare de difuziune în atmosferă;

- Emisiile poluante au loc pe întreaga suprafață a localității, diferențele de concentrații depinzând de intensitatea traficului și posibilitățile de ventilație a culoarelor de trafic.

Emisiile poluante care sunt considerate gaze cu efect de seră sunt dioxidul de carbon CO<sub>2</sub> și metanul CH<sub>4</sub> emisii care contribuie la reducerea permeabilității atmosferei pentru radiațiile calorice reflectate de către Pământ spre spațiul cosmic, generând astfel fenomenul de încălzire globală. La nivelul UE circa 28 % din emisiile de gaze cu efect de seră sunt datorate transporturilor și 84% dintre acestea revin transportului rutier, cu mențiunea că 10% din acestea provin din traficul rutier urban.

La nivel mondial, tendințele de viitor sunt de a reduce emisiile de CO<sub>2</sub> și CH<sub>4</sub> prin tehnologii și echipamente inovative de propulsie a mijloacelor de transport rutiere, respectiv prin autovehiculele electrice.

Măsura este monitorizată întrucât sprijină cu un coeficient de 100% obiectivul privind atenuarea schimbărilor climatice, fiind astfel considerată conformă cu **principiul DNSH** în ceea ce privește acest obiectiv.

Investiția propusă vizează achiziția de material rulant cu emisii zero, de tip autobuze electrice 10m, destinate transportului public în localitatea Botoșani.

Investiția nu are un impact previzibil semnificativ asupra obiectivului de mediu privind adaptarea la schimbările climatice, luând în considerare efectele directe și efectele primare indirecte de pe parcursul implementării.

De asemenea, această investiție respectă condițiile de mediu adecvate precum și condițiile privind încărcarea, condiții care vor fi specificate în datele achiziției.

Investiția are un impact previzibil nesemnificativ asupra acestui obiectiv de mediu, ținând seama atât de efectele directe, cât și de cele primare indirecte pe întreaga durată a ciclului de viață.

Nu sunt identificate riscuri de degradare a mediului legate de protejarea calității apei și de stresul hidric. Sunt prevăzute măsuri de gestionare a deșeurilor, în conformitate cu ierarhia deșeurilor, atât în etapa de utilizare (întreținere), cât și la sfârșitul duratei de viață a flotei, inclusiv prin reutilizare și reciclare a bateriilor și a componentelor electronice (în special a materiilor prime critice din acestea).

De asemenea, se va asigura că anvelopele cu care sunt dotate vehiculele de transport respectă cerințele privind zgomotul exterior la rulare, astfel cum sunt stabilite în Regulamentul CE 2020/740 privind etichetarea pneurilor în ceea ce privește eficiența consumului de combustibil și alți parametri.

Traseele ce vor fi operate NU se suprapun cu zone sensibile din punctul de vedere al biodiversității sau în apropierea acestora (rețeaua de arii protejate Natura 2000, siturile naturale înscrise pe Lista patrimoniului mondial UNESCO și principalele zone de biodiversitate, precum și alte zone protejate etc).

Omologarea obligatorie a vehiculelor achiziționate se face în conformitate cu prevederile Regulamentul (UE) GSR 2019/2144 privind asigurarea siguranței generale a vehiculelor, care va fi pus în aplicare începând cu data de 6 iulie 2022. Autobuzele vor fi omologate la momentul efectuării recepției.

**c.) nivelul de echipare, de finisare și de dotare, exigențe tehnice ale construcției în conformitate cu cerințele funcționale stabilite prin reglementări tehnice, de patrimoniu și de mediu în vigoare**

Nu este cazul.

**d.) număr estimat de utilizatori**

Pe baza datelor reale de trafic, obținute prin grija proiectantului la momentul elaborării documentației tehnice, luându-se în calcul și datele de perspectivă pe următorii ani, va rezulta numărul real al utilizatorilor.

**e.) durata minimă de funcționare, apreciată corespunzător destinației/ funcțiilor propuse;**

Va fi stabilită ulterior, pe baza normativelor specifice în vigoare.



#### **f.) nevoi/solicitări funcționale specifice**

Obiectivul de investiții are ca țintă reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în transporturi, prin promovarea infrastructurii pentru vehicule de transport rutier nepoluant din punct de vedere energetic: stații de reîncărcare pentru vehicule electrice și pune accent pe dezvoltarea urbană durabilă în paralel cu creșterea calității vieții locuitorilor, respectând mediul înconjurător.

#### **g.) corelarea soluțiilor tehnice cu condiționările urbanistice, de protecție a mediului și a patrimoniului**

Se vor avea în vedere cele stabilite prin planul urbanistic general și cel zonal al municipiului Botoșani și prin avizele emise.

Nu vor fi sacrificați arbori decât în mod justificat și cu respectarea legislației în vigoare.

Se vor utiliza cu precădere materiale eficiente economic și care nu dăunează mediului înconjurător.

#### **h.) stabilirea unor criterii clare în vederea soluționării nevoii beneficiarului**

Autobuzele ecologice ce urmează a fi achiziționate vor asigura legătura între diverse zone de interes ale municipiului Botoșani și se vor interconecta cu traseele deja existente, urmând a sprijini și încuraja dezvoltarea transportului în comun ecologic.

Prin includerea traseelor propuse în rețeaua de mobilitate urbană se poate asigura o variantă alternativă directă, ecologică și nepoluantă pentru cetățenii municipiului și turiștii interesați să ajungă în apropierea nodurilor de conectare cu alte moduri de transport, care va contribui la dezvoltarea sistemului de circulație nemotorizată, accesibil diferitelor categorii de utilizatori.

### **2.4 Cadrul legislativ aplicabil și impunerile ce rezultă din aplicarea acestuia**

Proiectul se va supune prevederilor următoarelor acte normative:

- Legea nr. 98/2016 din 19 mai 2016 privind achizițiile publice
- Hotărârea nr. 395/2016 din 2 iunie 2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului de achiziție publică/acordului-cadru din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice
- Ordonanța de urgență nr. 57/2019 din 3 iulie 2019 privind Codul administrativ
- Legea nr. 51/2006 din 8 martie 2006 \*\*\* Republicată - Legea serviciilor comunitare de utilități publice
- Legea nr. 92/2007 din 10 aprilie 2007 - *Legea serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale*
- Ordinul nr. 972 din 3 octombrie 2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local
- Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007 al Parlamentului și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători
- Ordonanța nr. 27/2011 din 31 august 2011 privind transporturile rutiere
- Ordinul ANRSC/ANAP Nr. 131/1401/2019 din 17 aprilie 2019 privind documentele standard și contractul-cadru care vor fi utilizate în cadrul procedurilor de delegare a gestiunii serviciului public de transport de persoane în unitățile administrativ-teritoriale, realizat cu autobuze, troleibuze și/sau tramvaie\*)
- Ordinul Ministerului Transporturilor nr. 1836/2017 pentru aprobarea Normelor privind protecția mediului ca urmare a impactului drum - mediu înconjurător
- Ordonanța de urgență nr. 92/2021 din 19 august 2021 privind regimul deșeurilor
- Hotărârea nr. 856 din 16 august 2002 privind evidența gestiunii deșeurilor și pentru aprobarea listei cuprinzând deșeurile, inclusiv deșeurile periculoase
- Hotărârea nr. 170 din 12 februarie 2004 privind gestionarea anvelopelor uzate

- Legea nr. 249/2015 din 28 octombrie 2015 privind modalitatea de gestionare a ambalajelor și a deșeurilor de ambalaje
- Ordonanța de urgență nr. 195/2005 din 22 decembrie 2005 privind protecția mediului
- Legea nr.104/2011 privind calitatea aerului înconjurător
- Legea nr. 121/2019 privind evaluarea și gestionarea zgomotului ambient
- Hotărârea nr. 1132/2008 din 18 septembrie 2008 privind regimul bateriilor și acumulatorilor și al deșeurilor de baterii și acumulatori
- Ordonanța de urgență nr. 5/2015 din 2 aprilie 2015 privind deșeurile de echipamente electrice și electronice
- Hotărârea Guvernului nr. 1061 din 10.09.2008 privind transportul deșeurilor periculoase și nepericuloase pe teritoriul României;
- Hotărârea nr. 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico - economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice;
- Legea nr. 10/1995 republicată, cu completările și modificările ulterioare privind calitatea în construcții:
- Legea nr. 50/1991 republicată, cu completările și modificările ulterioare, privind autorizarea executării lucrărilor de construcții;
- Ordin nr. 839 din 12 octombrie 2009 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții;
- Hotărârea Guvernului nr.300/2006 privind cerințele minime de securitate și sănătate pentru șantierele temporare sau mobile;
- Hotărârea Guvernului nr.925/1995 privind Regulamentul de verificare și expertizare tehnică de calitate a proiectelor, a execuției lucrărilor și a construcțiilor;
- Legea nr. 350/2001 republicată, cu completările și modificările ulterioare, privind amenajarea teritoriului și urbanismul;
- Hotărârea Guvernului nr. 273 din 14 iunie 1994 privind aprobarea Regulamentului de recepție a lucrărilor de construcții și instalații aferente acestora;
- Ordinului M.D.L.P.A. nr. 817/2021 pentru aprobarea Procedurii privind atestarea tehnico-profesională a verificatorilor de proiecte și a experților tehnici”,cu modificările și completările ulterioare;
- Hotărârea Guvernului nr. 766/1997 pentru aprobarea unor regulamente privind calitatea în construcții, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 265 din 07.11.2008 republicată, cu modificările și completările ulterioare, privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră;

**PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,**  
**Consilier,**  
**Amos Andrei**

**CONTRASEMNEAZĂ,**  
**Secretar general,**  
**Oana Gina Georgescu**

**TEMĂ DE PROIECTARE**  
**pentru proiectul**

**„Modernizarea transportului public la nivelul Zonei Urbane Funcționale a Municipiului Botoșani – Orașul Bucecea, prin achiziția de autobuze ecologice”**

**1. Informații generale privind obiectivul de investiții propus**

**1.1 Denumirea obiectivului de investiții:** Studiu de fezabilitate – „Modernizarea transportului public la nivelul Zonei Urbane Funcționale a Municipiului Botoșani – Orașul Bucecea, prin achiziția de autobuze ecologice”

**1.2 Ordonator principal de credite/investitor:** UAT Municipiul Botoșani.

**1.3 Ordonator de credite (secundar, terțiar):** Nu este cazul.

**1.4 Beneficiarul investiției:** UAT Municipiul Botoșani

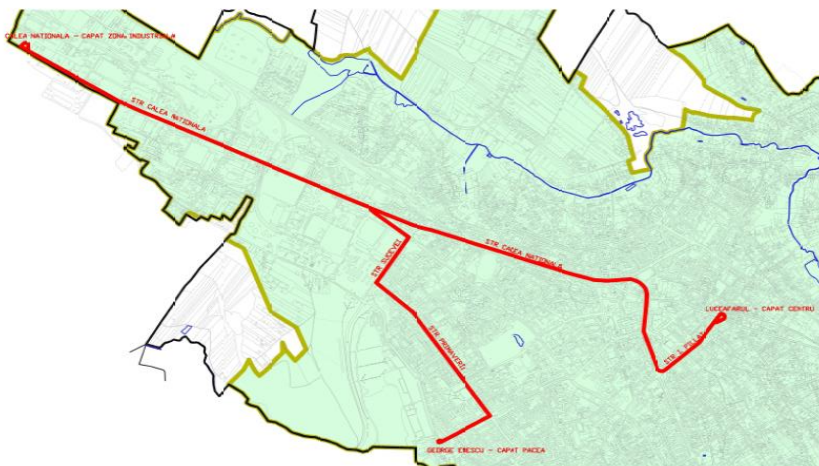
**1.5. Elaboratorul Temei de Proiectare :** UAT Municipiul Botoșani

**2. Date de identificare a obiectivului de investiții**

**2.1 Informații privind regimul juridic, economic și tehnic al terenului și/sau al construcției existente, documentație cadastrală**

Stațiile de reîncărcare pentru autobuzele electrice vor fi proprietatea autorității publice locale, iar amplasarea lor se va face în următoarele locații:

- 11 stații de încărcare lentă – la autobază;
- 4 stații de încărcare rapidă – pe traseu (Calea Națională – capăt zona industrială, George Enescu – capăt Pacea, Luceafărul – capăt centru, complex Carrefour – capăt bulevard Mihai Eminescu); -**orientativ**



**2.2 Particularități ale amplasamentului/amplasamentelor propus/propuse pentru realizarea obiectivului de investiții, după caz:**

**a.) descrierea succintă a amplasamentului/amplasamentelor propus/propuse (localizare, suprafața terenului, dimensiuni în plan);**

Serviciul de transport public local cu microbuze (maxi-taxi) se desfășoară pe 6 linii pe următoarele trasee:

Linia	Nr. stații/sens	Traseul
1	27	Dus: Bariera Iași (Lebăda)-Calea Națională-Grivița-Al. Donici-Împ. Traian-Uzinei-Calea Națională Întors: Calea Națională – Uzinei – Împ. Traian – Al. Donici – Grivița – Calea Națională – B-ra Iași (Lebăda) Capăt 1- Lebăda Capăt 2- Bariera Cătămărăști (Calea Națională) Total traseu = 14,3 km
2	11	Dus: Bariera Curtești-Bucovina-N.Iorga-C.Națională- Marchian-B-dul M.Eminescu-Sucevei-C. Națională-Bariera Cătămărăști Întors: Bariera Cătămărăști-C. Națională-Sucevei-M. Eminescu Marchian-C.Națională-Iorga Bucovina Bariera Curtești Capăt 1-Bariera Curtești Capăt 2 Bariera Cătămărăști Total traseu = 6,5 km
3	20	Dus: Bariera Sulița-I.C.Brătianu-Victoriei-I.Pillat-C. Națională-Marchian-B-dul G. Enescu-B-dul Primăverii-Sucevei- Calea Națională Intors: Calea Națională-Sucevei-B-dul Primăverii-B-dul G. Enescu-Marchian-C. Națională-I. Pillat-Victoriei- I.C.Brătianu Capăt 1 Bariera Sulița Capăt 2 Bariera Cătămărăști (Calea Națională) Total traseu = 8 km
4	14	Dus: B-dul G. Enescu (intersecție Primăverii)-Bucovina-M. Kogălniceanu-B-dul M.Eminescu- N.Iorga-I.Pillat-Victoriei-Pușkin-Tulbureni Intors: Tulbureni-Pușkin-Victoriei-I.Pillat-N.Iorga-Bdul M. Eminescu-Kogălniceanu –Bucovina – B-dul G. Enescu Capăt 1 B-dul G. Enescu (inters. Primăverii) Capăt 2 Tulbureni Total traseu = 5,8 km
5	11	Dus: C. Națională- O. Onicescu – Împ. Traian Ștefan cel Mare-Doboșari Cișmea Intors: Cișmea - Doboșari -Ștefan cel Mare-Împ. Traian-O. Onicescu-C. Națională Capăt 1 Intersecție str. Pictor N. Grigorescu cu C. Națională Capăt 2 Bariera Răchiți Total traseu = 10 km
6	20	Dus: I.C. Brătianu- Dragoș Vodă-I. Pillat-C. Națională-Marchian-M. Eminescu- Sucevei Întors: Sucevei-M. Eminescu- Marchian-C. Națională-I. Pillat- Dragoș Vodă-I.C. Brătianu Capăt 1 Bariera Sulița Capăt 2 Cornișa Total traseu = 11 km

Serviciul de transport public local cu autobuze este operat pe următoarele trasee:

- traseul 101 – Lucaefărul – Bazar - Piața mare – Mall - Școala 11 – Stadion – EON – Util – Comcereal – Electroalfa – Electrocontact – Șuruburi – Eltrans - Bariera Cătămărăști.
  - traseul 102: Giratoriu George Enescu (Hand of Help) - Piața mică – Prieteniei – Sucevei – Util – Comcereal – Electroalfa – Electrocontact - Șuruburi – Eltrans – Bariera Cătămărăști.
- Traseul 101 și 102 au cumulată lungimea totală de 15,8 km.

Traseele propuse în cadrul prezentei teme de proiectare sunt **unele orientative**, având rolul de a indica una din opțiunile de legătură între diverse zone de interes din municipiul Botoșani. Elaboratorul documentației tehnice va analiza cea mai bună variantă de amplasare în plan, ținând cont de suprafața minimă și de prevederile legislative în vigoare, și va propune soluții de reducere a impactului negativ al poluării și de extindere a infrastructurii destinate transportului în comun.

**b.) relațiile cu zone învecinate, accesuri existente și/sau căi de acces  
posibile;**

Acces direct și rapid cu sistemul de comunicații rutier al orașului, acoperind zonele de interes comercial.

**c.) surse de poluare existente în zonă;**

Nu este cazul.

**d.) particularitățile de relief**

Municipiul Botoșani este situat pe platforma Moldovei, în zona de Sud-Vest a județului, la coordonatele 47°44' latitudine nordică și 26°41' latitudine estică, la o altitudine medie de 163 de metri, în zona de contact dintre regiunea dealurilor înalte de pe stânga văii Siretului, în vest, și cea a dealurilor joase a Câmpiei Moldovei ce se întinde către est.

Dealurile din partea de vest a orașului fac parte din Podișul Sucevei, sectorul șeii Bucecea-Vorona, cu altitudini maxime de 250 m (Dealul Sulița) și cu altitudini minime de 150 m în partea de sud-vest și nord-est. Între relieful înalt din vest, cu caracter de coastă, și cel de câmpie colinară din est, există un culoar depresionar (uluc) în care este așezat municipiul Botoșani. Caracteristic acestei regiuni este relieful de dealuri joase sau câmpii deluroase, dezvoltate pe depozite monoclinale, ușor înclinate spre sud-est, cu pante slabe, cu văi foarte largi, cu interfluvii ca niște platouri și cu energie de relief redusă, în medie 30-40 m. Zona dealurilor înalte ce aparține Podișului Sucevei se caracterizează prin extinderea unor altitudini absolute care depășesc frecvent 300 m (atingând 385 m în Dealul Măgura, fost Dealul Mănăstirii) și printr-o fragmentare accentuată a terenului.

Clima este temperat-continentală, influențată puternic de masele de aer din estul continentului, fapt ce determină ca temperatura medie anuală să fie mai redusă decât în restul țării (8 - 11°C), cu precipitații variabile, cu ierni sărace în zăpadă, cu veri ce au regim scăzut de umezeală, cu vânturi predominante din nord-vest și sud-vest.

**e.) nivel de echipare tehnico-edilitară al zonei și posibilități de asigurare a utilităților;**

Pe traseele propuse există rețele edilitare de utilități (apă-canalizare, energie electrică, energie termică, gaze naturale, telefonie, televiziune prin cablu și date). În vederea asigurării unui sistem de scurgere și evacuare a apei pluviale care să elimine pericolul de băltire pe suprafața carosabilului, proiectantul va analiza și propune soluțiile de racordare la rețeaua existentă în zona amplasamentelor.

În documentația tehnico - economică și în Devizul General se vor include și racordurile necesare pentru buna funcționare a obiectivului de investiții.

**f.) existența unor eventuale rețele edilitare în amplasament care ar necesita  
relocare/protejare, în măsura în care pot fi identificate;**

Necesitatea relocării/protejării eventualelor rețele edilitare din amplasamente se va stabili în cadrul documentației tehnico-economice, împreună cu deținătorii de utilități, dacă este cazul.

**g.) posibile obligații de servitute;**

Nu este cazul.

**h.) condiționări constructive determinate de starea tehnică și de sistemul  
constructiv al unor construcții existente în amplasament, asupra cărora se vor face lucrări  
de intervenții, după caz;**

Eventualele condiționări vor fi stabilite de proiectant și vor fi prevăzute în Certificatul de Urbanism ce va fi eliberat în vederea realizării obiectivului de investiții.

**i.) reglementări urbanistice aplicabile zonei conform documentațiilor de urbanism aprobate - plan urbanistic general/plan urbanistic zonal și regulamentul local de urbanism aferent;**

La elaborarea documentației se va ține seama de destinația terenului stabilită prin planurile de urbanism și amenajarea teritoriului aprobate, de informațiile și alte elemente obținute pe parcursul elaborării studiului de fezabilitate de la deținătorii de rețele.

**j.) existența de monumente istorice/de arhitectură sau situri arheologice pe amplasament sau în zona imediat învecinată; existența condiționărilor specifice în cazul existenței unor zone protejate sau de protecție.**

Nu este cazul.

**2.3 Descrierea succintă a obiectivului de investiții propus din punct de vedere tehnic și funcțional:**

**a.) destinație și funcțiuni;**

Prezenta investiție constă în achiziționarea a:

- 11 autobuze electrice (10 m) pentru Municipiul Botoșani;
- 2 microbuze electrice (6 m) pentru Orașul Bucecea;
- 13 stații de încărcare lentă pentru autobuze electrice – la autobază;
- 4 stații de încărcare rapidă pentru autobuze electrice – pe traseu;
- un număr de 51 de stații de încărcare vehicule electrice
- lucrări de construcții pentru branșarea punctelor/stațiilor de reîncărcare a autobuzelor electrice;
- activități de proiectare (pentru stațiile de încărcare vehicule electrice) - cheltuieli pentru documentații suport și obținere avize, acorduri, autorizații.

Prin realizarea prezentei investiții urmează să se asigure următoarele funcții:

1. Creșterea numărului stațiilor de încărcare pentru mijloace de transport achiziționate până la finalizarea implementării proiectului
2. Creșterea numărului de mijloace de transport public disponibile la nivel local
3. Creșterea numărului de cetățeni care utilizează transportul public la nivelul primului an de după finalizarea etapei de implementare a proiectului
4. Reducerea cantității de emisii GES la nivelul primului an după finalizarea etapei de implementare a proiectului
5. Reducerea volumului traficului de autoturisme la nivelul primului an după finalizarea etapei de implementare a proiectului.

Așadar, se observă cum beneficiile obținute în urma implementării acestuia contribuie în mod efectiv la îndeplinirea viziunii de dezvoltare a segmentului de dezvoltare urbană, trasată în cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă a Municipiului Botoșani.

**b.) caracteristici, parametri și date tehnice specifice, preconizate;**

Vehiculele ce vor fi achiziționate vor fi cu emisii zero și trebuie să fie omologate (de către RAR sau AFER, după caz). Omologarea obligatorie a vehiculelor achiziționate se face în conformitate cu prevederile Regulamentul (UE) GSR 2019/2144 privind asigurarea siguranței generale a vehiculelor, care va fi pus în aplicare începând cu data de 6 iulie 2022.

Autobuzele și microbuzele achiziționate vor fi omologate la momentul efectuării recepției.

Vehiculele ce vor fi achiziționate vor fi echipate cu sisteme avansate capabile să detecteze pietonii și cicliștii aflați în imediata apropiere a vehiculului și să reducă în mod semnificativ unghiurile moarte din jurul vehiculului.

Se va asigura respectarea standardelor de accesibilitate pentru accesul persoanelor cu dizabilități locomotorii;

Stațiile de reîncărcare pot fi amplasate în condițiile prevăzute prin proiectul tip elaborat de către MDLPA, prin care sunt specificate modalitățile de amplasare și prevederile tehnice necesare implementării investiției. Amplasarea acestor stații de reîncărcare se va face în locuri accesibile publicului, în zonele stabilite de Planul urbanistic general al localității drept zone pentru locuințe/zone mixte/zone servicii/zone comerciale/zone transporturi (cât mai aproape de locuitori – în zonele rezidențiale sau în zonele în care aceștia lucrează pentru limitarea nevoilor de deplasare, sau în zonele de tranzit inter-urban). De asemenea, se recomandă amplasarea acestor puncte de reîncărcare în punctele multimodale, astfel încât să încurajeze navetiștii să își lase autovehiculele personale în aceste puncte și să își continue deplasarea utilizând transportul public. Se va asigura ca 25% din numărul de puncte de reîncărcare a vehiculelor electrice să aibă o capacitate minimă de 50 kW. Până în 2026 toate municipiile reședință de județ vor asigura, fiecare, dezvoltarea a minim 40 de puncte de reîncărcare pentru vehicule electrice accesibile publicului/unității administrativ-teritoriale. Punctele de reîncărcare lente (22kw) sunt recomandate a fi amplasate în apropierea zonelor rezidențiale, mai ales în zonele unde sunt identificate puncte cu surplus de energie, astfel încât branșarea acestora să nu necesite costuri suplimentare și să nu încarce rețeaua. Pentru punctele de reîncărcare rapide (50kw) se recomandă amplasarea lor în zonele de tranzit (centurile localităților) unde necesarul de reîncărcare rapidă este mare și unde se poate asigura o putere ridicată a energiei electrice.

Proiectul îndeplinește criteriile și condițiile pentru obiectivul de investiții, și anume:

- Alinierea obligatorie a investițiilor cu Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă / Strategiile Integrate de Dezvoltare Urbană/Planurile Generale de Urbanism, aprobate sau în curs de actualizare

- Asigurarea prioritizării și promovării transportului public prin planificarea benzilor și traseelor dedicate autobuzelor, pe drumurile publice care au cel puțin trei benzi pe sens

- Deținerea unui contract de servicii publice cu operatori economici în concordanță cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007.

Serviciile de proiectare faza ”*Documentație de avizare a lucrărilor de intervenții*” vor fi prestate **obligatoriu cu respectarea principiului *Do no significant harm (DNSH)***, așa cum acesta este definit în cuprinsul Orientărilor Tehnice ale Comisiei Europene 2021/C 58/01: Principiul DNSH trebuie interpretat în sensul articolului 17 din Regulamentul privind taxonomia. Respectivul articol definește noțiunea de „prejudiciere în mod semnificativ” pentru cele șase obiective de mediu vizate de Regulamentul privind taxonomia:

1. Se consideră că o activitate prejudiciază în mod semnificativ atenuarea schimbărilor climatice în cazul în care activitatea respectivă generează emisii semnificative de gaze cu efect de seră (GES);

Se estimează că investiția nu va avea un impact semnificativ previzibil asupra obiectivului de mediu privind atenuarea schimbărilor climatice, luând în considerare atât efectele directe de pe parcursul implementării cât și efectele primare indirecte de pe parcursul duratei de viață a investiției, fiind vorba de o achiziție de autobuze ecologice, în localitatea Botoșani.

Se va avea în vedere achiziția de autobuze ecologice cu un consum energetic redus, care să determine eficientizarea consumului de energie.

Astfel, se va avea în vedere ca echipamentele utilizate să îndeplinească cerințele privind randamentul energetic, în concordanță cu prevederile Directivei 2009/125/CE de instituire a unui cadru pentru stabilirea cerințelor în de proiectare ecologică aplicabile produselor cu impact energetic. Aceste condiții vor fi specificate în datele achiziției.

2. Se consideră că o activitate prejudiciază în mod semnificativ adaptarea la schimbările climatice în cazul în care activitatea respectivă duce la creșterea efectului negativ al climatului actual și al climatului preconizat în viitor asupra activității în sine sau asupra persoanelor, asupra naturii sau asupra activelor;

Se estimează că investiția nu va avea un impact semnificativ previzibil asupra obiectivului de mediu privind atenuarea schimbărilor climatice, luând în considerare atât efectele directe de pe parcursul implementării.

Investiția nu va avea un impact previzibil semnificativ asupra obiectivului de mediu privind adaptarea la schimbările climatice, luând în considerare atât efectele directe de pe parcursul

implementării, cât și efectele primare indirecte de pe parcursul duratei de viață a investiției, fiind vorba de o achiziție de autobuze ecologice.

În ceea ce privește condițiile de mediu adecvate (de exemplu, temperatura de exploatare exterioară) precum și condițiile privind încărcarea (care trebuie să poată avea loc în exterior), acestea vor fi specificate în datele achiziției.

Se va avea în vedere achiziția de autobuze ecologice, care să determine eficientizarea consumului de energie.

Astfel, se va avea în vedere ca echipamentele utilizate să îndeplinească cerințele privind randamentul energetic, în concordanță cu prevederile Directivei 2009/125/CE de instituire a unui cadru pentru stabilirea cerințelor în materie de proiectare ecologică aplicabile produselor cu impact energetic.

3. Se consideră că o activitate prejudiciază în mod semnificativ utilizarea durabilă și protejarea resurselor de apă și a celor marine în cazul în care activitatea respectivă este nocivă pentru starea bună sau pentru potențialul ecologic bun al corpurilor de apă, inclusiv al apelor de suprafață și subterane, sau starea ecologică bună a apelor marine;

Investiția nu va avea un impact previzibil nesemnificativ asupra acestui obiectiv de mediu, ținând seama atât de efectele directe, cât și de cele primare indirecte pe întreaga durată a ciclului de viață.

Nu sunt identificabile riscuri de degradare a mediului legate de protejarea calității apei și de stresul hidric.

4. Se consideră că o activitate prejudiciază în mod semnificativ economia circulară, inclusiv prevenirea generării de deșeuri și reciclarea acestora, în cazul în care activitatea respectivă duce la ineficiențe semnificative în utilizarea materialelor sau în utilizarea directă sau indirectă a resurselor naturale, la o creștere semnificativă a generării, a incinerării sau a eliminării deșeurilor, sau în cazul în care eliminarea pe termen lung a deșeurilor poate cauza prejudicii semnificative și pe termen lung mediului;

În toate etapele implementării investiției se va menține evidența gestiunii deșeurilor conform O.U.G. nr. 92/2021 privind regimul deșeurilor, cu modificările și completările ulterioare, HG nr. 856/2002 (Directiva 2008/98/CE privind deșeurile și de abrogare a anumitor directive) și respectiv Legea nr. 249/2015 privind modalitatea de gestionare a ambalajelor și a deșeurilor de ambalaje, cu modificările și completările ulterioare.

Gestionarea deșeurilor rezultate atât din faza de operare (întreținere/mentenanță), cât și cele rezultate la finalul duratei de viață se va realiza în linie cu obiectivele de reducere a cantităților de deșeuri generate și de maximizare a reutilizării și reciclării, respectiv în linie cu obiectivele din cadrul general de gestionare a deșeurilor la nivel național - Planul național de gestionare a deșeurilor (elaborat în baza art. 28 al Directivei 2008/98/EC privind deșeurile și de abrogare a anumitor directive, cu modificările ulterioare și aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 942/2017).

Deșeurile de echipamente electrice și electronice, de exemplu echipamente informatice și de telecomunicații de dimensiuni mici (nici o dimensiune externă mai mare de 50 cm), vor fi gestionate în conformitate cu Directiva 2012/19/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 4 iulie 2012 privind deșeurile de echipamente electrice și electronice (DEEE), transpusă în legislația națională prin OUG 5/2015 privind deșeurile de echipamente electrice și electronice.

Se va avea în vedere ca echipamentele ce vor fi utilizate să îndeplinească cerințe privind eficiența utilizării materialelor și a altor resurse, în concordanță cu prevederile Directivei 2009/125/CE de instituire a unui cadru pentru stabilirea cerințelor în materie de proiectare ecologică aplicabile produselor cu impact energetic.

Deșeurile de echipamente electrice și electronice, de exemplu echipamente informatice și de telecomunicații de dimensiuni mici (nici o dimensiune externă mai mare de 50 cm), vor fi gestionate în conformitate cu Directiva 2012/19/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 4 iulie 2012 privind deșeurile de echipamente electrice și electronice (DEEE), transpusă în legislația națională prin OUG 5/2015 privind deșeurile de echipamente electrice și electronice. Aceste condiții vor fi specificate în datele achiziției.

5. Se consideră că o activitate prejudiciază în mod semnificativ prevenirea și controlul poluării în cazul în care activitatea respectivă duce la o creștere semnificativă a emisiilor de poluanți în aer, apă sau sol;



Investiția nu va avea un impact previzibil semnificativ asupra obiectivului de mediu privind prevenirea și controlul poluării aerului, apei și solului, luând în considerare efectele directe și efectele primare indirecte de pe parcursul implementării.

În etapa de execuție a lucrărilor, constructorul va realiza un Plan de management al mediului care va identifica sursele de poluare și măsurile necesare de protecția mediului pe perioada de realizare a investițiilor. Aceste condiții vor fi specificate în datele achiziției.

6. Se consideră că o activitate economică prejudiciază în mod semnificativ protecția și refacerea biodiversității și a ecosistemelor în cazul în care activitatea respectivă este nocivă în mod semnificativ pentru condiția bună și reziliența ecosistemelor sau nocivă pentru stadiul de conservare a habitatelor și a speciilor, inclusiv a celor de interes pentru Uniune.

Investiția nu va avea un impact previzibil semnificativ asupra obiectivului de mediu privind protecția și refacerea biodiversității și ecosistemelor, luând în considerare efectele directe și efectele primare indirecte de pe parcursul implementării.

Investiția se referă la achiziția de autobuze ecologice.

Amplasamentele propuse NU se vor suprapune cu zone sensibile din punctul de vedere al biodiversității sau în apropierea acestora (rețeaua de arii protejate Natura 2000, siturile naturale înscrise pe Lista patrimoniului mondial UNESCO și principalele zone de biodiversitate, precum și alte zone protejate etc).

Îmbunătățirea condițiilor de mobilitate;

- Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transporturi;
- Sporirea siguranței rutiere în zonele de circulație, prin soluții digitale și ecologice de transport.
- Scăderea emisiilor de CO<sub>2</sub> produse de transportul public urban la nivelul comunității locale prin modernizarea flotei cu autobuze electrice nepoluante și stații de încărcare;
- Reducerea nivelului de zgomot și îmbunătățirea purității aerului, pentru adoptarea actualelor norme și directive ale UE;
- Reducerea consumului de resurse primare din combustibili fosili.

Achiziționarea de 11 autobuze electrice de capacitate mare (10 m); 11 stații de încărcare lentă pentru autobuze electrice – la autobază; 4 stații de încărcare rapidă pentru autobuze electrice – pe traseu, se contribuie la limitarea poluării, evitarea blocajelor din trafic și la creșterea rezilienței populației, fiind promovat un mod sănătos de transport.

Implementarea unui nou sistem de transport în comun bazat pe vehicule electrice asigură o tendință de creștere a dinamicii transportului în comun, în raport cu transportul individual cu autovehicule personale, ceea ce contribuie la menținerea și îmbunătățirea parametrilor calitativi ai stării mediului, prin reducerea poluării aerului, respectiv prin minimizarea emisiilor de CO<sub>2</sub>.

Un alt motiv care justifică eficiența utilizării vehiculelor electrice este reducerea nivelului de zgomot în mediul urban.

Conform prevederilor Legea nr. 121/2019 privind evaluarea și gestionarea zgomotului ambient, actualizată, în România valoarea țintă ce trebuie atinsă pentru zgomotul aferent traficului rutier este de 50 dB(A).

Implementarea acestor proiecte va ajuta la dezvoltarea locală a orașului, respectiv la reducerea disparităților economice și sociale, și vor solidifica coeziunea teritorială prin asigurarea unor servicii administrative mai bune pentru cetățeni, respectiv o infrastructură care vor contribui la dezvoltarea durabilă a orașului, reducerea consumului de combustibili fosili și reducerea nivelului de CO<sub>2</sub> eliberat în atmosferă.

Politicele europene din domeniul energiei și a protecției mediului, subliniază impactul negativ asupra mediului pe care îl au marile aglomerări urbane și creșterea numărului de autovehicule cu propulsie clasică.

Se estimează că traficul urban generează până la 40 % din emisiile de CO<sub>2</sub> și până la 70 % din celelalte emisii poluante.

Emisiile poluante ale autovehiculelor care funcționează cu motoare cu ardere internă, sunt un factor care este luat din ce în ce mai mult în considerare și prezintă următoarele particularități:

- Eliminarea emisiilor poluante are loc foarte aproape de sol, fapt ce duce la acumularea unor concentrații ridicate la înălțimi foarte mici, chiar pentru gazele cu densitate mică și capacitate mare de difuziune în atmosferă;

- Emisiile poluante au loc pe întreaga suprafață a localității, diferențele de concentrații depinzând de 13 intensitatea traficului și posibilitățile de ventilație a culoarelor de trafic.

Emisiile poluante care sunt considerate gaze cu efect de seră sunt dioxidul de carbon CO<sub>2</sub> și metanul CH<sub>4</sub> emisii care contribuie la reducerea permeabilității atmosferei pentru radiațiile calorice reflectate de către Pământ spre spațiul cosmic, generând astfel fenomenul de încălzire globală. La nivelul UE circa 28 % din emisiile de gaze cu efect de seră sunt datorate transporturilor și 84% dintre acestea revin transportului rutier, cu mențiunea că 10% din acestea provin din traficul rutier urban.

La nivel mondial, tendințele de viitor sunt de a reduce emisiile de CO<sub>2</sub> și CH<sub>4</sub> prin tehnologii și echipamente inovative de propulsie a mijloacelor de transport rutiere, respectiv prin autovehiculele electrice.

Măsura este monitorizată întrucât sprijină cu un coeficient de 100% obiectivul privind atenuarea schimbărilor climatice, fiind astfel considerată conformă cu **principiul DNSH** în ceea ce privește acest obiectiv.

Investiția propusă vizează achiziția de material rulant cu emisii zero, de tip autobuze electrice 10m, destinate transportului public în localitatea Botoșani.

Investiția nu are un impact previzibil semnificativ asupra obiectivului de mediu privind adaptarea la schimbările climatice, luând în considerare efectele directe și efectele primare indirecte de pe parcursul implementării.

De asemenea, această investiție respectă condițiile de mediu adecvate precum și condițiile privind încărcarea, condiții care vor fi specificate în datele achiziției.

Investiția are un impact previzibil nesemnificativ asupra acestui obiectiv de mediu, ținând seama atât de efectele directe, cât și de cele primare indirecte pe întreaga durată a ciclului de viață.

Nu sunt identificate riscuri de degradare a mediului legate de protejarea calității apei și de stresul hidric. Sunt prevăzute măsuri de gestionare a deșeurilor, în conformitate cu ierarhia deșeurilor, atât în etapa de utilizare (întreținere), cât și la sfârșitul duratei de viață a flotei, inclusiv prin reutilizare și reciclare a bateriilor și a componentelor electronice (în special a materiilor prime critice din acestea).

De asemenea, se va asigura că anvelopele cu care sunt dotate vehiculele de transport respectă cerințele privind zgomotul exterior la rulare, astfel cum sunt stabilite în Regulamentul CE 2020/740 privind etichetarea pneurilor în ceea ce privește eficiența consumului de combustibil și alți parametri.

Traseele ce vor fi operate NU se suprapun cu zone sensibile din punctul de vedere al biodiversității sau în apropierea acestora (rețeaua de arii protejate Natura 2000, siturile naturale înscrise pe Lista patrimoniului mondial UNESCO și principalele zone de biodiversitate, precum și alte zone protejate etc).

Omologarea obligatorie a vehiculelor achiziționate se face în conformitate cu prevederile Regulamentul (UE) GSR 2019/2144 privind asigurarea siguranței generale a vehiculelor, care va fi pus în aplicare începând cu data de 6 iulie 2022. Autobuzele vor fi omologate la momentul efectuării recepției.

**c.) nivelul de echipare, de finisare și de dotare, exigențe tehnice ale construcției în conformitate cu cerințele funcționale stabilite prin reglementări tehnice, de patrimoniu și de mediu în vigoare**

Nu este cazul.

**d.) număr estimat de utilizatori**

Pe baza datelor reale de trafic, obținute prin grija proiectantului la momentul elaborării documentației tehnice, luându-se în calcul și datele de perspectivă pe următorii ani, va rezulta numărul real al utilizatorilor.

**e.) durata minimă de funcționare, apreciată corespunzător destinației/ funcțiilor propuse;**

Va fi stabilită ulterior, pe baza normativelor specifice în vigoare.

#### **f.) nevoi/solicitări funcționale specifice**

Obiectivul de investiții are ca țintă reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră în transporturi, prin promovarea infrastructurii pentru vehicule de transport rutier nepoluant din punct de vedere energetic: stații de reîncărcare pentru vehicule electrice și pune accent pe dezvoltarea urbană durabilă în paralel cu creșterea calității vieții locuitorilor, respectând mediul înconjurător.

#### **g.) corelarea soluțiilor tehnice cu condiționările urbanistice, de protecție a mediului și a patrimoniului**

Se vor avea în vedere cele stabilite prin planul urbanistic general și cel zonal al municipiului Botoșani și prin avizele emise.

Nu vor fi sacrificați arbori decât în mod justificat și cu respectarea legislației în vigoare.

Se vor utiliza cu precădere materiale eficiente economic și care nu dăunează mediului înconjurător.

#### **h.) stabilirea unor criterii clare în vederea soluționării nevoii beneficiarului**

Autobuzele ecologice ce urmează a fi achiziționate vor asigura legătura între diverse zone de interes ale municipiului Botoșani și se vor interconecta cu traseele deja existente, urmând a sprijini și încuraja dezvoltarea transportului în comun ecologic.

Prin includerea traseelor propuse în rețeaua de mobilitate urbană se poate asigura o variantă alternativă directă, ecologică și nepoluantă pentru cetățenii municipiului și turiștii interesați să ajungă în apropierea nodurilor de conectare cu alte moduri de transport, care va contribui la dezvoltarea sistemului de circulație nemotorizată, accesibil diferitelor categorii de utilizatori.

### **2.4 Cadrul legislativ aplicabil și impunerile ce rezultă din aplicarea acestuia**

Proiectul se va supune prevederilor următoarelor acte normative:

- Legea nr. 98/2016 din 19 mai 2016 privind achizițiile publice
- Hotărârea nr. 395/2016 din 2 iunie 2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului de achiziție publică/acordului-cadru din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice
- Ordonanța de urgență nr. 57/2019 din 3 iulie 2019 privind Codul administrativ
- Legea nr. 51/2006 din 8 martie 2006 \*\*\* Republicată - Legea serviciilor comunitare de utilități publice
- Legea nr. 92/2007 din 10 aprilie 2007 - *Legea serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale*
- Ordinul nr. 972 din 3 octombrie 2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local
- Regulamentul (CE) nr. 1.370/2007 al Parlamentului și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători
- Ordonanța nr. 27/2011 din 31 august 2011 privind transporturile rutiere
- Ordinul ANRSC/ANAP Nr. 131/1401/2019 din 17 aprilie 2019 privind documentele standard și contractul-cadru care vor fi utilizate în cadrul procedurilor de delegare a gestiunii serviciului public de transport de persoane în unitățile administrativ-teritoriale, realizat cu autobuze, troleibuze și/sau tramvaie\*)
- Ordinul Ministerului Transporturilor nr. 1836/2017 pentru aprobarea Normelor privind protecția mediului ca urmare a impactului drum - mediu înconjurător
- Ordonanța de urgență nr. 92/2021 din 19 august 2021 privind regimul deșeurilor
- Hotărârea nr. 856 din 16 august 2002 privind evidența gestiunii deșeurilor și pentru aprobarea listei cuprinzând deșeurile, inclusiv deșeurile periculoase
- Hotărârea nr. 170 din 12 februarie 2004 privind gestionarea anvelopelor uzate

- Legea nr. 249/2015 din 28 octombrie 2015 privind modalitatea de gestionare a ambalajelor și a deșeurilor de ambalaje
- Ordonanța de urgență nr. 195/2005 din 22 decembrie 2005 privind protecția mediului
- Legea nr.104/2011 privind calitatea aerului înconjurător
- Legea nr. 121/2019 privind evaluarea și gestionarea zgomotului ambient
- Hotărârea nr. 1132/2008 din 18 septembrie 2008 privind regimul bateriilor și acumulatorilor și al deșeurilor de baterii și acumulatori
- Ordonanța de urgență nr. 5/2015 din 2 aprilie 2015 privind deșeurile de echipamente electrice și electronice
- Hotărârea Guvernului nr. 1061 din 10.09.2008 privind transportul deșeurilor periculoase și nepericuloase pe teritoriul României;
- Hotărârea nr. 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico - economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice;
- Legea nr. 10/1995 republicată, cu completările și modificările ulterioare privind calitatea în construcții:
- Legea nr. 50/1991 republicată, cu completările și modificările ulterioare, privind autorizarea executării lucrărilor de construcții;
- Ordin nr. 839 din 12 octombrie 2009 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții;
- Hotărârea Guvernului nr.300/2006 privind cerințele minime de securitate și sănătate pentru șantierele temporare sau mobile;
- Hotărârea Guvernului nr.925/1995 privind Regulamentul de verificare și expertizare tehnică de calitate a proiectelor, a execuției lucrărilor și a construcțiilor;
- Legea nr. 350/2001 republicată, cu completările și modificările ulterioare, privind amenajarea teritoriului și urbanismul;
- Hotărârea Guvernului nr. 273 din 14 iunie 1994 privind aprobarea Regulamentului de recepție a lucrărilor de construcții și instalații aferente acestora;
- Ordinului M.D.L.P.A. nr. 817/2021 pentru aprobarea Procedurii privind atestarea tehnico-profesională a verificatorilor de proiecte și a experților tehnici”,cu modificările și completările ulterioare;
- Hotărârea Guvernului nr. 766/1997 pentru aprobarea unor regulamente privind calitatea în construcții, cu modificările și completările ulterioare;
- Legea nr. 265 din 07.11.2008 republicată, cu modificările și completările ulterioare, privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră;

**PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,**  
**Consilier,**  
**Amos Andrei**

**CONTRASEMNEAZĂ,**  
**Secretar general,**  
**Oana Gina Georgescu**