

**ANEXA NR. 1 LA HCL NR. 83/12.10.2022**

**NOTĂ DE FUNDAMENTARE**

	<i>Planului Național de Redresare și Reziliență, Componenta 10 – Fondul Local</i>	<p align="center"><b>Titlu apel proiect</b></p> <p>I.1.4 - Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – piste pentru biciclete (și alte vehicule electrice ușoare) la nivel local/metropolitan Titlul proiect” <b>Piste de biciclete in cadrul UAT Mitreni</b>”</p>
1.	<p>Descrierea pe scurt a situației actuale (date statistice, elemente specifice, etc.)</p>	<p>Comuna Mitreni este asezata in partea de sud-vest a judetului Calarasi, in Campia Dunarii, din sud-estul Romaniei. Este formata din Mitreni (satul de resedinta) si satele componente Valea Rosie si Clatesti, avand o suprafata totala de 51,5 km2 și o poulatie de peste 4300 de locuitori. Amplasare teritorială favorabila din punct de vedere al accesibilitatii rutiere, comuna Mitreni este situata la doar 12 km de municipiul Oltenita și 65 km fata de capitala, un alt oras apropiat fiind Budesti, la numai 30 km, accesul rutier relizandu-se prin DN 4.</p> <p>Conform recensamantului efectuat în 2011, populația comunei Mitreni se ridica la 4.323 de locuitori, in scadere fata de recensamantul anterior din 2002, cand se inregistrasera 4.898 de locuitori. Majoritatea locuitorilor sunt romani (90,98%), cu o minoritate de rromi de 5,25%. Astfel, se poate observa ca intre cele doua recensaminte, populatia localitatii a scazut cu aproximativ 13%.</p> <p>Satul Clatesti este situat pe malul drept al raului Arges, la intersectia meridianului 26° 37' 04,0" longitudine estica, cu paralala 44° 09' 51,4" latitudine nordica, altitudinea 28 m, la 55 km departare de Bucuresti și la 11 km de Oltenita.</p> <p>Conform celor mai recente date statistice de la INESSE Calarasi, la data de 1 ianuarie 2020, date intermediare, având in vedere timpul trecut de la ultimul recensamant, populația comunei Mitreni totala la 01.2020 este de 3992 (din care masculin 1962 si feminin 2030). Se poate observa astfel, o noua scadere a numarului de locuitori, intr-un procent de aprox. 8,3% fata de ultimul recensamant oficial din anul 2011.</p> <p>La momentul actual nu sunt implementate piste de biciclete in cadru UAT-ului.</p>
2.	<p>Necesitatea și oportunitatea investiției pentru care se aplică</p>	<p><b>Necesitatea și oportunitatea investiției</b></p> <p>Scopul crearii unei piste de bicilete este de a permite utilizarea biciletei ca mijloc de deplasare cotidiana, prin conectarea destinatiilor atat cu scopuri functionale, cat si recreative. Pista de bicilete propusa spre finantare nu va fi doar un traseu de agrement, ci va asigura si fluenta circulatiei.</p> <p>Necesitatea proiectului o constituie creșterea calității vieții prin dezvoltarea infrastructurii tehnico-edilitară și a serviciilor publice în vederea asigurării unor <b>spații rurale de calitate, atractive.</b></p> <p>Investitia se aliniaza cu obs Axa9.1 Dezvoltarea infrastructurii de agrement și sport prin amenajarea pistelor de biciclete, din cadrul „Strategiei de Dezvoltare Durabilă a județului Călărași pentru perioada 2021 – 2027”</p> <p>Oportunitatea investitiei o constituie insasi lansarea posibilitatii de finantare a pistelor de bicilete prin PNRR-in mediul rural, avand in vedere ca UAT-urile din mediul rural au variante de finantare reduse pentru asemenea obiective si bugetele disponibile la nivel local nu le ar permite realizarea unei astfel de investitiitii.</p> <p>Necesitatea proiectului este sustinuta si de programul Comisiei Europene care propune reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră la cel puțin 55% sub până în 2030. Astfel, prin amenajarea unei piste de biciclete, traficul poluant cu masini va scadea , ceea ce va contribuia la indeplinirea tintelor de reducere a poluarii la nivel UE.</p>

		<p>O alta oportunitate o reprezinta si tendintele actuale ale migrarii de la oras in mediul rural. Pandemia a intensificat migrația românilor din urban către zone rurale. Populația rurală a crescut pentru prima dată din 2007 încoace. Lucrul de oriunde și distanțarea socială au condus la o tendință de migrație a populației către zone mai liniștite din suburbii sau localități din jurul marilor orașee. Pentru a spori atractivitatea și a atrage localnici, este necesară crearea de condiții calitative în mediul rural – astfel investiția într-o pistă de biciclete poate spori atractivitatea și creșterea bunăstării locuitorilor din zonă.</p> <p><b>Principalele obiective locale pe care pista de biciclete propusa le va atinge sunt:</b>  Valea Rosie cu Parcul bisericii , scoala gimnaziala nr 2 Mitreni. Traseu: Intra Valea Rosie pe DC 79 (dublu sens 2 m unite), Str. Macesului (dublu sens separat 1 + 1 pana la sfarsit), Primarie-strada Musetelului, DC 79, Str. Zambilei, Scoala Mitreni Nr2, Parcul Bisericii, obiective interconectate pe o lungime de 2.24 km.</p>
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	Construirea pistei de biciclete, se va corela cu Sistemul inteligent de management local, al UAT Mitreni, care prevede crearea unui centru de monitorizare în timp real a situației din localitate, sistem de monitorizare și siguranța a spațiului public, investiție care va asigura un climat sigur, atât pe timp de zi cât și de noapte, inclusiv pentru cicliști și pietoni.
6.	Efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investiții	Realizarea lucrărilor propuse vor conduce la următoarele efecte pozitive: circulația în condiții sporite de confort și siguranță; reducerea timpilor de deplasare a locuitorilor către zone de interes; impactul social și cultural, egalitatea de șanse, dezvoltarea economică a zonei, îmbunătățirea condițiilor social – economice și de mediu, îmbunătățirea condițiilor de viață a locuitorilor, asigurarea infrastructurii rutiere necesare dezvoltării economiei locale; asigurarea mobilității forței de muncă, îmbunătățirea calității de mediu din zona de implementare a proiectului (reducerea nivelului de zgomot a vehiculelor aflate în circulație), creșterea speranței de viață datorită facilităților mai bune pentru sănătate și a reducerii poluării, reducerea nivelului de expunere la poluarea aerului și sonoră a oamenilor din zonă. reducerea consumului de carburanți, lubrifianti, piese de schimb, prelungirea duratei de viață a autovehiculelor; reducerea costurilor de operare a transportului; reducerea costurilor de exploatare; reducerea ratei accidentelor prin adoptarea de măsuri de siguranță; - asigurarea măsurilor pentru protecția mediului prin reducerea prafului, zgomotului, noxelor, preluarea și descărcarea apelor pluviale; impact direct și indirect asupra dezvoltării economice, sociale și culturale: creșterea nivelului investițional și atragerea de noi investitori autohtoni și străini, stoparea sau diminuarea migrației populației din zona rurală către mediul urban sau în alte țări; creșterea implicit a calității vieții în mediul rural; reducerea nivelului de sărăcie, a numărului persoanelor asistate social;
7.	Modul de îndeplinire a condițiilor aferente investițiilor	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. De asemenea, <b>Pista pentru biciclete realizată prin prezentul proiect va fi o infrastructură cu utilizare pentru toate categoriile de bicicliști și pentru toate categoriile de biciclete. Pe pista pentru biciclete vor circula și trotinetele electrice conform prevederilor legislației privind circulația pe drumurile publice.</b> Lungimea traseului propus este de 2240m, continuă, cu lățime de 2m, dublu sens până la Str. Macesului apoi dublu sens separat 1 + 1 până la sfârșit.

		<p><b>Avand in vedere ca investitia este în mediul rural</b>, inclusiv în extravilan, se va avea in vedere o lățime de minimum 1,0 m pentru pistele cu un singur sens și minimum 2,0 m pentru pistele cu dublu sens.</p> <p>În cazul pistelor amenajate în extravilan, se va asigura un spațiu de siguranță de 0,5 m în lateralele pistei pentru biciclete,</p> <p>Asigurarea unei suprafețe a pistei pentru biciclete dintr-un material rigid, stabil, cu un finisaj antiderapant, pe toată lungimea traseului;</p> <p>Asigurarea unui sistem de scurgere și evacuare a apei pluviale astfel încât să nu existe pericol de bălțire pe suprafața pistei;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pista pentru biciclete este proiectată pentru deplasarea cu o viteză de 30 km/h;</li> <li>▪ Asigurarea legăturii facile și în siguranță cu partea carosabilă destinată traficului general, la capete.</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Pista/Culoarul pentru biciclete:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 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.</li> <li>○ 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.</li> <li>○ Delimitarea culoarelor pentru biciclete se face cu marcaj de culoare albă, linie simplă discontinuă. Se poate utiliza linie continuă pe contrasensul deschis bicicletelor.</li> <li>○ 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.</li> </ul> </li> </ul> <p><b>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 în utilizare.</b></p>
8.	Descrierea procesului de implementare	<p>Dupa semnarea contractului de finantare, se vor realiza achizițiile prevazute de lucrari/dotari si se vor deconta /realiza/rambursa platile conform graficului de implementare/ plati.</p> <p>Pentru toate investițiile vom lua în considerare criteriile UE de Achiziție Publică Verde (GPP) care au fost dezvoltate pentru a facilita includerea cerințelor ecologice în documentele de achiziție.. Documentele sunt disponibile și în limba română</p> <p><a href="https://ec.europa.eu/environment/gpp/eu_gpp_criteria_en.htm">https://ec.europa.eu/environment/gpp/eu_gpp_criteria_en.htm</a>. Conform prevederilor din ghid, vom incarca în sistemul informatic toate dosarele de achiziție încheiate pentru implementarea proiectului, în copie format .pdf. Documentele anexate vor fi scanate integral, denumite corespunzător, ușor de identificat și lizibile</p> <p>Avand in vedere cerintele ghidului, mentionam ca</p> <p><b>- în termen de 6 luni de la data intrării în vigoare a contractului de finanțare vom transmite:</b></p>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Certificat de urbanism</b>, eliberat în vederea obținerii autorizației de construire pentru proiectul aferent cererii de finanțare depuse</li> <li>- <b>Documentația tehnico-economică – SF/DALI</b> SF/DALI se va transmite împreună cu devizul general actualizat, elaborat în conformitate cu <i>H.G. nr. 907/2016</i>. Solicitantul va include în mod obligatoriu în cerințele documentațiilor de achiziție a serviciilor de proiectare conformarea la principiul „<i>Do No Significant Harm</i>” (DNSH).</li> <li>- <b>Hotărârea/Decizia de aprobare a indicatorilor tehnico-economici</b> Hotărârea/decizia de aprobare a indicatorilor tehnico-economici se va corela cu cea mai recentă documentație (SF/DALI). Anexa la Hotărârea /decizia de aprobare trebuie să conțină detalierea indicatorilor tehnico-economici și a valorilor acestora, asumată de proiectant. În cazul proiectelor depuse în parteneriat, hotărârea/decizia de aprobare a indicatorilor tehnico-economici va fi depusă de către toți partenerii.</li> </ul> <p><b>- în termen de 12 luni de la data intrării în vigoare a contractului de finanțare-vom transmite</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Autorizația de construire</b> (emisă la nivel de proiect sau pentru fiecare componentă în parte din cadrul proiectului). Se va transmite autorizația de construire eliberată în vederea realizării investiției aferente proiectului, în termen de valabilitate. În cazul proiectelor care cuprind mai multe clădiri (componente), se poate anexa o singură autorizație de construire la nivel de proiect, sau autorizații de construire distincte pentru fiecare clădire în parte.</li> <li>- <b>Proiect tehnic</b> Se va transmite proiectul tehnic, împreună cu devizul general actualizat, în conformitate cu legislația în vigoare aplicabilă.</li> <li>- <b>Contractul de lucrări</b> încheiat (inclusiv actele adiționale încheiate), împreună cu devizul general actualizat. Contractul de lucrări va cuprinde în mod obligatoriu conformarea la principiul „<i>Do No Significant Harm</i>” (DNSH).</li> <li>- <b>Modificări ale Hotărârii de aprobare a proiectului (cererii de finanțare) și a cheltuielilor aferente</b>, în conformitate cu ultima formă a bugetului (dacă este cazul).</li> </ul> <p>După finalizarea lucrărilor de execuție, <b>vom transmite</b> :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Procesul-verbal de recepție la terminarea lucrărilor</b>, în termen de maxim 30 de zile de la data întocmirii acestuia</li> <li>- <b>Raport de activitate</b>, prin care se va demonstra îndeplinirea țințelor, până la finalizarea proiectului.</li> <li>- <b>Cartea tehnică a construcției, raportul dirigintelui și raportul proiectantului</b>, în termen de maxim 30 de zile de la data întocmirii acestora.</li> </ul>
9.	Alte informații	<p>Asa cum este prezentat si in STRATEGIA DE DEZVOLTARE LOCALĂ A COMUNEI Mitreni, unul dintre puncte slabe ale comunei este lipsa infrastructurii dedicata bicicletelor. <i>"Prin strategie, se propun proiecte care, odată elaborate și implementate, au ca scop eliminarea sau ameliorarea efectelor negative ale punctelor slabe ale comunei, valorificarea la maximum a potențialului de care dispune, fapt ce duce la creșterea calității vieții locuitorilor, creșterea nivelului de</i></p>

	<i>trai și alinierea la normele impuse de Uniunea Europeană". Investitia propusa vine sa rezolve lipsa infrastructurii dedicata bicicletelor, contribuind la crearea premizelor asigurarii conditiilor necesare pentru un transport verde, nepoluant, sanatos.</i>
--	--

NUME SI PRENUME .....

DATA .....

SEMNĂTURA .....

**PREȘEDINTE DE SEDINȚĂ,**  
Consilier local, **TRĂZNITU DUMITRU**

Contrasemnează:  
**Secretar general comună,**  
**dr. Mariana Oprican**