



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



PROIECT DE HOTĂRÂRE

privind modificarea și completarea Hotărârii Consiliului Județean Iași nr.47/24.02.2021 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 la proiectul de hotărâre privind modificarea și completarea Hotărârii Consiliului Județean Iași nr.47/24.02.2021 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, prezentat de către Președintele Consiliului Județean Iași, înregistrat cu nr. 28741 / 19.08.2021;

Raportul de specialitate la proiectul de hotărâre privind modificarea și completarea Hotărârii Consiliului Județean Iași nr.47/24.02.2021 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, întocmit de Direcția Tehnică și Investiții - Serviciul Tehnic, Investiții și Monitorizarea Lucrărilor Publice, înregistrat cu nr. 28743 / 19.08.2021;

Nota de fundamentare nr.6270/17.08.2021, întocmită de R.A.Aeroportul Iași, pentru proiectul de hotărâre privind modificarea Art.1 din Hotărârea Consiliului Județean Iași nr.47/24.02.2021 privind propunerea de Dezvoltarea a Aeroportului Internațional Iași pe baza Scenariului 2 revizuit - 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 Raportului III – revizia 2, Analiza strategică a dezvoltării aeroportului, transmisă de R.A.Aeroportul Iași prin adresa nr. 6268/17.08.2021, înregistrată la Consiliul Județean Iași cu nr.28497/18.08.2021;

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

Hotărârea Consiliului Județean Iași nr. 47/24.02.2021 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;

Hotărârea Consiliului de Administrație al R.A. Aeroportul Iași nr.52/12.08.2021, privind aprobarea Scenariului 2 revizuit 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) si alin(3), lit.f) din Ordonanța nr.57 din 3 iulie 2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare;

In 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, cu modificările și completările ulterioare;

HOTĂRĂȘTE:

Art.I Hotărârea Consiliului Județean Iași nr. 47/24.02.2021, 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 se modifică după cum urmează:

Articolul 1 se modifică urmând să aibă următorul cuprins:

”Se aprobă Scenariului 2 revizuit 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-revizia 2 -Analiza strategică a dezvoltării aeroportului, parte integrantă din prezenta hotărâre.

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

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

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

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

PREȘEDINTE,
Costel ALEXE

Data astăzi: _____

Vizat pentru legalitate,
SECRETAR GENERAL AL JUDEȚULUI
Lăcrămioara VERNICĂ-DĂSCĂLESCU

DIRECȚIA JURIDICĂ,
DIRECTOR EXECUTIV,
Am luat cunoștință de acest înscris oficial și îmi asum
responsabilitatea asupra legalității
Gabriela ALUNGULESEI

DIRECȚIA TEHNICA SI INVESTITII
DIRECTOR EXECUTIV,
Îmi asum în totalitate responsabilitatea corectitudinii și legalității
Iogen GÎNJU

Susține proiectul de hotărâre ,
RA Aeroportul Iași,
DIRECTOR GENERAL
Vasile STOICEA

DIRECTOR TEHNIC
Cosmin PRICOP



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. 28741/19 .08.2021.

REFERAT DE APROBARE

la proiectul de hotărâre privind modificarea și completarea Hotărârii Consiliului Județean Iași nr.47/24.02.2021 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.6270/17.08.2021, întocmită de R.A.Aeroportul Iași, pentru proiectul de hotărâre privind modificarea Art.1 din Hotărârea Consiliului Județean Iași nr.47/24.02.2021 privind propunerea de Dezvoltarea a Aeroportului Internațional Iași pe baza Scenariului 2 revizuit - 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 Raportului III – revizia 2, Analiza strategică a dezvoltării aeroportului, transmisă de R.A.Aeroportul Iași prin adresa nr. 6268/17.08.2021, înregistrată la Consiliul Județean Iași cu nr.28497/18.08.2021;

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

Hotărârii Consiliului Județean Iași nr.47/24.02.2021 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;

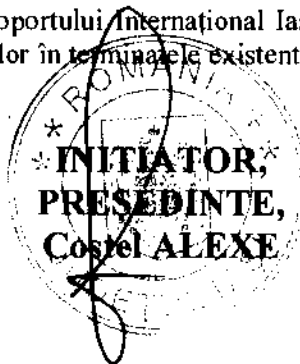
Hotărârea Consiliului de Administrație al R.A. Aeroportul Iași nr.52/12.08.2021, privind aprobarea Scenariului 2 revizuit din Master Plan Integrat pentru realizarea obiectivului de investiții „Dezvoltarea Aeroportului Internațional Iași, Construirea de facilități suplimentare și creșterea capacității 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 modificarea și completarea Hotărârii Consiliului Județean Iași nr.47/24.02.2021 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 întocmit de Direcția Tehnică și Investiții - Serviciul Tehnic, Investiții și Monitorizarea Lucrărilor Publice, înregistrat cu nr. 28743/19 .08.2021;

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

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, cu modificările și completările ulterioare;

Propun spre aprobare proiectul de hotărâre privind modificarea și completarea Hotărârii Consiliului Județean Iași nr.47/24.02.2021 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.





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. 28743/19.08.2021.

RAPORT DE SPECIALITATE

la proiectul de hotărâre privind modificarea și completarea Hotărârii Consiliului Județean Iași nr.47/24.02.2021 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.

Prin Hotărârea Consiliului Județean Iași nr.47/24.02.2021 s-a aprobat 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 Hotărârii Consiliului de Administrație al R.A. Aeroportul Iași nr.7/15.02.2021, 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 nr.52/12.08.2021, Consiliul de Administrație al R.A. Aeroportul Iași a aprobat modificarea Art.1 din HCA nr.7/15.02.2021 și propune dezvoltarea Aeroportului Internațional Iași pe baza Scenariului 2 revizuit conform Raportului III - revizia 2 - Analiza strategică a dezvoltării aeroportului 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.

Prin Nota de fundamentare nr.6270/17.08.2021, întocmită de R.A.Aeroportul Iași, transmisă de R.A.Aeroportul Iași prin adresa nr. 6268/17.08.2021, înregistrată la Consiliul Județean Iași cu nr.28497/18.08.2021 a fost solicitat modificarea Art.I din Hotărârea Consiliului Județean Iași nr.47/24.02.2021 privind propunerea de Dezvoltarea a Aeroportului Internațional Iași pe baza Scenariului 2 revizuit - 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 Raportului III – revizia 2, Analiza strategică a dezvoltării aeroportului;

Având în vedere cele prezentate supunem aprobării proiectul de hotărâre privind modificarea și completarea Hotărârii Consiliului Județean Iași nr.47/24.02.2021 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

Îmi asum în totalitate responsabilitatea
corectitudinii și legalității
în solidar cu întocmitorul înscrisului

Întocmit,
Monica VASILACHE
Îmi asum în totalitate responsabilitatea
corectitudinii și legalității înscrisului

Către:	CONSILIULUI JUDEȚEAN IAȘI <i>Domnului Președinte al C.J.I., Costel ALEXE</i> <i>Domnului Vicepreședinte, Marius DANGA</i>
Spre știință:	DIRECȚIA TEHNICĂ ȘI INVESTIȚII <i>Domnului Director Executiv, Gînju Iogen</i>
Referitor la:	Propunere privind modificarea Art.1 din Hotararea de Consiliul Judetean Iasi nr.47 din data de 24.02.2021 privind propunerea de Dezvoltarea a Aeroportului Iasi pe baza Scenariului 2 revizuit - Construirea de facilitati suplimentare si cresterea capacitatii de procesare a pasagerilor in terminalele existente in partea de Vest a amplasamentului actual al Aeroportului Iasi, conform Raportului III - revizia 2 - Analiza strategica a dezvoltarii aeroportului

Stimați domni,

Prin prezenta adresă vă transmitem nota de fundamentare și documentatia tehnico-economica referitoare la propunerea de modificare a Art.1 din Hotararea de Consiliul Judetean Iasi nr.47 din data de 24.02.2021 privind propunerea de *Dezvoltarea a Aeroportului International Iasi* pe baza **Scenariului 2 revizuit - Construirea de facilitati suplimentare si cresterea capacitatii de procesare a pasagerilor in terminalele existente in partea de Vest a amplasamentului actual al Aeroportului Iasi**, conform Raportului III - revizia 2 - Analiza strategica a dezvoltarii aeroportului, modificare aprobata in Consiliul de Administratie al RA Aeroportul Iasi prin H.C.A. nr.52/12.08.2021.

Cu aleasa stima,

DIRECTOR GENERAL PROVIZORIU,

Vasile STOICEA

DIRECTOR TEHNIC

Cosmin PRICOP



Aeroportul Iași

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

R.A. AEROPORTUL IAȘI	
INTRARE	Nr. 6270
IESIRE	
Ziu: 17	Luna: 08 Anul: 2021

APROB,
DIRECTOR GENERAL PROVIZORIU



NOTA DE FUNDAMENTARE

Secțiunea 1 - Titlul proiectului de hotarare a Consiliului de Administratie

- Hotarare privind modificarea Art.1 din Hotararea de Consiliul Judetean Iasi nr.47 din data de 24.02.2021 privind propunerea de Dezvoltarea a Aeroportului Iasi pe baza Scenariului 2 revizuit - Construirea de facilitati suplimentare si cresterea capacitatii de procesare a pasagerilor in terminalele existente in partea de Vest a amplasamentului actual al Aeroportului Iasi, conform Raportului III - revizia 2 - Analiza strategica a dezvoltarii aeroportului

Secțiunea a 2-a Motivul emiterii actului normativ

Descrierea
situatiei actuale

Documente de referinta:

- Hotărârea Consiliului de Administratie al R.A.Aeroportul Iasi nr.52/12.08.2021 privind modificarea art.1 din H.C.A. nr.7/15.02.2021, conform Notei de fundamentare nr.6018/09.08.2021;
- Hotărârea Consiliului Județean Iași nr.47/24.02.2021 prin care s-a aprobat Scenariul 2 din Master Planul Integrat privind realizarea obiectivului de investiție „Dezvoltarea Aeroportului International Iași”;
- Hotărârea Consiliului de Administratie al R.A.Aeroportul Iasi nr.7/15.02.2021 privind aprobarea Scenariului 2 din Master Planul Integrat pentru realizarea obiectivului de investiție „Dezvoltarea Aeroportului International Iași”;
- Hotărârea Consiliului Județean Iași nr. 96/24.04.2019, privind aprobarea obiectivului de investitii „Dezvoltarea Aeroportului International Iasi”;
- Hotărârea Consiliului Județean Iași nr. 51 din 17 februarie 2020 privind Bugetul venituri si cheltuieli al RA Aeroportul Iasi, pentru anul 2020 si estimari pentru 2021-2022, Programul de investitii, dotari si sursele de



finantare - obiectivul de investitie „Dezvoltarea Aeroportului International Iasi - Master plan integrat si SF”;

- Contractul C32 din 18.03.2020, incheiat cu ASOCIERIA CONSITRANS S.R.L - 3TI PROGETTI ITALIA INGEGNERIA INTEGRATA S.p.A., in care se solicita conform art.3.2, art.4.1, art.5.2, art.8.4, aprobarea indicatorilor tehnico-economici in cadrul C.T.E a Consiliului Judetean Iasi;
- Actul aditional nr.1 din data 17.02.2021 la contractul de prestari servicii nr. C32/18.03.2020;
- Adresa Consitrans nr.2534/05.08.2021 privind Actualizare Raport III - Analiza strategica a dezvoltarii aeroportului;

Avand in vedere situatia critica a capacitatii actuale de procesare a Aeroportului International Iasi, raportata atat la depasirea prognozata dupa anul 2026 dar si la nivelul de serviciu inferior avut in anul de referinta 2019 inainte de impunerea restrictiilor exceptionale determinate de pandemia COVID 19, precum si pasii neintarziati ce trebuie urmati pentru implementarea obiectivului de investitii de interes public „Dezvoltarea Aeroportului International Iasi” aprobat prin Hotararea Consiliului Judetean nr.96/24.04.2019, s-au identificat ca principale constrangeri si oportunitati urmatoarele:

- necesitatea imperioasa a cresterii capacitatii de procesare a pasagerilor in terminalele existente prin construirea de facilitati suplimentare la Aeroportul International Iasi, pe amplasamentul actual din zona de Vest a Aeroportului Iasi, asa cum rezulta din concluziile analizei efectuate de Proiectant in cadrul Scenariului II din *Raportul III - revizia 2 - Analiza strategica a dezvoltarii aeroportului*, din data de 05 August 2021, livrabil aferent proiectului *Master Planul Integrat si SF* pentru realizarea obiectivului de investitii de interes public „Dezvoltarea Aeroportului International Iasi”;
- constrangerile operationale si financiare, cauzate de pandemia COVID 19, care au diminuat drastic veniturile R.A. Aeroportul Iași au impus regândirea surselor de finanțare si a prioritizarea investitiilor astfel incat sa poata fi asigurata cofinantarea de catre Beneficiar printr-un credit comercial;



	<ul style="list-style-type: none">- oportunitatea de realizare a acestor investitii din fonduri europene nerambursabile, pentru care sunt deja alocate fonduri in cadrul programului POIM, program eligibil pana la 31.12.2023, asa cum prevede Ghidul de Finantare, avand o intensitate a ajutorului de stat calculata la 75% conform art.16 din Schema de ajutor de stat adoptata in temeiul art. 56a paragraful (13) din regulamentul (UE) nr.651/2014 si conformit prin adresa MTI nr.23791/10.06.2021);
Expunere motive	<p>Pe baza considerentelor enumerate mai jos, a fost necesară revizuirea Scenariului 2 din Raportul III - revizia 2 - Analiza strategica a dezvoltarii aeroportului, din data de 05 August 2021, aferent proiectului Master Planul Integrat si SF pentru realizarea obiectivului de investitii de interes public „Dezvoltarea Aeroportului International Iasi”, aprobat initial prin HCA nr.7/15.02.2021, ce a stat la baza emiterii Hotărârii Consiliului Județean Iași nr.47/24.02.2021, pe baza urmatoarelor considerente:</p> <p>a) In urma discutiilor si corespondentei purtate cu Autoritatea Tutelara - Consiliul Judetean Iasi si cu Consiliul de Administratie al R.A. Aeroportul Iasi, s-a identificat oportunitatea de a realiza un nou terminal de pasageri T4 pe terenurile aflate in proprietatea Consiliului Judetean Iasi la Sud de terminalele existente, astfel:</p> <ul style="list-style-type: none">- eliminandu-se cheltuielile cu demolarea si postutilizarea cladirilor si instalatiilor terminalelor existente T2 si T3;- eliminandu-se restrictiile operationale ce ar fi survenit la realizarea noului terminal peste amplasamentul terminalelor existente;- eliminandu-se pierderile financiare ce ar fi aparut ca urmare a restrictiilor operationale impuse de demolarea terminalelor existente;- s-a creat oportunitatea refunctionalizarii imediate dar si pe viitor a terminalelor existente, respectiv transformarea terminalului T3 in terminal destinat traficului de pasageri intern(zboruri domestice) dupa darea in exploatare a noului terminal international T4, precum si refunctionalizarea terminalului T2 in terminal Cargo dupa identificarea unei surse de finantare pentru realizarea acestei investitii. <p>b) In ce priveste situatia juridica a terenurilor ce vor fi ocupate de noul terminal T4, aceasta a fost clarificata deja de catre Proprietar - Consiliul judetean Iasi prin adresele anexate la prezenta nota de fundamentare, astfel: in adresa CJI</p>

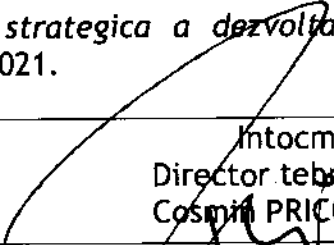


	<p>nr.16795/19.05.2021 este clarificata situatia juridica a terenului in suprafata de 7800mp concesionat de catre S.C. HELI AVIA SERVICE SRL, teren ce reintra in administrarea R.A. Aeroportul Iasi ca urmare a notificarii rezilierii unilaterale a contractului de concesiune de catre Proprietar, notificarea C.J.I. nr.8223/12.03.2021. De asemenea in aceeasi adresa este clarificata si situatia juridica privind dreptul de administrare a R.A. Aeroportul Iasi asupra imobilului compus din teren si cladiri apartinand de fosta Aviatie Utilitara.</p> <p>c) Ca urmare a Hotararii Consiliului de Administratie nr. 51/27.07.2021 si a notei de fundamentare nr.5761/30/07.2021 transmise de catre R.A. Aeroportul Iasi catre Consiliul Judetean Iasi, privind trecerea din domeniul public al Judetului Iasi si administrarea R.A. Aeroportului Iasi in domeniul privat al judetului Iasi si administrarea Consiliului Judetean Iasi, in vederea demolarii edificiilor de pe terenul ce a apartinut de fosta Aviatie Utilitara in scopul realizarii obiectivului de investitie DEZVOLTAREA AEROPORTULUI INTERNATIONAL IASI.</p>
Sursa de finantare	<p>Realizarea investitiei se va face in cadrului programului POIM, ceea ce face ca investitia sa beneficieze de fonduri nerambursabile mai mult decat considerabile, respectiv fonduri europene FEDR si fonduri de la Bugetul de Stat.</p> <p>R.A. Aeroportul Iasi dispune de cca. 4 milioane de euro in contul pentru dezvoltare, suma dedicata obiectivelor de investitie ce au ca scop „Dezvoltarea Aeroportului International Iasi”.</p> <p>Costurile eligibile si neeligibile ale investitiei vor fi definitivate dupa verificarea documentatiei tehnico-economice aferente studiului de fezabilitate de catre Ministerul Transporturilor si Infrastructurii - Directia Generala Oraganismul Intermediar Pentru Transport, JASPERS si Ministerul Investitiilor si Proiectelor Europene.</p>
Propuneri	<p>Astfel, va propunem modificarea Art.1 din Hotararea de Consiliul Judetean Iasi nr.47 din data de 24.02.2021 privind propunerea de Dezvoltarea a Aeroportului Iasi pe baza Scenariului 2 revizuit - Construirea de facilitati suplimentare si cresterea capacitatii de procesare a pasagerilor in terminalele existente in partea de Vest a amplasamentului actual al Aeroportului Iasi, conform Raportului III - revizia 2 -</p>



Aeroportul Iași

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

	<p>Analiza strategica a dezvoltarii aeroportului, emis in data de 05 August 2021.</p> <p>Documentatia se regaseste in Anexa: <i>Raportul III - revizia 2 - Analiza strategica a dezvoltarii aeroportului, din data de 05 August 2021.</i></p>
Data <i>17.08.2021</i>	<p>Intocmit, Director tehnic Cosmin PRICOP</p> 

HOTĂRĂREA nr. 50

privind modificarea art. 1 din H.C.A. nr. 7/15.02.2021, conform Notei de fundamentare nr. 6018/09.08.2021

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. 6018/09.08.2021 referitoare la modificarea art. 1 din H.C.A. nr. 7/15.02.2021 privind propunerea de dezvoltare a Aeroportului Iași pe baza Scenariului 2 revizuit- 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 Raportului III, revizia 2 din august 2021- Analiza strategică a dezvoltării aeroportului, comunicată împreună cu adresa nr. 6023/09.08.2021,

Având în vedere documentul denumit "Verificarea concordanței serviciilor cu prevederile contractului și ale caietului de sarcini", întocmit de Directorul Tehnic al R.A. Aeroportul Iași, înregistrat sub nr.5982/06.08.2021,

Având în vedere prevederile art. 5 alin 4 coroborat cu art. 8 alin 2 din ROF C.A. aprobat prin H.C.A. nr. 51/03.12.2020,

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 12.08.2021;

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

HOTĂRĂȘTE:

Art. 1. Se aprobă modificarea art. 1 din H.C.A. nr. 7/15.02.2021 după cum urmează:

"Se aprobă propunerea de dezvoltare a Aeroportului Iași pe baza Scenariului 2 revizuit- 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 Raportului III, revizia 2 din august 2021 - Analiza strategică a dezvoltării aeroportului, conform Notei de fundamentare nr. 6018/09.08.2021."

Art. 2. Celelalte dispoziții ale H.C.A. nr.15.02.2021 rămân nemodificate.

Art. 3 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 conducerii executive, în vederea supunerii dezbaterii plenului Consiliului Județean Iași.

Vicepreședintele Consiliului de Administrație,
Administrator Neexecutiv,
Iordache Mihai



12.08.2021

Întocmit,
Director General





HOTĂRÂREA nr. 47

privind aprobarea Scenariului 2 din Master Planul Integrat pentru realizarea obiectivului de investiții de interes public "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, întocmit 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 R.A. 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 de Urgență a Guvernului nr. 57 din 3 iulie 2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare;

- Avizele comisiilor de specialitate ale Consiliului Județean Iași din data de 23.02.2021;

- Amendamentul formulat în cadrul ședinței comisiilor de specialitate ale Consiliului Județean Iași din data de 23.02.2021, reiterat în cadrul ședinței ordinare a Consiliului Județean Iași din data de 24.02.2021 și consemnat în procesele verbale ale acestora, respectiv: "să se completeze proiectul de hotărâre cu sintagma - realizarea obiectivului de investiții de interes public...";

- Votul exprimat de către consilierii județeni și Președintele Consiliului Județean Iași în cadrul ședinței ordinare a Consiliului Județean Iași din data de 24.02.2021 și consemnat în procesul - verbal al acesteia, respectiv 32 voturi "Pentru";

În temeiul dispozițiilor art. 182 alin. (1) și ale art. 196, alin. (1), lit. a) din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 57 din 3 iulie 2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare:

HOTĂRĂȘTE:

Art. 1. Se aprobă Scenariul 2 din Master Planul Integrat pentru realizarea obiectivului de investiții de interes public "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 R.A. Aeroportul Iași.

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

- a) R.A. Aeroportul Iași;
- b) Direcției Economice - Serviciul Buget;
- c) Direcției Tehnice și Investiții;
- d) Instituției Prefectului Județului Iași.

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

Data astăzi: 24 februarie 2021

PREȘEDINTE,
Costel Alexe

CONTRASEMNEAZĂ,
SECRETAR GENERAL AL JUDEȚULUI,
Lăcrămioara Vernică-Dăscălescu



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 prioritara 2, Prioritatea de investitii 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.

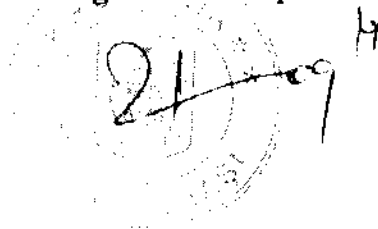
Art.3. Biroul Relații Publice, Monitorul Oficial, Relații cu Consiliile Locale, Consilierii Județeni și Presa, va comunica în copie prezenta hotărâre către:

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

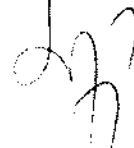
Art.4. Aducerea la cunoștință publică a prevederilor prezentei hotărâri va fi asigurată de către Biroul Relații Publice, Monitorul Oficial, Relații cu Consiliile Locale, Consilierii Județeni și Presa.

Data astăzi: 24 aprilie 2019

**PREȘEDINTE,
Dr. Ing. Maricel Popa**



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



Beneficiar:



Denumire contract:

Contract nr:

Proiectant:



Document:

Data:



UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale
2014-2020

RAPORT III

Analiza strategica a dezvoltarii aeroportului

Denumire Proiect:

Master Plan Integrat si SF Dezvoltarea Aeroportului International Iasi

Contract de servicii: **nr. 32 / 18.03.2020**

Beneficiar:



R.A. AEROPORTUL IASI

Prestator:

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



Lider de Asociere:

S.C. CONSITRANS S.R.L.



UNIUNEA EUROPEANĂ



Lista de Semnaturi

Numele documentului: Raport III – Analiza strategica a dezvoltarii aeroportului

Emis cu nr.: 03 – Revizia 2

Data emiterii: August 2021

Director General :

Ing. Bogdan PAUNESCU

Manager de Proiect :

Ing. Alexandru Daniel BARBUCEANU



UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale
2014-2020

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. <i>Descrierea situatiei existente (suprafete de miscare, terminale de pasageri, capacitate de procesare)</i>	8
2.1.2. <i>Investitii majore aflate in implementare</i>	8
2.1.3. <i>Investitii minime necesare pentru optimizarea activitatii aeroportului</i>	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. <i>Extindere suprafete de miscare</i>	10
2.2.2. <i>Extindere terminale de pasageri – Obiect A</i>	14
2.2.3. <i>Cladire administrativa si turn de control integrat – Obiect B</i>	17
2.2.4. <i>Reconfigurare drumuri si parcare supraetajata de scurta durata – Obiect C</i>	17
2.2.5. <i>Terminal cargo si platforma tehnologica – Obiect D</i>	17
2.2.6. <i>Parcare lunga durata – Obiect E</i>	18
2.2.7. <i>Parcare personal administrativ – Obiect F</i>	18
2.2.8. <i>Drumuri de acces catre aeroport - Obiect G</i>	18
2.2.9. <i>Drumuri si platforme tehnologice interioare – Obiect H</i>	19
2.2.10. <i>Hangar echipamente handling – Obiect I</i>	19
2.2.11. <i>Centrala termica – Obiect J</i>	19
2.2.12. <i>Gospodarie de apa - Obiect K</i>	20
2.2.13. <i>Rezervor apa potabila 500mc – APAVITAL – Obiect L– nu face obiectul proiectului</i>	20
2.2.14. <i>Posturi de control acces – Obiect M</i>	20
2.2.15. <i>Imprejmuire incinta – Obiect N</i>	20
2.2.16. <i>Rețele exterioare</i>	21
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.....	24
2.3.1. <i>Suprafete de miscare aeroportuare</i>	25
2.3.2. <i>Terminal de pasageri – Obiect A</i>	27
2.3.3. <i>Terminal cargo – Obiect B</i>	29
2.3.4. <i>Hangar echipamente handling – Obiect C</i>	29
2.3.5. <i>Depozit carburanti – Obiect D</i>	30
2.3.6. <i>Gospodarie de apa – Obiect E</i>	31
2.3.7. <i>Cladire energetica – Obiect F</i>	32
2.3.8. <i>Turn control – Obiect G</i>	32
2.3.9. <i>Remiza PSI – Obiect H</i>	33
2.3.10. <i>Posturi de control acces – Obiect I</i>	33
2.3.11. <i>Drumuri si platforme tehnologice interioare – Obiect J</i>	33
2.3.12. <i>Gospodarie de procesare deseuri aeroportuare – Obiect K</i>	34
2.3.13. <i>Parcare auto – scurta durata – Obiect L</i>	34
2.3.14. <i>Parcare auto – lunga durata – Obiect M</i>	34
2.3.15. <i>Drumuri de acces la aeroport – Obiect N</i>	34



UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale
2014-2020

2.3.16.	<i>Drum perimetral de securitate – Obiect O</i>	35
2.3.17.	<i>Drumuri de acces principale– Obiect P</i>	35
2.3.18.	<i>Imprejmuire incinta – Obiect R</i>	35
2.3.19.	<i>Rețele exterioare</i>	36
2.3.20.	<i>Optimizare infrastructura existenta pentru deservirea aviatiei utilitare, medicale si de business</i>	39
3.	ESTIMARI INFORMATIVE DE CDST	39
4.	EVALUAREA OPTIUNILOR STRATEGICE – SARCINA 2	40
4.1.	Evaluarea constrangerilor externe care pot influenta scenariile de dezvoltare	40
4.2.	Evaluarea constrangerilor operationale in perioada de implementare a investitiei. Capacitati si posibilitati de extinderi ulterioare.....	42
4.3.	Evaluarea implicatiilor tehnice asupra obiectivelor existente	45
4.4.	Evaluarea incipienta a impactului asupra mediului si a vulnerabilitatilor fata de schimbarile climatice ...	45
4.5.	Estimari incipiente de cost	50
4.6.	Evaluarea riscurilor de implementare	51
5.	STABILIREA OPTIUNII STRATEGICE RECOMANDATE – SARCINA 3	51
5.1.	Notarea constrangerilor, riscurilor si a implicatiilor tehnico - financiare.....	52
5.2.	Stabilirea punctajelor finale in baza ponderilor prestabilite.....	53
6.	CONCLUZII SI RECOMANDARI	53
7.	GRAFIC INFORMATIV DE DERULARE A INVESTITIEI PENTRU SCENARIUL RECOMANDAT	55



UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale
2014-2020

1. DATE GENERALE

Contract: nr. 32 / 18.03.2020

Denumirea Contractului: *„Master Plan Integrat si SF Dezvoltarea Aeroportului International Iasi”.*

Autoritatea Contractanta: R.A. AEROPORTUL IASI

Sediul Autoritatii Contractante:

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



Instrumente Structurale
2014-2020

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

Scopul acestui raport este acela ca, pe baza analizelor anterioare privind evaluarea situatiei existente, evidentierea principalelor disfuncionalitati 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 investitii 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 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**

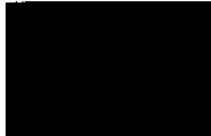
In cadrul acestui scenariu este analizata dezvoltarea aeroportului pe partea estica a pistei de decolare aterizare, pe terenul aflat in proprietatea Consiliului Judetean Iasi, prin crearea tuturor facilitatilor necesare functionarii unui aeroport international:

- 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



Instrumente Structurale
2014-2020

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 cailor 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 acestora.**

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 Echo, 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.

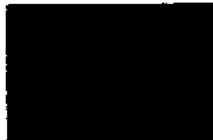
Pentru rezolvarea acestei probleme, in anul 2019 a fost elaborat un studiu de fezabilitate pentru realizarea unui garaj de echipamente si a unor platforme si drumuri tehnologice in zona tehnica a aeroportului, studiu ce ar trebui continuat si implementat in cel mai scurt timp posibil.

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 parcarilor 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

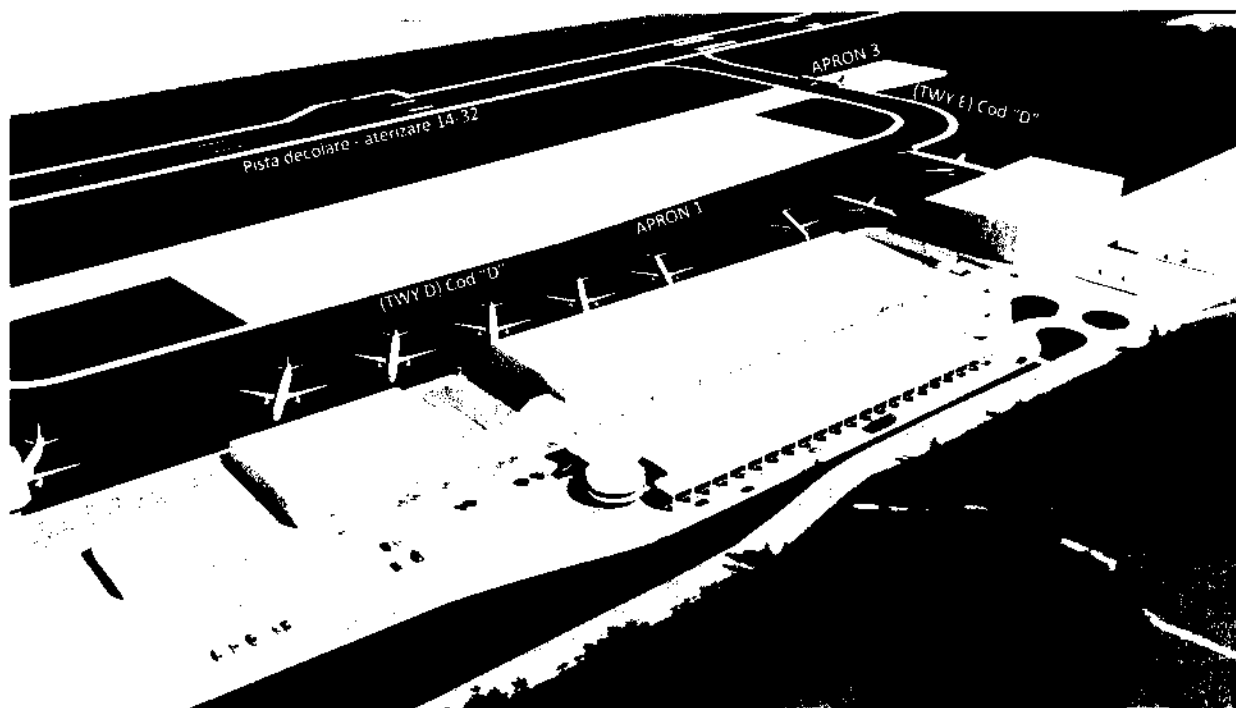
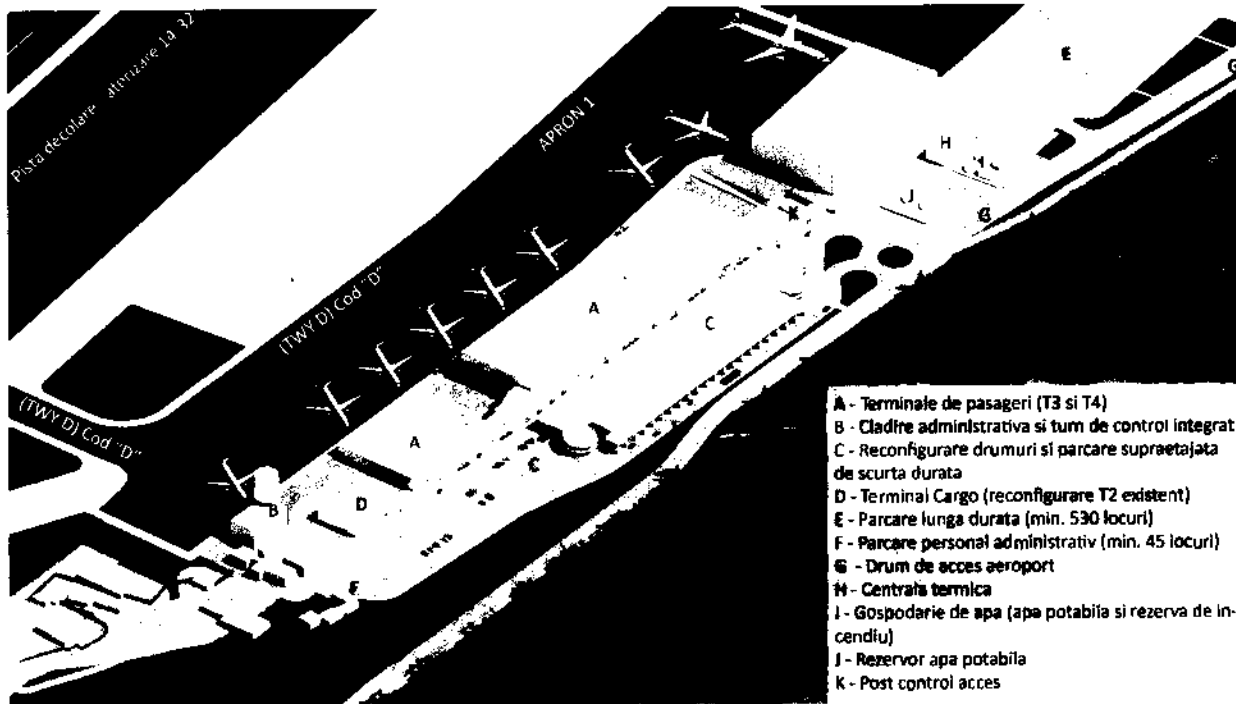
In cadrul acestui scenariu este analizata dezvoltarea facilitatilor aeroportului pe amplasamentul actual (partea de vest a pistei de decolare aterizare), astfel incat sa fie posibila cresterea capacitatii de procesare a terminalelor de pasageri, suplimentarea suprafetelor de parcare pentru aeronave si 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:



UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale
2014-2020

- suplimentarea capacității de operare a pistei de decolare aterizare, prin crearea unei rețele de cai de rulare care să asigure un acces rapid la platforma de debarcare îmbarcare, astfel încât timpul de rulaj al aeronavelor pe pista să fie cât mai redus;
- suplimentarea spațiilor de parcare pentru aeronave.

Este de menționat faptul, că pentru crearea noii rețele de cai de rulare și spații de parcare este necesar să se demoleze în 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 și va asigura legătura între pista de decolare aterizare (la o distanță de 445m față de pragul 14, prin spatele echipamentului de radionavigație ILS-GP14) și calea de rulare Alfa, sau platforma de debarcare îmbarcare, prin prelungirea căii de rulare Delta. Aceasta va favoriza degajarea pistei de către aeronavele care aterizează pe direcția 32, astfel încât timpul de ocupare al pistei să fie cât mai mic. De asemenea, va favoriza și rulajul aeronavelor către capatul 14, pentru decolarea pe direcția 14-32.

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 rulare Charlie – TWY C

Calea de rulare Charlie face legătura între căile de rulare Alfa și Echo, fiind paralelă cu pista de decolare aterizare (la o distanță interax de 170m) și cu calea de rulare Delta (la o distanță de 132m).

Calea de rulare Charlie are o lungime de 640m și asigură rulajul aeronavelor de cod maxim „C”, ce eliberează pozițiile de parcare de pe platforma Apron 2 și se deplasează către căile de rulare Alfa, Bravo sau Echo ce asigură legătura cu pista de decolare aterizare.

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

În continuarea căii de rulare existente Delta, adiacente platformei APRON 1, se va realiza o legătură care să asigure rulajul aeronavelor de categorie „D” către calea de rulare Bravo, facilitând astfel un acces cât mai rapid către direcția de nord a pistei de decolare aterizare. Calea de rulare Delta (extinsă) va avea o lungime de cca.200m și o lățime portanță de 23m, fiind încadrată de acostamente a câte 7.5m fiecare.

d. Platforma debarcare îmbarcare - APRON 2

Noua platformă de debarcare îmbarcare Apron 2, se va dezvolta pe suprafața cuprinsă între căile de rulare Alfa, Charlie, Delta și Echo. Aceasta va avea o suprafață de cca. 46300mp și va asigura spațiul de parcare pentru 10 aeronave, după cum urmează:

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

Acest necesar al locurilor de parcare a rezultat din calculul numărului mediu de pasageri / aeronavă, în corelare cu capacitatea de procesare a terminalului nou proiectat, după cum urmează:

Calculul numărului mediu de pasageri / aeronavă

Nr. Crt.	Tip aeronavă	Numar maxim pasageri (singie class)	Nivel mediu de umplere *	Pax/aeronavă
1	Aeronave ușoare - curse internaționale			
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



UNIUNEA EUROPEANA

Instrumente Structurale
2014-2020

1.6	A318	124	75%	93
1.7	A319	140	75%	105
1.8	A320	180	75%	135
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
Nivelul mediu de ocupare / aeronava - cursa la economie -				106
2. Nivelul mediu de ocupare / aeronava - cursa la confort -				
2.1	8737 - 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
Nivelul mediu de ocupare / aeronava - cursa la confort -				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 aiocate 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, pozitionarea 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.



UNIUNEA EUROPEANA



Instrumente Structurale
2014-2020

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

e. Platforma pentru parcare izolata a aeronavelor - APRON 3

Pentru parcare aeronavelor aflate intr-o situatie de urgenta, despre care se cunoaste sau se presupune ca este supusa unei deturnari, sau care din alte motive necesita izolarea fata de restul activitatilor normale de pe aeroport, se va realiza Platforma Apron 3, ce va putea asigura spatiul de parcare pentru o aeronava de tip „C” sau „D”. Aceasta va avea dimensiunile de 45 x 100m si va fi incadrata de acostamente de 7.5m latime.

Amplasamentul platformei Apron 3 a fost stabilit astfel incat in jurul aeronavei stationate sa se asigure un perimetru de siguranta pe o raza de cel putin 100m fata de celelalte pozitii de parcare sau alte constructii aflate in zona.

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
- 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

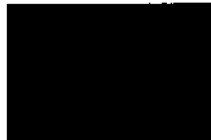
Balizaj suprafete de miscare, iluminat platforma si instalatii electrice:

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;

Platformele proiectate vor fi prevazute cu urmatoarele sisteme de balizaj:

- Sistem marginal platforma;
- Sistem panouri de informare apron;



UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale
2014-2020

- 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.

2.2.2. Extindere terminale de pasageri – Obiect A

In cadrul acestui scenariu este prezentata dezvoltarea terminalelor existente (partea de vest a pistei de decolare / aterizare) astfel incat sa fie posibila cresterea capacitatii de procesare a pasagerilor la minim 3,2 milioane de pasageri pe an, cu posibilitatea de procesare de maxim 5 milioane de pasageri pe an (prin optimizari ale spatiilor interioare).

Noul Terminal T4 ce se va realiza pentru procesarea traficului international si reconfigurarea Terminalului existent T3 pentru procesarea traficului intern vor trebui sa asigure urmatoarele capacitati:

Terminal T3 existent – trafic intern

- 180...200 pasageri / ora de varf – nivel de serviciu C (intervalul 2025...2035)
- 180...200 pasageri / ora de varf – nivel de serviciu D (intervalul 2035...2046)

Terminal T4 – trafic intern

- 500 pasageri / ora de varf – nivel de serviciu B (anul 2025)
- 650 pasageri / ora de varf – nivel de serviciu C (anul 2035)
- 950 pasageri / ora de varf – nivel de serviciu D (anul 2046)

Deficiente ale terminalelor existente:

Analizand situatia existenta, in prezent sunt trei terminale, cu functiuni diferite :

- *Terminalul T1* - construit in anii *60, total necorespunzator ca partiu si dimensiunea traficului de pasageri, fiind folosit doar pentru birourile administratiei aeroportului.
- *Terminalul T2* – are o suprafata de 1.200 mp si folosit in prezent doar pentru traficul intern. Acesta are suprafete necorespunzatoare – prea mici pentru functiunile si procesarea pasagerilor.
- Terminalul T3 – are o suprafata de cca. 3.600 mp si este folosit pentru traficul international de pasageri. Acesta are multiple deficiente de proiectare initiale si este prea mic pentru volumul actual al traficului.

Din punct de vedere a deficientelor de conceptie initiala, mentionam urmatoarele:

- holul de sosiri prea mic, fapt care duce la cozi de asteptare in exteriorul terminalului, cu pasagerii expusi disconfortului in cazul unor intemperii.
- spatiul pentru controlul de securitate al bagajelor de cala este mult prea mic pentru desfasurarea in bune conditii a operatiunilor de control, a montarii echipamentelor, cu un disconfort evident pentru personalul care lucreaza in acest compartiment, ducand in multe situatii la blocaje a operatiunilor.
- zona de check-in din holul public, care prin modul de amplasare si organizare nu permite dezvoltarea ei prin cresterea numarului de pupitre in caz de marire a traficului.

Terenul in panta dintre parcare publica si accesul auto dinspre oras si platforma de avioane a dus la diferente de cote ale pardoselii intre terminale, atat in ceea ce priveste sistematizarea verticala a terenului cat si in interiorul unora dintre ele. Astfel :

- Terminalul T1 are o mare diferenta de nivel la interior intre accesul dinspre parcare publica si iesirea spre platforma de avioane;



UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale
2014-2020

- 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.

Amplasament dezvoltare terminal:

Noul terminal de pasageri T4 se poate realiza in zona cuprinsa intre Terminalul T3 existent si hangarul Aerostar, ceea ce presupune demolarea urmatoarelor obiective existente:

- Ansamblu aviatie utilitara format din hangar, remiza auto si centrala termica
- Parcare auto, cabina de taxare si drumuri existente (inclusiv rigole, guri de scurgere, piloni de iluminat etc)
- Gard perimetral de securitate.

Prin adresa nr. 5887 din 12.03.2021, Consiliul Judetean Iasi a confirmat ca hangarul si corpurile anexe ale fostei aviatii utilitare sunt libere din punct de vedere juridic si pot fi luate in considerare pentru dezvoltarea aeroportului.

Terminal de pasageri T4 (constructie noua) – trafic international

Noul Terminal T4 va avea subsol, parter si etaj, cota zero a acestei constructii noi fiind propusa la nivelul platformei de avioane si a Terminalului T3. Diferenta de nivel dintre cota zero a terminalului si cota accesului auto si a parcarii publice, propusa de 0.78m prin proiect va fi preluata prin sistematizarea pe verticala a terenului de pe latura de vest a terminalului propus, prin rampe cu pante max. de 6% si scari exterioare.

Noul Terminal T4 se va construi intr-o singura etapa, la sud de actualul terminal T3, ocupand si terenul obtinut prin demolarea hangarului de aviatie generala aflat langa hangarul Aerostar, cladire ce este nefolosita in prezent, si care se afla intr-o avansata stare de degradare.

Terminalul T4 va fi o cladire cu o suprafata construita de cca. 11800mp, ce se va dezvolta pe subsol, parter si etaj si care se va construi la aceasi cota cu platforma de debarcare imbarcare si terminalul T3 existent.

Din punct de vedere functional noul terminal trebuie sa asigure urmatoarele cerinte:

- Spatii pentru asigurarea procesarii pasagerilor, separat pentru fluxul de plecari si pentru fluxul de sosiri.
- Asigurarea spatiilor necesare pentru organele de control: politia de frontiera, SRI, sanatate, spatii care trebuie sa fie prezente in Aerogara pentru verificarea pasagerilor la trecerea frontierei internationale non schengen.
- Asigurarea spatiilor necesare pentru personalul de deservire a aerogarii propuse.
- Asigurarea spatiilor de servicii oferite pasagerilor, spatii comerciale, grupuri sanitare separate pe sexe, cu posibilitatea desfasurarii unui spatiu pentru mama si copilul, birou informatii turistice, schimb valutar, agentii de inchiriere masini si chemare taxi, telefoane, carucioare de bagaje.
- Asigurarea spatiilor tehnice necesare pentru buna functionare a aerogarii si crearea conditiilor optime pentru confortul pasagerilor si a celor care-si desfasoara activitatea aici.

Subsol:

In aerogara propusa, la subsol vor fi amplasate toate spatiile necesare efectuarii controlului de securitate a bagajelor de cala, spatii pentru descarcarea bagajelor de la sosiri pe benzile de bagaje, pentru trimiterea lor in sala de recuperare bagaje de la parter, spatii pentru incarcarea bagajelor de la plecari pe



UNIUNEA EUROPEANĂ



carucioare după efectuarea controlului de securitate, pentru a fi expediate la avioane, încăperi de monitorizare a zonei de control de securitate, a zonelor de încărcare și decarcare bagaje, SCADA, depozit de piese de schimb, vestiare și grupuri sanitare separate pe sexe pentru personalul aeroportuar, poliția de frontieră, SRI, vama și pentru firmele de handling, inclusiv săli de mese cu oficii pentru prepararea hranei. Tot în subsol se vor regăsi și încăperile tehnice: puncte termice, tablou electric general, tablouri electrice pentru diverse sectoare de activitate, pentru curenți slabi, UPC, încăperi pentru controlul instalației de sprinklere, spații de depozitare cu diverse destinații. Tot în subsol sunt amplasate și încăperile pentru zona de detenție administrativă, pentru persoane suspecte, reținuți, arestați, indezirabili precum și spațiu pentru azilanți.

Parter:

La parter se vor regăsi următoarele funcțiuni: holul public pentru accesul din parcare publică a pasagerilor, zona pentru echipamentele de self check-in și ghisee pentru check-in tradițional, holul pentru sosiri internaționale și efectuarea controlului documentelor de călătorie ale celor care sosesc, sala de recuperare bagaje, holul de regrupare pentru plecări internaționale, holurile pentru pasagerii aflați în tranzit sau care vor fi transferați de la sosiri internaționale la terminalul T3 pentru curse interne, zona de control de securitate pentru echipaje, persoane oficiale (VIP) și pentru pasagerii din zona de aviație generală (aviație privată și business). În directă legătură cu holul de sosiri internaționale se află un cabinet medical pentru investigarea eventualelor cazuri suspecte ale unor pasageri sosiți din țări cu risc epidemic ridicat, precum și un laborator pentru investigații zoo-fito cu laborator propriu. Tot la parter se află și birouri pentru poliția de frontieră și vama, birou pentru self-briefing și camere de odihnă pentru echipajele care nu intră în țară.

Etaj:

La etaj, pasagerii vor ajunge pe zona de control de securitate pentru persoane și bagaje de mână, după care urmează zona de control documente de călătorie pentru persoanele care pleacă, zona de control vamal și holul de așteptare în vederea imbarcării. La etaj va exista și un salon pentru pasagerii de la business – class. De asemenea, se vor regăsi și spații pentru pasagerii de la aviația generală cu săli pentru conferințe de presă și alte activități legate de primirea unor oficialități de rang înalt. Aceste birouri ale sectorului de aviație generală au legătură numai cu holul public de la parter al aceluiași sector prin o scară circulară și un ascensor de persoane. La etaj se află și spațiile pentru SRI, PF, vama și securitate aeroportuară, incluzând birouri, săli de pregătire, săli pentru personalul operațional și camere de păstrare a armamentului. Tot aici se află un dispecerat și birou pentru pompieri cu o încăperere pentru centrala de incendiu. În această zonă se mai află și camera de criză. În holul public la etaj se află trei capele (una pentru culte creștine, una pentru cult islamic și una pentru cult mozaic) și un restaurant cu acces din zona publică.

Terminal de pasageri T3 (reconfigurare construcție existentă) – trafic intern

Terminalul T3 existent, având suprafața de 3600mp, cu regim de înălțime parter și înălțime atic de 7,00m, are o structură metalică cu fundații de beton armat și pentru reamenajarea în vederea procesării traficului intern se propun următoarele lucrări:

- recompartimentări interioare (parțial);
- realizarea unor copertine extinse pentru protecția la intemperii;
- lărgirea acceselor în zona bagajelor și realizarea unor copertine de protecție;
- realizarea unui spațiu de acces carucioare la bagaje plecări acoperit și termoizolat;
- refacerea termoizolației și a hidroizolației acoperisului
- refacerea luminatoarelor pe structură de aluminiu cu geam termopan low-e și trape de fum;
- înlocuirea tamplăriei în zonele de intervenție;
- înlocuirea corpurilor și echipamentelor în grupurile sanitare ;
- refacerea finisajelor la pardoseli, pereți și tavane;



UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale
2014-2020

- realizarea unui culoar de tranzit pentru transferul pasagerilor între terminalul T3 reconfigurat și noul terminal T4 realizat pentru procesarea traficului internațional.

2.2.3. Cladire administrativa si turn de control integrat – Obiect B

Având în vedere mărirea capacității de transport a Aeroportului Iași, se propune și extinderea spațiilor administrative destinate personalului angajat, cu un corp de clădire amplasat între terminalul T1 și platforma de staționare a aeronavelor. Acest corp administrativ va avea integrat și un nou turn de control cu o înălțime de 30m măsurată de la nivelul platformei de aeronave.

Accesul în clădirea administrativă se face de la nivelul 1 al Terminalului T1.

Repartiția spațiilor este următoarea: pe latura dispresă sunt amplasate spații tehnice, iar pe latura dinspre vest sunt amplasate birouri ale administrației. Parterul și etajul 1 sunt destinate administrației aeroportului, iar la etajul 2 se vor regăsi spații destinate ROMATSA.

Accesul în spațiile destinate turnului de control se face din circulația parterului. Accesul în turn se poate face și de la etajul 2.

2.2.4. Reconfigurare drumuri si parcare supraetajata de scurta durata – Obiect C

Odată cu realizarea noului terminal de pasageri T4, care va afecta în mare măsură disponibilitatea drumurilor și parcarilor existente, este necesar să se realizeze o nouă configurație a acceselor rutiere și a dispoziției locurilor de parcare care să asigure o circulație fără sincope și un acces facil la spațiile de parcare de scurtă și lungă durată.

Accesul rutier la aeroport se va face în continuare prin Drumul Aeroportului, care se va prelungi către sud cu cca. 200m, unde se va amenaja un sens giratoriu care va direcționa circulația în următoarele direcții:

- *Parcare de scurta durata (intrare / iesire)*, inclusiv zona de debarcare/imbarcare a pasagerilor în fața terminalelor de pasageri. Din parcare de scurtă durată se va asigura accesul la nivelurile superioare ale parcarii supraetajate.
- *Zona administrativă*
- *Hangar Aerostar, parcare de lunga durata Iasi Sud* (legatură cu strada aeroportului).
- *Iasi Nord* - drum existent - legatură cu drumul Aeroportului.

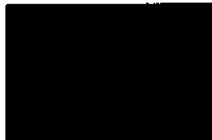
În fața noului terminal T4 se propune amenajarea unei parcuri supraetajate (P+2E) de scurtă durată care va asigura un număr de cca. 850 locuri (număr estimativ ce poate varia în funcție de soluțiile tehnice analizate în etapele ulterioare de proiectare).

2.2.5. Terminal cargo si platforma tehnologica – Obiect D

Pentru asigurarea de facilități cargo la Aeroportul Iași, în acest scenariu de dezvoltare se propune reconfigurarea și refuncionalizarea Terminalului T2 existent, care în prezent operează traficul intern și care, odată cu realizarea noului terminal T4 și a reconfigurării terminalului T3 existent, nu va mai fi utilizat pentru procesarea pasagerilor.

În interiorul terminalului T2 existent vor fi create următoarele spații necesare funcționării unui terminal cargo:

- Hala depozitare marfuri;
- Birouri recepție documente;
- Birouri financiar – contabile;
- Birouri comisionari;



UNIUNEA EUROPEANĂ



- Birouri direcție cargo.

Amenajarea exterioară cuprinde modificări ale platformei dinspre parcare auto. În această zonă se vor executa două rampe ce vor asigura încărcarea camioanelor pentru descărcare/încărcare colete și zona de parcare auto.

2.2.6. Parcare lungă durată – Obiect E

În partea de sud a aeroportului, în vecinătatea hangarului Aerostrar se va amenaja o parcare de lungă durată cu o capacitate de minim 530 locuri.

Accesul în noua parcare se va face din drumul ce se va amenaja în partea de sud a aeroportului (vezi obiectul G), fiind prevăzute câte două porți de intrare și ieșire.

Structura rutieră a parcarii este de tip rigid, cu îmbrăcăminte din beton de ciment dimensionată pentru un trafic auto ușor, ce va avea următoarea alcătuire informativă:

- 21cm îmbrăcăminte din beton BcR 4.5
- 20cm agregate naturale stabilizate cu lianți hidraulici
- 25cm fundație din balast
- 25cm strat de forma din material local îmbunătățit cu lianți hidraulici

Trotuarele din incinta parcarii vor avea următoarea alcătuire informativă:

- 4cm strat de uzură BA8
- 10cm strat de bază din beton C8/10
- 15cm fundație din balast

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.

2.2.7. Parcare personal administrativ – Obiect F

În fața Terminalului T1 existent, se poate amenaja o parcare pentru personalul administrativ al aeroportului. Această parcare va avea o capacitate de cel puțin 45 de locuri, numărul final urmând să se stabilească în etapele ulterioare de proiectare.

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.

2.2.8. Drumuri de acces către aeroport - Obiect G

Pe lângă accesul rutier existent, în acest scenariu se mai propune realizarea unei cai de acces și dinspre sud, ce va face legătura între parcare din fața terminalelor de pasageri și strada Aeroportului, ocolind unitatea militară UM 0972.

Noua cale de acces se compune din următoarele sectoare:

- Sector 1a – drum nou cu o lungime de cca. 1400m, între parcare din fața terminalelor de pasageri și strada Aeroportului;
- Sector 1b – refacere sector de drum existent - strada Aeroportului, între intersecția cu DJ249C și punctul de virare către stânga – sector 1, în lungime de cca. 550m;

Din punctul de intersecție dintre strada Aeroportului și DJ249C, legătura cu arterele principale ale Municipiului Iași se poate face astfel:

- Sector 2 – este cuprins între intersecția mai sus menționată și intersecția cu strada Holboca, iar de aici către strada Aurel Vlaicu (lungime sector – cca.650m);



UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale
2014-2020

- 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 intersectia de tip sens giratoriu. Lungime totala Sector 3 – cca. 1950m.

2.2.9. Drumuri si platforme tehnologice interioare – Obiect H

Tinand cont de deficientele legate de parcare si circulatia echipamentelor de handling, deficiente semnalate de catre operatori in cadrul chestionarelor din Raportul II, se propune realizarea mai multor drumuri si platforme tehnologice dupa cum urmeaza:

- Drumuri si platforme tehnologice in partea de nord a platformei de debarcare imbarcare existente, care sa faciliteze accesul echipamentelor de handling in zona rezervoarelor de combustibil si a hangarului de echipamente, precum si accesul autospecialelor de pompieri in zona suprafetelor de miscare;
- Platforma tehnologica pentru stationarea echipamentelor de handling, situata in partea de sud a platformei de debarcare imbarcare propuse, in perimetrul delimitat de caile de rulare Charlie si Echo;
- Platforme tehnologice in zona hangarului cargo, atat in zona platformei de debarcare imbarcare a aeronavelor, cat si in zona accesului rutier nerestrictionat.

Acestea vor avea o suprafata cumulata estimativa de cca.20000mp si se vor realiza cu structura rigida cu imbracaminte din beton de ciment, dimensionata pentru trafic greu, ce va avea urmatoarea stratificatie informativa:

- 25cm imbracaminte din beton BcR 4.5
- 20cm agregate naturale stabilizate cu lianti hidraulici
- 30cm fundatie din balast
- 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.

2.2.10. Hangar echipamente handling – Obiect I

Constructia are rol de adapostire a echipamentelor utilizate pe aeroport si este alcatuit dintr-un singur volum cu un singur nivel si mezanin partial. Spatiul interior este impartit intre zona garajului si zona de personal.

Dimensiunile cladirii sunt de aproximativ 30,8m x 34,8m, cu 2 deschideri de 17m si 6 travei de 4,75m, 6m si 7,25m. Inaltimea libera va fi de 5.5m. Suprafata construita va fi de 1072 mp, suprafata desfasurata 1228mp si inaltimea maxima la comisa 7.30m.

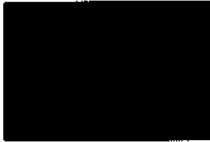
Garajul se va realiza cu structura metalica, stalpi si grinzi din metal, cu fundatii izolate din beton armat.

Accesul utilajelor in zona de garaj se va realiza prin 4 usi sectionale, iar pentru personal sunt prevazute 2 accesuri. Inchiderile vor fi realizate din panouri termoizolante de tip sandwich, cu tamplarie de aluminiu. Acoperirea va fi in terasa, din panouri termoizolante de tip sandwich, hidroizolata cu membrana bituminoasa.

2.2.11. Centrala termica – Obiect J

Constructia are rol de adapostire a echipamentelor de productie 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.



UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale
2014-2020

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.

2.2.12. Gospodarie de apa - Obiect K

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 L– 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 M

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 N

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.



UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale
2014-2020

Gardul de împrejmuire 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. 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 rețelilor 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 echidanta de 30 m pe ambele parti ale caii, 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 gravitacionala. 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 refolosire 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 desflinta 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 Stia 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.



UNIUNEA EUROPEANA



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.

Noua retea 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 bazinele de retentie existente, de stocare ape cu posibil continut de substante de degivrare, care apoi se pompeaza in retea. La faza aceasta a proiectului s-au efectuat calcule de predimensionare care au condus la necesitatea inlocuirii unor tronsoane din reseaua canalizarii meteorice existente la platforme, din cauza suplimentarii debitelor prin cresterea suprafetei de pe care se face colectarea. Reteaua de canalizare va avea scurgere gravitationala.

Apele ajuns, in final, pe acelasi traseu, catre aceleasi bazine de retentie impermeabile, doar ca este necesara suplimentarea cu inca unul, conducand la 3x300 mc spatiu de stocare, cat si considerarea cresterii costurilor cu pomparea in retea.

Pe suprafata proiectata a noii platformei este in prezent un separator de hidrocarburi ce va necesita relocare, tubul cu caminele existente se vor mentine pe pozitii, fiind acoperite cu capace clasa F 900.

Retelele 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 urmatoare.

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

Lungimea retelei de canalizare rezulta de cca 6200 m in tuburi de colectare si transport din PAFSIN si cca 900 m rigola continua cu fante amplasata pe platforma avioanelor. Caminele de vizitare sunt prevazute la distanta de 60 m au fost estimate la un nr de 145 buc cu inaltime 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. Subtraversarile cailor de rulare se face prin inglobare in beton a tubului si au fost identificate in numar de 9 buc.

b. Canalizare pluviala zona tehnica si parcare terminal

Retelele de canalizare pluviala din incinta aeroportului sunt alcatuite din retele pentru preluarea apelor pluviale de pe cladiri si retele de pe drumurile si platformele aferente cladirilor.

La rețeaua de canalizare pluvială vor fi racordate instalațiile interioare de canalizare pluvială de la cladiri, respectiv gurile de scurgere si rigolele pentru preluarea apelor pluviale de pe drumurile si 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 colectorul magistral casetat ce evacueaza apele pluviale de la pista spre lacul Ciric.

Apele pluviale de pe cladiri 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,



UNIUNEA EUROPEANA



Instrumente Structurale
2014-2020

vor fi trecute prin separatoare de namol si hidrocarburi cu filtru coalescent si by-pass, inainte de a fi deversate in colectorul casetat.

c. Retea de alimentare cu apa potabila

Alimentarea cu apa potabila si de incendiu a incintei aeroportului se va asigura printr-o conducta de aductiune, de la reseaua publica 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 orar max = 20 mc/h ;

Apele uzate colectate, vor fi deversate in reseaua publica 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 4,0m si adancimea de intrare a retelei de canalizare de 3,5 – 4,0m. 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 hidrantii 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 hidrantii 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 hidrantii 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 hidrantii 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.



UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale
2014-2020

f. *Rețele electrice exterioare*

Realizarea alimentărilor tuturor consumatorilor se va face prin cablu individual pozat subteran, atât direct în pământ cât și protejat în tub de protecție sub platformele și caile carosabile.

La subtraversările cailor de circulație și la schimbarea direcției de alimentare se vor executa cămine de tragere cabluri.

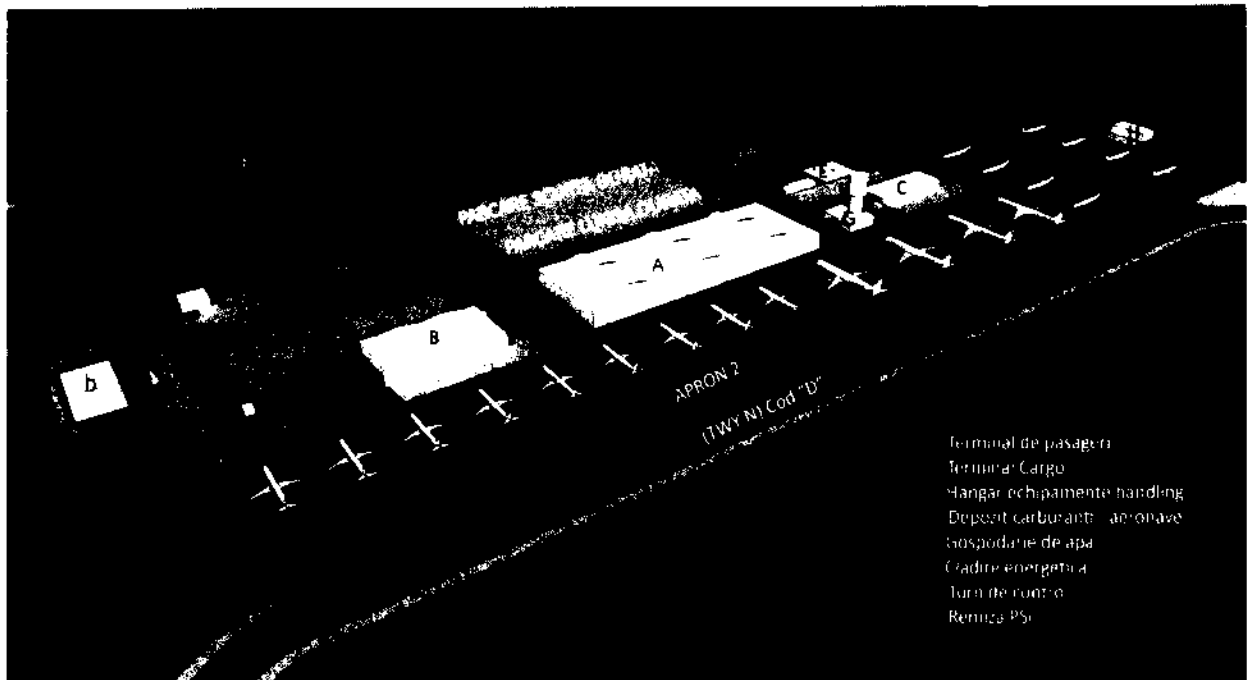
Racordurile pe 20kV se vor face în cablu monofilar în sistem subteran cu pozare în trefla. Cablurile se vor proteja în tuburi la subtraversarea platformelor și a cailor carosabile.

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.

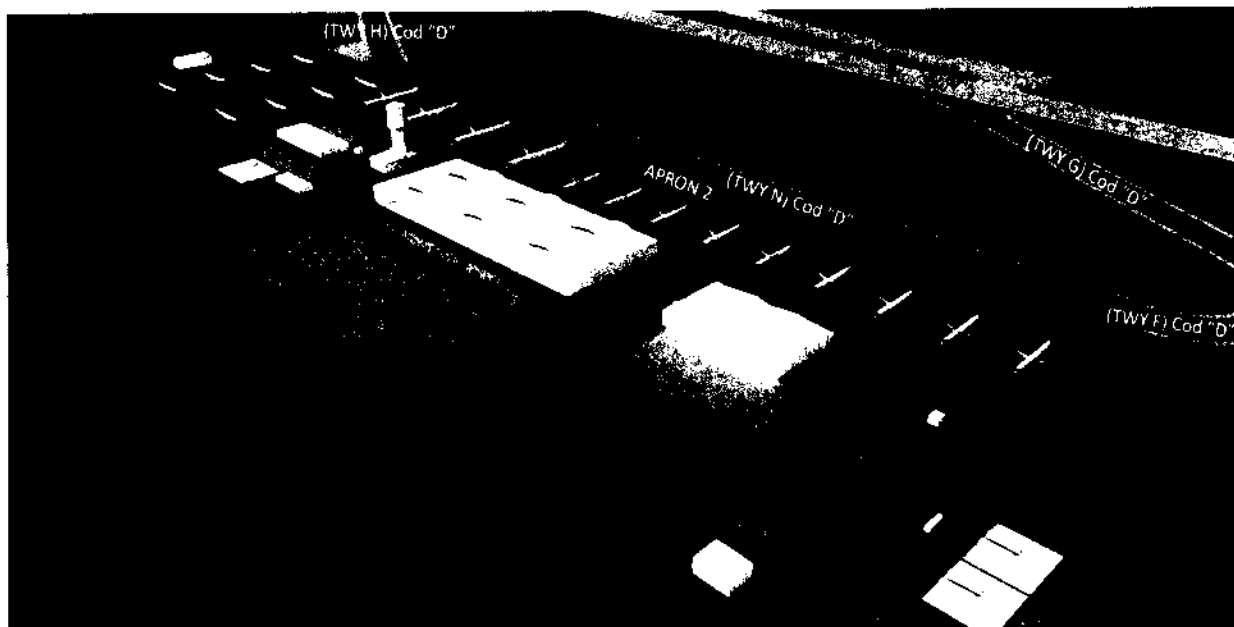




UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale
2014-2020



2.3.1. Suprafete de miscare aeroportuare

In cadrul acestui scenariu de dezvoltare se propune realizarea mai multor suprafete de miscare pe partea de est a pistei de decolare aterizare. Suprafetele de miscare existente pe partea de vest, vor ramane in exploatare, fiind utilizate pentru deservirea hangarului Aerostrar, precum si pentru aviatia medicala, utilitara si de business.

Suprafete de miscare propuse:

a. Cale de rulare Foxtrot – TWY F

Calea de rulare Foxtrot va avea o lungime de cca. 325m si va asigura legatura intre capatul 14 al pistei de decolare aterizare si calea de rulare November, iar de aici la pozitile de parcare de pe platforma APRON 2. 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 degajare rapida Golf – TWY G

Calea de degajare rapida Golf va avea o lungime de cca. 465m si va asigura rulajul aeronavelor care vor ateriza pe directia 32 si vor decelera pe o distanta de cca.1800m. In cazul in care decelerarea nu se va putea realiza pana la o viteza de siguranta care sa permita accesul aeronavelor pe calea de degajare rapida propusa, 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 si va asigura legatura intre pista de decolare aterizare, in zona buznarului intermediar si calea de rulare November, iar de aici la pozitile de parcare de pe platforma APRON 2. 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”.

d. Cale de degajare rapida India – TWY I

Calea de degajare rapida India va avea o lungime de cca. 280m si va asigura rulajul aeronavelor care vor ateriza pe directia 14 si vor decelera pe o distanta de cca.1600m. In cazul in care decelerarea nu se va putea realiza pana la o viteza de siguranta care sa permita accesul aeronavelor pe calea de degajare rapida propusa, se va utiliza calea de rulare Hotel, sau buznarul de intoarcere de pe directia 32.



UNIUNEA EUROPEANA



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



Instrumente Structurale
2014-2020

- 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.

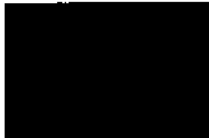
Dimensiunile terminalului au rezultat dintr-un trafic estimat de 1.250 pasageri pe ora de varf, atat pentru plecari, cat si pentru sosiri.

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 EUROPEANA



Instrumente Structurale
2014-2020

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 agentile 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:

Din punct de vedere al dimensionarii suprafetelor, s-au luat in considerare aceleasi criterii descrise la scenariul de dezvoltare pe partea de vest.



UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale
2014-2020

Descriere structurala:

Din punct de vedere structural, se vor adopta urmatoarele solutii:

- Sub talpa fundatiilor – realizare perna din material local;
- Fundatie tip radier, cu grinzi întoarse din beton armat monolit pe zona subsolului;
- Pereti din beton armat monolit;
- Stâlpi metalici incastrati la nivelul radierului. Pe zona subsolului, stalpii vor fi imbracati in beton armat.
- Planseele peste subsol si parter vor fi realizate din tabla cutata cu suprabetonare.
- Grinzi metalice principale și secundare din profile metalice europene la planseele peste subsol și parter.
- Planseul acoperis va fi metalic, realizat din grinzi si pane din profile metalice europene.
- Diafragme din beton armat monolit pentru zonele de acces carucioare si partial in subsol, acolo unde din calculul de rezistenta va impune.

In ceea ce priveste instalatiile din interiorul terminalului de pasageri nou proiectat, in aceasta etapa, se vor considera aceleasi solutii tehnice descrise la Scenariul 2.

Este de mentionat faptul ca in acest scenariu, ca pe ambele parti laterale ale terminalului de pasageri propus in aceasta etapa de dezvoltare, au fost rezervate zone, pe care ulterior, in functie de evolutia traficului aerian, sa poate fi realizate extinderi ale terminalului in suprafata de peste 7000mp (suprafata construita).

2.3.3. Terminal cargo – Obiect B

In aceasta etapa de dezvoltare Terminalul Cargo este compus din doua corpuri, dupa cum urmeaza:

- *Hala principala* - Cladirea halei cargo este o constructie dezvoltata pe parter, avand dimensiunile în 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 în 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, fondate pe o perna continua din material local minim 50cm, realizata dupa indepartarea umpluturii existente.

Este de mentionat faptul ca in functie de evolutia acestui sector, este posibil ca in viitor hangarul cargo sa isi poata dubla suprafata, fiind prevazuta o zona rezervata in acest sens.

2.3.4. Hangar echipamente handling – Obiect C

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.



UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale
2014-2020

Accesul utilajelor în hangar se realizează prin uși sectionale cu înălțimea de minim 4,50m și lățimea de 3,5m. Ușile sunt sectionale metalice, culisante vertical, izolate termic și vitrate cu geamuri din policarbonat.

Construcția este alcătuită din două compartimente:

- *Hala principală* - executată pe structură metalică. Este compusă din opt travei de 9,0 x 15,0m și are înălțimea maximă liberă la interior 6,5m și înălțimea maximă la atic fiind 6,75m.
Suprafața construită: 1.165mp
Regim înălțime: Parter.
- *Anexa administrativă* - executată pe structură metalică. Anexa este compusă din opt travei de 9,0m x 9,0m. Înălțimea utilă este de 3,2m la parter și la etaj de 2,7m, înălțimea la atic fiind de 6,75m.
Suprafața construită: 715mp;
Suprafața desfasurată: 1.430mp

Între cele două compartimente se va realiza un rost cu rol seismic și structural.

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

Anexa va avea structura formată din cadre metalice, iar planșeele vor fi realizate din tablă cutată cu suprabetonare.

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

În fața hangarului de echipamente se prevede realizarea unei platforme tehnologice în suprafața de cca. 4600mp, necesară pentru parcarea temporară a echipamentelor de handling.

2.3.5. Depozit carburanți – Obiect D

Depozitul de carburanți pentru aeronave va fi amplasat în zona securizată a aeroportului, în partea de nord a zonei tehnice, cu respectarea distanțelor de siguranță față de celelalte construcții propuse.

Depozit carburanți Jet A1

Se prevede realizarea a cel puțin 4 rezervoare orizontale supraterane de câte 100 mc. Acestea sunt realizate din oțel carbo, fiind așezate în cuvă de retenție, dimensionată 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 robinetii din inox, inclusiv conductă pentru recuperare vapori.

Încărcarea autoalimentatoarelor din rezervoare de JetA1, 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 30mc/h;
- Debitmetru volumetric cu posibilitatea transmiterii datelor către PC;
- Filtru monitor, destinat carburantului JetA 1, debit nominal de 500 litri/m;
- Conducte robinetii din inox, inclusiv conductă pentru recuperare vapori.



UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale
2014-2020

Depozit carburanti Avgass 100LL

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

Descărcarea carburantului AvgaSS 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 AvgaSS 100LL, debit nominal de 180 litri/m;
- Conducte robineteți 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 robineteți 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 trasee în tevi PVC;
- Rețele exterioare – bransament j.t.;
- Iluminat exterior

2.3.6. Gospodarie de apă – Obiect E

Gospodăria 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 portanta având următoarele caracteristici:

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

Gospodăria 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.

Stația de pompare, care asigură debitul și presiunea în rețelele exterioare de apă pentru incendiu, este comună cu stația de pompare apă potabilă. Stația de pompare va fi dotată cu următoarele echipamente (partea aferentă instalațiilor de incendiu):



UNIUNEA EUROPEANĂ



- grupul de pompare pentru sprinklere,
- grupul de pompare pentru hidranti,
- grupul de pompare pentru apa potabila,
- 2 recipienți de hidrofor de 1000 l, unul pentru instalația de hidranti și unul pentru instalația de sprinklere.

2.3.7. Cladire energetica – Obiect F

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

2.3.8. Turn control – Obiect G

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

Turnul de control se va dezvolta pe demisol, parter și 6 niveluri, având următorii parametrii constructivi:

- suprafața construită : 710mp
- suprafața desfășurată totală: 1.800mp
- regim de înălțime: P+7E
- înălțime maximă informativă: 41,5m (se va corela cu planul de obstacolare al pistei, vizibilitatea asupra suprafețelor de mișcare și influența asupra echipamentelor de radionavigație).

Construcția se va realiza cu structura din beton armat (diafragme, grinzi, plăci), iar vigia cu structura de rezistență metalică.

Închiderile exterioare sunt din panouri vitrate din aluminiu tip fatadă cortină, geam termoizolator, fonoizolant, tamplarie din aluminiu și geam termoizolator și închideri opace din zidărie.

Din punct de vedere funcțional s-a urmărit rezolvarea următoarelor cerințe:

- asigurarea spațiilor necesare pentru personalul de deservire a turnului de control.
- asigurarea vizibilității integrale asupra pistei, platformei de parcare a avioanelor și căilor de rulare
- asigurarea spațiilor tehnice necesare pentru buna funcționare a activităților din cadrul turnului de control
- asigurarea circulațiilor verticale și orizontale

Din punct de vedere al compartimentării, spațiul util este dispus astfel:

- Parter și etaj 1 – spații tehnice și administrative
- Etajele 2,3 și 4 – circulațiile verticale
- Etajul 5 - birouri serviciu meteo;
- Etajul 6 – operational - recuperare
- Etajul 7 – vigie – spațiu alocat serviciului trafic TWR.



UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale
2014-2020

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, plăci 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. Încălzirea 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.

Încălzirea 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 desfumare 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



Instrumente Structurale
2014-2020

- 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 reciclare.

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 parcarii de scurta durata ce va avea o capacitate de cca. 520 locuri de parcare. Parcarea 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

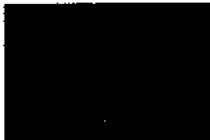
In fata terminalului de pasageri, la est de parcare de scurta durata, se propune amenajarea unei parcarii de lunga durata ce va avea o capacitate de cca. 640 locuri de parcare.

Parcarea 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 Iașului, ceea ce va duce la timpi 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 EUROPEANA



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 vâii. Acest canal proiectat va fi emisar pentru apele pluviale ce au fost epurate, cat 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

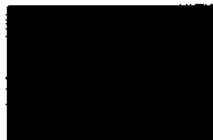
Colectarea apelor pluviale de pe suprafetele cailor de rulare se face prin guri de scurgere, amplasate la o echidistanta de 30 m pe ambele parti ale caii, pe mijlocul latimii benzii de acostament (l = 7.50 m). Acestea varsa în camine de vizitare ce asigura conectivitatea și transportul apelor colectate 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



Instrumente Structurale
2014-2020

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.

Rețeaua pluvială de colectarea apei meteorice de pe platforma avioanelor este separată deoarece, această platformă este considerată pe întreaga suprafață a ei posibilă zonă de degivrare pentru avioane, pe timp de iarnă, de aceea, apele colectate se vor aduna într-un sistem separat. Rețeaua va aduna apele într-un bazin separat de retenție impermeabil, apoi ele urmand a fi pompate spre rețeaua orașului pentru a fi epurate în Stația de Epurare a orașului Iași.

Rețeaua 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 bazinul de retenție proiectat, de stocare apei cu posibil conținut de substanțe de degivrare, care apoi se pompează în rețea/se vidanțează.

Platforma pentru avioane, realizată în debleu, va avea prevăzut un drenaj transversal cu descărcare în drenaj longitudinal pentru apele de infiltrație. Se vor prevedea drenuri din piatră și tuburi colectoare perforate, învelite în geotextil. Drenurile longitudinale vor fi montate deasupra canalizării platformei, pentru a utiliza aceleași cămine de vizitare. Căminele de vizitare vor avea capace pentru clasa de încărcare F 900 dacă sunt amplasate pe zona de mișcare a avioanelor, D400 dacă sunt amplasate pe spațiul verde.

Lungimea rețelei de canalizare rezultă de cca. 8000 m în tuburi de colectare și transport din PAFSIN și 2000 m rigolă continuă cu fante amplasată pe platforma avioanelor. Căminele de vizitare, prevăzute la distanța de 60 m, au fost estimate la un nr. de 180 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.

b. Canalizare pluvială zona tehnică și parcare terminal

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 incintă s-au prevăzut tratarea în separatoare de namol și hidrocarburi, după care vor fi deversate în bazinul de colectare a apelor pluviale de pe suprafețele de mișcare. Din aceste bazine se va asigura și stropirea spațiilor verzi cu apa de ploaie.

Apele pluviale de pe clădiri ce sunt conventional 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 incintă 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 bazinul de colectare.

Pe rețeaua de canalizare pluvială s-au prevăzut cămine de vizitare din tuburi și piese prefabricate din beton STAS 2448- 82. Căminele vor fi acoperite cu capace din fontă cu ramă, de tip carosabil și necarosabil în funcție de amplasament.



UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale
2014-2020

c. Retea de alimentare cu apa potabila

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 reseaua 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 = 125mm, 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, D = 32mm – 110 mm 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 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 reseaua publica de canalizare, ce se va executa la pana la limita proprietatii prin grija autoritatilor locale.

Pe reseaua 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 retelei 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.

Statia de epurare este o constructie noua, dreptunghiulara, din beton armat, ingropata partial, cu o suprastructura in cadre din beton armat ce acopera in totalitate bazinul.

Statia de Epurare are rolul de a prelua apa uzata de la colectoarele de ape uzate menajere de la cladiri si de a-i modifica parametrii fizico-chimici in vederea obtinerii valorilor admise de legislatia in vigoare la evacuarea in emisar.

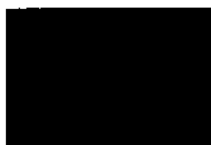
Statia de epurare are componente subterane si supraterane, fiind acoperita in totalitate cu cladirea operationala. Pozitionarea golurilor bazinului precum si componentele supraterane sunt date de caracteristicile tehnologice si de conditiile de amplasament.

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. 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= 75mm – 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 retelele in asa fel incat sa se asigure interventia in caz de incendiu in fiecare punct, cu numarul de jeturi simultane necesar pentru



UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale
2014-2020

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 $Q_{ie} = 25 \text{ l/s}$, 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 retea furnizorului de energie electrica sa se poata rezerva una pe cealalta.
- 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 Iasiului 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 Iasi 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,
- Surse atrase din fonduri de la bugetul de stat, bugetul Consiliului Județean,
- Surse de finanțare rambursabile, credit bancar, credit furnizor, plata în rate,



UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale
2014-2020

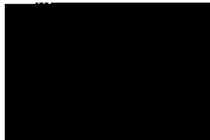
- Surse din fondurile proprii ale Regiei,
- Parteneriat public-privat,
- Concesionare de lucrări,
- Alte surse și finanțări reglementate de lege.

4. EVALUAREA OPTIUNILOR STRATEGICE – SARCINA 2

In analiza de mai jos sunt prezentate principalele constrangeri, avantaje si dezavantaje ale celor doua scenarii de dezvoltare ale Aeroportului International Iasi.

4.1. Evaluarea constrangerilor externe care pot influenta scenariile de dezvoltare

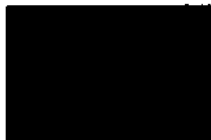
Scenariu	Scenariul 2 Dezvoltare VEST	Scenariul 3 Dezvoltare EST
Constrangeri externe		
Constrangeri geografice si de amplasament	<p>In amplasamentul de Vest sunt o serie de constrangeri de relief dupa cum urmeaza:</p> <ul style="list-style-type: none"> • In partea de sud a platformei de debarcare imbarcare existente terenul are o cadere accentuata (cca. 15m pe o distanta de 550m), fapt ce conduce la imposibilitatea realizarii unor extinderi de platforma in aceasta directie. Din acest motiv, singura zona disponibila pentru extinderea suprafetei de parcare a aeronavelor este in partea de est a actualei platforme, rezultand o suprafata limitata pentru maxim 10 aeronave de categorie "C". • In fata terminalului existent, terenul pentru realizarea unei parcuri de scurta si lunga durata este foarte limitat, fiind necesara realizarea unei parcuri supraetajate pe doua niveluri, cu toate implicatiile arhitecturale, tehnice si financiare pe care le presupune aceasta. • Din cauza terenului foarte accidentat, chiar si prin realizarea unei noi cai rutiere, accesul la aeroport se va face in continuare foarte dificil, in special pentru traficul greu ce ar trebui sa deserveasca terminalul cargo. De asemenea, in acest amplasament nu se pot realiza legaturi feroviare sau de metrou usor de suprafata. 	<p>In amplasamentul de Est singura restrictie de relief o reprezinta faptul ca toata dezvoltarea propusa se va realiza intr-o zona de debleu cu adancime medie de cca 2.5-3m, putand ajunge in partea de nord a amplasamentului la un debleu maxim de 8m.</p>
Asigurare cai de acces	<p>Pe langa accesul existent se mai propune realizarea unui nou acces destinat in principal sa deserveasca zona temica 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</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.



UNIUNEA EUROPEANĂ



	<p>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>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 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 refacere a retelelor existente ce deservesc aeroportul.</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>
<p>Proprietatea terenurilor</p>	<p>Toate lucrarile de extindere a suprafetelor de miscare, a terminalelor de pasageri si a zonelor tehnice se vor realiza in incinta aeroportului, fara a fi necesare exproprii suplimentare.</p> <p>Fata de constructiile ce se vor realiza in incinta aeroportului mai sunt necesare lucrari pentru realizarea unei noi cai de acces, ce va duce la</p>	<p>Toate lucrarile de extindere a suprafetelor de miscare, a terminalelor de pasageri si a zonelor tehnice se vor realiza in incinta aeroportului, si pe terenurile aflate in proprietatea Consiliului Judetean Iasi pe zona de est a aeroportului, fara a fi necesare exproprii suplimentare.</p> <p>Fata de constructiile ce se vor realiza in incinta aeroportului mai sunt necesare lucrari pentru realizarea unor noi cai de acces descrise mai sus si pentru asigurarea utilitatilor (alimentare cu</p>



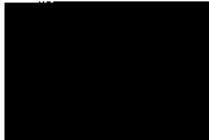
UNIUNEA EUROPEANĂ

Instrumente Structurale
2014-2020

	ocuparea de noi terenuri ce vor trebui expropriate.	apa, retea de canalizare menajera, alimentare cu energie electrica etc), ceea ce va duce la ocuparea de noi terenuri ce vor trebui expropriate de catre Consiliul Judetean Iasi.
--	---	--

4.2. Evaluarea constrangerilor operationale in perioada de implementare a investitiei. Capacitati si posibilitati de extinderi ulterioare.

Scenariu	Scenariul 2 Dezvoltare VEST	Scenariul 3 Dezvoltare EST
Constrangeri operationale		
Pasageri procesati	<ul style="list-style-type: none"> Terminal T3 existent – trafic intern 180...200 pax/ora – LoS C (intervalul 2025...2035) 180...200 pax/ora – LoS D (intervalul 2035...2046) Terminal T4 – trafic intern 500 pax/ora – LoS B (anul 2025) 650 pax/ora – LoS C (anul 2035) 950 pax/ora – LoS D (anul 2046) 	<ul style="list-style-type: none"> Terminal unic – trafic intern si international: Min. 1200 pax/ora – LoS D – anul 2046
Desfasurarea traficului aerian in perioada de implementare a investitiei	<p>In perioada de realizare a lucrarilor, tinand cont ca noua retea de cai de rulare si platforme se va lega de actualele suprafete de miscare, vor rezulta multiple restrictii de circulatie, dintre care estimam:</p> <ul style="list-style-type: none"> Operarea pistei cu prag decalat pe directia 14 pentru realizarea legaturii caii de rulare TWY B cu pista; Inchiderea temporara a caii de rulare TWY A pentru realizarea intersectiei cu caile de rulare TWY B si TWY C (se va utiliza calea de rulare TWY E); Inchiderea temporara a caii de rulare TWY E pentru realizarea intersectiei cu calea de rulare TWY C si platforma APRON 3 (se va utiliza calea de rulare TWY A) Restrictii de operare pe calea de rulare TWY D, pentru realizarea platformei APRON 2, ce poate afecta temporar disponibilitatea unor pozitii de parcare de pe platforma APRON 1. Accesul utilajelor de lucru pentru realizarea caii de rulare Charlie si a platformei Apron 2 se va face restrictionat, tinand seama ca se vor traversa suprafete de miscare aflate in exploatare. Acest aspect poate conduce la extinderea termenelor de realizare a investitiei. 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. 	<p>In perioada de realizare a lucrarilor, traficul aerian pe caile de rulare si platformele existente nu este afectat. Exceptie face traficul pe pista de decolare aterizare, ce va fi afectat pentru realizarea legaturilor noilor cai de rulare, dupa cum urmeaza:</p> <ul style="list-style-type: none"> Realizare TWY F – operare pista cu prag decalat pe directia 14; Realizare TWYG – inchidere temporara a traficului pe pista existenta Realizare TWY I si TWY H – inchidere temporara a traficului pe pista existenta. <p>Realizarea legaturilor cailor de rulare G, H si I cu pista se poate face intr-o singura etapa, astfel incat pista sa aiba o singura perioada de inchidere.</p>

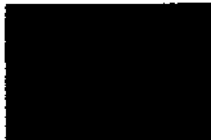


UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale
2014-2020

<p>Desfasurarea activitatii de procesare pasageri / bagaje in perioada de implementare a investitiei</p>	<p>Noul terminal de pasageri se va realiza intr-o singura etapa, in partea de sud a terminalului T3 existent, fara a afecta procesarea pasagerilor in terminalele existente.</p> <p>Dupa definitivarea si darea in exploatare a noului Terminalul T4 se poate trece la reconfigurarea terminalului existent T3 ce va deservi traficul intern.</p>	<p>Activitatea de procesare a pasagerilor si bagajelor in terminalele existente pe partea de vest nu este afectata.</p>
<p>Numar pozitii parcare aeronave</p>	<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>
<p>Operarea pistei de decolare aterizare.</p>	<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 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. • La decolare, indiferent de directie, rulajul aeronavelor catre capetele pistei se face in mare parte pe cile 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>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(*), 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. • 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 decolarea 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>Posibilitate de extindere ulterioara a suprafetelor de miscare si a zonelor</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</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>

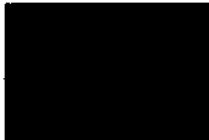


UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale
2014-2020

<p>tehnice si comerciale</p>	<p>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>	<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 expropieze 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 R.A. Aeroportul Iasi (hoteluri, spatii comerciale, restaurante, depozite, centre expozitionale, spatii de parcare etc). • 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>
-------------------------------------	--	--



UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale
2014-2020

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; • 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. 	<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>
Implicatii asupra constructiilor existente	<p>Pentru construirea noului terminal de pasageri este necesara demolarea constructiilor existente ce compun ansamblul aviatiei utilitare (hangar aeronave, remiza auto si centrala termica)</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.</p>	<p>Nu exista implicatii asupra constructiilor existente, acestea putand functiona normal pe toata perioada de realizare a obiectivelor de pe partea de est.</p>

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		
	<p>In apropierea amplasamentului analizat nu sunt desemnate arii Natura 2000. Cea mai apropiata arie Natura 2000 in raport cu</p>	<p>In apropierea amplasamentului analizat nu sunt desemnate arii Natura 2000. Cea mai apropiata arie Natura 2000 in raport cu amplasamentul</p>



UNIUNEA EUROPEANĂ



GUVERNUL ROMÂNIEI



Instrumente Structurale
2014-2020

<p>Biodiversitate</p>	<p>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/habitata de desemnare ale acestora si nu necesita defrisari in interiorul limitelor acestor areale.</i></p>	<p>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/habitata de desemnare ale acestora si nu necesita defrisari in interiorul limitelor acestor areale.</i></p>
<p>Calitatea aerului</p>	<p>Lucrarile propuse pentru dezvoltarea pe Vest 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>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.</p> <p>Noul drumul de acces propus in scenariul Vest urmareste limita zonelor locuite din cartierul Aviatiei si limita impadurita a zonei de agrement Ciric.</p> <p>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 Ciric.</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-o proportie similara cu dezvoltarea pe partea de Vest.</p> <p>Pentru reducerea traficului in zona urbana si accesul rapid la aeroportul Iasi in scenariul Est sunt propuse doua cai de acces la aeroport:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 Ciric 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. <p>Drumul de acces Sud va realiza o reducere a traficului in zona urbana aglomerata, mentinand nivelul emisiilor poluante datorate traficului rutier spre aeroport la limita zonei locuite si a zonei de agrement.</p> <p>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.</p>



UNIUNEA EUROPEANA



Instrumente Structurale
2014-2020

		<p>Aceasta artera asigura o reducere a nivelului emisiilor atmosferice in municipiul 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.</p> <p>Cele doua accese propuse in varianta Est prezinta multiple avantaje:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 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>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 	<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 vaii. • 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.

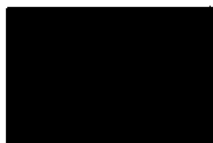


UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale
2014-2020

	<p>solutii degivrante (glicol). Apele pluviale preluate de pe platforma de stationare a aeronavelor sunt stocate in bazine impermeabile si sunt pompate in retea de canalizare oraseneasca in scopul epurarii la statia de epurare a municipiului Iasi.</p> <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 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, îmbunătățirea 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. • 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 industrială a orasului pe DJ249A (cartier Dancu). 	<p>Dezvoltarea aeroportului va asigura populatiei din zona:</p> <ul style="list-style-type: none"> • un mod de transport rapid, adaptat exigentelor utilizatorilor, îmbunătățirea 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, reducerea emisiilor poluante si a nivelului de zgomot in mediul urban. • 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</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 și directionarea traficului rutier spre</p>

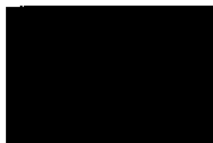


UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale
2014-2020

	<p>zona de agrement Ciric, asigurand un acces facil la aeroport dinspre cartierele Aviatiei, Tatarasi si zona industrială 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>aeroport pe noile cai de acces rutiere, intre sudul si nordul Municipiului Iasi, pe artera nou 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; • <i>Asezarea paleolitica de la Holboca – Izvorul Pandarului</i> – amplasament situate la cca.2,7 km de drumul de acces la aeroport – intersectie cu DJ249A; • <i>Situl arheologic de la Holboca – peste balta</i> – amplasament: la 2,6 km de drumul de acces la aeroport – intersectie cu DJ249A, • <i>Asezarea medievala de la Aroneanu</i> – amplasament: in jurul bisericii Sf. Nicolae si gradini inconjuratoare situata la cca. 2,7 km de aeroport, scenariul Vest. <p>Toate siturile identificate se afla in afara zonei de protectie a monumentelor istorice (minim 100 m in localitatile urbane, 200 m in localitatile rurale, 500 m in exteriorul localitatilor) stabilita in conformitate cu Legea 422/2001 privind protejarea monumentelor istorice si a Legii nr.5/2000 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului national – Sectiunea III – zone protejate.</p> <p>Se apreciaza ca lucrarile propuse in scenariul Vest nu vor avea impact negativ asupra elementelor de patrimoniu acestea fiind situate la distante mari in raport cu amplasamentul lucrarilor.</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; • <i>Asezarea paleolitica de la Holboca – Izvorul Pandarului</i> – amplasament situate la cca.2,7 km de drumul de acces la aeroport – intersectie cu DJ249A; • <i>Situl arheologic de la Holboca – peste balta</i> – amplasament: la 2,6 km de drumul de acces la aeroport – intersectie cu DJ249A, • <i>Asezarea medievala de la Aroneanu</i> – amplasament: in jurul bisericii Sf. Nicolae si gradini inconjuratoare situata la cca. 2,7 km de aeroport, scenariul Est. <p>Toate siturile identificate se afla in afara zonei de protectie a monumentelor istorice (minim 100 m in localitatile urbane, 200 m in localitatile rurale, 500 m in exteriorul localitatilor) stabilita in conformitate cu Legea 422/2001 privind protejarea monumentelor istorice si a Legii nr.5/2000 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului national – Sectiunea III – zone protejate.</p> <p>Se apreciaza ca lucrarile propuse in scenariul Est nu vor avea impact negativ asupra elementelor de patrimoniu acestea fiind situate la mare distanta de amplasamentul lucrarilor.</p>
<p>Vulnerabilitatea in raport cu schimbarile climatice</p>	<p>Variabilele climatice care pot genera riscuri pentru infrastructura aeriana sunt: <i>temperaturile extreme din perioada sezonului cald, viteza vantului, precipitatiile intense, inundatiile, ceata, zapada si vijelii.</i></p> <p>Variatiile semnificative din punct de vedere statistic ale starii medii a parametrilor climatici mai sus enumerati si a variabilitatii lor observata in cursul timpului, pot genera amenintari pentru infrastructura de transport aerian, astfel:</p>	



UNIUNEA EUROPEANĂ



Instrumente Structurale
2014-2020

	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Cresterea temperaturilor in perioada sezonului cald</i> poate conduce la o serie de riscuri pentru infrastructura aeriana de transport: <ul style="list-style-type: none"> - degradarea pistelor si a fundatiilor acestora, - cresterea nevoii de racire la sol, - altitudini cu densitate mai mare care cauzeaza reducerea eficientei motorului, - cresterea lungimii pistei de decolare aterizare. • <i>Precipitatiile extreme</i> pot avea ca efect: <ul style="list-style-type: none"> - deteriorarea suprafetelor de miscare aeroportuare, inclusiv a dotarilor acestora - cantitatile de apa depasesc capacitatea sistemului de colectare si drenare. • <i>Inundatiile in zona amplasamentului</i> pot avea ca rezultat: <ul style="list-style-type: none"> - inundarea pistelor, dependintelor si drumurilor de acces. • <i>Ceata, zapada si vijeliile</i> pot conduce perturbarea programului de zbor sau chiar la anularea curselor. <p><i>Optiunile de adaptare</i> propuse in cadrul proiectului pentru controlul riscurilor prezentate:</p> <ul style="list-style-type: none"> • realizarea infrastructurii aeriene astfel incat aceasta sa faca fata temperaturilor ridicate – materiale rezistente la caldura, utilizarea bitumului modificat cu polimeri, pavaje realizate dupa tehnologii noi, imbunatatite, utilizarea unor materiale de suprafata care sa reflecte radiatiile solare. • drenarea pistei si a platformelor aeroportului si dimensionarea bazinelor de retentie si a canalizarii pluviale astfel incat acestea sa asigure preluarea unui volum de precipitatii cat mai ridicat. • dotarea cu sisteme de balizaj moderne. • dotarea cu sisteme de radionavigatie moderne de minim Cat.II • dotarea cu echipamente de interventie adecvate. <p>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.</p>
--	---

4.5. Estimari incipiente de cost

Scenariu	Scenariul 2 Dezvoltare VEST	Scenariul 3 Dezvoltare EST
Estimari de cost		
Costuri obiective aeroportuare	758.181.337,99 lei (cu TVA)*	1.000.691.601,54 lei (cu TVA)
Costuri cal 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



UNIUNEA EUROPEANA



Instrumente Structurale
2014-2020

4.6. Evaluarea riscurilor de implementare

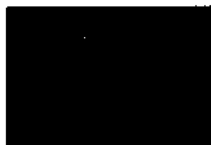
Scenariu	Scenariul 2 Dezvoltare VEST	Scenariul 3 Dezvoltare EST
Evaluarea riscurilor		
Implementarea si finantarea investitiilor	<p>Tinand cont de faptul ca in amplasamentul de vest exista in prezent toate facilitatile necesare functionarii unui aeroport international, acest scenariu se poate implementa etapizat, in functie de necesitati si de 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>Chiar daca nu sunt afectate lucrari realizate recent din fonduri europene sau aflate in perioada de garantie, dezvoltarea pe est prezinta urmatoarele riscuri:</p> <ul style="list-style-type: none"> • dezvoltarea aeroportului trebuie sa se faca intr-o singura etapa, implicand o serie de proiecte ce vor trebui derulate si coordonate in paralel de catre autoritatile locale, pentru asigurarea cailor de acces si utilitatilor necesare. • realizarea totala a investitiei presupune un efort financiar semnificativ, ceea ce o face nesustenabila din punct de vedere financiar. Cofinantarea investitiei ar necesita un credit bancar foarte mare, extrem de dificil de rambursat, in conditiile in care costurile de operare si mentenanta vor creste substantial, fiind greu de acoperit din incasarile rezultate din exploatare.

5. STABILIREA OPTIUNII STRATEGICE RECOMANDATE – SARCINA 3

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

- Criteriul 1: Constrangeri externe – pondere 15%
- Criteriul 2: Constrangeri operationale – pondere 20%
- 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 punctaje finale, in functie de ponderile considerate.



UNIUNEA EUROPEANĂ

Instrumente Structurale
2014-2020**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	Possibilitate 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	4.85
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	4.85
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

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

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 caii 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 timpuri 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



Instrumente Structurale
2014-2020

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 Cîrîc.
- 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 (hoteli, 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.
D alta 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 EUROPEANĂ



Instrumente Structurale
2014-2020

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 rezultati 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 Barbuceanu



UNIUNEA EUROPEANA



Instrumente Structurale
2014-2020

Anexa 1

Estimari informative de cost

Master Plan Integrat si SF Dezvoltarea Aeroportului International Iasi

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

3.6 Costul estimat al investitiei

638.122.826,72 lei fara TVA / 758.181.337,99 lei cu TVA

Din care :

1. Cheltuieli pentru proiectare si asistenta tehnica

30.042.115,60 lei fara TVA / 35.750.117,56 lei cu TVA

- Cheltuieli pentru elaborarea documentatiilor de proiectare (studii teren, studiu fezabilitate, studiu fezabilitate, expertiza tehnica, proiect tehnic si detalii de executie, certificate energetic)
 - 15.182.078,86 lei fara TVA / 18.066.673,84 lei cu TVA
- Cheltuieli pentru activitatea de consultanta si asistenta tehnica
 - Consultanta 5.301.798,84 lei fara TVA / 6.309.140,61 lei cu TVA
 - Asistenta tehnica 9.543.237,90 lei fara TVA / 11.356.453,11 lei cu TVA
 - Total 14.845.036,74 lei fara TVA / 17.665.593,72 lei cu TVA
- Cheltuieli pentru pregatirea organizarea procedurilor de achizitie
 - 15.000 lei fara TVA / 17.850 lei cu TVA

2. Valoarea lucrarilor de constructii montaj (inclusive organizare de santier)

543.434.380,64 lei fara TVA / 646.686.912,97 lei cu TVA

- Obiectiv 1 - Suprafete de miscare
 - 101.774.010,13 lei fara TVA / 121.111.072,05 lei cu TVA
- Obiectiv A - Terminal pasageri
 - 292.330.021,50 lei fara TVA / 347.872.725,58 lei cu TVA
- Obiectiv A' - Turn de control (inglobat in structura terminalului de pasageri)
 - 8.840.924,50 lei fara TVA / 10.520.700,16 lei cu TVA
- Obiectiv B - Parcare supraetajata scurta durata
 - 10.473.528,90 lei fara TVA / 12.463.499,39 lei cu TVA
- Obiectiv C - Terminal Cargo
 - 25.446.573,95 lei fara TVA / 30.281.423,00 lei cu TVA
- Obiectiv E - Parcare lunga durata / angajati aeroport

- 5.394.836,67 lei fara TVA / 6.419.855,64 lei cu TVA
- Obiectiv G - Drumuri si platforme tehnologice interioare
 - 7.058.793,15 lei fara TVA / 8.399.963,85 lei cu TVA
- Obiectiv H - Hangar echipamente handling
 - 8.300.000 lei fara TVA / 9.877.000.00 lei cu TVA
- Obiectiv I - Cladire energetica
 - 32.105.437,25 lei fara TVA / 38.205.470,33 lei cu TVA
- Obiectiv J - Gospodarie de apa (potabila / incendiu)
 - 1.435.936 lei fara TVA / 1.708.763,84 lei cu TVA
- Obiectiv L - Post de control acces - 1 bucata
 - 800.000 lei fara TVA / 952.000.00 lei cu TVA
- Obiectiv M - Imprejmuire incinta
 - 610.021,50 lei fara TVA / 725.925,59 lei cu TVA
- Obiectiv – Retele exterioare
 - 35.609.800 lei fara TVA / 42.375.662,00 lei cu TVA

- Organizare santier 13.254.497,09 lei fara TVA / 15.772.851,54 lei cu TVA

3. Alte cheltuieli

- Alte cheltuieli (taxe avize-acorduri, taxa ISC, taxa CSC, taxa contributi locale, cheltuieli diverse si neprevazute, publicitate, probe tehnologice...)
 - 64.646.330,48 lei fara TVA / 75.744.307,46 lei cu TVA

reprezentand **11.90** % din valoarea de C+M

Master Plan Integrat si SF Dezvoltarea Aeroportului International Iasi

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

Cai rutiere de acces

3.6 Costul estimat al investitiei

30.446.701,95 lei fara TVA / 36.175.022,38 lei cu TVA

Din care :

1. Cheltuieli pentru proiectare si asistenta tehnica

1.406.831,35 fara TVA / 1.674.129,30 lei cu TVA

- Cheltuieli pentru elaborarea documentatiilor de proiectare (studii teren, studiu fezabilitate, studiu fezabilitate, expertiza tehnica, proiect tehnic si detalii de executie.)
 - 683.262,66 lei fara TVA / 813.082,57 lei cu TVA
- Cheltuieli pentru activitatea de consultanta si asistenta tehnica
 - Consultanta 253.060,24 lei fara TVA / 301.141,69 lei cu TVA
 - Asistenta tehnica 455.508,45 lei fara TVA / 542.055,04 lei cu TVA
 - Total 708.568,69 lei fara TVA / 843.196,73 lei cu TVA
- Cheltuieli pentru pregatirea organizarea procedurilor de achizitie
 - 15.000 lei fara TVA / 17.850 lei cu TVA

2. Valoarea lucrarilor de constructii montaj(inclusive organizare de santier)

25.938.675,08 lei fara TVA / 30.867.023,35 lei cu TVA

- Obiectiv F - Drumuri de acces la aeroport
 - 25.306.024,47 lei fara TVA / 30.114.169,12 lei cu TVA
- Organizare santier
 - 632.650,61 lei fara TVA / 752.854,23 lei cu TVA

3. Alte cheltuieli

- Alte cheltuieli (taxe avize-acorduri, taxa ISC, taxa CSC, taxa contributi locale, cheltuieli diverse si neprevazute, publicitate, probe tehnologice...)
3.101.195,52 lei fara TVA / 3.633.869,73 lei cu TVA

reprezentand 11.96 % din valoarea de C+M

Master Plan Integrat si SF Dezvoltarea Aeroportului International Iasi

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

3.6 Costul estimat al investitiei

842.232.968,93 lei fara TVA / 1.000.691.601,54 lei cu TVA

Din care :

1. Cheltuieli pentru proiectare si asistenta tehnica

39.310.402,26 lei fara TVA / 46.779.378,69 lei cu TVA

- Cheltuieli pentru elaborarea documentatiilor de proiectare (studii teren, studiu fezabilitate, studiu fezabilitate, expertiza tehnica, proiect tehnic si detalii de executie, certificate si audit energetic)
 - 19.679.732,31 lei fara TVA / 23.418.881,45 lei cu TVA
- Cheltuieli pentru activitatea de consultanta si asistenta tehnica
 - Consultanta 7.005.596,41 lei fara TVA / 8.336.659,73 lei cu TVA
 - Asistenta tehnica 12.610.073,54 lei fara TVA / 15.005.987,51 lei cu TVA
 - Total 19.615.669,95 lei fara TVA / 23.342.647,24 lei cu TVA
- Cheltuieli pentru pregatirea organizarea procedurilor de achizitie
 - 15.000 lei fara TVA / 17.850 lei cu TVA

2. Valoarea lucrarilor de constructii montaj (inclusive organizare santier)

718.073.632,12 lei fara TVA / 854.507.622,23 lei cu TVA

- Obiect 1 – Suprafete de miscare
 - 207.584.911,25 lei fara TVA / 247.026.044,39 lei cu TVA
- Obiect A - Terminal pasageri
 - 301.117.863,50 lei fara TVA / 358.330.257,57 lei cu TVA
- Obiect B - Terminal Cargo
 - 24.487.583,95 lei fara TVA / 29.140.224,90 lei cu TVA
- Obiect C - Hangar echipamente handling
 - 12.734.593,25 lei fara TVA / 15.154.165,97 lei cu TVA
- Obiect D - Depozit de carburanti
 - 1.415.205 lei fara TVA / 1.684.093,95 lei cu TVA

- Obiect E - Gospodarie de apa (potabila / incendiu)
 - 1.360.275 lei fara TVA / 1.618.727,25 lei cu TVA
- Obiect F - Cladire energetica
 - 48.533.935,11 lei fara TVA / 57.755.382,80 lei cu TVA
- Obiect G - Turn de control
 - 10.915.071,30 lei fara TVA / 12.988.934,85 lei cu TVA
- Obiect H - Remiza PSI
 - 4.580.000 lei fara TVA / 5.450.200,00 lei cu TVA
- Obiect I - Posturi de control acces - 2 bucati
 - 1.572.000 lei fara TVA / 1.870.680,00 lei cu TVA
- Obiect J - Drumuri si platforme tehnologice interioare
 - 10.087.214,80 lei fara TVA / 12.003.785,61 lei cu TVA
- Obiect K - Gospodarie procesare deseuri aeroportuare
 - 448.800 lei fara TVA / 534.072,00 lei cu TVA
- Obiect L - Parcare auto scurta durata
 - 3.583.057,17 lei fara TVA / 4.263.838,03 lei cu TVA
- Obiect M - Parcare auto lunga durata
 - 7.926.350,58 lei fara TVA / 9.432.357,18 lei cu TVA
- Obiect N - Drumuri de acces la aeroport
 - 7.272.303,12 lei fara TVA / 8.654.040,71 lei cu TVA
- Obiect O - Drum perimetral de Securitate
 - 573.320,31 lei fara TVA / 682.251,17 lei cu TVA
- Obiect R - Imprejmuire incinta
 - 1.314.392,75 lei fara TVA / 1.564.127,37 lei cu TVA
- Obiect - Retele exterioare
 - 55.052.764 lei fara TVA / 65.512.789,16 lei cu TVA

- Organizare santier 17.513.991,03 lei fara TVA / 20.841.649,32 lei cu TVA

3. Alte cheltuieli

- Alte cheltuieli (taxe avize-acorduri, taxa ISC, taxa CSC, taxa contributii locale, cheltuieli diverse si neprevazute, publicitate, probe tehnologice...)
 - 84.848.934,55 lei fara TVA / 99.404.600,62 lei cu TVA

reprezentand **11.82 %** din valoarea de C+M

Master Plan Integrat si SF Dezvoltarea Aeroportului International Iasi

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

Cai rutiere de acces

3.6 Costul estimat al investitiei

103.924.883,59 lei fara TVA / 123.477.340,99 lei cu TVA

Din care :

1. Cheltuieli pentru proiectare si asistenta tehnica

4.771.603,78 lei fara TVA / 5.678.208,50 lei cu TVA

- Cheltuieli pentru elaborarea documentatiilor de proiectare (studii teren, studiu fezabilitate , studiu fezabilitate, expertiza tehnica , proiect tehnic si detalii de executie)
 - 2.335.060,04 lei fara TVA / 2.778.721,45 lei cu TVA
- Cheltuieli pentru activitatea de consultanta si asistenta tehnica
 - Consultanta 864.837,05 lei fara TVA / 1.029.156,09 lei cu TVA
 - Asistenta tehnica 1.556.706,69 lei fara TVA / 1.852.480,96 lei cu TVA
 - Total 2.421.543,74 lei fara TVA / 2.881.637,05 lei cu TVA
- Cheltuieli pentru pregatirea organizarea procedurilor de achizitie
 - 15.000 lei fara TVA/17.850 lei cu TVA

2. Valoarea lucrarilor de constructii montaj (inclusive organizare santier)

88.645.797,74 lei fara TVA / 105.488.499,31 lei cu TVA

- Obiectiv P - Drumuri de acces principale
 - 86.483.705,11 lei fara TVA / 102.915.609,08 lei cu TVA
- Organizare santier 2.162.092,63 lei fara TVA / 2.572.890,23 lei cu TVA

3. Alte cheltuieli

- Alte cheltuieli (taxe avize-acorduri, taxa ISC, taxa CSC, taxa contributii locale, cheltuieli diverse si neprevazute, publicitate, probe tehnologice...)
10.507.482,07 lei fara TVA / 12.310.633,18 lei cu TVA

reprezentand 11.85 % din valoarea de C+M

Master Plan Integrat si SF Dezvoltarea Aeroportului International Iasi

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 - Optimizari in amplasamentul existent al aeroportului

3.6 Costul estimat al investitiei

12.866.248,56 lei fara TVA / 15.286.994,01 lei cu TVA

Din care :

1. Cheltuieli pentru proiectare si asistenta tehnica

601.772,98 lei fara TVA / 716.109,85 lei cu TVA

- Cheltuieli pentru elaborarea documentatiilor de proiectare (studii teren, studiu fezabilitate, studiu fezabilitate, expertiza tehnica, proiect tehnic si detalii de executie)
 - 288.052,19 lei fara TVA / 342.782,11 lei cu TVA
- Cheltuieli pentru activitatea de consultanta si asistenta tehnica
 - Consultanta 106.686,00 lei fara TVA / 126.956,34 lei cu TVA
 - Asistenta tehnica 192.034,79 lei fara TVA / 228.521,40 lei cu TVA
 - Total 298.720,79 lei fara TVA / 355.477,74 lei cu TVA
- Cheltuieli pentru pregatirea organizarea procedurilor de achizitie
 - 15.000 lei fara TVA / 17.850 lei cu TVA

2. Valoarea lucrarilor de constructii montaj (inclusive organizare santier)

10.935.314,59 lei fara TVA / 13.013.024,36 lei cu TVA

- Obiectiv A' – Refacere imprejmuire aeroport – zona drumului de acces
 - 506.328 lei fara TVA / 602.530,32 lei cu TVA
- Obiectiv B' - Orumuri si platforme tehnologice interioare
 - 1.862.271,60 lei fara TVA / 2.216.103,20 lei cu TVA
- Obiectiv C' - Hangar echipamente handling
 - 8.300.000 lei fara TVA / 9.877.000,00 lei cu TVA
- Organizare santier 266.714,99 lei fara TVA / 317.390,84 lei cu TVA

3. Alte cheltuieli

- Alte cheltuieli (taxe avize-acorduri, taxa ISC, taxa CSC, taxa contributiilor locale, cheltuieli diverse si neprevazute, publicitate, probe tehnologice...)
1.329.160,99 lei fara TVA / 1.557.859,80 lei cu TVA

reprezentand 12.15 % din valoarea de C+M



UNIUNEA EUROPEANA



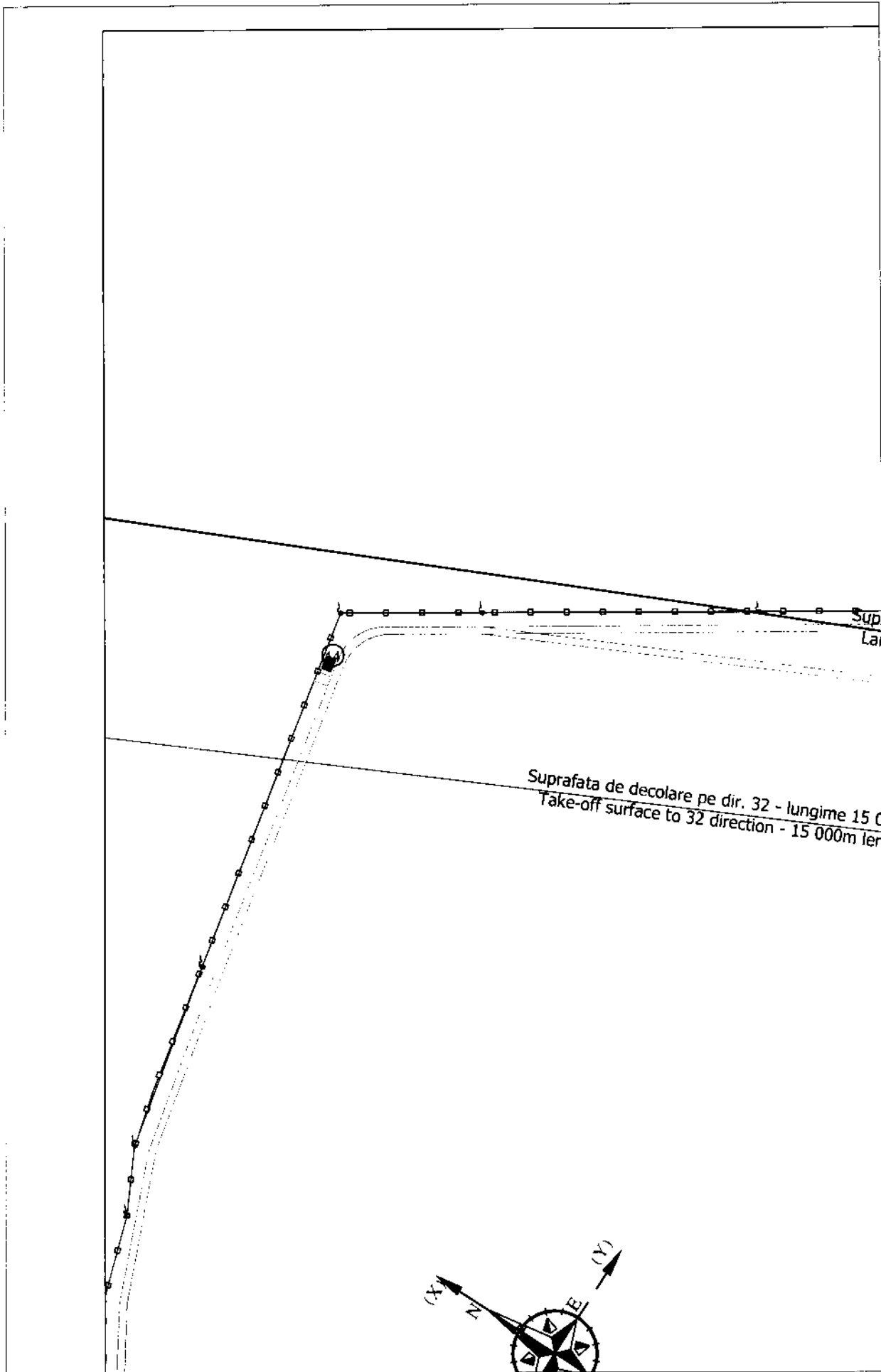
Instrumente Structurale
2014-2020

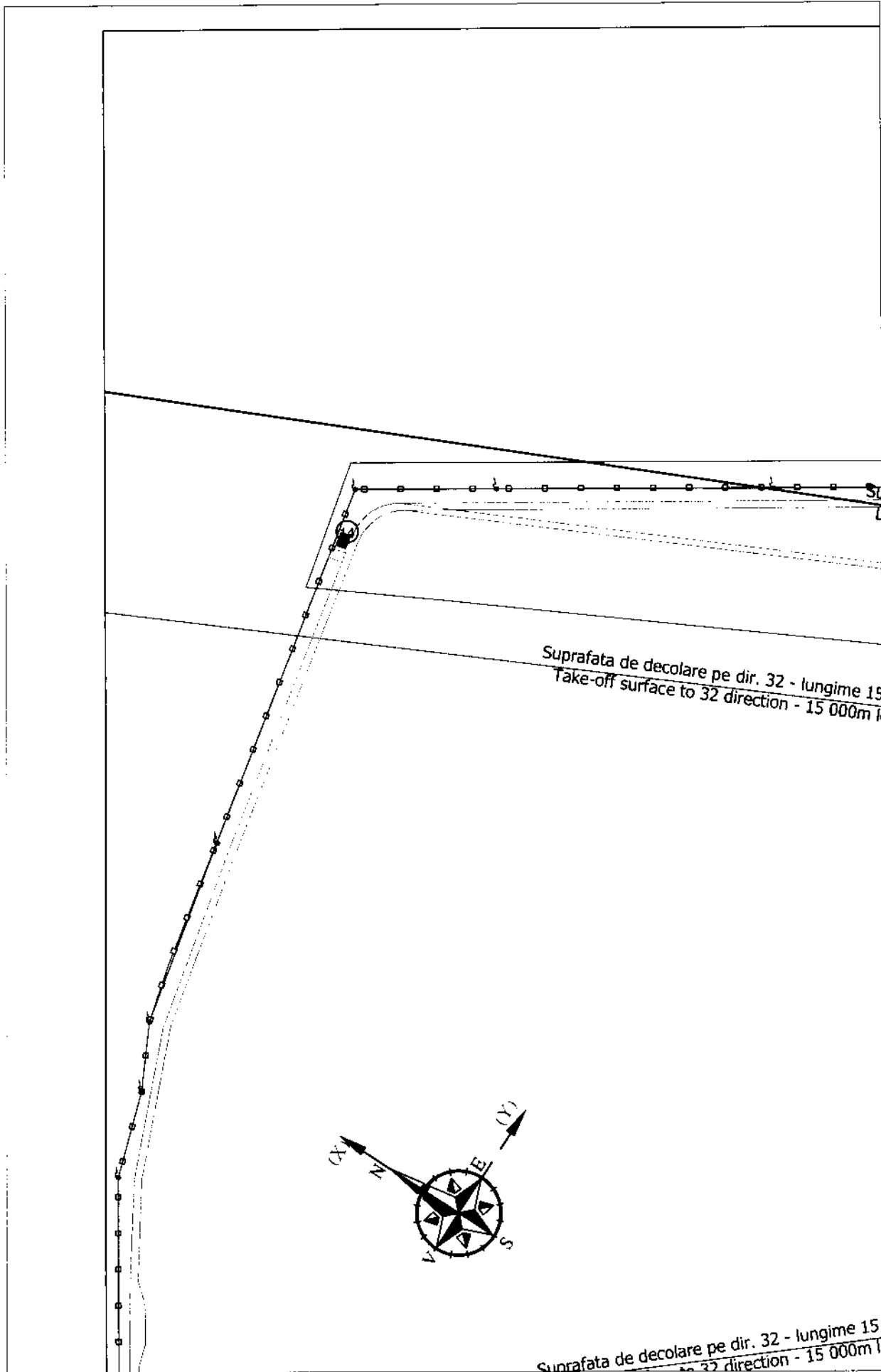
Anexa 2

Grafic informativ de derulare a investitiei pentru scenariul recomandat

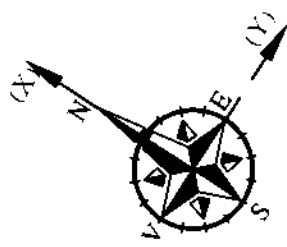
Dezvoltarea Aeroportului Internati
 Studiu de Fezabilitate privind extinderea terminalelor de pasageri si a facii
 Grafic informativ de derulare a in

Etapă	Activitate	Luna	Start	Anul 2021				
				8	9	10	11	12
		1	Data de referinta - Prebare S.F. si aprobare Indicatori tehnico - economici - (iulie 2021)					
		2						
3.1	Intocmire D.T.A.C., DTAD si obtinerea Autorizatiei de construire.	3						
3.2	Intocmire Proiect tehnic si Detalii de executie	4						
3.3	Avizare P.T. la AACR si receptia finala a documentatiei de executie	5						
		6						
5.1	T4 - Lucrari pregatitoare (devieri retele, demolare hangar aviatie utilitara)	15						
5.2	T4 - Lucrari de terasamente. Fundatii si structuri							
5.3	T4 - Compartimentari, instalatii si retele interioare							
5.4	T4 - Asigurare utilitati (gospodarie de apa, cladire energetica, retele exterioare)							
5.5	T4 - Inchideri exterioare, montare echipamente, finisaje interioare si exterioare							
5.6	Parcare supratrana - Lucrari pregatitoare (devieri retele, demolare partiala parcare existenta si reconfigurare cale de acces)							
5.7	Parcare supratrana - Fundatii si structuri							
5.8	Parcare supratrana - Montare echipamente, instalatii si retele interioare							
5.9	Parcare supratrana - Finisaje interioare si exterioare							
5.10	Terminal T3 - reconfigurare pentru trafic intern							
		1						
		2						

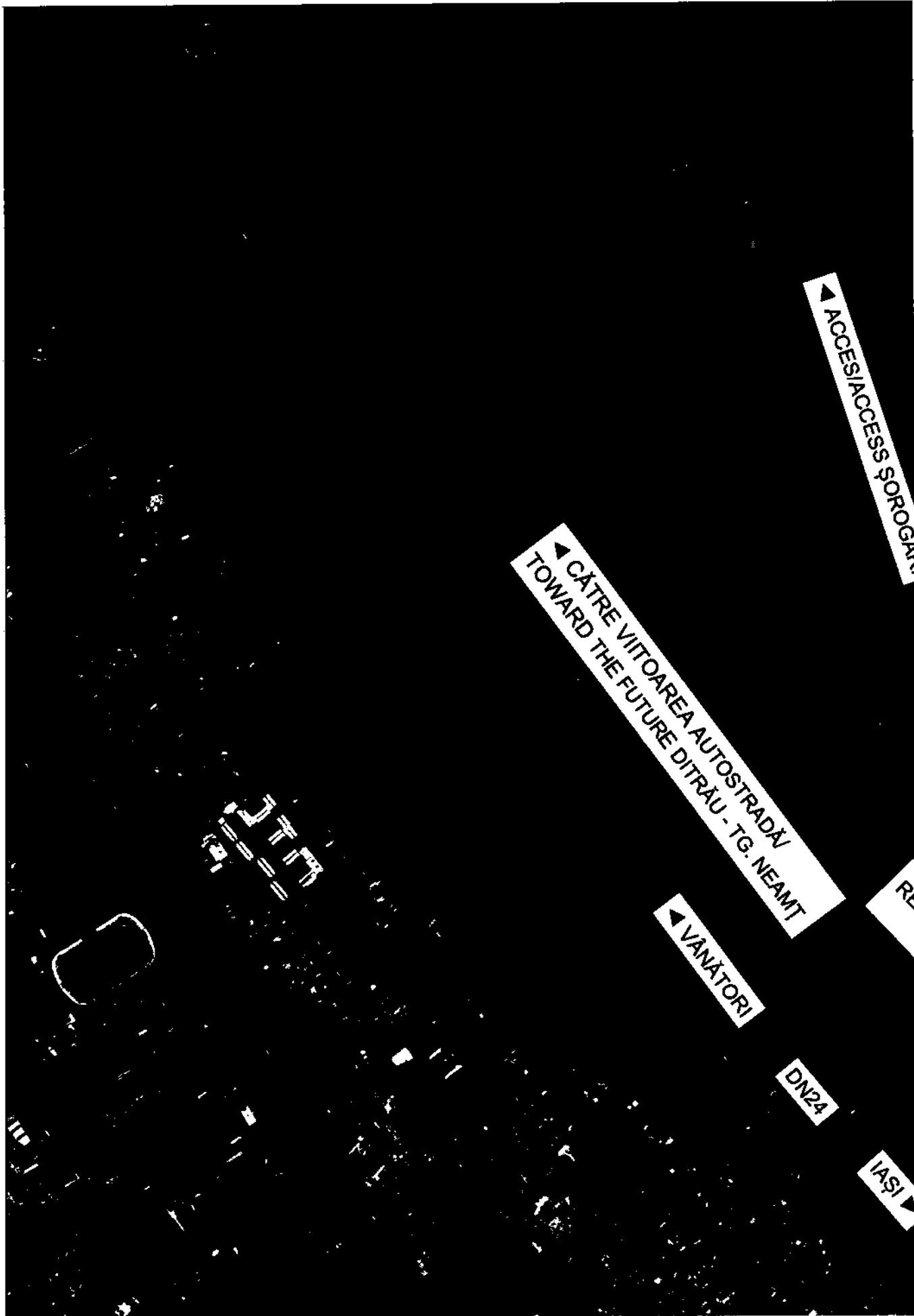




Suprafata de decolare pe dir. 32 - lungime 15000m
Take-off surface to 32 direction - 15 000m



Suprafata de decolare pe dir. 32 - lungime 15000m
Take-off surface to 32 direction - 15 000m



▲ ACCES/ACCESS ŞOROGHAŢ

▲ CĂTRE VIITOAREA AUTOSTRADĂ
TOWARD THE FUTURE DITRAU - TG. NEAMŢ

▲ VANĂTORI

DN24

IASI ▲

RE

U / DN 24 / Municipiul Iasi
DN 24 / Iasi Municipality

▶ ACCES/ACCESS ŞOROGARI

▶ CĂTRE VIITOAREA AUTOSTRADĂ/
TOWARD THE FUTURE DITRAU - TG. NEAMT

AMPLAS
REGIONAL
REGIONAL CLIN
EMERGEN

▶ VANĂTORI

DN24

▶ IASI