



PROIECT DE HOTĂRÂRE

privind aprobarea Scenariului 2 din Master Planul Integrat pentru realizarea obiectivului de investiții „Dezvoltarea Aeroportului Internațional Iași - Construirea de facilități suplimentare și creșterea capacității de procesare a pasagerilor în terminalele existente în partea de Vest a amplasamentului actual al Aeroportului Iași

Consiliul Județean Iași,
Având în vedere :

Referatul de aprobare a Scenariului 2 din Master Planul Integrat pentru realizarea obiectivului de investiții „Dezvoltarea Aeroportului Internațional Iași” - Construirea de facilități suplimentare și creșterea capacității de procesare a pasagerilor în terminalele existente în partea de Vest a amplasamentului actual al Aeroportului Iași prezentat de către Președintele Consiliului Județean Iași, înregistrat sub nr. 5828 /18.02.2021;

Raportul de specialitate la proiectul de hotărâre privind aprobarea Scenariului 2 din Master Planul Integrat pentru realizarea obiectivului de investiții „Dezvoltarea Aeroportului Internațional Iași” - Construirea de facilități suplimentare și creșterea capacității de procesare a pasagerilor în terminalele existente în partea de Vest a amplasamentului actual al Aeroportului Iași întocmite de Direcția tehnică și Investiții Serviciul Tehnic, Investiții și Monitorizarea Lucrărilor Publice, înregistrat sub nr. 5829 /18.02.2021;

Nota de fundamentare nr.1436/17.02.2021, întocmită de R.A.Aeroportul Iași, pentru proiectul de hotărâre privind aprobarea Scenariului 2 din Master Planul Integrat pentru realizarea obiectivului de investiții „Dezvoltarea Aeroportului Internațional Iași” - Construirea de facilități suplimentare și creșterea capacității de procesare a pasagerilor în terminalele existente în partea de Vest a amplasamentului actual al Aeroportului Iași, înregistrată la Consiliul Județean Iași sub nr.5779/18.02.2021;

Hotărârea Consiliului Județean Iași nr.96/24.04.2019, privind aprobarea obiectivului de investiții „Dezvoltarea Aeroportului Internațional Iași”;

Hotărârea Consiliului de administrație al RA Aeroportul Iași nr.7/15.02.2021, privind aprobarea Scenariului 2 din Master Plan Integrat pentru realizarea obiectivului de investiții „Dezvoltarea Aeroportului Internațional Iași, Construirea de facilități suplimentare și creșterea capacității de procesare a pasagerilor în terminalele existente în partea de Vest a amplasamentului actual al Aeroportului Iași;

Legea nr.273/2006 privind finanțele publice locale cu modificările și completările ulterioare;

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;

Prevederile art. 173, alin(1), lit.b) și alin(3), lit.f) din Ordonanța nr.57 din 3 iulie 2019 privind Codul administrativ;

În temeiul dispozițiilor art.182 alin(1) și ale art.196, alin.(1), lit.a) din Ordonanța nr.57 din 3 iulie 2019 privind Codul administrativ;

HOTĂRÂȘTE:

Art.1 Se aprobă Scenariul 2 din Master Planul Integrat pentru realizarea obiectivului de investiții „Dezvoltarea Aeroportului Internațional Iași” - Construirea de facilități suplimentare și creșterea capacității de procesare a pasagerilor în terminalele existente în partea de Vest a amplasamentului actual al Aeroportului Iași, conform anexei Raport III-Analiza strategică a dezvoltării aeroportului, parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art.2. Prevederile prezentei hotărâri vor fi duse la îndeplinire de RA Aeroportul Iași.

Art.3. Prezenta Hotărâre va fi comunicată în copie:

- R.A. Aeroportul Iași;
- Direcției Economice – Serviciul Buget;
- Direcției Tehnice și Investiții;
- Instituției Prefectului Județului Iași.

Art.4. Aducerea la cunoștința publică a prevederilor prezentei hotărâri va fi asigurată de compartimentele de specialitate din cadrul Consiliului Județean Iași cu atribuții în acest sens.

Data astăzi: _____

PREȘEDINTE,
Costel ALEXE

Vizitat pentru legalitate
CONTRASEMNEAZĂ
SECRETAR GENERAL AL JUDEȚULUI IAȘI
Lacrămioara VERNICĂ DĂSCĂLESCU

DIRECȚIA JURIDICĂ
Am luat la cunoștința de acest înscris oficial și
imi asum responsabilitatea asupra legalității
DIRECTOR EXECUTIV,
Gabriela ALUNGULESEI

DIRECȚIA TEHNICĂ ȘI INVESTIȚII
Imi asum în totalitate responsabilitatea corectitudinii
și legalității în solidar cu întocmitorul înscrisului
DIRECTOR EXECUTIV,
Iogen GÎNJU

Susține proiectul de hotărâre ,
RA Aeroportul Iași, Director general **Vasile STOICEA**



ROMÂNIA
JUDEȚUL IAȘI
CONSILIUL JUDEȚEAN IAȘI



Bulevardul Ștefan cel Mare și Sfânt, nr.69, cod. 700075, Iași
Tel.: 0232 - 235100; Fax: 0232 - 210336; www.icc.ro



Nr. 5828/18 .02.2021.

**Referat de aprobare,
la proiectul de hotărâre
privind aprobarea Scenariului 2 din Master Planul Integrat pentru realizarea
obiectivului de investiții „Dezvoltarea Aeroportului Internațional Iași -
Construirea de facilități suplimentare și creșterea capacității de procesare a
pasagerilor în terminalele existente în partea de Vest a amplasamentului actual
al Aeroportului Iași**

Având în vedere:

Nota de fundamentare nr.1436/17.02.2021, întocmită de R.A.Aeroportul Iași, pentru proiectul de hotărâre privind aprobarea Scenariului 2 din Master Planul Integrat pentru realizarea obiectivului de investiții „Dezvoltarea Aeroportului Internațional Iași”- Construirea de facilități suplimentare și creșterea capacității de procesare a pasagerilor în terminalele existente în partea de Vest a amplasamentului actual al Aeroportului Iași, înregistrată la Consiliul Județean Iași sub nr.5779/18.02.2021;

Hotărârea Consiliului Județean Iași nr.96/24.04.2019, privind aprobarea obiectivului de investiții „Dezvoltarea Aeroportului Internațional Iași”;

Hotărârea Consiliului de administrație al RA Aeroportul Iași nr.7/15.02.2021, privind aprobarea Scenariului 2 din Master Plan Integrat pentru realizarea obiectivului de investiții „Dezvoltarea Aeroportului Internațional Iași, Construirea de facilități suplimentare și creșterea capacității de procesare a pasagerilor în terminalele existente în partea de Vest a amplasamentului actual al Aeroportului Iași;

Raportul de specialitate la proiectul de hotărâre privind aprobarea Scenariului 2 din Master Planul Integrat pentru realizarea obiectivului de investiții „Dezvoltarea Aeroportului Internațional Iași” - *Construirea de facilități suplimentare și creșterea capacității de procesare a pasagerilor în terminalele existente în partea de Vest a amplasamentului actual al Aeroportului Iași* întocmite de Direcția tehnică și Investiții Serviciul Tehnic, Investiții și Monitorizarea Lucrărilor Publice, înregistrat sub nr. _____/____.02.2021;

Prevederile art. 173, alin(1), lit.b) și alin(3), lit.f) din Ordonanța nr.57 din 3 iulie 2019 privind Codul administrativ;

În temeiul dispozițiilor art.182 alin(1) și ale art.196, alin.(1), lit.a) din Ordonanța nr.57 din 3 iulie 2019 privind Codul administrativ;

Propun spre aprobare proiectul de hotărâre privind aprobarea Scenariului 2 din Master Planul Integrat pentru realizarea obiectivului de investiții „Dezvoltarea Aeroportului Internațional Iași - Construirea de facilități suplimentare și creșterea capacității de procesare a pasagerilor în terminalele existente în partea de Vest a amplasamentului actual al Aeroportului Iași.

**INITIATOR,
PREȘEDINTE,
Costel ALEXE**



ROMÂNIA
JUDEȚUL IAȘI
CONSILIUL JUDEȚEAN IAȘI



Bulevardul Ștefan cel Mare și Sfânt, nr.69, cod. 700075, Iași
Tel.: 0232 - 235100; Fax: 0232 - 210336; www.icc.ro
Serviciul Tehnic, Investiții și Monitorizarea Lucrărilor Publice



Nr. 5829 / 13.02.2021.

RAPORT DE SPECIALITATE
la proiectul de hotărâre
privind aprobarea Scenariului 2 din Master Planul Integrat pentru realizarea
obiectivului de investiții „Dezvoltarea Aeroportului Internațional Iași -
Construirea de facilități suplimentare și creșterea capacității de procesare a
pasagerilor în terminalele existente în partea de Vest a amplasamentului actual
al Aeroportului Iași

Prin Hotărârea Consiliului Județean Iași nr.96/24.04.2019 s-a aprobat realizarea obiectivului de investiții „Dezvoltarea Aeroportului Internațional Iași.

Implementarea proiectului cuprinde:

- a) Etapa I+Etapa II, realizarea Master Planului Integrat și a studiului de Fezabilitate,
- b) Etapa II+IV, PT+DE și execuție lucrări.

Master Planul Integrat care a fost întocmit cuprinde trei scenarii:

Scenariul 1 - Optimizarea infrastructurii și a spațiilor existente

În cadrul acestui scenariu sunt evidențiate investițiile majore ce sunt în curs de implementare precum și investiții minimale ce ar trebui realizate pentru asigurarea desfășurării traficului aerian și a deservirii la sol a aeronavelor în condiții de maximă siguranță.

Scenariul 2 - Construirea de facilități suplimentare și creșterea capacității de procesare a terminalelor existente din amplasamentul actual – Dezvoltare pe VEST

În cadrul acestui scenariu este analizată dezvoltarea facilităților aeroportului pe amplasamentul actual (partea de vest a pistei de decolare aterizare): extinderea suprafețelor de mișcare și a terminalelor de pasageri, realizarea unor noi cai de acces care să asigure legătura aeroportului cu Municipiul Iași și zonele limitrofe, extinderea capacității de parcare pentru autoturisme și crearea de facilități cargo.

Scenariul 3 - Realizarea unui nou terminal de pasageri pe un alt amplasament (pe partea de est a pistei existente), a construcțiilor și infrastructurii aferente acestuia, precum și optimizarea activității pentru includerea în fluxul tehnologic a infrastructurii existente – Dezvoltare pe EST.

Acestea au fost studiate de Consiliul de Administrație al RA Aeroportul Iași care a aprobat prin Hotărârea nr.7/15.02.2021, propunerea de aprobare a Scenariului 2 din Master Plan Integrat pentru realizarea obiectivului de investiții „Dezvoltarea Aeroportului Internațional Iași, Construirea de facilități suplimentare și creșterea capacității de procesare a pasagerilor în terminalele existente în partea de Vest a amplasamentului actual al Aeroportului Iași.

Având în vedere cele prezentate supunem aprobării proiectul de hotărâre privind aprobarea Scenariului 2 din Master Planul Integrat pentru realizarea obiectivului de investiții „Dezvoltarea Aeroportului Internațional Iași - Construirea de facilități suplimentare și creșterea capacității de procesare a pasagerilor în terminalele existente în partea de Vest a amplasamentului actual al Aeroportului Iași

Administrator public al județului Iași
Ștefan-Andrei CAZACU

Director executiv,
Iogen GÎNJU

Imi asum în totalitate responsabilitatea
corectitudinii și legalității înscrisului

Întocmit,
Cristian OARZĂ

Imi asum în totalitate responsabilitatea
corectitudinii și legalității înscrisului



UNIUNEA EUROPEANĂ



ANEXA la proiectul
de hotărâre



Instrumente Structurale
2014-2020

RAPORT III

Analiza strategică a dezvoltării aeroportului



Denumire Proiect:

Master Plan Integrat si SF Dezvoltarea Aeroportului International Iasi

Contract de servicii: nr. 32 / 18.03.2020

Beneficiar:



R.A. AEROPORTUL IAȘI

Prestator:

Asocierea CONSITRANS S.R.L. – 3TI PROGETTI ITALIA INGEGNERIA INTEGRATA SPA



Lider de Asociere:

S.C. CONSITRANS S.R.L.



UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale
2014-2020

Lista de Semnaturi

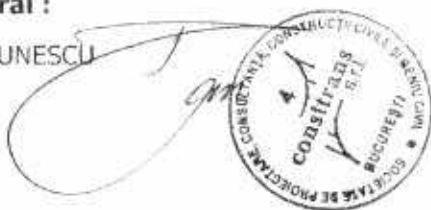
Numele documentului: Raport III – Analiza strategica a dezvoltarii aeroportului

Emis cu nr.: 02 – Revizia 1

Data emiterii: 12.02.2021

Director General :

Ing. Bogdan PAUNESCU



Manager de Proiect :

Ing. Alexandru Daniel BARBUCEANU



UNIUNEA EUROPEANĂ



BORDEROU

Piese scrise:

Memoriu tehnic de prezentare

Anexa 1 – Estimari informative de cost

Anexa 2 – Grafic informativ de derulare a investitiei pentru scenariul recomandat

Piese desenate:

Scenariul 1 - Optimizarea infrastructurii si a spatiilor existente. Plan general – situatia existenta	Scara 1:2000
Scenariul 2 - Construirea de facilitati suplimentare si cresterea capacitatii de procesare a terminalelor existente din amplasamentul actual.	Scara 1:2000
Scenariul 2 – Cai rutiere de acces	Scara 1:10000
Scenariul 2 – Perspective 3D	-
Scenariul 3 - Realizarea unui nou terminal de pasageri pe un alt amplasament, a constructiilor si infrastructurii aferente, precum si optimizarea activitatii pentru includerea in fluxul tehnologic a infrastructurii existente	Scara 1:2000
Scenariul 3 – Cai rutiere si feroviare de acces	Scara 1:10000
Scenariul 3 – Perspective 3D	-



UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale
2014-2020

MEMORIU TEHNC DE PREZENTARE

CONȚINUT

1. DATE GENERALE	6
2. DEFINIREA OPTIUNILOR STRATEGICE – SCENARIII DE DEZVOLTARE – SARCINA 1	7
2.1. Scenariul 1 – Optimizarea infrastructurii si a spatiilor existente.....	7
2.1.1. Descrierea situatiei existente (suprafete de miscare, terminale de pasageri, capacitate de procesare).....	8
2.1.2. Investitii majore aflate in implementare.....	8
2.1.3. Investitii minime necesare pentru optimizarea activitatii aeroportului.....	9
2.2. Scenariul 2 – Construirea de facilitati suplimentare si cresterea capacitatii de procesare a terminalelor existente din amplasamentul actual - Dezvoltare pe VEST.....	9
2.2.1. Extindere suprafete de miscare.....	10
2.2.2. Extindere terminale de pasageri – Obiect A.....	14
2.2.3. Turn de control inglobat in structura terminalului de pasageri – Obiect A’.....	18
2.2.4. Parcare supraetajata de scurta durata – Obiect B.....	18
2.2.5. Terminal cargo – Obiect C.....	19
2.2.6. Hangar elicoptere (HELI AVIA SERVICE) – Obiect D – nu face obiectul proiectului.....	19
2.2.7. Parcare lunga durata / angajati aeroport – Obiect E.....	20
2.2.8. Drumuri de acces catre aeroport - Obiect F.....	20
2.2.9. Drumuri si platforme tehnologice interioare – Obiect G.....	20
2.2.10. Hangar echipamente handling – Obiect H.....	21
2.2.11. Cladire energetica – Obiect I.....	21
2.2.12. Gospodarie de apa - Obiect J.....	21
2.2.13. Rezervor apa potabila 500mc – APAVITAL – Obiect K – nu face obiectul proiectului.....	22
2.2.14. Posturi de control acces – Obiect L.....	22
2.2.15. Imprejmuire incinta – Obiect M.....	22
2.2.16. Retele exterioare.....	23
2.3. Scenariul 3 – Realizarea unui nou terminal de pasageri pe un alt amplasament (pe partea de est a pistei existente), a constructiilor si infrastructurii aferente acestuia, precum si optimizarea activitatii pentru includerea in fluxul tehnologic a infrastructurii existente – Dezvoltare EST.....	26
2.3.1. Suprafete de miscare aeroportuare.....	27
2.3.2. Terminal de pasageri – Obiect A.....	29
2.3.3. Terminal cargo – Obiect B.....	31
2.3.4. Hangar echipamente handling – Obiect C.....	31
2.3.5. Depozit carburanti – Obiect D.....	32
2.3.6. Gospodarie de apa – Obiect E.....	33
2.3.7. Cladire energetica – Obiect F.....	34
2.3.8. Turn control – Obiect G.....	34
2.3.9. Remiza PSI – Obiect H.....	35
2.3.10. Posturi de control acces – Obiect I.....	35
2.3.11. Drumuri si platforme tehnologice interioare – Obiect J.....	35
2.3.12. Gospodarie de procesare deseuri aeroportuare – Obiect K.....	36
2.3.13. Parcare auto – scurta durata – Obiect L.....	36
2.3.14. Parcare auto – lunga durata – Obiect M.....	36
2.3.15. Drumuri de acces la aeroport – Obiect N.....	36



UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale
2014-2020

2.3.16.	<i>Drum perimetral de securitate – Obiect O</i>	37
2.3.17.	<i>Drumuri de acces principale– Obiect P</i>	37
2.3.18.	<i>Imprejmuire incinta – Obiect R</i>	37
2.3.19.	<i>Rețele exterioare</i>	38
2.3.20.	<i>Optimizare infrastructura existenta pentru deservirea aviatiei utilitare, medicale si de business</i>	41
3.	ESTIMARI INFORMATIVE DE COST	41
4.	EVALUAREA OPTIUNILOR STRATEGICE – SARCINA 2	42
4.1.	Evaluarea constrangerilor externe care pot influenta scenariile de dezvoltare.....	42
4.2.	Evaluarea constrangerilor operationale in perioada de implementare a investitiei. Capacitati si posibilitati de extinderi ulterioare.....	44
4.3.	Evaluarea implicatiilor tehnice asupra obiectivelor existente.....	47
4.4.	Evaluarea incipienta a impactului asupra mediului si a vulnerabilitatilor fata de schimbarile climatice.....	48
4.5.	Estimari incipiente de cost.....	53
4.6.	Evaluarea riscurilor de implementare.....	53
5.	STABILIREA OPTIUNII STRATEGICE RECOMANDATE – SARCINA 3	53
5.1.	Notarea constrangerilor, riscurilor si a implicatiilor tehnico - financiare.....	54
5.2.	Stabilirea punctajelor finale in baza ponderilor prestabilite.....	55
6.	CONCLUZII SI RECOMANDARI	55
7.	GRAFIC INFORMATIV DE DERULARE A INVESTITIEI PENTRU SCENARIUL RECOMANDAT	57



UNIUNEA EUROPEANĂ



1. DATE GENERALE

Contract:	nr. 32 / 18.03.2020
Denumirea Contractului:	<i>„Master Plan Integrat si SF Dezvoltarea Aeroportului International Iasi”.</i>
Autoritatea Contractanta:	R.A. AEROPORTUL IASI
Sediul Autoritatii Contractante:	Strada Moara de Vânt, nr. 34, Iasi, Cod Postal: 700377, Romania
Date de contact:	Adresa de e-mail: achizitii@aeroport.ro; Nr de telefon: +40 232271590; Fax: +40 232271570
Proiectant :	Asocierea CONSITRANS S.R.L. – 3TI PROGETTI ITALIA INGEGNERIA INTEGRATA SPA Lider de Asociere S. C. CONSITRANS S.R.L.
Sediul Liderului de Asociere:	Str. Polona nr. 56, Sector 1, Bucuresti, Romania
Date de contact:	tel.: 021.210.60.50 fax: 021.210.79.66
Ordin de incepere :	25.03.2020, emis de R.A. AEROPORTUL IASI
Director Tehnic din partea Autoritatii Contractante :	Ing. Cosmin PRICOP
Manager de Proiect S.C. CONSITRANS S.R.L.:	Ing. Alexandru Daniel BARBUCEANU



UNIUNEA EUROPEANĂ



2. DEFINIREA OPTIUNILOR STRATEGICE – SCENARIILOR DE DEZVOLTARE – SARCINA 1

Scopul acestui raport este acela ca, pe baza analizelor anterioare privind evaluarea situatiei existente, evidentierea principalelor disfunctionalitati si prognozele privind evolutia traficului aerian, sa se modeleze strategia de dezvoltare pe termen mediu si lung a Aeroportului International Iasi.

Pentru dezvoltarea Aeroportului International Iasi se propun 2 scenarii distincte pentru care se vor analiza principalele constrangeri tehnice si operationale, estimari incipiente de cost, impactul asupra mediului si riscurile de implementare. De asemenea este prezentat si inca un scenariu in care analizata si situatia existenta a aeroportului, cu descrierea principalelor obiective aflate in curs de implementare, precum si investitiile minimale ce ar trebui realizate pentru asigurarea desfasurarii traficului aerian si a deservirii la sol a aeronavelor in conditii de maxima siguranta.

Scenarii analizate:

- **Scenariul 1 – Optimizarea infrastructurii si a spatiilor existente**

In cadrul acestui scenariu sunt evidentiata investitiile majore ce sunt in curs de implementare precum si investitiile minimale ce ar trebui realizate pentru asigurarea desfasurarii traficului aerian si a deservirii la sol a aeronavelor in conditii de maxima siguranta.

- **Scenariul 2 - Construirea de facilitati suplimentare si cresterea capacitatii de procesare a terminalelor existente din amplasamentul actual – Dezvoltare pe VEST**

In cadrul acestui scenariu este analizata dezvoltarea facilitatilor aeroportului pe amplasamentul actual (partea de vest a pistei de decolare aterizare): extinderea suprafetelor de miscare si a terminalelor de pasageri, realizarea unor noi cai de acces care sa asigure legatura aeroportului cu Municipiul Iasi si zonele limitrofe, extinderea capacitatii de parcare pentru autoturisme si crearea de facilitati cargo.

- **Scenariul 3 - Realizarea unui nou terminal de pasageri pe un alt amplasament (pe partea de est a pistei existente), a constructiilor si infrastructurii aferente acestuia, precum si optimizarea activitatii pentru includerea in fluxul tehnologic a infrastructurii existente – Dezvoltare pe EST**

In cadrul acestui scenariu este analizata dezvoltarea aeroportului pe partea estica a pistei de decolare aterizare, pe terenul aflat in proprietatea Consiliului Judetean Iasi, prin crearea tuturor facilitatilor necesare functionarii unui aeroport international:

- suprafete de miscare racordate la pista existenta (cai de rulare, platforme);
- terminal de pasageri ce cuprinde spatii comerciale, tehnice si administrative;
- remiza PSI;
- turn de control;
- terminal cargo;
- depozit de carburanti;
- cladire energetica si gospodarie de apa pentru asigurarea utilitatilor necesare;
- puncte de control acces;
- drumuri de acces si spatii de parcare;
- drumuri si platforme tehnologice.

De asemenea, in cadrul acestui scenariu va fi analizata si optimizarea si includerea in fluxul tehnologic a infrastructurii existente pe partea de vest.

2.1. Scenariul 1 – Optimizarea infrastructurii si a spatiilor existente

In cadrul acestui scenariu este prezentata situatia existenta a aeroportului, proiectele ce se afla in stadiul de implementare in cursul anului 2020, precum si investitiile minime necesare ce ar trebui realizate pentru eficientizarea accesului la aeroport si a operatiunilor de deservire a aeronavelor la sol, astfel incat aceasta activitate sa se desfasoare in conditii de maxima siguranta.



UNIUNEA EUROPEANĂ



2.1.1. Descrierea situatiei existente (suprafete de miscare, terminale de pasageri, capacitate de procesare)

In prezent Aeroportul Iasi dispune de urmatoarele suprafete de miscare aeroportuare:

- Pista de decolare aterizare

Pista de decolare aterizare cu directiile de operare 14-32 are lungimea de 2400m si latimea totala de 60m (45m - parte portanta, incadrata de doua acostamente a cate 7.5m fiecare). Pista este prevazuta cu 3 buzunare de intoarcere: doua pe capete, dimensionate pentru aeronave de categorie „D” si un buzunar intermediar dimensionat pentru aeronave de categorie „C”. Structura rutiera a pistei de decolare aterizare este de tip semirigid, cu imbracaminte din straturi asfaltice si este dimensionata pentru o capacitate portanta echivalenta unui numar PCN 70 F/D/W/T/.

Pista este prevazuta cu balizaj luminos de categoria a II-a pe ambele directii de operare, fiind echipata cu echipamente de radionavigatie de tip ILS numai pe directia de operare 14 (NORD).

- Cale de rulare Alfa

Calea de rulare Alfa face legatura intre pista de decolare aterizare si platforma de stationare si are lungimea de aproximativ 260m si latimea totala de 38m (23m - parte portanta, incadrata de doua acostamente a cate 7.5m fiecare).

Structura rutiera a caii de rulare este de tip semirigid, cu imbracaminte din straturi asfaltice, avand o capacitatea portanta similara cu cea a pistei de decolare aterizare.

Calea de rulare este prevazuta cu balizaj luminos de categoria a II-a, fiind format din: balizaj axial, balizaj marginal, balizaj pozitie de asteptare la pista, panouri luminoase.

- Platforma de debarcare imbarcare si cale de rulare Delta adiacenta acesteia.

Platforma de debarcare imbarcare cu dimensiunile de 78.50 x 356m ce asigura spatiul de stationare pentru urmatoarele tipuri de aeronave:

- 6 aeronave cod „C”
- 3 aeronave cod „C”, cu anvergura de maxim 28m (ATR42/72, Fokker F100 sau similare)
- o pozitie alternativa pentru aeronave cod „D”

Structura rutiera a platformei este de tip rigid, cu imbracaminte din beton de ciment, asigurand o capacitate portanta echivalenta unui numar PCN 70 R/D/W/T.

Platforma este prevazuta cu balizaj marginal, iluminatul fiind asigurat de 4 piloni P1, P2, P3, P4 echipati cu proiectoare.

Din punct de vedere al deservirii pasagerilor, Aeroportul International Iasi dispune in prezent de 3 terminale de pasageri, dupa cum urmeaza:

- Terminal T1 – este vechiul terminal de pasageri al aeroportului si este folosit ocazional pentru curse charter sau curse speciale. Are o capacitate de procesare de 160 pasageri/ora, fiind deservit de 4 birouri de check-in si 2 porti de scanare. In Terminalul T1 se regasesc si spatiile administrative ale aeroportului.
- Terminal T2 – a fost inaugurat in anul 2012 avand o suprafata de 1210mp si o capacitate de procesare de 200 pasageri/ora, fiind utilizat pentru zborurile interne. Terminalul T2 dispune de 4 birouri check-in si doua porti de scanare.
- Terminal T3 – a fost inaugurat in anul 2015 si are o capacitate de 320 pasageri/ora, fiind utilizat in principal pentru zborurile externe. Terminalul T3 dispune de 6 birouri check-in si o suprafata totala de 3600mp.

2.1.2. Investitii majore aflate in implementare

In cursul anului 2020, la Aeroportul International Iasi se afla in stadiul de implementare urmatoarele investitii majore:



UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale
2014-2020

- „Suplimentarea capacitatilor de operare pentru pista de decolare aterizare si platforma de stationare a aeronavelor” – ce consta in extinderea spre sud a platformei de debarcare imbarcare existente cu 270m si realizarea unei noi cai de rulare, ce va asigura o noua legatura cu pista de decolare aterizare. Prin implementarea acestui proiect, in urma extinderii platformei de debarcare imbarcare, inclusiv reconfigurarea marcajelor pe platforma existenta, vor fi asigurate 13 pozitii pentru parcare aeronavelor, dupa cum urmeaza:
 - 1 pozitie – aeronave cod „D”
 - 12 pozitii – aeronave cod „C”
- „Hangar Aerostar” – consta in realizarea unui hangar de mentenanta aeronave, ce se va racorda la extinderea platformei de debarcare imbarcare mentionate mai sus.

2.1.3. Investitii minime necesare pentru optimizarea activitatii aeroportului

Una din problemele stringente ale aeroportului, semnalata si de catre companiile de handling in chestionarele din Raportul II, o reprezinta lipsa spatiilor de parcare pentru echipamentele de handling, precum si starea precara a drumurilor tehnologice din zona tehnica a aeroportului, fapt ce duce la contaminarea suprafetelor de miscare cu pamant si noroi, aspect interzis de reglementarile aeronautice, precum si la necesitatea realizarii de reparatii repetate si costisitoare a utilajelor din dotare.

Pentru rezolvarea acestei probleme, in anul 2019 a fost elaborat un studiu de fezabilitate pentru realizarea unui garaj de echipamente si a unor platforme si drumuri tehnologice in zona tehnica a aeroportului, studiu ce ar trebui continuat si implementat in cel mai scurt timp posibil.

O alta problema a aeroportului Iasi o reprezinta dezvoltarea deficitara a traficului auto, inclusiv subdimensionarea cailor principale de acces catre aeroport care traverseaza cea mai mare zona de agrement a Municipiului Iasi, fiind un drum virajat si cu declivitati mari, ce nu are posibilitate de extindere.

In acest sens, tinand cont si de realizarea noului hangar Aerostar care va genera trafic suplimentar, este necesar sa se realizeze o noua cale de acces rutiera catre sud, care sa asigure legatura dintre zona parcarii din fata terminalelor de pasageri cu strada Aeroportului.

2.2. Scenariul 2 – Construirea de facilitati suplimentare si cresterea capacitatii de procesare a terminalelor existente din amplasamentul actual - Dezvoltare pe VEST

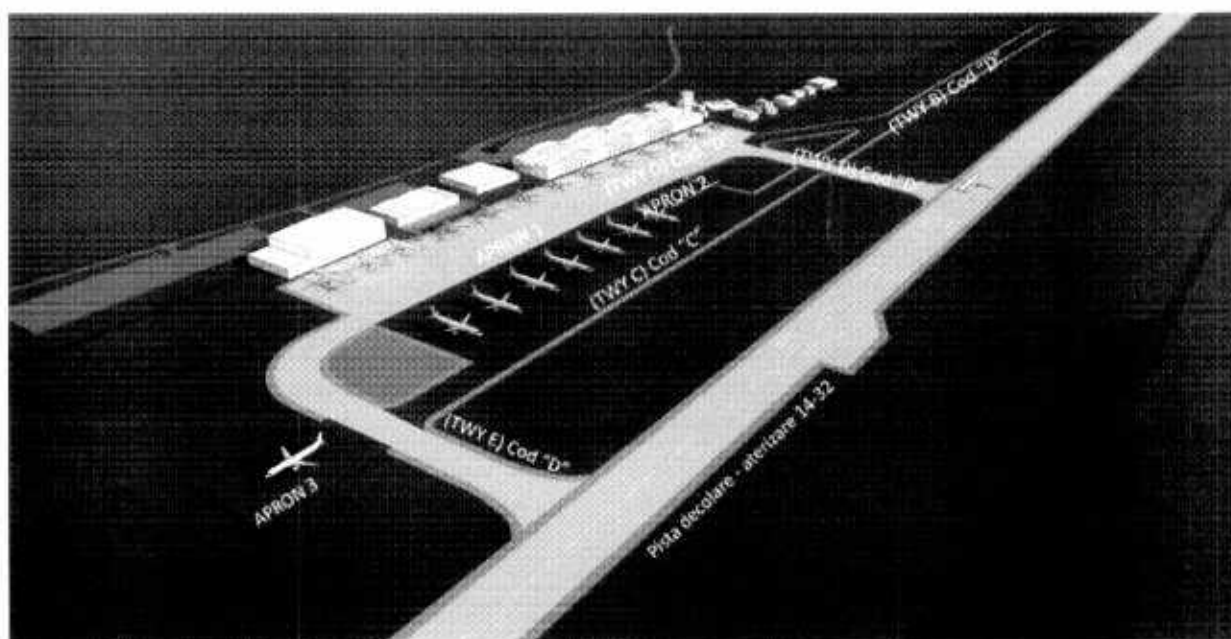
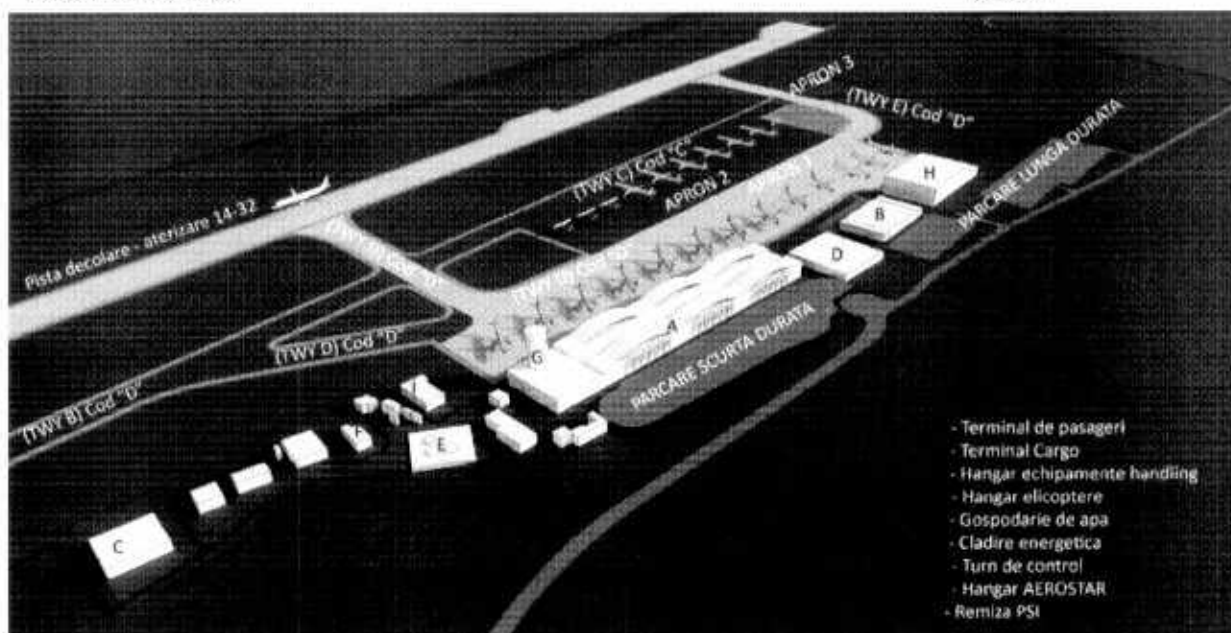
In cadrul acestui scenariu este analizata dezvoltarea facilitatilor aeroportului pe amplasamentul actual (partea de vest a pistei de decolare aterizare), astfel incat sa fie posibila cresterea capacitatii de procesare a terminalelor de pasageri, suplimentarea suprafetelor de parcare pentru aeronave si eficientizarea circulatiei acestora, prin crearea unor noi legaturi cu pista de decolare aterizare, realizarea unui terminal cargo, precum si asigurarea unor noi cai de acces rutier, care sa asigure legaturi rapide ale aeroportului cu artere importante ale Municipiului Iasi.



UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale
2014-2020



2.2.1. Extindere suprafete de miscare

In cadrul acestui scenariu de dezvoltare se propune realizarea mai multor suprafete de miscare pe amplasamentul actual al aeroportului, ce au drept scop:

- suplimentarea capacitatii de operare a pistei de decolare aterizare, prin crearea unei retele de cai de rulare care sa asigure un acces rapid la platforma de debarcare imbarcare, astfel incat timpul de rulaj al aeronavelor pe pista sa fie cat mai redus;
- suplimentarea spatiilor de parcare pentru aeronave.



UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale
2014-2020

Este de mentionat faptul, ca pentru crearea noii retele de cai de rulare si spatii de parcare este necesar sa se demoleze in totalitate fosta pista de decolare aterizare.

Suprafete de miscare propuse:

a. Cale de rulare Bravo – TWY B

Calea de rulare Bravo va avea o lungime de cca. 1100m si va asigura legatura intre pista de decolare aterizare (la o distanta de 445m fata de pragul 14, prin spatele echipamentului de radionavigatie ILS-GP14) si calea de rulare Alfa, sau platforma de debarcare imbarcare, prin prelungirea caii de rulare Delta. Aceasta va favoriza degajarea pistei de catre aeronavele care aterizeaza pe directia 32, astfel incat timpul de ocupare al pistei sa fie cat mai mic. De asemenea, va favoriza si rulajul aeronavelor catre capatul 14, pentru decolarea pe directia 14-32.

Aceasta va avea o latime portanta de 23m, fiind incadrata de acostamente de 7.5m latime si asigura rulajul fara restrictii a aeronavelor de categorie maxim „D”.

b. Cale de rulare Charlie – TWY C

Calea de rulare Charlie face legatura intre caile de rulare Alfa si Echo, fiind paralela cu pista de decolare aterizare (la o distanta interax de 170m) si cu calea de rulare Delta (la o distanta de 132m).

Calea de rulare Charlie are o lungime de 640m si asigura rulajul aeronavelor de cod maxim „C”, ce elibereaza pozitiile de parcare de pe platforma Apron 2 si se deplaseaza catre caile de rulare Alfa, Bravo sau Echo ce asigura legatura cu pista de decolare aterizare.

c. Cale de rulare Delta (in continuarea celei existente) – TWY D

In continuarea caii de rulare existente Delta, adiacente platformei APRON 1, se va realiza o legatura care ca asigura rulajul aeronavelor de categorie „D” catre calea de rulare Bravo, facilitand astfel un acces cat mai rapid catre directia de nord a pistei de decolare aterizare. Calea de rulare Delta (extinsa) va avea o lungime de cca.200m si o latime portanta de 23m, fiind incadrata de acostamente a cate 7.5m fiecare.

d. Platforma debarcare imbarcare - APRON 2

Noua platforma de debarcare imbarcare Apron 2, se va dezvolta pe suprafata cuprinsa intre caile de rulare Alfa, Charlie, Delta si Echo. Aceasta va avea o suprafata de cca. 46300mp si va asigura spatiul de parcare pentru 10 aeronave, dupa cum urmeaza:

- 7 aeronave de categorie „C”
- 3 aeronave de categorie „C”, cu anvergura aripilor de maxim 28.00m (ATR 42 / 72).

Acest necesar a locurilor de parcare a rezultat din calculul numarului mediu de pasageri / aeronava, in corelare cu capacitatea de procesare a terminalului nou proiectat, dupa cum urmeaza:

Calculul numarului mediu de pasageri / aeronava

Nr. Crt.	Tip aeronava	Numar maxim pasageri (single class)	Nivel mediu de umplere *	Pax/aeronava
1	Aeronave uzuale - curse internationale			
1.1	B737 - 300	130	75%	98
1.2	B737 - 500	122	75%	92
1.3	B737 - 700	148	75%	111
1.4	B737 - 800	180	75%	135
1.5	B737 MAX 8	200	75%	150
1.6	A318	124	75%	93
1.7	A319	140	75%	105
1.8	A320	180	75%	135



UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale
2014-2020

1.9	A321	220	75%	165
1.10	A320 NEO	195	75%	146
1.11	Embraer E195	116	75%	87
1.12	ATR 72	70	75%	53
Numar mediu de pasageri / aeronava - curse internationale =				106
2	Aeronave uzuale - curse interne			
2.1	B737 - 300	130	70%	91
2.2	B737 - 500	122	70%	85
2.3	B737 - 800	180	70%	126
2.4	A318	124	70%	87
2.5	A320	180	70%	126
2.6	ATR 72	70	80%	56
2.7	ATR 42	40	80%	32
Numar mediu de pasageri / aeronava - curse interne =				86

Nota:

Nivelul mediu de umplere va fi mai mare in cazul aeronavelor configurate pe mai multe clase de confort. In calculul de mai sus s-a considerat capacitatea maxima a aeronavelor, in configuratia single class - economy.

Trafic / pozitii parcare	Trafic international	Trafic intern
Pasageri pe ora de varf (sosiri / plecari)	950	300
Pozitii parcare curse internationale si interne	9	4
Pozitii de parcare alocate hub-uri companii aeriene	4	
Pozitii de parcare - cargo	3	
Pozitii parcare aviatie business, utilitara, medicala	3	
Total locuri de parcare ora necesare pentru ora de varf	13	
Total locuri de parcare (existente + proiectate) - VEST	23	

Nota:

1. Pentru cursele interne s-au considerat 4 pozitii de parcare pentru ora de varf, pentru deservirea urmatoarelor relatii:

- Iasi - Bucuresti
- Iasi - Cluj Napoca
- Iasi - Timisoara
- Iasi Constanta (sezon estival)

Din motive de obstacolare, positionarea aeronavelor pe platforma Apron 2 se va realiza doar cu botul catre pista de decolare aterizare, astfel ca accesul acestora la pozitii de parcare se va face doar din calea de rulare Delta.

Toate pozitii de parcare propuse pe platforma Apron 2 vor fi utilizate in procedura „self manouverind”.

e. Platforma pentru parcare izolata a aeronavelor - APRON 3



UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale
2014-2020

Pentru parcare aeronavelor aflate într-o situație de urgență, despre care se cunoaște sau se presupune că este supusă unei deturnări, sau care din alte motive necesită izolarea față de restul activităților normale de pe aeroport, se va realiza Platforma Apron 3, ce va putea asigura spațiul de parcare pentru o aeronavă de tip „C” sau „D”. Aceasta va avea dimensiunile de 45 x 100m și va fi încadrată de acostamente de 7.5m lățime.

Amplasamentul platformei Apron 3 a fost stabilit astfel încât în jurul aeronavei staționate să se asigure un perimetru de siguranță pe o rază de cel puțin 100m față de celelalte poziții de parcare sau alte construcții aflate în zonă.

Structuri rutiere suprafețe de mișcare:

Structurile rutiere propuse vor avea următoarea alcătuire informativă:

Cai de rulare – zona portanta

- 5cm strat de uzură – BAA16
- 8cm strat de legătură – BAD20
- 22cm strat de bază – AAB31.5
- Geocompozit antifisură
- 25cm agregate naturale stabilizate cu lianți hidraulici
- 55cm fundație din balast
- 30cm strat de forma din material local îmbunătățit cu lianți hidraulici

Platforma debarcare imbarcare

- 41cm îmbracaminte din beton BcR 5.0
- 25cm agregate naturale stabilizate cu lianți hidraulici
- 50cm fundație din balast
- 30cm strat de forma din material local îmbunătățit cu lianți hidraulici

Acostamente

- 5cm strat de uzură – BAA16
- 8cm strat de legătură – BAD20
- 22cm strat de bază – AAB31.5
- Geocompozit antifisură
- 25cm agregate naturale stabilizate cu lianți hidraulici
- 55cm fundație din balast
- 30cm strat de forma din material local îmbunătățit cu lianți hidraulici

Balizaj suprafețe de mișcare, iluminat platforma și instalații electrice:

Caile de rulare proiectate vor fi prevăzute cu următoarele sisteme de balizaj:

- Sistem axial;
- Sistem barete stop și de așteptare Holding position;
- Sistem marginal cai de rulare și panouri de semnalizare pentru circulația la sol;
- Comanda și monitorizarea lampilor axiale și ale baretelor de oprire;

Platformele proiectate vor fi prevăzute cu următoarele sisteme de balizaj:

- Sistem marginal platforma;
- Sistem panouri de informare apron;
- Sistem de ghidare la parcare self-manoeuvring ASM;
- Comanda și monitorizarea lampilor axiale și self manoeuvring;

Iluminarea platformei se va face cu ajutorul pilonilor prevăzuți cu proiectoare, iar pentru noile poziții de parcare aeronave vor fi prevăzute sisteme de prize pentru alimentare cu energie electrică.



UNIUNEA EUROPEANĂ



2.2.2. Extindere terminale de pasageri – Obiect A

În cadrul acestui scenariu este prezentată dezvoltarea terminalelor existente (partea de vest a pistei de decolare / aterizare) astfel încât să fie posibilă creșterea capacității de procesare a pasagerilor la minim 3,5 milioane de pasageri pe an, cu posibilitatea de procesare de maxim 5 milioane de pasageri pe an (prin optimizări ale spațiilor interioare).

Terminalul este dimensionat la o capacitate de procesare de câte 1.250 pasageri (pax) la ora de vârf, atât pentru traficul de plecări, cât și pentru traficul de sosiri.

Din acești pasageri în traficul de plecări se prevăd pentru ora de vârf :

- 950 pax/ora de vârf plecări în trafic internațional;
- 300 pax/ora de vârf plecări în trafic intern.

Pentru traficul de sosiri se prevăd pentru ora de vârf :

- 950 pax/ora de vârf sosiri în trafic internațional;
- 300 pax/ora de vârf sosiri în trafic intern.

Deficiente ale terminalelor existente:

Analizând situația existentă, în prezent sunt trei terminale, cu funcțiuni diferite :

- *Terminalul T1* - construit în anii *60, total necorespunzător ca partiu și dimensiunea traficului de pasageri, fiind folosit doar pentru birourile administrației aeroportului.
- *Terminalul T2* - are o suprafață de 1.200 mp și folosit în prezent doar pentru traficul intern. Acesta are suprafețe necorespunzătoare - prea mici pentru funcțiunile și procesarea pasagerilor.
- *Terminalul T3* - are o suprafață de cca. 3.200 mp și este folosit pentru traficul internațional de pasageri. Acesta are multiple deficiențe de proiectare inițiale și este prea mic pentru volumul actual al traficului.

Din punct de vedere a deficiențelor de concepție inițială, menționăm următoarele:

- holul de sosiri prea mic, fapt care duce la cozi de așteptare în exteriorul terminalului, cu pasagerii expuși disconfortului în cazul unor intemperii.
- spațiul pentru controlul de securitate al bagajelor de cală este mult prea mic pentru desfășurarea în bune condiții a operațiunilor de control, a montării echipamentelor, cu un disconfort evident pentru personalul care lucrează în acest compartiment, ducând în multe situații la blocaje a operațiunilor.
- zona de check-in din holul public, care prin modul de amplasare și organizare nu permite dezvoltarea ei prin creșterea numărului de pupitre în caz de marire a traficului.
- Din informațiile culese la fața locului, sunt deficiente și în ceea ce privește construirea rețelelor exterioare și a instalațiilor interioare, în special sanitare, datorită faptului că deși studiul geologic a arătat că terenul pe care este construit terminalul este sensibil la înmuiere, conductele din infrastructura terminalului nu au fost protejate prin montarea lor în canale betonate, fapt care a dus la infiltrații în teren.

Terenul în pantă dintre parcare publică și accesul auto dinspre oraș și platforma de avioane a dus la diferențe de cote ale pardoselii între terminale, atât în ceea ce privește sistematizarea verticală a terenului cât și în interiorul unora dintre ele. Astfel :

- Terminalul T1 are o mare diferență de nivel la interior între accesul dinspre parcare publică și ieșirea spre platforma de avioane;



UNIUNEA EUROPEANĂ



- Terminalul T2 are accesul dinspre parcare la o cota diferita fata de T1, cu cca 1,0m mai sus, dar iesirea spre platforma de avioane este la acelasi nivel cu cea de la zona publica, dar sub cota platformei, ajungandu-se la platforma pe alei carosabile sau pietonale in panta.
- Terminalul T3 are cota intrarii dinspre parcare publica mai sus decat cota terminalului T2, dar aceasta cota este mentinuta pe toata suprafata in interior si este la acelasi nivel cu cea a platformei de avioane.

Dezvoltarea unui nou terminal se poate face in **zona de vest** in mai multe etape, care pe parcurs vor duce la demolarea acestor trei terminale existente si inlocuirea lor cu o aerogara noua, care va asigura toate conditiile corespunzatoare pentru procesarea unui trafic de pasageri si bagaje la cerintele actuale pe plan intern si international. Cota zero a acestei constructii noi va fi la nivelul platformei de avioane, asigurandu-se preluarea diferentiei de nivel dintre cota accesului auto si a parcarii publice si cota zero a terminalului prin sistematizarea verticala a terenului de pe latura de vest a noului terminal.

Noua aerogara va fi o constructie cu trei nivele: subsol, parter si etaj. La subsol vor fi amplasate toate spatiile necesare efectuarii controlului de securitate pentru bagajele de cala, incaperi tehnice, vestiare, atat pentru personal cat si pentru SRI si Politia de Frontiera. Pentru a asigura legatura functionala intre toate compartimentele terminalele T1, T2 si T3 nu pot fi pastrate pentru ca nu pot fi modificate sau adaptate pentru a intra in componenta noii aerogari. Mai mult, Terminalul T3 nu poate fi pastrat si pentru ca nu s-ar putea asigura continuitatea in subsol si la etaj, intre tronsoanele construite initial in etapele 1 si 2 de dezvoltare.

Includerea terminalului T3 in noua aerogara propusa, construirea unui subsol pe sub constructia existenta si a unui etaj peste, ar duce la costuri de realizare foarte mari, cerand interventii foarte costisitoare pentru realizarea infrastructurii, fundatii pentru noua structura, realizarea unui subsol intr-un teren sensibil la inmuiere, cu luarea masurilor corespunzatoare pentru evitarea accidentelor sau altor evenimente nedorite: tasari parțiale, distrugerii prin deteriorari ale structurilor existente, etc. Ar fi necesare expertize tehnice detaliate, pentru a se vedea dacă se poate interveni asupra constructiei actuale.

Legatura dintre tronsoanele construite in etapa 1 sau etapa 2 nu se poate realiza prin alte zone, ocolind terminalul T3, iar mentinerea acestuia in starea actuala ar duce la disfunctionalitati in ceea ce priveste organizarea fluxurilor de pasageri si bagaje in noua aerogara, chiar daca se va asigura recompartimentarea acestuia.

Etapizarea lucrarilor de executie:

- *Etapa 1* - se construiește, spre latura de sud a Terminalului 3 existent, un tronson de terminal nou cu subsol, parter si etaj, fatadele est si vest ale constructiei noi fiind aliniate cu cele existente. Noua constructie se realizeaza pe teren liber, modificand accesul auto existent, prin ocuparea unei parti din parcare actuala si reconfigurarea accesului auto.
Noul tronson de terminal va contine holuri publice legate de holul public al Terminalului 3, la parter si va include zone de control de securitate pentru pasageri si bagaje de mana, pentru plecari interne si internationale, precum si zone de control de securitate pentru bagajele de cala in subsol. Parterul si etajul vor contine holuri pentru plecari interne si internationale, precum si holul de recuperare bagaje pentru sosirile interne, preluate in totalitate din Terminalul 2.
- *Etapa 2* - in etapa a doua se va proceda la demolarea Terminalului 2, pe locul acestuia cat si pe terenul liber de pe latura de est a Terminalului 1, se va construi un nou tronson, tot pe subsol, parter si etaj. La parter acest tronson va cuprinde holul public cu zone de check-in si zona de asteptare pentru sosiri internationale, holul de sosiri internationale cu zona de control pasapoarte, holul de recuperare bagaje de cala pentru sosiri internationale, cat si zona de vama. In subsol se vor gasi zone de descarcare bagaje de cala pentru sosirile internationale si benzile de bagaje care ajung la parter, in sala de recuperare bagaje. Tot in subsol se vor gasi si zonele de detentie administrativa, precum si vestiare pentru personalul aeroportuar, pentru politia de frontiera, vama, SRI, incaperi tehnice si spatii de depozitare. La etaj se vor gasi si birourile administratiei aeroportuare, precum si in parterul din tronsonul construit pe latura de est a Terminalului 1.



UNIUNEA EUROPEANĂ



- **Etapa 3** - in etapa a treia se vor demola terminalele T1 si T3, pe locul acestora completandu-se terminalul nou propus, prin integrarea noilor corpuri in constructia finala a terminalului. Ambele tronsoane construite in etapa a treia vor fi construite pe parter, subsol si etaj, asigurand in final suprafetele necesare pentru functionarea unui terminal cu cca 3,5 milioane de pasageri pe an, prin integrarea lor ca functionalitate in constructia finala care cuprinde cele trei etape de realizare.

Este de mentionat faptul ca in acest scenariu, fata de constructia propusa in aceasta etapa de dezvoltare, din cauza restrictiilor de amplasament, nu vor mai fi posibile extinderi ulterioare.

Dimensionare suprafete:

In varianta de dezvoltare pe Vest, pentru a se ajunge la suprafata necesara traficului estimat, anume 15.000,00 mp suprafata construita la sol si 45.000,00 mp suprafata desfasurata, dezvoltarea si extinderea aerogarii se va face in etape, sub trafic, astfel incat desfasurarea activitatii aeroportului sa aiba cat mai putin de suferit.

Dimensionarea terminalului s-a facut tinand cont de datele din Manualul IATA, privitoare la asigurarea spatiilor necesare pentru desfasurarea tuturor functiunilor din interiorul aerogarii, fara sincop si intarzieri, calculandu-se suprafetele necesare pentru:

- zonele de asteptare la check-in;
- zonele controlului de securitate pentru pasageri si bagajele de cabina;
- zona de control a pasapoartelor;
- zona de amplasare a aparatelor de scanare a pasapoartelor sau cabine de control pasapoarte
- numarul de benzi de bagaje si lungimea acestora din salile de recuperare a acestora.

Suprafetele necesare ale holurilor publice de la parter si etaj, ale holurilor de imbarcare pentru curse interne si/sau internationale, holurile pentru recuperarea bagajelor, au fost determinate tinand cont de metodologia si formulele de calcul din manualul IATA, in functie de suprafata specifica pe pasager si tip de trafic.

In plus se va tine cont de recomandarile privind majorarea spatiilor pentru asigurarea unor conditii corespunzatoare pentru desfasurarea traficului pe timpul pandemiei.

Recomandarile din documentatia internationala mentioneaza o suprafata cuprinsa intre 12...25mp arie construita desfasurata pe pasager pentru asigurarea unor conditii optime in traficul international, iar din datele mai recente, pentru unele aeroporturi cu trafic foarte mare, se mentioneaza necesitatea unor suprafete de pana la 30...35 mp arie construita desfasurata pe pasager.

Din documentatie s-a constatat, pe de alta parte ca aeroporturi din diverse tari, pentru un trafic asemanator, au o arie pe pasager apropiata de cea utilizata pentru acest proiect.

Aria desfasurata luata in calcul pentru noul terminal propus la Iasi, pentru ambele variante de dezvoltare, pe est sau pe vest, este identica, functiunile fiind repartizate pe nivele dupa aceleasi criterii.

In cadrul acestui scenariu, este de mentionat faptul ca din cauza restrictiilor de amplasament, in viitor nu vor mai putea fi realizate eventuale extinderi, in cazul in care traficul aerian va cunoaste o evolutie peste prognozele estimate.

a. Instalatii termice, ventilare si climatizare

In functie de destinatie, incalzirea spatiilor se va realiza cu radiatoare de tip panou sau cu ventiloconvectoare.

Agentul termic - apa calda va fi produs de centrala termica aflata in cladirea energetica. In cadrul terminalului va exista un punct termic, de unde se va face distributia catre punctele de consum ale terminalului. Deasemenea in cadrul punctului termic va exista si o instalatie de preparare apa calda menajera de consum.



UNIUNEA EUROPEANĂ



Apa racita va fi produsa cu ajutorul chillerelor. Instalatia de apa racita este deasemenea legata de punctul termic comutarea de la iarna la vara facandu-se in cadrul acestuia.

In punctul termic vor exista deasemenea circuite de alimentare cu agent termic apa calda/apa racita inclusiv pentru alimentarea bateriilor de incalzire/racire ale centralelor de tratare a aerului.

Pentru realizarea microclimatului interior atât în timpul verii cât și iarna, holurile vor fi deservite de agregate de aer condiționat cu recuperare, montate pe terasa cladirii, având funcționare independenta pentru fiecare spațiu. Aceste centrale vor asigura totodata și aerul proaspăt necesar din punct de vedere fiziologic.

Celelalte spatii vor fi climatizate cu ajutorul ventiloconvectoarelor, aerul primar fiind preparat de centrale de tratare a aerului special prevazute in acest scop.

Camerele cu destinatie tehnologica (ex.: camera UPS) se vor climatiza cu aparate de climatizare profesionale in detenta directa.

b. Instalatii interioare de alimentare cu apa rece si calda a obiectelor sanitare

Alimentarea cu apa rece se va face din rețeaua exterioara de apa potabila, prin bransamente din polietilena de inalta densitate PEHD, D= 50 – 63 mm. Alimentarea cu apa calda menajera se va face de la instalatia de preparare a apei calde menajere din centrala termica.

Distributia apei reci și a apei calde se va face prin conducte din polipropilena Random pentru apa rece și calda amplasate la plafonul parterului. Din conductele de distributie s-au prevazut coloane de alimentare cu apa rece și apa calda pentru fiecare grup sanitar.

c. Instalatii interioare de stingere incendii cu hidranti interiori

Conform Normativ P118/2/2013, anexa nr.3, pct 1 - gari, autogari, aerogari, cu volum mai mare de 25000 mc , debitul de apa pentru hidranti interiori, este de:

- $Q_{ii}=4,2$ l/s - doua jeturi in functionare simultana, cu care se va actiona timp de 60 de minute-pentru spatiile neprotejate cu instalatii automate de stingere cu sprinklere.
- $Q_{ii}=2,1$ l/s - un jet, pentru spatiile protejate cu instalatii automate de stingere cu sprinklere. Timpul teoretic de actionare a instalatiei de hidranti interiori este de 60 de minute;

Instalatiile interioare de alimentare cu apa a hidrantilor interiori se vor executa din teava de otel zincata Dn 2" – 2 1/2".

d. Instalatii interioare de stingere incendii cu sprinklere

In cladirea aerogarii se va prevedea o instalatie automata de stingere cu sprinklere, ce va fi realizata in sistem apa-apa. Debitul de apa pentru instalatia de sprinklere este $Q_{is}=30$ l/s, iar timpul de actionare este de 1,5 ore.

Instalatia automata de sprinklere va fi controlata prin intermediul unor aparate de control și semnalizare (ACS), pentru fiecare sector de sprinklere, amplasate in camerele tehnice de sprinklere. Camera tehnica sprinklere este o incapere care nu prezinta pericol de incendiu și are acces dinspre exterior. Intreaga instalatie va fi din teava de otel zincata cu diametrele 1/2" – Dn 150 mm.

Alimentarea cu apa pentru instalatia de sprinklere se va face de la statia de pompe sprinklere prin doua conducte din otel Dn150 la interior, respectiv PEHD 180 mm (rețeaua exterioara).

Capetele de sprinklere vor fi tip standard, cu pulverizare medie, temperatura de declansare de 68°C

e. Instalatii interioare de canalizare menajera



UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale
2014-2020

Canalizarea apelor uzate de la grupurile sanitare se va face prin conducte de legatura, coloane si colectoare orizontale din tuburi de polipropilena ignifugata $\varnothing 40 \div 110$ mm.

Evacuarea apelor uzate de la grupurile sanitare se va face prin racorduri $\varnothing 110$ mm la reseaua exterioara de canalizare menajera din incinta.

f. Instalatii interioare de canalizare pluviala

Captarea apelor pluviale de pe acoperisul aerogarii se va face prin receptori de ape pluviale Dn100, iar canalizarea se va realiza prin coloane din tuburi de polipropilena pentru canalizare. La baza tuturor coloanelor s-au prevazut piese de curatire. Coloanele situate pe perimetrul exterior al cladirii se vor racorda direct la caminele retelei exterioare de canalizare pluviala. Coloanele situate in zona centrala se vor racorda la colectoare PVC-KG \varnothing 315mm, SN8, pozate sub pardosela. Pe aceste colectoare s-au prevazut camine cu piese de curatire. Colectoarele va evacua apele la reseaua exterioara de canalizare pluviala.

g. Instalatii electrice

Terminalul de Pasageri va fi echipat cu urmatoarele instalatii electrice - curenti tari:

- Instalatii interioare de iluminat normal si de securitate acolo unde aceasta se impune.
- Instalatii interioare pentru prize alimentare consumatori neprioritari, prioritari si vitali.
- Instalatii interioare de forta - coloane de alimentare tablouri si echipamentele aferente.
- Tablourile electrice de distributie principale si secundare aferente fiecarei constructii in parte.
- Conductorul principal de impamantare, centura interioara de protective prin legare la pamant a fiecarei constructii in parte.
- Priza de pamant de protectie locala a fiecarei constructii cu rezistenta de dispersie $R_p < 10\Omega$ pentru priza de pamant comuna.
- Instalatia de protectie impotriva trasnetului.

Instalatii electrice - curenti slabi:

- Sistem avertizare incendiu.
- Sistem voce – date.
- Sistem control acces personal si public
- Sistem supraveghere video
- Sistem telefonie

2.2.3. Turn de control inglobat in structura terminalului de pasageri – Obiect A'

Turnul de control propus va fi legat si inglobat partial in aerogara extinsa, in partea unde vor fi amplasate birourile administratiei aeroportuare. Acest turn va trebui construit in etapa a doua de dezvoltare a aerogarii. Accesul in turn va fi controlat si securizat si permis doar personalului ROMATSA. Va exista un acces direct din exterior la parterul turnului, iar altul din zona birourilor aeroportului. Inaltimea finala a turnului de control se stabili in functie de planul de obstacolare al pistei de decolare aterizare

In afara vigiei pentru controlul traficului aerian, turnul va avea camere tehnice, camere de odihna si grupuri sanitare si orice alte functiuni ce vor fi stabilite in etape urmatoare, de comun acord cu reprezentantii ROMATSA.

2.2.4. Parcare supraetajata de scurta durata – Obiect B

Pentru marirea numarului de locuri in parcare de scurta durata, se propune construirea unei parcare etajate pe doua nivele (P+2E). Accesul in aceasta parcare se va face ca si in prezent din drumul Aeroportului, iar circulatia vehiculelor prin fata aerogarii se va face in sens unic. La nivelul solului este un acces cu doua benzi de sens unic una langa alta, trotuar, care permite stationarea de scurta durata pentru



UNIUNEA EUROPEANĂ



coborarea/urcarea pasagerilor in masini si a doua banda pentru asigurarea continuitatii traficului si a depasilor. Paralel cu acest prim acces este un al doilea acces, tot la nivelul solului, si tot cu doua benzi pe sens unic, pe care vor circula autobuze si autocare si taxiurile, care vor aduce si lua pasagerii de la aeroport. Pe acest al doilea carosabil exista locuri de parcare-stationare pentru vehicule mari (autobuze, autocare, microbuze) si 14 locuri pentru stationare taxiuri

Accesul in parcare de scurta durata la nivelul solului se face din drumul principal, in coltul de S-V al aerogarii, pe doua benzi, prin care se ajunge la 3 posturi de control cu bariere, care permit intrarea in aceasta parcare. Un al doilea acces in aceasta parcare la nivelul solului este pe latura de vest a parcarii, in imediata vecinatate, spre sud, a intrarii autovehiculelor in zona sterila.

De la nivelul solului, se poate urca la nivelele 1 si 2 printr-o rampa elicoidala cu sens unic aflata pe latura de sud a parcarii, iar coborarea se face tot printr-o rampa elicoidala, tot cu sens unic, aflata pe partea de nord a parcarii.

Numarul total de locuri de parcare estimat in aceasta faza va fi de 550.

De la nivelele superioare se poate ajunge la parter prin 5 noduri de circulatie verticala cu lifturi si scari, existand de asemenea si doua pasarele pietonale de legatura cu holul aerogarii de la nivelul 2 al parcarii.

2.2.5. Terminal cargo – Obiect C

Terminalul Cargo este compus din doua corpuri, dupa cum urmeaza:

- *Hala principala* - Cladirea halei cargo este o constructie dezvoltata pe parter, avand dimensiunile in plan de 61,30 x 46,02 m si inaltimea maxima fata de cota terenului de 9,5m.
Suprafata construita: 2.830 mp
Regim inaltime: parter
- *Anexa administrativa* - Cladirea anexei este o constructie parter partial si etaj, avand dimensiunile maxime in plan de 71,0 x 55,0 m.
Suprafata construita: 1.110 mp
Suprafata desfasurata: 2.220 mp

Hala cargo asigura primirea, stocarea si distributia diferitelor feluri de marfuri, fiind prevazuta cu un numar de 4 porti pentru introducerea containerelor in hala si un numar de 7 porti pentru preluarea acestora.

Suprastructura halei va fi alcatuita din cadre transversale avand stalpi si ferme metalice. Aceste cadre transversale sunt dispuse pe fiecare travee. Pe directie longitudinala, pe unele dintre travee, cadrele vor legate cu portale, iar la nivelul acoperisului, cu pane metalice si contravantuiri orizontale.

Infrastructura este realizata din fundatii continue tip grinda rigida, fundate pe o perna continua din material local minim 50cm, realizata dupa indepartarea umpluturii existente.

Este de mentionat faptul ca in acest scenariu, fata de constructia propusa in aceasta etapa de dezvoltare, din cauza restrictiilor de amplasament, nu vor mai fi posibile extinderi ulterioare.

2.2.6. Hangar elicoptere (HELI AVIA SERVICE) – Obiect D – nu face obiectul proiectului

Intre viitorul terminal de pasageri si hangar cargo, pe un teren concesionat, se va realiza un hangar al companiei Heli Avia Service S.R.L. cu o suprafata de cca. 3000mp, care va presta servicii aeriene, umanitare si de mentenanta pentru elicoptere de tip Mil, Kamov si Airbus, atat pe teritoriul Uniunii Europene, cat si in afara acestuia.



UNIUNEA EUROPEANĂ



Aceasta investitie va fi prevazuta cu laboratoare si ateliere pentru asigurarea mentenantei, sediul companiei aeriene, cu toate subdiviziunile necesare, centru de perfectionare si pregatire a personalului tehnic si navigant, spatii de depozitare a materialelor tehnice de aviatie, parcare de elicoptere si pentru autoturisme si echipamente.

Aceasta investitie nu face obiectul proiectului si nu este cotate financiar in estimarile din

2.2.7. Parcare lunga durata / angajati aeroport – Obiect E

In partea de sud a aeroportului, in vecinatatea hangarului Aerostrar se va amenaja o parcare de lunga durata cu 485 de locuri, unde in functie de necesitati, se vor prevedea si locuri de parcare pentru angajatii aeroportului.

Accesul in noua parcare se va face din drumul ce se va amenaja in partea de sud a aeroportului (vezi obiectul F), fiind prevazute cate doua porti de intrare si iesire.

Structura rutiera a parcarii este de tip rigid, cu imbracaminte din beton de ciment dimensionata pentru un trafic auto usor, ce va avea urmatoarea alcatuire informativa:

- 21cm imbracaminte din beton BcR 4.5
- 20cm agregate naturale stabilizate cu lianti hidraulici
- 25cm fundatie din balast
- 25cm strat de forma din material local imbunatatit cu lianti hidraulici

Trotuarele din incinta parcarii vor avea urmatoare alcatuire informativa:

- 4cm strat de uzura BA8
- 10cm strat de baza din beton C8/10
- 15cm fundatie din balast

Preluarea apelor pluviale de pe aceste suprafete va fi asigurata de o retea de guri de scurgere ce vor descarca in colectoarele de canalizare nou proiectate.

2.2.8. Drumuri de acces catre aeroport - Obiect F

Pe langa accesul rutier existent, in acest scenariu se mai propune realizarea unei cai de acces si dinspre sud, ce va face legatura intre parcare din fata terminalelor de pasageri si strada Aeroportului, ocolind unitatea militara UM 0972.

Noua cale de acces se compune din urmatoarele sectoare:

- Sector 1a – drum nou cu o lungime de cca. 1400m, intre parcare din fata terminalelor de pasageri si strada Aeroportului;
- Sector 1b – refacere sector de drum existent - strada Aeroportului, intre intersectia cu DJ249C si punctul de virare catre stanga – sector 1, in lungime de cca. 550m;

Din punctul de intersectie dintre strada Aeroportului si DJ249C, legatura cu arterele principale ale Municipiului Iasi se poate face astfel:

- Sector 2 – este cuprins intre intersectia mai sus mentionata si intersectia cu strada Holboca, iar de aici catre strada Aurel Vlaicu (lungime sector – cca.650m);
- Sector 3 – din intersectia mai sus mentionata se propune realizarea unui drum de legatura nou, ce va pastra partial traserul drumului DJ249C pe o lungime de 670m, dupa care se va dezvolta catre sud, pe partea de est a Aeroclubului Iasi, pana la intersectia cu drumul DJ249A (Strada Aurel Vlaicu), unde se va amenaja o intersectie de tip sens giratoriu. Lungime totala Sector 3 – cca. 1950m.

2.2.9. Drumuri si platforme tehnologice interioare – Obiect G



UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale
2014-2020

Tinând cont de deficiențele legate de parcare și circulația echipamentelor de handling, deficiențe semnalate de către operatori în cadrul chestionarelor din Raportul II, se propune realizarea mai multor drumuri și platforme tehnologice după cum urmează:

- Drumuri și platforme tehnologice în partea de nord a platformei de debarcare îmbarcare existente, care să faciliteze accesul echipamentelor de handling în zona rezervoarelor de combustibil și a hangarului de echipamente, precum și accesul autospecialelor de pompieri în zona suprafețelor de mișcare;
- Platforma tehnologică pentru staționarea echipamentelor de handling, situată în partea de sud a platformei de debarcare îmbarcare propuse, în perimetrul delimitat de căile de rulare Charlie și Echo;
- Platforme tehnologice în zona hangarului cargo, atât în zona platformei de debarcare îmbarcare a aeronavelor, cât și în zona accesului rutier nerestricționat.

Acestea vor avea o suprafață cumulată estimativă de cca. 20000 mp și se vor realiza cu structură rigidă cu îmbracaminte din beton de ciment, dimensionată pentru trafic greu, ce va avea următoarea stratificație informativă:

- 25 cm îmbracaminte din beton BcR 4.5
- 20 cm agregate naturale stabilizate cu lianți hidraulici
- 30 cm fundație din balast
- 25 cm strat de forma din material local îmbunătățit cu lianți hidraulici

Preluarea apelor pluviale de pe aceste suprafețe va fi asigurată de o rețea de guri de scurgere ce vor descărca în colectoarele de canalizare nou proiectate.

2.2.10. Hangar echipamente handling – Obiect H

Construcția are rol de adăpostire a echipamentelor utilizate pe aeroport și este alcătuită dintr-un singur volum cu un singur nivel și mezanin parțial. Spațiul interior este împărțit între zona garajului și zona de personal.

Dimensiunile clădirii sunt de aproximativ 30,8 m x 34,8 m, cu 2 deschideri de 17 m și 6 travei de 4,75 m, 6 m și 7,25 m. Înălțimea liberă va fi de 5,5 m. Suprafața construită va fi de 1072 mp, suprafața desfasurată 1228 mp și înălțimea maximă la cornișă 7,30 m.

Garajul se va realiza cu structură metalică, stalpi și grinzi din metal, cu fundații izolate din beton armat.

Accesul utilajelor în zona de garaj se va realiza prin 4 uși sectionale, iar pentru personal sunt prevăzute 2 accesuri. Închiderile vor fi realizate din panouri termoizolante de tip sandwich, cu tamplărie de aluminiu. Acoperirea va fi în terasă, din panouri termoizolante de tip sandwich, hidroizolată cu membrana bituminoasă.

2.2.11. Clădire energetică – Obiect I

Construcția are rol de adăpostire a echipamentelor de producere a agentului termic, transformatoare și UPS, fiecare având câte o zonă dedicată în clădire, dispuse pe un singur nivel.

Accesul în clădire va fi pietonal, dar cu uși duble pentru permiterea introducerii echipamentelor.

Clădirea se va realiza cu structură în cadre, cu fundații, stalpi, grinzi și plăci din beton armat. Închiderile vor fi realizate din panouri termoizolante de tip sandwich, cu tamplărie de aluminiu. Acoperirea va fi în terasă, termoizolată cu polistiren extrudat și hidroizolată cu membrana bituminoasă.

2.2.12. Gospodărie de apă - Obiect J



UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale
2014-2020

Gospodaria de apa propusa este alcatuita din 2 rezervoare de apa pentru combaterea incendiilor (cu capacitate de 300mc si 200mc) si un rezervor de apa pentru consum menajer cu capacitatea de 200mc.

Rezervoarele de 200 mc si 300 mc sunt constructii prefabricate procurate ca echipament ce se vor amplasa pe o platforma din beton armat la nivelul solului.

Cladirea statiei de pompare va avea o structura alcatuita din zidarie portanta, avand urmatoarele caracteristici:

- dimensiunile in plan ale constructiei sunt 10x6m
- inaltimea utila 3.50m
- numar de niveluri - parter

Gospodaria de apa pentru incendiu trebuie sa asigure rezerva intangibila de apa pentru instalatia interioara de hidranti de incendiu, instalatiile de combatere a incendiului cu sprinklere si instalatiile de hidranti exteriori. Pentru aceste instalatii, rezerva intangibila de incendiu va fi 465 mc.

Statia de pompare, care asigura debitul si presiunea in retelele exterioare de apa pentru incendiu, este comuna cu statia de pompare apa potabila. Statia de pompare va fi dotata cu urmatoarele echipamente (partea aferenta instalatiilor de incendiu):

- grupul de pompare pentru sprinklere;
- grupul de pompare pentru hidrant;i
- grupul de pompare pentru apa potabila;
- 2 recipienti de hidrofor de 1000 l, unul pentru instalatia de hidranti si unul pentru instalatia de sprinklere.

2.2.13. Rezervor apa potabila 500mc – APAVITAL – Obiect K – nu face obiectul proiectului

In partea de vest a hangarului Aerostar se prevede in viitor realizarea unui rezervor de apa cu o capacitate de 500mc, inclusiv a unei conducte de aductiune , investitie ce va fi derulata de catre S.C. APAVITAL S.A.

2.2.14. Posturi de control acces – Obiect L

Constructia are rol de control al accesului persoanelor si automobilelor in perimetrul protejat al aeroportului. Dimensiunile cladirii sunt de aproximativ 13m x 10.5m, cu inaltimea libera de 3.1m. Suprafata construita va fi de 130 mp si inaltimea maxima la cornisa 3.90m.

Accesul persoanelor se va face prin 4 usi pietonale, urmand circuitul de verificare si prelucrare a persoanelor ce acceseaza incinta aeroportului.

Cladirea se va realiza cu structura in cadre, cu fundatii, stalpi, grinzi si placi din beton armat. Inchiderile exterioare se vor realiza din zidarie, cu termosistem. Acoperirea va fi in terasa, termoizolata cu polistiren extrudat, hidroizolata cu membrana bituminoasa.

2.2.15. Imprejmuire incinta – Obiect M

Pentru realizarea noului drum de acces de pe partea de sud este necesara demolarea gardului de securitate existent pe o lungime de cca.1200m si reconstruirea pe o lungime de cca.1470m.

Gardul de imprejmuire al aeroportului se va realiza din panouri de plasa metalica cu inaltimea de 2.5m de la cota terenului sistematizat, la coronament, pe care se va monta sarma lamata galvanizata.



UNIUNEA EUROPEANĂ



GUVERNUL ROMÂNIEI



Instrumente Structurale
2014-2020

Plasa metalica se va fixa prin intermediul stalpilor metalici pe o fundatie continua din beton armat clasa C16/20.

Fundatia continua a gardului va avea o latime de 30cm si o inaltime de 70cm, dintre care 40cm vor reprezenta adancimea de fundare. Pentru pozarea cablurilor necesare sistemului de supraveghere perimetral, fundatia va fi prevazuta cu tubulatura incastrata, iar la intervale de aproximativ 50m se vor amenaja doze de tragere.

2.2.16. Rețele exterioare

a. Canalizare pluviala suprafete de miscare

Amenajarea canalizarii pluviale pentru varianta Vest se va imparti in doua: in canalizarea pluviala a apelor de pe caile de rulare si canalizarea pluviala pentru apele de pe platforma avioanelor.

Aceasta impartire deriva din separarea apelor pluviale ce spala suprafetele de miscare, apele de pe platforma avand in continut in timpul iernii agenti de degivrare pentru aeronave, ceea ce va duce la o colectare separata.

Varianta Vest a proiectului are urmatoarele premise de calcul, din punct de vedere al apelor meteorice:

- Rețelele de colectare ape meteorice existente si cele prinse in prima extindere au fost studiate pentru a decide modul de extindere al proiectului si insumarea rețelelor noi si recalcularea debitelor pentru dimensionare;
- Ploaia de calcul are frecventa de calcul 1:2, asa cum au fost dimensionate prezentele rețele;
- Panta terenului natural de la nord-vest la sud-est este de cca. 1%.

Colectarea apelor pluviale de pe suprafata cailor de rulare propuse ca extinderi, in prezentul proiect, se face prin guri de scurgere la o echidistanta de 30 m pe ambele parti ale caili, pe mijlocul latimii benzii de acostament ($l = 7.50$ m). Acestea varsa in camine de vizitare ce asigura conectivitatea si transportul apelor colectate prin tuburi de canalizare pana la varsarea in canalul colector existent ce varsa in Lacul Ciric III. Rețeaua are curgere gravitationala. Schema, inainte de varsare, cuprinde un separator de hidrocarburi prevazut cu by pass. De asemenea, se va prevedea si un bazin de retentie ape pluviale, cu scopul de re folosire in irigarea spatiilor verzi, a apelor pluviale, acest bazin va fi impermeabil. Scopul acestui bazin va fi si de a prelua o eventuala poluare accidentala a apelor pluviale, cu substante scurse pe pista. Schema va functiona prin joc de vane, stabilite la faza urmatoare de proiectare cu actionare electrica sau manuala.

Rețea de canalizare a apelor pluviale de pe extinderea platformei. Aceasta extindere se face prin alipirea la actualele platforme ale aeroportului, ce prezinta diferite rețele de colectare a apelor meteorice, in functie de dezvoltarea lui.

S-au identificat camine de vizitare si guri de scurgere ce se vor desfiinta sau muta, cat si colectoare care se vor demola pentru realizarea noului sistem de colectare si scurgere ape pluviale.

Aceasta platforma este considerata pe intreaga ei suprafata ca o zona de degivrare pentru avioane, pe timp de iarna, de aceea, apele colectate se vor aduna intr-un sistem separat. Actualul sistem de colectare si scurgere ape, ce pot contine glicoli (substante de degivrare), conduce apele in 2 bazine impermeabile de cate 2x300 mc, care apoi prin pompare transmit apele in rețeaua menajera a orasului, pentru a fi epurate in Statia de Epurare Iasi. In caz de ploi semnificative, se propune o derivatie catre prima rețea, prin montarea de vane pe rețeaua colectoare, pentru a nu ingreuna preluarea apelor in rețeaua existenta Apa Vital cu Dn 400 mm existent.

Extinderea platformei face ca zona de margine a actualei platforme, unde sunt amplasate gurile de scurgere si colectoare in prezent, sa fie continuata cu panta spre noua margine a platformei proiectate, astfel un tronson de guri de scurgere si camine, cat si colectoarele aferente, se vor reloca.



UNIUNEA EUROPEANĂ



Noua rețea de colectare, va aduna apele în punctele de minim stabilite, în principal prin intermediul unor rigole continue cu fante, având capacul dimensionat pentru clasa de încărcare F 900. Aceste rigole vor debusa la distanțe stabilite în cămine de vizitare ale tubului colector, ce conduce apele către bazinele de retenție existente, de stocare ape cu posibil conținut de substanțe de degivrare, care apoi se pompează în rețea. La faza aceasta a proiectului s-au efectuat calcule de predimensionare care au condus la necesitatea înlocuirii unor tronșoane din rețeaua canalizării meteorice existente la platforme, din cauza suplimentării debitelor prin creșterea suprafeței de pe care se face colectarea. Rețeaua de canalizare va avea scurgere gravitațională.

Apele ajung, în final, pe același traseu, către aceleași bazine de retenție impermeabile, doar că este necesară suplimentarea cu încă unul, conducând la 3x300 mc spațiu de stocare, cât și considerarea creșterii costurilor cu pomparea în rețea.

Pe suprafața proiectată a noii platforme este în prezent un separator de hidrocarburi ce va necesita relocare, tubul cu căminele existente se vor menține pe poziții, fiind acoperite cu capace clasa F 900.

Rețelele se propun a se executa cu tuburi PAFSIN cu diametre de la Dn 300 la Dn 1400 mm, pantele au fost predimensionate, dar se vor stabili cu exactitate la faza de proiectare următoare.

Separatorul de hidrocarburi se va alege de tip 1/3, care are la bază următorul principiu de funcționare: primele ape pluviale ce spală suprafața căii de rulare, pe care se află impurități diferite, conduc 1/3 din debit în filtrele separatorului de hidrocarburi și aceste ape se epurează; cantitatea de apă ce reprezintă celelalte 2/3 din debitul de calcul o reprezintă ape pluviale convențional curate ce se vor duce pe by pass al separatorului și nu necesită epurare.

Lungimea rețelei de canalizare rezultă de cca 6200 m în tuburi de colectare și transport din PAFSIN și cca 900 m rigola continuă cu fante amplasată pe platforma avioanelor. Căminele de vizitare sunt prevăzute la distanța de 60 m au fost estimate la un nr de 145 buc cu înălțimi diferite și cu una, două sau chiar patru intrări/ieșiri. În general căminele au fost gândite pentru diametre mari de tip rectangular cu placă rectangulară superioară și capac de vizitare. Căminele amplasate pe calea de rulare a avioanelor sunt încadrate la clasa de sarcini F 900, cele amplasate pe spațiul verde la clasa de sarcini D400. Subtraversările căilor de rulare se face prin înglobare în beton a tubului și au fost identificate în număr de 9 buc.

b. Canalizare pluvială zona tehnică și parcare terminal

Rețelele de canalizare pluvială din incinta aeroportului sunt alcătuite din rețele pentru preluarea apelor pluviale de pe clădiri și rețele de pe drumurile și platformele aferente clădirilor.

La rețeaua de canalizare pluvială vor fi racordate instalațiile interioare de canalizare pluvială de la clădiri, respectiv gurile de scurgere și rigolele pentru preluarea apelor pluviale de pe drumurile și platformele aferente clădirilor.

Pentru apele pluviale de pe platformele de parcare auto din incinta s-au prevăzut tratarea în separatoare de namol și hidrocarburi, după care vor fi deversate colectorul magistral casetat ce evacuează apele pluviale de la pista spre lacul Cîrșic.

Apele pluviale de pe clădiri sunt convențional curate, vor fi colectate separat și vor fi deversate după separatoarele de namol și hidrocarburi.

Apele pluviale de pe suprafețele betonate ale platformelor și drumurilor din incinta vor fi preluate prin guri de scurgere cu sifon și depozit. Aceste ape, ce pot fi accidental poluate cu produse petroliere, vor fi trecute prin separatoare de namol și hidrocarburi cu filtru coalescent și by-pass, înainte de a fi deversate în colectorul casetat.

c. Rețea de alimentare cu apă potabilă



UNIUNEA EUROPEANĂ



Alimentarea cu apa potabila si de incendiu a incintei aeroportului se va asigura printr-o conducta de aductiune, de la retea publică a Municipiului Iasi, conducta ce va fi prevazuta pana la limita proprietatii.

Conducta de bransare va fi din polietilena de inalta densitate (PEHD), $D = 125\text{mm}$, dimensionata in asa fel incat sa asigure refacerea rezervei intangibile de incendiu de 465 mc si alimentarea cu apa potabila pe perioada incendiului, respectiv un debit de circa 6 l/s .

Retelele de apa potabila din incinta vor fi din PEHD si vor asigura alimentarea grupurilor sanitare din cladiri de la statia de pompe si hidrofor comuna pentru apa potabila si incendiu.

d. Retele canalizare menajera

S-a prevazut o retea de canalizare menajera cu curgere gravitationala, din tuburi PVC Dn 250mm – Dn 300mm , care sa preia apele uzate menajere de la cladiri si sa le transporte catre statia de pompare ape uzate menajere.

Debitul estimat de ape uzate menajere pentru noile obiective este: $Q_u\text{ orar max} = 20\text{ mc/h}$;

Apele uzate colectate, vor fi deversate in retea publică de canalizare existenta (colector Dn 400 mm). Apele uzate vor fi retinute in bazinul statiei si vor fi evacuate decalat fata de perioadele incarcarii de varf ale colectorului public. Acest lucru este necesar deoarece, in prezent, in perioadele de varf de consum, colectorul public este supraincarcat.

Statia de pompare ape uzate menajere este o constructie subterana tip cheson, cu diametrul interior de $4,0\text{m}$ si adancimea de intrare a retelei de canalizare de $3,5 - 4,0\text{m}$. Statia va fi echipata cu 2 electropompe submersibile avand $Q = 15\text{ mc/h}$ si $H = 15\text{ m CA}$.

e. Retele apa incendiu

Reteaua de distributie pentru hidranti va forma inele de incendiu in jurul cladirilor terminalului de pasageri si terminalului cargo, cladiri ce necesita debite de combatere a incendiului exterior mai mari de 15 l/s . Pentru celelalte cladiri s-au asigurat ramificatii din PEHD, $D = 75\text{mm} - 125\text{mm}$. Din inelele de incendiu vor fi alimentati cu apa hidranti exteriori de incendiu si instalatiile de hidranti interiori. Pe inelele de incendiu se vor executa camine de vane care sa sectioneze retelele in asa fel incat sa se asigure interventia in caz de incendiu in fiecare punct cu numarul de jeturi simultane necesar pentru fiecare cladire.

Inelul de incendiu pentru terminalul de pasageri va fi alimentat de la statia de pompare prin doua conducte PEHD, $D = 250\text{ mm}$. Debitul de apa pentru hidranti exteriori este $Q_{ie} = 25\text{ l/s}$, 5 jeturi simultane pentru cladirea terminalului de pasageri (cladirea cu volumul cel mai mare), timp teoretic de actionare 3 ore.

Pentru parcajul supraetajat de scurta durata s-a asigurat interventia cu doua jeturi in functionare simultana de la hidranti exteriori de incendiu pentru primul nivel, respectiv o instalatie de incendiu cu coloane uscate pentru etaj. Pentru parcare de lunga durata interventia cu doua jeturi in functionare simultana se va realiza de la hidranti exteriori de incendiu.

Reteaua de alimentare cu apa a instalatiilor automate de sprinklere, pentru cladirea terminalului de pasageri si terminalului cargo va fi alcatuita din 2 conducte din teava de polietilena de inalta densitate, PEHD 180 mm intre gospodaria de apa si camera ACS a cladirilor.

f. Retele electrice exterioare

Realizarea alimentarii tuturor consumatorilor se va face prin cablu individual pozat subteran, atat direct in pamant cat si protejat in tub de protectie sub platformele si caile carosabile.

La subtraversarile cailor de circulatie si la schimbarea directiei de alimentare se vor executa camine de tragere cabluri.



UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale
2014-2020

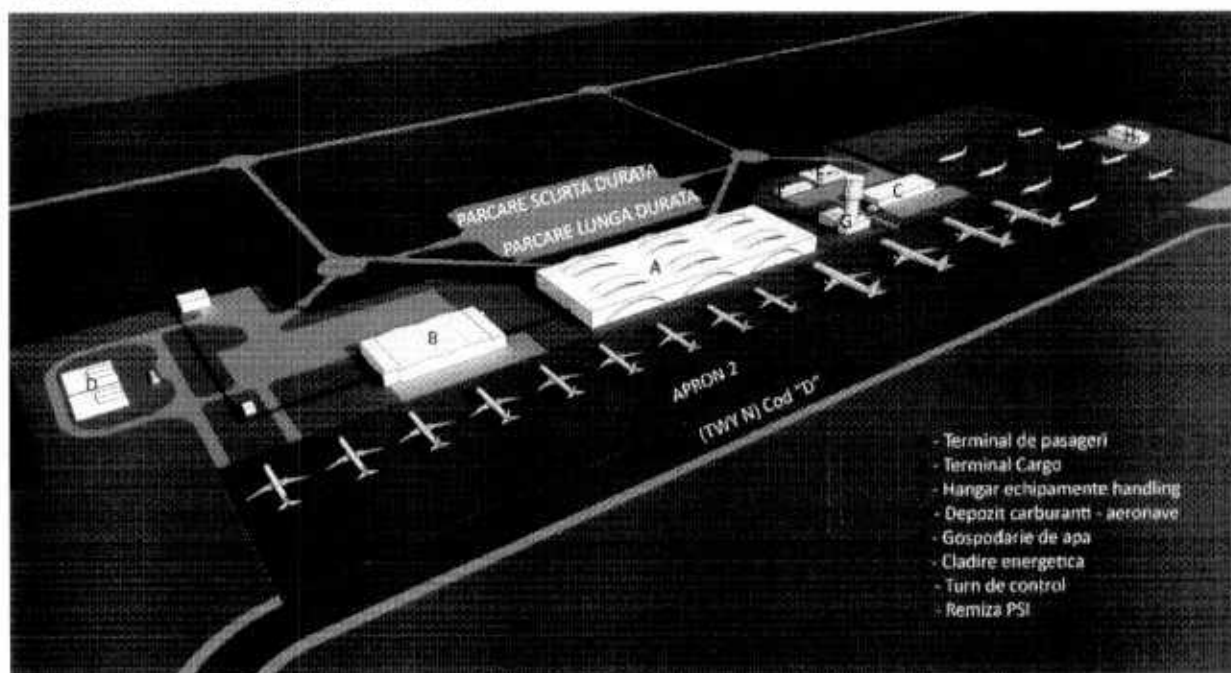
Racordurile pe 20kV se vor face în cablu monofilar în sistem subteran cu pozare în trefla. Cablurile se vor proteja în tuburi la subtraversarea platformelor și a căilor carosabile.

g. Rețele termice exterioare

Agentul termic de la centrala termică aflată în clădirea energetică va fi distribuit la consumatori printr-o rețea de conducte tur-retur ce vor alimenta punctele termice din cadrul fiecărui obiect. Conductele de distribuție vor fi din teava de oțel preizolată montate îngropat în pământ.

2.3. Scenariul 3 – Realizarea unui nou terminal de pasageri pe un alt amplasament (pe partea de est a pistei existente), a construcțiilor și infrastructurii aferente acestuia, precum și optimizarea activității pentru includerea în fluxul tehnologic a infrastructurii existente – Dezvoltare EST

În cadrul acestui scenariu este analizată dezvoltarea aeroportului pe partea estică a pistei de decolare aterizare, pe terenul aflat în proprietatea Consiliului Județean Iași, prin crearea tuturor facilităților necesare funcționării unui aeroport internațional, precum și optimizarea și includerea în fluxul tehnologic a infrastructurii existente pe partea de vest.

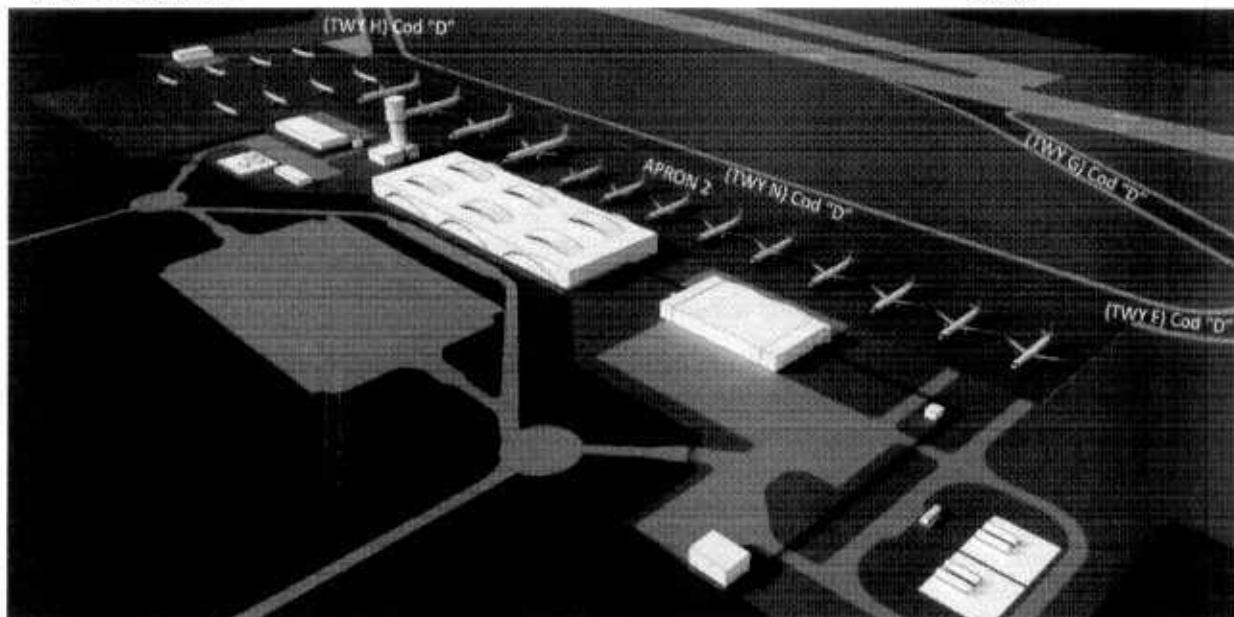




UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale
2014-2020



2.3.1. Suprafete de miscare aeroportuare

În cadrul acestui scenariu de dezvoltare se propune realizarea mai multor suprafețe de mișcare pe partea de est a pistei de decolare aterizare. Suprafețele de mișcare existente pe partea de vest, vor rămâne în exploatare, fiind utilizate pentru deservirea hangarului Aerostrar, precum și pentru aviația medicală, utilitară și de business.

Suprafete de miscare propuse:

a. Cale de rulare Foxtrot – TWY F

Calea de rulare Foxtrot va avea o lungime de cca. 325m și va asigura legătura între capatul 14 al pistei de decolare aterizare și calea de rulare November, iar de aici la pozițiile de parcare de pe platforma APRON 2. Aceasta va avea o lățime portanță de 23m, fiind încadrată de acostamente de 7.5m lățime și asigură rulajul fără restricții a aeronavelor de categorie maxim „D”.

b. Cale de degajare rapidă Golf – TWY G

Calea de degajare rapidă Golf va avea o lungime de cca. 465m și va asigura rulajul aeronavelor care vor ateriza pe direcția 32 și vor decelera pe o distanță de cca.1800m. În cazul în care decelerarea nu se va putea realiza până la o viteză de siguranță care să permită accesul aeronavelor pe calea de degajare rapidă propusă, se va utiliza calea de rulare Foxtrot de pe capatul pistei.

c. Cale de rulare Hotel – TWY H

Calea de rulare Hotel va avea o lungime de cca. 1030m și va asigura legătura între pista de decolare aterizare, în zona buzunarului intermediar și calea de rulare November, iar de aici la pozițiile de parcare de pe platforma APRON 2. Aceasta va avea o lățime portanță de 23m, fiind încadrată de acostamente de 7.5m lățime și asigură rulajul fără restricții a aeronavelor de categorie maxim „D”.

d. Cale de degajare rapidă India – TWY I

Calea de degajare rapidă India va avea o lungime de cca. 280m și va asigura rulajul aeronavelor care vor ateriza pe direcția 14 și vor decelera pe o distanță de cca.1600m. În cazul în care decelerarea nu se va putea realiza până la o viteză de siguranță care să permită accesul aeronavelor pe calea de degajare rapidă propusă, se va utiliza calea de rulare Hotel, sau buzunarul de întoarcere de pe direcția 32.



UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale
2014-2020

e. Cale de rulare November – TWY N

Calea de rulare November, adiacenta platformei de debarcare imbarcare APRON 2, va avea o lungime de cca. 845m si va asigura rulajul aeronavelor catre pozitiile de parcare. Aceasta va avea o latime portanta de 23m, fiind incadrata doar pe latura dinspre pista cu acostament de 7.5m latime si asigura rulajul fara restrictii a aeronavelor de categorie maxim „D”.

f. Platforma debarcare imbarcare - APRON 2

Noua platforma de debarcare imbarcare Apron 2, se va dezvolta pe suprafata de cca. 124000mp si va asigura spatiul de parcare pentru 20 aeronave, dupa cum urmeaza:

- 4 aeronave de categorie „D”
- 16 aeronave de categorie „C”

Numarul necesar de pozitii de parcare a aeronaveor a rezultat din calculul numarului mediu de pasageri pe aeronava (prezentat la scenariul de dezvoltare pe vest), in corelare cu capacitatea de procesare a terminalului de pasageri proiectat.

Trafic / pozitii parcare	Trafic international	Trafic intern
Pasageri pe ora de varf (sosiri / plecari)	950	300
Pozitii parcare curse internationale si interne	9	4
Pozitii de parcare alocate hub-uri companii aeriene	4	
Pozitii de parcare - cargo	3	
Pozitii parcare aviatie business, utilitara, medicala (vezi nota)	0	
Total locuri de parcare ora necesare pentru ora de varf	13	
Total locuri de parcare (existente + proiectate) - EST	20	

Nota:

1. Pentru cursele interne s-au considerat 4 pozitii de parcare pentru ora de varf, pentru deservirea urmatoarelor relatii:

- Iasi - Bucuresti
- Iasi - Cluj Napoca
- Iasi - Timisoara
- Iasi Constanta (sezon estival)

2. Pentru scenariul de dezvoltare pe Est, locurile de parcare pentru aviatia utilitara , bussines si medicala se vor considera cele existente in amplasamentul actual, care se va reconfigura in acest sens.

Structuri rutiere suprafete de miscare:

Structurile rutiere propuse vor avea urmatoarea alcatuire informativa:

Cai de rulare – zona portanta

- 5cm strat de uzura – BAA16
- 8cm strat de legatura – BAD20
- 22cm strat de baza – AAB31.5
- Geocompozit antifisura



UNIUNEA EUROPEANĂ



- 25cm agregate naturale stabilizate cu lianti hidraulici
- 55cm fundatie din balast
- 30cm strat de forma din material local imbunatatit cu lianti hidraulici

Platforma debarcare imbarcare

- 41cm imbracaminte din beton BcR 5.0
- 25cm agregate naturale stabilizate cu lianti hidraulici
- 50cm fundatie din balast
- 30cm strat de forma din material local imbunatatit cu lianti hidraulici

Acostamente

- 5cm strat de uzura – BAA16
- 8cm strat de legatura – BAD20
- 22cm strat de baza – AAB31.5
- Geocompozit antifisura
- 25cm agregate naturale stabilizate cu lianti hidraulici
- 55cm fundatie din balast
- 30cm strat de forma din material local imbunatatit cu lianti hidraulici

Balizaj suprafete de miscare, iluminat platforma si instalatii electrice:

Caile de rulare proiectate vor fi prevazute cu urmatoarele sisteme de balizaj:

- Sistem axial;
- Sistem baretele stop si de asteptare Holding position;
- Sistem marginal cai de rulare si panouri de semnalizare pentru circulatia la sol;
- Comanda si monitorizarea lampilor axiale si ale baretelor de oprire;

Platforma proiectata va fi prevazuta cu urmatoarele sisteme de balizaj:

- Sistem marginal platforma;
- Sistem panouri de informare apron;
- Sistem de ghidare la parcare self-manoeuvring ASM;
- Comanda si monitorizarea lampilor axiale si self manoeuvring;

Iluminarea platformei se va face cu ajutorul pilonilor prevazuti cu proiectoare, iar pentru noile pozitii de parcare aeronave vor fi prevazute sisteme de prize pentru alimentare cu energie electrica.

2.3.2. Terminal de pasageri – Obiect A

In cadrul acestui scenariu se prevede realizarea unui nou terminal de pasageri pe un alt amplasament (partea de est a pistei de decolare / aterizare existente) dimensionat pentru o capacitate de procesare echivalenta unui trafic de minim 3,5 milioane de pasageri pe an, cu posibilitatea de extindere la maxim 5 milioane de pasageri pe an.

Dimensiunile terminalului au rezultat dintr-un trafic estimat de 1.250 pasageri pe ora de varf, atat pentru plecari, cat si pentru sosiri.

Din acesti pasageri in traficul de plecari se prevad pentru ora de varf:

- 950 pax/ora de varf plecari in trafic international;
- 300 pax/ora de varf plecari in trafic intern.

Pentru traficul de sosiri se prevad pentru ora de varf :

- 950 pax/ora de varf sosiri in trafic international;
- 300 pax/ora de varf sisiri in trafic intern.



UNIUNEA EUROPEANĂ



Descriere functionala:

La subsolul noului Terminal de pe partea de est, vor fi amplasate spatii pentru controlul de securitate al bagajelor de cala, sistemul BHS, spatiile pentru descarcarea bagajelor la sosiri interne sau internationale si punerea lor pe benzile care le vor duce la parter, in holurile pentru recuperarea bagajelor, sau procesarea bagajelor din fluxul de tranzit.

Tot in subsol vor fi amplasate incaperi tehnice pentru supravegherea operatiilor de procesare a bagajelor, camere tehnice pentru curenti slabi, tablouri electrice, spatii de depozitare pentru piese de schimb pentru reparatii si intretinere curenta a sistemului BHS, spatii pentru depozitare temporara a bagajelor aflate in tranzit, sau pentru marfurile care se vand in spatiile comerciale din interiorul terminalului in zona publica sau sterila.

In subsol vor fi amplasate si vestiarele pentru personal de la SRI, Politia de Frontiera si vama, precum si zona de detentie administrativa, cu incaperi pentru azilanti, indezirabili si retinuti.

La parter va fi holul public de intrare/ iesire din/spre zona acceselor auto si a parcarilor, hol in care se afla si zona de check-in, atat in sistemul clasic cu pupitre, cat si in sistemul de aparatura pentru self-check-in, plus zona de asteptare aferenta, zone de asteptare pentru sosiri interne si externe, spatii comerciale, cabinet medical de prim-ajutor, oficii bancare si bancomate pentru schimb valutar, spatii pentru agentii turistice, ticheting, cumparare bilete transport in comun sau apelare taxiuri, etc.

Tot la parter vor fi amplasate holurile de sosiri din zborurile interne si internationale si salile de recuperare bagaje legate de aceste holuri de sosiri. La randul lor, holurile de recuperare bagaje sunt legate de zonele de asteptare din holul public.

Holul de sosiri internationale va avea o sala unde vor accede pasagerii de pe platforma de avioane si va fi si zona de asteptare pentru controlul pasapoartelor sau altor documente de calatorie, iar dupa ce isi vor recupera bagajele, pasagerii vor trece prin zona controlului vamal, dupa care vor putea intra in holul public.

La parter vor fi amplasate zone de control de securitate pentru oficiali, cu propriul spatiu pentru check-in si un salon pentru asteptare inainte de imbarcare. Tot pe aici vor trece si echipajele aeronavelor pentru a fi controlate. Personalul aeroportuar care va intra in zona sterila din zona publica va fi procesat tot la parter, pe un culoar separat.

La parter vor fi amplasate si holuri de imbarcare pentru plecari interne si internationale, care vor fi legate prin lifturi, scari mecanice si obisnuite cu rampe drepte, cu holurile corespunzatoare de la etaj, precum si holul de tranzit.

La etaj vor fi amplasate zone de control de securitate (cu aparatele de scanare) pentru pasageri si bagaje de cabina atat pentru pasagerii din traficul intern cat si pentru cei din traficul international. Dupa acest control de securitate, pasagerii din traficul international vor trece in zona controlului pentru pasapoarte, cu cabinele politiei de frontiera, apoi prin zona controlului vamal si vor ajunge in holul de imbarcare pentru plecările internationale. Pasagerii din traficul intern vor trece, dupa controlul de securitate, direct in holul de asteptare de la etaj. In aceste holuri vor fi organizate spatii comerciale, in special in cel pentru plecari internationale (pentru cosmetice, imbracaminte, bauturi, alimentatie publica, sali de jocuri, etc.), atat la etaj cat si la parter.

Zona administratiei aeroportului va fi organizata tot pe trei nivele : subsol, parter si etaj – la subsol fiind amplasate spatii tehnice in general, iar birourile vor fi la parter si etaj. Va fi asigurata legatura la toate nivelele cu zona destinata pasagerilor din terminal, prin accese controlate si securizate.

Dimensionare suprafete:



UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale
2014-2020

Din punct de vedere al dimensionării suprafețelor, s-au luat în considerare aceleași criterii descrise la scenariul de dezvoltare pe partea de vest.

Descriere structurală:

Din punct de vedere structural, se vor adopta următoarele soluții:

- Sub talpa fundațiilor – realizare pernă din material local;
- Fundație tip radier, cu grinzi întoarse din beton armat monolit pe zona subsolului;
- Pereti din beton armat monolit;
- Stâlpi metalici incastrati la nivelul radiatorului. Pe zona subsolului, stalpii vor fi imbracati in beton armat.
- Plansele peste subsol și parter vor fi realizate din tabla cutată cu suprabetonare.
- Grinzi metalice principale și secundare din profile metalice europene la plansele peste subsol și parter.
- Plansele acoperis va fi metalic, realizat din grinzi și pane din profile metalice europene.
- Diafragme din beton armat monolit pentru zonele de acces carucioare și parțial în subsol, acolo unde din calculul de rezistență va impune.

În ceea ce privește instalațiile din interiorul terminalului de pasageri nou proiectat, în această etapă, se vor considera aceleași soluții tehnice descrise la Scenariul 2.

Este de menționat faptul că în acest scenariu, pe ambele părți laterale ale terminalului de pasageri propus în această etapă de dezvoltare, au fost rezervate zone, pe care ulterior, în funcție de evoluția traficului aerian, să poată fi realizate extinderi ale terminalului în suprafață de peste 7000mp (suprafața construită).

2.3.3. Terminal cargo – Obiect B

În această etapă de dezvoltare Terminalul Cargo este compus din două corpuri, după cum urmează:

- *Hala principală* - Clădirea halei cargo este o construcție dezvoltată pe parter, având dimensiunile în plan de 61,30 x 46,02 m și înălțimea maximă față de cota terenului de 9,5m.
Suprafața construită: 2.830 mp
Regim înălțime: parter
- *Anexa administrativă* - Clădirea anexei este o construcție parter parțial și etaj, având dimensiunile maxime în plan de 71,0 x 55,0 m.
Suprafața construită: 1.110 mp
Suprafața desfasurată: 2.220 mp

Hala cargo asigură primirea, stocarea și distribuția diferitelor feluri de marfuri, fiind prevăzută cu un număr de 4 porți pentru introducerea containerelor în hală și un număr de 7 porți pentru preluarea acestora.

Suprastructura halei va fi alcătuită din cadre transversale având stalpi și ferme metalice. Aceste cadre transversale sunt dispuse pe fiecare travée. Pe direcție longitudinală, pe unele dintre travée, cadrele vor fi legate cu portale, iar la nivelul acoperisului, cu pane metalice și contravanturi orizontale.

Infrastructura este realizată din fundații continue tip grindă rigidă, fundate pe o pernă continuă din material local minim 50cm, realizată după îndepărtarea umpluturii existente.

Este de menționat faptul că în funcție de evoluția acestui sector, este posibil ca în viitor hangarul cargo să își poată dubla suprafața, fiind prevăzută o zonă rezervată în acest sens.

2.3.4. Hangar echipamente handling – Obiect C



UNIUNEA EUROPEANĂ



Hangarul propus este o constructie modulara destinata sa adaposteasca echipamentele de handling ale aeroportului, iar anexa sa ofere un spatiu pentru folosinta personalului de deservire.

Accesul utilajelor in hangar se realizeaza prin usi sectionale cu inaltimea de minim 4,50m si latimea de 3,5m. Usile sunt sectionale metalice, culisante vertical, izolate termic si vitrate cu geamuri din policarbonat.

Constructia este alcatuita din doua compartimente:

- *Hala principala* - executata pe structura metalica. Este compusa din opt travei de 9,0 x 15,0m si are inaltimea maxima libera la interior 6,5m si inaltimea maxima la atic fiind 6,75m.
Suprafata construita: 1.165mp
Regim inaltime: Parter.
- *Anexa administrativa* - executata pe structura metalica. Anexa este compusa din opt travei de 9,0m x 9,0m. Inaltimea utila este de 3,2m la parter si la etaj de 2,7m, inaltimea la atic fiind de 6,75m.
Suprafata construita: 715mp;
Suprafata desfasurata: 1.430mp

Intre cele doua compartimente se va realiza un rost cu rol seismic si structural.

Suprastructura halei principale va fi alcatuita din cadre metalice. Aceste cadre transversale sunt dispuse pe fiecare travee. Pe directie longitudinala, pe unele dintre travee, cadrele vor legate cu grinzi si portale, iar la nivelul acoperisului, cu pane metalice si contravantuiri orizontale.

Anexa va avea structura formata din cadre metalice, iar planseele vor fi realizate din tabla cutata cu suprabetonare.

Infrastructura este realizata din fundatii continue tip grinda rigida, fundate pe o perna continua din material local de minim 50cm.

In fata hangarului de echipamente se prevede realizarea unei platforme tehnologice in suprafata de cca. 4600mp, necesara pentru parcarea temporara a echipamentelor de handling.

2.3.5. Depozit carburanti – Obiect D

Depozitul de carburanti pentru aeronave va fi amplasat in zona securizata a aeroportului, in partea de nord a zonei tehnice, cu respectarea distantelor de siguranta fata de celelalte constructii propuse.

Depozit carburanti Jet A1

Se prevede realizarea a cel putin 4 rezervoare orizontale supraterane de câte 100 mc. Acestea sunt realizate din oțel carbo, fiind așezate in cuvă de retenție, dimensionata astfel, să aibă capacitate de a prelua integral cantitatea de carburant stocat în rezervoare.

Descărcarea carburantului JetA1, către rezervoare de stocare, sunt asigurate prin rampa de descărcare-încărcare, având în componență următoarele echipamente:

- Cupla rapidă de 3" conectat la Pompa atex destinat produselor petroliere, cu un debit nominal de 35mc/h;
- Debitmetru volumetric cu posibilitatea transmiterii datelor către PC;
- Filtru coalescer separator, destinat carburantului JetA 1, debit nominal de 600 litri/m;
- Conducte robineti din inox, inclusiv conductă pentru recuperare vapori.

Încărcarea autoalimentatoarelor din rezervoare de JetA1, este asigurata prin rampa de descărcare-încărcare, având în componență următoarele echipamente:

- Cupla rapidă de 3" conectat la Pompa atex destinat produselor petroliere, cu un debit nominal de 30mc/h;
- Debitmetru volumetric cu posibilitatea transmiterii datelor către PC;



UNIUNEA EUROPEANĂ



- Filtru monitor, destinat carburantului JetA 1, debit nominal de 500 litri/m;
- Conducte robineti din inox, inclusiv conductă pentru recuperare vapori.

Depozit carburanti Avgass 100LL

Pentru stocarea carburantului de tip Avgas 100LL este proiectat un rezervor orizontal de 10 mc, suprateran, așezat în cuvă de retenție, dimensionata astfel, să aibă capacitate de a prelua integral cantitatea de carburant stocat în rezervor.

Descărcarea carburantului Avgas 100LL, către rezervoarele de stocare, este asigurată prin rampa de descărcare -încărcare, având în componență următoarele echipamente:

- Cupla rapidă de 3" conectat la Pompa atex destinat produselor petroliere, cu un debit nominal de 10 mc/h;
- Debitmetru volumetric cu posibilitatea transmiterii datelor către PC;
- Microfiltru, destinat carburantului Avgas 100LL, debit nominal de 180 litri/m;
- Conducte robineti din inox, inclusiv conductă pentru recuperare vapori.

Încărcarea autoalimentatoarelor din rezervor, este asigurată prin rampa de descărcare-încărcare, având în componență următoarele echipamente:

- Cupla rapidă de 3" conectat la Pompa atex destinat produselor petroliere, cu un debit nominal de 10 mc/h;
- Debitmetru volumetric cu posibilitatea transmiterii datelor către PC;
- Filtru monitor, destinat carburantului, debit nominal de 500 litri/m;
- Conducte robineti din inox, inclusiv conductă pentru recuperare vapori.

Pentru alimentarea și deservirea depozitelor de carburanti cu energie electrică se prevăd următoarele tipuri de instalații:

- Instalatie iluminat și prize antiex;
- Instalatie electrica de forta – alimentare echipamente;
- Instalatie de legare la pamant și paratraznet;
- Tablouri electrice;
- Jgheaburi, canale de cabluri trase în tevi PVC;
- Rețele exterioare – bransament j.t.;
- Iluminat exterior

2.3.6. Gospodarie de apă – Obiect E

Gospodaria de apă este alcătuită din 2 rezervoare de apă pentru combaterea incendiilor (unul cu capacitatea de 300 mc și unul cu capacitatea de 200 mc) și un rezervor de apă pentru consum menajer cu capacitatea de 200 mc.

Rezervoarele de 200 mc și 300 mc sunt construcții prefabricate procurate ca echipament, ce se vor amplasa pe o platformă din beton armat la nivelul solului.

Clădirea stației de pompare va avea o structură alcătuită din zidărie portantă având următoarele caracteristici:

- dimensiunile în plan ale construcției sunt 10.00x6.00m
- înălțimea utilă 3.50m
- număr de niveluri- parter

Gospodaria de apă pentru incendiu trebuie să asigure rezerva intangibilă de apă pentru instalația interioară de hidranți de incendiu, instalațiile de combatere a incendiului cu sprinklere și instalațiile de hidranți exteriori. Pentru aceste instalații, rezerva intangibilă de incendiu va fi de cel puțin 465 mc.



UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale
2014-2020

Statia de pompare, care asigura debitul si presiunea in retelele exterioare de apa pentru incendiu, este comuna cu statia de pompare apa potabila. Statia de pompare va fi dotata cu urmatoarele echipamente (partea aferenta instalatiilor de incendiu):

- grupul de pompare pentru sprinklere,
- grupul de pompare pentru hidranti,
- grupul de pompare pentru apa potabila,
- 2 recipiente de hidrofor de 1000 l, unul pentru instalatia de hidranti si unul pentru instalatia de sprinklere.

2.3.7. Cladire energetica – Obiect F

Constructia are rol de adăpostire a echipamentelor de producere a agentului termic, transformatoare si UPS, fiecare avand cate o zona dedicata in cladire, dispuse pe un singur nivel.

Accesul in cladire va fi pietonal, dar cu usi duble pentru permiterea introducerii echipamentelor.

Cladirea se va realiza cu structura in cadre, cu fundatii, stalpi, grinzi si placi din beton armat. Inchiderile vor fi realizate din panouri termoizolante de tip sandwich, cu tamplarie de aluminiu. Acoperirea va fi in terasa, termoizolata cu polistiren extrudat si hidroizolata cu membrana bituminoasa.

2.3.8. Turn control – Obiect G

Turnul de control propus este dimensionat pentru a asigura spatiile necesare pentru serviciul PNA/CNS si serviciul meteorologic de aeroport.

Turnul de control se va dezvolta pe demisol, parter si 6 niveluri, avind urmatoorii parametrii constructivi:

- suprafata construita : 710mp
- suprafata desfasurata totala: 1.800mp
- regim de înălțime: P+7E
- inaltime maxima informativa: 41,5m (se va corela cu planul de obstacolare al pistei, vizibilitatea asupra suprafetelor de miscare si influenta asupra echipamentelor de radionavigatie).

Constructia se va realiza cu structura din beton armat (diafragme, grinzi, placi), iar vigia cu structura de rezistenta metalica.

Inchiderile exterioare sunt din panouri vitrate din aluminiu tip fatada cortina, geam termoizolator, fonoizolant, tamplarie din aluminiu si geam termoizolator si inchideri opace din zidarie.

Din punct de vedere functional s-a urmarit rezolvarea urmatoarelor cerinte:

- asigurarea spatiilor necesare pentru personalul de deservire a turnului de control.
- asigurarea vizibilitatii integrale asupra pistei, platformei de parcare a avioanelor si cailor de rulare
- asigurarea spatiilor tehnice necesare pentru buna functionare a activitatilor din cadrul turnului de control
- asigurarea circulatiilor verticale si orizontale

Din punct de vedere al compartimentarii, spatiul util este dispus astfel:

- Parter si etaj 1 – spatii tehnice si administrative
- Etajele 2,3 si 4 – circulatiile verticale
- Etajul 5 - birouri serviciu meteo;
- Etajul 6 – operational - recuperare
- Etajul 7 – vigie – spatiu alocat serviciului trafic TWR.



UNIUNEA EUROPEANĂ



2.3.9. Remiza PSI – Obiect H

Construcția are rol de adăpostire a autospecialelor de intervenție utilizate pe aeroport și a personalului aferent. Este alcătuită din două volume cu câte un singur nivel, fiecare adăpostind câte o zonă funcțională: garajul și zona de personal.

Dimensiunile clădirii sunt de aproximativ 34m x 20m, înălțimea liberă va fi de aproximativ 7 m în garaj și 3 m în zona de personal. Suprafața construită va fi de aproximativ 680 mp și înălțimea maximă la cornișă 8.5m.

Accesul utilajelor în zona de garaj se va realiza prin 3 uși sectionale, iar pentru personal este prevăzut un acces din exterior și unul din zona garajului.

Remiza PSI va avea structura mixtă, cu fundații, placă și stalpi din beton armat și șarpanta cu paneele aferente din metal.

Inchiderile vor fi realizate din panouri termoizolante de tip sandwich, cu tamplarie de aluminiu. Acoperirea va fi tip șarpanta, din panouri termoizolante de tip sandwich.

Clădirea va fi dotată cu instalații de iluminat general, instalații de iluminat de siguranță, instalația de forță pentru consumatori prioritari și neprioritari, împământare, instalații de protecție împotriva trăsnetului, instalații TVCI, comunicații și avertizare incendiu. Clădirea va fi racordată la rețeaua electrică aeroportului.

Alimentarea cu apă a clădirii se va face de la rețeaua aeroportului. Clădirea va fi prevăzută cu lavoare, wc-uri și dusuri. Încalzirea apei calde menajere se va face cu un boiler electric. Apele uzate vor fi colectate de la obiectele sanitare și se vor evacua în rețeaua aeroportului.

Sunt prevăzute instalații de hidranți interiori și exteriori, configurați ca rețea înelară, conectate la rețeaua aeroportului.

Încalzirea clădirii se va face prin radiatoare electrice pentru zona de personal și cu aeroterme cu agent termic în garaj, produs cu centrala electrică tip instant. Pentru răcire sunt prevăzute unități tip split.

În zona garajului sunt prevăzute instalații pentru defumare în caz de incendiu. Pentru grupurile sanitare sunt prevăzute instalații de ventilație.

2.3.10. Posturi de control acces – Obiect I

Construcția are rol de control al accesului persoanelor și automobilelor în perimetrul protejat al aeroportului. Dimensiunile clădirii sunt de aproximativ 13m x 10.5m, cu înălțimea liberă de 3.1m. Suprafața construită va fi de 130 mp și înălțimea maximă la cornișă 3.90m.

Accesul persoanelor se va face prin 4 uși pietonale, urmând circuitul de verificare și prelucrare a persoanelor ce accesează incinta aeroportului.

Clădirea se va realiza cu structura în cadre, cu fundații, stalpi, grinzi și plăci din beton armat. Inchiderile exterioare se vor realiza din zidărie, cu termosistem. Acoperirea va fi în terasă, termoizolată cu polistiren extrudat, hidroizolată cu membrana bituminoasă.

2.3.11. Drumuri și platforme tehnologice interioare – Obiect J

În ambele zone tehnice propuse, amplasate la nord și sud de viitorul terminal de pasageri se vor realiza o serie de drumuri și platforme tehnologice. Acestea vor avea o suprafață estimativă de 28000mp și se vor realiza cu structura rigidă cu îmbracaminte din beton de ciment, dimensionată pentru trafic greu, ce va avea următoarea stratificație informativă:

- 25cm îmbracaminte din beton BcR 4.5
- 20cm agregate naturale stabilizate cu lianți hidraulici
- 30cm fundație din balast



UNIUNEA EUROPEANĂ



- 25cm strat de forma din material local imbunatatit cu lianti hidraulici

Preluarea apelor pluviale de pe aceste suprafete va fi asigurata de o retea de guri de scurgere ce vor descarca in colectoarele de canalizare nou proiectate.

2.3.12. Gospodarie de procesare deseuri aeroportuare – Obiect K

Gospodaria de procesare a deseurilor aeroportuare este amplasata langa platforma cargo si are rolul de sortare, ambalare si pregatire transport a deseurilor rezultate din traficului aerian si expedierea acestora catre centre de recidare.

Gospodaria de procesare a deseurilor aeroportuare va avea dimensiuni de 20 x 13m, fiind o constructie cu stalpi din beton armat si suprastructura metaliza la acoperis.

2.3.13. Parcare auto – scurta durata – Obiect L

In fata terminalului de pasageri se propune amenajarea unei parcuri de scurta durata ce va avea o capacitate de cca. 520 locuri de parcare. Parcare este prevazuta cu doua intrari (3 bariere de acces cu plata) si doua iesiri (3 bariere de iesire).

Structura rutiera a parcarii este de tip rigid, cu imbracaminte din beton de ciment dimensionata pentru un trafic auto usor, ce va avea urmatoarea alcatuire informativa:

- 21cm imbracaminte din beton BcR 4.5
- 20cm agregate naturale stabilizate cu lianti hidraulici
- 25cm fundatie din balast
- 25cm strat de forma din material local imbunatatit cu lianti hidraulici

Trotuarele din incinta parcarii vor avea urmatoare alcatuire informativa:

- 4cm strat de uzura BA8
- 10cm strat de baza din beton C8/10
- 15cm fundatie din balast

Preluarea apelor pluviale de pe aceste suprafete va fi asigurata de o retea de guri de scurgere ce vor descarca in colectoarele de canalizare nou proiectate.

2.3.14. Parcare auto – lunga durata – Obiect M

In fata terminalului de pasageri, la est de parcare de scurta durata, se propune amenajarea unei parcuri de lunga durata ce va avea o capacitate de cca. 640 locuri de parcare.

Parcare va avea structuri rutiere similare cu cele prezentate la punctul anterior.

2.3.15. Drumuri de acces la aeroport – Obiect N

Legatura intre caile rutiere principale si terminalul de pasageri si zona tehnica se face printr-o retea de drumuri de acces si sensuri giratorii. Reteaua de drumuri de acces este gandita din 4 sectoare, astfel:

- Sector 1 – asigura intrarea pe doua benzi de circulatie cu sens unic de la calea rutiera principala (sens giratoriu) si pana la sensul giratoriu dinspre nord, din care se desprind alte 3 drumuri:
 - catre zona tehnica nord
 - catre terminalul de pasageri si parcare de scurta durata (sector 2)
 - parcarile de scurta durata si lunga durata (sector 3)
- Sector 2 – este cuprins intre cele doua sensuri giratorii (nord si sud) si asigura accesul la terminalul de pasageri si la parcare de scurta durata. Circulatia se face pe doua benzi de circulatie cu sens unic.



UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale
2014-2020

- Sector 3 – este cuprins între cele două sensuri giratorii (nord și sud) și asigură accesul la parcarile de scurtă durată și lungă durată, inclusiv la zona tehnică sud.
- Sector 4 – este cuprins între sensul giratoriu sud și sensul giratoriu de pe calea rutieră principală și asigură ieșirea de la aeroport pe două benzi de circulație cu sens unic.

Structura rutieră a drumurilor de acces este de tip semirigid și va avea următoarea alcatuire informativă:

- 4cm strat de uzură – BA16
- 6cm strat de legătură – BAD22.4
- 8cm strat de bază – AB31.5
- Geocompozit antifisură
- 25cm agregate naturale stabilizate cu lianți hidraulici
- 30cm fundație din balast
- 25cm strat de forma din material local îmbunătățit cu lianți hidraulici

2.3.16. Drum perimetral de securitate – Obiect O

Pentru realizarea obiectivelor de pe partea de est este necesar să se demoleze drumul perimetral existent pe o lungime de cca. 1220m. Asigurarea continuității drumului perimetral va necesita realizarea unor legături cu noua zonă tehnică a aeroportului, rezultând necesitatea construirii a cca.810ml de drum perimetral nou.

2.3.17. Drumuri de acces principale– Obiect P

Pentru realizarea accesului la noua locație a aeroportului se propun două variante, după cum urmează:

- Drum de acces Nord: legătură Aeroport Iași – Drumul Național DN 24 – viitoare Autostradă Targu Mures – Iași – Ungheni

Această cale de acces la aeroport va porni din fața terminalului de pasageri, ocolind incinta aeroportului prin nord, iar de aici va coborâți către lacul Aroneanu, unde se va intersecta cu drumul existent DJ 282G (lungime sector – cca.2500m). Din acest punct se va urma traseul drumului existent DJ 282G, (pentru care se prevede o redimensionare în conformitate cu traficul estimat) până la intersecția acestuia cu soseaua Cîrc, unde se va amenaja un nod rutier ce va asigura legătura și cu drumul ce va deservi viitorul Spital Regional Iași.

Din acest punct se poate asigura legătura atât cu Municipiul Iași, continuând prin DJ 282G către cartierul Moara de Vânt, cât și cu DN 24 și viitoarea autostradă Targu Mures – Iași – Ungheni, continuându-se prin drumul ce se va construi pentru deservirea Spitalului Regional Iași.

- Drum de acces Sud: Legătură Aeroport Iași – Strada Aurel Vlaicu (DJ249A) – cartierul Aviatiei și Dancu.

Această cale de acces va porni din fața terminalului de pasageri și se va dezvolta către sud, unde va facilita legătura cu strada Aurel Vlaicu (DJ 249A), atât prin cartierul Aviatiei, unde se va lega de strada Holboca, cât și prin Dancu, unde se va amenaja o intersecție de tip sens giratoriu.

În ansamblul lor, cele două drumuri de acces de pe nord și sud pot constitui o variantă de ocolire a Municipiului Iași, asigurând o legătură rapidă între DN 24 și zona industrială din sud, inclusiv cu localitățile Dancu, Holboca și Tomesti, evitându-se astfel tranzitarea Iașiului, ceea ce va duce la timpuri de tranzit mai mici și la o scădere a poluării.

2.3.18. Împrejmuire incintă – Obiect R

O secțiune din gardul perimetral de pe partea de est va necesita demolare pe o lungime de cca. 1870ml.



UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale
2014-2020

Reconstrucția gardului va ține seama de noua dezvoltare, rezultând necesitatea construirii unei noi limite securizate a aeroportului, în lungime de cca. 3230m.

Gardul de împrejmuire al aeroportului se va realiza din panouri de plasa metalica cu înălțimea de 2.5m de la cota terenului sistematizat, la coronament, pe care se va monta sarma lamata galvanizata. Plasa metalica se va fixa prin intermediul stalpilor metalici pe o fundatie continua din beton armat clasa C16/20.

Fundatia continua a gardului va avea o latime de 30cm și o înălțime de 70cm, dintre care 40cm vor reprezenta adâncimea de fundare. Pentru pozarea cablurilor necesare sistemului de supraveghere perimetral, fundatia va fi prevazuta cu tubulatura incastrata, iar la intervale de aproximativ 50m se vor amenaja doze de tragere.

2.3.19. Rețele exterioare

a. Canalizare pluviala suprafete de miscare

Varianta de extindere pe zona Est a aeroportului implica lucrari de terasamente ce vor conduce la realizarea în debleu a unei platforme cu panta de cca. 1% de la nord-vest spre sud-est. Suplimentar de aceste sistematizari pe verticala, traseul unei vai de torent se suprapune viitorului amplasament al extinderii propuse în proiect.

Lucrarea necesara, pentru preluarea apelor la ploi cu cantitati mari de precipitatii, ce activeaza scurgerea torentului, se propune ca un canal perimetral de colectare și transport a apelor de pe zona debleului și a scurgerilor de pe torent, ce va asigura conectarea în aval de aeroport la traseul natural al vaii. Acest canal proiectat va fi emisar pentru apele pluviale ce au fost epurate, cât și zona de varsare a prea plinului bazinului de retentie, daca va fi cazul.

Canalizarea pluviala pentru varianta Est se imparte în canalizarea pluviala a apelor de pe caile de rulare și canalizarea pluviala pentru apele de pe platforma avioanelor. Aceasta impartire deriva din separarea apelor pluviale ce spala suprafetele, cele de la platforma se presupune ca au în continut agenti de degivrare (în timpul iernii), ce se colecteaza și se trateaza separate.

Varianta Est a proiectului are urmatoarele premise de calcul, din punct de vedere al apelor meteorice:

- ploaia de calcul are frecventa normata 1:5 conform SR EN 752/2008 și SR 1846-2/2007
- panta terenului natural de la nord-vest la sud-est este de cca 1%, zona de deal

Colectarea apelor pluviale de pe suprafetele cailor de rulare se face prin guri de scurgere, amplasate la o echidistanta de 30 m pe ambele parti ale caii, pe mijlocul latimii benzii de acostament ($l = 7.50$ m). Acestea varsa în camine de vizitare ce asigura conectivitatea și transportul apelor colectate prin tuburi de canalizare pana la retentia lor în bazinul special amenajat pentru stocare și folosirea apei pentru irigat spatii verzi, daca se doreste.

Colectarea apelor pluviale de pe caile de rulare se imparte, din motive de relief, în doua ramuri, una în nord și una în sud. Cea din nord varsa în bazinul de retentie, cea sudica va varsa în canalul amenajat al torentului. Ambele ramuri vor avea prevazute înainte de varsare separate de hidrocarburi pentru a epura apele înainte de varsare sau folosinta în irigatii.

Sunt propuse trei subtraversari ale cailor de rulare la nord și una la sud pentru a colecta toata apa într-un singur punct de minim și a asigura epurarea prin trecerea ei prin separatele de hidrocarburi și camerele de decantare. Curgerea apelor prin sistemele de canalizare propuse se face gravitacional.

Rețelele se propun a se executa cu tuburi PAFSIN cu diametre de la Dn 300 la Dn 1000 mm, pantele au fost predimensionate, dar se vor stabili cu exactitate la faza de proiectare urmatoare.

Separatoarele de hidrocarburi se vor alege de tip 1/3, care au la baza urmatorul principiu de functionare: primele ape pluviale ce spala suprafata caii de rulare, pe care se afla diferite impuritati, conduc



UNIUNEA EUROPEANĂ



1/3 din debit in filtrele separatorului de hidrocarburi si aceste ape se epureaza; cantitatea de apa ce reprezinta celelalte 2/3 din debitul de calcul o reprezinta ape pluviale conventional curate ce se vor duce pe by pass ul separatorului si nu necesita epurare.

Reteaua pluviala de colectarea ape meteorice de pe platforma avioanelor este separata deoarece, aceasta platforma este considerata pe intreaga suprafata a ei posibila zona de degivrare pentru avioane, pe timp de iarna, de aceea, apele colectate se vor aduna intr-un sistem separat. Reteaua va aduna apele intr-un bazin separat de retentie impermeabil, apoi ele urmand a fi pompate spre reseaua orasului pentru a fi epurate in Statia de Epurare a orasului Iasi.

Reteaua de colectare, va aduna apele in punctele de minim stabilite, in principal prin intermediul unor rigole continue cu fante, avand capacul dimensionat pentru clasa de incarcare F 900. Aceste rigole vor debusa la distante stabilite in camine de vizitare ale tubului colector, ce conduce apele catre bazinul de retentie proiectat, de stocare ape cu posibil continut de substante de degivrare, care apoi se pompeaza in retea/se vidanjeaza.

Platforma pentru avioane, realizata in debleu, va avea prevazut un drenaj transversal cu descarcare in drenaj longitudinal pentru apele de infiltratie. Se vor prevedea drenuri din piatra si tuburi colectoare perforate, invelite in geotextil. Drenurile longitudinale vor fi montate deasupra canalizarii platformei, pentru a utiliza aceleasi camine de vizitare. Caminele de vizitare vor avea capacele pentru clasa de incarcare F 900 daca sunt amplasate pe zona de miscare a avioanelor, D400 daca sunt amplasate pe spatiul verde.

Lungimea retelei de canalizare rezulta de cca. 8000 m in tuburi de colectare si transport din PAFSIN si 2000 m rigola continua cu fante amplasata pe platforma avioanelor. Caminele de vizitare, prevazute la distanta de 60 m, au fost estimate la un nr. de 180 buc, cu inaltimi diferite si cu una, doua sau chiar patru intrari/iesiri. In general caminele au fost gandite pentru diametre mari de tip rectangular cu placa rectangulara superioara si capac de vizitare. Caminele amplasate pe calea de rulare a avioanelor sunt incadrate la clasa de sarcini F 900, cele amplasate pe spatiul verde la clasa de sarcini D400.

b. Canalizare pluviala zona tehnica si parcare terminal

La rețeaua de canalizare pluvială vor fi racordate instalațiile interioare de canalizare pluvială de la cladiri, respectiv gurile de scurgere și rigolele pentru preluarea apelor pluviale de pe drumurile și platformele aferente cladirilor.

Pentru apele pluviale de pe platformele de parcare auto din incinta s-au prevazut tratarea in separatoare de namol si hidrocarburi, dupa care vor fi deversate in bazinul de colectare a apelor pluviale de pe suprafetele de miscare. Din aceste bazine se va asigura si stropirea spatiilor verzi cu apa de ploaie.

Apele pluviale de pe cladiri ce sunt conventional curate, vor fi colectate separat si vor fi deversate dupa separatoarele de namol si hidrocarburi.

Apele pluviale de pe suprafetele betonate ale platformelor si drumurilor din incinta vor fi preluate prin guri de scurgere cu sifon și depozit . Aceste ape, ce pot fi accidental poluate cu produse petroliere, vor fi trecute prin separatoare de namol si hidrocarburi cu filtru coalescent si by-pass, inainte de a fi deversate in bazinul de colectare.

Pe rețeaua de canalizare pluviala s-au prevazut camine de vizitare din tuburi si piese prefabricate din beton STAS 2448- 82. Caminele vor fi acoperite cu capace din fontă cu ramă, de tip carosabil și necarosabil in functie de amplasament.

c. Retea de alimentare cu apa potabila



UNIUNEA EUROPEANĂ



Alimentarea cu apa potabila si de incendiu a incintei aeroportului se va asigura printr-o conducta de aductiune din PEHD $D=125$ mm, de la rețeaua publica a orasului Iasi. Conducta de aductiune a fost prevazuta pana la limita proprietatii, unde se va asigura alimentarea prin grija autoritatilor locale

Conducta de bransare va fi din polietilena de inalta densitate (PEHD), $D=125$ mm, dimensionata in asa fel incat sa asigure refacerea rezervei intangibile de incendiu de 465 mc si alimentarea cu apa potabila pe perioada incendiului, respectiv un debit de circa 6 l/s.

Rețelele de apa potabila din incinta vor fi din PEHD, $D=32$ mm – 110 mm si vor asigura alimentarea grupurilor sanitare din cladiri de la statia de pompe si hidrofor comuna pentru apa potabila si incendiu.

d. Rețele canalizare menajera

S-a prevazut o rețea de canalizare menajera cu curgere gravitacionala, din tuburi PVC Dn 250mm – Dn 300mm, care preia apele uzate menajere de la cladirile proiectate si le transporta catre statia de pompare ape uzate menajere.

Debitul de ape uzate menajere estimat pentru noile obiective proiectate este: Q_u orar max =20 mc/h.

Apele uzate epurate vor fi deversate in rețeaua publica de canalizare, ce se va executa la pana la limita proprietatii prin grija autoritatilor locale.

Pe rețeaua de canalizare menajera s-au prevazut camine de canalizare STAS 2448 -82 din tuburi si piese prefabricate din beton.

Statia de pompare ape uzate menajere este o constructie subterana tip cheson, cu diametrul interior de 4,0m si adancimea de intrare a rețelei de canalizare de 3,5 – 4,0m si va fi dotata cu electropompe submersibile.

In incinta Aeroportului se mai prevede si realizarea unei statii de epurare a apelor uzate menajere ce va avea o capacitate nominala de 270mc/zi.

Stația de epurare este o constructie noua, dreptunghiulara, din beton armat, ingropata partial, cu o suprastructură în cadre din beton armat ce acoperă in totalitate bazinul.

Statia de Epurare are rolul de a prelua apa uzată de la colectoarele de ape uzate menajere de la cladirile și de a-i modifica parametrii fizico-chimici în vederea obținerii valorilor admise de legislația în vigoare la evacuarea în emisar.

Stația de epurare are componente subterane și supraterane, fiind acoperită in totalitate cu clădirea operațională. Poziționarea golurilor bazinului precum și componentele supraterane sunt date de caracteristicile tehnologice și de condițiile de amplasament.

Cladirea propusa a fi construita este compusa dintr-o parte subterana reprezentata de bazinul compartimentat din pereti din beton armat si o parte supraterana (suprastructura), care va avea regim de inaltime Parter, avand destinatia de cladire tehnologic-administrativa pentru statia de epurare.

e. Rețele apa incendiu

Rețeaua de distributie pentru hidranti va forma inele de incendiu in jurul cladirilor terminalului de pasageri si terminalului cargo, cladiri ce necesita debite de combatere a incendiului exterior mai mari de 15 l/s. Pentru celelalte cladiri s-au asigurat ramificatii din PEHD, $D=75$ mm – 125mm.

Din inelele de incendiu vor fi alimentati cu apa hidranti exteriori de incendiu si instalatiile de hidranti interiori. Pe inelele de incendiu se vor executa camine de vane care sa sectioneze rețelele in asa fel incat sa se asigure interventia in caz de incendiu in fiecare punct, cu numarul de jeturi simultane necesar pentru



UNIUNEA EUROPEANĂ



fiecare cladire. Inelul de incendiu pentru terminalul de pasageri va fi alimentat de la statia de pompare prin doua conducte PEHD, D= 250 mm .

Conform anexei 8 din P118/2/2013, debitul de apa pentru hidranti exteriori este $Q_{ie} = 25$ l/s, 5 jeturi simultane pentru cladirea terminalului de pasageri (cladirea cu volumul cel mai mare), cu un timp teoretic de actionare de 3 ore.

Reteaua de alimentare cu apa a instalatiilor automate de sprinklere, pentru cladirea terminalului de pasageri si terminalului cargo va fi alcatuita din 2 conducte din teava de polietilena de inalta densitate, PEHD 180 mm intre gospodaria de apa si camera ACS a cladirilor.

f. Retele alimentare cu energie electrica

In urma noului bilant energetic pentru dezvoltarea pe east se propun urmatoarele:

- o statie de conexiuni 20kV echipata cu 4 bare si celule 20kV dublu sistem de bare.
- Sistem AAR astfel incat cele 2 alimentari (2 fideri 20kV) din reseaua furnizorului de energie electrica sa se poata rezerva una pe celalalta.
- Un nou post de transformare 2x630kVA specializat aferent pentru Romatsa DSNA-Iasi PNA (protectia navigatiei aeriene).

g. Retele termice exterioare

Agentul termic de la centrala termica aflata in cladirea energetica va fi distribuit la consumatori printr-o retea de conducte tur-retur ce vor alimenta punctele termice din cadrul fiecarui obiect. Conductele de distributie vor fi din teava de otel preizolata montate ingropat in pamant.

2.3.20. Optimizare infrastructura existenta pentru deservirea aviatiei utilitare, medicale si de business

Odata cu realizarea noilor facilitati aeroportuare ce se vor construi pe partea de Est a pistei de decolare aterizare, actualele suprafete de miscare existente pe partea de Vest vor deservi pentru inceput hangarul Aerostar.

Dupa mutarea tuturor activitatilor aeroportuare in noua locatie, terminalele de pasageri si celelalte constructii existente se pot reorganiza astfel incat sa poata deservi aviatia utilitara, de business sau chiar medicala, tinand cont ca viitorul Spital Regional Iasi se va construi la o distanta de maxim 3km de actualul amplasament.

De asemenea, o alta varianta de reorganizare a amplasamentului de Vest o reprezinta transformarea acestuia intr-o baza aeriana militara, tinad seama si de pozitionarea strategica a Iasilului la granita de Est a Uniunii Europene si a Organizatiei Tratatului Atlanticului de Nord (NATO).

3. ESTIMARI INFORMATIVE DE COST

In cadrul prezentului Raport sunt prezentate evaluari financiare informative, realizate pe baza de indici, in urma experientei acumulate prin proiectarea unor lucrari similare.

Costurile informative ale investitiei sunt prezentate in **Anexa 1**, pentru fiecare scenariu in parte.

Sursele potentiale de finantare a lucrarilor de extindere a Aeroportului Targu Mures pot fi:

- Surse de finantare nerambursabilă pentru obiectivele incluse în Master Planul General de Transport și posibil finanțat din Programul Operațional Infrastructura Mare 2014-2020,



UNIUNEA EUROPEANĂ



- Surse atrase din fonduri de la bugetul de stat, bugetul Consiliului Județean,
- Surse de finanțare rambursabile, credit bancar, credit furnizor, plata în rate,
- Surse din fondurile proprii ale Regiei,
- Parteneriat public-privat,
- Concesionare de lucrări,
- Alte surse și finanțări reglementate de lege.

4. EVALUAREA OPTIUNILOR STRATEGICE – SARCINA 2

În analiza de mai jos sunt prezentate principalele constrângeri, avantaje și dezavantaje ale celor două scenarii de dezvoltare ale Aeroportului Internațional Iași.

4.1. Evaluarea constrângerilor externe care pot influența scenariile de dezvoltare

Scenariu	Scenariul 2	Scenariul 3
Constrângeri externe	Dezvoltare VEST	Dezvoltare EST
Constrângeri geografice și de amplasament	<p>În amplasamentul de Vest sunt o serie de constrângeri de relief după cum urmează:</p> <ul style="list-style-type: none"> • În partea de sud a platformei de debarcare/imbarcare existente terenul are o cadere accentuată (cca. 15m pe o distanță de 550m), fapt ce conduce la imposibilitatea realizării unor extinderi de platformă în această direcție. Din acest motiv, singura zonă disponibilă pentru extinderea suprafeței de parcare a aeronavelor este în partea de est a actualei platforme, rezultând o suprafață limitată pentru maxim 10 aeronave de categorie "C". • În fața terminalului existent, terenul pentru realizarea unei parcuri de scurtă și lungă durată este foarte limitat, fiind necesară realizarea unei parcuri supraetajate pe două niveluri, cu toate implicațiile arhitecturale, tehnice și financiare pe care le presupune aceasta. <p>Chiar dacă în acest studiu, ținând cont de restricțiile de amplasament, se prevede realizarea unui număr 550 locuri parcare de scurtă durată și 485 locuri parcare de lungă durată, acestea sunt insuficiente în raport cu numărul de locuri de parcare necesar pentru un trafic de pasageri estimat, nemaifiind posibile extinderi ulterioare.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Din cauza terenului foarte accidentat, chiar și prin realizarea unei noi căi rutiere, accesul la aeroport se va face în continuare foarte dificil, în special pentru traficul greu ce ar trebui să deservească terminalul cargo. De asemenea, în acest amplasament nu se pot realiza legături feroviare sau de metrou ușor de suprafață. 	<p>În amplasamentul de Est singura restricție de relief o reprezintă faptul că toată dezvoltarea propusă se va realiza într-o zonă de debleu cu adâncime medie de cca 2.5-3m, putând ajunge în partea de nord a amplasamentului la un debleu maxim de 8m.</p>



UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale
2014-2020

<p>Asigurare cai de acces</p>	<p>Pe langa accesul existent se mai propune realizarea unui nou acces destinat in principal sa deserveasca zona termica din partea de sud a terminalului de pasageri (terminalul cargo, hangarul Aerostar).</p> <p>Acest nou acces va asigura legatura aeroportului cu strada Aeroportului, care in final se descarca in strada Aurel Vlaicu. Din cauza constrangerilor de amplasament generate de existenta unitatilor militare, este de mentionat ca acest acces rutier se va proiecta cu elemente geometrice minime, ceea ce va genera un trafic incarcat cu o viteza de circulatie mica.</p> <p>Din strada Aeroportului se mai propune realizarea unui nou drum de legatura, in lungime de cca. 2Km, care se va descarca tot in strada Aurel Vlaicu, in zona cartierului Dancu.</p>	<p>Pentru accesul la noul amplasament al aeroportului se propun doua drumuri de acces principale, dupa cum urmeaza:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Drum de acces Nord: legatura Aeroport Iasi – Drumul National DN 24 – viitoare Autostrada Targu Mures – Iasi – Ungheni • Drum de acces Sud: Legatura Aeroport Iasi – Strada Aurel Vlaicu (DJ249A) – cartierul Aviatiei si Dancu. <p>In ansamblul lor, cele doua drumuri de acces de pe nord si sud decrie in detaliu la punctul 2.3.17 pot constitui o varianta de ocolire a Municipiului Iasi, asigurand o legatura rapida intre DN 24 si zona industriala din sud, inclusiv cu localitatile Dancu, Holboca si Tomesti, evitandu-se astfel tranzitarea Iasiului, ceea ce va duce la timpi de tranzit mai mici si la o scadere a poluarii.</p> <p>Pe langa cele doua drumuri de acces exista posibilitatea realizarii in viitor a unei cai ferate catre aeroport, ce s-ar putea desprinde din magistrala CFR – 600 - Iasi - Ungheni, pe sectorul cuprins intre statiile Holboca si Cristesti Jijia. Aceasta cale ferata ar facilita dezvoltarea sectorului de transport de marfuri la Aeroportul Iasi, asigurand legatura viitorului terminal cargo cu principala cale feroviara din zona.</p> <p>De asemenea, paralel cu accesul rutier dinspre sud (cartierul Dancu) este posibil sa se realizeze o linie de metrou usor de suprafata care sa se lege la retea existenta de tramvaie a Municipiului Iasi.</p>
<p>Asigurare utilitati</p>	<p>Chiar daca in amplasamentul actual exista utilitatile necesare functionarii aeroportului, in mare parte acestea sunt neconforme si insuficient dimensionate, dupa cum urmeaza:</p> <ul style="list-style-type: none"> • retea de apa potabila (APAVITAL) – debit insuficient, retea veche ce genereaza avarii si intreruperi frecvente; • retea de canalizare menajera (APAVITAL) – debit insuficient, deversarea in retea se face controlat, cu ajutorul unor bazine de retentie; • canalizare degivrant aeronave (glicol) – volum de stocare insuficient; • rezervorul de apa pentru stingerea incendiilor este comun cu rezerva de apa potabila, situatie ce nu corespunde normelor SSI. <p>Prin urmare si pe amplasamentul actual este necesar sa se prevada o redimensionare sau</p>	<p>In noul amplasament al aeroportului va trebui sa se asigure necesarul de utilitati, prin investitii ale Consiliului Judetean, a regiilor si companiilor furnizoare.</p> <p>Pentru o implementare unitara, aceste investitii ar trebui sa se deruleze in acelasi timp cu lucrarile de realizare a facilitatilor aeroportuare.</p>



UNIUNEA EUROPEANĂ



	refacere a rețelilor existente ce deservesc aeroportul.	
Proprietatea terenurilor	<p>Toate lucrările de extindere a suprafețelor de mișcare, a terminalelor de pasageri și a zonelor tehnice se vor realiza în incinta aeroportului, fără a fi necesare exproprieri suplimentare.</p> <p>Fata de construcțiile ce se vor realiza în incinta aeroportului mai sunt necesare lucrări pentru realizarea unei noi cai de acces, ce va duce la ocuparea de noi terenuri ce vor trebui expropriate.</p>	<p>Toate lucrările de extindere a suprafețelor de mișcare, a terminalelor de pasageri și a zonelor tehnice se vor realiza în incinta aeroportului, și pe terenurile aflate în proprietatea Consiliului Județean Iași pe zona de est a aeroportului, fără a fi necesare exproprieri suplimentare.</p> <p>Fata de construcțiile ce se vor realiza în incinta aeroportului mai sunt necesare lucrări pentru realizarea unor noi cai de acces descrise mai sus și pentru asigurarea utilitatilor (alimentare cu apă, rețea de canalizare menajeră, alimentare cu energie electrică etc), ceea ce va duce la ocuparea de noi terenuri ce vor trebui expropriate de către Consiliul Județean Iași.</p>

4.2. Evaluarea constrângerilor operationale în perioada de implementare a investiției. Capacități și posibilități de extindere ulterioare.

Scenariu	Scenariul 2 Dezvoltare VEST	Scenariul 3 Dezvoltare EST
Constrângerii operationale		
Pasageri procesați	<ul style="list-style-type: none"> • Plecări: 1250 pax/ora de varf, din care 950 pax/ora de varf în trafic internațional și 300 pax/ora de varf trafic intern. • Sosiri: 1250 pax/ora de varf din care 950 pax/ora de varf în trafic internațional și 300 pax/ora de varf în trafic intern. 	
Desfasurarea traficului aerian în perioada de implementare a investiției	<p>În perioada de realizare a lucrărilor, ținând cont că noua rețea de cai de rulare și platforme se va lega de actualele suprafețe de mișcare, vor rezulta multiple restricții de circulație, dintre care estimăm:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Operarea pistei cu prag decalat pe direcția 14 pentru realizarea legăturii caii de rulare TWY B cu pista; • Închiderea temporară a caii de rulare TWY A pentru realizarea intersecției cu caile de rulare TWY B și TWY C (se va utiliza calea de rulare TWY E); • Închiderea temporară a caii de rulare TWY E pentru realizarea intersecției cu calea de rulare TWY C și platforma APRON 3 (se va utiliza calea de rulare TWY A) • Restricții de operare pe calea de rulare TWY D, pentru realizarea platformei APRON 2, ce poate afecta temporar disponibilitatea unor pozitivi de parcare de pe platforma APRON 1. • Accesul utilajelor de lucru pentru realizarea caii de rulare Charlie și a platformei Apron 2 se va face restricționat, ținând seama că se vor traversa suprafețe de mișcare aflate în exploatare. Acest aspect poate conduce la 	<p>În perioada de realizare a lucrărilor, traficul aerian pe caile de rulare și platformele existente nu este afectat. Excepție face traficul pe pista de decolare aterizare, ce va fi afectat pentru realizarea legăturilor noilor cai de rulare, după cum urmează:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Realizare TWY F – operare pista cu prag decalat pe direcția 14; • Realizare TWYG – închidere temporară a traficului pe pista existentă • Realizare TWY I și TWY H – închidere temporară a traficului pe pista existentă. <p>Realizarea legăturilor cailor de rulare G, H și I cu pista se poate face într-o singură etapă, astfel încât pista să aibă o singură perioadă de închidere.</p>



UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale
2014-2020

	<p>extinderea termenelor de realizare a investitiei.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pentru demolarea fostei piste, pe sectorul cuprins intre buzunarul de nord al acesteia si calea de rulare Alfa va fi necesara inchiderea temporara a traficului aerian pe pista existenta, sau aplicarea unor restrictii operationale. 	
Desfasurarea activitatii de procesare pasageri / bagaje in perioada de implementare a investitiei	<p>Noul terminal de pasageri va fi realizat in 3 etape, astfel:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Etapa 1 – Constructie terminal in partea de sud a terminalului T3, implica modificarea accesului auto si ocuparea unei parti din parcare existenta – preia functia Terminalului T2; • Etapa 2 – Demolare terminal T2 existent si realizare terminal in zona eliberata si pe partea de est a terminalului T1 existent; • Etapa 3 – Demolare Terminalelor T1 si T3 existente si inglobarea intr-o singura constructie cele doua corpuri construite in etapele 1 si 2. Construire turn de control inglobat in structura noului terminal, pe partea de N-E; • Etapa 4 – demolare totala a parcarii existente si realizarea unei parcarii etajate (P+2E). <p>Chiar daca etapizarea lucrarilor de executie a noului terminal de pasageri va asigura o functionare continua a aeroportului, lucrarile de construire vor afecta buna desfasurare a activitatii pe aeroport, putand fi perturbate periodic caile de acces, drumurile de handling pentru deservirea aeronavelor, existand posibilitatea anumitor restrictionari de executie impuse de catre Autoritatea Aeronautica Civila Romana.</p>	<p>Activitatea de procesare a pasagerilor si bagajelor in terminalele existente pe partea de vest nu este afectata.</p>
Numar pozitii parcare aeronave	<p>13 pozitii existente si 10 pozitii noi, dupa cum urmeaza:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 19 pozitii pentru aeronave cod "C" • 3 pozitii pentru aeronave cod "C" de tip ATR42/72 • 1 pozitie pentru aeronave cod "D". <p>TOTAL 23 pozitii parcare (fara posibilitate de suplimentare a pozitiiilor de parcare)</p>	<p>13 pozitii existente pe partea de vest si 21 pozitii noi pe partea de est, dupa cum urmeaza:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 28 pozitii pentru aeronave cod "C" (12 pozitii – vest si 16 pozitii – est) • 5 pozitii pentru aeronave cod "D" (4 pozitii – est si 1 pozitie vest) <p>TOTAL 33 pozitii parcare (cu posibilitate de suplimentare de minim 10 pozitii prin extinderea platformei)</p>
Operarea pistei de decolare aterizare.	<p>Completarea retelei de cai de rulare existente care vor deservi pista de decolare aterizare va asigura o eficientizare a utilizarii pistei, ducand la diminuarea timpilor de ocupare ai acesteia.</p> <ul style="list-style-type: none"> • La aterizare, indiferent de directie, in conformitate cu documentele aeronautice 	<p>Noua retea de cai de rulare propusa va duce la cresterea gradului de operare al pistei de decolare aterizare, ducand la diminuarea timpilor de ocupare ai acesteia.</p> <ul style="list-style-type: none"> • La aterizarea pe directia 14, in conformitate cu documentele aeronautice studiate(*),



UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale
2014-2020

	<p>studiate(*), aeronavele de categorie "C" (B737 – 700...900, A320 – 200) vor elibera pista prin calea de rulare Echo (aterizare 14), sau prin calea de rulare Bravo (aterizare 32), fara a mai fi necesar rulajul pana la buzunarele de intoarece de pe capetele pistei. In cazul aeronavelor de categorie "D", eliberarea pistei prin cele doua degajari propuse depinde de gradul de incarcare si de conditiile atmosferice.</p> <ul style="list-style-type: none"> • La decolare, indiferent de directie, rulajul aeronavelor catre capetele pistei se face in mare parte pe caile de rulare propuse, cu exceptia ultimilor aproximativ 400m, unde rulajul se va face pe pista. <p>(*) – 737-600/700/800/900, 757-200/300, A320, A321 – <i>Airplane Characteristics for Airport Planning</i></p>	<p>aeronavele de categorie "C" (B737 – 700...900, A320 – 200) vor elibera pista prin calea de degajare rapida TWY I sau prin calea de rulare TWY H. In cazul aeronavelor de categorie "D", eliberarea pistei prin cele doua degajari propuse depinde de gradul de incarcare si de conditiile atmosferice.</p> <ul style="list-style-type: none"> • La aterizarea pe directia 32, toate aeronavele, indiferent de categorie, pot elibera pista prin calea de degajare rapida TWY G; • Pentru decolare pe directia 14-32, aeronavele vor rula pe calea de rulare TWY F, care are acces direct pe capatul 32 al pistei, de unde se poate incepe rulajul pentru decolare. • Pentru decolare pe directia 32-14, este necesar ca aeronavele sa ruleze cca. 600m pe pista de decolare aterizare pana la pozitia de intoarcere. Totusi, in viitor este posibila prelungirea caii de rulare TWY H pana pe capatul 32 al pistei. <p>(*) – 737-600/700/800/900, 757-200/300, A320, A321 – <i>Airplane Characteristics for Airport Planning</i></p>
<p>Possibilitate de extindere ulterioara a suprafetelor de miscare si a zonelor tehnice si comerciale</p>	<p>Prin realizarea obiectivelor propuse in amplasamentul actual al aeroportului (pe partea de Vest) se atinge capacitatea maxima de dezvoltare, atat a zonelor tehnice si comerciale, cat si a suprafetelor de miscare aeroportuare (platforma si cai de rulare).</p> <p>Singurul element de infrastructura ce mai poate fi extins este pista de decolare aterizare, care se poate lungi cu cate 300m pe fiecare directie. Din motive de obstacolare pragurile existente ale pistei isi vor mentine pozitia actuala.</p> <p>De asemenea este de mentionat faptul ca echiparea pistei cu echipamente de radionavigatie si pe directia 32 nu va mai fi posibila, deoarece aeronavele de pe platforma Apron 2 vor afecta zona de protectie a viitorului echipament ILS LLZ 32.</p> <p>Dezvoltarea pe Vest nu raspunde prevederilor din Masterplanul General de Transport al Romaniei, fiind imposibil de asigurat o legatura feroviara, asa cum este recomandat pentru categoria aeroporturilor internationale in care este incadrat si Aeroportul Iasi. De asemenea, Terminalul cargo propus va avea o dezvoltare limitata, fara a mai putea fi posibile eventuale extinderi.</p>	<p>Dezvoltarea aeroportului pe partea de Est ofera mai multe oportunitati de dezvoltare ulterioara atat a suprafetelor de miscare, cat si a zonelor tehnice si comerciale si a cailor de acces, dupa cum urmeaza:</p> <ul style="list-style-type: none"> • In functie de evolutia traficului aerian este posibila extinderea platformei de debarcare imbarcare cu minim 10 pozitii de aeronave categorie "C", sau D, prin crearea unor marcaje alternative; • Extindere pista de decolare aterizare cu cate 300m pe ambele directii, precum si realizarea unor cai de rulare pentru legatura cu capetele pistei extinse. Pentru realizarea acestor cai de rulare este necesar sa se exproprieze un teren suplimentar de cca. 41000mp. Din motive de obstacolare pragurile existente ale pistei isi vor mentine pozitia actuala. • Este posibila echiparea pistei cu echipamente de radionavigatie de tip ILS si pe directia 32, fapt ce ar creste siguranta in exploatare, fiind asigurata o apropiere instrumentala de precizie. Deoarece directia dominanta a vantului este dinspre Nord, in multe cazuri aeronavele aterizeaza pe directia 32, directie pe care in prezent este dotata doar cu echipamente ce asigura o apropiere instrumentala de neprecizie. • Extinderea zonelor tehnice si comerciale pe un teren cu o suprafata de cca. 157000mp, unde se pot realiza diverse investitii generatoare de venituri la bugetul Consiliului Judetean Iasi si al



UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale
2014-2020

	<p>R.A. Aeroportul Iasi (hoteluri, spatii comerciale, restaurante, depozite, centre expozitionale, spatii de parcare etc).</p> <ul style="list-style-type: none"> • In conformitate cu Masterplanul General de Transport al Romaniei, dezvoltarea pe est permite realizarea unor legaturi rutiere si feroviare care sa raspunda incadrarii Aeroportului Iasi la categoria aeroporturilor internationale. • Permite dezvoltarea etapizata a facilitatilor cargo, plecand intr-o prima faza de la un terminal de cca. 4000mp, care isi poate dubla capacitatea pe terenurile rezervate in acest sens. <p>Odata cu mutarea aeroportului pe partea de est, actualul amplasament poate fi reorganizat astfel incat sa deserveasca aviatia utilitara, de business sau chiar medicala, tinand cont de faptul ca Spitalul Regional Iasi se va contrui la o distanta de maxim 3km fata de amplasamentul actual.</p> <p>De asemenea, poate fi luata in calcul si transformarea acestei locatii intr-o baza militara aeriana, tinand seama de pozitia strategica a Iasiului la granita de Est a Uniunii Europene si a Organizatiei Tratatului Atlanticului de Nord (NATO).</p>
--	---

4.3. Evaluarea implicatiilor tehnice asupra obiectivelor existente

Scenariu	Scenariul 2 Dezvoltare VEST	Scenariul 3 Dezvoltare EST
Implicatii tehnice		
Implicatii asupra suprafetelor de miscare existente	<p>Realizarea platformei si a noii retele de cai de rulare presupune o serie de implicatii asupra suprafetelor de miscare existente si a echipamentelor aferente acestora, dupa cum urmeaza:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Demolare acostamente cale de rulare Delta pe latura dinspre pista, inclusiv relocarea/ protejarea retelelor de canalizare si a separatorului de hidrocarburi existent in amplasament; • Demolare acostamente cale de rulare Echo in zona de intersectie cu viitoarea cale de rulare Charlie si platforma pentru aeronave izolate, inclusiv relocarea/protejarea retelelor de canalizare existente in amplasament; • Demolare acostamente cale de rulare Alfa in zona de intersectie cu viitoarele cai de rulare Bravo si Charlie, inclusiv relocarea/protejarea retelelor de canalizare existente in amplasament; 	<p>Realizare noii retele de cai de rulare va afecta local doar acostamentele pistei existente, pentru asigurarea racordarii noilor suprafete la partea portanta a pistei de decolare aterizare.</p>



UNIUNEA EUROPEANĂ



GUVERNUL ROMÂNIEI



Instrumente Structurale
2014-2020

	<ul style="list-style-type: none"> • Demolare acostament pista in zona de intersectie cu calea de rulare Bravo, inclusiv relocarea/protejarea retelelor de canalizare existente in amplasament; • Relocare colectoare de canalizare pluviala si separatare de hidrocarburi existente in lungul caii de rulare Delta. 	
Implicatii asupra constructiilor existente	<p>Pentru construirea etapizata a noului terminal de pasageri este necesara demolarea celor 3 terminale de pasageri existente (T1, T2 si T3). Acestea se vor demola etapizat, astfel incat procesarea pasagerilor si bagajelor sa aiba cat mai putin de suferit.</p> <p>De asemenea este necesara si demolarea parcarii auto existente in fata terminalelor de pasageri, ce va fi inlocuita de o parcare noua, supraetajata pe 2 niveluri, conform deciziei de la punctul anterior.</p>	Nu exista implicatii asupra constructiilor existente, acestea putand functiona normal pe toata perioada de realizare a obiectivelor de pe partea de est.

4.4. Evaluarea incipienta a impactului asupra mediului si a vulnerabilitatilor fata de schimbarile climatice

Scenariu	Scenariul 2 Dezvoltare VEST	Scenariul 3 Dezvoltare EST
Constrangeri mediu		
Biodiversitate	<p>In apropierea amplasamentului analizat nu sunt desemnate arii Natura 2000. Cea mai apropiata arie Natura 2000 in raport cu amplasamentul studiat este ROSCI0160 Padurea Icuseni situat la cca. 8,5 km.</p> <p>Ariile naturale protejate de interes national aflate in vecinatate sunt: <i>RONPA576 Padurea Dancu</i> (la cca. 50 m de traseul drumului de acces la aeroport in zona de intersectie cu DJ249A in localitatea Dancu) si <i>RONPA0574 Acumularea Chirita</i> situata la cca. 850 m de drumul de acces si respectiv 1,6 km de amplasamentul suprafetelor de miscare propuse in scenariul Vest.</p> <p><i>Lucrarile propuse in scenariul Vest nu intersecteaza limite ale ariilor naturale protejate de interes national sau comunitar, nu afecteaza suprafete/habitate de desemnare ale acestora si nu necesita defrisari in interiorul limitelor acestor areale.</i></p>	<p>In apropierea amplasamentului analizat nu sunt desemnate arii Natura 2000. Cea mai apropiata arie Natura 2000 in raport cu amplasamentul studiat este ROSCI0160 Padurea Icuseni situat la cca. 8,5 km.</p> <p>Ariile naturale protejate de interes national aflate in vecinatate sunt: <i>RONPA576 Padurea Dancu</i>, situata la cca. 50 m de traseul drumului de acces la aeroport in zona de intersectie cu DJ249A-localitatea Dancu) si <i>RONPA0574 Acumularea Chirita</i> situata la cca. 350 m de drumul de acces si respectiv 1,9 km de amplasamentul noului terminal de pasageri si a infrastructurilor propuse in scenariul Est.</p> <p><i>Lucrarile propuse in scenariul Est nu intersecteaza limite ale ariilor naturale protejate de interes national sau comunitar, nu afecteaza suprafete/habitate de desemnare ale acestora si nu necesita defrisari in interiorul limitelor acestor areale.</i></p>
Calitatea aerului	<p>Lucrarile propuse pentru dezvoltarea pe Est vor conduce la o crestere cantitativa a emisiilor de poluanti atmosferici, atat in perioada de executie cat si in perioada de operare a aeroportului.</p>	<p>Lucrarile propuse pentru dezvoltarea pe Est vor conduce la o crestere cantitativa a emisiilor de poluanti atmosferici, atat in perioada de executie cat si in perioada de operare a aeroportului, intr-</p>



UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale
2014-2020

Pentru reducerea traficului in zona urbana si accesul rapid la aeroportul Iasi din DJ249A, zona industriala si cartierele Aviatiei si Tatarasi se va realiza un nou drum de acces dinspre sud, care intersecteaza drumul existent in zona parcarii situate in fata terminalului.

Noul drumul de acces propus in scenariul Vest urmareste limita zonelor locuite din cartierul Aviatiei si limita impadurita a zonei de agrement Ceric.

Artera propusa asigura accesul la aeroport, evita traficul in zona urbana aglomerata, insa mentine traficul rutier si totodata emisiile atmosferice la limita zonei urbane si a zonei de agrement Ceric.

o proportie similara cu dezvoltarea pe partea de Vest.

Pentru reducerea traficului in zona urbana si accesul rapid la aeroportul Iasi in scenariul Est sunt propuse doua cai de acces la aeroport:

- Drum de acces Sud - asigura accesul la noua locatie a aeroportului, facand legatura cu strada Aurel Vlaicu si cu DJ249A, in zona localitatii Dancu,
- Drum de acces Nord trece prin apropierea localitatii Aroneanu, printre lacurile Ceric 2 si Aroneanu, urmand sa se lege la viitorul drum ce va deservi Spitalul Regional Iasi. De aici, se va crea legatura aeroportului cu DN 24 care in viitor va avea legatura cu autostrada Tg. Mures – Iasi – Ungheni.

Drumul de acces Sud va realiza o reducere a traficului in zona urbana aglomerata, mentinand nivelulul emisiilor poluante datorate traficului rutier spre aeroport la limita zonei locuite si a zonei de agrement.

Drumul de acces Nord va asigura multiple legaturi, favorizand devierea a traficului din zona urbana, ceea ce va duce la reducerea timpilor de parcurs intre partea de sud a orasului respectiv zona industriala si localitatile din partea de nord a Municipiului Iasi. De asemenea se creaza un acces facil la DN24 evitand traversarea mediului urban, drumul de acces putand avea rol de varianta de ocolire a Municipiului Iasi pe partea de nord – est.

Aceasta artera asigura o reducere a nivelului emisiilor atmosferice in munciul Iasi, prin reducerea traficului rutier pe arterele din zona centrala, reducerea timpilor de parcurs si de stationare cu motorul pornit pe principalele artere ale orasului.

Cele doua accese propuse in varianta Est prezinta multiple avantaje:

- asigurarea accesului rapid la aeroport, atat la noul terminal de pasageri cat si in zona terminalului existent, cu o reducere a nivelului poluarii urbane si a concentratiilor de PM10, conform masurilor trasate prin intermediul Planului de calitate a aerului in Municipiul Iasi, aprobat prin Hotararea Consiliului Local.
- reducerea traficului rutier si a concentratiilor de poluanti atmosferici datorate timpilor de stationare cu motorul pornit pe arterele Municipiului Iasi,
- artera propusa in scenariul Est care faciliteaza accesul la noul terminal de pasageri asigura legatura cu localitatile situate in nordul



UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale
2014-2020

		<p>municipiului si cu DN24 constituind totodata o varianta de ocolire a municipiului Iasi. De asemenea se creaza si legatura rapida a aeroportului cu zona viitorului Spital Regional Iasi.</p>
<p>Calitatea corpurilor de apa</p>	<p>Din punct de vedere al factorului de mediu apa, solutiile adoptate in cadrul proiectului asigura alimentarea cu apa potabila, evacuarea apelor menajere, canalizarea pluviala a apelor de pe calea de rulare si respectiv canalizarea pluviala pentru apele de pe platforma avioanelor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • apele uzate menajere colectate de la punctele de evacuare sunt dirijate in canalizarea menajera a orasului operata de APAVITAL Iasi. • apele pluviale colectate de pe caile de rulare sunt epurate intr-un bazin decantor separator de hidrocarburi in vederea asigurarii concentratiilor de impurificatori in limitele maxime admise de NTPA 001/2005, acestea fiind dirijate pana la varsarea in lacul Ciric III. De asemenea, va fi prevazut si un bazin de retentie ape pluviale, impermeabil cu dublu scop: utilizarea apelor pluviale in irigarea spatiilor verzi si preluarea apelor pluviale potential impurificate in cazul unor poluari accidentale, cu substante scurse pe pista. • apele pluviale colectate de pe platforma de stationare a aeronavelor sunt dirijate pe un flux separat, acestea avand potentialul de a fi impurificate in perioada sezonului rece cu solutii degivrante (glicol). Apele pluviale preluate de pe platforma de stationare a aeronavelor sunt stocate in bazine impermeabile si sunt pompate in reseaua de canalizare oraseneasca in scopul epurarii la statia de epurare a municipiului Iasi. <p>Solutiile propuse vor asigura protectia factorului de mediu apa, concentratiile impurificatorilor in apele pluviale evacuate la teren fiind situate sub valorile maxime admise conform NTPA 001/2005. Astfel se va asigura protectia corpurilor de apa de suprafata si subterane.</p>	<p>Solutiile adoptate in cadrul proiectului asigura protectia corpurilor de apa de suprafata si subterane:</p> <ul style="list-style-type: none"> • apele uzate menajere vor fi evacuate in canalizarea menajera a orasului operata de APAVITAL Iasi. • apele pluviale colectate de pe caile de rulare vor fi impartite in doua fluxuri (nord si sud). Fluxul nord este dirijat spre un bazin decantor separator de hidrocarburi in vederea asigurarii concentratiilor de impurificatori in limitele maxime admise de NTPA 001/2005, stocate intr-un bazin de retentie si utilizate pentru irigarea spatiilor verzi din incinta aeroportului. Fluxul sud este dirijat spre cel de al doilea bazin decantor separator si deversat in canalul amenajat al unui torent existent care conduce apele pluviale aval de aeroport pe traseul natural al vail. • apele pluviale preluate de pe platforma de stationare a aeronavelor sunt dirijate printr-un flux separat avand potentialul de a fi impurificate cu solutii degivrante (glicol), in perioada sezonului rece. Acestea sunt colectate in bazine impermeabile si sunt pompate in reseaua de canalizare in scopul epurarii in statia de epurare a municipiului Iasi. <p>Solutiile propuse vor asigura protectia factorului de mediu apa, concentratiile impurificatorilor in apele pluviale evacuate la teren fiind situate sub valorile maxime admise conform NTPA 001/2005. Astfel se va asigura protectia corpurilor de apa de suprafata si subterane.</p>
<p>Populatie / mediu social</p>	<p>Dezvoltarea aeroportului va asigura populatiei din zona:</p> <ul style="list-style-type: none"> • un mod de transport rapid, adaptat exigentelor utilizatorilor, imbunătățirea accesibilității regiunii și mobilității populației, bunurilor și serviciilor. • asigurarea unui acces facil in aeroport, prin reducerea timpilor de stationare in trafic in zona centrala a municipiului Iasi. 	<p>Dezvoltarea aeroportului va asigura populatiei din zona:</p> <ul style="list-style-type: none"> • un mod de transport rapid, adaptat exigentelor utilizatorilor, imbunătățirea accesibilității regiunii și mobilității populației, bunurilor și serviciilor. • un acces facil la aeroport, atat la terminalul existent, cat si la noul terminal de pasageri, prin reducerea timpilor de stationare in trafic,



UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale
2014-2020

	<ul style="list-style-type: none"> • reducerea traficului pe arterele Municipiului Iasi, prin asigurarea unui nou drum de acces la aeroport, cu acces rapid din cartierele Aviatiei si Tatarasi, din zona industriala a orasului pe DJ249A (cartier Dancu). 	<p>reducerea emisiilor poluante si a nivelului de zgomot in mediul urban.</p> <ul style="list-style-type: none"> • un acces facil si rapid care leaga zona de sud cu localitatile din nordul municipiului Iasi si cu DN24, evitand traversarea mediului urban. <p>Drumurile de acces propuse in scenariul Est vor asigura un trafic fluent, drumul de acces la aeroport care face legatura intre DJ249A si DN24 constituind o varianta ocolitoare a municipiului Iasi.</p> <p>Promovarea scenariului Est va crea un impact pozitiv asupra populatiei si mediului urban constand din:</p> <ul style="list-style-type: none"> • reducerea traficului pe arterele municipiului Iasi, -crearea unei legaturi facile intre partea de sud si nord a municipiului Iasi, drumul de acces la noul terminal al aeroportului avand si rol de centura ocolitoare realizand legatura intre DJ249A si DN24, • reducerea emisiilor poluante si a nivelului de zgomot datorat traficului rutier, • asigurarea unei mobilitati durabile in mediul urban cu posibilitati de extinde catre zonele suburbane.
<p>Nivel de zgomot</p>	<p>Lucrarile propuse realizarea dezvoltarii pe partea de Vest vor conduce la o crestere a nivelului de zgomot atat in perioada de executie a lucrarilor cat si in perioada de operare.</p> <p>Accesul rutier suplimentar propus in scenariul Vest conduce la o reducere a traficului rutier pe arterele principale din municipiul Iasi si din zona de agrement Ciric, asigurand un acces facil la aeroport dinspre cartierele Aviatiei, Tatarasi si zona industriala a Municipiului Iasi.</p> <p>Odata cu dezvoltarea acestui scenariu, cresterea traficului auto spre aeroport, la limita zonei rezidentiale a cartierului Aviatiei va conduce la o crestere a nivelului de zgomot la locuintele din zona si in toata zona de agrement din jurul lacului Ciric.</p>	<p>Lucrarile propuse in cadrul scenariului Est - vor conduce la o crestere cantitativa a nivelului de zgomot atat in perioada de executie cat si in perioada de operare a aeroportului.</p> <p>Scenariul de dezvoltare pe Est va conduce la o reducere a nivelului de zgomot in mediul urban si in zona de agrement a Municipiului Iasi, prin atragerea si directionarea traficului rutier spre aeroport pe noile cai de acces rutiere, intre sudul si nordul Municipiului Iasi, pe artera noua creata.</p>
<p>Arheologie / patrimoniu cultural</p>	<p>Analiza datelor privind patrimoniul arheologic si cultural disponibile pe site-ul www.cimec.ro a evidenciat prezenta unor situri arheologice, culturale si de arhitectura pe raza comunelor Holboca si Aroneanu, situate in apropierea Aeroportului Iasi.</p> <p>Au fost identificate urmatoarele obiective situate in apropiere:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Situl arheologic de la Dancu</i> – amplasament: marginea de est a satului, la cca. 2,8 km de la drumul de acces la aeroport – intersectie cu DJ249A; 	<p>Analiza datelor privind patrimoniul arheologic si cultural disponibile pe site-ul www.cimec.ro a evidenciat prezenta unor situri arheologice, culturale si de arhitectura pe raza comunelor Holboca si Aroneanu, situate in apropierea Aeroportului Iasi.</p> <p>Au fost identificate urmatoarele obiective situate in apropiere:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Situl arheologic de la Dancu</i> – amplasament: marginea de est a satului, la cca. 2,8 km de la drumul de acces la aeroport – intersectie cu DJ249A;



UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale
2014-2020

	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Asezarea paleolitică de la Holboca – Izvorul Pandarului</i> – amplasament situate la cca.2,7 km de drumul de acces la aeroport – intersecție cu DJ249A; • <i>Situl arheologic de la Holboca – peste balta</i> – amplasament: la 2,6 km de drumul de acces la aeroport – intersecție cu DJ249A, • <i>Asezarea medievală de la Aroneanu</i> – amplasament: în jurul bisericii Sf. Nicolae și grădini înconjurătoare situată la cca. 2,7 km de aeroport, scenariul Vest. <p>Toate siturile identificate se afla în afara zonei de protecție a monumentelor istorice (minim 100 m în localitățile urbane, 200 m în localitățile rurale, 500 m în exteriorul localităților) stabilită în conformitate cu Legea 422/2001 privind protejerea monumentelor istorice și a Legii nr.5/2000 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național – Secțiunea III – zone protejate.</p> <p>Se apreciază că lucrările propuse în scenariul Vest nu vor avea impact negativ asupra elementelor de patrimoniu acestea fiind situate la distanțe mari în raport cu amplasamentul lucrărilor.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Asezarea paleolitică de la Holboca – Izvorul Pandarului</i> – amplasament situate la cca.2,7 km de drumul de acces la aeroport – intersecție cu DJ249A; • <i>Situl arheologic de la Holboca – peste balta</i> – amplasament: la 2,6 km de drumul de acces la aeroport – intersecție cu DJ249A, • <i>Asezarea medievală de la Aroneanu</i> – amplasament: în jurul bisericii Sf. Nicolae și grădini înconjurătoare situată la cca. 2,7 km de aeroport, scenariul Est. <p>Toate siturile identificate se afla în afara zonei de protecție a monumentelor istorice (minim 100 m în localitățile urbane, 200 m în localitățile rurale, 500 m în exteriorul localităților) stabilită în conformitate cu Legea 422/2001 privind protejerea monumentelor istorice și a Legii nr.5/2000 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului național – Secțiunea III – zone protejate.</p> <p>Se apreciază că lucrările propuse în scenariul Est nu vor avea impact negativ asupra elementelor de patrimoniu acestea fiind situate la mare distanță de amplasamentul lucrărilor.</p>
<p>Vulnerabilitatea în raport cu schimbările climatice</p>	<p>Variabilele climatice care pot genera riscuri pentru infrastructura aeriană sunt: <i>temperaturile extreme din perioada sezonului cald, viteza vântului, precipitațiile intense, inundațiile, ceata, zapada și vijelii.</i></p> <p>Variațiile semnificative din punct de vedere statistic ale stării medii a parametrilor climatici mai sus enumerați și a variabilității lor observată în cursul timpului, pot genera amenințări pentru infrastructura de transport aerian, astfel:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Cresterea temperaturilor în perioada sezonului cald</i> poate conduce la o serie de riscuri pentru infrastructura aeriană de transport: <ul style="list-style-type: none"> - degradarea pistelor și a fundațiilor acestora, - creșterea nevoii de răcire la sol, - altitudini cu densitate mai mare care cauzează reducerea eficienței motorului, - creșterea lungimii pistei de decolare aterizare. • <i>Precipitațiile extreme</i> pot avea ca efect: <ul style="list-style-type: none"> - deteriorarea suprafețelor de mișcare aeroportuare, inclusiv a dotărilor acestora - cantitățile de apă depășesc capacitatea sistemului de colectare și drenare. • <i>Inundațiile în zona amplasamentului</i> pot avea ca rezultat: <ul style="list-style-type: none"> - inundarea pistelor, dependințelor și drumurilor de acces. • <i>Ceata, zapada și vijeliile</i> pot conduce perturbarea programului de zbor sau chiar la anularea curselor. <p><i>Opțiunile de adaptare</i> propuse în cadrul proiectului pentru controlul riscurilor prezentate:</p> <ul style="list-style-type: none"> • realizarea infrastructurii aeriene astfel încât aceasta să facă față temperaturilor ridicate – materiale rezistente la căldură, utilizarea bitumului modificat cu polimeri, pavaje realizate după tehnologii noi, îmbunătățite, utilizarea unor materiale de suprafață care să reflecte radiațiile solare. • drenarea pistei și a platformelor aeroportului și dimensionarea bazinelor de retenție și a canalizării pluviale astfel încât acestea să asigure preluarea unui volum de precipitații cât mai ridicat. • dotarea cu sisteme de balizaj moderne. • dotarea cu sisteme de radionavigație moderne de minim Cat.II 	



UNIUNEA EUROPEANĂ

Instrumente Structurale
2014-2020

- dotarea cu echipamente de interventie adecvate.

Se apreciaza ca optiunile de adaptare propuse in ambele scenarii vor reduce riscurile pana la un nivel minim, astfel incat in perioada de operare a aeroportului, impactul schimbarilor climatice asupra functionarii sa fie minim.

4.5. Estimari incipiente de cost

Scenariu	Scenariul 2	Scenariul 3
Estimari de cost	Dezvoltare VEST	Dezvoltare EST
Costuri obiective aeroportuare	758.181.337,99 lei (cu TVA)*	1.000.691.601,54 lei (cu TVA)
Costuri cai de acces	36.175.022,38 lei (cu TVA) (nu cuprinde achizitia de terenuri)	123.477.340,99 lei (cu TVA) (nu cuprinde achizitia de terenuri)
Costuri optimizare infrastructura existenta	*- lucrarile optionale estimate in scenariul de dezvoltare pe Est sunt incluse in costurile pentru dezvoltarea aeroportului in amplasamentul actual	15.286.994,01 lei (cu TVA)** ** - lucrari optionale – se vor implementa in functie de necesitati

4.6. Evaluarea riscurilor de implementare

Scenariu	Scenariul 2	Scenariul 3
Evaluarea riscurilor	Dezvoltare VEST	Dezvoltare EST
Implementarea si finantarea investitiei	Pentru realizarea dezvoltarii pe vest se va interveni asupra unor investitii realizate din fonduri europene ce se vor afla in perioada de garantie pentru o perioada de 5 ani. Este de mentionat ca la acest moment se afla in curs de implementare lucrarea "Suplimentarea capacitatilor de operare pentru pista de decolare aterizare si platforma de stationare a aeronavelor", ce prevede extinderea platformei de debarcare imbarcare si realizarea unei noi cai de rulare pentru acces la pista. Obiectivele realizate in cadrul acestui contract se vor demola partial pentru construirea noilor investitii propuse.	Chiar daca nu sunt afectate lucrari realizate recent din fonduri europene sau aflate in perioada de garantie, dezvoltarea pe est prezinta urmatoarele riscuri: - dezvoltarea aeroportului implica o serie de proiecte ce vor trebui derulate si coordonate in paralel de catre autoritatile locale, pentru asigurarea cailor de acces si utilitatilor necesare. - contributia nationala pentru cofinantarea proiectului sa fie greu de bugetat la scara locala sau nationala.

5. STABILIREA OPTIUNII STRATEGICE RECOMANDATE – SARCINA 3

Tinand cont de aspectele enumerate mai sus, s-au stabilit 5 criteriile de evaluare, avand fiecare o pondere de importanta, dupa cum urmeaza:

- Criteriul 1: Constrangeri externe – pondere 15%
- Criteriul 2: Constrangeri operationale – pondere 20%



UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale
2014-2020

- Criteriul 3: Evaluarea incipienta a impactului asupra mediului si a vulnerabilitatilor fata de schimbarile climatice– pondere 20%
- Criteriul 4: Estimari incipiente de cost – pondere 20%
- Criteriul 5: Riscuri de implementare – pondere 25%

In baza evaluarilor de la punctul anterior pentru fiecare scenariu in parte, s-au acordat note de la 1 la 5, rezultand urmatoarele puncteje finale, in functie de ponderile considerate.

5.1. Notarea constrangerilor, riscurilor si a implicatiilor tehnico - financiare

Nr.crt	Criteriu	Scenariul 2	Scenariul 3
		NOTE	
1	Criteriul 1 - Constrangeri externe		
1.1	Constrangeri geografice si de amplasament	2.5	4.5
1.2	Asigurare cai de acces	2.5	5
1.3	Asigurare utilitati	4.5	3.5
1.4	Proprietatea terenurilor	5	4
	Total 1	2.9	3.4
2	Criteriul 2 - Constrangeri operationale si tehnice		
2.1	Pasageri procesati	4.5	5
2.2	Desfasurarea traficului aerian in perioada de implementare a investitiei	3	4.5
2.3	Desfasurarea activitatii de procesare pasageri / bagaje, in perioada de implementare a investitiei	3.5	5
2.4	Numar pozitii parcare aeronave	3	5
2.5	Operarea pistei de decolare aterizare.	3.5	4.5
2.6	Posibilitate de extindere ulterioara a suprafetelor de miscare si a zonelor tehnice si comerciale	2	5
2.7	Implicatii asupra suprafetelor de miscare existente	3	5
2.8	Implicatii asupra constructiilor existente	3	5
	Total 2	3.19	4.88
3	Criteriul 3 - Evaluarea incipienta a impactului asupra mediului si a vulnerabilitatii fata de schimbarile climatice		
3.1	Biodiversitate	5	5
3.2	Calitatea aerului	3	5
3.3	Calitatea corpurilor de apa	5	4.5
3.4	Populatie/mediu social	4	5
3.5	Nivel de zgomot	3	5
3.6	Arheologie/patrimoniu cultural	5	5
3.7	Analiza vulnerabilitatii la schimbari climatice	4.5	4.5
	Total 3	4.21	4.86
4	Criteriul 4 - Estimari incipiente de cost		
4.1	Costul total estimat al investitiei	5	3
	Total 4	5	3
5	Criteriul 5 - Riscuri de implementare		
5.1	Implementarea si finantarea investitiei	4.5	2.5
	Total 5	4.5	2.5



UNIUNEA EUROPEANĂ

Instrumente Structurale
2014-2020

5.2. Stabilirea punctajelor finale in baza ponderilor prestabilite

Criteriu	Pondere	Scenariul 2		Scenariul 3	
		Nota	Punctaj	Nota	Punctaj
1 - Constrangeri externe	15%	2.90	0.44	3.40	0.51
2 - Constrangeri tehnice si operationale	20%	3.19	0.64	4.88	0.98
3 - Impactul asupra mediului si a vulnerabilitatilor fata de schimbarile climatice	20%	4.21	0.84	4.86	0.97
4 - Estimari incipiente de cost	20%	5.00	1.00	3.00	0.60
5 - Riscuri de implementare	25%	4.50	1.13	2.50	0.63
Punctaj		4.04		3.68	
		Scenariul Recomandat			

6. CONCLUZII SI RECOMANDARI

Chiar daca Aeroportului Iasi a beneficiat intre 2013-2015 de investitii semnificative, atunci cand s-au realizat noile suprafete de miscare si terminalul de pasageri T3, evolutia spectaculoasa a traficului de pasageri a dus in prezent la o serie de disfunctionalitati ce nu au fost anticipate la momentul respectiv.

Pana la momentul investitiilor ce au inceput in 2013, Aeroportul Iasi avea un trafic de cca.200000 pasageri / an, ajungand in 2019 sa proceseze peste 1.3 milioane pasageri pe an.

In prezent, principalele puncte slabe ale aeroportului sunt:

- Capacitatea insuficienta de procesare a celor 3 terminale de pasageri ce au fost proiectate pentru un volum maxim de 680pasageri / ora de varf (160pasageri/ora – T1, 200pasageri/ora – T2 si 320pasageri/ora T3), mult sub valorile ce s-au inregistrat la nivelul anului 2019, atunci cand pe ora de varf au fost procesati peste 870 pasageri. De asemenea, terminalele T1 si T2 au suprafete de procesare foarte mici, ce nu mai corespund normelor actuale, fiind construite sub nivelul actual al platformei de debarcare imbarcare, ceea ce creeaza probleme pentru fluxurile de pasageri si bagaje. Deoarece dezvoltarea aeroportului s-a facut cu pasi marunti, in diverse etape de timp, s-a cautat doar rezolvarea pentru perioade scurte de timp a problemei prelucrării pasagerilor, fara a exista o viziune de dezvoltare complexa a unui terminal de pasageri modern, ce ar fi trebuit sa se extinda modular, in functie de evolutia traficului.
- Dezvoltarea deficitara a traficului auto, inclusiv subdimensionarea caili principale de acces catre aeroport. Accesul rutier la aeroport se realizeaza cu dificultate, printr-un sistem de strazi secundare, in raport cu trama majora a Municipiului Iasi, neavand legaturi directe cu arterele importante ce asigura legatura cu drumurile nationale si europene ce leaga Iasi-ul cu imprejurimile, ceea ce duce la timpi mari de tranzit. De asemenea, o alta problema o reprezinta faptul ca principala cale de acces traverseaza cea mai mare zona de agrement a Municipiului Iasi, fiind un drum virajat si cu declivitati mari ce nu are posibilitate de extindere.
- Absenta infrastructurii de tip Cargo (terminal, platforme de procesare si platforme auto trafic greu) si a unor cai rutiere sau feroviare de acces pentru acest sector.
- Insuficienta capacitate de parcare pentru aeronave pe suprafata platformei existente, in special in intervalele orelor de varf, neputand satisface de fiecare data cerintele operatorilor aerieni.
- Situatia precara a utilitatilor ce deservesc aeroportul, ce sunt in general subdimensionate si neconforme, ceea ce duce la avarii si intreruperi frecvente.

Este de mentionat faptul ca in perioada 2007 – 2008 a fost realizat un amplu Studiu de Fezabilitate, urmat de Proiectul Tehnic, ce prevedea extinderea si modernizarea Aeroportului Iasi pe partea de est a



UNIUNEA EUROPEANĂ



pistei de decolare aterizare, proiect ce nu am mai fost implementat în totalitate, din cauza costurilor ridicate, greu de suportat la momentul respectiv.

Din ceea ce propunea acest proiect s-a extras și s-a realizat doar pista de decolare aterizare în lungime de 2400m, echipată cu balizaj luminos de categoria a II-a și echipamente de radionavigație, proiect ce s-a derulat în intervalul 2013-2015. În cadrul acestei investiții derulate între 2013 – 2015 s-au mai realizat următoarele obiective, ce s-au dezvoltat pe partea de vest a pistei de decolare aterizare:

- Cale de rulare Alfa (ce face legătura între noua pista și platforma de debarcare imbarcare)
- Platforma debarcare imbarcare realizată pe amplasamentul platformei vechi, ce asigură o capacitate de parcare de 9 aeronave cod „C”;
- Terminal de pasageri T3.

În ceea ce privește scenariile analizate în prezenta documentație, din punct de vedere tehnic, precum și a constrângerilor de amplasament, **Scenariul 3** prezintă o serie de avantaje, după cum urmează:

- Platforma de debarcare imbarcare se poate realiza etapizat, în funcție de necesități, existând suprafețe generoase pe care aceasta să se poată extinde în viitor în funcție de evoluția traficului aerian.
- Atât în vecinătatea terminalului de pasageri, cât și a terminalului cargo propuse pentru această etapă, vor exista zone destinate extinderii ulterioare, în funcție de evoluția traficului de pasageri și de marfuri.
- Permite realizarea unor legături rutiere și feroviare care să răspundă încadrării Aeroportului Iași la categoria aeroporturilor internaționale, în conformitate cu Masterplanul General de Transport al României. Realizarea celor două cai de acces rutiere în configurația propusă în prezentul studiu pot constitui o variantă de ocolire a Municipiului Iași, asigurând o legătură rapidă între DN 24 și zona industrială din sud, inclusiv cu localitățile Dancu, Holboca și Tomesti, evitându-se astfel tranzitarea Iașului, ceea ce va duce la timpuri de tranzit mai mici, la o scădere a poluării, precum și la eliberarea de trafic a zonei de agrement ce înconjoară lacul Cîrnic.
- Realizarea unui terminal cargo, care să aibă legături eficiente cu principalele cai de comunicație rutiere și feroviare ale județului Iași, va transforma Aeroportul Iași într-un Hub Internațional de Transport. Acesta ar putea satisface cel puțin nevoile marilor companii care activează în județul Iași în următoarele domenii:
 - automotive (Continental și Delphi Technologies)
 - coletarie (DHL);
 - comerț online (Amazon);
 - farmaceutic (Antibiotice Iași).
- Pe lângă construcțiile propuse în această etapă de dezvoltare, vor rămâne disponibile suprafețe ample de peste 157000mp, aflate în proprietatea Consiliului Județean Iași, suprafețe pe care se pot realiza o serie de obiective generatoare de venituri la bugetul local (hoteluri, spații comerciale, restaurante, depozite, centre expoziționale, spații de parcare etc).
- Actuala infrastructură aeroportuară de pe partea de vest va rămâne în exploatare pe toată durata realizării lucrărilor pe zona de est, nefiind perturbat traficul aerian sau procesarea pasagerilor și bagajelor. Ulterior, după mutarea activității aeroportuare pe noile facilități create pe partea de est, vor fi necesare optimizări pentru transformarea terminalelor existente în terminale pentru aviația utilitară, de business și chiar medicală, ținând cont de faptul că viitorul Spital Regional Iași se va construi la o distanță de maxim 3km de actualul amplasament.
O altă posibilitate de transformare a amplasamentului de vest poate fi crearea unei baze militare aeriene, ținând seama și de poziționarea strategică a Iașului la granița de Est a Uniunii Europene și a Organizației Tratatului Atlanticului de Nord (NATO).

Totuși, ca și în cazul proiectului derulat între anii 2007 – 2008 la nivel de Studiu de Fezabilitate și Proiect Tehnic, realizarea acestui scenariu conduce la un efort financiar semnificativ, care face proiectul nesustenabil din punct de vedere financiar. Astfel, cofinanțarea acestui proiect ar necesita un credit bancar



UNIUNEA EUROPEANA



foarte mare, extrem de dificil de rambursat într-o perioadă de 7-10 ani. De asemenea, costurile de operare și mentenanță ar crește substanțial și ar fi greu de acoperit de încasarile rezultate din exploatare, în special în primii ani (5-7 ani).

Pe lângă partea financiară, un alt dezavantaj major al Scenariului 3 îl reprezintă faptul că odată cu realizarea obiectivelor aeroportuare este necesar să se deruleze concomitent și într-o perioadă de timp foarte scurtă, o serie de investiții pentru asigurarea căilor de acces rutiere și a utilitatilor necesare.

Așa cum a rezultat și din analiza multicriterială prezentată la punctul anterior, **Scenariul 2**, deși va conduce la o dezvoltare mai greoaie din punct de vedere tehnic și a constrângerilor de amplasament, prezintă avantaje majore din punct de vedere al implementării și a asigurării resurselor financiare.

Ținând cont de faptul că în amplasamentul de vest există în prezent toate facilitățile necesare funcționării unui aeroport internațional, Scenariul 2 se poate implementa etapizat, în funcție de necesități și evoluția traficului aerian.

Pentru a se rezolva principală disfuncționalitate a aeroportului și anume capacitatea insuficientă de procesare a celor 3 terminale de pasageri existente, într-o primă etapă de dezvoltare, până la finalul anului 2023 (interval ce corespunde programării bugetare 2014 – 2020, pentru care sunt deja alocate fonduri în cadrul programului POIM) se poate realiza un nou terminal de pasageri și o parcare auto dimensionate pentru volumul de pasageri rezultat din studiul de trafic, urmând ca ulterior, în funcție de necesități să se realizeze în următoarea programare bugetară celelalte obiective necesare (turn de control, terminal cargo, extindere suprafețe de mișcare, cai rutiere de acces etc).

7. GRAFIC INFORMATIV DE DERULARE A INVESTITIEI PENTRU SCENARIUL RECOMANDAT

În **Anexa 2** se regăsește graficul informativ de derulare a investiției pentru scenariul recomandat – Scenariul 2 – Dezvoltare pe partea de Vest – Etapa I: terminal de pasageri și parcare auto, cu parcurgerea principalelor etape, de la aprobarea indicatorilor tehnico-economici rezultați din Studiul de fezabilitate și întocmirea documentelor necesare pentru finanțarea proiectului și până la recepția la terminarea lucrărilor și darea în exploatare.

Intocmit:

Ing. Alexandru Barbuțeanu



Aeroportul Iași

Moara de Vant 34, 700377, Iasi, Romania
Tel: +40232271590; Fax: +40232271570

JUDEȚUL IAȘI
CONSILIUL JUDEȚEAN IAȘI
REGISTRATURĂ
Nr. 5779
Anul 2021 Luna 02 Zila 18

R.A. AEROPORTUL IAȘI
SITP 1436
EJPH 12
Zila 12 Luna 02 Anul 2021

APROB,
DIRECTOR GENERAL provizoriu,



NOTA DE FUNDAMENTARE

Sectiunea 1 – Titlul proiectului de act normativ, Hotarare privind:

Art. 1 privind aprobarea Scenariului 2 din Master Planul Integrat pentru realizarea obiectivului de investitii „Dezvoltarea Aeroportului Internațional Iași

Construirea de facilități suplimentare și creșterea capacității de procesare a pasagerilor în terminalele existente în partea de Vest a amplasamentului actual al Aeroportului Iași

Sectiunea a 2-a Motivul emiterii actului normativ

Avand in vedere:

1. Întâlnirea de coordonare cu toate părțile interesate, din data de 10.02.2021 de la sediul R.A. Aeroportul Iași, privind analiza strategică a dezvoltării Aeroportului Iași, conform minutei nr.1224/10.02.2021;
2. Revizuirea elementelor din analiza multicriteriala aferenta Raportului III prin reconsiderarea constrangerilor si criteriilor de implementare a scenariilor de dezvoltare, tinandu-se cont atat de efectele financiare determinate de pandemia COVID19 cat si de termenul scurt de implementare impus de sursele de finantare ale acestui obiectiv de investitie prin POIM(2014-2020);
3. Concluziile si recomandarile Proiectantului din Raportul III – Capitolul 6, raport aferent Etapei 1 - Master Plan Integrat ;
4. Hotărârea Consiliului de Administrație al R.A. Aeroportul Iasi, nr.7 din 15.02.2021, privind aprobarea propunerii de Dezvoltare a Aeroportului Iași pe baza Scenariului II din Master Plan Integrat si SF Dezvoltarea Aeroportului Internațional Iași;
5. Adresa RAAI nr.1276 din 12.02.2021 privind proiectul Master Plan Integrat si SF Dezvoltarea Aeroportului Internațional Iași;

Astfel, asa cum a rezultat din Analiza Multicriteriala prezentata de proiectant in cadrul Raportului III, pentru a se rezolva principala disfunctionalitate a aeroportului si anume capacitatea insuficienta de procesare a celor 3 terminale de pasageri existente, intr-o prima etapa de dezvoltare, pana la finalul anului 2023 (interval ce corespunde programarii bugetare 2014 – 2020, pentru care sunt deja alocate fonduri in cadrul programului POIM) se poate realiza un nou terminal de pasageri si o parcare auto dimensionate pentru volumul de pasageri rezultat din studiul de trafic, urmand ca ulterior, in functie de necesitati sa se realizeze in urmatoarea programare bugetara celelalte obiective necesare (turn de control, terminal cargo, extindere suprafete de miscare, cai rutiere de acces etc).

Motivele detaliate ce au condus la alegerea Scenariului 2 din Etapa 1 - Master Plan Integrat



<i>privind</i> Construirea de facilitati suplimentare si cresterea capacitatii de procesare a pasagerilor in terminalele existente in partea de Vest a amplasamentului actual al Aeroportului Iasi	
1. Descrierea situatiei actuale	<p>Creșterea semnificativa a traficului începând cu anul 2015 care a ajuns la peste 1.3 milioane pasageri/an in anul 2019, precum și revenirea traficului la tendintele de crestere de dinainte de pandemia coronavirus, creștere ce poate ajunge la cel puțin 3.3 milioane pasageri/an in urmatorii 25 de ani, pune serioase probleme ce trebuie rezolvate printr-o viziune pragmatica in timpul cel mai scurt.</p> <p>In situatia curenta terminalele de pasageri de pe aeroportul Iasi proceseaza la limita cca. 680 pax/ora astfel:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Terminalul T3 Zboruri Externe - (finalizat in 2015) – 320 PAX/h sosiri/plecari;2. Terminalul T2 Zboruri Interne - (finalizat in 2011) – 200 PAX/h sosiri/plecari;3. Terminalul T1 Zboruri Externe – (finalizat in 1969, modernizat in 2002 si 2013) – 160 PAX/h sosiri/plecari; <p>Acestea nu confera spatiu si dotari suficiente, in conditiile actuale si viitoare prognozate, in vederea procesarii in conditii de siguranta si securitate a pasagerilor la orele de varf.</p> <p>Drumul de acces catre aeroport in momentul de fata este un drum de categoria 4 cu profil transversal tip de drum judetean, avand cate o banda pe sens, cu o latime a partii carosabile de 6m, un traseu in plan destul de sinuos si un gradient longitudinal de 4-5%. Acest drum la orele de varf devine saturat putand induce intarzieri in programul de zbor al aeronavelor si disconfort in desfasurarea operatiunilor aeronautice auxiliare activitatii principale cum ar fi alimentarea cu combustibil a rezervoarelor mobile de kerosen, serviciile de ridicare a deseurilor si de curatenie si intretinere a infrastructurii din zona publica.</p> <p>Terenurile adiacente zonei de operatiuni aeronautice aflate in administrarea aeroportului cca. 80 hectare(80000 mp) nu sunt utilizate judicios in dezvoltarea de surse alternative de venit.</p>
4. Expunere motive	<p>In cadrul Activitatii 2 – Analiza strategica a dezvoltarii aeroportului, activitate aferenta Etapei 1 - Master Plan Integrat si Studiul de fezabilitate pentru implementarea obiectivului de investitii „DEZVOLTAREA AEROPORTULUI INTERNATIONAL IASI” aprobat prin HOTARAREA CONSILULUI JUDETEAN IASI NR.96 din 24 aprilie 2019, au fost propuse de catre Proiectant trei scenarii de dezvoltare distincte pentru care s-au analizat principalele constrangeri tehnice si operationale, estimari incipiente de cost, impactul asupra mediului si riscurile de implementare.</p>



	<p>Descrierea detaliata a acestor scenarii de dezvoltare se regaseste analizata in cadrul Raportul III - Analiza strategica a dezvoltarii aeroportului.</p>
<p>5. Schimbări propuse</p>	<p>Scenarii analizate:</p> <ul style="list-style-type: none">• Scenariul 1 – Optimizarea infrastructurii si a spatiilor existente In cadrul acestui scenariu sunt evidentiata investitiile majore ce sunt in curs de implementare precum si investitii minimale ce ar trebui realizate pentru asigurarea desfasurarii traficului aerian si a deservirii la sol a aeronavelor in conditii de maxima siguranta.• Scenariul 2 - Construirea de facilitati suplimentare si cresterea capacitatii de procesare a terminalelor existente din amplasamentul actual – Dezvoltare pe VEST In cadrul acestui scenariu este analizata dezvoltarea facilitatilor aeroportului pe amplasamentul actual (partea de vest a pistei de decolare aterizare): extinderea suprafetelor de miscare si a terminalelor de pasageri, realizarea unor noi cai de acces care sa asigure legatura aeroportului cu Municipiul Iasi si zonele limitrofe, extinderea capacitatii de parcare pentru autoturisme si crearea de facilitati cargo.• Scenariul 3 - Realizarea unui nou terminal de pasageri pe un alt amplasament (pe partea de est a pistei existente), a constructiilor si infrastructurii aferente acestuia, precum si optimizarea activitatii pentru includerea in fluxul tehnologic a infrastructurii existente – Dezvoltare pe EST. <p>In ceea ce priveste scenariile analizate in prezenta documentatie, din punct de vedere tehnic, precum si a constrangerilor de amplasament, Scenariul 3 prezinta o serie de avantaje, dupa cum urmeaza:</p> <ul style="list-style-type: none">• Platforma de debarcare imbarcare se poate realiza etapizat, in functie de necesitati, existand suprafete generoase pe care aceasta sa se poata extinde in viitor in functie de evolutia traficului aerian.• Atat in vecinatatea terminalului de pasageri, cat si a terminalului cargo propuse pentru aceasta etapa, vor exista zone destinate extinderii ulterioare, in functie de evolutia traficului de pasageri si de marfuri.• Permite realizarea unor legaturi rutiere si feroviare care sa raspunda incadrarii Aeroportului Iasi la categoria aeroporturilor internationale, in conformitate cu Masterplanul General de Transport al Romaniei. Realizarea celor doua cai de acces rutiere in configuratia propusa in prezentul studiu pot constitui o varianta de ocolire a Municipiului Iasi, asigurand o legatura rapida intre DN 24 si zona industriala din sud, inclusiv cu localitatile Dancu, Holboca si Tomesti, evitandu-se astfel tranzitarea Iasiului, ceea ce va duce la timpi de tranzit mai mici, la o scadere a poluarii, precum si la eliberarea de trafic a zonei de agrement ce inconjoara lacul Ciric.



• Realizarea unui terminal cargo, care sa aiba legaturi eficiente cu principalele cai de comunicatie rutiere si feroviare ale judetului Iasi, va transforma Aeroportul Iasi intr-un Hub International de Transport. Acesta ar putea satisface cel putin nevoile marilor companii care activeaza in judetul Iasi in urmatoarele domenii:

- automotive (Continental si Delphi Technologies)
- coletarie (DHL);
- comert online (Amazon);
- farmaceutic (Antibiotice Iasi).

• Pe langa constructiile propuse in aceasta etapa de dezvoltare, vor ramane disponibile suprafete ample de peste 157000mp, aflate in proprietatea Consiliului Judetean Iasi, suprafete pe care se pot realiza o serie de obiective generatoare de venituri la bugetul local (hoteluri, spatii comerciale, restaurante, depozite, centre expozitionale, spatii de parcare etc).

• Actuala infrastructura aeroportuara de pe partea de vest va ramane in exploatare pe toata durata realizarii lucrarilor pe zona de est, nefiind perturbat traficul aerian sau procesarea pasagerilor si bagajelor. Ulterior, dupa mutarea activitatii aeroportuare pe noile facilitari create pe partea de est, vor fi necesare optimizari pentru transformarea terminalelor existente in terminale pentru aviatia utilitara, de business si chiar medicala, tinand cont de faptul ca viitorul Spital Regional Iasi se va construi la o distanta de maxim 3km de actualul amplasament.

O alta posibilitate de transformare a amplasamentului de vest poate fi crearea unei baze militare aeriene, tinad seama si de pozitionarea strategica a Iasiliului la granita de Est a Uniunii Europene si a Organizatiei Tratatului Atlanticului de Nord (NATO).

Totusi, ca si in cazul proiectului derulat intre anii 2007 – 2008 la nivel de Studiu de Fezabilitate si Proiect Tehnic, realizarea acestui scenariu conduce la un efort financiar semnificativ, care face proiectul nesustenabil din punct de vedere financiar. Astfel, cofinantarea acestui proiect ar necesita un credit bancar foarte mare, extrem de dificil de rambursat intr-o perioada de 7-10 ani. De asemenea, costurile de operare si mentenanta ar creste substantial si ar fi greu de acoperit de incasarile rezultate din exploatare, in special in primii ani (5-7 ani).

Pe langa partea financiara, un alt dezavantaj major al Scenariului 3 il reprezinta faptul ca odata cu realizarea obiectivelor aeroportuare este necesar sa se deruleze concomitent si intr-o perioada de timp foarte scurta, o serie de investitii pentru asigurarea cailor de acces rutiere si a utilitatilor necesare.

Asa cum a rezultat si din analiza multicriteriala prezentata la punctul anterior, Scenariul 2, desi va conduce la o dezvoltare mai greoaie din punct de vedere tehnic si a constrangerilor de amplasament, prezinta avantaje majore din punct de vedere al implementarii si a asigurarii resurselor financiare.

Tinand cont de faptul ca in amplasamentul de vest exista in prezent toate facilitatile necesare functionarii unui aeroport international,



	<p>Scenariul 2 se poate implementa etapizat, in functie de necesitati si evolutia traficului aerian.</p> <p>Pentru a se rezolva principala disfunctionalitate a aeroportului si anume capacitatea insuficienta de procesare a celor 3 terminale de pasageri existente, intr-o prima etapa de dezvoltare, pana la finalul anului 2023 (interval ce corespunde programarii bugetare 2014 – 2020, pentru care sunt deja alocate fonduri in cadrul programului POIM) se poate realiza un nou terminal de pasageri si o parcare auto dimensionate pentru volumul de pasageri rezultat din studiul de trafic, urmand ca ulterior, in functie de necesitati sa se realizeze in urmatoarea programare bugetara celelalte obiective necesare (turn de control, terminal cargo, extindere suprafete de miscare, cai rutiere de acces etc).</p>
<p>6. Principalele capacitati rezultate</p>	<p>Scenariu 2 – Dezvoltare VEST* → Scenariul recomandat</p> <p>Terminal de pasageri: - 1250 pasageri / ora de varf – plecari - 1250 pasageri ora de varf - sosiri</p> <p>Terminal cargo: - zona procesare 2850mp (parter) - zona administrativa 1100mp (P+1)</p> <p>Pozitii de parcare aeronave: 13 pozitii – platforma existenta Apron 1 10 pozitii – platforma proiectata Apron 2</p> <p>Parcare scurta durata (etajata): 590 locuri Parcare lunga durata / angajati: 485 locuri * - fara posibilitate de alte extinderi ulterioare</p> <p>Scenariul 3 – Dezvoltare EST*</p> <p>Terminal de pasageri: - 1250 pasageri / ora de varf – plecari - 1250 pasageri ora de varf - sosiri</p> <p>Terminal cargo: - zona procesare 2850mp (parter) - zona administrativa 1100mp (P+1)</p> <p>Pozitii de parcare aeronave: - 13 pozitii – platforma existenta Apron 1 (Vest) - 20 pozitii – platforma proiectata Apron 2 (Est)</p> <p>Intr-o prima etapa: Parcare scurta durata (etajata): 520 locuri Parcare lunga durata / angajati: 640 locuri</p>



	Etapizat parcarile pentru un terminal de 3.3 milioane pax/an vor trebui sa ajunga la minim: Parcare scurta durata (etajata): 1300 locuri Parcare lunga durata / angajati: 2100 locuri * - cu posibilitate de extindere in etape ulterioare de dezvoltare					
7. Stabilirea punctajelor finale in baza ponderilor prestabilite in Raportul III	Criteriu	Pondere	Scenariul 2		Scenariul 3	
			Nota	Punctaj	Nota	Punctaj
	1 - Constrangeri externe	15%	2.90	0.44	3.40	0.51
	2 - Constrangeri tehnice si operationale	20%	3.19	0.64	4.88	0.98
	3 - Impactul asupra mediului si a vulnerabilitatilor fata de schimbarile climatice	20%	4.21	0.84	4.86	0.97
	4 - Estimari incipiente de cost	20%	5.00	1.00	3.00	0.60
	5 - Riscuri de implementare	25%	4.50	1.13	2.50	0.63
Punctaj			4.04		3.68	
			Scenariul Recomandat			
8. Estimari incipiente de cost rezultate in urma analizei din Raportul III	Scenariu	Scenariul 2	Scenariul 3			
	Estimari de cost	Dezvoltare VEST	Dezvoltare EST			
	Costuri obiective aeroportuare	758.181.337,99 lei (cu TVA)	1.000.691.601,54 lei (cu TVA)			
Costuri cai de acces	36.175.022,38 lei (cu TVA) (nu cuprinde achizitia de terenuri)	123.477.340,99 lei (cu TVA) (nu cuprinde achizitia de terenuri)				
Secțiunea a 3-a – Impactul financiar asupra bugetului general consolidat, atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât și pe termen lung (5 ani)						
In cadrul Etapei II Studiul de fezabilitate respectiv in cadrul Analizei Cost-Beneficiu se va determina impactul financiar asupra bugetului si vor fi evidentiati toti indicatorii economico-financiari din care amintim: <ul style="list-style-type: none"> - Modificări ale veniturilor regiei, plus/minus pe toate categoriile - Modificări ale cheltuielilor regiei, plus/minus pe toate categoriile - Propuneri pentru acoperirea creșterii cheltuielilor regiei - Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor regiei - Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor și/sau cheltuielilor regiei Perioada de timp la care se refera acesti indicatori priveste atat perioada de timp de implementare Aprilie 2021 – Decembrie 2023 cat si evolutiile ulterioare.						
Secțiunea a 4-a – Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ						
1. Informații privind avizarea	Conform HG 907/2016 necesitatea și oportunitatea realizării acestor obiective de investiții se fundamenteaza în cadrul unor strategii, unor master planuri si se aprobă de către ordonatorul principal de credite, respectiv Consiliul Judetean Iași. Necesitatea si oportunitatea acestei investitii a fost aprobata atat prin Hotararea Consiliului de Administratie HCA nr.11/22.03.2019 precum si					



Aeroportul Iași

Moara de Vant 34, 700377, Iasi, Romania
Tel: +40232271590; Fax: +40232271570

	<p>prin actul normativ emis de Consiliul judetean Iasi - Hotararea de Consiliu Judetean nr.96/24.04.2019.</p> <p>Drept pentru care va transmitem spre aprobare Etapa I Master Plan Integrat si Studiul de Fezabilitate a realizarii obiectivului de investitii „DEZVOLTAREA AEROPORTULUI INTERNATIONAL IASI”.</p> <p>Anexat prezentei se regasesc urmatoarele documente:</p> <ul style="list-style-type: none">- Hotararea Consiliului de administratie nr.11/22.03.2019- Hotararea Consiliului judetean Iasi nr.96/24.04.2019- Intalnirea de coordonare cu toate partile interesate, din data de 10.02.2021 de la sediul R.A. Aeroportul Iași, privind analiza strategică a dezvoltării Aeroportului Iași, conform minutei nr.1224/10.02.2021;- Concluziile si recomandarile Proiectantului din Raportul III – Capitolul 6, raport aferent Etapei 1 - Master Plan Integrat ;- Hotărarea Consiliului de Administrație al R.A. Aeroportul Iasi, nr.7 din 15.02.2021, privind aprobarea propunerii de Dezvoltare a Aeroportului Iași pe baza Scenariului II din Master Plan Integrat si SF Dezvoltarea Aeroportului Internațional Iași;- Adresa RAAI nr.1276 din 12.02.2021 privind proiectul Master Plan Integrat si SF Dezvoltarea Aeroportului Internațional Iași;
--	---

Data
17.02.2021

Intocmit,
Director tehnic
Cosmin PRICOB

JUDEȚUL IAȘI CONSILIUL JUDEȚEAN IAȘI REGISTRATURA GENERALĂ Nr. 5623 Anul 2021 Luna 02 Ziua 17		AEROPORTUL IAȘI Nr. 1422 Luna 02 Anul 2021
---	--	--

Către: **CONSILIUL JUDEȚEAN IAȘI**
Domnului Președinte Costel ALEXE
Domnului Vicepreședinte Marius DANGĂ

Spre știință: **Direcția Tehnică și Investiții**
Domnului Director Executiv Iogen GINJU



Stimate Domnule Președinte,

Vă înaintăm alăturat următoarele documente, în vederea analizei și supunerii dezbaterii plenului Consiliului Județean Iași:

- Hotărârea Consiliului de Administrație al R.A. Aeroportul Iasi, nr.7 din 15.02.2021, privind aprobarea propunerii de Dezvoltare a Aeroportului Iași pe baza Scenariului II din Master Plan Integrat si SF Dezvoltarea Aeroportului Internațional Iași;
- Nota de fundamentare nr.1276 din 12.02.2021 privind proiectul Master Plan Integrat si SF Dezvoltarea Aeroportului Internațional Iași;
- Raportul III rev 01 din 12.02.2021 – Analiza strategică a Dezvoltării Aeroportului.

DIRECTOR GENERAL
Vasile STOICEA



DIRECTOR TEHNIC
Cosmin PRICOP

INGINER INVESTITII
Ovidiu TĂTĂRUȘANU



d-1 Cargo




Aeroportul Iași

Moara de Vânt 34, 700377, Iași, România
Tel: +40232271590; Fax: +40232271570
Web: www.aeroport.ro, iasi@aeroport.ro

HOTĂRÂREA nr.

privind aprobarea propunerii de Dezvoltare a Aeroportului Iași pe baza Scenariului II din Master Plan Integrat și S.F. Dezvoltarea Aeroportului Internațional Iași, conform Notei de fundamentare nr. 1276/12.02.2021

Consiliul de Administrație al R. A. Aeroportul Iași:

Având în vedere dispozițiile O.U.G. nr.109/2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice, aprobată, cu modificările și completările ulterioare, precum și H.G. nr. 722/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a unor prevederi din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 109/2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice,

Având în vedere Hotărârea Consiliului Județean Iași nr. 369/26.09.2017 privind numirea membrilor în Consiliul de Administrație al R.A. Aeroportul Iași,

Având în vedere Hotărârea Consiliului Județean Iași nr.67/22.03.2019 privind aprobarea Regulamentului de Organizare și Funcționare al R.A. Aeroportul Iași,

Având în vedere Nota de fundamentare nr. 1276/12.02.2021 privind Masterplan Integrat și S.F. Dezvoltarea Aeroportului Internațional Iași

Având în vedere prevederile cuprinse în contractele de mandat încheiate de către membrii Consiliului de Administrație, precum și Procesul-verbal al ședinței Consiliului de Administrație al R.A. Aeroportul Iași din data de 15.02.2021;

În conformitate cu dispozițiile O.U.G. nr.109/2011 privind guvernarea corporativă a întreprinderilor publice, aprobată cu modificările și completările ulterioare,

HOTĂRÂȘTE:

Art 1. Se aproba propunerea de Dezvoltare a Aeroportului Iași pe baza Scenariului II - Construirea de facilități suplimentare și creșterea capacității de procesare a pasagerilor în terminalele existente în partea de Vest a amplasamentului actual al Aeroportului Iași, conform Notei de fundamentare nr. 1276/12.02.2021.

Art. 2. Conducerea executivă va avea în vedere următoarele cerințe ale proiectului sus menționat:

a) Terminalul să fie realizat prin aplicarea tehnologiilor moderne de construcție astfel încât să fie redus la maxim posibil impactul asupra mediului;

b) În cadrul Terminalului să se folosească la maxim posibil energiile verzi sau regenerabile;

c) În cadrul proiectului să se asigure spațiile și instalațiile necesare pentru digitalizarea aeroportului;

Art. 3 În termen de 5 zile de la intrarea în vigoare a prezentei hotărâri, executivul va întreprinde măsurile necesare ca împreună cu conducerea Asocierii Consitrans SRL- 3TI Progetti Italia- Ingegneria Integrata S.P.A. să realizeze un grafic detaliat al implementării proiectului (Gantt).

Art. 4 Prezenta hotărâre va fi dusă la îndeplinire de către Directorul General Provizoriu, de către persoanele cu atribuții specifice din cadrul R.A. Aeroportul Iași, urmând a fi comunicată persoanelor interesate și înaintată autorității publice tutelare, prin grija Directoului General, în vederea supunerii dezbaterii plenului Consiliului Județean Iași.

Consiliul de Administrație al R.A. Aeroportul Iași:

- Alexandru Anghel - Președinte
- Iordache Mihai - Vicepreședinte pentru Dezvoltare
- Zaharia Sorin Eugen - Vicepreședinte pentru Relații Internaționale
- Rebegea Mitică - membru
- Carp Gheorghe - membru
- Lungu Daniel-Cristian - membru
- Paul Ciobanu - membru

15.02.2021

Intocmit,
Diana Bora

Către: **ASOCIEREA CONSITRANS S.R.L. – 3TI PROGETTI ITALIA –
INGEGNERIA INTEGRATA S.P.A.**

CONSITRANS S.R.L - LIDER AL ASOCIERII

Domnul Eduard HANGANU – Administrator
Domnul Alexandru BARBUCEANU – Responsabil de contract

Spre știință: **CONSILIUL JUDEȚEAN IAȘI**

D-lui Președinte Costel ALEXE
D-lui Vicepreședinte Marius DANGĂ
Fax:0232.210.336

CONSILIUL DE ADMINISTRAȚIE AL R.A. AEROPORTUL IAȘI

D-lui Președinte Alexandru ANGHEL

Referință: **Master Plan Integrat și S.F. Dezvoltarea Aeroportului Internațional
Iași**

Stimați domni,

Având în vedere întâlnirea de coordonare cu toate părțile interesate, din data de 10.02.2021 de la sediul R.A. Aeroportul Iași, privind analiza strategică a dezvoltării Aeroportului Iași, vă transmitem anexată minuta întâlnirii nr.1224/10.02.2021.

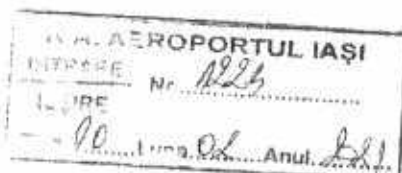
În acest sens vă rugăm să revizuiți documentația proiectului astfel încât să fie transmisă spre analiză Consiliului de Administrație al R.A.A.I. până la data de 12.02.2021 ora 14.

Cu aleasă stimă,

Vasile STOICEA
Director General Provizoriu

Cosmin PRICOP
Director Tehnic





**Minuta intalnirii de coordonare
din data de 10 februarie 2021
tinuta la sediul R.A. Aeroportul Iasi**

Contract de prestari servicii:

nr. C32 / 18.03.2020

Prestator/Proiectant:

Asocierea CONSITRANS S.R.L. - 3TI PROGETTI ITALIA INGEGNERIA INTEGRATA SPA

Beneficiar:

R.A. AEROPORTUL IASI

Denumire proiect:

„Master Plan Integrat si SF Dezvoltarea Aeroportului International Iasi”

Raport III

Analiza strategica a dezvoltarii aeroportului

Avand in vedere intalnirea de coordonare ce a avut ca scop analiza strategica a dezvoltarii Aeroportului Iasi impreuna cu toti factorii interesati Proprietar/Ordonator principal de credite - Consiliul Judetean Iasi, Administrator/Ordonator secundar de credite - R.A. Aeroportul Iasi si Proiectant - CONSITRANS S.R.L.(lider de asociere), s-au stabilit urmatoarele:

1. Revizuirea elementelor din analiza multicriteriala aferenta Raportului III prin reconsiderarea constrangerilor si criteriilor de implementare a scenariilor de dezvoltare, tinandu-se cont atat de efectele financiare determinate de pandemia COVID19 cat si de termenul scurt de implementare impus cofinantare acestui obiectiv de investitie prin POIM(2014-2020);
2. Livrabilele aferente Activitatii 2 din cadrul etapei de Mastre Plan Integrat, astfel revizuite, vor fi supuse analizei si aprobarii Consiliului de Administratie al R.A.A.I. pentru sedinta din 15 Februarie 2021;
3. Proiectantul impreuna cu conducerea R.A.A.I. va prezenta in cadrul sedintei C.A. modificarile aduse si strategia de implementare a acestui obiectiv de investitie;
4. Durata contractului va fi prelungita cu 6 luni aceasta neafectand durata de executie a proiectului stabilita prin contract;
5. Termenul propus si agreat de toate partile interesate pentru finalizarea Studiului de fezabilitate este 14 Mai 2021;
6. In cadrul intalnirii s-a stabilit si un grafic estimativ al implementarii obiectivului de investitie acesta fiind schitat mai jos:

Grafic propus de implementare

Activitati	Termen finalizare	Calendar activitati
<i>Predare Studiu de Fezabilitate</i>	<i>15 Mai 2021</i>	<i>3 luni de la aprobarea in Consiliul de Administratie a Etapei Master Plan Integrat</i>
<i>Cajet de sarcini proiectare si executie Cerere de finantare POIM Fisa de date a achizitiei Postare in SICAP Evaluare DUAE si aviz ANAP Evaluare oferte tehnice si financiare + aviz ANAP Evaluare POIM cerere de finantare</i>	<i>15 Iunie 2021</i>	<i>1 luna de la predarea Studiului de fezabilitate</i>
<i>Semnarea contractului de finantare Semnarea contractului de proiectare si executie</i>	<i>30 Decembrie 2021</i>	<i>6 luni de la postarea in SICAP</i>

Participantii:

Nume si Prenume	Funcția	Institutia	Semnatura
Costel ALEXE	Presedinte C.J.I.	Consiliul Judetean Iasi	
Marius DANGA	Vicepresedinte C.J.I.	Consiliul Judetean Iasi	
Mihai IORDACHE	Membri C.A.	R.A. Aeroportul Iasi	
Cristian LUNGU	Membri C.A.	R.A. Aeroportul Iasi	
Gheorghe CARP	Membri C.A.	R.A. Aeroportul Iasi	
Vasile STOICEA	Director General R.A.A.I.	R.A. Aeroportul Iasi	
Cosmin PRICOP	Director tehnic R.A.A.I.	R.A. Aeroportul Iasi	
Oana BONTEANU	Expert Achizitii R.A.A.I.	R.A. Aeroportul Iasi	
Oana STOROZ	Consilier Juridic R.A.A.I.	R.A. Aeroportul Iasi	
Bogdan PAUNESCU	Director General	R.A. Aeroportul Iasi CONSITRANS S.R.L.	
Alexandru BARBUCEANU	Manager de proiect	CONSITRANS S.R.L.	
<i>Invitat:</i>			
Ionel OANCEA	Administrator	ARTCA S.R.L.	-



eroportul Iași

R.A. AEROPORTUL IAȘI	
INTRARE	Nr. 1276
IEȘIRE	
Ziua 12	Luna 02 Anul 2021

Moara de Vant 34, 700377, Iași, Romania
 Tel: +40232271590; Fax: +40232271570
 Web: www.aeroport.ro, iasi@aeroport.ro

CA M 50 / R.02.2021

Către: **CONSILIUL DE ADMINISTRAȚIE AL R.A. AEROPORTUL IAȘI**
 D-lui Președinte Alexandru ANGHEL

Referință: **"Master Plan Integrat și S.F. Dezvoltarea Aeroportului Internațional Iași"**
Activitatea 2 - Analiza strategică a dezvoltării aeroportului
Sarcina 2.3. - Stabilirea opțiunii strategice recomandate

Stimați domni,

Având în vedere,

1. Întâlnirea de coordonare cu toate părțile interesate, din data de 10.02.2021 de la sediul R.A. Aeroportul Iași, privind analiza strategică a dezvoltării Aeroportului Iași, conform minutei nr.1224/10.02.2021;
2. Revizuirea elementelor din analiza multicriterială aferentă Raportului III prin reconsiderarea constrângerilor și criteriilor de implementare a scenariilor de dezvoltare, ținându-se cont atât de efectele financiare determinate de pandemia COVID19 cât și de termenul scurt de implementare impus de sursele de finanțare ale acestui obiectiv de investiție prin POIM(2014-2020);
3. Concluziile și recomandările Proiectantului din Raportul III - Capitolul 6

Astfel, așa cum a rezultat din Analiza Multicriterială prezentată de proiectant în cadrul Raportului III, pentru a se rezolva principala disfuncționalitate a aeroportului și anume capacitatea insuficientă de procesare a celor 3 terminale de pasageri existente, într-o primă etapă de dezvoltare, până la finalul anului 2023 (interval ce corespunde programării bugetare 2014 - 2020, pentru care sunt deja alocate fonduri în cadrul programului POIM) se poate realiza un nou terminal de pasageri și o parcare auto dimensionate pentru volumul de pasageri rezultat din studiul de trafic, urmând ca ulterior, în funcție de necesități să se realizeze în următoarea programare bugetară celelalte obiective necesare (turn de control, terminal cargo, extindere suprafețe de mișcare, cai rutiere de acces etc).

Scenariul recomandat este **Scenariul 2 - Construirea de facilități suplimentare și creșterea capacității de procesare a terminalelor existente din amplasamentul actual - Dezvoltare pe VEST.**

Cu aleasă stimă,

Vasile STOICEA
 Director General Provizoriu

Cosmin PRICOP
 Director Tehnic



HOTĂRĂREA NR. 11/2019

privind aprobarea obiectivului de investiție Dezvoltarea Aeroportului Internațional Iași,
 potrivit notei conceptuale nr. 2206/15.03.2019

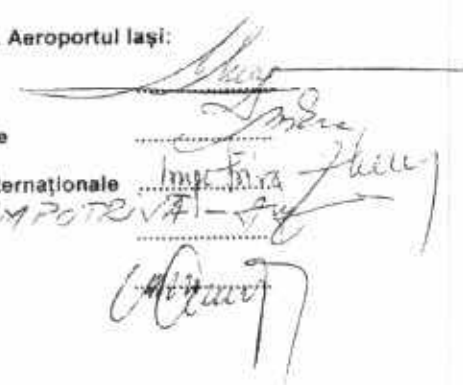
Consiliul de Administrație al R.A. Aeroportul Iași.
 Având în vedere dispozițiile O.U.G. nr. 109/2011 privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice, aprobată, cu modificările și completările ulterioare,
 Având în vedere prevederile H.G. nr. 722/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a unor prevederi din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 109/2011 privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice,
 Având în vedere Hotărârea Consiliului Județean Iași nr. 369/26.09.2017 privind numirea membrilor în Consiliul de Administrație al R.A. Aeroportul Iași,
 Având în vedere Nota conceptuală nr. 2206/15.03.2019 privind aprobarea realizării obiectivului de investiție "Dezvoltarea Aeroportului Internațional Iași",
 Având în vedere prevederile cuprinse în contractele de mandat încheiate de către membrii Consiliului de Administrație, precum și procesul-verbal al ședinței Consiliului de Administrație desfășurată în data de **22.03.2019**,
 În temeiul dispozițiilor O.U.G nr. 109/2011 privind guvernanta corporativă a întreprinderilor publice, aprobată cu modificările și completările ulterioare,

HOTĂRĂȘTE:

- Art. 1.** Se aprobă realizarea obiectivului de investiție "Dezvoltarea Aeroportului Internațional Iași", conform Notei conceptuale nr. 2206/15.03.2019.
Art. 2. Realizarea obiectivului de investiție "Dezvoltarea Aeroportului Internațional Iași", indicat la art.1., va fi supus aprobării plenului Consiliului Județean Iași.
Art.3. Prezenta hotărâre va fi dusă la îndeplinire de către Directorul General, Directorul Tehnic, Directorul Operațiuni Aeroportuare și Directorul Economic, urmând a fi comunicată persoanelor interesate.

Consiliul de Administrație al R.A. Aeroportul Iași:

- | | |
|-----------------------|--|
| - Rebegea Mitică | - Președinte |
| - Iordache Mihai | - Vicepreședinte pentru Dezvoltare |
| - Zaharia Sorin Eugen | - Vicepreședinte pentru Relații Internaționale |
| - Alexandru Anghel | - membru |
| - Carp Gheorghe | - membru |



22.03.2019

Intocmit, Cecilia Insurățiu
 Diana Bora

aeroport.ro facebook.com/iasiairport twitter.com/iasiairport iasiairport.blogspot.ro youtube.com/iasiairport

OPINIA SEPARATA fara parte din prezenta hotarare - 22.03.2019
Opus separat fara parte din prezenta hotarare - 22.03.2019



HOTĂRÂREA nr.96
privind aprobarea realizării obiectivului de investiție
"DEZVOLTAREA AEROPORTULUI INTERNAȚIONAL IAȘI"

Consiliul Județean Iași;

Având în vedere:

- Expunerea de motive privind aprobarea realizării obiectivului de investiție "DEZVOLTAREA AEROPORTULUI INTERNAȚIONAL IAȘI" prezentată de către Președintele Consiliului Județean Iași, înregistrată sub nr. 11750 din 18.04.2019;

- Nota de fundamentare nr. 2881/08.04.2019 întocmită de R.A Aeroportul Iași privind aprobarea realizării obiectivului de investiție "DEZVOLTAREA AEROPORTULUI INTERNAȚIONAL IAȘI" înregistrată la Consiliul Județean Iași sub nr. 10497/08.04.2019;

- Raportul de specialitate privind aprobarea realizării obiectivului de investiție "DEZVOLTAREA AEROPORTULUI INTERNAȚIONAL IAȘI", elaborat de Direcția Tehnică și Investiții - Serviciul Tehnic, Investiții și Monitorizarea Lucrărilor Publice, înregistrat sub nr. 11749 din 18.04.2019;

- Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare;

- 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;

- Prevederile art. 91, alin. (1), lit. b) și alin. (3), lit. f) din Legea nr. 215/2001 privind administrația publică locală, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

- Avizele comisiilor de specialitate ale Consiliului Județean Iași din data de 23 aprilie 2019;

- Votul exprimat în ședința ordinară de plen din data de 24 aprilie 2019 și consemnat în procesul - verbal al acesteia, respectiv 35 voturi "Pentru";

În temeiul dispozițiilor art. 97 alin. (1) și ale art. 115, alin. (1), lit. c) din Legea nr.215/2001 privind administrația publică locală, republicată, cu modificările și completările ulterioare,

HOTĂRĂȘTE:

Art.1. Se aprobă realizarea obiectivului de investiție „DEZVOLTAREA AEROPORTULUI INTERNAȚIONAL IAȘI”, după cum urmează:

a) Etapa I + Etapa II → Master Plan Integrat și Studiul de Fezabilitate, în valoare de 4.000.000 lei cu TVA (851.064 euro cu TVA), costuri suportate integral de R.A. Aeroportul Iași din fondul de dezvoltare, cu termen de finalizare estimat 31 decembrie 2019;

b) Etapa III + Etapa IV → PT + DE și Execuție lucrări, în valoare estimată de 587.500.000.00 lei cu TVA (125.000.000.00 euro cu TVA), aceasta va fi inițiată după aprobarea indicatorilor tehnico-economici în cadrul CTE a Consiliului Județean Iași, rezultați în urma finalizării Master Planului Integrat și a Studiului de Fezabilitate, finanțarea acestei investiții fiind din fonduri europene nerambursabile, încadrându-se în Programul Operațional Infrastructura Mare (POIM 2014-2020), Axa prioritară 2, Prioritatea de investiții 7c, Obiectivul specific 2.3, cu termen de finalizare estimat la 31 decembrie 2023.

Art.2. Prevederile prezentei hotărâri vor fi duse la îndeplinire de R.A Aeroportul Iași.

Art.3. Biroul Relații Publice, Monitorul Oficial, Relații cu Consiliile Locale, Consilierii Județeni și Presa, va comunica în copie prezenta hotărâre către:

- a) Direcția Economică;
- b) R.A. Aeroportul Iași;
- c) Direcția Tehnică și Investiții;
- d) Instituția Prefectului Județului Iași.

Art.4. Aducerea la cunoștință publică a prevederilor prezentei hotărâri va fi asigurată de către Biroul Relații Publice, Monitorul Oficial, Relații cu Consiliile Locale, Consilierii Județeni și Presa.

Data astăzi: 24 aprilie 2019

**PREȘEDINTE,
Dr. Ing. Maricel Popa**



**CONTRASEMNEAZĂ,
SECRETAR AL JUDEȚULUI IAȘI,
Lăcrămioara Vernică-Dăscălescu**



Aeroportul Iași

R.A. AEROPORTUL IAȘI		
INTRARE	Nr. 1224	
IEȘIRE		
Ziua 12	Luna 02	Anul 2021

secretariat
 Moara de Vant 34, 700377, Iasi, Romania
 Tel: +40232271590; Fax: +40232271570
 Web: www.aeroport.ro, iasi@aeroport.ro

CA M 50/12.02.2021

Către: **CONSILIUL DE ADMINISTRAȚIE AL R.A. AEROPORTUL IAȘI**
 D-lui Președinte Alexandru ANGHEL

Referință: **"Master Plan Integrat și S.F. Dezvoltarea Aeroportului Internațional Iași"**
 Activitatea 2 - Analiza strategică a dezvoltării aeroportului
 Sarcina 2.3. - Stabilirea opțiunii strategice recomandate

Stimați domni,

Având în vedere,

1. Întâlnirea de coordonare cu toate părțile interesate, din data de 10.02.2021 de la sediul R.A. Aeroportul Iași, privind analiza strategică a dezvoltării Aeroportului Iași, conform minutei nr.1224/10.02.2021;
2. Revizuirea elementelor din analiza multicriterială aferentă Raportului III prin reconsiderarea constrângerilor și criteriilor de implementare a scenariilor de dezvoltare, ținându-se cont atât de efectele financiare determinate de pandemia COVID19 cât și de termenul scurt de implementare impus de sursele de finanțare ale acestui obiectiv de investiție prin POIM(2014-2020);
3. Concluziile și recomandările Proiectantului din Raportul III - Capitolul 6

Astfel, așa cum a rezultat din Analiza Multicriterială prezentată de proiectant în cadrul Raportului III, pentru a se rezolva principală disfuncționalitate a aeroportului și anume capacitatea insuficientă de procesare a celor 3 terminale de pasageri existente, într-o primă etapă de dezvoltare, până la finalul anului 2023 (interval ce corespunde programării bugetare 2014 - 2020, pentru care sunt deja alocate fonduri în cadrul programului POIM) se poate realiza un nou terminal de pasageri și o parcare auto dimensionate pentru volumul de pasageri rezultat din studiul de trafic, urmând ca ulterior, în funcție de necesități să se realizeze în următoarea programare bugetară celelalte obiective necesare (turn de control, terminal cargo, extindere suprafețe de mișcare, cai rutiere de acces etc).

Scenariul recomandat este **Scenariul 2 - Construirea de facilități suplimentare și creșterea capacității de procesare a terminalelor existente din amplasamentul actual - Dezvoltare pe VEST.**

Cu aleasă stimă,

Vasile STOICEA

Director General Provizoriu

Cosmin PRICOP

Director Tehnic



52