

R O M Â N I A
JUDEȚUL BACĂU
ORAȘ SLĂNIC MOLDOVA
CONSILIUL LOCAL

ANEXA nr. 1 la HCL nr. _____ din 13.05.2022

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

pentru

„REALIZAREA INFRASTRUCTURII PENTRU BICICLETE ÎN ORAȘUL SLANIC MOLDOVA”

	<i>Planul Național de Redresare și Reziliență, Componenta 10 – Fondul Local</i>	Titlu apel proiect <i>I.1.4 Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde - piste pentru biciclete și alte vehicule electrice ușoare) la nivel local/metropolitan</i>
1.	Descrierea pe scurt a situației actuale (date statistice, elemente specifice, etc.)	
2.	Necesitatea și oportunitatea investiției pentru care se aplică	
3.	Corelarea cu proiecte deja implementate la nivel local	
4.	Corelarea cu proiecte în curs de implementare de la nivel local	
5.	Corelarea cu celelalte proiecte pentru care se aplică la finanțare	
6.	Efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investiții	
7.	Modul de îndeplinire a condițiilor aferente investițiilor	
8.	Descrierea procesului de implementare	
9.	Alte informații	

NUME SI PRENUME: Baci Gheorghe
DATA 11/05/2022

SEMNĂTURA

1. DESCRIEREA PE SCURT A SITUAȚIEI ACTUALE

1.1. Denumirea obiectivului de investiții

„REALIZAREA INFRASTRUCTURII PENTRU BICICLETE ÎN ORAȘUL SLĂNIC MOLDOVA”

1.2. Date referitoare la infrastructura de biciclete – extras din Planul de mobilitate urbană aprobat prin HCL nr. 152/26.11.2021

Dimensiunile orașului Slănic Moldova conduc la existența unui mare număr de călătorii pe distanțe scurte, ceea ce reprezintă un mediu propice pentru utilizarea modurilor de transport nemotorizate, contribuind astfel la realizarea unei mobilități durabile.

O alternativă la modul de transport motorizat îl reprezintă mersul cu bicicleta sau pe jos. Aceste mijloace de mobilitate sunt promovate prin PMUD, unul din obiectivele acestuia fiind adaptarea infrastructurii necesare deplasării cu bicicleta sau pe jos, inclusiv pentru persoanele cu mobilitate redusă.

Încurajarea mijloacelor alternative de mobilitate contribuie și la sporirea atractivității zonei prin facilitarea accesului la obiective turistice, culturale, istorice sau de agrement.

Mersul pe jos reprezintă una dintre opțiunile fundamentale ale mobilității, oferind o serie de avantaje: este ieftin, fără emisii, nu utilizează combustibili, oferă beneficii pentru sănătate, este la fel de accesibil, indiferent de venituri.

Analizând situația existentă a orașului, din punct de vedere al spațiilor pietonale, se observă o serie de puncte tari și puncte slabe în ceea ce privește amenajarea și funcționalitatea acestora. Astfel, se identifică un număr ridicat de străzi unde spațiul pietonal nu există. Acestea se regăsesc în zonele periferice ale stațiunii, unde se întâlnește fenomenul de expansiune urbană, dar și în zonele cu țesut rural. De asemenea, la nivelul zonei centrale spațiile pietonale sunt subdimensionate.

Nivelul scăzut al infrastructurii pietonale conduce la o accesibilitate redusă a acestui mod de deplasare, precum și la un grad foarte mic de siguranță a deplasării. Infrastructura pietonală este considerată de 71% dintre respondenții la chestionarul online drept una dintre primele trei tipuri de infrastructură care ar trebui îmbunătățită, un procent aproximativ egal de persoane (69%) semnalând necesitatea creării/ modernizării/ dezvoltării infrastructurii pietonale.

În momentul de față, în orașul Slănic Moldova nu există infrastructură specifică pentru mersul pe bicicletă, care să faciliteze și să crească gradul de atractivitate al acestui mod de transport. Ca urmare a acestei situații, cota modală a deplasărilor cu bicicleta, rezultată în urma sondajelor realizate în procesul de culegere a datelor, este de doar 3% din totalul deplasărilor. Totodată, lipsa pistelor de biciclete conduce la un confort redus, precum și la un risc mare asociat acestui tip de deplasări.

Din răspunsurile la chestionarul online asupra problemelor legate de mobilitate, 27% dintre respondenți au identificat infrastructura velo/pistele de biciclete, ca fiind una dintre primele 3 opțiuni în privința tipurilor de infrastructură / facilități ce ar trebui create / modernizate / dezvoltate.

De asemenea, 44% dintre cetățenii care au răspuns la chestionar au semnalat lipsa pistelor de biciclete drept una dintre principalele probleme, iar 25% consideră că amenajarea pistelor de biciclete

reprezintă una dintre primele 3 cele mai potrivite soluții pentru eficientizarea traficului din interiorul stațiunii.

În ceea ce privește modurile de deplasare preferate, 11% dintre respondenți au indicat preferința pentru bicicletă, în cazul în care infrastructura și facilitățile ar fi îmbunătățite. Din rezultatele acestui sondaj, este evident că realizarea unei infrastructuri corespunzătoare pentru deplasările cu bicicleta, crearea condițiilor de siguranță și oferirea de servicii suplimentare pentru utilizatorii acestui mod de deplasare vor conduce la creșterea ponderii mersului cu bicicleta în repartitia modală a deplasărilor.

Stațiile de preluare și predare a bicicletelor (sistemul alternativ de mobilitate urbană) vor trebui să acopere întreaga suprafață a orașului și să fie accesibile tuturor categoriilor de cetățeni, precum și turiștilor. Sistemul de mobilitate alternativă trebuie să fie integrat cu sistemul de transport public, astfel încât să poți regăsi o stație de biciclete în proximitatea unei stații de autobuz principale, în proximitatea zonelor pietonale, în parcurile publice park-and-ride, în parcuri și zone de maxim interes pentru cetățeni. Punerea la dispoziția cetățenilor a unui sistem de mobilitate urbană – bike-sharing – va genera reale beneficii, atât pentru viața comunității, cât și pentru mediu.

În ceea ce privește problemele de siguranță pentru modurile de transport analizate în acest subcapitol, principalele deficiențe sesizate sunt următoarele:

- Necesitatea extinderii și reabilitării infrastructurii pietonale (trotuare).
- Necesitatea creării infrastructurii specifice pentru deplasarea cu bicicleta, care să sporească nivelul de siguranță al celor care utilizează acest mod de deplasare. Asigurarea semnalizării rutiere statice și dinamice pentru bicicliști, inclusiv în intersecțiile semaforizate.
- Oferirea de facilități suplimentare (ex. bike-sharing, rasteluri pentru biciclete etc.) care să crească gradul de atractivitate al deplasărilor cu bicicleta
- Abordarea integrată a transportului public și tinderea către un concept de „mobilitate ca un serviciu”.

O posibilă îmbunătățire a condițiilor de circulație pentru persoanele cu mobilitate redusă, care să fie asigurată prin măsurile incluse în PMUD este realizarea de coborâri în pantă ale trotuarului (rampe speciale de acces), până la nivelul carosabilului, pentru a permite traversarea facilă de către persoane cu mobilitate redusă (cărucioare etc.)

Printre mijloacele alternative de mobilitate se numără și autovehiculele electrice sau hibride, care necesită infrastructură pentru alimentarea cu energie electrică. În momentul actual, la nivelul orașului Slănic Moldova nu există facilități funcționale pentru aceste tipuri de vehicule. Se recomandă instalarea de sisteme de alimentare a autovehiculelor electrice sau hibride în principalele zone de interes din municipiu, inclusiv în parcare parkand-ride.

Din punct de vedere al traficului auto, acesta nu prezintă volume care să conducă la congestii de circulație, în timpul săptămânii. O caracteristică a traficului pentru orașul Slănic Moldova o reprezintă, însă, volumele mari de trafic din weekend și zile libere, rezultate ca urmare a fluxului mare de turiști care accesează stațiunea. Astfel, din măsurătorile de trafic realizate, se constată că în weekend volumele de trafic cresc de aproximativ 7 ori, față de valorile normale din timpul săptămânii.

Rezultatele procesului de colectare a datelor sunt confirmate și de aprecierile cetățenilor asupra nivelului de aglomerare a traficului din orașul Slănic Moldova, așa cum reies acestea din răspunsurile la chestionarul online și sunt evidențiate în graficul de mai jos:



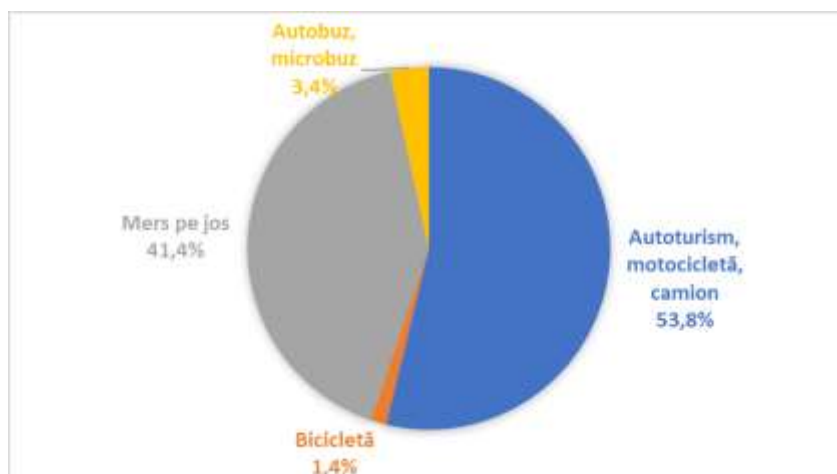
Astfel, se observă că 85% dintre cei care au completat formularul au considerat că traficul este aglomerat doar în weekend și în orele de vârf, iar aproximativ 29% consideră acest aspect drept una dintre problemele principale ale orașului.

Prin urmare, proiectele și măsurile stabilite prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al orașului Slănic Moldova vor propune acțiuni prin care să se asigure o reducere a numărului de deplasări cu autovehiculul, prin oferirea și promovarea alternativelor durabile de deplasare, respectiv transportul public, mersul cu bicicleta și mersul pe jos.

Tot conform rezultatelor chestionarului realizat în vederea elaborării Planului de Mobilitate Urbană Durabilă au fost evidențiate principalele tipuri de deplasări la nivelul local și interurban:

- ✓ **Deplasări în interiorul zonei:** distanțe relativ mici; moduri principale de deplasare: mers pe jos, **bicicletă**, autovehicul personal
- ✓ **Deplasări între zone:** distanțe medii, deplasarea se face pe drumuri naționale; moduri principale de deplasare: autovehicul personal, transport public interurban, **bicicletă**
- ✓ **Deplasări în exteriorul zonelor:** distanțe mari, deplasarea se face pe drumuri naționale/județene; moduri principale de deplasare: autovehicul personal, transport public interurban, transport de marfă.

Cu toate acestea, doar 1.4% dintre deplasări se realizează cu bicicleta, datorită lipsei infrastructurii:



Ciclismul urban este o modalitate de transport nepoluant care trebuie să beneficieze de o mai mare atenție, în contextul măsurilor pe termen mediu și lung privind protecția climei, reducerea zgomotului și gestionarea calității aerului.

Ciclismul este un subsistem al traficului nemotorizat și al doilea ca importanță pentru "mobilitatea locală". Ciclismul reprezintă o modalitate esențială de a reduce ambuteiajele în trafic, prin înlocuirea călătoriilor urbane motorizate pe distanțe scurte.

O creștere semnificativă a ponderii ciclismului în cota modală poate contribui, de asemenea, la îmbunătățirea fluxului de autovehicule și poate permite economisirea de fonduri care altfel ar fi alocate pentru construcția de noi drumuri sau de extindere a celor existente.

De asemenea, trebuie acordată mai multă atenție bicicliștilor aflați în trafic și a nevoilor pe care aceștia le au, în funcție de grupa de vârstă.

Mobilitatea urbană trebuie definită în contextul economic al zonei urbane, trebuie proiectată și optimizată pentru asigurarea libertății de mișcare a cetățenilor și bunurilor, trebuie corelată cu mediul natural și trebuie utilizată ca prim instrument al dezvoltării urbane. Mobilitatea urbană devine inteligentă sau smart mobility când noile tehnologii, metode și procese implementate în sistemele urbane de transport permit o dezvoltare sustenabilă a orașului și o creștere a calității vieții în spațiul urban.

2. NECESITATEA ȘI OPORTUNITATEA OBIECTIVULUI DE INVESTIȚII PROPUȘ

Prin prezentul proiect se propune realizarea infrastructurii de rulare pentru biciclete în Orașul Slănic Moldova - cod 075- Infrastructura pentru biciclete (100% Climate Tag și 100% Digital Tag).

Imobilele propuse pentru amplasarea a 2,510 km piste de biciclete (telescaun Str Nemira 220 m, pod Bianca pod Brutarie, 610 m, str Stefan cel Mare – Troita 610 m, Primarie -monument istoric – Autogara 370m, Autogara – Cazino- monument istoric , 230 m, Cazino Izvor sf Spiridon, 470 m) aflată în proprietatea UAT Slănic Moldova.

Principalele puncte/obiective de interes local pe care pista de biciclete le va uni sunt Parcul Central , zona Izvoare și Telescaun din Slănic Moldova

Zonele propuse aparțin domeniului public al orașului Slănic Moldova, aflat în administrarea Consiliului Local. Terenurile au categoria curți-construcții/drumuri fiind situat în intravilanul localității, respectiv domeniul public al statului și administrarea CNAIR.

Traseul pistei de biciclete proiectat pe anumite porțiuni este adiacent monumentelor istorice din stațiunea Slănic Moldova, în proiectarea documentației fiind necesară eliberarea avizului de la Direcția de Cultură a Județului Bacău.

Pista va avea continuitate și va asigura conexiunea dintre zona de Telescaun , Biserica catolică, Primaria veche – monument istoric, Sala de sport – Autogara, Cazino – monument istoric și Izv Sf Spiridon. Traseul pistei de biciclete este: 2510 m.



Din punct de vedere al cheltuielilor eligibile propuse pentru realizarea infrastructurii pentru piste de biciclete, acestea sunt:

- Lucrări de construcție pentru realizarea/modernizarea infrastructurii pentru biciclete/mijloace de transport nemotorizate: piste pentru biciclete, inclusiv pasaje și poduri de-a lungul acestora, culoare pentru biciclete.
- Lucrări de construcție pentru montarea echipamentelor de protecție.
- Lucrări de construcție pentru montarea echipamentelor de semnalizare.
- Achiziția și montajul accesoriilor de mobilier urban aferent pistelor: rasteluri pentru biciclete, iluminat public, contoare utilizatori etc.
- Amenajarea terenului
- Achiziția echipamentelor de protecție și a echipamentelor de semnalizare.
- Proiectare și asistență tehnică

Lista cheltuielilor eligibile de mai sus este cu titlu informativ, aceasta urmând să fie definitivată prin studiul de fezabilitate și documentația tehnico-economică.

Există câteva aspecte-cheie ale planificării și designului infrastructurii pentru biciclete care nu trebuie neglijate atunci când se planifică noi piste sau se extind cele deja existente. Acestea includ integrarea pistelor pentru biciclete în spațiul comun cu cel al traficului motorizat, siguranța biciclistului și, în special, continuitatea rețelei de piste pentru biciclete. În majoritatea cazurilor, biciclistul trebuie să dea prioritate mașinii, deoarece pista pentru biciclete se oprește/se termină. Acest lucru reduce în mod semnificativ atractivitatea mersului pe bicicletă - mai multe călătorii pot fi efectuate pe o rețea continuă și bine conectată de piste decât pe un număr mare de piste de tip "stop and start" care compromit viteza și siguranța bicicliștilor.

În procesul de planificare trebuie să ținem cont următoarele:

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

- Aspecte de origine și de destinație (adică, rețeaua de piste de biciclete este continuă sau cel puțin este planificată să fie continuă);
- Integrarea cu transportul public, în special la intersecții majore, cum ar fi stațiile de autobuz sau de cale ferată;
- Obiectivele proiectului (de exemplu, pentru a reduce numărul de călători din mijloacele de transport public atunci când acestea sunt foarte aglomerate);
- Acces - bicicliștii pot avea acces pe drumuri sau în zone cu trafic restricționat (de exemplu, pe străzile care se înfundă sau în zone pietonale).

2.1. Scurtă prezentare privind:

a.) deficiențe ale situației actuale;

Stațiunea turistică balneoclimaterică de interes național, Slănic Moldova, deși dispune de multiple posibilități terapeutice privind utilizarea resurselor izvoarelor minerale dar și a potențialului climateric nu dispune de o infrastructură de transport local modernă pentru a facilita accesul și deplasarea în cadrul localității, respectiv în zonele învecinate atât pentru locuitori cât și pentru turiști.

Orașul Slănic Moldova face parte din sistemul orașelor Onești-Tg.Ocna-Slănic Moldova, între care sunt relații de interdependență cum ar fi: tratament combinativ în Sanatoriul Balnear de la Tg.Ocna, amenajat în mina Salina, unde se tratează bolnavii cazați la Slănic Moldova, veniți la tratament în stațiune.

Orașul Slănic Moldova este situat în județul Bacău, la o distanță de aproximativ 60km de reședința de județ – mun. Bacău, oraș cu conectivitate internațională prin aeroportul ”George Enescu” amplasat în cadrul acestuia.

Proximitatea orașului Slănic Moldova de un aeroport internațional cât și prezența unor resurse naturale și a unor dotări specifice zonei – izvoare cu ape minerale, pârtie de schi, trasee de drumeții – oferă orașului premisele dezvoltării pe termen mediu și lung ca destinație turistică balneo-climaterică (prin prezența izvoarelor minerale cu diferite compoziții chimice a apelor) cât și ca destinație de schi pe timpul sezonului rece

Necesitatea este dată de situația actuală, deficitară pentru dezvoltarea turismului balnear al localității, lipsa serviciului de transport public local și implicit lipsa atractivității utilizării transportului în comun, lipsa locurilor de reîncărcare a vehiculelor electrice.

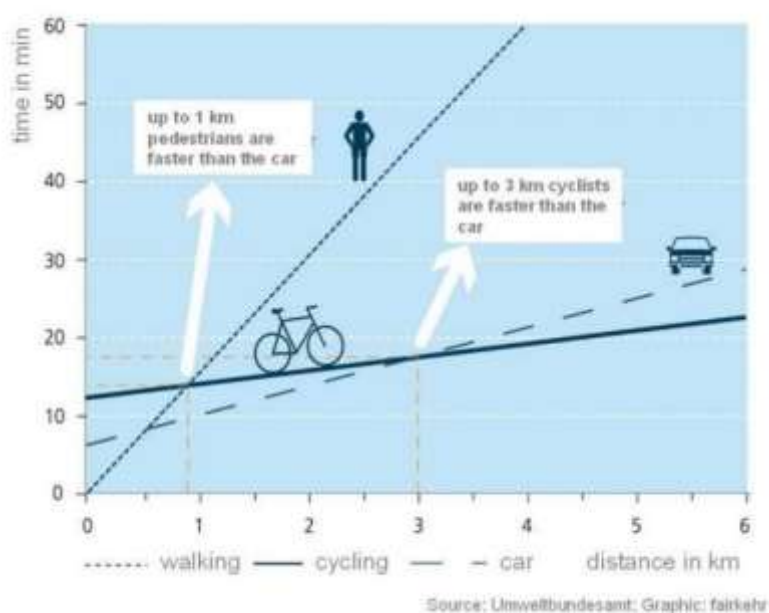
Totodată, proiectul se încadrează în direcțiile de acțiune principale ale U.A.T. Slănic Moldova de promovare a orașului ca destinație turistică și de a furniza infrastructura specifică în acest context. Proiectul se găsește în lista de proiecte prioritare aprobată prin HCL nr 152 din 26.11.2021 privind aprobarea Strategiei de Dezvoltare Durabilă A Orașului Slănic Moldova și a Planului de Mobilitate Urbană a Orașului Slănic Moldova și anume, **secțiunea 2.4 Mijloace alternative de mobilitate (deplasări cu bicicleta, mersul pe jos și persoane cu mobilitate redusă – cod proiect P9 – Realizarea infrastructurii pentru biciclete în Orașul Slănic Moldova.**

La momentul actual orașul Slănic Moldova nu oferă condițiile necesare pentru circulația în siguranță cu bicicleta, realizarea unor piste de biciclete impunându-se a fi o prioritate pentru mobilitatea urbană. În urma analizării situației existente, se propune construirea de piste de biciclete în zonele în care geometria infrastructurii rutiere permite acest lucru, cu respectarea tuturor normativelor în vigoare, în ceea ce privește siguranța circulației. Pistele de biciclete vor asigura legătura între

localitățile componente ale orașului (în lungul drumului național), dar și posibilitatea de a circula cu bicicleta între principalele puncte de interes ale zonei de stațiune.

Proiectul va conduce la creșterea cotei modale a acestui mod de deplasare, inclusiv prin atragerea turiștilor pentru utilizarea bicicletei, în defavoarea deplasărilor cu vehiculul personal

Cel mai frecvent, jumătate din călătoriile făcute cu mașina sunt mai scurte de cinci kilometri și un sfert dintre ele sunt de trei kilometri sau chiar mai scurte. Deoarece motoarele auto sunt cele mai eficiente odată ce s-au încălzit, consumul de combustibil și, prin urmare, emisiile de CO₂ sunt foarte ridicate în primii kilometri. În general, călătoriile de până la cinci kilometri pot fi ușor parcurse cu bicicleta.



TEXT FOTO: Pe o distanță de până la 1 km, pietonii ajung mai repede la destinație decât șoferii. Pe distanțe de până la 3 km, bicicliștii sunt mai "rapizi" decât șoferii

b.) efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investiții;

Realizarea obiectivului de investiții "Realizarea infrastructurii de biciclete în Orașul Slănic Moldova, Județul Bacău" va asigura posibilitatea locuitorilor și turiștilor din Slănic Moldova, de a beneficia de potențialul balneoclimateric al stațiunii Slănic Moldova, în contextul creșterii nivelului de poluare la nivel global, cu efecte asupra limitării noxelor, dar și cu efecte benefice pentru sănătatea locuitorilor și turiștilor din orașul Slănic Moldova.

Proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor strategice ale mobilității urbane durabile prin amenajarea de trasee cu piste de biciclete, ceea ce va conduce la îmbunătățirea condițiilor de mediu și a calității vieții cetățenilor, precum și la creșterea accesibilității la acest mod de transport nepoluant. Prin amenajarea corespunzătoare a infrastructurii pe traseele propuse, se contribuie inclusiv la reducerea traficului auto pe segmentele respective.

Tot dintre potențiale efecte ale realizării infrastructurii pentru biciclete amintim:

- Posibilitatea practicării turismului ecologic în ariile protejate, mai ales al turismului cu bicicleta.
- Mersul cu bicicleta înseamnă deplasări cu emisii zero și înlocuirea vehiculelor cu combustibili fosili.
- Mersul cu bicicleta sporește atractivitatea zonelor urbane, creează o nouă structură a mobilității locale și reduce traficul.

Indicatorii obiectivului de investiții sunt:

Denumire indicator	Valoare
Număr de kilometri piste pentru bicicliști operaționale (km) la nivel local/metropolitan	2,51
Număr de utilizatori ai pistelor nou construite și amenajate	2000

c.) impactul negativ previzionat în cazul nerealizării obiectivului de investiții.

Neimplementarea proiectului poate să ducă la adâncirea decalajelor în ceea ce privește condițiile de asigurare a mobilității locuitorilor și turiștilor din localitatea Slănic Moldova, dar și menținerea unui nivel scăzut de acces la beneficiile naturale existente în cadrul stațiunii turistice balneoclimaterice Slănic Moldova.

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

La nivelul localității se au în vedere realizarea mai multor trasee turistice, inclusiv Mountain Bike, care urmează să se implementeze în proiecte în colaborare cu Consiliul Județean Bacău, UAT-urile învecinate Dofteana, Târgu-Ocna, Oituz.

De asemenea, o parte importantă din infrastructura de trasee de biciclete este prevăzută a se realiza în cadrul proiectului privind implementarea Planului de Management al Sitului Natura 2000 ROSCI 0230 SLĂNIC, între localitățile Slănic Moldova și Dofteana.

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

- ✓ Strategia de Dezvoltare Durabilă a Orașului Slănic Moldova, aprobată prin HCL 152/2021
- ✓ Planul de Mobilitate Urbană Durabilă, aprobat prin HCL 152 / 2021
- ✓ Strategia Smart City, aprobată prin HCL 153/2021
- ✓ Planul de Acțiune pentru Energie Durabilă și Climă aprobat prin HCL 71/2021
- ✓ Programul de Îmbunătățire a Eficienței Energetice a Orașului Slănic Moldova, aprobat prin HCL 71/2021

2.4. Existența, după caz, a unor acorduri internaționale ale statului care obligă partea română la realizarea obiectivului de investiții

Nu este cazul.

2.5. Obiective generale, preconizate a fi atinse prin realizarea investiției

Prin investițiile propuse se vor avea în vedere îndeplinirea următoarelor obiective:

1. Crearea condițiilor pentru dezvoltarea infrastructurii de transport public local sustenabil la nivelul localității Slănic Moldova;
2. Creșterea gradului de confort și siguranță la nivelul utilizării infrastructurii de transport la nivelul localității,
3. Reducerea riscului și a disconfortului creat de lipsa accesului la un sistem de transport local fără poluare
4. Creșterea gradului de satisfacție și sănătate al locuitorilor și turiștilor din localitățile Slănic Moldova și Târgu-Ocna
5. Creșterea atractivității localității prin promovarea tehnologiilor prietenoase cu mediu și reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră

3. CORELAREA CU PROIECTE DEJA IMPLEMENTATE

Prin H.C.L nr 41 din 18.02.2022 a fost înființat Serviciul de Transport Local de Persoane, structură cu personalitate juridică, aflată în subordinea Consiliului Local al orașului Slănic Moldova, care are în structură două compartimente. Astfel au fost înființate Compartimentul de transport public de persoane și Compartimentul de transport pe cablu.

Înființarea acestui serviciu de utilitate publică s-a realizat cu scopul de a prelua și administra atât Serviciul de transport public de persoane, iar începând de la 1 Aprilie 2022, în urma solicitării și aprobării transferării bunurilor aferente obiectivului SCHI PARC SLĂNIC MOLDOVA, prin H.C.L 168 din 13.12.2021, administrarea și a transportului pe cablu aferent părții de schi Nemira.

4. CORELAREA CU PROIECTE ÎN CURS DE IMPLEMENTARE DE LA NIVEL LOCAL

Înființarea și funcționarea proiectului de investiții privind ”REALIZAREA INFRASTRUCTURII PENTRU BICICLETE ÎN ORAȘUL SLĂNIC MOLDOVA” este corelată cu proiectul: „REALIZAREA UNEI REȚELE DE STAȚII DE REÎNCĂRCARE VEHICULE ELECTRICE ÎN SLĂNIC MOLDOVA, JUDEȚUL BACĂU, ai cărei indicatori tehnico economici și studiu de fezabilitate au fost aprobați prin H.C.L. 19 din 31.01.2022.

Prin documentele strategice aprobate la nivelul localității Slănic Moldova se are în vedere îndeplinirea mai multor obiective specifice, după cum urmează:

- A. Îmbunătățirea condițiilor de mobilitate urbană sunt prioritizate în documentele strategice, SDD și PMMUD mai multe investiții:
 - Înființarea serviciului de transport public local
 - Reabilitarea stațiilor de transport public, prin dotarea cu mobilierul urban corespunzător
 - Modernizarea/extinderea transportului pe cablu
 - Realizarea infrastructurii pentru biciclete în orașul Slănic Moldova
- B. Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră generate sunt prioritizate în documentele strategice, SDD și PMMUD mai multe investiții:
 1. Înlocuirea autovehiculelor din parcul auto municipal cu autovehicule cu emisii reduse de carbon sau electrice
 2. Înlocuirea autovehiculelor pentru transportul elevilor cu autovehicule cu emisii reduse de carbon sau electrice

C. Sporirea siguranței rutiere în zonele urbane, prin soluții digitale și ecologice de transport sunt prioritizate în documentele strategice, SDD și PMMUD mai multe investiții:

- Introducerea sistemelor inteligente de monitorizare a traficului (supraveghere video, camere radar, camere LPR);
- Sistem „smart” de treceri de pietoni inteligente
- Extinderea infrastructurii de parcare prin construirea unei parări supraetajate în zona centrală a stațiunii
- Parcare modulară park&ride pentru promovarea utilizării transportului public și a soluțiilor de mobilitate urbană alternativă

5. CORELAREA CU CELELALTE PROIECTE PENTRU CARE SE APLICĂ LA FINANȚARE

În cadrul Programului Național de Redresare și Reziliență – Componenta C10 Fondul Local , UAT Oraș Slănic Moldova , își propune să solicite finanțare atât pentru linia I.1.4. Mobilitatea urbană verde - asigurarea de piste pentru biciclete și alte vehicule electrice ușoare la nivel local/metropolitan, REALIZAREA INFRASTRUCTURII PENTRU BICICLETE ÎN ORAȘUL SLĂNIC MOLDOVA cât și pentru:

- A. Linia I.1.1 . Mobilitatea urbană verde - înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public – proiectul ACHIZIȚIA DE VEHICULE ELECTRICE PENTRU SERVICIUL DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL ȘI A STAȚIILOR DE ÎNCĂRCARE NECESARE PENTRU FUNCȚIONAREA ACESTORA ÎN SLĂNIC MOLDOVA, JUDEȚUL BACĂU
- B. I.1.2 Mobilitatea urbană verde - ITS/alte infrastructuri TIC (sisteme inteligente de management urban/local), respectiv proiectul IMPLEMENTAREA UNUI SISTEM INTELIGENT INTEGRAT DE MANAGEMENT AL TRANSPORTULUI PUBLIC, PENTRU CREȘTEREA ATRACTIVITĂȚII ȘI SIGURANȚEI ACESTUI MOD DE TRANSPORT (SISTEM MANAGEMENT FLOTĂ VEHICULE TRANSPORT PUBLIC, SISTEM TICKETING, SISTEM DE INFORMARE A CALĂTORILOR ÎN STAȚII, SUPRAVEGHERE VIDEO, INTERNET ÎN STAȚII, ETC)
- C. Creșterea eficienței colectării selective a serviciului de salubritate la nivelul orașului Slănic Moldova (infrastructură de igienizare inteligentă – pubele inteligente cu senzori și tehnologie bazată pe GPS care oferă date despre gradul de umplere al pubelelor)

6. EFECTUL POZITIV PREVIZIONAT PRIN REALIZAREA OBIECTIVULUI DE INVESTIȚII .

Cheltuieli pentru implementare proiecte, prețuri fără TVA, respectiv 200.000 euro/km , respectiv un total de 502.000 euro/ 2.471.195,4 lei reprezentând valoarea aferentă realizării unei piste de biciclete în mediul urban cu lungimea de 2,51 km. (1 euro=4,9227 lei).

Pista pentru biciclete va avea o lățime minimă de 2,4 m. Pista poate fi organizată și în dublu sens (în cadrul Ghidului de proiectare a infrastructurii pentru biciclete se recomandă o lățime de minimum 3 m pentru asigurarea siguranței circulației bicicliștilor și posibilitatea utilizării de categorii diferite de biciclete/utilizatori), respectiv include elemente de siguranță și semnalizare.

Pista pentru biciclete 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 specificate de legislația privind circulația pe drumurile publice.

Cunoscute fiind nevoile biciclistului, dispozițiile legale privind asigurarea desfășurării fluente și în siguranță a circulației pe drumurile publice precum și obligațiile ce revin administratorului de drum pentru asigurarea viabilității drumului public, pista pentru biciclete și zona adiacentă acestuia trebuie să îndeplinească, simultan, următoarele condiții:

- Asigurarea unei lățimi de minim 1,2 m pentru pistele cu un singur sens și minim 2,4 m pentru cele cu dublu sens, fără obstacole, pe toată lungimea traseului (se recomandă ca 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 circulației bicicliștilor și posibilitatea utilizării acestora de categorii diferite de biciclete/utilizatori.
- Asigurarea unei înălțimi de liberă de trecere pe sub obstacole de minim 2,50 m sau, dacă infrastructura deja există, de minim 2,10 m în tuneluri, pe pasaje și poduri;
- Asigurarea unui spațiu de siguranță de 0,5 m în lateralele pistei pentru biciclete, liber de orice obstacol. În plus, în zona interioară 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;
- Viteza de proiectare a pistei pentru biciclete este de 30 km/h;
- Asigurarea legăturii facile și în siguranță cu partea carosabilă destinată traficului general, la capete.

Valoarea exactă a investiției va rezulta în urma realizării Studiului de Fezabilitate, respectiv a Indicatorilor tehnico economici ai proiectului la care se va face și 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.

Realizarea obiectivului de investiții ”Realizarea infrastructurii de biciclete în Orașul Slănic Moldova, Județul Bacău” va asigura posibilitatea locuitorilor și turiștilor din Slănic Moldova, de a beneficia de potențialul balneoclimateric al stațiunii Slănic Moldova, în contextul creșterii nivelului de poluare la nivel global, cu efecte asupra limitării noxelor, dar și cu efecte benefice pentru sănătatea locuitorilor și turiștilor din orașul Slănic Moldova.

Proiectul contribuie la îndeplinirea obiectivelor strategice ale mobilității urbane durabile prin amenajarea de trasee cu piste de biciclete, ceea ce va conduce la îmbunătățirea condițiilor de mediu și a calității vieții cetățenilor, precum și la creșterea accesibilității la acest mod de transport nepoluant. Prin amenajarea corespunzătoare a infrastructurii pe traseele propuse, se contribuie inclusiv la reducerea traficului auto pe segmentele respective.

Tot dintre potențiale efecte ale realizării infrastructurii pentru biciclete amintim:

- Posibilitatea practicării turismului ecologic în ariile protejate, mai ales al turismului cu bicicleta.
- Mersul cu bicicleta înseamnă deplasări cu emisii zero și înlocuirea vehiculelor cu combustibili fosili.

- Mersul cu bicicleta sporește atractivitatea zonelor urbane, creează o nouă structură a mobilității locale și reduce traficul.

Indicatorii obiectivului de investiții sunt:

Denumire indicator	Valoare
Număr de kilometri piste pentru bicicliști operaționale (km) la nivel local/metropolitan	2,1
Număr de utilizatori ai pistelor nou construite și amenajate	2000

7. MODUL DE ÎNDEPLINIRE A CONDIȚIILOR AFERENTE INVESTIȚIILOR

Solicitarea de finanțare se va face astfel încât să fie asigurate îndeplinirea condițiilor de eligibilitate aferente ghidului de finanțare, astfel:

- A) Se va avea în vedere încadrarea în bugetul alocat orașului Slănic Moldova
- B) Cererile de finanțare se vor completa cu valorile eligibile ale proiectelor generat de către aplicația de investiții PNRR, exprimate în lei fără TVA, luând în considerare cursul Inforeuro aferent lunii mai 2021 de 1 euro=4,9227 lei
- C) Solicitățile de fonduri nerambursabile vor fi efectuate în limita bugetului prealocat
- D) Rata de finanțare în cazul investițiilor aferente COMPONENTEI 10 - Fondul local este de 100% din valoarea cheltuielilor eligibile ale proiectului, în limita bugetelor predefinite pe categorii de UAT-uri.

Activități eligibile:

- Lucrări de construcție pentru realizarea/modernizarea infrastructurii pentru biciclete/mijloace de transport nemotorizate: piste pentru biciclete, inclusiv pasaje și poduri de-a lungul acestora, culoare pentru biciclete.
- Lucrări de construcție pentru montarea echipamentelor de protecție.
- Lucrări de construcție pentru montarea echipamentelor de semnalizare.
- Achiziția și montajul accesoriilor de mobilier urban aferent pistelor: rasteluri pentru biciclete, iluminat public, contoare utilizatori etc.
- Amenajarea terenului
- Achiziția echipamentelor de protecție și a echipamentelor de semnalizare.
- Proiectare și asistență tehnică

Condiții ce trebuie îndeplinite:

- Infrastructura va fi realizată conform prevederilor **Ghidului privind infrastructura pentru biciclete** care prevede cerințele generale de calitate a infrastructurii pentru biciclete și trotinete electrice – trasee, parcaje – în vederea asigurării viabilității acesteia.
- Încadrarea obligatorie a investițiilor cu 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.

8. DESCRIEREA PROCESULUI DE IMPLEMENTARE

ETAPA 1. PREGĂTIREA ȘI DEPUNEREA Cererii de Finanțare

1. Cererea de finanțare este compusă din:

- Cererea de finanțare, ale cărei secțiuni se completează în aplicația electronică.
- Anexe la cererea de finanțare – set de documente completate sau, după caz, scanate și salvate în format pdf,, semnate digital și încărcate în aplicația electronică.

Documentele încărcate în aplicația electronică, ca parte din cererea de finanțare, trebuie să fie lizibile și complete.

2. Anexele cererii de finanțare, solicitate la depunere

2.1 Documentele statutare ale solicitantului și, dacă este cazul, ale partenerilor [se încarcă în format exclusiv .pdf de către solicitant]

- Hotărârea judecătorească de validare a mandatului primarului (sau orice alte documente din care să rezulte calitatea de reprezentant legal, pentru situații particulare),
- Hotărârea de constituire a consiliului local,

2.2 Documente privind identificarea reprezentanților legali ai solicitantului

[se încarcă în format exclusiv .pdf de către solicitant]

Pentru reprezentantul legal al solicitantului, respectiv al liderului de parteneriat și al fiecărui partener, se va prezenta o copie a unui document de identificare.

2.3 Declaratiile de consimțământ privind prelucrarea datelor cu caracter personal

[se descarcă în format predefinit și completat – necesită doar verificarea datelor predefinite, semnare electronică și încărcare în platforma electronică] (Model C la ghid)

2.4. Împuternicirea pentru semnarea electronică extinsă a Cererii de finanțare și a anexelor la cererea de finanțare (dacă este cazul)

[se descarcă în format predefinit și completat – necesită doar semnare electronică și încărcare în platforma electronică]

2.5. Declaratiile de angajament ale solicitantului, inclusiv privind evitarea conflictelor de interese, a fraudei, corupției și dublei finanțări.

[se generează automat și sunt înglobate în cererea de finanțare] (Modelul A, anexă la ghid)

2.6. Declarația privind eligibilitatea TVA, a solicitantului și a partenerului (se încarcă în format exclusiv .pdf de către solicitant) (Modelul D, anexă la ghid).

2.7. Declarația privind respectarea obligațiilor prevăzute în PNRR pentru implementarea principiului „Do No Significant Harm” (DNSH)

[se generează automat și este înglobată în cererea de finanțare] (Modelul E, anexă la ghid).

2.8. Hotărârile/deciziile/ordinele de aprobare a proiectului și a cheltuielilor aferente proiectului

[se încarcă în format exclusiv .pdf de către solicitant]

Hotărârea de aprobare va conține cel puțin următoarele:

- ✓ Aprobarea participării în cadrul proiectului
- ✓ Aprobarea notei de fundamentare a investiției

- ✓ Aprobarea cheltuielilor legate de proiect, inclusiv a cheltuielilor neeligibile pe care solicitantul trebuie să le asigure pentru implementarea proiectului
- ✓ Aprobarea acordului de parteneriat (pentru investițiile de tip I.1.1)
- ✓ Descrierea sumară a investiției

2.9. Nota de fundamentare prin care se vor prezenta necesitatea și oportunitatea investiției
[se încarcă în format exclusiv .pdf de către solicitant]

2.10 Dovada dreptului de proprietate sau administrare a obiectivului de investiții

[se încarcă în format exclusiv .pdf de către solicitant]

Solicitantul va prezenta documente aplicabile beneficiarilor publici și doar pentru proiectele care presupun lucrări de construcție (cu autorizație de construire), conform legislației în vigoare.

a. **Pentru dovedirea dreptului de proprietate publică asupra imobilelor, la momentul depunerii cererii de finanțare se vor prezenta următoarele documente, în mod obligatoriu:**

a.1. **Înregistrarea imobilelor în registre (extras de carte funciară din care să rezulte intabularea, precum și încheierea). Extrasele de carte funciară nu trebuie să fi fost emise cu mai mult de 30 de zile calendaristice înainte de data depunerii acestora .**

În cazul în care investiția vizează mai mult de un număr cadastral, aceste documente vor fi însoțite de un Tabel centralizator, care să cuprindă: numerele cadastrale, denumirea obiectelor sau obiectivelor de investiții;

a.2. **Plan de amplasament vizat de OCPI pentru imobilele pe care se propune a se realiza investiția în cadrul proiectului, plan în care să fie evidențiate inclusiv numerele cadastrale, sau, dacă e cazul**

2.12. Documente specifice anumitor categorii de investiții

11.2 - Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – ITS/alte infrastructuri TIC (sisteme inteligente de management urban/local);

a). **Extras din Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă/Strategiile Integrate de Dezvoltare Urbană/Planurile Generale de Urbanism/ documentele de planificare de la nivel local aprobate .**

ETAPA 2 - Implementarea contractelor de finanțare

Implementarea proiectului va avea în vedere realizarea activităților de achiziții publice cu ajutorul unui consultant specializat în achiziții, respectiv se vor achiziționa serviciile pentru realizarea documentație tehnică în vederea stabilirii soluției tehnico-economice de realizare a obiectivului, urmând ca următoarele documente să fie puse la dispoziția finanțatorului:

(i) 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 (acesta fiind scopul specificat în certificatul de urbanism).
- **Documentația tehnico-economică – SF/DALI** (împreună cu devizul general actualizat). SF/DALI se va transmite împreună cu devizul general actualizat, în conformitate cu legislația

în vigoare aplicabilă: H.G. nr. 907/2016, cu modificările și completările ulterioare. Solicitantul se va asigura de menționarea în cerințele documentațiilor de achiziție/de proiectare din caietul de sarcini pentru realizarea proiectului tehnic, a măsurilor privind respectarea obligațiilor prevăzute în PNRR pentru implementarea principiului „Do No Significant Harm” (DNSH).

- **Hotărârea/Decizia de aprobare a indicatorilor tehnico-economici** semnată de către persoana care are dreptul conform actelor de constituire să reprezinte legal solicitantul și să semneze în numele acesteia. 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 în conformitate cu documentația tehnico-economică și este asumată de proiectant. În cazul în care proiectul are la bază o documentație tehnico-economică actualizată (DALI actualizat), hotărârea anterior menționată va fi anexată pentru documentația actualizată (iar dacă se menționează doar modificarea unei hotărâri anterioare, atunci se va anexa și documentul inițial care a fost modificat).

(ii) 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, conform legislației în vigoare, sau autorizații de construire distincte pentru fiecare clădire în parte din cadrul proiectului, conform legislației în vigoare.
- **Proiect tehnic** și, dacă este cazul, **Hotărârea/Decizia (Hotărârile/Deciziile partenerilor) actualizată pentru faza PT**. Se va transmite proiectul tehnic, împreună cu devizul general actualizat, în conformitate cu legislația în vigoare aplicabilă. Se va transmite Hotărârea/ decizia (Hotărârile) actualizată pentru faza PT sau cu modificările și completările intervenite la faza PT.
- **Contractul de lucrări** încheiat (inclusiv actele adiționale încheiate), împreună cu devizul general actualizat, cu defalcarea valorii aferente cheltuielilor eligibile din PNRR pe capitole și subcapitole de cheltuieli conform HG nr. 907/2016 și a valorii TVA aferentă acestor tipuri de cheltuieli, inclusiv a cheltuielilor neeligibile și TVA aferent acestora. Contractul de lucrări va cuprinde inclusiv măsuri privind respectarea obligațiilor prevăzute în PNRR pentru implementarea principiului „Do No Significant Harm” (DNSH).
- **Modificări ale Ordinului/ Deciziei/Hotărârii de aprobare a proiectului (cererii de finanțare) și a cheltuielilor aferente**, în conformitate cu ultima formă a bugetului (dacă este cazul).

(iii) După finalizarea lucrărilor de execuție, beneficiarii au obligația să prezinte:

- procesul-verbal de recepție la terminarea lucrărilor, în termen de maxim 30 de zile de la data întocmirii acestuia. Plata finală a proiectului este condiționată de prezentarea acestui document.
- 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.

9. ALTE INFORMAȚII

Infrastructură pentru biciclete creată prin proiect nu va fi utilizată în scop economic/comercial, iar accesul este asigurat gratuit, pe baze nediscriminatorii, fiind vorba de accesul publicului larg la obiective.

Proiectul va lua în considerare nevoile pasagerilor care aparțin grupurilor expuse riscului de discriminare, precum persoane în vârstă, persoane cu dizabilități, în vederea creșterii accesibilității acestora la facilitățile de transport prin includerea de activități de sprijin pentru a garanta siguranța tuturor persoanelor.

Proiectul va fi implementat de o echipă de implementare a proiectelor UIP, care va avea structura aferentă unei echipe de implementare a unui proiect finanțat cu fonduri europene (manager de proiect, responsabil cu achiziția, responsabil financiar, responsabil tehnic, responsabil comunicare și raportare).

Biroul Urbanism
Șef Birou
Dr.ing.Marius Stamate

Biroul Economic
Cons sup Gena Boacă Saulescu

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,
CONSILIER LOCAL,
prof. Solotchi Andreea

Contrasemnează ptr. legalitate,
SECRETAR GENERAL ORAȘ,
jr. Sică Marcela