

Anexa 1 la HCL nr.

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

	<i>Planul Național de Redresare și Reziliență, Componenta 10 – Fondul Local</i>	Titlu proiect "AMENAJARE PISTE PENTRU BICICLETE PE MALUL STÂNG AL CANALULUI BEGA ÎN COMUNA GHIRODA, JUDEȚUL TIMIȘ"
1.	Descrierea pe scurt a situației actuale (date statistice, elemente specifice, etc.)	Comuna Ghiroda este așezată în câmpia Timișului, practic în lunca inundabilă a râului Bega. Comuna este alcătuită din satul Ghiroda și Giarmata-Vii. Față de Municipiul Timișoara, comuna Ghiroda se află în nord-vestul acestuia, pe coordonatele 45°45' latitudine nordică și 21°19' longitudine estică. Vecinii comunei sunt: la nord satul Giarmata-Vii, la est comuna Remetea Mare cu satele Ianova și Bucovăț; la sud comuna Moșnița cu satul Moșnița Veche și pădurea Bistra, iar la vest Municipiul Timișoara prin cartierele Ghiroda Nouă, Fabric și Pădurea Verde. Față de Timișoara, comuna se află la mică distanță, de aproximativ 5 km. Suprafața comunei depășește 35000 mp cu o populație de aprox. 5800 locuitori și 2220 locuințe. Amplasamentul lucrării este delimitat în partea stângă de către digul existent pe malul stâng al canalului Bega, iar în partea dreaptă este delimitat de către canalul existent pentru desecare (HCn 332) și drumul de exploatare existent. Suprafața lucrărilor propuse pentru construire este de aproximativ 14 000,00 m2. Din punct de vedere juridic, terenul ocupat de investiția propusă, situat atât în intravilan cât și în extravilan, aparține în totalitate domeniului public al comunei Ghiroda și ca urmare, nu se vor realiza exproprieri.
2.	Necesitatea și	În ultimii ani a avut loc o creștere a traficului rutier, iar

oportunitatea investiției pentru care se aplică	lipsa posibilității de sporire a capacității de circulație a rețelei stradale a comunei Ghiroda, conduce la probleme majore în ceea ce privește desfășurarea în condiții de siguranță a circulației bicicliștilor pe străzile și drumurile comunei. În prezent, în comuna Ghiroda, circulația bicicliștilor se desfășoară pe partea carosabilă, participanții la trafic nefiind în siguranță. Zonele de intersecții nu sunt marcate cu marcaj orizontal și vertical pentru biciclete, nu există semnalizare de atenționare și reglementare a circulației bicicliștilor. În zona centrului de comună, se constată un flux de bicicliști care se suprapun peste fluxuri auto, neexistând trasee pentru biciclisti în spații proprii sau acestea fiind în stadiul de construire. De asemenea, în zonă nu sunt amenajate trasee destinate bicicliștilor pentru a facilita legătura între localitățile comunei. Astfel se impune dezvoltarea acestor căi rezervate și amenajate pentru circulația bicicliștilor, în lungul arterelor de circulație dar și independent de acestea. În concluzie, necesitatea și oportunitatea investiției rezultă prin punerea în evidență a următoarelor aspecte: • Siguranța participanților la trafic cu bicicleta; • Proiectul are influență pozitivă asupra stării de sănătate a populației, asupra creșterii gradului de confort al populației, ducând la îmbunătățirea calității mediului și la reducerea poluării în comună și în zonele limitrofe; • Proiectul se încadrează în strategia de dezvoltare locală;
--	---

		• Proiectul respectă Planul Urbanistic General al Comunei Ghiroda; • Proiectul face parte dintr-o unitate administrativ teritorială pe teritoriul cărora există resurse turistice, care pot genera dezvoltarea uneia sau mai multor tipuri de activități turistice; Lucrările de infrastructura propuse răspund cerințelor de programare a investițiilor, precum și corelarea acestora cu celelalte investiții realizate sau propuse.
3.	Corelarea cu proiecte deja implementate la nivel local	Cele mai recente proiecte implementate la nivel local ce sunt în strânsă legătură cu obiectivul de servicii se referă la cele de infrastructură rutieră, mai exact la asfaltarea străzilor de pe teritoriul comunei. În trecutul apropiat au fost finalizate lucrări de modernizare a infrastructurii rutiere pe străzile Vânătorilor, Dunărea, Bradului. Obiectivul de investiții dorit a se materializa ce se referă la realizarea de piste pentru biciclete vine în completarea lucrărilor executate la rețeaua rutieră a comunei prin oferirea bicicliștilor a unor condiții de trafic în siguranță, aceștia urmând să aibă o cale dedicată separată de străzile și drumurile comunale din localitățile comunei. Din proiectele finalizate reiese preocuparea autorităților publice locale pentru modernizarea infrastructurii rutiere din comuna, dar și a altor investiții pentru creșterea calitatii vieții cetățenilor.
4.	Corelarea cu proiecte în curs de implementare la nivel local	„Modernizare străzi în comuna Ghiroda, județul Timiș” – proiect aflat la faza SF „Modernizare strada Victoria până la limita cu UAT Moșnița Nouă” – proiect aflat la faza PT „Construire parc în cartier Slavic, comuna Ghiroda” – proiect aflat la faza PT „Lărgire strada Vânătorilor la 6 metri carosabil, trotuare și iluminat public, comuna Ghiroda, județ Timiș” – proiect finalizat

		„Modernizare, reabilitare și extindere pod peste Bega, comuna Ghiroda” – proiect aflat la faza SF
5.	Corelarea cu celelalte proiecte pentru care se aplică la finanțare	Parteneriat UAT Timișoara – UAT Dumbrăvița – UAT Ghiroda „Achiziția de mijloace de transport mai puțin poluante (troleibuze) necesare îmbunătățirii transportului public de călători în Municipiul Timișoara” în cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență, Componenta C10 – Fondul Local – Investiția I.1.1 - Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante)
6.	Efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investiții	Beneficiile deplasării cu bicicleta apar nu doar în domeniul specifice, separate, cum ar fi transporturile sau politica de mediu, ci și în multe alte domenii, cum ar fi politica industrială și agricolă, ocuparea forței de muncă, turismul, sănătatea publică și afacerile sociale. Principalele beneficii măsurabile ale obiectivului de investiții sunt după cum urmează: • Reducerea emisiilor de CO₂; • Reducerea poluării aerului; • Reducerea poluării fonice; • Economii de combustibil; • Vieți mai lungi și mai sănătoase; • Mai puține concedii medicale de la locul de muncă; • Cicloturismul; • Reducerea gradului de congestie rutieră; • Economisirea costurilor de construcție și întreținere a infrastructurii rutiere pentru vehiculele motorizate.
7.	Modul de îndeplinire a condițiilor aferente investițiilor	Infrastructura va fi realizată conform prevederilor <i>Ghidului privind infrastructura pentru biciclete</i> care prevede cerințele generale de calitate a infrastructurii pentru biciclete și trotinete electrice – trasee, parcaje – în vederea asigurării viabilității acestora. Investiția se va alinia în mod obligatoriu cu:

		• Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Polul de Creștere Timișoara • Strategia de Dezvoltare Locală • Planul General de Urbanism Pista va avea continuitate 5.385,00 m și va asigura conexiunea cu puncte de interes la nivel local și anume Balta cu Nuferi. De asemenea, va conecta UAT Timișoara, UAT Ghiroda și UAT Remetea Mare. Investiția de acest tip de infrastructură publică nu va fi utilizată economic/comercial, iar utilizarea este asigurată gratuit, pe baze nediscriminatorii, fiind vorba de accesul publicului larg la acest obiectiv.
8.	Descrierea procesului de implementare	Cele trei aspecte majore ale infrastructurii de succes pentru ciclism sunt: - Planificare; - Proiectare; - Construire (executare). Planurile pentru infrastructura pentru biciclete trebuie să fie integrate în procesul general de planificare al transportului, astfel încât să existe o abordare și o viziune integrată pentru dezvoltarea ponderii modale a transportului nemotorizat. În plus, acest lucru ajută autoritățile locale să identifice posibilele oportunități, cum ar fi atunci când un dezvoltator solicită autorizații de construire și alte avize/permise. <u>Procesul de planificare</u> trebuie să țină cont de: 1. Modul în care va fi proiectată pista pentru biciclete din perspectiva siguranței biciclistului și a împărțirii spațiului cu alți bicicliști. Cum este gestionat acest lucru este un aspect important al succesului și trebuie găsită soluția care să reducă conflictele cu ceilalți utilizatori ai pistelor; 2. Cerințele infrastructurii pentru biciclete depind

de importanța și amplasarea pistelor. Nevoile biciclistului sunt determinate, în primul rând, de aspectele de siguranță (în special la intersecții) și de nivelul de performanță dorit (de exemplu, timpi de călătorie rapizi și rute directe și/sau posibilitatea de depășire);

3. Integrarea cu alte moduri de transport (motorizate și nemotorizate);

4. Obiectivele proiectului (de exemplu, pentru a asigura legătura între gospodăriile comunei);

5. Acces – bicicliștilor trebuie să li se asigure accesul pe pistă dintr-un drum sau altă cale de comunicație terestră.

În procesul de proiectare se vor avea în vedere:

- Nivelul de calitate al investiției (lățimea pistei, calitatea materialelor utilizate, a vopselelor, etc.);

- Aspecte privind siguranța bicicliștilor;

- Proiectarea intersecțiilor, cu alte căi de comunicație;

- Facilități complementare - parcuri de biciclete, acoperite;

- Aspecte legate de gestionarea rețelor, cum ar fi indicatoarele de trafic și prioritățile de trecere;

- Aspectele de proiectare cum ar fi măsurile de calmare a traficului în zona intersecțiilor cu alte căi de comunicații.

În etapa de construire se va avea în vedere:

- Realizarea lucrărilor pentru mișcarea terasamentelor (săpături/umpluturi);

- Realizarea structurii de rezistență a pistelor;

- Realizarea lucrărilor pentru siguranța circulației (marcaje, indicatoare, etc);

- Realizarea dispozitivelor de scurgere și colectare a apelor pluviale;

- Verificarea și evaluarea periodică a pistelor,

		pentru a evalua succesul noii infrastructuri sau cel mai bun mod de îmbunătățire a ei.
--	--	--

**PRIMAR
IONUȚ STĂNUȘOIU**

**DATA
06.10.2022**

SEMNĂTURA