

Anexa 1 la Hotărârea nr. _____/2022

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

*Planului Național de Redresare și Reziliență, Componenta 10 – Fondul Local,
Investitia I.1.4 - Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – piste pentru
biciclete la nivel local/metropolitan*

PROIECT: "Înființare pistă de biciclete în comuna Groși, jud. Maramureș"

1. Descrierea pe scurt a situației actuale (date statistice, elemente specifice, etc.)

Localizare

Comuna Groși este situată în partea central-vestică a județului Maramureș. Coordonatele geografice ale comunei sunt de 47 grade 36' lat N și 23 grade 36' long E. Relieful are forme specifice regiunii de contact a dealurilor din depresiunea Baia Mare cu zona montană, specific zonelor de deal cu mari denivelări de teren alternate cu mici depresiuni plane. Înălțimile comunei variază în limite foarte mici, între 160-320 m.

Suprafața totală ocupată de comună este de 23,5 kmp.

Reședința comunei este localitatea Groși, în componența comunei intrând încă două sate, Ocoliș și Satu Nou de Jos. Față de reședința de comună, satele sunt situate la distanțe cuprinse cuprinse între 5 km – Ocoliș și 4 km – Satu Nou de Jos.

Limitele comunei Groși sunt determinate de:

- teritoriul municipiului Baia Mare, la nord;
- orașul Baia Sprie, prin localitatea Satu Nou de Sus, în nord-est;
- teritoriul comunei Dumbrăvița, prin localitățile Dumbrăvița și Chechiș, în est și sud-est: comuna Coltău, prin satul Cătălina, în sud-vest;
- teritoriul comunei Recea, prin satul Mocira, la vest.

Populație

Deși e situată „la o aruncătură de băț” de municipiul Baia Mare, comuna Groși păstrează câteva din trăsăturile ținutului cu istorie străveche, Maramureș, legat dintotdeauna, prin creația sa materială și spirituală, de glia și ființa neamului românesc, cu oamenii care și-au făcut o mândrie din a păstra datinile strămoșești. Un loc preferat de mulți băimăreni pentru a fugi de aglomerația orașului, o zonă binecuvântată, care prin frumusețea reliefului, a tradițiilor și a oamenilor îți umple mintea și sufletul de liniște și bucurie. Poate de aceea, comuna Groși este una dintre puținele din județ, și din țară, care nu sunt afectate de scăderea demografică, ba dimpotrivă.

Dacă la începutul anilor 1990, populația totală a comunei era de 2798 locuitori, astăzi ea se ridică la 2873 locuitori, se constată deci o sensibilă creștere demografică, cu tendințe de accelerare a acestui fenomen.

În distribuția populației pe sate se constată că aproape jumătate din populația comunei este domiciliată în reședința de comună: 45% din total, adică 1381 locuitori. Celelalte două localități ale comunei înregistrează un număr de locuitori mai redus: Satu Nou de Jos - 1055 locuitori și Ocoliș - 437 locuitori.

În prezent, locuitorii comunei Groși sunt în proporție de 99% români, înregistrându-se un număr de 23 de maghiari și o persoană de etnie ucraineană; alte etnii nu sunt reprezentate în comună.

Din punct de vedere confesional, se constată o ușoară mozaicare, dar predomină net populația ortodoxă, ce deține 89,8% din totalul populației. Alte confesiuni: greco-catolică, romano-catolică, reformată și cultele neoprotestante sunt în procente de sub 1% fiecare. În proporție de peste 7% dintre locuitorii comunei s-au declarat de altă religie.

Căi de acces

Comuna este amplasată între drumul județean DJ 182 B spre Sacalasenii și drumul național DN 18 B spre Târgu Lapus.

Comuna Grosi nu are acces direct la calea ferată. Comuna fiind situată la o distanță relativ mică, 5 km de Baia Mare, se poate ajunge pe drumul național DN 18 B la magistrala neelectrificată Satu Mare – Baia Mare – București.

Cel mai apropiat aeroport este Aeroportul Internațional Baia Mare, situat la 15 de km de comună.

Turism

În ceea ce privește turismul din comuna Grosi, acesta se bazează pe diversitatea resurselor turistice, atât locale, de la nivelul comunei, cât și județene. Turismul în Transilvania, îndeosebi în județul Maramureș, se află într-o continuă creștere datorită potențialului regiunii și interesului turiștilor pentru zonă, în special al străinilor. Mai mult, infrastructura din zonă facilitează accesul turiștilor la aceste obiective de interes.

Infrastructura pentru biciclete

La acest moment, în comuna Grosi nu există infrastructură pentru biciclete care să fie utilizată de către localnici sau turiști.

2. Necesitatea și oportunitatea investiției pentru care se aplică

Necesitatea înființării unei piste de biciclete este dată de lipsa unei infrastructuri pentru transportul verde în comună, existând astfel o disparitate față de mediul urban și față de alte comune, unde infrastructura pentru biciclete este în continuă dezvoltare.

Comuna Grosi este o comună de dimensiuni medii, având o populație relativ uniformă din punct de vedere al repartizării pe categorii de vârstă a populației, cu diferite preocupări care necesită deplasări care ar putea fi realizate cu bicicleta, în loc de mașină, realizându-se astfel economii la carburant la nivel individual și contribuind la protecția mediului la nivel de comunitate.

Dacă în perioada anterioară de programare, modernizarea infrastructurii rutiere a reprezentat un obiectiv important în strategia de dezvoltare a comunei, în prezent realizarea unei infrastructuri pentru biciclete este în prim plan contribuind la tranziția către un transport verde.

Comuna dispune de o rețea de drumuri și străzi relativ satisfăcătoare, însă rețeaua de transport velo este inexistentă, astfel populația din zonă este descurajată în a folosi bicicleta ca și mijloc de transport alternativ.

Datorită lipsei unei rețele de transport velo, utilizatori de biciclete din zonă folosesc rețeaua de drumuri și străzi pentru deplasarea cu bicicleta, în acest context utilizatorii de biciclete sunt lipsiți de siguranță în trafic.

Prin înființarea de tronsoane cu caracter nemotorizat sunt preconizate rezultate în comutarea cetățenilor de la autoturismul propriu la tranzitul cu bicicletă, având ca și consecință reducerea emisiilor de CO₂.

Tronsoanele ce fac obiectul proiectului pot asigura un flux de trafic velo de tranzit reprezentând o alternativă ecologică și sănătoasă de transport pentru cetățeni și turiști.

Oportunitatea investiției este data de identificarea unei finanțări nerambursabile pentru realizarea investiției dorite, prin **Planul Național de Redresare și Reziliență** (PNRR), Componenta 10 – Fondul Local, Investiția I.1.4 - Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – infrastructurii pentru biciclete la nivel local/metropolitan.

Principalul rezultat ce se urmărește a fi obținut prin proiectul propus spre finanțare este înființarea unei baze pentru biciclete, compusă din 4 tronsoane, pe o lungime continuă de 3,1175 km.

3. Corelarea cu proiecte deja implementate la nivel local

Dezvoltarea economică și socială durabilă a zonei rurale este indispensabil legată de îmbunătățirea infrastructurii rurale și a serviciilor de bază existente. Creșterea calității vieții în Comuna Grosi și a atractivității acesteia, poate fi atinsă prin asigurarea unei infrastructuri de bază corespunzătoare și a unor servicii publice de calitate. Infrastructura de bază trebuie privită în ansamblul ei, și pentru asigurarea acesteia, Comuna Grosi a depus eforturi pentru implementarea de proiecte de infrastructură care vizează diverse domenii și arii de interes, general sau specific.

Proiectele de infrastructură, deja implementate la nivel local, sunt:

- „Extindere rețea de canalizare în Satu Nou de Jos, comuna Groși” proiect finanțat prin FEADR măsura 3.2.2;
- „Modernizare DC 47 Groși – Ocoliș” proiect finanțat prin PNDL 2;
- „Rețea de alimentare cu apă, Rețea de canalizare în Satu Nou de Jos și Modernizare DC 48 Groși – Satu Nou de Jos” proiect finanțat prin FEADR măsura 3.2.2;
- Alimentare cu apă în localitatea Groși proiect finanțat prin Ordonanța 7/2006
- Modernizare DC 79 Ocoliș, în intravilanul localității Ocoliș proiect finanțat prin PNDL1

4. Corelarea cu proiecte în curs de implementare de la nivel local

În acest moment proiectul propus spre finanțare nu se corelează cu nici un alt proiect în curs de implementare la nivel local.

5. Corelarea cu celelalte proiecte pentru care se aplică la finanțare

Nu este cazul.

6. Efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investiții

Realizarea investiției, respectiv realizarea pistei de biciclete pe terasamentul caii ferate dezafectate, contribuie la limitarea poluării și la creșterea rezilienței populației, fiind promovat un mod sănătos de transport. De asemenea, prin crearea unor infrastructuri dedicate, se va asigura o creștere a siguranței în trafic, fiind separate fluxurile ciclabile de cele pietonale sau auto.

Investiția va crea posibilități pentru noi moduri de transport la nivel local, încurajând astfel utilizarea mijloacelor de transport alternative, nepoluante și benefice sănătății utilizatorilor, contribuind la limitarea congestiilor în trafic, a poluării și la creșterea siguranței în trafic.

Totodată, prin realizarea investiției se va îmbunătăți infrastructura verde, contribuind astfel la adaptarea localităților la noile cerințe sociale și economice precum și la reducerea consumului de CO₂.

7. Modul de îndeplinire a condițiilor aferente investițiilor

- Comuna Grosi se încadrează la categoria de **solicitanți eligibili comune**, pentru investiția I.1.4. Mobilitate urbană verde – asigurarea de piste pentru biciclete și alte vehicule ușoare la nivel local/ metropolitan, conform Anexei 1 la Ghidul de finanțare.
- Prin prezentul proiect se propune **realizarea infrastructurii pentru biciclete** pe 4 tronsoane continue, cu lungimea de 3,1175 km, situată pe teritoriul administrativ al comunei Grosi, în intravilanul și extravilanul acesteia. Lucrările de **realizare** a pistei de biciclete **sunt activități eligibile, conform Anexei numărul 1 la Ghidul de Finanțare.**
- Infrastructura va fi realizată conform prevederilor **Ghidului privind infrastructura pentru biciclete** care prevede cerințele generale de calitate a infrastructurii pentru biciclete și trotinete electrice – trasee, parcaje – în vederea asigurării viabilității acesteia.
- Investiția propusă se aliniază cu Planul Urbanistic General al Comunei Grosi, precum și cu Strategia de Dezvoltare Locală pentru anii 2021-2027;

- Fiind in mediul rural, pista va avea o latime de 3 m (2x1,5m), fiind cu dublu sens, precum si cu o zona de acostament, pe fiecare parte, de 2x0,5 – 1,00 m Suprafata pistei pentru biciclete va fi dintr-un material rigid, stabil, cu un finisaj antiderapant, pe toată lungimea traseului; Se va asigura amenajarea unui sistem de scurgere și evacuare a apei pluviale astfel încât să nu existe pericol de băltire pe suprafața pistei; Pista pentru biciclete va fi proiectată pentru deplasarea cu o viteză de 30 km/h;
- Pista **are o continuitate de 3,1175 km** – intreg traseul propus;
- Pista de biciclete propusa spre finantare se va realiza astfel:

Nr.crt	Pistă pentru biciclete proiectată	Lungime [m]	Lățime [m]	Traseu
1	Tronson I	1610.00	3.00	Tronsonul I își are originea în capătul străzii Bradului(aproximativ km 0+190.00) din localitatea Grosi, și se desfașoară spre vest,apoi cotește spre sud,iar apoi spre nord-vest spre DC48. Face legatura între : -localitățile Groși și Satu Nou de Jos prin intermediul Tronsonului II Sector 2 și a Tronsonului III; -localitățile Groși și Ocoliș, prin intermediul Tronsonului II Sector 2 și a Tronsonului II Sector 1.
2	Tronson II Sector 1	706.50	3.00	Își are originea în capătul străzii Sălăjeni din localitatea Ocoliș, și se desfășoară spre nord, spre sud-vest, apoi cotește spre nord-est până la intersecția cu capătul Tronsonului III(km 0+315.00) și începutul Tronsonului II Sector 2. Face legatura între : -localitățile Ocoliș și Satu Nou de Jos prin intermediul Tronsonului III; -localitățile Ocoliș și Groși, prin intermediul Tronsonului II Sector 2 și a Tronsonului I.
3	Tronson II Sector 2	486.00	3.00	Își are originea la intersecția capătului Tronsonului II Sector 1 (km 0+706.50) și a Tronsonului III(km 0+315.00) și se desfășoară spre nord-est până la intersecția cu Tronson I(km 1+393.00). Face legătura între Tronson I,

				Tronson II Sector 1 și Tronson III, astfel se obține o continuitate a pistelor pentru biciclete.
4	Tronson III	315.00	3.00	Își are originea în flancul drept al străzii Cireșilor (la capătul străzii) din localitatea Satu Nou de Jos și se desfășoară spre sud-est până la intersecția cu capătul Tronsonului II Sector 1 (km 0+706.50) și începutul Tronsonului II Sector 2. Face legătura între : -localitățile Satu Nou de Jos și Ocoliș prin intermediul Tronsonului II Sector 1; -localitățile Satu Nou de Jos și Groși, prin intermediul Tronsonului II Sector 2 și a Tronsonului I.
Total traseu piste pentru biciclete[m]				3117.50

➤ **Indicatorii obiectivului de investiții:**

- **numarul** de kilometri piste pentru bicicliști operaționale (km) la nivel local: 3,1175 km
 - Numarul de utilizatori ai pistelor nou construite și amenajate
- Suma alocată pentru categoria de UAT Comune este de 324.770 euro, fara TVA, iar valoarea maxima eligibila a costurilor aferente investitiei se va incadra in aceasta valoare. Sumele fara TVA care vor depasi valoarea maxima eligibila a investitiei vor fi asigurate de beneficiar, fiind considerate cheltuieli neeligibile.
- **Încadrarea în perioada de eligibilitate a PNRR:** Perioada de implementare a activităților proiectului nu va depăși data de 30 iunie 2026;
- Vom asigura respectarea principiilor privind dezvoltarea durabilă, protecția mediului, egalitatea de șanse, de gen, nediscriminarea, accesibilitatea;
- În procesul de pregătire, verificare, implementare și durabilitate a contractului de finanțare, solicitantul a respectat și va respecta legislația națională și comunitară aplicabilă în domeniul dezvoltării durabile, protecției mediului, egalității de șanse, de gen, nediscriminare, accesibilitate, sens in care atasam Declarația de angajament (Model A).
- Proiectul va respecta principiul „Do No Significant Harm” (DNSH): În procesul de pregătire, verificare, implementare și durabilitate a contractului de finanțare, solicitantul a respectat și va respecta obligațiile prevăzute în PNRR pentru implementarea principiului „Do No Significant Harm” (DNSH) (“A nu prejudicia în mod semnificativ”), astfel cum este prevăzut la Articolul 17 din Regulamentul (UE) 2020/852 privind instituirea unui cadru care să faciliteze investițiile durabile, pe toată perioada de implementare a proiectului, sens in care atasam Declarația

privind respectarea aplicării principiului DNSH în implementarea proiectului (Model E).

- Pista de biciclete nu va fi utilizata economic/comercial, iar accesul va fi asigurat gratuit, pe baze nediscriminatorii, publicului larg;
- 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.

8. Descrierea procesului de implementare

Comuna Grosi va asigura managementul proiectului în conformitate cu prevederile Contractului de Finantare, a legislației comunitare și naționale și a instrucțiunilor emise de AMPNRR, cu profesionalism, eficiență și respectarea principiilor DNSH ("Do not significant harm"), astfel cum este prevăzut la Articolul 17 din Regulamentul (UE) 2020/852 privind instituirea unui cadru care să faciliteze investițiile durabile.

În vederea implementării proiectului vor fi parcurse următoarele activități:

1. Semnarea contractului de finanțare cu AMPNRR.
2. Achiziționarea serviciilor de consultanță pentru managementul proiectului. Activitatea presupune achiziția și prestarea serviciilor de consultanță pentru managementul proiectului, respectiv verificarea respectării tuturor cerințelor din Contractul de Finantare și anexele sale.
3. Intocmirea documentațiilor și obținerea tuturor documentelor/autorizațiilor necesare demarării lucrărilor de construcție (certificat de urbanism, SF, autorizație de construcție, proiect tehnic, detalii de execuție).
4. Achiziționarea serviciilor de consultanță specializată pentru derularea procedurilor de achiziție și realizarea tuturor procedurilor de achiziție de servicii și lucrări conform legislației în vigoare și cu respectarea principiilor DNSH în toate etapele.
5. Executia lucrărilor și prestarea serviciilor de către ofertantii castigatori.
6. Realizarea de decontări intermediare conform prevederilor Contractului de Finantare și a procedurilor de implementare.
7. Realizarea decontării finale conform prevederilor Contractului de Finantare și a procedurilor de implementare.

Monitorizarea implementării contractelor de finanțare **din punct de vedere tehnic și financiar** se va realiza de către Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației.

- Dupa semnarea contractului de finanțare, într-un termen ce nu va depasi **6 luni de la data intrării în vigoare a acestuia**, vom prezenta următoarele documente obligatorii:
 - **Certificatul de urbanism** eliberat în vederea obținerii autorizației de construire pentru proiectul aferent cererii de finanțare depuse;
 - **Documentația tehnico-economică – SF** (împreună cu devizul general actualizat, întocmite în conformitate cu legislația în vigoare aplicabilă: H.G. nr. 907/2016, cu modificările și completările ulterioare. În cerințele documentațiilor de achiziție a serviciilor de proiectare vor fi incluse măsurile privind respectarea obligațiilor prevăzute în PNRR pentru implementarea principiului „Do No Significant Harm” (DNSH).
 - **Hotărârea/Decizia de aprobare a indicatorilor tehnico-economici** semnată de către persoana care are dreptul conform actelor de constituire să reprezinte legal solicitantul și să semneze în numele acesteia.
- Dupa semnarea contractului de finanțare, într-un termen ce nu va depasi **12 luni de la data intrării în vigoare a acestuia**, vom prezenta următoarele documente obligatorii:
 - **Autorizația de construire**, eliberată în vederea realizării investiției aferente proiectului în termen de valabilitate.
 - Proiectul tehnic, împreună cu devizul general actualizat, în conformitate cu legislația în vigoare aplicabilă. Se va transmite Hotărârea/ decizia actualizată pentru faza PT sau cu modificările și completările intervenite la faza PT, dacă va fi cazul;
 - **Contractul de lucrări** încheiat (inclusiv actele adiționale încheiate), împreună cu devizul general actualizat, cu defalcarea valorii aferente cheltuielilor eligibile din PNRR pe capitole și subcapitole de cheltuieli conform HG nr. 907/2016 și a valorii TVA aferentă acestor tipuri de cheltuieli, inclusiv a cheltuielilor neeligibile și TVA aferent acestora. Contractul de lucrări va cuprinde inclusiv măsuri privind respectarea obligațiilor prevăzute în PNRR pentru implementarea principiului „Do No Significant Harm” (DNSH).
 - **Modificări ale Hotărârii de aprobare a proiectului (cererii de finanțare) și a cheltuielilor aferente**, în conformitate cu ultima formă a bugetului (dacă va fi cazul).

Dupa finalizarea lucrărilor de execuție, vom 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 ȋntelor, 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.

Investiția va fi implementată și finalizată în termen de 36 de luni de la semnarea contractului de finanțare, dar nu mai târziu de 30 iunie 2026.

9. Alte informații

Caracteristici tehnice și parametri specifici obiectivului de investiții

- Viteza de proiectare: 30km/h;
- Lungimea totală a traseului amenajat: 3117.50 m;
- Lățimea platformei pistelor: 4.00 – 6.00m;
- Lățimea pistelor(parte carosabilă): 3.00 m(2x1.50 m);
- Lățimea spațiilor de siguranță: 2x0.50-1.00m.

Panta transversală în aliniament:

- parte carosabilă pistă: 2,5% (pantă unică);
- spații de siguranță: 4%, 2,5%.

Se vor realiza spații de siguranță în lateralele pistei pentru biciclete cu lățimea de 0.50m în cazul profilului transversal fără șanț și de 0.50-1.00m (spații de siguranță consolidate) în cazul profilului transversal cu șanț.

În cazul profilului transversal fără șanț spațiile de siguranță vor avea panta transversală în aliniament de 4% și vor fi realizate din 21 cm strat de balast dispus pe umplutură de pământ.

În cazul profilului transversal cu șanț spațiile de siguranță consolidate vor avea structura identică cu structura pistei pentru biciclete.

În zonele în care realizarea spațiilor de siguranță nu este posibilă datorită limitelor de proprietate lățimea acestora se va micșora, păstrând șanțurile proiectate astfel încât să fie asigurată scurgerea apelor pluviale.

NUME SI PRENUME: BOLTEA FLORIN DANIEL

DATA: 19.05.2022

SEMNĂTURA