



ORAȘUL ALEȘD CONSILIUL LOCAL

ALEȘD, STR. BOBĂLNA, NR. 3, COD 415100 JUD. BIHOR
C.I.F. 4348920
TEL: 0259-342539, FAX: 0259-342589
primaria.alesd@cjbihor.ro
www.alesd.ro



HOTĂRÂRE

privind aprobarea proiectului și a cheltuielilor legate de proiectul:
"Construire pistă de biciclete pe str. Husia și Castanilor din Orașului Aleșd"

Consiliul local al orașului Aleșd,

Luând act de aprobare al primarului orașului Aleșd, în calitate sa de inițiator, înregistrat sub nr. 6924 din 11.05.2022; raportul compartimentului de resort din cadrul aparatului de specialitate al primarului orașului Aleșd, înregistrat sub nr. 6958 din 12.05.2022 și de avizul comisiei buget a Consiliului local Aleșd;

Ținând seama de Ordinul nr. 999/2022 al MDLPA, pentru aprobarea Ghidului specific - Condiții de accesare a fondurilor europene aferente Planului național de redresare și reziliență în cadrul apelurilor de proiecte PNRR/2022/C10, componenta 10 - Fondul local;

Văzând dispozițiile art. 7 alin(2) și art. 1166 și următoarele din Legea nr. 287/2009 privind Codul civil, republicat, cu modificările și completările ulterioare, referitoare la contracte sau convenții;

Luând în considerare dispozițiile art. 44 alin(1) din Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare;

În baza dispozițiilor art. 129 alin(2) lit. b), alin(4) lit. d), alin(7) lit. k), art. 139 alin(1) și art. 196 alin(1) lit. "a" din OUG nr. 57/2019, privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare,

HOTĂRĂȘTE

ART 1. Se aprobă cererea de finanțare intitulată „**CONSTRUIRE PISTĂ DE BICICLETE PE STRADA HUSIA ȘI CASTANILOR DIN ORAȘUL ALEȘD**”, în vederea depunerii/participării în cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență, Componenta C10 – Fondul Local.

ART. 2. Se aprobă Nota de fundamentare a investiției „**CONSTRUIRE PISTĂ DE BICICLETE PE STRADA HUSIA ȘI CASTANILOR DIN ORAȘUL ALEȘD**”, document anexat și considerat parte integrantă a prezentei Hotărâri.

ART. 3. Se aprobă valoarea totală a proiectului „**CONSTRUIRE PISTĂ DE BICICLETE PE STRADA HUSIA ȘI CASTANILOR DIN ORAȘUL ALEȘD**”, în cuantum de **1.529.311,74 lei (fără TVA), respectiv 1.816.649,73 lei (cu TVA inclus)**, din care:

- valoarea aferentă investiției: **1.529.311,74 lei (fără TVA)**
- valoarea stațiilor de încărcare : **0,00 lei (fără TVA)**

ART 4. Sumele reprezentând cheltuieli conexe (inclusiv eventuale cheltuieli

neeligibile) ce pot apărea pe durata implementării proiectului „**CONSTRUIRE PISTĂ DE BICICLETE PE STRADA HUSIA ȘI CASTANILOR DIN ORAȘUL ALEȘD**”, pentru implementarea proiectului în condiții optime, cât și sumele aferente cheltuielilor de sustenabilitate, menținere, întreținere, funcționare și exploatare a investiției după încheierea proiectului, se vor asigura din bugetul local al Orașului Aleșd.

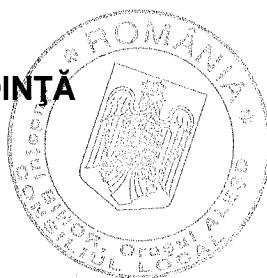
ART 5. Se aprobă Nota conceptuală – descrierea sumară a investiției „**CONSTRUIRE PISTĂ DE BICICLETE PE STRADA HUSIA ȘI CASTANILOR DIN ORAȘUL ALEȘD**”, document anexat și considerat parte integrantă a prezentei Hotărâri.

ART 6. Se vor asigura toate resursele financiare necesare implementării proiectului în condițiile rambursării/ decontării ulterioare a cheltuielilor din instrumente structurale.

ART 7. Se împuternicește dl. Todoca Ioan Coloman – primarul orașului Aleșd, să semneze toate actele necesare și contractul de finanțare în numele Orașului Aleșd.

ART 8. Prezenta hotărâre va fi comunicată cu: Instituția Prefectului Județul Bihor, primarul orașului Aleșd, compartimentul implementare proiecte și va fi adusă la cunoștința publică prin publicare pe site-ul propriu Primăriei Orașului Aleșd

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ
JOLDEA IOAN



CONTRASEMNEAZĂ
SECRETAR GENERAL al orașului
LAURAN NICOLETA



Aleșd, 13 mai 2022

Nr. 58

Hotărârea a fost adoptată în unanimitate cu 17 voturi din 17 consilieri prezenți și 17 în funcție

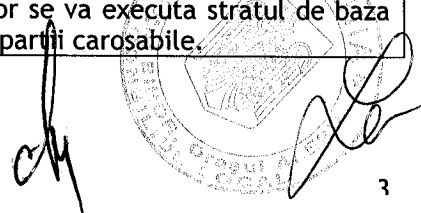
Anexa la HCL nr. 58 din 13.05.2022

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

<i>Planului Național de Redresare și Reziliență, Componenta 10 - Fondul Local, Investiția I.1.4</i>	Titlu apel proiect CONSTRUIRE PISTĂ DE BICICLETE PE STRADA HUSIA ȘI CASTANILOR DIN ORAȘUL ALEȘD
1. Descrierea pe scurt a situației actuale (date statistice, elemente specifice, etc.)	Amplasamentul pistei de biciclete se suprapune cu amplasamentul celor doua strazi din orasul Alesd: strada Castanilor si strada Husia. Suprafata totala a amprizei celor doua strazi este de 11.694mp In prezent cele doua strazi pe care urmeaza sa se amenajazeze pista de biciclete (strada Castanilor si strada Husia) sunt strazi pentru trafic usor de clasa tehnica V, cu o banda de circulatie. Ambele strazi au declivitati pronuntate, de circa 10-12% fiind situate in zona de dealuri din nordul orasului Alesd. Strada Castanilor asigura accesul la Cimitirul orasului, in vreme ce strada Husia asigura accesul la locuintele situate pe partea stanga a strazii. Ambele strazi asigura accesul la terenurile agricole situate in partea superioara a dealului, unde exista amenajari de livezi, vii si terenuri arabile. De asemenea, prin intermediul străzilor Bucegi și Viilor, se realizează conectivitatea zonei la celelalte cartiere ale orașului. Ambele strazi sunt modernizate pe partea de inceput la racordarea cu strazile Viilor si Bucegi, pe o latime de 2,50 - 3,50m. Imbracamintea bituminoasa este degradata si imbatranita. In restul traseului strazile sunt pietrite cu balast si piatra sparta, sau cu pietris concasat, insa starea de viabilitate este proasta. Planeitatea este deficitara, iar scurgerea apelor nu se realizeaza corespunzator, apele meteorice siroind pe partea carosabila si spaland pietruirea existenta. Pe partea superioara a strazilor, spre culmea dealului, pe sectoarele finale ale strazilor pietruirea este sumara si innoroita. Pe vreme umeda aceste sectoare sunt greu accesibile.
2. Necesitatea și oportunitatea investiției pentru care se aplică	Principala necesitate o reprezintă creșterea mobilității urbane ca modalitate de asigurare a diferitelor opțiuni de transport tuturor cetățenilor, astfel încât să permită accesul la destinații și servicii esențiale. Investiția este necesară deoarece sprijină cu un coeficient de 100% obiectivul privind atenuarea schimbărilor climatice, fiind astfel considerată conformă cu principiul DNSH în ceea ce privește acest obiectiv. Investiția propusă susține mobilitatea urbană verde prin asigurarea infrastructurii pentru transportul verde de tip velo în localitatea Aleșd. Investiția nu are un impact previzibil semnificativ asupra obiectivului de mediu privind adaptarea la schimbările climatice, luând în considerare efectele directe și efectele primare indirecte de pe parcursul implementării. Funcție de amplasarea investiției, vor fi determinate vulnerabilitățile din punct de vedere al condițiilor de mediu/climatice (inundații, ploi torențiale, temperaturi extreme,

		etc). Proгноzele acestor vulnerabilități pe durata de viață a investiției vor fi avute în vedere în faza de proiectare, cu impact asupra soluțiilor tehnice selectate. Totodată se va urmări ca soluțiile de adaptare să nu afecteze în mod negativ eforturile de adaptare sau nivelul de reziliență la riscurile fizice legate de climă a altor persoane, a naturii, a activelor și a altor activități economice și să fie în concordanță cu eforturile de adaptare la nivel local. Investiția are un impact previzibil nesemnificativ asupra acestui obiectiv de mediu, ținând seama atât de efectele directe, cât și de cele primare indirecte pe întreaga durată a ciclului de viață. În perioada de operare nu vor fi generate deșeuri periculoase. Se vor asigura toate facilitățile necesare depozitării/stocării temporare a deșeurilor generate până la valorificarea sau eliminarea definitivă. Investiția nu are un impact previzibil semnificativ asupra obiectivului de mediu privind prevenirea și controlul poluării aerului, apei și solului, luând în considerare efectele directe și efectele primare indirecte de pe parcursul implementării. Investiția nu are un impact previzibil semnificativ asupra obiectivului de mediu privind protecția și refacerea biodiversității și ecosistemelor, luând în considerare efectele directe și efectele primare indirecte ale investiției. Amplasamentul propus NU se suprapune cu zone sensibile din punctul de vedere al biodiversității sau în apropierea acestora (rețeaua de arii protejate Natura 2000, siturile naturale înscrise pe Lista patrimoniului mondial UNESCO și principalele zone de biodiversitate, precum și alte zone protejate etc).
3.	Corelarea cu proiecte deja implementate la nivel local	Nu e cazul.
4.	Corelarea cu proiecte în curs de implementare de la nivel local	Prezentul obiectiv de investiții este deosebit de important deoarece se încadrează într-un concept integrat la nivelul orașului Aleșd și aducem în argumentație proiectul implementat prin Programul Operațional Regional, Axa 13, SMIS 123116 prin sunt în fază de execuție: 1 cantină socială modernizată și dotată 1 teren multisport construit în suprafață de 558 mp 1 centru de zi pentru copiii romi extins, modernizat și dotat 1 shared - space (pietonal/biciclete/auto) de 0.265 km
5.	Corelarea cu celelalte proiecte pentru care se aplică la finanțare	Prezentul proiect este în perfectă corelare cu proiectul „EFICIENTIZARE ENERGETICA A COLEGIULUI „AL. ROMAN” DIN ORASUL ALESD” este în strânsă legătură deoarece face parte din același deziderat de reducere a emisiilor de CO2. Referitor la proiectul „„EFICIENTIZARE ENERGETICA INSTITUȚIE DE ÎNVĂȚĂMÂNT PREȘCOLAR - CREȘĂ ȘI GRĂDINIȚĂ ÎN ORAȘUL ALEȘD””, și cu acesta este în strânsă legătură deoarece face parte din același deziderat de reducere a emisiilor de CO2. În ceea ce privește proiectul ”TRANSPUNEREA ÎN FORMAT GIS A PLANULUI URGANISCTIC GENERAL AL ORAȘULUI ALEȘD” având în vedere faptul că acesta va oferi mai multă stabilitate și transparență investițiilor prin actualizarea în timp real a informațiilor privind mediul construit, considerăm că sunt de asemenea în corelare, ambele având în vedere mediul construit.
6.	Efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investiții	Construirea pistei de biciclete se va realiza ca un traseu închis, care porneste din strada Bucegi, continua pe strada Castanilor, urca pe langa Cimitirul orasului pana pe culmea dealului, dupa care se intoarce si coboara spre baza dealului pe strada Husia, finalizandu-se pe strada Husia. Prin realizarea acestei piste de

		biciclete se obtin mai multe efecte pozitive: - se accesibilizeaza zona superioara a orasului, situata la partea superioara a dealului - se creaza o cale de acces pentru proprietari si lucratori la parcelele agricole amenajate ca vii si livezi, pentru intretinerea carora este necesara multa manopera si mai putin utilaje agricole - se realizeaza o pista de biciclete cu rol de agrement, care va permite punerea in valoare a punctului de belvedere situat pe culmea dealului.
7.	Modul de îndeplinire a condițiilor aferente investițiilor	La elaborarea conceptului s-au avut în vedere prevederile/recomandările Ghidului de proiectare a infrastructurii pentru biciclete în vederea asigurării viabilității infrastructurii. Prin investitie se preconizeaza realizarea unei piste de biciclete destinate mijloacelor de locomotie nepoluante: biciclete, trotinete, scutere electrice. Pista va fi utilizata in acelasi timp si de pietoni, fie rezidenti pe cele doua strazi, fie persoane care utilizeaza pista in scop de agrement sau practicarea de diferite sporturi: alergare, jogging, tracking, etc. Lungimea totala a pistei de biciclete este egala cu lungimea insumata a celor doua strazi, $L = 1610m$ Latimea pistei de biciclete este de 3,00m, pentru doua sensuri de circulatie. Colectarea si evacuarea apelor meteorice se va rezolva prin rigole semicarosabile care vor incadra pista de biciclete pe ambele parti, realizate din prefabricate de beton simplu. Rigolele se vor monta pe sectoarele de strada unde nu exista dispozitivele adecvate, respectiv pe lungimea de 1340m. Pe restul lungimii de 270m exista santuri si rigole pereate cu beton. Pe o lungime de 300m, acolo unde strada se gaseste in profil mixt sau debleu, pe partea strazii situata intr-un debleu cu versant abrupt se vor monta rigole prefabricate ranforsate, din beton armat, care au si rolul de sprijinire al versantului. In profil transversal pista de biciclte va avea panta unica cu valoarea de 2% si latimea de 3,00m. Axul pistei se va marca cu vopsea de marcaj pe carosabil. Pentru cresterea vizibilitatii pistei se vor trasa si marcajele de margine cu marcaj continuu. Pe tronsoanele in profil mixt, unde rambleele prezinta taluze accentuate, se vor prevedea parapete metalice specifice, din teava rotunda zincata, care sa previna iesirea periculoasa a biciclistilor in afara pistei. Lungimea preconizata a acestor parapete este de 150m. Structura rutiera prevazuta pentru pista de biciclete va fi dimensionata pentru un trafic foarte usor, care accidental poate sa suporte si autovehicule cu greutatea totala pana la 7,00 tone. Totusi accesul acestora pe pista va fi interzis. Pe tronsoanele deja modernizate, situate pe portiunile de inceput ale celor doua strazi (570m pe strada Castanilor si 120m pe strada Husia) se va reabilita imbracamintea degradata, prin urmatoarele lucrari: refacerea structurilor burdusite, badijonarea fisurilor si crapaturilor, covor subtire de regenerare pe suprafetele imbatranite. Pe tronsoanele nemodernizate se va utiliza zestrea existenta a strazii - pietruirea executata - si se va executa un strat de baza, cu rol de strat de nivelare si reprofilare a strazii, din piatra sparta cu grosimea medie de 10cm. Peste stratul de baza se va executa imbracamintea bituminoasa intr-un singur strat din beton asfaltic tip BA16 cu grosimea de 5cm. Daca latimea pietruirii este mai mica de 3,00 m se va proceda la largirea fundatiei de piatra prin practicarea unei casete cu adancimea de 30cm, care se va umplecu balast compactat. Ulterior se va executa stratul de baza din piatra sparta pe toata latimea partii carosabile.

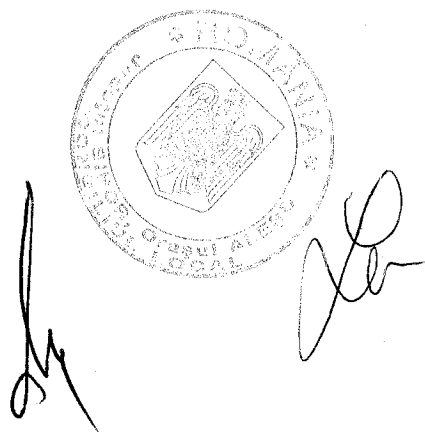


		Pista de biciclete va avea doua sensuri de circulatie, cu latimea totala de 3,00m, separate prin marcaj axial. Se vor marca pe suprafata carosabila sensurile de parcurs prin sageti, precum si simbolul bicicletei. Se va instala semnalizarea verticala, materializata prin indicatoare rutiere. Se va interzice accesul autovehiculelor pe pista de biciclete; accesul pietonilor va fi permis. Se vor instala parapetele de protectie, impotriva parasirii pistei de biciclete in punctele periculoase.
8.	Descrierea procesului de implementare	După semnarea contractului de finanțare proiectul va intra în etapa de implementare. Demararea acesteia se va concretiza printr-un comunicat de presă care va conține toate elementele de identificare ale proiectului și ale finanțatorului și va prezenta scopul investiției. Se vor achiziționa servicii de management de proiect. Se va realiza procedura de achiziție aferentă elaborării SF și elaborării PT, astfel încât în termen de 6 luni de la data intrării în vigoare a contractului documentația SF să fie finalizată. După semnarea procesului de predare primire a SF, se va proceda la aprobarea prin HCL a documentației tehnice. Se va elabora Proiectul tehnic în termen de 12 luni de la data intrării în vigoare a contractului de finanțare. După finalizarea PT acesta va trece prin procesul de verificare tehnică a proiectării, în baza unui contract de servicii de verificare tehnică. Se va realiza procedurile de achiziție aferente selectării executantului lucrării și a serviciilor de dirigenție de șantier. Se vor realiza lucrările în conformitate cu PT, acestea fiind verificate de către dirigențele de șantier. Tot procesul de implementare al proiectului va fi însoțit de servicii de management a proiectului implementat iar cererile de rambursare vor fi însoțite de rapoarte de audit financiar independent. Pe toată perioada de implementare a proiectului va fi monitorizată atingerea milestones-urilor și orientarea spre atingerea indicatorilor propuși. Finalizarea proiectului se va concretiza prin amplasarea de plăcuțe de promovare și prin publicarea unui comunicat de presă care va evidenția atingerea rezultatelor și a obiectivelor propuse prin proiect.
9.	Alte informații	În cazul în care nu se intervine pentru amenajarea caii de acces pentru biciclete se va mentine starea actuala, care obliga utilizarea autovehiculelor rutiere pentru accesul la culturile agricole de vii si livezi. În cazul perioadelor de timp umede caile de acces existente devin impracticabile pentru autovehicule.

NUME SI PRENUME **TODOCA IOAN COLOMAN**

DATA **12.05.2022**

SEMNĂTURA



The image shows a handwritten signature in black ink. To the right of the signature is a circular official stamp. The stamp contains the text 'ROMANIA' at the top, 'Județul Botoșani' on the left, and 'Consiliul Local' at the bottom. In the center of the stamp is a diamond-shaped emblem with a star and some text inside.

NOTĂ CONCEPTUALĂ

1. Informații generale privind obiectivul de investiții propus

- 1.1. Denumirea obiectivului de investiții: „Construire pista de biciclete pe strada Husia si Castanilor din orasul Alesd”
- 1.2. Ordonator principal de credite/investitor: Consiliul Local oras Alesd
- 1.3. Ordonator de credite (secundar/terțiar)
- 1.4. Beneficiarul investiției: Orasul Alesd

2. Necesitatea și oportunitatea obiectivului de investiții propus

Principala necesitate o reprezintă creșterea mobilității urbane ca modalitate de asigurare a diferitelor opțiuni de transport tuturor cetățenilor, astfel încât să permită accesul la destinații și servicii esențiale.

Investiția este necesară deoarece sprijină cu un coeficient de 100% obiectivul privind atenuarea schimbărilor climatice, fiind astfel considerată conformă cu principiul DNSH în ceea ce privește acest obiectiv.

Investiția propusă susține mobilitatea urbană verde prin asigurarea infrastructurii pentru transportul verde de tip velo în localitatea Aleșd. Investiția nu are un impact previzibil semnificativ asupra obiectivului de mediu privind adaptarea la schimbările climatice, luând în considerare efectele directe și efectele primare indirecte de pe parcursul implementării.

Funcție de amplasarea investiției, vor fi determinate vulnerabilitățile din punct de vedere al condițiilor de mediu/climatice (inundații, ploi torențiale, temperaturi extreme, etc).

Proгноzele acestor vulnerabilități pe durata de viață a investiției vor fi avute în vedere în faza de proiectare, cu impact asupra soluțiilor tehnice selectate.

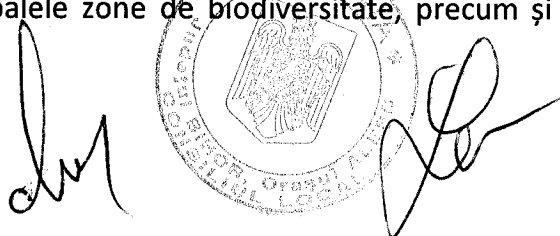
Totodată se va urmări ca soluțiile de adaptare să nu afecteze în mod negativ eforturile de adaptare sau nivelul de reziliență la riscurile fizice legate de climă a altor persoane, a naturii, a activelor și a altor activități economice și să fie în concordanță cu eforturile de adaptare la nivel local. Investiția are un impact previzibil nesemnificativ asupra acestui obiectiv de mediu, ținând seama atât de efectele directe, cât și de cele primare indirecte pe întreaga durată a ciclului de viață.

În perioada de operare nu vor fi generate deșeuri periculoase. Se vor asigura toate facilitățile necesare depozitării/stocării temporare a deșeurilor generate până la valorificarea sau eliminarea definitivă.

Investiția nu are un impact previzibil semnificativ asupra obiectivului de mediu privind prevenirea și controlul poluării aerului, apei și solului, luând în considerare efectele directe și efectele primare indirecte de pe parcursul implementării.

Investiția nu are un impact previzibil semnificativ asupra obiectivului de mediu privind protecția și refacerea biodiversității și ecosistemelor, luând în considerare efectele directe și efectele primare indirecte ale investiției. Amplasamentul propus NU se suprapune cu zone sensibile din punctul de vedere al biodiversității sau în apropierea acestora (rețeaua de arii protejate Natura 2000, siturile naturale înscrise pe Lista patrimoniului mondial UNESCO și principalele zone de biodiversitate, precum și alte zone protejate etc).

2.1. Scurtă prezentare privind:



a) deficiențe ale situației actuale;

În prezent cele două strazi pe care urmează să se amenajeze pista de biciclete (strada Castanilor și strada Husia) sunt strazi pentru trafic ușor de clasă tehnică V, cu o bandă de circulație.

Ambele strazi au declivități pronunțate, de circa 10-12% fiind situate în zona de dealuri din nordul orașului Aleșd.

Strada Castanilor asigură accesul la Cimitirul orașului, în vreme ce strada Husia asigură accesul la cele câteva locuințe situate pe partea stângă a strazii. Ambele strazi asigură accesul la terenurile agricole situate în partea superioară a dealului, unde există amenajări de livezi, vii și terenuri arabile.

Ambele strazi sunt modernizate pe partea de început la racordarea cu strazile Viilor și Bucegi, pe o lățime de 2,50 – 3,50m. Îmbracamintea bituminoasă este degradată și îmbătrânită. În restul traseului strazile sunt pietrite cu balast și piatră spartă, sau cu pietris concasat, însă starea de viabilitate este proastă. Planeitatea este deficitară, iar scurgerea apelor nu se realizează corespunzător, apele meteorice sîrînd pe partea carosabilă și spălând pietruirea existentă. Pe partea superioară a strazilor, spre culmea dealului, pe sectoarele finale ale strazilor pietruirea este sumară și înnoită. Pe vreme umedă aceste sectoare sunt greu accesibile.

b) efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investiții; Construirea pistei de biciclete se va realiza ca un traseu închis, care porneste din strada Bucegi, continuă pe strada Castanilor, urcă pe lângă Cimitirul orașului până pe culmea dealului, după care se întoarce și coboară spre baza dealului pe strada Husia, finalizându-se pe strada Husia. Prin realizarea acestei piste de biciclete se obțin mai multe efecte pozitive:

- se accesibilizează zona superioară a orașului, situată la partea superioară a dealului
- se creează o cale de acces pentru proprietari și lucrători la parcelele agricole amenajate ca vii și livezi, pentru întreținerea cărora este necesară multă muncă și mai puțin utilaje agricole
- se realizează o pista de biciclete cu rol de agrement, care va permite punerea în valoare a punctului de belvedere situat pe culmea dealului.

c) impactul negativ previzionat în cazul nerealizării obiectivului de investiții. În cazul în care nu se intervine pentru amenajarea căii de acces pentru biciclete se va menține starea actuală, care obligă utilizarea autovehiculelor rutiere pentru accesul la culturile agricole de vii și livezi. În cazul perioadelor de timp umede căile de acces existente devin impracticabile pentru autovehicule.

2.2. Prezentarea, după caz, a obiectivelor de investiții cu aceleași funcțiuni sau funcțiuni similare cu obiectivul de investiții propus, existente în zonă, în vederea justificării necesității realizării obiectivului de investiții propus:

Prezentul obiectiv de investiții este deosebit de important deoarece se încadrează într-un concept integrat la nivelul orașului Aleșd și aducem în argumentație proiectul implementat prin Programul Operațional Regional, Axa 13, SMIS 123116 prin sunt în fază de execuție:

1 cantină socială modernizată și dotată

1 teren multisport construit în suprafață de 558 mp

1 centru de zi pentru copiii romi extins, modernizat și dotat

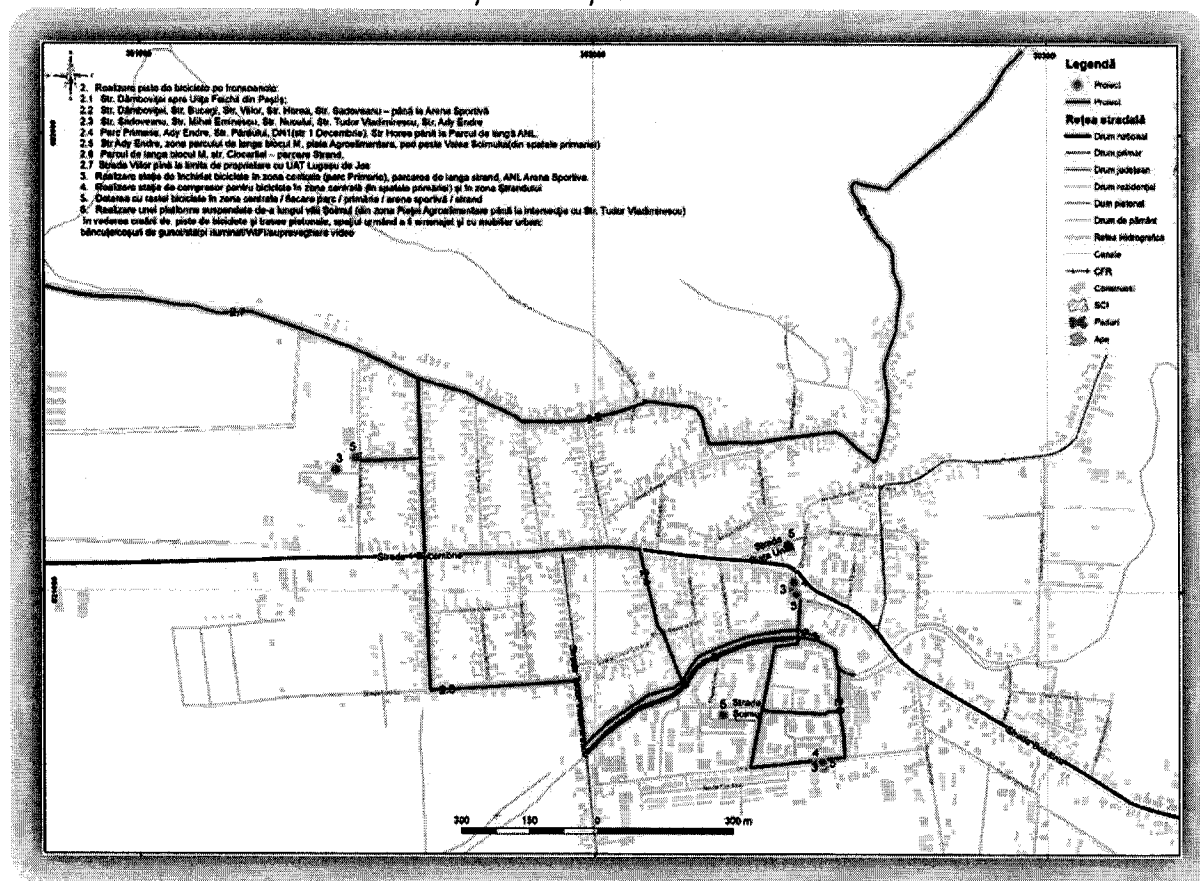
1 shared – space (pietonal/biciclete/auto) de 0.265 km

2.3. Existența, după caz, a unei strategii, a unui master plan ori a unor planuri similare, aprobate prin acte normative, în cadrul cărora se poate încadra obiectivul de investiții



propus:

Planul de Mobilitate Urbană a Oraşului Aleşdi:



Reţeaua velo - propunere. Sursa: planşele consultantului

2.4. Existenţa, după caz, a unor acorduri internaţionale ale statului care obligă partea română la realizarea obiectivului de investiţii

În Planul de Acţiune pentru Mobilitatea Urbană, publicat în 2009, Comisia Europeană a propus accelerarea adoptării Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă în Europa, oferind material îndrumător, promovând schimbul de bune practici, identificând puncte de referinţă şi susţinând activităţile educaţionale pentru profesioniştii din domeniul mobilităţii urbane. Miniştrii transporturilor din UE susţin dezvoltarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă. Concluziile Planului de Acţiune pentru Mobilitatea Urbană sunt: Consiliul Uniunii Europene susţine "dezvoltarea Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă pentru oraşe şi zone metropolitane [...] şi încurajează dezvoltarea stimulentele de tipul expertizelor şi schimbului de informaţii, pentru crearea unor astfel de planuri."

Comisia Europeană a emis Cartea Albă a Transporturilor "Foaie de Parcurş pentru un Spaţiu European Unic al Transporturilor – Către un sistem de transport competitiv şi eficient din punct de vedere al resurselor" (COM(2011) 0144 final). Cartea Albă a Transporturilor propune spre examinare posibilitatea transformării Planurilor de Mobilitate Durabilă într-un proces de elaborare obligatoriu pentru oraşe de o anumită dimensiune, în conformitate cu standardele naţionale bazate pe liniile directoare ale UE. De asemenea, sugerează explorarea unei legături între dezvoltarea regională şi fondurile de coeziune şi oraşe şi regiuni care au prezentat un certificat de

Audit al Performanței și Durabilității Mobilității Urbane. Documentul prezintă o foaie de parcurs pentru 40 de inițiative concrete, implementate până în 2020 care vor contribui la creșterea mobilității, înlăturarea barierelor majore în domenii-cheie, reducerea consumului de combustibil și creșterea numărului de locuri de muncă. În același timp, propunerile sunt realizate pentru a reduce dependența Europei de importurile de petrol și pentru a reduce emisiile de carbon în transport cu 60% până în 2050. Astfel, țintele principale de atins includ, printre altele:

- dispariția progresivă a utilizării autovehiculelor care folosesc combustibil convențional în orașe;
- utilizarea în pondere de 40% a combustibililor de tip durabil, cu emisii reduse de carbon în domeniul aviației;
- reducerea cu cel puțin 40% a emisiilor de carbon în transporturi;
- transportul feroviar și naval să preia 50% din călătoriile de distanță medie realizate pe căi rutiere.

Toate acestea vor trebui să contribuie la o reducere de 60% a emisiilor de carbon în transporturi.

În context urban, Carta Albă stabilește o strategie mixtă implicând amenajarea teritoriului, sisteme de tarifyare, servicii eficiente de transport public și infrastructură pentru modurile de transport nemotorizat.

Documentul recomandă ca orașele care depășesc o anumită dimensiune să dezvolte planuri de mobilitate urbană, pe deplin aliniate cu Planuri Integrate de Dezvoltare Urbană.

Sub titlul de "mobilitate urbană integrată", Carta Albă stabilește următorul obiectiv: Stabilirea unor proceduri și mecanisme de sprijin financiar la nivel european, pentru pregătirea Auditurilor pentru mobilitate urbană, precum și a planurilor de mobilitate urbană, înființarea unui Grafic European de Performanță a Mobilității Urbane, bazat pe obiective comune.

2.5. Obiective generale, preconizate a fi atinse prin realizarea investiției; Realizarea pistei de biciclete va conduce la accesibilizarea proprietatilor situate de-a lungul celor doua strazi: strada Castanilor si strada Husia. Traseul inchis al pistei de biciclete se constituie si ca un traseu de agrement pentru posesorii de biciclete. In fapt traseul modernizat care urmeaza a fi construit se adreseaza tuturor mijloacelor usoare de transport (biciclete, trotinete, scutere) dar si pietonilor.

OBIECTIV GENERAL:

Aport direct la creșterea mobilității urbane ca modalitate de asigurare a diferitelor opțiuni de transport tuturor cetățenilor, astfel încât să permită accesul la destinații și servicii esențiale.

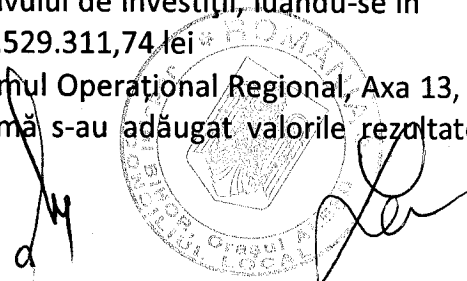
OBIECTIV SPECIFIC:

Lucrări de construcție pentru realizarea/modernizarea infrastructurii pentru biciclete/mijloace de transport nemotorizate în orașul Aleșd.

3. Estimarea suportabilității investiției publice

3.1. Estimarea cheltuielilor pentru execuția obiectivului de investiții, luându-se în considerare, după caz: Costul estimat, fara TVA: 1.529.311,74 lei

- costurile unor investiții similare realizate: Programul Operațional Regional, Axa 13, SMIS 123116: 1.323.669,92 lei + TVA. La această sumă s-au adăugat valorile rezultate din



ajustarea prețului materialelor.

- standarde de cost pentru investiții similare.

Standardul de cost constituie document de referință, cu rol de ghidare în promovarea obiectivelor de investiții finanțate din fonduri publice. Standardul de cost se referă la cheltuielile cuprinse în cap. 4 "Cheltuieli pentru investiția de bază" din Metodologia privind elaborarea devizului general pentru obiective de investiții și lucrări de intervenții, aprobată prin HG 907/2016. La stabilirea costului investiției de bază s-au avut în vedere:

- analiza dispersiei costurilor unitare la obiective similare contractate în perioada 2020 - 2022;
- costul investiției de bază rezultat din rularea listelor cu cantități pe categorii de lucrări în prețuri la nivelul lunii ianuarie 2022.

Raportul special nr. 21/2012 al CCE, Comisia a subliniat în mod clar că investițiile în eficiența energetică sunt specifice fiecărui proiect și sunt legate de o serie de factori (starea clădirii, condițiile climatice, costurile forței de muncă, cheltuielile cu energia, costurile materialelor, tipul de utilizare etc.) care nu pot fi standardizați. Prin urmare, Comisia nu poate stabili, la nivelul UE, un cost standard al investiției per unitate sau o definiție a unei perioade standard de recuperare a investiției. Astfel, renovările integrate sau aprofundate sunt de obicei costisitoare și acest lucru are un impact semnificativ asupra costului unitar și asupra perioadei de recuperare a investiției. Introducerea unei perioade simple maxime acceptabile de recuperare a investiției ar putea fi un factor de descurajare a renovărilor aprofundate.

S-a considerat standard de cost prevederea din ghidul solicitantului.

3.2. Estimarea cheltuielilor pentru proiectarea, pe faze, a documentației tehnico-economice aferente obiectivului de investiție, precum și pentru elaborarea altor studii de specialitate în funcție de specificul obiectivului de investiții, inclusiv cheltuielile necesare pentru obținerea avizelor, autorizațiilor și acordurilor prevăzute de lege: Cost estimat: 37.654,05 lei

3.3. Surse identificate pentru finanțarea cheltuielilor estimate (în cazul finanțării nerambursabile se va menționa programul operațional/axa corespunzătoare, identificată) : PNRR și POR.

4. Informații privind regimul juridic, economic și tehnic al terenului și/sau al construcției existente Ampriza proiectată a lucrărilor destinate pistei de biciclete se afla în întregime pe domeniul public aparținând orașului Alesd, reprezentat de traseul celor două străzi, și anume: nr. Cadastral 106320, S=2920mp, nr. Cadastral 104822, S=4121mp, nr. Cadastral 105117, S=4653mp.

5. Particularități ale amplasamentului/amplasamentelor propus(e) pentru realizarea obiectivului de investiții:

a) descrierea succintă a amplasamentului/amplasamentelor propus(e) (localizare, suprafața terenului, dimensiuni în plan); Amplasamentul pistei de biciclete se suprapune cu amplasamentul celor două străzi din orașul Alesd: strada Castanilor și strada Husia. Suprafața totală a amprizei celor două străzi este de 11.694mp

b) relațiile cu zone învecinate, accesuri existente și/sau căi de acces posibile; Pista de biciclete porneste din strada Bucegi și se finalizează în strada Viilor. Pista este accesibilă și din partea superioară a dealului prin drumurile vicinale ce merg pe culmea dealului

c) surse de poluare existente în zonă; Nu există surse, în afara surselor de încălzire ale locuințelor, care produc fum, cenusa, etc.

- d) particularități de relief; Traseul pistei se desfășoară pe dealul Viilor; pista porneste și se finalizează la baza dealului, iar cele două ramuri ale pistei urcă / coboară dealul menționat, cu declivități de 10-12%
- e) nivel de echipare tehnico-edilitară a zonei și posibilități de asigurare a utilităților; cele două străzi dispun de alimentare cu energie electrică; nu există rețele de distribuție apă sau gaze naturale; nu există rețea publică de canalizare menajeră sau pluvială
- f) existența unor eventuale rețele edilitare în amplasament care ar necesita relocare/protejare, în măsura în care pot fi identificate; Nu este cazul
- g) posibile obligații de servitute; Nu este cazul
- h) condiționări constructive determinate de starea tehnică și de sistemul constructiv al unor construcții existente în amplasament, asupra cărora se vor face lucrări de intervenții, după caz; Nu este cazul
- i) reglementări urbanistice aplicabile zonei conform documentațiilor de urbanism aprobate - plan urbanistic general/plan urbanistic zonal și regulamentul local de urbanism aferent;

1. REGIMUL JURIDIC:

Situarea terenului: *Teren în intravilan, proprietate publică.*

Dreptul de proprietate: *Orasul Alesd – Domeniul Public, cu titlu de proprietate.*

2. REGIMUL ECONOMIC:

Folosința actuală: *Teren cu drum pietruit și parțial asfaltat.*

Destinația propusă: *Ccrr - zona pentru cai de comunicație rutieră și pietonală.*

3. REGIMUL TEHNIC:

Terenul care face obiectul acestui certificat de urbanism reprezintă drumuri locale și se găsesc în UTR .1 - zona pentru cai de comunicație din Planul Urbanistic General al orașului Alesd. Conform R.G.U. al orașului Alesd se impune:

SUBZONE

Ccr - căi de comunicație rutiere

Ccf - căi de comunicație feroviară

• FUNCȚIUNEA DOMINANTĂ

- căi de comunicație și construcții care deservește în direct aceste zone

• FUNCȚIUNI COMPLEMENTARE

- servicii compatibile funcției de bază a zonei

- conducte de alimentare cu apă, canalizare, gaze, rețele electrice și de telecomunicații

• UTILIZARE FUNCȚIONALĂ

Utilizări permise

rețeaua de străzi din intravilan aparținând domeniului public

- lucrări de terasamente

- unități ale întreprinderilor de transporturi rutiere

- garaje și parcaje publice

Toate aceste amenajări se fac cu avizul organelor specializate ale administrației publice

În zona D.N. - la elaborarea autorizațiilor de construire se va avea în vedere ca documentația să conțină obligatoriu și avizul de la S.N.Tc. ROMTELECOM SA, Direcția de Telecomunicații Bihor.

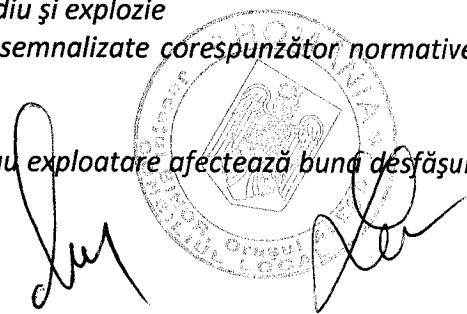
Utilizări admise cu condiții:

- incintele unităților de transporturi și garaje publice vor respecta măsurile și normele admisibile de poluare și de asigurare împotriva riscurilor de incendiu și explozie

- accesul carosabil și pietonal vor fi amenajate și semnalizate corespunzător normativelor și standardelor tehnice specifice

Utilizări interzise

- orice construcție care prin amplasare, configurație sau exploatare afectează buna desfășurare a



traficului sau prezintă riscuri de accidente.

- se interzice orice construcție în intersecții care afectează vizibilitatea

- traseele viitoarelor artere de circulație rutieră, propuse prin P.U.G., sunt zone cu interdicție de construcție

- se interzice orice lucrare care ar provoca alunecări de teren sau alte riscuri naturale (inundații)

• **CONDIȚII DE AMPLASARE ȘI CONFORMARE A CONSTRUCȚIILOR**

Pentru zona căilor de comunicație rutiere (Cer) se aplică prevederile R.G.U. art. 18

- amplasarea față de drumuri publice, respectiv zona drumului public, adică ampriza, fâșiile de siguranță și fâșiile de protecție se autorizează cu avizul conform al organelor de specialitate ale administrației publice. În zona D.N. - la elaborarea autorizațiilor de construire se va avea în vedere ca documentația să conțină obligatoriu și avizul de la S.N.Tc. ROMTELECOM SA, Direcția de Telecomunicații Bihor.

Pentru zonele de căi de comunicație, caracteristicile parcelei, amplasarea construcțiilor, regimul de înălțime indicatorii de P.O.T. și C.U.T., se fac conform necesităților tehnice și normelor specifice propuse în proiectele de specialitate.

Noile clădiri sau amenajările celor existente trebuie să nu afecteze caracterul zonei în care se amplasează. Organizarea incintelor de pe traseul drumurilor publice trebuie să aibă un aspect plăcut și să fie plantate cu garduri vii. Parcajele publice trebuie să fie amenajate și înconjurate cu plantații de garduri vii de 1,20 m înălțime. Construcția se va face în baza unui proiect întocmit în acest sens de către persoane autorizate, în conformitate cu prevederile Legii 50/1991 republicată. La proiectarea și executarea construcției se vor respecta toate prevederile noului Cod Civil referitoare la proprietăți, vecinătăți și retrageri față de limitele laterale și posterioare ale parcelei (art. 612-615). Este obligatorie plantarea de perdele verzi perimetrare ($H_{min}=1.50m$). În zona există rețeaua publică de energie electrică.

j) existența de monumente istorice/de arhitectură sau situri arheologice pe amplasament sau în zona imediat învecinată; existența condiționărilor specifice în cazul existenței unor zone protejate. Nu este cazul

6. Descrierea succintă a obiectivului de investiții propus, din punct de vedere tehnic și funcțional:

a) destinație și funcțiuni; Prin investiție se preconizează realizarea unei piste de biciclete destinate mijloacelor de locomotie nepoluante: biciclete, trotinete, scutere electrice. Pista va fi utilizată în același timp și de pietoni, fie rezidenți pe cele două străzi, fie persoane care utilizează pista în scop de agrement sau practicarea de diferite sporturi: alergare, jogging, tracking, etc.

b) caracteristici, parametri și date tehnice specifice, preconizate;

Lungimea totală a pistei de biciclete este egală cu lungimea însumată a celor două străzi, $L = 1610m$

Latimea pistei de biciclete este de 3,00m, pentru două sensuri de circulație.

Colectarea și evacuarea apelor meteorice se va rezolva prin rigole semicarosabile care vor încadra pista de biciclete pe ambele părți, realizate din prefabricate de beton simplu. Rigolele se vor monta pe sectoarele de stradă unde nu există dispozitivele adecvate, respectiv pe lungimea de 1340m. Pe restul lungimii de 270m există santuri și rigole pereate cu beton. Pe o lungime de 300m, acolo unde strada se găsește în profil mixt sau debleu, pe partea străzii situată într-un debleu cu versant abrupt se vor monta rigole prefabricate ranforsate, din beton armat, care au și rolul de sprijinire al versantului.

În profil transversal pista de biciclete va avea panta unică cu valoarea de 2% și latimea de 3,00m. Axul pistei se va marca cu vopsea de marcaj pe carosabil. Pentru creșterea

vizibilitatii pistei se vor trasa si marcajele de margine cu marcaj continuu.

Pe tronsoanele in profil mixt, unde rambleele prezinta taluze accentuate, se vor prevedea parapete metalice specifice, din teava rotunda zincata, care sa previna iesirea periculoasa a biciclistilor in afara pistei. Lungimea preconizata a acestor parapete este de 150m.

Structura rutiera prevazuta pentru pista de biciclete va fi dimensionata pentru un trafic foarte usor, care accidental poate sa suporte si autovehicule cu greutatea totala pana la 7,00 tone. Totusi accesul acestora pe pista va fi interzis.

Pe tronsoanele deja modernizate, situate pe portiunile de inceput ale celor doua strazi (570m pe strada Castanilor si 120m pe strada Husia) se va reabilita imbracamintea degradata, prin urmatoarele lucrari: refacerea structurilor burdusite, badijonarea fisurilor si crapaturilor, covor subtire de regenerare pe suprafetele imbatranite.

Pe tronsoanele nemodernizate se va utiliza zestrea existenta a strazii – pietruirea executata – si se va executa un strat de baza, cu rol de strat de nivelare si reprofilare a strazii, din piatra sparta cu grosimea medie de 10cm. Peste stratul de baza se va executa imbracamintea bituminoasa intr-un singur strat din beton asfaltic tip BA16 cu grosimea de 5cm. Daca latimea pietruirii este mai mica de 3,00m se va proceda la largirea fundatiei de piatra prin practicarea unei casete cu adancimea de 30cm, care se va umplecu balast compactat. Ulterior se va executa stratul de baza din piatra sparta pe toata latimea partii carosabile.

c) durata minimă de funcționare apreciată corespunzător destinației/funcțiunilor propuse; Durata de executie a investitiei este de 4 luni. Durata de functionare a investitiei, pana la urmatoarea interventie de reparatie capitala este de 25 de ani.

d) nevoi/solicitări funcționale specifice. Pista de biciclete va avea doua sensuri de circulatie, cu latimea totala de 3,00m, separate prin marcaj axial. Se vor marca pe suprafata carosabila sensurile de parcurs prin sageti, precum si simbolul bicicletei. Se va instala semnalizarea verticala, materializata prin indicatoare rutiere. Se va interzice accesul autovehiculelor pe pista de biciclete; accesul pietonilor va fi permis. Se vor instala parapetele de protectie, impotriva parasirii pistei de biciclete in punctele periculaoase

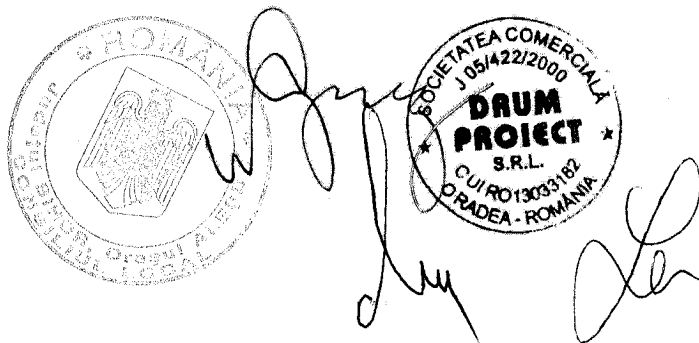
7. Justificarea necesității elaborării, după caz, a:

- studiului de prefezabilitate, în cazul obiectivelor/proiectelor majore de investiții; Nu este cazul
- expertizei tehnice și, după caz, a auditului energetic ori a altor studii de specialitate, audituri sau analize relevante, inclusiv analiza diagnostic, în cazul intervențiilor la construcții existente. Nu este cazul
- unui studiu de fundamentare a valorii resursei culturale referitoare la restricțiile și permisivitățile asociate cu obiectivul de investiții, în cazul intervențiilor pe monumente istorice sau în zone protejate. Nu este cazul

Data mai 2022

Intocmit,

ing. Nicolae Gageanu



The image shows two official stamps and two handwritten signatures. On the left is a circular stamp of Romania, featuring the coat of arms and the text 'ROMANIA' and 'ROMANIA'. To its right is a circular stamp of 'DRUM PROIECT S.R.L.' with the text 'SOCIETATE COMERCIALA', 'J 05/422/2000', 'CUI RO13033182', and 'ORADEA - ROMANIA'. Two handwritten signatures are written over the stamps.