

Anexa nr. 1 la HCL Dumbrava nr. 28 din 16.05.2022

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

	<i>Planului Național de Redresare și Reziliență, Componenta 10 - Fondul Local, Investiția I.1 - Mobilitate urbană durabilă, subinvestiția I.1.4 - Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde - piste pentru biciclete la nivel local/metropolitan</i>	Titlu apel proiect Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde în comuna Dumbrava - realizarea de piste pentru biciclete la nivel local
1.	Descrierea pe scurt a situației actuale (date statistice, elemente specifice, etc.)	Localizare: - Comuna Dumbrava face parte din punct de vedere al spațiului etnografic, din zona etnografică Făget, zonă în care toponimia localităților este caracterizată prin sate, a căror vetre sătești se dezvoltă de-a lungul unei rețele de circulație sau a unui curs de apă. - Comuna este formată din satele: Dumbrava (reședință - situată oarecum central); Ciupelnița, Cornu de Sus, Tresienii de Jos, Trestienii de Sus și Zănoaga. - Se învecinează la nord-est cu orașul Făget, la sud-est cu comuna Fârdea (lacul Surduc), la sud-vest cu comuna Traian Vuia, la nord-vest cu comuna Mănăstur. În prezent comuna Dumbrava nu beneficiază de infrastructură specifică pentru deplasarea bicicliștilor, fiind utilizate preponderent zonele trotuarelor sau ale potecilor de circulație pietonală. Comuna Dumbrava are o populație de 2.620¹ de locuitori la data de 30 noiembrie 2020 cu un număr mare de autovehicule înregistrate la primărie, fapt ce denotă o nevoie urgentă de introducere de noi posibilități de deplasare pentru locuitori și accesibilizarea traseelor importante din comună și pentru cicliști. Datorită configurației urbanistice a localităților din județul Timiș, profilurile stradale generoase (18-30 m) permit în majoritatea localităților amenajarea de zone pentru circulație ciclistică fără a amesteca tipurile de fluxuri de circulație.

¹ <https://www.cjtimis.ro/judetul-timis/primariile-din-judetul-timis/comuna-Dumbrava/>

		Date statistice²: • Populația stabilă la 30 noiembrie 2020 - total = 2.620 din care: ✓ Bărbați = 1.321 persoane ✓ Femei = 1.299 persoane ✓ Majoritatea locuitorilor sunt români (78,44%). Principalele minorități sunt cele de romi (6,77%), maghiari (3,98%), germani (3,88%) și ucraineni (1,43%). Pentru 4,55% din populație, apartenența etnică nu este cunoscută. ✓ Din punct de vedere confesional, majoritatea locuitorilor sunt ortodocși (69,85%), dar există și minorități de romano-catolici (15,81%), penticostali (6,39%) și greco-catolici (1,56%). Pentru 4,55% din populație, nu este cunoscută apartenența confesională. • Numărul locuințelor la 30 noiembrie 2020 = 950 • Rețeaua de alimentare cu apă pe localități în km: 26.9 km • Rețeaua de drumuri județene și comunale: 19.6 km drumuri județene și 8 km drumuri comunale. • Natura drumurilor și lungime acestora: Drumuri comunale de pământ în lungime de 8 km . • Proiecte cu finanțare (cofinanțare) externă în derulare: ✓ „Înființare trotuare și piste pentru bicicliști în loc. Dumbrava, com. Dumbrava, jud. Timiș”; ✓ „Centru de reabilitare și fizioterapie Dumbrava”; ✓ - „Modernizare cămin cultural în localitatea Răchita, comuna Dumbrava, județul Timiș” ✓ - „Modernizare cămin cultural în localitatea Bucovăț, comuna Dumbrava, județul Timiș” ✓ - „Construcții Grădinițe Regiunea Vest - GPN Dumbrava, județul Timiș” • Instituții școlare: ✓ Școli cu clasele I-VIII : Dumbrava și Răchita ✓ Grădinița cu program prelungit Dumbrava, Răchita și Bucovăț • Instituții culturale: Cămine culturale : Dumbrava, Răchita și Bucovăț; Bibliotecă : Dumbrava • Instituții sanitare : • - Dispensar medical uman : Dumbrava; - Farmacie umană : Dumbrava; - Dispensar sanitar-veterinar : Dumbrava. • Baze sportive și de agrement : Baza sportivă Dumbrava, Sala de sport Dumbrava • Biserici, mănăstiri și alte lăcașe de cult: Biserici ortodoxe române : Răchita (1894), Bucovăț (1780 - o primă consemnare 1935) și Dumbrava (1996);Biserica Reformată Dumbrava (1893);Biserici baptiste : Dumbrava (2006) și Bucovăț (1905); Biserici penticostale : Răchita (1993) și Bucovăț (2006). Economie: • Economia locală este bazată pe agricultură, locuitorii fiind specializați pe cultivarea legumelor. În trecut, satul a fost cunoscut pentru podgoriile și livezile sale. După instalarea comunismului, agricultura s-a profilat pe legumicultură pe scară largă. Dumbrava a fost în trecut cel mai mare centru de producție de boia de ardei din Banat. Astăzi, cultura ardeiului de boia este practică pe scară mult mai mică. • Pe raza comunei funcționează câțiva agenți economici industriali de mărime medie-mare, dintre care cei mai importanți sunt Dumbrava Furnir (fabricare de furnire și panouri de lemn), SC Agroindustrială TomTim (cultivarea cerealelor, leguminoaselor și a plantelor oleaginoase) și B.D.K.W. Agrar SRL (agricultură).
--	--	--

² <https://www.cjtimis.ro/judetul-timis/primariile-din-judetul-timis/comuna-Dumbrava/>

2.	Necesitatea și oportunitatea investiției pentru care se aplică	Context global și european: La nivel global politicile de dezvoltare durabilă s-au concretizat într-un demers strategic mai larg al Națiunilor Unite, respectiv Obiectivele de dezvoltare durabilă ale Organizației Națiunilor Unite 2030 (UNSDG2030). Acestea au fost definite în cadrul Summit-ului privind dezvoltarea din septembrie 2015, în urma căruia a rezultat AGENDA 2030 PENTRU DEZVOLTARE DURABILĂ, un program de acțiune globală în domeniul dezvoltării cu un caracter universal și care promovează echilibrul între cele trei dimensiuni ale dezvoltării durabile: economic, social și de mediu. Prin intermediul Obiectivelor de Dezvoltare Durabilă, se stabilește o agendă de acțiune ambițioasă pentru orizontul de timp 2030 în vederea eradicării sărăciei extreme, combaterii inegalităților și a injustiției și protejării planetei. Așa cum era de așteptat, subiectele de mediu și cele privind reducerea disparităților prin îmbunătățirea infrastructurii și a accesului la servicii mai bune pentru toți cetățenii au primit un caracter strategic. DECLARAȚIA MINISTERIALĂ DE LA GENEVA PE LOCUIRE ȘI DEZVOLTARE URBANĂ DURABILĂ susține prioritățile Agendei Urbane Habitat III și Agenda 2030 pentru Dezvoltare Durabilă. În cadrul declarației sunt evidențiate provocări precum: accesibilitatea locuințelor (din punct de vedere financiar, schimbările climatice, întărirea legăturilor urban-rural și planificarea orientată către cetățean. Pentru a preîntâmpina aceste provocări, prin Declarația de la Geneva sunt promovate printre altele și următoarele: • Integrarea provocărilor de mobilitate și sănătate publică în procesul de planificare; • Orașe verzi, compacte și reziliente. Obiectivele de Dezvoltare Durabilă stabilite de ONU la nivel mondial, destinate politicilor de dezvoltare urbană durabilă au fost adoptate în cadrul Conferinței Habitat III a ONU sub denumirea de NOUA AGENDĂ URBANĂ. Aceasta conține orientările necesare pentru ca orașele din toată lumea să fie mai favorabile incluziunii, mai ecologice, mai sigure și mai prospere. Pactul Verde European (European Green Deal) reprezintă strategia post-2020 a Uniunii Europene și este parte din demersurile Comisiei Europene de a implementa Agenda 2030 a Națiunilor Unite. Prin Pactul Verde European, UE a stabilit o agendă ambițioasă pentru a atinge neutralitatea din punct de vedere climatic până în 2050, sprijinind tranziția către o economie verde și circulară competitivă, decuplată de utilizarea resurselor neregenerabile. Pactul Verde European include un set de măsuri legislative, acțiuni și mecanisme de finanțare care acoperă domeniile: energie durabilă, economie circulară, transport curat, natură și biodiversitate, alimentație și agricultură, finanțe ecologice și industrie. Pactul este susținut de un plan de acțiune concret și de un angajament privind transformarea obiectivelor în obligații din punct de vedere juridic, prin Legea europeană privind clima. Printre principalele provocări ale următoarei decade, transpuse în seturi de măsuri de politică în cadrul Pactului Verde European, se regăsesc o serie de elemente direct relevante pentru prezentul proiect: • MOBILITATEA DURABILĂ Reducerea emisiilor de carbon ca urmare a transportului trebuie să fie de cel puțin 90% pentru a contribui semnificativ la atingerea obiectivelor privind neutralitatea climatică. • Comisia Europeană are în plan să adopte o strategie pentru susținerea mobilității inteligente și durabile, având în centru nevoile utilizatorilor și încurajarea mijloacelor alternative de transport, nepoluante, mai sigure și accesibile
----	--	---

		Contextul național: Proiectul se încadrează în următoarele strategii naționale: • STRATEGIA DE DEZVOLTARE TERITORIALĂ A ROMÂNIEI (SDTR), obiectivul: Creșterea calității vieții prin dezvoltarea infrastructurii tehnico-edilitară și a serviciilor publice în vederea asigurării unor spații urbane și rurale de calitate, atractive și incluzive. SDTR prevede următoarele măsuri ce vizează în mod direct proiectul: <i>Extinderea pistelor de biciclete care să facă legătura între centrul urban și zona de influență urbană, inclusiv înființarea de stații de închiriere și dotarea autobuzelor cu suporturi de biciclete;</i> • Strategia regională pentru Dezvoltare 2021-2027, Regiunea Vest. Infrastructura pentru biciclete este slab dezvoltată, regiunea având 227,68 km de piste, dintre care 180 de km sunt în municipiile reședință Timișoara și Arad. Lipsa facilităților care să permită o deplasare sigură a bicicliștilor este principalul motiv pentru care ponderea acestui mod de deplasare este redus (sub 5%). Alături de mersul pe jos, ciclismul este cel mai "curat" mod de transport din punct de vedere al emisiilor de gaze cu efect de seră și prezintă avantaje pentru mediul înconjurător și sănătate. Măsuri propuse în PDR de interes pentru proiect sunt: ✓ dezvoltarea infrastructurii pentru biciclete și a zonelor pietonale ✓ promovarea și încurajarea tipurilor de transport ecologice Context județean: Necesitatea și oportunitatea investițiilor din domeniul transportului verde, specific al pistelor pentru biciclete, este dată de mai mulți factori. Contextul pandemic a schimbat necesitățile și condițiile de deplasarea ale oamenilor atât în mediul urban, cât și în zonele rurale. Astfel, în prezent, atât prin recomandările date de către Comisia Europeană, prin avizul CJT Timiș nr. R8574 di 04.04.2022, prin planurile anuale de investiții dar și prin stilul de viață adaptat la condițiile pandemice, se impun măsuri și viziuni politice și investiționale care să propună dezvoltarea de infrastructură pentru mijloace de transport alternativ și prietenos cu mediul și care să nu prejudicieze în mod semnificativ (principiul DNSH). Consiliul Județean Timiș certifică prin Hotărârea nr 10/26.01.2022 faptul că proiectul Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde în comuna Dumbrava - realizarea de piste pentru biciclete la nivel local se conformează obiectivelor, domeniilor de intervenție și direcțiilor de acțiune ale Strategiei de Dezvoltare economico-socială a județului Timiș³, după cum urmează: • OS 2.4. Rețea de transport pentru deplasări nemotorizată Performantă, sigură și extinsă cu următoarele direcții de acțiune: ✓ D2.4.1. Amenajarea coridoarelor de mobilitate și a traseelor de cicloturism la nivel local și transfrontalier ✓ D2.4.2. Dezvoltarea rețelei velo de pe teritoriul localităților componente ✓ D2.4.3. Dezvoltarea rețelei de deplasări pietonale de pe teritoriul județului și a localităților Componente. Context local: In Planul Urbanistic General al Comunei Dumbrava se specifică următoarele: • Pentru asigurarea unei evoluții economice durabile, comuna Dumbrava are nevoie de o creștere continuă și susținută în următoarele direcții strategice de dezvoltare: creșterea competitivității, a gradului de mobilitate al cetățenilor și a atractivității comunei:
--	--	---

³ <https://www.cjtimis.ro/activitate/strategii/>

		- Dezvoltarea comunei beneficiază, prin autostrada A1, drumul național DN68A și magistrala feroviară Lugoj-Deva, de asigurarea unui grad crescut de accesibilitate și legături de transport diversificate către centrele urbane (27 km față de Lugoj, 7 km față de Făget și 75 km față de Timișoara). Numărul căilor de transport și varietatea tipurilor de transport sunt două aspecte cheie necesare asigurării unei astfel de dezvoltări. Ca și în cazul atragerii populației, capacitatea de atragere a investițiilor depinde de conectivitatea și accesibilitatea forței de muncă. Se propun următoarele măsuri: modernizarea drumurilor; subvenționarea transportului în comun pentru a asigura conexiunea dintre centrele urbane și zonele rurale; extinderea pistelor de biciclete. De asemenea, se va încuraja în general dezvoltarea transportului public care contribuie la reducerea emisiilor de dioxid de carbon. (pagina 109) - Creșterea atractivității spațiilor urbane și rurale prin îmbunătățirea funcțiilor rezidențiale și dezvoltarea unor spații publice de calitate (spații verzi, locuri de joacă, zone pietonale, de agrement). Îmbunătățirea spațiilor publice prevede implicit creșterea calității peisajului; amenajarea trotuarelor și a pistelor de biciclete; realizarea de zone de recreere etc., spațiile publice fiind esențiale pentru menținerea populației locale, mai cu seamă a populației tinere. Deși în comuna Dumbrava s-au realizat în ultima perioadă investiții în amenajarea spațiilor verzi, amplasamentul acestora este neconform și calitatea îndoielnică. Pagina 110 - Lipsa pistelor de cicliști face ca deplasările cu biciclete să se desfășoare în condiții de lipsă de confort și siguranță, acestea deplasându-se pe partea carosabilă împreună cu circulația rutieră. Pagina 164 - La Pagina 239 din Planul Urbanistic General al Comunei Dumbrava este specificat clar proiectul: Realizare sistem de piste de bicicliști la Dumbrava și Bucovăț, L=12,29 km
3.	Corelarea cu proiecte deja implementate la nivel local	Consiliul Județean Timiș certifică prin Hotărârea nr 10/26.01.2022 faptul că proiectul Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde în comuna Dumbrava - realizarea de piste pentru biciclete la nivel local se conformează obiectivelor, domeniilor de intervenție și direcțiilor de acțiune ale Strategiei de Dezvoltare economico-socială a județului Timiș. Proiectele incluse în strategie⁴, sunt în corelare cu prezentul proiect, și anume: ✓ „Înființare trotuare și piste pentru bicicliști în loc. Dumbrava, com. Dumbrava, jud. Timiș”; ✓ „Centru de reabilitare și fizioterapie Dumbrava”; ✓ - „Modernizare cămin cultural în localitatea Răchita, comuna Dumbrava, județul Timiș” ✓ - „Modernizare cămin cultural în localitatea Bucovăț, comuna Dumbrava, județul Timiș” ✓ - „Construcții Grădinițe Regiunea Vest - GPN Dumbrava, județul Timiș” Reabilitarea drumurilor și trotuarelor din comună este esențială în realizarea unei piste de biciclete unde cetățenii se simt în siguranță. Planificarea trebuie să se bazeze pe o înțelegere a nevoilor cărora trebuie să răspundă infrastructura pentru biciclete. Pentru siguranța utilizatorului, trebuie să se asigure spațiul necesar efectuării în siguranță a tuturor manevrelor prevăzute de legislația privind circulația pe drumurile publice. Vântul, turbulențele create de autovehicule, denivelările din suprafața drumului, efortul depus pentru urcarea unei rampe sau reducerile involuntare de viteză afectează stabilitatea. În aceste condiții este

⁴ https://www.cjtimis.ro/wp-content/uploads/2020/07/Obiective-Timis-Portofoliu-de-proiecte_FINAL_compressed.pdf

		nevoie de o bună corelare a proiectelor din comună ce au legătură cu circulația pe drumurile publice și trotuarelor adiacente. Comuna are în implementare atât proiecte de amenajare drumuri, cât și trotuare, fapt ce contribuie la realizarea unei infrastructuri unitare. Realizarea infrastructurii pentru biciclete nu trebuie realizată în detrimentul spațiilor pietonale ci în detrimentul spațiului utilizat de traficul motorizat urmărindu-se dezvoltarea echilibrată a tuturor modurilor relevante de deplasare, concomitent cu încurajarea unei schimbări spre modele mai eficiente. Asigurarea unui traseu cu o suprafață netedă și fără obstacole este una dintre condițiile minime pentru infrastructura pentru biciclete.
4.	Corelarea cu proiecte în curs de implementare de la nivel local	Investiția propusă este în acord și corelare cu documentele strategice de prioritizare ale investițiilor și nu se suprapune peste lucrări situate în aceeași fază de realizare.
5.	Corelarea cu celelalte proiecte pentru care se aplică la finanțare	Solicitantul a optat pentru accesarea investițiilor cuprinse pe linia de investiții: I1.4. Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde - piste pentru biciclete (și alte vehicule electrice ușoare) la nivel local/metropolitan. Proiectul este corelat cu celelalte proiecte pentru care se aplică la finanțare (sistem de supraveghere video și stații de încărcare), fiind proiecte ce țin de mobilitatea urbană durabilă a localității prin investiții în infrastructura locală care vor susține reziliența și tranziția verde a zonelor rurale, precum și reducerea disparităților teritoriale la nivel regional, intraregional și intra-județean. Obiectivul proiectelor pentru care se aplică la finanțare este de a susține o transformare durabilă urbană și rurală prin utilizarea soluțiilor verzi și digitale. Proiectele vor contribui la: • Îmbunătățirea condițiilor de mobilitate locală, respectiv a managementului local; • Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transporturi, prin oferirea unei alternative durabile - pista de biciclete, stații de încărcare pentru vehicule electrice; • Sporirea siguranței rutiere, prin soluții digitale (sistem de supraveghere) și ecologice de transport (piste de bicicliști).
6.	Efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investiții	Realizarea acestei investiții urmărește să încurajeze deplasările nemotorizate pe sectoarele vizate și astfel să contribuie la reducerea cantității de dioxid de carbon emisă de către traficul motorizat. De asemenea va spori mobilitatea locuitorilor care nu dețin autovehicule și va crea un cadru sigur pentru deplasarea bicicliștilor. Bicicleta nu emite noxe, este cel mai eficient energetic mijloc de deplasare în condițiile congestiilor urbane și cel mai eficient din punct de vedere al spațiului ocupat. De aceea, măsurile de încurajare a utilizării bicicletei fac parte din soluțiile oferite de specialiști în planificarea orașelor care se confruntă cu poluarea sau cu congestiile. IMPACT ȘI BENEFICII Pentru public • Prin favorizarea mersului cu bicicleta, utilizarea automobilelor particulare poate fi redusă. • În consecință, poluarea aerului și nevoia de spații de parcare scad, oferind posibilitatea reconstruirii și reutilizării spațiilor publice într-un mod mai prietenos pentru cetățeni.

		• Calitatea vieții în ceea ce privește starea de sănătate din aceste zone poate determina creșteri ale activităților sociale și recreative. • Prin extinderea amenajărilor pentru biciclete, recunoașterea și acceptarea de către alți participanți la trafic vor crește. Acest lucru ar putea duce la folosirea bicicletei de către mai mulți oameni chiar și pentru deplasările zilnice la serviciu, la școală sau la cumpărături. • De asemenea, localitatea devine mai accesibilă pentru copii și vârstnici, care sunt adesea excluși de la condusul automobilelor. Pentru persoanele fizice • Fiecare persoană care merge cu bicicleta și, prin urmare, folosește automobilul mai puțin economisește bani prin evitarea costurilor cu combustibilul. • Starea de sănătate a cetățenilor se va ameliora prin mersul regulat cu bicicleta. • Mersul cu bicicleta poate asigura, de asemenea, o modalitate de deplasare independentă pentru cei care nu au acces la automobile, în special copiii. În ceea ce privește siguranța, trebuie subliniat că beneficiile în materie de siguranță pentru bicicliști sunt cu atât sunt mai mari cu cât mai mulți oameni merg cu bicicleta, deoarece conducătorii auto se obișnuiesc să observe bicicliștii și atât șoferii, cât și bicicliștii învață cum să facă față conflictelor și situațiilor periculoase⁵. Pentru companii • Companiile private care își sprijină angajații să meargă cu bicicleta pot economisi bani deoarece lucrătorii lor sunt mai sănătoși și nu sunt în concediu medical la fel de des ca persoanele care nu fac mișcare. • Mai mult, companiile private pot avea de câștigat deoarece trebuie să ofere mai puține locuri de parcare angajaților la sediile lor. • Magazinele cu amănuntul pot beneficia și ele de un mediu cu infrastructură pentru bicicliști. Deși bicicliștii nu cheltuiesc la fel de mulți bani ca șoferii pentru fiecare deplasare la cumpărături, în medie ei cheltuiesc mai mult decât utilizatorii de automobile deoarece merg mai des la cumpărături.
7.	Modul de îndeplinire a condițiilor aferente investițiilor	Investiția propusă prin prezenta solicitare respectă condițiile de eligibilitate prevăzute în cadrul Anexei 1 la Ghidul solicitantului pentru Componenta 10-Fondul Local, atât cele referitoare la solicitant, eligibilitatea activităților și cheltuielilor, condițiile generale de eligibilitate și condiția privind includerea stațiilor de reîncărcare pentru vehicule electrice, astfel: Privind eligibilitatea solicitantului: I. Solicitantul investiției este comuna Dumbrava eligibilă astfel pentru: • I.1 Intervenții pentru mobilitatea urbană verde • I.1.4. <i>Mobilitatea urbană verde - asigurarea de piste pentru biciclete și alte vehicule electrice ușoare la nivel local/metropolitan</i> II. Privind eligibilitatea activităților și cheltuielilor Proiectul propune activități eligibile din conform Ghidului și anume: • Lucrări de construcție pentru realizarea infrastructurii pentru biciclete; • Lucrări de construcție pentru montarea echipamentelor de protecție; • Lucrări de construcție pentru montarea echipamentelor de semnalizare; • Achiziția și montajul accesoriilor de mobilier urban aferent pistelor; • Amenajarea terenului;

⁵ IRTAD 2000, Comisia Europeană 2000, în: VCOE (2002): Mehr Radverkehr ist gesund und erhöht die Verkehrssicherheit, Fișă de date 2002-03, <http://www.vcoe.at> (4 februarie 2010)

		• Achiziția echipamentelor de protecție și a echipamentelor de semnalizare; • Proiectare și asistență tehnică. B. Condiții ce trebuie îndeplinite: • Alinierea obligatorie a investițiilor cu Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă/Strategiile Integrate de Dezvoltare Urbană/Planurile Urbanistice Generale, aprobate sau în curs de elaborare /aprobare; • Infrastructura va avea în vedere prevederile/recomandările Ghidului de proiectare a infrastructurii pentru biciclete care conține cerințe generale de calitate a infrastructurii pentru biciclete și trotinete electrice - trasee, parcaje - în vederea asigurării viabilității acestora. Pista pentru biciclete: Este o infrastructură cu utilizare obligatorie, atunci când există, pentru toate categoriile de bicicliști și pentru toate categoriile de biciclete. Pe pista pentru biciclete circulă și trotinetele electrice conform prevederilor legislației privind circulația pe drumurile publice. Pista pentru biciclete și zona adiacentă acestora VA INDEPLINI, simultan, următoarele condiții: • în mediul rural o lățime de minimum 1,0 m pentru piste cu un singur sens și minimum 2,0 m pentru piste cu dublu sens. • Asigurarea unei înălțimi de liberă de trecere pe sub obstacole de minimum 2,50 m sau, dacă infrastructura deja există, de minimum 2,10 m în tuneluri, pe pasaje și poduri; • În cazul pistelor amenajate ÎN RURAL, se va asigura un spațiu de siguranță de 0,5 m în lateralele pistei pentru biciclete. • Asigurarea unei suprafețe a pistei pentru biciclete dintr-un material rigid, stabil, cu un finisaj antiderapant, pe toată lungimea traseului; • Asigurarea unui sistem de scurgere și evacuare a apei pluviale astfel încât să nu existe pericol de bălțire pe suprafața pistei; • Pista pentru biciclete VA FI proiectată pentru deplasarea cu o viteză de 30 km/h; • Asigurarea legăturii facile și în siguranță cu partea carosabilă destinată traficului general, la capete. Pista/Culoarul pentru biciclete: • Lățimea unui culoar pentru biciclete este de 1,5 metri, inclusiv marcajul de delimitare. În unele cazuri, dacă traficul motorizat este foarte scăzut, lățimea unui culoar pentru biciclete poate să fie de minimum 1 m lățime, exclusiv marcajul de delimitare, dacă pe suprafața de rulare nu sunt capace de canalizare sau alte denivelări care ar putea determina utilizatorii să le ocolească. În cazul în care se amenajează un culoar pentru biciclete pe o bandă de circulație deja marcată se admite o lățime de 1,2 metri între marcajele de delimitare. • Proiectarea unui culoar pentru biciclete trebuie să țină cont de suprafața părții carosabile ce va fi atribuită circulației bicicletelor (canalizări, șanțuri pentru scurgerea apei etc). Traectoria bicicletelor trebuie să fie previzibilă. • Delimitarea culoarelor pentru biciclete se face cu marcaj de culoare albă, linie simplă discontinuă. Se poate utiliza linie continuă pe contrasensul deschis bicicletelor. • Se va asigura un spațiu de siguranță de 0,5 m liber de orice obstacol. În cazul în care culoarul pentru biciclete trece pe lângă parcaje auto paralele cu trotuarul, spațiul de siguranță între parcaje și bandă va fi de minimum 1 metru. • Este încadrată în Planul Urbanistic Generale Anexat, aprobat prin HCL 10/30.03.2021. Pista va avea continuitate și va asigura a cel puțin două puncte de interes la nivel local: Biserică ortodoxă , Biserică catolică , Primărie , Poliție , Școală, Cămin Cultural , etc.
--	--	--

		Indicatorii obiectivului de investiții • Număr de kilometri piste pentru bicicliști operaționale (km) la nivel local: • Număr de utilizatori ai pistelor nou construite și amenajate. Proiectul va lua în considerare nevoile pasagerilor care aparțin grupurilor expuse riscului de discriminare, precum persoane în vârstă, persoane cu dizabilități, în vederea creșterii accesibilității acestora la facilitățile de transport prin includerea de activități de sprijin pentru a garanta siguranța tuturor persoanelor în utilizare. Investiția propusă respectă condițiile ce trebuie îndeplinite prin realizarea unui traseu de 3 Km piste pentru biciclete, având lățimea de 2 m, cu două sensuri de circulație ce asigură conectarea a cel puțin două puncte de interes la nivel local. Soluția tehnică adoptată pentru realizarea structurii rutiere se va încadra și va respecta criteriul DNSH, să nu aducă impact semnificativ asupra mediului, inclusiv utilizarea de materiale obținute prin procedee care nu afectează mediul, anume, se va încerca evitarea utilizării îmbrăcă minților cu materiale care conțin hidrocarburi, și amestecuri complexe (îmbrăcăminte bituminoase). Se va pune accent pe realizarea unor structuri reziliente care să necesite întreținere redusă și care prin tehnologia de producție aduc un impact minimal asupra mediului. Investiția este încadrată în Planul Urbanistic General. Pista va avea continuitate și va asigura a cel puțin două puncte de interes la nivel local: Biserică ortodoxă , Biserică catolică , Primărie , Poliție , Școală, Cămin Cultural , etc. III. Privind condițiile generale de eligibilitate Beneficiarul își asumă prin completarea declarației de angajament (Model B), a celorlalte anexe și a cererii de finanțare, dovada capacității de cofinanțare a proiectului, cât și condițiile de încadrarea valorii în valoarea maximă eligibilă, încadrarea în perioada de eligibilitate a programului dar și respectarea principiilor de dezvoltare durabilă și a principiului esențial DNSH.
8.	Descrierea procesului de implementare	<i>Pentru implementarea proiectului, Solicitantul va realiza următoarele activități:</i> A1. Realizarea studiilor tehnice aferente investiției A2. Realizarea achiziției și derularea lucrărilor de realizare piste biciclete A3. Supervizarea lucrărilor de construcție A4. Realizarea activității de informare și publicitate obligatorie A5. Management de proiect Achizițiile în cadrul proiectului vor fi făcute de membrii parteneriatului, cu respectarea legislației specifice și generală în vigoare în domeniul achizițiilor publice, a condițiilor din contractul de finanțare, a instrucțiunilor/ordinelor emise de MDLPA și/sau alte organisme abilitate, precum și a protecției mediului, egalității de șanse și nediscriminării. Detalierea activităților menționate se regăsește mai jos: <u>A1. Realizarea studiilor tehnice aferente investiției</u> In vederea încheierii contractelor de servicii pentru realizarea acestei activități, Solicitantul va aplica normele legale in vigoare in materie de achiziții publice, si anume Legea 98 din 19 mai 2016 si Hotărârea de Guvern nr. 395 din 2 iunie 2016, privind aprobarea Normelor metodologice de

		aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului de achiziție publică/ acordului-cadru din Legea 98/2016. În funcție de valoarea estimată și de tipul contractului, în cadrul acestei activități vor fi organizate următoarele tipuri de achiziție: • Achiziție studii de teren • Achiziție documentații suport pentru obținerea de avize, acorduri, autorizații • Achiziție studiu de fezabilitate • Achiziție verificare PT • Achiziție PT și detalii tehnice de execuție În termen de 6 luni de la data intrării în vigoare a contractului de finanțare, Solicitantul va prezenta următoarele : • Certificat de urbanism, eliberat în vederea obținerii autorizației de construire pentru proiectul aferent cererii de finanțare depuse • Documentația tehnico-economică - SF/DALI. SF/DALI se va transmite împreună cu devizul general actualizat, elaborat în conformitate cu <i>H.G. nr. 907/2016</i>. Solicitantul va include în mod obligatoriu în cerințele documentațiilor de achiziție a serviciilor de proiectare conformarea la principiul „<i>Do No Significant Harm</i>” (DNSH). • Hotărârea/Decizia de aprobare a indicatorilor tehnico-economici Hotărârea/decizia de aprobare a indicatorilor tehnico-economici se va corela cu cea mai recentă documentație (SF/DALI). Anexa la Hotărârea /decizia de aprobare trebuie să conțină detalierea indicatorilor tehnico-economici și a valorilor acestora, asumată de proiectant. În termen de 12 luni de la data intrării în vigoare a contractului de finanțare, Solicitantul va prezenta următoarele : • Autorizația de construire (emisă la nivel de proiect sau pentru fiecare componentă în parte din cadrul proiectului). Se va transmite autorizația de construire eliberată în vederea realizării investiției aferente proiectului, în termen de valabilitate. • Proiect tehnic - Se va transmite proiectul tehnic, împreună cu devizul general actualizat, în conformitate cu • legislația în vigoare aplicabilă. • Contractul de lucrări încheiat (inclusiv actele adiționale încheiate), împreună cu devizul general actualizat. Contractul de lucrări va cuprinde în mod obligatoriu conformarea la principiul „<i>Do No Significant Harm</i>” (DNSH). • Modificări ale Hotărârii de aprobare a proiectului (cererii de finanțare) și a cheltuielilor aferente, în conformitate cu ultima formă a bugetului (dacă este cazul). <u>A2. Realizarea achiziției și derularea lucrărilor de realizare piste biciclete</u> În vederea încheierii contractului de lucrări pentru realizarea acestei activități, Solicitantul va aplica normele legale în vigoare în materie de achiziții publice, și anume Legea 98 din 19 mai 2016 și Hotărârea de Guvern nr. 395 din 2 iunie 2016, privind aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului de achiziție publică/ acordului-cadru din Legea 98/2016. În termen de 12 luni de la data intrării în vigoare a contractului de finanțare, Solicitantul va prezenta Contractul de lucrări încheiat (inclusiv actele adiționale încheiate), împreună cu devizul general actualizat. Contractul de lucrări va cuprinde în mod obligatoriu conformarea la principiul „<i>Do No Significant Harm</i>” (DNSH).
--	--	---

		După finalizarea lucrărilor de execuție, Beneficiarii au obligația de a prezenta: • Procesul-verbal de recepție la terminarea lucrărilor, în termen de maxim 30 de zile de la data întocmirii acestuia • Raport de activitate, prin care se va demonstra îndeplinirea ȋntelilor, până la finalizarea proiectului. • Cartea tehnică a construcției, raportul dirigintelui și raportul proiectantului, în termen de maxim 30 de zile de la data întocmirii acestora. A3. Supervizarea lucrărilor de construcție În vederea încheierii contractelor de servicii pentru realizarea acestei activități, Solicitantul va aplica normele legale în vigoare în materie de achiziții publice, și anume Legea 98 din 19 mai 2016 și Hotărârea de Guvern nr. 395 din 2 iunie 2016, privind aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului de achiziție publică/ acordului-cadru din Legea 98/2016. În funcție de valoarea estimată și de tipul contractului, în cadrul acestei activități vor fi organizate următoarele tipuri de achiziție: • Achiziție asistență tehnică din partea proiectantului • Achiziție servicii de supervizare a lucrărilor Asistenta tehnică din partea proiectantului presupune: • Prezentarea proiectanților, pe specialitățile, la diverse faze de execuție; • Prezentarea proiectanților, în funcție de specialitate, la fazele determinante conform programului de faze determinante aprobat de către ISC, faze la care participă și un reprezentant al ISC; • Livrarea detaliilor de execuție suplimentare constructorului; • Întocmirea dispozițiilor de șantier privind modificări ce sunt necesare a fi aduse proiectului; • Întocmirea referatului de prezentare a lucrărilor executate; • Participarea la întocmirea cărții tehnice a construcției; • Participarea la recepția lucrărilor și la recepția finală. Supervizarea contractului de lucrări este realizată de către Dirigenții de șantier în toate fazele de derulare a lucrărilor de construcție, astfel: În perioada de executare a lucrărilor: • Urmărește realizarea construcției în conformitate cu prevederile contractului, a proiectelor, a caietelor de sarcini și a reglementărilor tehnice în vigoare; • Verifică respectarea tehnologiilor de execuție, în vederea asigurării nivelului calitativ prevăzut în documentația tehnică, în contract și în normele tehnice în vigoare; • Efectuează verificările prevăzute în normele tehnice și semnează documentele întocmite ca urmare a verificărilor; • Participă la verificarea în fazele determinante și la întocmirea proceselor verbale de lucrări; • Verifică respectarea legislației cu privire la materialele utilizate; • Interzice utilizarea de materiale, semifabricate și prefabricate necorespunzătoare sau fără certificate de calitate, fără acord tehnic pentru materiale netradiționale sau din import sau fără declarație de conformitate a calității; • Urmărește executarea lucrărilor pe tot parcursul lor, admitând la plată numai lucrările corespunzătoare din punct de vedere calitativ; • Transmite proiectantului pentru soluționare sesizările proprii, ale organelor abilitate, precum și ale altor participanți la realizarea construcției privind neconformitățile și neconcordanțele apărute pe parcursul execuției;
--	--	--

		• Verifica respectarea cerințelor stabilite de Legea nr.10 /1995 privind calitatea în construcții în cazul efectuării de modificări ale documentației sau adoptării de noi soluții care schimbă soluțiile inițiale; • Urmărește respectarea programului de asigurare a calității la executant; • Preia documentele de la executant și proiectant și completează cartea tehnică a construcției cu toate documentele prevăzute de reglementările legale. La recepția lucrărilor: • Participa la recepția lucrărilor, pune la dispoziția membrilor Unității de Implementare a Proiectului documentele cărții tehnice a construcției; • Urmărește rezolvarea problemelor constatate sau recomandate de UIP; • Preda beneficiarului actele de recepție împreună cu cartea tehnică a construcției. În perioada dintre recepția la terminarea lucrărilor și recepția finală: • Urmărește rezolvarea defectelor cuprinse în anexa procesului verbal de recepție la terminarea lucrărilor. <u>A4. Realizarea activității de informare și publicitate obligatorie</u> Solicitantul va asigura măsurile de informare și publicitate privind operațiunile finanțate din Mecanismul de Redresare și Reziliență, definite în conformitatea cu prevederile art.34 din Regulamentul (UE) nr.2021/241 de instituire a Mecanismului de Redresare și Reziliență, cu modificările și completările ulterioare, cu respectarea Manualului de Identitate Vizuală (MIV).Măsurile de informare și publicitate sunt obligații stipulate în cadrul Acordului de Finanțare semnat între MIPE și MDLPA, în calitate de coordonator de reforme/investiții. Suma neeligibilă prevăzută pentru această activitate este de 2000 lei fără TVA. <u>A5. Management de proiect</u> Managementul de proiect va fi asigurat de personalul UAT prin intermediul departamentelor specializate ale Comunei: achiziții, financiar, urbanism etc. Implementarea investiției va fi finalizată până la 30 iunie 2026.
9.	Alte informații	<u>Modul de implementare și funcționare (descrierea traseului, obiectivele/zonelor conectate).</u> Investiția propusă respectă condițiile ce trebuie îndeplinite prin realizarea unui traseu de 3 Km piste pentru biciclete, având lățimea de 2 m, cu două sensuri de circulație ce asigură conectarea a cel puțin două puncte de interes la nivel local: Biserica ortodoxă, Biserica catolică , Primărie , Poliție , Școală , Cămin Cultural , etc. Infrastructura pentru biciclete va îndeplini următoarele criterii: • Sigură; • Directă; • Coezivă; • Confortabilă; • Atractivă; Realizarea rețelei de trasee pentru biciclete • Planificarea rețelei de trasee pentru biciclete a pornit de la nevoile de deplasare ale cetățenilor identificate de comună, independent de alte moduri de transport. • Scopul rețelei de trasee utilitare pentru biciclete este de a permite utilizarea bicicletei ca mijloc de deplasare cotidiană, prin conectarea destinațiilor cu scopuri funcționale. Conexiunile trebuie să fie directe, pe cât posibil.

		• Experții recomandă realizarea infrastructurii pentru biciclete pe partea carosabilă din următoarele motive: ✓ Împărțirea echitabilă a spațiului între modurile de transport este un principiu de bază al planificării mobilității urbane durabile. Relocarea părții carosabile pentru realizarea infrastructurii pentru biciclete presupune o eficientizare a utilizării spațiului, fiind cunoscut faptul bicicleta este cel mai eficient vehicul, din punct de vedere al utilizării spațiului. ✓ Dezvoltarea ulterioară a traseelor pentru biciclete, odată cu scăderea traficului motorizat, va fi posibilă fără investiții majore, prin relocarea spațiului eliberat. ✓ Implementarea de trasee pentru biciclete pe partea carosabilă este mai ieftină decât realizarea lor pe trotuare deoarece, se exclud lucrările de accesibilizare necesare pentru a preveni situațiile în care persoanele cu deficiențe de vedere ajung pe spațiul destinat circulației bicicletelor. ✓ Se evită crearea de puncte de conflict în intersecțiile cu străzile secundare, cauzate de șoferii care trebuie să oprească autovehiculele pentru a se asigura. ✓ Scade probabilitatea de accidente, deoarece fluxul motorizat este mult mai previzibil decât cel pietonal. Mentenanța generală • Măturarea/Aspirarea: trebuie efectuată după fiecare furtună sau de câte ori este cazul, dar nu mai puțin de o dată pe lună. Trebuie acordată o atenție deosebită punctelor de acumulare a gunoaielor. De exemplu, cioburi acumulate lângă bordură îi împiedică pe bicicliști să folosească acea parte a culoarului de deplasare. Manevrele de evitare îi pot pune în pericol. • Nisipul, pietrișul sau alte resturi ajunse pe suprafața de rulare compromit confortul și măresc pericolul de derapaj. Toamna, frunzele ude devin alunecoase fiind de asemenea un pericol pentru utilizatori. • Trebuie întocmit și respectat un program regulat de întreținere a indicatoarelor de circulație și a mobilierului stradal adiacent. • Se va urmări uzura marcajelor rutiere și se vor aplica altele noi de fiecare dată când este necesar. • Vegetația neîntreținută poate reduce vizibilitatea sau lățimea culoarului de circulație și a spațiului de siguranță, fiind un pericol. Programul de întreținere a infrastructurii trebuie să prevadă activități specifice de întreținere a vegetației din vecinătatea zonei de siguranță a traseelor pentru biciclete.
--	--	---