



Județul Mehedinți
Consiliul Local al Municipiului Drobeta Turnu Severin
Str. Mareșal Averescu, nr. 2
Tel: +40 (252) 31.43.79
Fax: +40 (252) 31.63.17
E-mail: primaria@primariadrobeta.ro
Web: www.primariadrobeta.ro

HOTĂRĂREA NR. 138
privind aprobarea proiectului și a cheltuielilor aferente proiectului
"Pistă VELO Calea Timișoarei"

Consiliul Local al municipiului Drobeta Turnu Severin, județul Mehedinți;
Având în vedere:

- Raportul de specialitate întocmit de către Serviciul Dezvoltare Locală și Managementul Proiectelor, înregistrat sub nr. 385 / 12.05.2022, cu propuneri privind aprobarea proiectului și a cheltuielilor aferente proiectului "Pistă VELO Calea Timișoarei";
 - Referatul de aprobare înregistrat sub nr. 384 / 12.05.2022, privind aprobarea proiectului și a cheltuielilor aferente proiectului "Pistă VELO Calea Timișoarei";
 - Prevederile Legii 315 / 2004 privind dezvoltarea regională în România, actualizată;
 - Avizele comisiilor de specialitate ale Consiliului Local;
- Ținând cont de prevederile art. 84, art. 129 alin. 1, alin. 2 lit. (b), alin. 4 lit. (f), art. 139 alin. 1, alin. 3 lit. (d), art. 196 alin. 1 lit. (a) din Codul Administrativ aprobat prin O.U.G. nr. 57 din 3 iulie 2019;

HOTĂRĂȘTE:

Art. 1. Se aprobă proiectul și cheltuielile aferente proiectului: "Pistă VELO Calea Timișoarei".

Art. 2. Se aprobă Anexa 1, Nota de fundamentare a investiției.

Art. 3. Se aprobă Anexa 2, Descrierea sumară a investiției.

Art. 4. Se aprobă valoarea totală a proiectului, respectiv 1.969.080 lei fără TVA (2.343.205,20 lei cu TVA inclus).

Valoarea TVA aferentă cheltuielilor eligibile de 374.125,20 lei va fi asigurată de la bugetul de stat, din bugetul coordonatorului de reforme și/sau investiții pentru Componenta 10 – Fondul Local – Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației, în conformitate cu legislația în vigoare.

Art. 5. Se împuternicește Primarul Municipiului, Screciu Marius – Vasile, să semneze toate actele necesare depunerii proiectului în numele UAT Municipiul Drobeta Turnu Severin.

Art. 6. Ducerea la îndeplinire a prezentei hotărâri revine Direcției Dezvoltare Locală.

Art. 7. Hotărârea se transmite Instituției Prefectului – Județul Mehedinți, Primarului municipiului Drobeta Turnu Severin, se comunică Direcției Dezvoltare Locală și se publică pe site-ul instituției www.primariadrobeta.ro.

Adoptată azi, 13.05.2022, în municipiul Drobeta Turnu Severin, județul Mehedinți.

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,

VERDEȘ GEORGHE



**CONTRASEMNEAZĂ,
SECRETAR GENERAL AL UAT,
PĂSAT MIRELA - ONUȚA**

[Handwritten signature]

Anexa 1 *LA H.C.L. NR. 138/13.05.2022*

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

Planul Național de Redresare și Reziliență, Componenta 10 – Fondul Local

Titlu apel proiect: I.1 Mobilitate urbană durabilă I.1.4 - Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde –
infrastructurii pentru biciclete la nivel local/metropolitan

PISTĂ VELO CALEA TIMIȘOAREI

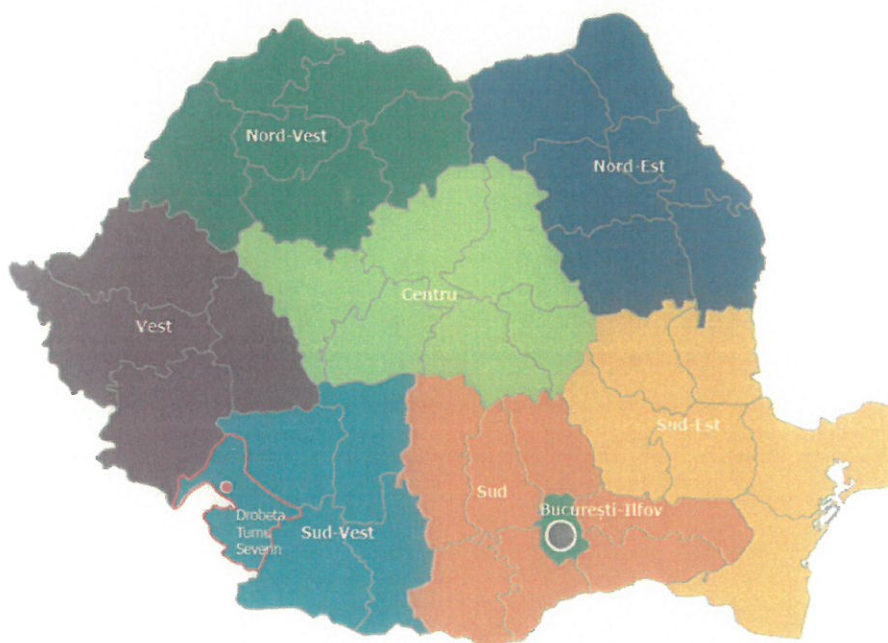
Cuprins

1. Descrierea pe scurt a situației actuale (date statistice, elemente specifice, etc.)	2
2. Necesitatea și oportunitatea investiției pentru care se aplică	8
3. Corelarea cu proiecte deja implementate la nivel local	9
4. Corelarea cu proiecte în curs de implementare de la nivel local	11
5. Corelarea cu celelalte proiecte pentru care se aplică la finanțare	12
6. Efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investiții	14
7. Modul de îndeplinire a condițiilor aferente investițiilor	15
8. Descrierea procesului de implementare	18
9. Alte informații	21

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

Municipiul Drobeta Turnu Severin, alături de zona sa urbană funcțională, face parte din regiunea istorică Oltenia, care este situată în partea de Sud-Vest a României, în limitele sale naturale: Fluviul Dunărea la Sud, Râul Olt (al treilea ca mărime din România) la Est, Munții Carpați (Alpii Transilvaniei) la Nord și Vest.

Regiunea Sud-Vest Oltenia este strabatută la Sud de fluviul Dunărea, la Est de râul Olt (al treilea ca mărime din România), la Nord și Vest de Munții Carpați. Cu o suprafață de 29.212 Km² (locul 7 între regiunile României, acoperind 12,25% din suprafața totală a țării), Oltenia formează un cadrilater aproximativ simetric, pe axele Nord-Sud și Est-Vest. Râul Jiu traversează regiunea de la Nord la Sud.



Județul Mehedinți este situat în partea de sud-vest a României, pe malul stâng al Dunării la ieșirea din defileu, fiind așezat între paralela de 44.9486° latitudine nordică și meridianul de 23.2427° longitudine estică.

Județul Mehedinți se învecinează la vest cu județul Caraș-Severin, la nord-est cu județul Gorj, la sud-est cu județul Dolj, la sud cu Bulgaria și la sud-vest cu Serbia, granițele fiind pe fluviul Dunărea. Suprafața județului Mehedinți este de 933 km², ocupând 2,07 % din suprafața României.

Din punct de vedere administrativ, județul Mehedinți este alcătuit din 66 de unități administrativ-teritoriale ierarhizate pe ranguri, respectiv:

- ♦ 2 municipii: municipiul Drobeta Turnu Severin (municipiu reședință de județ) și municipiul Orșova ;

- ◆ **3 orașe:** *Orșova, Strehaia și Baia de Aramă*, numărul populației urbane fiind de aproximativ 140.884 locuitori, reprezentând 50,7% din totalul populației județului.
- ◆ **61 comune, cu 344 sate** având aprox.137.109 locuitori, reprezentând 49,3% din totalul populației județului.

Județul Mehedinți nu este caracterizat de o grupare a orașelor într-un anumit areal, acestea fiind răspândite pe întreaga suprafață a județului. Municipiul Drobeta Turnu Severin, reședința de județ, nu se află în centrul sistemului de rețele de drumuri și are o conectare slabă cu celelalte centre urbane. În plus, acestea se află la confluența cu celelalte județe fiind influențate de conexiunile economice și culturale cu acestea: Strehaia se află în apropierea județelor Dolj și Gorj, în apropierea puternicului centru industrial de la Turceni, Baia de Aramă este apropiată de județul Gorj, existând o influență și interdependență cu localitățile urbane apropiate, precum Tismana, Motru, Drobeta Turnu Severin, iar Orșova se află la confluența cu județul Caraș Severin, aproape de Băile Herculane, influențată de regiunea de dezvoltare Vest.

Municipiul Drobeta Turnu-Severin se află pe traseul rețelei TEN-T Core (principal) prin intermediul *Coridorului de Transport Pan-European nr. IV (Nădlac – Arad – Timișoara – Lugoj – Deva – Orăștie – Sebeș – Sibiu – Pitești – București – Drobeta Turnu Severin – Cernavoda – Constanța)* ce realizează legătura Vest – Est, cu efecte benefice asupra transportului de marfă și a celui de turism.

Totodată, Municipiul Drobeta Turnu Severin se situează **pe ruta viitorului Drum Expres Craiova - Drobeta Turnu Severin – Lugoj**, care va asigura legătura Olteniei cu Autostrada A1 și vama Nădlac.

Teritoriul administrativ este traversat de **2 coridoare majore de transport la nivel național**:

- ▶ **DN 6 (E70)** pe direcția *Craiova – Timișoara*, cu racord în localitatea Șimian cu DN 56 A spre *Vânu Mare - Calafat – Bulgaria* și cu E 771 peste barajul Porțile de Fier și din Gura Văii spre Belgrad;
- ▶ **DN 67** spre *Motru - Drobeta Turnu Severin sau Motru - Baia de Aramă - Băile Herculane* pe DN 67 D, cu racord din localitatea Malovăț pe DJ 670 spre localitatea *Bîlvănești – Balta – Baia de Aramă*;

Și de **2 coridoare de transport județene**:

- ▶ **DJ 607 B** între spre comuna *Breznița Ocol – Cireșu – Balta*;
- ▶ **DJ 607 A** pe direcția *Cerneți - Husnicioara*.

Drobeta Turnu Severin reprezintă singurul oraș important din România prin care trec două **coridoare din rețeaua de piste ciclabile europeană**, respectiv EuroVelo 6 Atlantic – Marea Neagră (Nantes – Constanța 4.448 km) și Ruta 13 Cortina de Fier (Barents – Marea Neagră 10.400 km). Sectorul românesc din cadrul EuroVelo 6 are o lungime totală de 1075 km și se întinde de-a lungul Dunării între Baziaș și Marea Neagră. În România, itinerariul este format din 5 secțiuni: Jimbolia - Deta; Deta - Bela Crkva; Bela Crkva - Moldova Nouă; Moldova Nouă - Dubova și Dubova - Kladovo. Întregul itinerar este în mare parte situat pe traseele pentru biciclete pavate și plate, unde pot fi găsite zone de umbră și de odihnă. Căile cicliste urmează patru drumuri naționale (225 km), un drum european (33 km) și un drum județean (22 km). Toate categoriile de turiști ciclu pot folosi traseul având în vedere riscul relativ scăzut în ceea ce privește sănătatea și siguranța.

Numărul deplasărilor cu bicicleta nu este foarte mare în raport cu totalul deplasărilor, deoarece traseele pe care se deplasează bicicletele nu sunt interconectate și marcate (traseul acestora desfășurându-se pe partea carosabilă) și foarte rar pe trotuarele care au o capacitate mai mare), și nu există o infrastructură dedicată cu separare fizică care să protejeze bicicliștii și să le asigure un trafic dedicat fluent.

Infrastructura pentru mobilitate alternativă vizează două categorii de proiecte:

a) Proiecte pentru extinderea suprafețelor destinate deplasărilor pietonale – pietonizarea anumitor artere rutiere, amenajarea unor zone dezafectate pentru transformarea acestora în zone pietonale și proiecte de regenerare urbană integrată a spațiilor din zonele de locuire colectivă (incintele de blocuri).

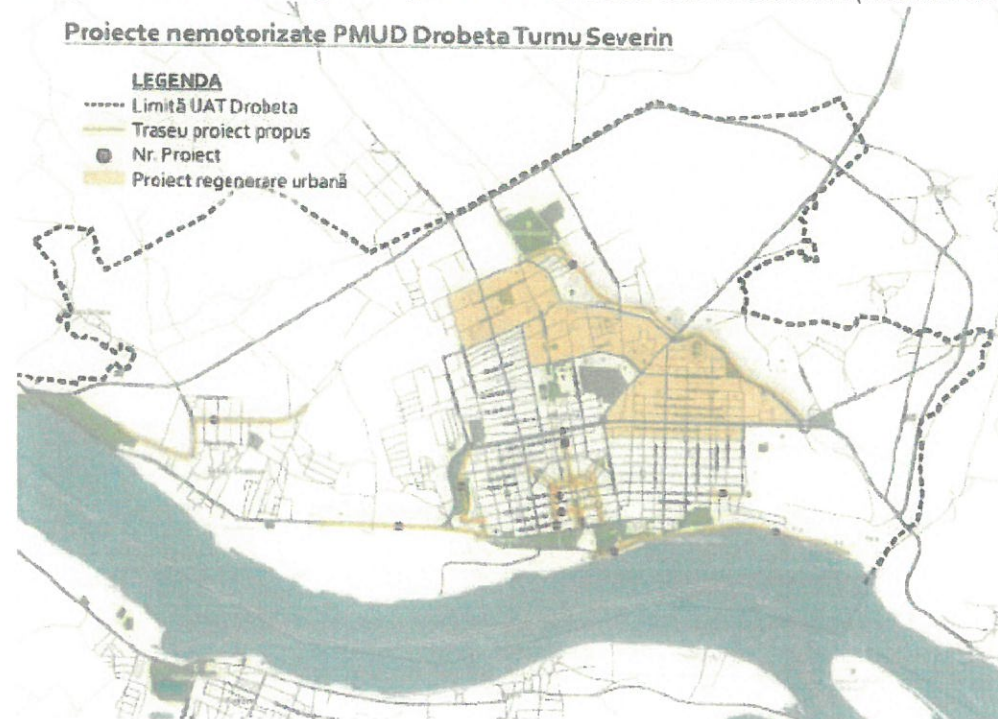


Figura 1 Localizare proiecte nemotorizate propuse PMUD

b) Proiecte pentru întregirea și/sau extinderea rețelei de infrastructură pentru deplasările velo – piste de biciclete și/sau benzi ciclabile, în funcție de spațiul disponibil.

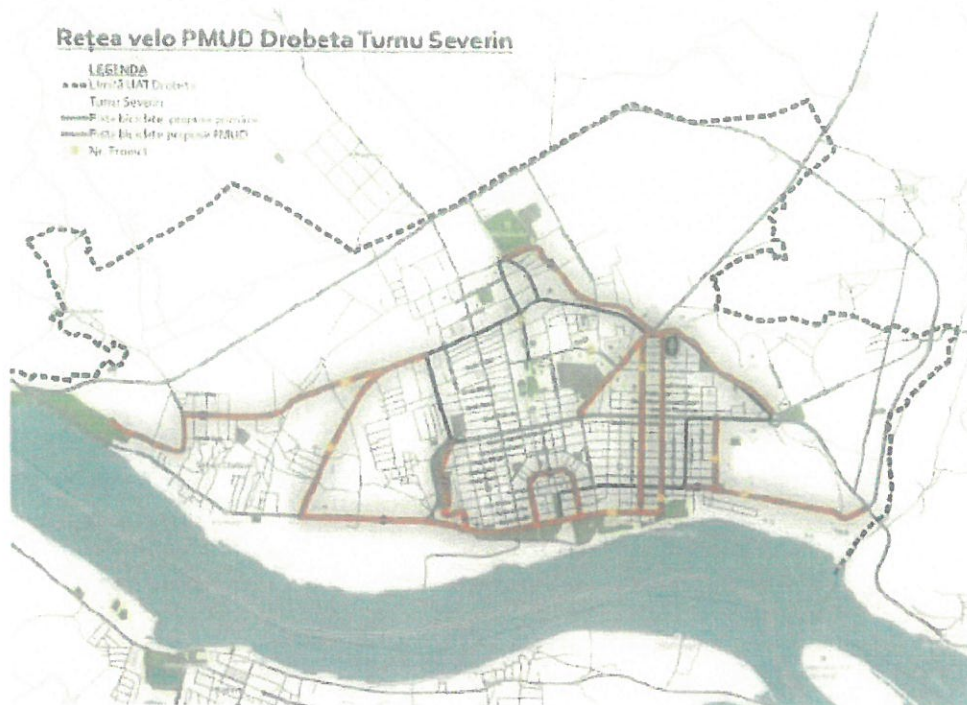


Figura 2 Localizare proiecte velo propuse în PMUD

Conform PMUD, Municipiul Drobeta Turnu Severin prezintă un cadru prielnic pentru dezvoltarea infrastructurii dedicate velo, datorită următorilor factori:

- Teritoriul municipiului Drobeta Turnu Severin se află pe terase plane sau ușor înclinate, fapt ce nu îngreunează deplasările nemotorizate;
- Tranzitarea orașului de la nord la sud în mai puțin de 15 minute datorită dimensiunii și configurării orașului;

Suplimentar, s-au observat următoarele disfuncționalități care îngreunează circulația cu bicicleta:

- staționarea autovehiculelor pe trotuar
- lipsa facilităților pentru parcare a bicicletelor în rasteluri în principalele zone de interes și traseu pentru deplasări nemotorizate
- lipsa pistelor pentru biciclete pe suprafața municipiului
- Lipsa unui sistem de management al traficului la nivelul municipiului.

Problemele întâmpinate de bicicliști

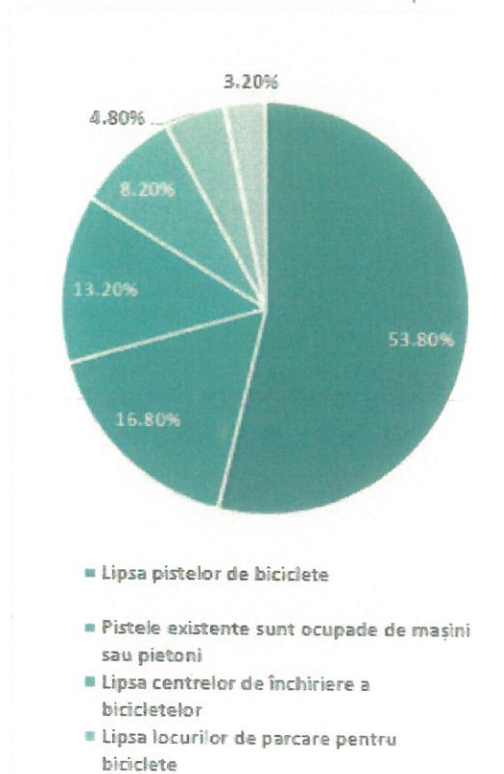


Figura 3 -Principala problemă privind infrastructura pentru deplasările cu bicicleta; Sursa: Chestionar realizat de consultantul PMUD

Conform datelor de la Biroului Rutier Drobeta Turnu Severin din anul 2020, aproape 8% din totalul accidentelor au ca și cauză abateri ale bicicliștilor.

În urma desfășurării interviurilor, s-a constatat faptul ca 14% din totalul populației folosesc cel mai des bicicleta, pentru deplasările în interiorul orașului.

Bicicliștii au semnalat ca probleme, în principal lipsa pistelor / benzilor velo, interferențele traficul auto, situația degradată a străzilor, lipsa continuității pistelor și lipsa unor locuri special amenajate pentru parcare a bicicletelor în zonele publice de interes. O pondere relativ mică a semnalat lipsa unor stații de bike-sharing ca fiind o problemă.

Așadar, principalii factori care afectează accesibilitatea și calitatea deplasărilor velo sunt în conexiune cu lipsa dotărilor specifice și starea tehnică deficitară a rețelei stradale. Interferențele cu traficul auto conduce și la creșterea riscului de apariție a accidentelor, așa cum reiese din analiza siguranței.

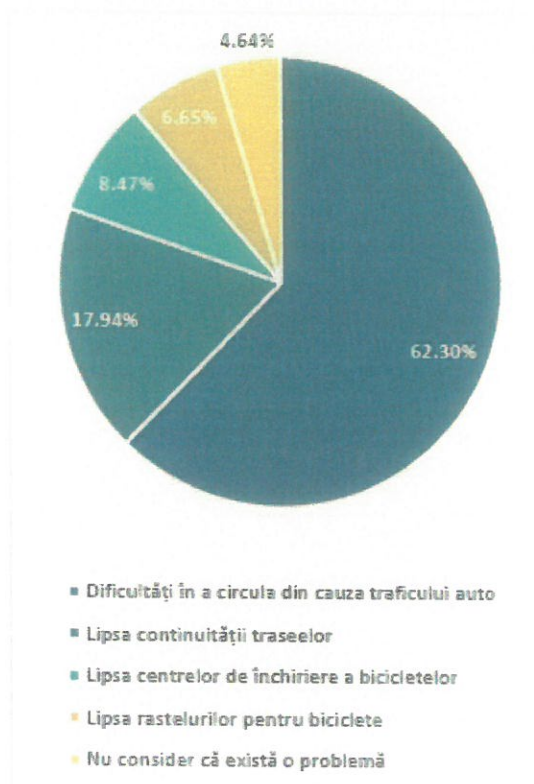


Figura 4 - Problemele semnalate de bicicliștii din municipiul Drobeta Turnu Severin; Sursa: Chestionar realizat de consultant

CONCLUZII privind infrastructura de biciclete:

• Drobeta Turnu Severin reprezintă singurul oraș important din România prin care trec două coridoare din rețeaua de piste ciclabile europeană, respectiv EuroVelo 6 Atlantic – Marea Neagră (Nantes – Constanța 4.448 km) și Ruta 13 Cortina de Fier (Barents – Marea Neagră 10.400 km).

- Cota modală velo este de 14%
- Dimensiune favorabilă a municipiului pentru deplasări cu bicicleta;
- Planeitatea teritoriului favorizează deplasările nemororizate;
- Lipsa unei rețele dedicate pentru deplasările cu bicicleta;
- Lipsa unui sistem de management al traficului la nivelul municipiului;
- Lipsa facilităților pentru parcare a bicicletelor în rasteluri sau centre de închiriat;
- Principalele probleme semnalate de locuitori sunt interferențele cu traficul auto și lipsa pistelor velo;
- Staționarea autovehiculelor pe trotuar;

- Se recomandă amenajarea unei infrastructuri sigure, partajate, protejate, care relaționează coerent zonele de interes;

Dezvoltarea și eficientizarea infrastructurii dedicate pentru deplasarea cu bicicleta trebuie să devină una dintre principalele direcții strategice la nivel municipal pentru a putea asigura dezvoltarea durabilă a municipiului Drobeta Turnu Severin. Din acest motiv, trebuie încurajată utilizarea folosirii mijloacelor de transport nemotorizate prin extinderea rețelei de piste de biciclete, astfel încât să conducă la creșterea accesibilității și siguranței deplasărilor prin utilizarea acestui mod de transport.

Pornind de la premisa că Municipiul Drobeta Turnu Severin se confruntă cu o adevărată provocare din punct de vedere al sustenabilității transporturilor, precum în alte orașe mari ale României, trebuie să luăm în calcul inclusiv faptul că acest oraș deține un potențial de dezvoltare ridicat, aspect care ridică gradul de dificultate al acestei provocări. Proiectarea orașelor într-un mod cât mai durabil este direcția pe care Uniunea Europeană o conturează în toate statele membre, iar **reducerea emisiilor de CO2 cât și accesul facil la deplasările ecologice reprezintă priorități pentru Municipiul Drobeta Turnu Severin în perioada 2021-2027.**

Așadar, la nivelul Municipiului Drobeta Turnu Severin va fi necesară o schimbare de paradigmă referitor la modul în care este abordat transportul nemotorizat, la nivel urban și periurban, obiectivul principal fiind eficientizarea acestui serviciu din punct de vedere al resurselor cât și prioritizarea soluțiilor nepoluante de transport.

2. Necesitatea și oportunitatea investiției pentru care se aplică

Mobilitatea reprezintă un element esențial pentru fiecare comunitate deoarece prin implementarea unui model de transport durabil la nivel local se crește gradul de accesibilitate al cetățenilor la acest serviciu, se crește siguranța și securitatea călătorilor, este impactat pozitiv mediul înconjurător, reducându-se astfel poluarea atmosferică și fonică, atractivitatea mediului urban intră pe un trend ascendent, iar costurile privind transportul de călători și marfă se reduc considerabil.

Pentru a asigura atât cetățenilor cât și orașului o creștere din punct de vedere a calității vieții, Municipiul Drobeta Turnu Severin trebuie să asigure alternative de transport eficient și durabil, care să fie considerat de către cetățeni accesibil atât economic cât și geografic.

Analiza situației existente din cadrul documentului existent de planificare a mobilității urbane oferă o perspectivă destul de concisă a deficiențelor existente la nivelul Municipiului Drobeta Turnu Severin, trecând prin toate palierele de analiză cercetate: rețea stradală, transport public, mijloace alternative de mobilitate, transport pe calea ferată, transport de marfă, managementul traficului și zone cu nivel ridicat de complexitate.

Din punct de vedere al concluziilor prezentate în cadrul documentului de planificare strategică au fost identificate următoarele puncte slabe:

- Mersul pe bicicletă nu este perceput ca o formă de deplasare cotidiană, dar există potențial de creștere a ponderii modale. Se remarcă necesitatea extinderii infrastructurii existente,

introducerea unui sistem de închiriere a bicicletelor (bike-sharing) și aplicarea de măsuri pentru schimbarea gradului de constientizare și a percepției utilizatorilor privind acest mod de deplasare.

Realizarea investiției din cadrul PNRR – Componenta 10 – Fondul Local este necesară pentru a dezvoltarea sistemului de transport velo, dezideratele principale fiind demararea acțiunilor în plan local pentru promovarea unei mobilități urbane velo și reducerea emisiilor GES de la nivelul întregului municipiu. Având în vedere faptul că proiectul intervine prin modernizarea infrastructurii de transport cu bicicleta, se va genera un impact pozitiv inclusiv asupra creșterii cotei modale a acestui tip de transport reducându-se astfel numărul mediu al deplasărilor velo.

Indicatoriul obiectivului de investiții conform PNRR este:

1. Număr de kilometri piste pentru bicicliști operaționale (km) la nivel local: 2 km

Indicatorii suplimentari identificați în urma implementării proiectului sunt:

1. Reducerea cantității de emisii GES la nivelul primului an după finalizarea etapei de implementare a proiectului (2027) ca urmare a realizării unei rețele integrate de piste de biciclete pentru facilitarea mobilității alternative nepoluant.
2. Creșterea numărului de utilizatori ai infrastructurii velo la nivelul primului an după finalizarea etapei de implementare a proiectului (2027), ca urmare a realizării unor măsuri destinate creșterea gradului de siguranță și accesibilitate pentru bicicliști.
3. Reducerea volumului traficului de autoturisme la nivelul primului an după finalizarea etapei de implementare a proiectului (2027).

Așadar, proiectul își justifică atât necesitatea cât și oportunitatea, mai mult de atât se observă cum beneficiile obținute în urma implementării acestuia contribuie în mod efectiv la îndeplinirea viziunii de dezvoltare a segmentului de dezvoltare urbană, trasată în cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă a Municipiului Drobeta Turnu Severin 2021-2030.

3. Corelarea cu proiecte deja implementate la nivel local

Proiectul „**PISTĂ VELO CALEA TIMIȘOAREI**” este complementar din punct de vedere tehnic și funcțional cu proiectele de investiții publice finalizate asupra infrastructurii de mobilitate ce abordează deficiențele acutale din sistemul de transport și îmbunătățește disponibilitatea, calitatea și relevanța infrastructurii urbane și a dotărilor puse la dispoziția populației de la nivelul Municipiului Drobeta Turnu Severin.

Printre proiectele de investiții publice privind infrastructura de mobilitate se numără:

- **Titlu proiect: Creșterea mobilității urbane prin modernizarea și eficientizarea transportului public, reabilitarea căii de rulare transport public, inclusiv piste de bicicliști și realizare sistem inteligent de trafic management** cu o valoare de 79,359,380.33 lei

COD SMIS: 128542

Proiect finanțat prin POR/182/4/1/Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă/1/Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă

Obiectivul general al proiectului este reprezentat de reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră la nivelul Municipiului Drobeta Turnu Severin prin promovarea mobilității urbane durabile și prin implementarea de măsuri care să conducă la realizarea unui sistem modern de transport public, care să acopere cerințele și necesitățile locuitorilor și să asigure creșterea cotei modale a acestui mod de deplasare, implementarea unui sistem inteligent de trafic management și monitorizare bazat pe soluții inovative de eficientizare, inclusiv centru de comandă și reabilitare de căi de rulare transport public, inclusiv piste bicicliști.

Proiectul va conduce la:

- Autobuze de transport public și stații alimentare (6 buc);
- Sistem ticketing;
- Sistem informare călători;
- Sistem supraveghere video;
- Sistem de management al flotei de vehicule;
- Subsistem pentru integrarea cu sistemul de management al traficului, în vederea asigurării priorității pentru vehiculele de transport public în locațiile semaforizate;
- Sistem asigurare acces la Internet în stațiile de transport public.

- **Titlu proiect: Revitalizarea spațiului urban din zona marginalizată delimitată de strada Malinului și zona adiacentă** cu o valoare de 7.823.534,48 lei

POR/189/4/2/Reconversia și refuncționalizarea terenurilor și suprafețelor degradate, vacante sau neutilizate din municipiile reședință de județ/2/Reconversia și refuncționalizarea terenurilor și suprafețelor degradate, vacante sau neutilizate din municipiile reședință de județ

Obiectivul general al proiectului „Spatiu tematic, multifunctional de recreere, sport si educatie activa” este reconversia functionala si reutilizarea unui teren abandonat si neutilizat din interiorul municipiului Drobeta Turnu Severin si transformarea acestuia intr-o zona de agrement si petrecere a timpului liber pentru comunitate si nu numai.

Obiectivele specifice ale proiectului

1 Imbunatatirea mediului urban prin amenajarea unor spatii verzi (crearea de spatii verzi minim 90% din suprafata totala a terenului degradat) cu zone de relaxare, trasee pietonale si velo in vederea cresterii calitatii vietii cetatenilor - suprafata spatiilor verzi amenajate insumeaza 2671.9 mp

2 Amenajarea unei zone de agrement pe un teren abandonat si neutilizat ce va duce la imbunatatirea microclimatului si a calitatii aerului, contribuind la dezvoltarea durabila a Municipiului Drobeta Turnu Severin - suprafata parcului construit este de 2968 mp

3 Contribuirea la reducerea emisiilor de carbon prin încurajarea utilizării bicicletelor și creșterea accesibilității, conectivității și atractivității deplasărilor cu bicicleta și pietonale, ca parte dintr-un sistem integrat de mobilitate urbană durabilă

➤ **Titlu proiect: „Achiziție autobuze electrice în municipiul Drobeta Turnu Severin”**

Proiectul este finanțat din Programul Operațional Regional 2014-2020, Axa prioritară 4, Prioritatea 4.1 – parteneriat cu MLPDA OT4 (PI 4.e mobilitate urbană durabilă)

Buget: 280.594,53lei

Proiectul este complementar din punct de vedere tehnic și funcțional cu proiectele prezentate, întrucât, abordează deficiențele actuale din sistemul de transport și îmbunătățește disponibilitatea, calitatea și relevanța infrastructurii urbane și a dotărilor puse la dispoziția populației de la nivelul Municipiului Drobeta Turnu Severin.

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

În capitolele anterioare a fost detaliată corelarea cu câteva din proiectele privind mobilitatea urbană durabilă aflate în implementare, justificându-se astfel necesitatea și oportunitatea implementării prezentului proiect, având drept scop atingerea viziunii prezentate la nivelul Planului de Mobilitate Urbană a Municipiului Drobeta Turnu Severin. În continuare vor fi prezentate succint detaliile relevante din punct de vedere al complementarității proiectelor aflate în implementare la nivel local cu proiectul propus spre finanțare în cadrul PNRR.

Astfel UAT Municipiul Drobeta Turnu Severin are în implementare o serie de proiecte integrate finanțate prin Programul Operațional Regional 2014-2020 cu efect asupra parametrilor de mobilitate urbană, aceștia fiind: reducerea traficului, impactul asupra reducerii emisiilor de echivalent CO₂, etc. Scopurile comune ale proiectelor sunt încurajarea transportului în comun, reducerea emisiilor de CO₂ și translatarea către mijloace de transport alternative.

➤ **Titlu proiect: „Creșterea mobilității urbane prin modernizarea și eficientizarea transportului public, reabilitare căi de rulare transport public, inclusiv piste bicicliști și realizare sistem inteligent de trafic management”, finanțat prin Programul Operațional Regional 2014-2020, Axa prioritară 4, Prioritatea 4.1**

Perioada de implementare: 07 noiembrie 2019 - Iulie 2023

Obiectivul general al proiectului/Scopul proiectului

Obiectivul general al proiectului este reprezentat de reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră la nivelul Municipiului Drobeta Turnu Severin prin promovarea mobilității urbane durabile și prin implementarea de măsuri care să conducă la realizarea unui sistem modern de transport public, care să acopere cerințele și necesitățile locuitorilor și să asigure creșterea cotei modale a acestui mod de deplasare, implementarea unui sistem inteligent de trafic management și monitorizare bazat pe soluții inovative de eficientizare, inclusiv centru de comandă și reabilitare de căi de rulare transport public, inclusiv piste bicicliști.

Rezultate:

- Creșterea estimată a numărului de pasageri transportați în cadrul sistemelor de transport public de călători construite/modernizate/extinse (nr. pasageri): 10.778 An 3
 - Sisteme de managementul traficului, precum și alte sisteme de transport inteligente create (nr.) : 1
 - Scăderea anuală estimată a gazelor cu efect de seră (tone echivalent CO2/an): 17.522,84 An 3
 - Autobuze achiziționate (nr.) : 6
 - Stații de reîncărcare electrică achiziționate/instalate/construite pentru autobuzele alimentate electric (nr.) : 6
 - Autobaze pentru transportul public construite (nr.) 1
 - Stații de transport public construite/modernizate (nr.) : 5
 - Sisteme de e-ticketing create (nr.) :1
 - Lungimea infrastructurii rutiere (cu statut de stradă urbană) configurate/reconfigurate pe care se suprapun benzi separate ale transportului public de călători construite (km) : 4,47
 - Lungimea infrastructurii rutiere (cu statut de stradă urbană) utilizate prioritar de transportul public de călători construite (km) : 3,52
- **Titlu proiect: „Parcare Park and Ride”,** finanțat prin Programul Operațional Regional 2014-2020, Axa prioritară 4, Prioritatea 4.1

Perioada de implementare: 07 noiembrie 2019 - Iulie 2023

Rezultate:

- reducerea emisiilor de carbon la 169 echivalent tone CO2 pana la finalul implementarii proiectului dezvoltarea sistemului de transportul public (cresterea competitivitatii/attractivitatii transportului public) cu 20% ca urmare a implementarii proiectului
- construirea unei parcare de tip park and ride in suprafata de 13670 mp in 24 luni

Astfel, prin integrarea măsurilor incluse în proiectele complementare menționate se va asigura un impact maxim în ceea ce privește atingerea obiectivelor mobilității urbane durabile, respectiv modificarea comportamentului de deplasare al cetățenilor și comutarea de la deplasările cu vehiculul privat la modurile de deplasare alternative: transport public, bicicletă și mers pe jos. Impactul proiectului este sprijinit și de o serie de măsuri de descurajare a parcării autoturismelor pe rutele de transport public, taxarea diferențiată în funcție de punctele de interes identificate la nivelul PMUD, precum și eliminarea parcărilor ilegale.

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

Prezentul proiect este complementar din punct de vedere tehnic și funcțional cu proiectele de investiții publice propuse de autoritățile publice asupra infrastructurii de mobilitate pentru exercițiul financiar 2021-2027 ce abordează deficiențele actuale din sistemul de transport în general și îmbunătățește disponibilitatea, calitatea și relevanța infrastructurii urbane și a dotărilor puse la dispoziția populației de la nivelul Municipiului Drobeta Turnu Severin.

În Planul de Mobilitate Urbană Durabilă 2021-2030 sunt incluse o serie de proiecte încadrate într-un plan de acțiune asumat de către autoritatea publică locală, aceste proiecte vizând ținte care conduc spre dezvoltarea mobilității urbane durabile, având domenii de intervenție diferite (intervenții majore asupra rețelei stradale, transport public, transportul de marfă, mijloace alternative de deplasare, managementul traficului, intermodalitate). De asemenea, la nivelul Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană existente au fost propuse o serie de intervenții care vizează promovarea unor sisteme de transport durabile cât și pentru eliminarea blocajelor din cadrul infrastructurilor rețelelor majore.

Proiectul care face obiectul prezentei note se află într-o relație de corelare directă cu proiectele de transport public asumate în cadrul Planului de acțiune din PMUD existent:

- ✓ Pietonizare Str. Crisan - legatura Pietonala intre Bd. Vladimirescu - Str. Horia, inclusiv pasaj pietonal subteran pentru traversarea Bd. Tudor Vladimirescu (proiect A01)
- ✓ Pista de biciclete Crihala (proiect A02)
- ✓ Faleza Dunării - legătură pietonală între cele doua cetăți, inclusiv pasaje pietonale peste CF (proiect A03)
- ✓ Extindere trasee pietonale in zona centrala - Str. Smochinului, Str. Numa Pompiliu, Str. Piata Unirii, Str. Iuliu Cezar, Str. Al. Barcacila (proiect A04)
- ✓ Extindere trasee pietonale in zona centrala - Str. Aurelian, Str. Decebal, intre parcurile Stefan Cel Mare si I.H.Radulescu (proiect A05)
- ✓ Restructurare circulatii pe str. Chisinau - Horia - Rahovei, pentru incurajarea deplasarilor nemotorizate (proiect A06)
- ✓ Retea de parcare de biciclete in zonele de locuire colectivă (proiect A07)
- ✓ Regenerare urbana de-a lungul coridoarelor de mobilitate urbana integrate (proiect A08)
- ✓ Cresterea rezilientei orasului la schimbari climatice: plantari de arbori si amenajare peisagistica a spatiilor publice (proiect A09)
- ✓ Atractivitate pentru deplasari pietonale: dotarea spatiilor pietonale cu mobilier (inclusiv smart), sisteme informare publica, pergole pentru umbrire si infrumusetare (proiect A10)
- ✓ Modernizarea zonei de promenada centrul istoric (proiect A11)
- ✓ Pistă velo Parcul Aluniș (proiect A12)
- ✓ Conexiune velo Drobeta Turnu Severin - Ștrand cu apă termală (proiect A13)
- ✓ Pistă velo Strada Traian (proiect A15)

De asemenea, pentru asigurarea unui serviciu de transport public de calitate, prezenta aplicație de finanțare este de asemenea complementară cu proiectul „**Modernizare stații de transport public**” propus la finanțare prin PNRR, „Intervenția I.1.. Mobilitatea urbană durabilă, Apel I.1.2 - Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – ITS/alte infrastructuri TIC (sisteme inteligente de management urban/local”, prin care, se va dezvolta o aplicație asistent de călătorie - e-mobility app (pentru integrarea transportului public cu piste de biciclete și terminalele intermodale (bus-bike-ride sharing-terminale intermodale).

Proiectele menționate anterior, incluse atât în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă, cât și în Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană, se află în acest moment la stadiul de idee de proiect sau în

contractare, însă având în vedere sursele de finanțare disponibile în perioada 2021-2027 sunt identificate soluții de finanțare pentru acestea.

În concluzie, proiectul analizat, alături de proiectele complementare sunt definite ca măsuri pe care autoritățile publice locale vizează să le implementeze în exercițiul financiar curent, acestea fiind aliniate tuturor prevederilor europene și de mediu, impactând pozitiv accesul, calitatea cât și atractivitatea deplasărilor nemotorizate, susținând creșterea volumului de utilizatori și generând astfel o reducere a gazelor cu efect de seră. Simultan, aceste măsuri vor contura direcția municipiului Drobeta Turnu Severin către a fi un oraș european inteligent.

6. Efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investiții

Obiectivul general al proiectului este reprezentat de promovarea mobilității urbane durabile și reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră prin implementarea de măsuri care să conducă la creșterea cotei modale a deplasărilor nemotorizate, și în special a deplasărilor cu bicicleta, prin crearea/extinderea infrastructurii specifice dedicate acestui mod de deplasare.

Astfel, Municipiul Drobeta Turnu Severin urmărește dezvoltarea mobilității urbane prin schimbarea accentului de la o mobilitate bazată pe utilizarea autoturismelor la o mobilitate bazată pe mersul pe jos, utilizarea bicicletei ca mijloc de deplasare, reducerea utilizării autoturismelor în paralel cu utilizarea unor categorii de mijloace de deplasare nepoluante.

Proiectul vine în întâmpinarea obiectivului PNRR, Pilonul IV Coeziune socială și teritorială, Componenta 10 Fondul Local, prin implementarea unor măsuri strategice, bazate pe datele din Planul de Mobilitate Urbană Durabilă a Municipiului Drobeta Turnu Severin 2021-2030, ce vor conduce la promovarea mobilității urbane cu mijloace de transport alternative nepoluante durabile și la reducerea emisiilor de CO₂, ca urmare facilitării utilizării modurilor de transport nemotorizate în detrimentul transportului cu autoturismele personale.

De asemenea, proiectul contribuie la îndeplinirea următoarelor **obiective specifice** ale componentei specificate:

- Reducerii utilizării autoturismelor și a realizării unei rețele integrate de piste de biciclete pentru facilitarea mobilității alternative nepoluante;
- Creșterea gradului de siguranță și accesibilitate pentru pietoni;
- Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transporturi prin dezvoltarea sistemului de transport velo.

Proiectul va avea un impact ridicat atât la nivel social, cât și cultural, prin creșterea calității vieții locuitorilor din Drobeta Turnu Severin, ca urmare a dezvoltării unui sistem integrat de piste de biciclete pentru facilitarea mobilității alternative nepoluante, accesibil și eficient, ce va pune la dispoziția locuitorilor alternative de deplasare moderne, cu un nivel ridicat de confort.

Indicatori minimali proiect:

- 2 km de pistă de biciclete.

7. Modul de îndeplinire a condițiilor aferente investițiilor

Prin activitățile/măsurile sprijinite în cadrul *Planului Național de Redresare și Reziliență, Componenta 10-Fondul Local*, apel de proiecte *1.1 Mobilitate urbană durabilă 1.1.4 - Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – piste pentru biciclete (și alte vehicule electrice ușoare) la nivel local/metropolitan*, se urmărește în principal limitarea poluării din municipiile reședință de județ, zonele urbane cele mai afectate, dar și din alte municipii și orașe, prin promovarea un mod sănătos de transport. De asemenea, prin crearea unor infrastructuri dedicate de piste de biciclete, se va asigura o creștere a siguranței în trafic, fiind separate fluxurile ciclabile de cele pietonale sau auto. De asemenea, investiția va crea posibilități pentru noi moduri de transport la nivel local/metropolitan, 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.

Proiectul îndeplinește criteriile și condițiile pentru obiectivul de investiții, și anume:

- ***Infrastructura va fi 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.***

Infrastructura va fi avea în vedere prevederile/recomandările Ghidului privind infrastructura pentru biciclete care prevede cerințele generale de calitate a infrastructurii pentru biciclete și trotinete electrice – trasee, parcaje – în vederea asigurării viabilității acestora, conform Reformei 1. *Crearea cadrului pentru mobilitate urbană durabilă*, a Componentei 10 Fondul Local, PNRR.

În vederea asigurării cadrului pentru implementarea proiectelor aferente infrastructurii pentru biciclete, conform PNRR, ***Ghidul de proiectare a infrastructurii pentru biciclete*** va fi definitivat astfel încât să prevadă cerințele generale de calitate a infrastructurii pentru biciclete și trotinete electrice – trasee, parcaje – în vederea asigurării viabilității acestora. Acesta este elaborat de Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației (MDLPA) în baza rezultatelor unui parteneriat cu o organizație non guvernamentală și urmează să fie aprobat prin ordin de ministru.

- ***Pista pentru biciclete:***

o 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.

Infrastructura dezvoltată va avea o utilizare obligatorie pentru toate categoriile de bicicliști și pentru toate categoriile de biciclete. Astfel, pe pista de biciclete dezvoltată vor putea circula în siguranță inclusiv trotinetele electrice conform prevederilor legislației privind circulația pe drumurile publice.

o Pista pentru biciclete și zona adiacentă acestora trebuie să îndeplinească, simultan, următoarele condiții:

- ***În mediul urban se va asigura o lățime de minimum 1,2 m pentru piste cu un singur sens și minimum 2,4 m pentru cele cu dublu sens, fără obstacole, pe toată lungimea traseului (Se recomandă că lățimea optimă a unei piste pentru biciclete cu un singur sens să fie de minimum***

1,5 m, iar a celei cu dublu sens de minimum 3,0 m pentru asigurarea siguranței circulației bicicliștilor și posibilitatea utilizării acestora de categorii diferite de biciclete/utilizatori).

Pista de biciclete dezvoltată va asigura o lățime de minimum 1,2 m pe sens, fără obstacole, pe toată lungimea traseului, respectiv o lățime de 1,5 m pe sens cu includerea elementelor pentru asigurarea siguranței circulației bicicliștilor și posibilitatea utilizării acestora de categorii diferite de biciclete/utilizatori.

▪ În cazul pistelor pentru biciclete amenajate în mediul rural, inclusiv în extravilan, se admite o lățime de minimum 1,0 m pentru piste cu un singur sens și minimum 2,0 m pentru piste cu dublu sens.

Nu este cazul.

▪ 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;

Pista de biciclete dezvoltată va asigura o înălțime 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 situația pistelor amenajate în mediul urban, se va asigura un spațiu de siguranță de 0,5 m liber de orice obstacol. În plus, în zona interioară a virajelor se interzic obstacolele mai înalte de 1 m la o distanță cuprinsă între 0,5 m și 1 m;

Pista de biciclete dezvoltată va asigura un spațiu de siguranță de 0,5 m liber de orice obstacol. În plus, în zona interioară a virajelor nu vor exista obstacole mai înalte de 1 m la o distanță cuprinsă între 0,5 m și 1 m.

▪ În cazul pistelor amenajate în extravilan, se va asigura un spațiu de siguranță de 0,5 m în lateralele pistei pentru biciclete, iar în cazul celor amenajate în mediul rural se va asigura un spațiu de siguranță de 0,5 m;

Nu este cazul.

▪ Asigurarea unei suprafețe a pistei pentru biciclete dintr-un material rigid, stabil, cu un finisaj antiderapant, pe toată lungimea traseului;

Pista de biciclete dezvoltată va asigura o suprafață dintr-un material rigid, stabil, cu un finisaj antiderapant, pe toată lungimea traseului. În cadrul acestui proiect, Autoritatea contractantă va urmări realizarea investiției cu materiale certificate conform standardelor internaționale de calitate și mediu specifice, contribuind la realizarea unui consum de energie eficient și la promovarea tehnologiilor curate și reducerea resurselor de consum.

▪ Asigurarea unui sistem de scurgere și evacuare a apei pluviale astfel încât să nu existe pericol de băltire pe suprafața pistei;

Pista de biciclete dezvoltată va avea prevăzut un sistem de scurgere și evacuare a apei pluviale astfel încât să nu existe pericol de băltire pe suprafața pistei.

▪ Pista pentru biciclete este proiectată pentru deplasarea cu o viteză de 30 km/h;

Pista de biciclete dezvoltată 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 de biciclete dezvoltată va fi integrată la capete cu partea carosabilă destinată traficului general, asigurându-se astfel o legătură facilă și în siguranță între diversele infrastructuri existente.

➤ **Pista/Culoarul pentru biciclete:**

o 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 marcasele de delimitare.

o 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.

o Delimitarea culoarelor pentru biciclete se face cu marcaj de culoare albă, linie simplă discontinuă. Se poate utiliza linie continuă pe contrasensul deschis bicicletelor.

o 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.

Nu este cazul.

- **Încadrarea obligatorie a investițiilor cu prevederile din Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă/Strategiile Integrate de Dezvoltare Urbană/Planurile Generale de Urbanism, aprobate sau în curs de elaborare /aprobare. Este obligatoriu ca pista să aibă continuitate și să asigure conexiunea a cel puțin două puncte de interes la nivel local.**

Necesitatea proiectului este fundamentată în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă a Municipiului Drobeta Turnu Severin pentru perioada 2021-2030, elaborat conform contract nr. 11560/23.04.2021. Proiectul se regăsește în documentul strategic ca fiind inclus și bugetat pentru perioada 2023-2030, cod proiect „A14. Pistă velo Calea Timișoarei”.

A14. Pistă velo Calea Timișoarei

Amplasamentul proiectului: Calea Timișoarei



Figură 109 - Localizare proiect A14
Sursa: Hartă realizată de consultanți

Proiectul presupune realizarea unei piste de biciclete ce va completa rețeaua de piste velo la nivelul Municipiului Drobeta Turnu Severin. Banda velo se va amplasa pe spațiul pietonal. Aceasta vine în continuarea proiectelor *lot Închidere Inel II - Mihai Viteazul - Calea Timișoarei, inclusiv Străpungere Varciorova* și *lot Coridor de mobilitate durabilă - CAROL I: restructurare carosabil, pistă de biciclete, amenajare parcuri, trotuare, amenajare peisagistică*.

Tipuri de activități incluse în cadrul proiectului

- ✓ Lucrări pentru amplasarea pistei de biciclete și a spațiului de siguranță față de deplasările pietonale;
- ✓ Lucrări pentru asigurarea scurgerii apelor, canalizare pluvială (dacă este cazul), amplasarea gurilor de scurgere în bordură;
- ✓ Lucrări pentru modernizarea spațiului pietonal;
- ✓ Implementarea unui sistem inteligent, automat, de îngrijire a spațiilor verzi;
- ✓ Amenajarea peisagistică a întregului spațiu public modernizat prin proiect;
- ✓ Plantarea de arbori și arbuști, cu grad ridicat de retenție CO₂, precum și pentru umbrirea spațiului pietonal și creșterea confortului termic;
- ✓ Dotarea spațiului public cu mobilier urban specific, inclusiv mobilier cu funcțiuni de tip smart-city;

Figura 5 Extras proiect analizat din PMUD

8. Descrierea procesului de implementare

Proiectul „PISTĂ VELO CALEA TIMIȘOAREI” vizează realizarea a 2 km de piste de biciclete în intravilanul Municipiului Drobeta Turnu Severin.



1. **Lungime:** Aproximativ 2 km, lungimea exacta va rezulta după realizarea proiectului tehnic și avizarea acestuia la toți avizatorii impuși prin Certificatul de Urbanism.
2. **Străzi vizate:** Calea Timișoarei
3. **Piste pe ambele sensuri:** Pista de biciclete dezvoltată va asigura o lățime de minimum 1,2 m pe sens, fără obstacole, pe toată lungimea traseului, respectiv o lățime de 1,5 m pe sens cu includerea elementelor pentru asigurarea siguranței circulației bicicliștilor și posibilitatea utilizării acestora de categorii diferite de biciclete/utilizatori.

Valoare intervențiilor de mai sus (ÎN EURO): 476.000,00 euro TVA inclus, din care 400.000,00 euro fără TVA reprezintă cheltuieli eligibile asigurate din Planul Național de Redresare și Reziliență, și la care se adaugă TVA aferent cheltuielilor eligibile în valoare de 76.000 euro, cheltuieli asigurate din bugetul de stat.

Având în vedere cursul inforeuro utilizat din luna mai 2021: 1 EUR = 4,9227 lei:

Valoare intervențiilor de mai sus (ÎN LEI): 2.343.205,20 lei TVA inclus, din care 1.969.080,00 lei fără TVA reprezintă cheltuieli eligibile asigurate din Planul Național de Redresare și Reziliență, și la care se adaugă TVA aferent cheltuielilor eligibile în valoare de 374.125,20 lei, cheltuieli asigurate din bugetul de stat.

Pentru implementarea proiectului vor fi folosite resursele de care dispune Municipiul Drobeta Turnu Severin.

Unitatea de implementare a proiectului (UIP) din partea Municipiului Drobeta Turnu Severin este formată din 6 persoane, având următoarele funcții:

- **Manager de proiect:** coordonează activitățile proiectului, monitorizează planificarea acțiunilor proiectului, urmărește respectarea cerințelor de implementare, coordonează realizarea evaluării interne a proiectului, supervizează raportările solicitate de finanțator, certifică necesitatea și oportunitatea plăților în proiect; verifică documentația transmisă la MDLPA; asigura întocmirea documentației în formatele interne/cele impuse de finanțator; verifică rapoarte/cererile de rambursare/cererilor de plată;
- **Responsabil raportare:** menține relația cu finanțatorul cu privire la raportarea progresului; participă la întrunirile echipei de proiect/implementare; asigură interfața cu Consiliul Local Municipal pentru proiectele de Hotărâre și prezintă materiale în vederea aprobării; elaborează rapoarte; asigură respectarea regulilor impuse de finanțator prin contractul de finanțare; verifică documentații întocmite de echipa de proiect;
- **Responsabil juridic:** semnează documentația aferentă proiectului pentru conformitate juridică; acordă asistență juridică și sprijin de specialitate; verifică sub aspectul legalității contractele de lucrări/servicii prevăzute în proiect, prin aplicarea vizei juridice;
- **Responsabil financiar:** monitorizează efectuarea cheltuielilor conform bugetului și le înregistrează în evidențele financiar contabile, corelând toate informațiile financiar contabile ale proiectului; asigura respectarea regulilor financiare, furnizează datele relevante pentru realizarea rapoartelor financiare periodice;
- **Responsabil tehnic:** monitorizează implementarea contractului de furnizare a echipamentelor care urmează a se achiziționa, participă la recepția lucrărilor în conformitate cu cerințele tehnice contractate și aprobă referatele de plată aferente facturilor emise, monitorizează implementarea contractului de lucrări de execuție pentru piste de biciclete.
- **Responsabil achiziții publice:** verifică documentația de atribuire pentru achizițiile realizate în cadrul proiectului; organizează, lansează și realizează procedurile de atribuire.

Echipa de proiect va asigura activitățile de comunicare, management financiar, monitorizarea rezultatelor și evaluarea proiectului pentru realizarea obiectivelor cu respectarea calendarului și bugetului.

Investiția propusă urmărește îndeplinirea obiectivelor strategice și operaționale stabilite prin *Planul de Mobilitate Urbană Durabilă a Municipiului Drobeta Turnu Severin* privind reducerea emisiilor de CO₂ și a gazelor cu efect de seră datorate utilizării autoturismului personal, concomitent cu încurajarea și dezvoltarea de infrastructuri pentru moduri de transport alternative și durabile, nepoluante – transportul public.

Etapele principale privind implementarea proiectului sunt:

- I. **Depunerea cererii de finanțare**
- II. **Evaluare**
- III. **Semnarea contractului de finanțare**
- IV. **Implementarea proiectului:**

• *Lucrări de construcție pentru realizarea/modernizarea infrastructurii pentru biciclete/mijloace de transport nemotorizate: piste pentru biciclete, inclusiv pasaje și poduri de-a lungul acestora.*

- *Lucrări de construcție pentru refacerea străzilor/trotuarelor în zona adiacentă în care au fost realizate piste pentru biciclete (refacerea carosabilului/înlocuirea bordurilor) - în limita a 10% din valoarea proiectului.*
- *Lucrări de construcție pentru montarea echipamentelor de protecție.*
- *Lucrări de construcție pentru montarea echipamentelor de semnalizare.*
- *Obținerea și amenajarea terenului.*
- *Achiziția echipamentelor de protecție și a echipamentelor de semnalizare.*
- *Activități de proiectare și asistență tehnică: cheltuieli pentru (documentații suport) și obținere avize, acorduri, autorizații.*

Implementarea acestui proiect va reduce cota modală a transportului cu autoturismul personal, atât în urma investițiilor realizate la nivelul proiectului (realizarea a 2 km piste de biciclete), care vor genera un transport velor mai eficient, atractiv și mai modern, cât și alte măsuri operaționale adiacente precum campaniile de educare și informare a cetățenilor derulate cu scopul schimbării mentalităților privind deplasările zilnice către moduri de deplasare durabile, nepoluante.

9. Alte informații

Având în vedere că pentru proiectul „**PISTĂ VELO CALEA TIMIȘOAREI**”, presupune lucrări de construcții pentru care este necesar a fi obținut **Certificatul de Urbanism**.

De asemenea, în conformitate cu Ghidul solicitantului, și cu contractul de finanțare pentru realizarea obiectului de investiție, Municipiul Drobeta Turnu Severin își asumă prezentarea în etapa de implementare a următoarelor documente:

- în termen de 6 luni de la data intrării în vigoare a contractului de finanțare

- **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 H.G. nr. 907/2016. Solicitantul va include în mod obligatoriu în cerințele documentațiilor de achiziție a serviciilor de proiectare conformarea la principiul „Do No Significant Harm” (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 cazul proiectelor depuse în parteneriat, hotărârea/decizia de aprobare a indicatorilor tehnico-economici va fi depusă de către toți partenerii.

- în termen de 12 luni de la data intrării în vigoare a contractului de finanțare

- **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. În cazul proiectelor care cuprind mai multe clădiri

(componente), se poate anexa o singură autorizație de construire la nivel de proiect, sau autorizații de construire distincte pentru fiecare clădire în parte.

- **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 „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 este cazul).

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 Țintelor, 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.

Intocmit,

Serviciul Dezvoltare Locala si Managementul Proiectelor,

Serdin Roxana Maria



VERDEȘ GHEORGHE

Președinte
General



Secretar

Anexa 2 *la H.C.L. NR. 138/13.05.2022*

Anexa privind descrierea sumara a investitiei propusa pentru proiectul "Pistă VELO Calea Timișoarei"

Prin activitățile/măsurile sprijinite în cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență, Componenta 10-Fondul Local, apel de proiecte I.1 Mobilitate urbană durabilă I.1.4 - Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – piste pentru biciclete (și alte vehicule electrice ușoare) la nivel local/metropolitan), se urmărește în principal limitarea poluării din municipiile reședință de județ, zonele urbane cele mai afectate, dar și din alte municipii și orașe, prin promovarea un mod sănătos de transport. De asemenea, prin crearea unor infrastructuri dedicate de piste de biciclete, se va asigura o creștere a siguranței în trafic, fiind separate fluxurile ciclabile de cele pietonale sau auto. De asemenea, investiția va crea posibilități pentru noi moduri de transport la nivel local/metropolitan, 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 traffic.

Prezenta investiție constă în amenajarea de piste pentru biciclete și alte vehicule electrice ușoare pe Calea Timisoarei, cu o lățime de minim, pe o suprafata de maxim 2 km.

Investitia propusa pentru proiectul "Pistă VELO Calea Timișoarei" va consta in:

- Lucrări de construcție pentru refacerea străzilor/trotuarelor în zona adiacentă în care au fost realizate piste pentru biciclete (refacerea carosabilului/înlocuirea bordurilor) - în limita a 10% din valoarea proiectului.
- Lucrări de construcție pentru montarea echipamentelor de protecție.
- Lucrări de construcție pentru montarea echipamentelor de semnalizare.
- Obținerea și amenajarea terenului.
- Achiziția echipamentelor de protecție și a echipamentelor de semnalizare.
- Activități de proiectare și asistență tehnică: cheltuieli pentru (documentații suport) și obținere avize, acorduri, autorizații.

Valoare intervențiilor de mai sus se ridica la 1.969.080 lei fara TVA (2.343.205,20 lei cu TVA inclus).

Intocmit,

Serviciul Dezvoltare Locala si Managementul Proiectelor,

Serdin Roxana Maria

