

EXPUNERE DE MOTIVE

Conform Institutului Național de Statistică, la 1 iunie 2023 populația zonei metropolitane Iași era de 610.937 locuitori, a doua ca mărime din România, după zona metropolitană București.

După cum s-a reținut și în expunerea de motive a Legii nr. 291/2018 privind aprobarea obiectivului de investiții Autostrada Iași-Târgu Mureș, Autostrada Unirii, act normativ care a consacrat prin lege un obiectiv unic de infrastructură, Moldova a rămas o regiune subdezvoltată a României, cu un PIB pe cap de locuitor cu aproximativ 40% mai mic decât media națională. Conform datelor Comisiei Naționale de Strategie și Prognoză, în ceea ce privește economia Iașului, județul ocupă prima poziție ca și contribuție la formarea produsului intern brut al regiunii Nord-Est, furnizând circa 33,3% din acesta, iar, din punct de vedere al ponderii în nivelul național, aceasta reprezintă 3,5% din total economie.

Totodată, din punct de vedere al PIB/locuitor, cu un nivel de 14.403 euro în anul 2023, județul Iași se situează pe locul 1 în cadrul regiunii Nord-Est, la circa 140% din media acesteia, iar, comparativ cu nivelul pe total țară, județul Iași se poziționează la 85,6% din media națională.

Iașul se confruntă cu o aglomerare urbană acută, cauzată de dezvoltarea imobiliară haotică, lipsa unor rute alternative și infrastructura rutieră subdimensionată. Traficul intens duce la pierderi economice semnificative, scăderea calității vieții și creșterea poluării. În următorii 10 ani, în absența unor măsuri structurale, se anticipează o creștere cu 30-40% a fluxurilor de trafic, riscând blocaje totale în zonele cheie ale orașului. Un sistem de metrou ușor regional devine soluția firească și urgent necesară.

De asemenea, Iașul, al doilea pol urban al țării și centru universitar și industrial major, are o infrastructură de transport public îmbătrânită, incapabilă să facă față la cerințele actuale ale persoanelor care locuiesc în zona metropolitană, tranzitează această zonă ori fac naveta, în diverse scopuri.

Evenimente rutiere grave și blocaje persistente – *cu titlu de exemplu*, închiderea integrală a pasajului Mircea la 16 iulie 2025 – arată lipsa unei alternative *reale și rapide*, de mare capacitate, la transportul auto. De altfel, în decursul anului 2025, parcul auto al județului Iași a depășit 300.000 de vehicule¹.

Prin proiectul METRIS se dorește completarea acestui vid, după modelul Legii nr. 291/2018, prin crearea unei infrastructuri de transport de tip **metrou ușor**, sustenabilă, rezilientă și adaptată cerințelor demografice, economice și ecologice ale regiunii.

Acest lucru nu doar că va degreva traficul infernal din oraș² și va reduce nivelul de poluare (Iașul este cel mai poluat oraș din România, conform Agenției Europene de

¹ <https://www.radiohit.ro/stiri/parcul-auto-al-judetului-iasi-a-depasit-in-premiera-300-000-de-autovehicule/>

² <https://www.ziaruldeiasi.ro/stiri/un-bucurestean-despre-traficul-din-iasi-e-mai-nasol-ca-la-noi--369206.html>



Mediu³) din zona metropolitană a Iașiului, ci va contribui și la dezvoltarea economiei locale, prin îmbunătățirea infrastructurii și interconectarea acesteia cu proiectele naționale de infrastructură rutieră, în special cu Autostrada A8, iar, pe termen lung, va scădea incidența patologiilor asociate cu poluarea în rândul populației, ceea ce va reduce presiunea asupra sistemului de sănătate și, implicit, cheltuielile efectuate de stat și de cetățeni.

De altfel, la nivelul Ministerului Transporturilor a fost supus dezbaterii publice un proiect de lege pentru organizarea transportului cu metroul, care ar fi permis inițierea, realizarea și propunerea spre aprobare a unor obiective de investiții noi care privesc transportul cu metroul, însă acesta a fost dat uitării.

Așadar, în contextul realei necesități de a ridica economia zonei Moldovei la nivelul celorlalte regiuni ale țării, apreciez că proiectul METRIS este de o deosebită importanță și este necesară declararea acestuia ca obiectiv de investiții prin act normativ al Parlamentului, pentru a putea da o șansă și celor care au fost pentru atât de mult timp uitați de guvernanții de la București.

Față de aceste considerente, vă solicit sprijinul în adoptarea prezentei inițiative legislative, un al doilea pas timid în vederea îmbunătățirii traiului din regiunea Moldova.

INIȚIATOR:

Deputat AUR Silviu-Octavian Gurlui

³ <https://greennews.ro/article/iasi-cel-mai-poluat-oras-din-romania-conform-datelor-agentiei-europene-de-mediu/>

LISTA
Sustținătorilor propunerii legislative – Lege pentru aprobarea obiectivului de
investiții METRIS – Metrou Regional Inteligent Iași

Nr.	Numele și prenumele	Grupul parlamentar	Semnătura
1.	PETRIȘOR PETU	AUR	
2.	Plăeșu Laurentiu	AUR	
3.	Silgeanu Cătălin	AUR	
4.	Luminita Păuceor Fernandes	AUR	
5.	ROMAN MARIUS-VALENTIN	AUR	
6.	IACOB C. CIPRIAN	AUR	
7.	PETRE GEORGE Cezar	AUR	
8.	DANIELA STEFĂNESCU	AUR	
9.	SIPOS CRISTIAN	AUR	
10.	Vasile Claudiu	AUR	
11.	STOICA CIPRIAN TITI	AUR	
12.	Geamănu Ștefan	AUR	
13.	Andrei Dîrlău	AUR	

LISTA
Susținătorilor propunerii legislative – Lege pentru aprobarea obiectivului de
investiții METRIS – Metrou Regional Inteligent Iași

Nr.	Numele și prenumele	Grupul parlamentar	Semnătura
14.	CHECARU MIRCEA	AUR	
15.	LAVRIC IORIN	AUR	
16.	POARSCU Teofil	AUR	
17.	Cherfiș Costache	AUR	
18.	SPAU DUMITRU	AUR	
19.	MEGRU COLMEAN	AUR	
20.	Sandru clutcea - Ionuț	AUR	
21.	Stelcu Nicula	AUR	
22.	Dumitrescu Cristina Gabriella	AUR	
23.	Barcani Loreda	AUR	

LISTA

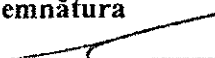
Susținătorilor propunerii legislative – Lege pentru aprobarea obiectivului de investiții METRIS – Metrou Regional Inteligent Iași

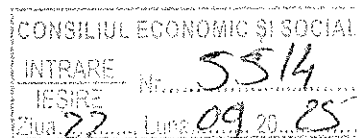
Nr.	Numele și prenumele	Grupul parlamentar	Semnătura
1.	Lucian Florin Tășcăș	AUR	
2.	ANDREI GUȘĂ	AUR	
3.	CIORNEI DANIEL - CĂTĂLIN	AUR	
4.	ARTIMON DAN	AUR	
5.	MICHAEL SAMUEC - VIRIL	AUR	
6.	CACIPE MATIAS	AUR	
7.	ARTIMON DAN	AUR	
8.	Velascu Elosin Bogdan	AUR	
9.	Nalezin Ovidiu	AUR	
10.	Poșcăș T. Seru	AUR	
11.	Gurliu Lili - Otilia	AUR	
12.	POȘCĂȘU PETRE	AUR	
13.	ȘOBOȘ ELENA	AUR	

LISTA
Sustinatorilor propunerii legislative - Lege pentru aprobarea obiectivului de
investiții METRIS - Metrou Regional Inteligent Iași

Nr.	Numele și prenumele	Grupul parlamentar	Semnătura
14.	MÎHAESCU MUGUR	AUR	
15.	NEGOCESCU MIHAI-BOGDAN	AUR	
16.	HRISTU COSMIN	AUR	
17.	Negrea Petru	AUR	
18.	RADU FABIAN - CRISTIAN	AUR	
19.	Cirilice Florin	AUR	
20.	BRADU NECU VALENTIN	AUR	
21.	FLOREA GABRIEL	AUR	
22.	IOSUB COSMIN TEODOR	AUR	
23.	TILEA STRU	AUR	
24.	LAGAL MONICA	AUR	
25.	BARSTAN TIGANU CRISTIAN	AUR	
26.	PARASCHIV CRISTIAN	AUR	

LISTA
Susținătorilor propunerii legislative – Lege pentru aprobarea obiectivului de
investiții METRIS – Metrou Regional Inteligent Iași

Nr.	Numele și prenumele	Grupul parlamentar	Semnătura
27.	Popovici Florin - Cornel	AUR	
28.	Onco Sibrian	AUR	
29.	Priesu Ionel	AUR	
30.	MUSAF Lucian	AUR	
31.	Louin RAMONA	AUR	
32.	SOPIN MIRELA CILU	AUR	
33.	AMĂNESCU ȘTEFĂNIȚĂ - ALIN	AUR	
34.	PASCARIU MIHAI - COSMIN	AUR	
35.	Comon Dragoș	AUR	
36.	ARIADNA - ECENIA CIRLIGEANU	A.U.R.	
37.	Budua Cristina - Iuliana	AUR	
38.	Vulpoi Dorel	AUR	



PARLAMENTUL ROMÂNIEI

SENAT

CAMERA DEPUTAȚILOR

LEGE

pentru aprobarea obiectivului de investiții METRIS – Metrou Regional Inteligent Iași

Parlamentul României adoptă prezenta lege

Art. 1

Prezenta lege aprobă executarea obiectivului de investiții Metrou Regional Inteligent Iași, denumit în continuare METRIS.

Art. 2

METRIS cuprinde trei magistrale care deserveșc, subteran și suprateran, traseele din Zona Metropolitană Iași, cu asigurarea conectării cu lotul aferent din Autostrada Iași-Târgu Mureș, Autostrada Unirii, a Aeroportului Internațional Iași, a Gării Iași și a zonelor industriale și universitare, care asigură transportul cu metroul pentru public, prin realizarea infrastructurii de metrou.

Art. 3

(1) Prin infrastructură de metrou se înțelege ansamblul de terenuri, construcții, instalații și alte elemente specifice elementelor și instalațiilor necesare circulației și manevrei materialului rulant de metrou

(2) Infrastructura de metrou se compune din:

a) stațiile, tunelurile și galeriile de metrou, terminale multimodale, accesuri, liniile de cale ferată, terenul aferent pe care sunt construite, precum și terenurile situate de o parte și de alta a axei acestor linii, care constituie zona minimă de siguranță, protecție și funcționalitate a infrastructurii de metrou, stabilită conform cadrului legal în vigoare.

b) instalațiile fixe de siguranță și de conducere operativă a circulației cu metroul;

c) depouri, remize, instalații și terenurile aferente acestora;

d) alte instalații aferente infrastructurii de metrou:

1. instalații de protecție civilă;
2. cale de rulare, linii ferate curente;
3. instalații electrice;



4. instalații de automatizare;
 5. instalații de telecomunicații;
 6. instalații de ventilație, sanitare, termice, inclusiv prize, cămine și brânșamente.
- e) alte instalații specifice din documentația de proiectare aprobată în condițiile legii.

(3) Alte elemente de infrastructură situate în amplasamentul infrastructurii de metrou, care sunt utilizate sau concură la realizarea serviciului public de transport cu metroul, neprevăzute la alin. (1), sunt proprietatea operatorului de transport cu metroul doar în cazurile indicate de contractul de servicii publice încheiat cu operatorul de transport cu metroul. Prin operator de transport cu metroul se înțelege orice entitate publică sau privată autorizată conform legii, a cărei activitate principală constă în furnizarea serviciilor de transport cu metroul, care poate fi și administrator de infrastructură de metrou.

(4) Pentru protejarea infrastructurii de metrou și asigurarea transportului public de călători cu metroul, orice lucrare, construcție sau intervenție, supraterană sau subterană, în zona minimă de siguranță, protecție și funcționalitate a metroului, se va executa conform cadrului legal în vigoare, pe baza unor proiecte ce vor fi avizate din punct de vedere tehnic de către administratorul infrastructurii de transport cu metroul, anterior obținerii autorizației de construire.

(5) În zona minimă de siguranță, protecție și funcționalitate a metroului se interzice:

- a) amplasarea oricăror construcții, fie și cu caracter temporar precum și efectuarea de lucrări fără avizul administratorului infrastructurii de metrou și aprobarea deținătorului infrastructurii de metrou, cu respectarea regimului juridic al zonei minime de siguranță, protecție și funcționalitate a metroului;
- b) efectuarea oricăror lucrări, care, prin natura lor, ar putea provoca alunecări de teren, surpări sau afectarea stabilității solului, inclusiv prin tăierea copacilor, arbuștilor, extragerea de materiale de construcții sau prin modificarea echilibrului freatic;
- c) depozitarea necorespunzătoare de materiale, substanțe sau deșeuri care contravin normelor de protecție a mediului sau care ar putea provoca degradarea infrastructurii de metrou, a zonei minime de protecție a acesteia, precum și a condițiilor de desfășurare normală a transportului cu metroul.

Art. 4

Termenele pentru finalizarea efectivă a construcției, recepționarea și darea în folosință a infrastructurii de metrou sunt după cum urmează:

- a) Faza I – efectuarea studiilor, proiectelor și obținerea autorizațiilor: 2026–2028;
- b) Faza II – Execuția tronsoanelor prioritare și dotarea tehnologică a acestora: 2028–2033;
- c) Faza III – darea în folosință a infrastructurii inițiale și extinderea infrastructurii de metrou: 2033–2036.



Art. 5

Obiectivul de investiții METRIS se finanțează de la bugetul de stat, prin bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, din credite externe și din fonduri europene nerambursabile și/sau prin parteneriat public/privat. În fiecare lege bugetară anuală, pe durata implementării proiectului, se vor aloca acestui obiectiv credite bugetare conform necesarului de finanțare comunicat de Ministerul Transporturilor și Infrastructurii.

Art. 6

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, în calitate de organ de specialitate al administrației publice centrale, este desemnat ministerul responsabil pentru coordonarea realizării obiectivului de investiții METRIS.

Art. 7

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, în termen de 60 de zile de la publicarea în Monitorul Oficial al României, Partea I, a prezentei legi, adoptă normele de punere în aplicare ale acesteia.

Art. 8

Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, în termen de 60 de zile de la publicarea în Monitorul Oficial al României, Partea I, a normelor de punere în aplicare a prezentei legi, are obligația de a demara procedurile necesare pentru realizarea obiectivului de investiții METRIS.

Art. 9

(1) Prin derogare de la prevederile art. 23 alin. (2) și ale art. 27 alin. (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 49/2011, cu modificările și completările ulterioare, dezvoltarea obiectivului de investiții METRIS este permisă pe raza ariilor naturale protejate de interes național, respectiv pentru acest obiectiv de investiții se va face scoaterea definitivă sau temporară din circuitul agricol și silvic.

(2) Dispozițiile alin. (1) se aplică de autoritățile competente pentru protecția mediului, cu privire la procedura de evaluare a impactului asupra mediului, inclusiv procedura de evaluare adecvată pentru obiectivul de investiții METRIS.

Această lege a fost adoptată de Parlamentul României, cu respectarea prevederilor art. 75 și ale art. 76 alin. (2) din Constituția României, republicată.

Președintele Senatului

Președintele Camerei Deputaților