

ROMÂNIA
JUDEȚUL PRAHOVA
CONSILIUL LOCAL BREAZA

HOTĂRÂRE

pentru modificarea și completarea HCL nr.190/13.10.2022, privind aprobarea proiectului, a notei de fundamentare, precum și descrierea sumară a investiției, aferente obiectivului „Dezvoltarea infrastructurii pentru transport verde –Construire traseu pistă pentru biciclete în orașul Breaza”, pentru a fi depus la finanțare în cadrul Programului Planul Național de Redresare și Reziliență al proiectului aferent Componenta 10 – Fondul Local – Investiția I.1 – Mobilitate urbană durabilă - I.1.4 - Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – piste pentru biciclete la nivel local/metropolitan

Având în vedere referatul de aprobare nr.37.088/24.11.2022 formulat de Primarul orașului Breaza, dl.Novac Bogdan Cristian;

Ținând seama de:

- raportul de specialitate comun nr.37.091/24.11.2022 întocmit de Șef Serviciu Implementare proiecte, achiziții publice și investiții și reprezentant Birou urbanism și amenajarea teritoriului;
- avizul Comisiei pentru prognoză...buget finanțe, administrarea domeniului public și privat comerț și servicii din cadrul Consiliului Local al orașului Breaza;
- avizul Comisiei pentru amenajarea teritoriului și urbanism, turism, ecologie și protecția mediului;
- avizul nr.37.104/24.11.2022 al secretarului general al orașului Breaza;

În conformitate cu prevederile:

- art. 44, alin.1 din Legea 273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare, coroborat cu art.129 alin.(4), lit.d din OUG 57/2019 privind Codul Administrativ, cu modificările și completările ulterioare
- Ordinului ministrului dezvoltării,lucrărilor publice și administrației nr.999/2022 pentru aprobarea ghidului specific condiții de accesare a fondurilor europene aferente PNRR în cadrul apelurilor de proiecte, PNRR/2022/C10 componenta C10 -FONDUL LOCAL, publicat în monitorul oficial nr.467 bis din 10.05.2022,
- art. 129 alin. (7) lit. k raportat la alin. (2) lit. d din OUG nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare

În temeiul art.139 alin.(3), lit d, coroborat cu art.196, alin.(1) lit. a din OUG nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare;

Consiliul Local al orașului Breaza adoptă prezenta hotărâre:

ART.1 – Anexele 1 și 2 la HCL nr.190/13.10.2022, privind aprobarea proiectului, a notei de fundamentare, precum și descrierea sumară a investiției, aferente obiectivului „Dezvoltarea infrastructurii pentru transport verde –Construire traseu pistă pentru biciclete în orașul Breaza”, pentru a fi depus la finanțare în cadrul Programului Planul Național de Redresare și Reziliență al proiectului aferent Componenta 10 – Fondul Local – Investiția I.1 –

Mobilitate urbană durabilă - I.1.4 - Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – piste pentru biciclete la nivel local/metropolitan, se modifică și completează, conform Anexelor nr.1 și nr.2 la prezenta hotărâre.

ART.2- Celelalte prevederi cuprinse în HCL nr.190/13.10.2022 rămân nemodificate.

ART.3- Prezenta hotărâre se comunică Instituției Prefectului Prahova, Primarului orașului Breaza, Biroul urbanism și amenajarea teritoriului, Serviciul Financiar – contabil, Serviciului Implementare proiecte, achiziții publice și investiții.

Președinte de ședință,
Consilier local,
Mosor Alexandra Ramona



Contrasemnează,
Secretar general oraș,
Goran Maria-Cătălina



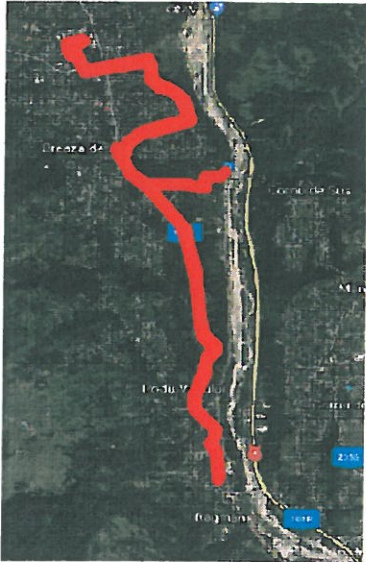
Breaza, 24 noiembrie 2022
Nr.217

Anexa nr.1 la HCL nr. 217 /24.11.2022

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

	<i>Planului Național de Redresare și Reziliență, Componenta 10 - Fondul Local, Investiția I.1 - Mobilitate urbană durabilă - I.1.4 - Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde - piste pentru biciclete la nivel local/metropolitan;</i>	Titlu apel proiect „Dezvoltarea infrastructurii pentru transport verde - Construire traseu pistă pentru biciclete în orașul Breaza ”
1.	Descrierea pe scurt a situației actuale (date statistice, elemente specifice, etc.)	Breaza este un oraș localizat în județul Prahova, regiunea Sud-Muntenia, România și se întinde pe o suprafață de 5.069 ha din care intravilan 2.166 ha și 2.902 ha în extravilan. Din punct de vedere administrativ, orașul Breaza are în componență următoarele localități: Breaza de Sus, Breaza de Jos, Gura Beliei, Nistorești, Frăsinet, Podu Corbului, Podu Vadului, Valea Târsei, Surdești, Irimești, Surdești. Populația orașului la recensământul din 2002 era de 18.199 locuitori, iar la cel din 2011, de 15.926 locuitori. Rezultă o densitate de 320 loc/Km2. În acest moment UAT Breaza nu dispune de trasee pentru piste de biciclete, iar promovarea și dezvoltarea pistelor de biciclete pentru cicloturism reprezintă o necesitate la nivelul orașului. La ora actuală în Breaza sunt configurate cinci trasee de cicloturism. Toate aceste trasee au fost configurate de către Centrul de Informare Turistică, cu sprijinul Asociației „Adevărații VeloPrietenii” . Două dintre ele (C2 și C3) au fost marcate de voluntari, restul sunt în curs de marcare. Traseele C2 și C3 au fost inaugurate de către grupuri de cicliști de toate vârstele, cu ocazia evenimentului „Cu bicicleta la Breaza” , pe 3-4 septembrie 2016. Ele sunt acum definitivare și pot fi parcurse și independent, cu biciclete de teren, în ambele sensuri. Descrierea acestora se regăsește în extrasul din SDL.
2.	Necesitatea și oportunitatea investiției pentru care se aplică	Lipsa infrastructurii pentru biciclete este problemă majoră care blochează creșterea numărului de utilizatori. Mobilitatea durabilă este expresia dezvoltării unui sistem de transport solid, ecologic și eficient, prietenos cu mediu, dar în același timp statornic și tradițional, asigurând un echilibru între valorificarea modurilor și infrastructurii de transport tradiționale cu necesitatea de modernizare și asigurare a consumului eficient de resurse și promovarea modurilor de transport nepoluante. Frumusețea zonei și a împrejurimilor a făcut ca Breaza să fie declarată stațiune balneoclimaterică în anul 1928, calitatea aerului fiind comparată cu cea din Davos – Elveția. În context județean, orașul Breaza are statut de localitate

		urbană și de stațiune turistică iar calitatea aerului se dorește a fi cat mai sănătoasă.
3.	Corelarea cu proiecte deja implementate la nivel local	Nu este cazul
4.	Corelarea cu proiecte în curs de implementare de la nivel local	Nu este cazul
5.	Corelarea cu celelalte proiecte pentru care se aplică la finanțare	Acest proiect este complementar cu: I.1.2 Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde - ITS/alte infrastructuri TIC (sisteme inteligente de management urban/local), al doilea proiect a fost I.1.1 - Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante), al treilea proiect depus a fost I.3 - Reabilitarea moderată a clădirilor publice pentru a îmbunătăți serviciile publice prestate la nivelul unităților administrativ-teritoriale „Creșterea eficienței energetice și gestionarea inteligentă a energiei în clădiri publice, pentru Clădire Grădinița cu program prelungit și program normal "Castelul Fermecat" oraș Breaza, județul Prahova, al patrulea proiect a fost I.4 - Elaborarea/actualizarea în format GIS a documentațiilor de amenajare a teritoriului și de planificare urbană „Elaborarea/actualizarea în format GIS a documentelor de amenajare a teritoriului și de planificare urbană - PMUD oraș Breaza, județul Prahova,, proiectul cu numărul 5 depus a fost I.3 - Reabilitarea moderată a clădirilor publice pentru a îmbunătăți serviciile publice prestate la nivelul unităților administrativ-teritoriale „Creșterea eficienței energetice și gestionarea inteligentă a energiei în clădiri publice pentru clădirea LICEULUI TEORETIC "AUREL VLAICU" CORPUL C, Orașul Breaza, Județul Prahova
6.	Efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investiții	Crearea pistelor de biciclete care permit circulația persoanelor în condiții de siguranță, reprezintă un element esențial prin care va contribui la un mediu mai sănătos și la condiții de viață mai bune pentru locuitori. Realizarea acestei investiții va conduce la: ❖ Reducerea emisiilor de CO2 Ciclismul economisește emisii egale cu peste 16 milioane de tone de echivalent CO2 pe an în UE. Aceasta corespunde emisiilor anuale totale de CO2 ale unei țări întregi precum Croația. În bani, acest beneficiu se traduce în economii de 600 - 5.630 milioane euro, în funcție de costul social al carbonului. ❖ Reducerea poluării aerului Poluarea aerului este cel mai mare risc pentru sănătatea mediului din Europa, cauzând în jur 400.000 de decese premature pe an. Valoarea reducerii poluării aerului prin ciclism este estimată la 435 milioane euro. ❖ Reducerea poluării fonice Poluarea fonică generată de traficul rutier este cauza a aproximativ 8.900 de decese

		premature și aproape 800 000 de cazuri suplimentare de hipertensiune arterială pe an în Europa. Valoarea reducerii poluării fonice prin ciclism este de 300 de milioane de euro. ❖ Economii de combustibil Nivelurile actuale ale ciclismului în UE corespund unor economii de combustibil de peste 3 miliarde de litri pe an, ceea ce corespunde consumului de combustibil pentru transportul rutier al unei țări precum Irlanda. Valoarea acestor economii de combustibil este de aproape 4 miliarde de euro. ❖ Vieți mai lungi și mai sănătoase Ciclismul previne 18.110 decese premature pe an în UE-28. Aceasta corespunde unei valori economice de 52 de miliarde EUR pe an. Ciclismul contribuie, de asemenea, la o viață mai sănătoasă, ajutând la prevenirea unui număr mare de boli severe și cronice. ❖ Reducerea gradului de congestie rutieră O serie de studii locale din Europa și SUA arată, de asemenea, beneficiile ciclismului pentru reducerea congestiei: - Îmbunătățirea ciclismului duce la un trafic auto cu 45% mai mic și la un transport public mai rapid (Copenhaga, Danemarca). - Programul bike sharing ușurează aglomerația în timpul lucrărilor de oraș (Bordeaux, Franța). - Programul bike sharing reduce congestia cu 4% (Washington DC, SUA).
7.	Modul de îndeplinire a condițiilor investițiilor aferente	Lungimea pistei de biciclete ce se dorește a se realiza prin prezentul proiect are o lungime de aproximativ 7.8 km și face parte dintr-o rețea care va asigura accesibilitatea locuitorilor la diverse puncte de interes local, precum Grădinița cu Program Normal nr.4 Podu Vadului, Complex Terapie Naturala Alexandra, Grădiniță și Școala Generală nr.2 Breaza de Jos, Biserica Sfântul Nicolae, Palatul Copiilor, Spitalul de Boli Pulmonare Breaza, Liceul Tehnologic Ucecom „Spiru Haret”, Primăria Orașului Breaza, Centrul Național de Informare și Promovare Turistică Breaza, Parcul Brâncoveanu, Grădinița cu program scurt și program prelungit „Castelul Fermecat”, Cartier Blocuri Breaza de Sus, Liceul Teoretic „Aurel Vlaicu”.  Proiecte ce privesc realizarea pistelor de biciclete în orașul Breaza sunt prezentate atât în Strategia de Dezvoltare

		Locală a orașului pentru perioada 2008-2028, precum și în cadrul Planul de Mobilitate Urbană Durabilă, ce se află momentan în curs de elaborare, ca un început pentru realizarea unei rețele integrate de piste pentru biciclete care să lege cele mai cunoscute zone din Orașul Breaza. Infrastructura va avea în vedere prevederile/recomandările Ghidului de proiectare a infrastructurii pentru biciclete care conține cerințe generale de calitate a infrastructurii pentru biciclete și trotinete electrice - trasee, parcaje - în vederea asigurării viabilității acestora Pista pentru biciclete și zona adiacentă acestora va îndeplini, 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). -Asigurarea unei înălțimi de liberă de trecere pe sub obstacole de minimum 2,50 m sau, dacă infrastructura deja există, de minimum 2,10 m în tuneluri, pe pasaje și poduri; - În 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; -Asigurarea unei suprafețe a pistei pentru biciclete dintr-un material rigid, stabil, cu un finisaj antiderapant, pe toată lungimea traseului; -Asigurarea unui sistem de scurgere și evacuare a apei pluviale astfel încât să nu existe pericol de bălțire pe suprafața pistei; -Pista pentru biciclete este proiectată pentru deplasarea cu o viteză de 30 km/h; -Asigurarea legăturii facile și în siguranță cu partea carosabilă destinată traficului general, la capete. Pista/Culoarul pentru biciclete: -Lățimea unui culoar pentru biciclete este de 1,5 metri, inclusiv marcajul de delimitare. În unele cazuri, dacă traficul motorizat este foarte scăzut, lățimea unui culoar pentru biciclete poate să fie de minimum 1 m lățime, exclusiv marcajul de delimitare, dacă pe suprafața de rulare nu sunt capace de canalizare sau alte denivelări care ar putea determina utilizatorii să le ocolească. În cazul în care se amenajează un culoar pentru biciclete pe o bandă de circulație deja marcată se admite o lățime de 1,2 metri între marcajele de delimitare. -Proiectarea unui culoar pentru biciclete trebuie să țină cont de suprafața părții carosabile ce va fi atribuită circulației bicicletelor (canalizări, șanțuri pentru scurgerea apei etc). Traectoria bicicletelor trebuie să fie previzibilă. -Delimitarea culoarelor pentru biciclete se face cu marcaj de culoare albă, linie simplă discontinuă. Se poate utiliza linie continuă pe contrasensul deschis bicicletelor. -Se va asigura un spațiu de siguranță de 0,5 m liber de orice obstacol. În cazul în care culoarul pentru biciclete trece pe lângă parcaje auto paralele cu trotuarul, spațiul de siguranță între parcaje și bandă va fi de minimum 1 metru
8.	Descrierea procesului de implementare	Certificat de urbanism, Documentația tehnico-economică - SF/DALI, Hotărârea/Decizia de aprobare a indicatorilor tehnico-economici - 6 luni

		Hotărârea/Decizia de aprobare a indicatorilor tehnico-economici, proiect tehnic, Contractul de lucrări, Modificări ale Hotărârii de aprobare a proiectului (cererii de finanțare) și a cheltuielilor aferente -12 luni
9.	Alte informații	Nu este cazul

NUME SI PRENUME Bogdan-Cristian NOVAC

DATA

SEMNĂTURA

Bogdan

Președinte de ședință,
Consilier local,
Mosor Alexandra Ramona

[Signature]



Contrasemnează,
Secretar general oraș,
Goran Maria-Cătălina

[Signature]

DESCRIEREA SUMARĂ A INVESTIȚIEI

Obiectivul investiției este **Dezvoltarea infrastructurii pentru transport verde –Construire traseu pistă pentru biciclete în orașul Breaza", finanțat în cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență, Componenta 10 - Fondul Local- Investiția I.1 – Mobilitate urbană durabilă - I.1.4 - Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – piste pentru biciclete la nivel local/metropolitan.**

Orașul Breaza urmărește dezvoltarea mobilității urbane durabile prin schimbarea accentului de la o mobilitate bazată pe utilizarea autoturismelor la o mobilitate bazată pe utilizarea bicicletei ca mijloc de deplasare, sisteme de transport de înaltă calitate și eficiență, reducând astfel utilizarea autoturismelor în paralel cu creșterea gradului de utilizare a unor mijloace de deplasare nepoluante.

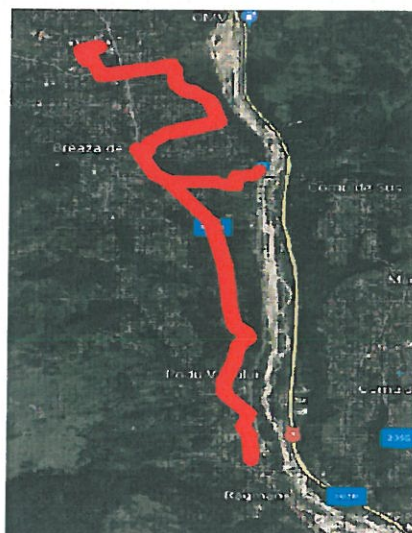
Obiectivul specific:

- Îmbunătățirea condițiilor de mobilitate urbană;
- Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transporturi;
- Sporirea siguranței rutiere în zonele urbane

Investiția finanțează realizarea de piste de biciclete în intravilanul și extravilanul localităților.

Este obligatoriu ca pista să aibă continuitate și să asigure conexiunea a cel puțin două puncte de interes la nivel local.

Lungimea pistei de biciclete ce se dorește a se realiza prin prezentul proiect are o lungime de aproximativ 7.8 km și face parte dintr-o rețea care va asigura accesibilitatea locuitorilor la diverse puncte de interes local, precum Grădinița cu Program Normal nr.4 Podu Vadului, Complex Terapie Naturala Alexandra, Grădiniță și Școala Generală nr.2 Breaza de Jos, Biserica Sfântul Nicolae, Palatul Copiilor, Spitalul de Boli Pulmonare Breaza, Liceul Tehnologic Ucecom „Spriru Haret", Primăria Orașului Breaza, Centrul Național de Informare și Promovare Turistică Breaza, Parcul Brâncoveanu, Grădinița cu program scurt și program prelungit „Castelul Fermecat", Cartier Blocuri Breaza de Sus, Liceul Teoretic „Aurel Vlaicu".



Proiectul va respecta toate condițiile din Anexa 1 a Ghidului specific condiții de accesare a fondurilor europene aferente PNRR în cadrul apelurilor de proiecte PNRR/2022/C10 Componenta C10 – FONDUL LOCAL - II.4. Mobilitatea urbană verde - asigurarea de piste pentru biciclete și alte vehicule electrice ușoare la nivel local/metropolitan :

- Alinierea obligatorie a investițiilor cu Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă/Strategiile Integrate de Dezvoltare Urbană/Planurile Urbanistice Generale, aprobate sau în curs de elaborare /aprobare;
- Infrastructura va avea în vedere prevederile/recomandările **Ghidului de proiectare a infrastructurii pentru biciclete** care conține cerințe generale de calitate a infrastructurii pentru biciclete și trotinete electrice – trasee, parcaje – în vederea asigurării viabilității acesteia.
- Pista pentru biciclete și zona adiacentă acesteia va îndeplini, 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).
 - Asigurarea unei înălțimi de liberă de trecere pe sub obstacole de minimum 2,50 m sau, dacă infrastructura deja există, de minimum 2,10 m în tuneluri, pe pasaje și poduri;
 - În 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;
 - Asigurarea unei suprafețe a pistei pentru biciclete dintr-un material rigid, stabil, cu un finisaj antiderapant, pe toată lungimea traseului;
 - Asigurarea unui sistem de scurgere și evacuare a apei pluviale astfel încât să nu existe pericol de bălțire pe suprafața pistei;
 - Pista pentru biciclete este proiectată pentru deplasarea cu o viteză de 30 km/h;
 - Asigurarea legăturii facile și în siguranță cu partea carosabilă destinată traficului general, la capete.
- Pista/Culoarul pentru biciclete:
 - Lățimea unui culoar pentru biciclete este de 1,5 metri, inclusiv marcajul de delimitare. În unele cazuri, dacă traficul motorizat este foarte scăzut, lățimea unui culoar pentru biciclete poate să fie de minimum 1 m lățime, exclusiv marcajul de delimitare, dacă pe suprafața de rulare nu sunt capace de canalizare sau alte denivelări care ar putea determina utilizatorii să le ocolească. În cazul în care se amenajează un culoar pentru biciclete pe o bandă de circulație deja marcată se admite o lățime de 1,2 metri între marcajele de delimitare.
 - Proiectarea unui culoar pentru biciclete trebuie să țină cont de suprafața părții carosabile ce va fi atribuită circulației bicicletelor (canalizări, șanțuri pentru scurgerea apei etc). Traectoria bicicletelor trebuie să fie previzibilă.
 - Delimitarea culoarelor pentru biciclete se face cu marcaj de culoare albă, linie simplă discontinuă. Se poate utiliza linie continuă pe contrasensul deschis bicicletelor.
 - Se va asigura un spațiu de siguranță de 0,5 m liber de orice obstacol. În cazul în care culoarul pentru biciclete trece pe lângă parcaje auto paralele cu trotuarul, spațiul de siguranță între parcaje și bandă va fi de minimum 1 metru.

Președinte de ședință,
Consilier local,
Mosor Alexandra Ramona



Contrasemnează,
Secretar general oraș,
Goran Maria-Cătălina