

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

---

**H O T Ă R Ă R E**

**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-Comuna Curtești-Comuna Bălușeni, prin achiziția de vehicule ecologice pentru transportul public – Etapa a II-a”**

**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-Comuna Curtești-Comuna Bălușeni, prin achiziția de vehicule ecologice pentru transportul public – Etapa a II-a*”,

analizând raportul de specialitate comun al Direcției Edilitare – Compartiment Transport Public de Călători, Siguranța Circulației și Serviciul 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. e) 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-Comuna Curtești-Comuna Bălușeni, prin achiziția de vehicule ecologice pentru transportul public Etapa a II-a*”, conform Anexei nr. I 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-Comuna Curtești-Comuna Bălușeni, prin achiziția de vehicule ecologice pentru transportul public Etapa a II-a*” conform Anexei nr. II 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, Andrei Amos**

**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 – Comuna Curtești – Comuna Bălușeni, prin achiziția de vehicule ecologice pentru transportul public – Etapa a II-a”

**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:

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.

Sistemul de transport în comun de la nivelul municipiului este unul tot mai puțin atractiv pentru locuitorii Municipiului Botoșani, având în vedere condițiile infrastructurii și a mijloacelor de transport uzate fizic și moral, astfel neputând fi asigurate condiții depline de siguranță și rapiditate în oricare punctal orașului. De asemenea, prin analizarea mobilității de la nivelul metropolitan cât și pe cea peri urbană se identifică un potențial ridicat de realizare a unui sistem integrat, intermodal de transport în comun.

##### **În ceea ce privește partenerii în proiect: Comuna Bălușeni și Comuna Curtești**

Transportul public local de persoane prin curse regulate este organizat la nivel județean conform programului de transport aprobat prin Hotărâre de Consiliu Județean.

Un procent reprezentativ din populația Comunelor Bălușeni și Curtești muncește sau învață în Municipiul Botoșani.

Licențele de transport județean sunt în prezent prelungite de Consiliul Județean Botoșani până la finalul anului 2023, ulterior, odată cu operationalizarea ADI Transport Public Botoșani, transportul public va fi operat pentru toate UAT-urile din componența Zonei Urbane Funcționale. Proiectul este necesar pentru a înlocui flota existentă a Municipiului Botoșani compusă din 51 de mijloace de transport cu combustie diesel și extinderea acesteia pentru a putea deservi întreaga Zonă Urbană Funcțională.

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

Proiectul va avea un impact ridicat atât la nivel social, cât și cultural, prin creșterea calității vieții locuitorilor din Municipiul Botoșani și din comunele partenere, 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.

**Indicatorii obiectivului de investiții** obținuți în urma implementării proiectului vor fi:

- Creșterea numărului stațiilor de încărcare pentru mijloace de transport achiziționate până la finalizarea implementării proiectului (2026)
- Creșterea numărului de mijloace de transport public disponibile la nivel local (2026)
- Creșterea numărului de cetățeni care utilizează transportul public la nivelul primului an de după finalizarea etapei de implementare a proiectului (2027)

**Indicatorii suplimentari** identificați în urma implementării proiectului sunt:

- Reducerea cantității de emisii GES la nivelul primului an după finalizarea etapei de implementare a proiectului (2027)
- Reducerea volumului traficului de autoturisme la nivelul primului an după finalizarea etapei de implementare a proiectului (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**

Municipiul Botoșani a depus și obținut finanțare prin PNRR pentru următoarele proiecte similare în cadrul componentei C10 Fondul Local:

- *Modernizarea transportului public la nivelul Zonei Urbane Funcționale a Municipiului Botoșani – Comuna Curtești – Comuna Bălușeni, prin achiziția de vehicule ecologice pentru transportul public – Etapa a I-a, valoarea totală a obiectivului de investiții fiind de 97.371.892, 09 lei cu TVA;*

- *Modernizarea transportului public la nivelul Zonei Urbane Funcționale a Municipiului Botoșani – orașul Bucecea, prin achiziția de autobuze ecologice, valoarea totală a obiectivului de investiții fiind de 41.714.910, 58 lei cu TVA;*

- *Rețea de stații inteligente și modernizarea transportului public la nivelul Zonei Urbane Funcționale a Municipiului Botoșani – orașul Bucecea, valoarea totală a obiectivului de investiții fiind de 7.088.195, 73 lei cu TVA;*

- *Centrul integrat de mobilitate urbană din Municipiul Botoșani, valoarea totală a obiectivului de investiții fiind de 6.297.363, 98 lei cu TVA;*

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 aliniată tuturor prevederilor europene și de mediu, impactând pozitiv accesul, calitatea cât și atractivitatea transportului public ecologic, susținând creșterea volumului de utilizatori ai acestui serviciu public 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.

### **2.3 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)

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 aliniată 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.

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 microbuze electrice (6 m) – 14 bucăți, Mijloacele de transport vor avea asigurate facilitățile de încărcare la autobază și pe traseu:
- Stații de încărcare lente pentru microbuze electrice – 14 bucăți
- Stații de încărcare rapide pentru microbuze electrice – 5 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. 23028/24.02.2023 încheiat între Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației și UAT Municipiul Botoșani prevede acordarea unei finanțări maxime nerambursabile în valoare de **20.503.045,50 lei**, din care:

Valoarea totală proiectului	Valoarea maximă finanțării nerambursabile a proiectului	Valoarea eligibilă	Valoarea TVA aferentă cheltuielilor eligibile	Valoarea totală care nu este eligibilă	Din care valoare ajutorului de stat/minimis (ca TVA)
(lei)	(lei)	(lei)	(lei)	(lei)	(lei)
1 = 2 + 5	2 = 3 + 4	3	4	5	6
20.503.045,50	20.503.045,50	17.229.450,00	3.273.595,50	0	0
Din care:					
Componenta asistență tehnică financiară nerambursabilă PNRR (investiția I.1.1)		0	0	0	0
Finanțare națională		17.229.450,00	3.273.595,50	0	0

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;**

135.000 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.

**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);**

Rezultate estimate:

- Modernizarea parcului de vehicule prin achiziția de microbuze electrice (6 m) – 14 bucăți, Mijloacele de transport vor avea asigurate facilitățile de încărcare la autobază și pe traseu:
- Stații de încărcare lente pentru microbuze electrice – 14 bucăți
- Stații de încărcare rapide pentru microbuze electrice – 5 bucăți

**La faza de proiectare vor fi identificate cele mai optime locații pentru amplasarea acestor puncte de încărcare rapidă.**

**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 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.

**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:

- 14 microbuze electrice (6 m)
- 14 stații de încărcare lentă și 5 stații de încărcare rapidă pentru microbuze electrice;
- lucrări de construcții pentru bransarea punctelor/stațiilor de reîncărcare a microbuzelor electrice;
- activități de proiectare (pentru stațiile de încărcare ) - 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 ). 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.

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.

#### **Mijloacele de transport vor avea asigurate facilitățile de încărcare la autobază și pe traseu.**

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);

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;

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;

4. Se consideră că o activitate prejudiciază în mod semnificativ economia circulară, inclusiv prevenirea generării de deșuri 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;

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;

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.

Achiziționarea de 14 microbuze electrice de capacitate mare (6 m); 14 stații de încărcare lentă și 5 stații de încărcare rapidă pentru microbuzele electrice, să 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 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.

**c.) durata minimă de funcționare, apreciată corespunzător destinației/ funcțiilor 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**

**Anexa nr. II la H.C.L. nr. 210/28.04.2023**

## **TEMA DE PROIECTARE**

### **3. 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 – Comuna Curtești – Comuna Bălușeni, prin achiziția de vehicule ecologice pentru transportul public – Etapa a II-a”

**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

### **4. 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.

**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);**

Rezultate estimate:

- Modernizarea parcului de vehicule prin achiziția de microbuze electrice (6 m) – 14 bucăți, Mijloacele de transport vor avea asigurate facilitățile de încărcare la autobază și pe traseu:
- Stații de încărcare lente pentru microbuze electrice – 14 bucăți
- Stații de încărcare rapide pentru microbuze electrice – 5 bucăți

**La faza de proiectare vor fi identificate cele mai optime locații pentru amplasarea acestor puncte de încărcare rapidă.**

**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 șei 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:

- 14 microbuze electrice (6 m)
- 14 stații de încărcare lentă și 5 stații de încărcare rapidă pentru microbuze electrice;
- lucrări de construcții pentru bransarea punctelor/stațiilor de reîncărcare a microbuzelor electrice;
- activități de proiectare (pentru stațiile de încărcare ) - 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). 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.

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.

**Mijloacele de transport vor avea asigurate facilitățile de încărcare la autobază și pe traseu.**

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);
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;
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;
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;
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;
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.

Achiziționarea de 14 microbuze electrice de capacitate mare (6 m); 14 stații de încărcare lentă și 5 stații de încărcare rapidă pentru microbuzele electrice, să 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 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 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.

**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/funcțiunilor 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**

Microbuzele ecologice ce urmează a fi achiziționate vor asigura legătura între diverse zone de interes ale municipiului Botoșani și ale comunelor partenere 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:

- LEGE Nr. 98/2016 din 19 mai 2016 privind achizițiile publice

- HOTĂRÂRE 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
- ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ Nr. 57/2019 din 3 iulie 2019 privind Codul administrativ
- LEGE Nr. 51/2006 din 8 martie 2006 \*\*\* Republicată - Legea serviciilor comunitare de utilități publice
- LEGE Nr. 92/2007 din 10 aprilie 2007 - *Legea serviciilor publice de transport persoane în unitățile administrativ-teritoriale*
- ORDIN 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
- ORDONANȚĂ Nr. 27/2011 din 31 august 2011 privind transporturile rutiere
- ORDIN 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
- ORDONANȚĂ DE URGENȚĂ Nr. 92/2021 din 19 august 2021 privind regimul deșeurilor
- HOTĂRÂRE Nr. 856 din 16 august 2002 privind evidența gestiunii deșeurilor și pentru aprobarea listei cuprinzând deșeurile, inclusiv deșeurile periculoase
- HOTĂRÂRE Nr. 170 din 12 februarie 2004 privind gestionarea anvelopelor uzate
- LEGE Nr. 249/2015 din 28 octombrie 2015 privind modalitatea de gestionare a ambalajelor și a deșeurilor de ambalaje
- ORDONANȚĂ 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
- HOTĂRÂRE Nr. 1132/2008 din 18 septembrie 2008 privind regimul bateriilor și acumulatorilor și al deșeurilor de baterii și acumulatori
- ORDONANȚĂ 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;
- Ordinul M.D.LPA nr. 817/2021 pentru aprobarea Procedurii privind atestarea tehnico-profesională a verficatorilor 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, Andrei Amos**

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