



**ROMÂNIA**  
**Județul Timiș**  
**Comuna Moșnița Nouă**  
**Consiliul local**



## **HOTARARE NR. 179** **DIN 13.05.2022**

privind participarea Comunei Moșnița Nouă la *“Programul Național de Redresare și Reziliență, Componenta C10 - Fondul local - Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – piste pentru biciclete (și alte vehicule electrice ușoare) la nivel local/metropolitan”*, aprobarea notei de fundamentare a investiției și aprobarea cheltuielilor legate de proiectul cu titlul *“Dezvoltarea infrastructurii de transport verde – Piste pentru biciclete în Comuna Moșnița Nouă, județul Timiș”*

Consiliul Local Comunei Moșnița Nouă:

Văzând referatul de aprobare al primarului nr. **57605/13.05.2022** prin care se propune participarea Comunei Moșnița Nouă la *“Programul Național de Redresare și Reziliență, Componenta C10 - Fondul local - Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – piste pentru biciclete (și alte vehicule electrice ușoare) la nivel local/metropolitan”*, aprobarea notei de fundamentare a investiției și aprobarea cheltuielilor legate de proiectul cu titlul *“Dezvoltarea infrastructurii de transport verde – Piste pentru biciclete în Comuna Moșnița Nouă, județul Timiș”* și Raportul de specialitate nr. **57604/13.04.2022** cu privire la necesitatea aprobării proiectului de hotărâre;

Având în vedere:

Legea nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare și ale Legii nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare;

Hotărârea Guvernului României nr. 907 din 29 noiembrie 2016 - privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice;

Ghidul Specific - Condiții de accesare a fondurilor europene aferente PNRR în cadrul apelurilor de proiecte PNRR/2022/C10, secțiunea *“Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – piste pentru biciclete (și alte vehicule electrice ușoare) la nivel local/metropolitan”* și anexele la acesta;

În temeiul prevederilor art.129(2) lit. ”b”, art. 139 (3) lit. ”d” și art. 196 (1) lit. ”a” din OUG nr. 57/2019 privind Codul administrativ modificat ulterior;

**HOTĂRÂȘTE:**

**Art.1** Se aprobă participarea Comunei Moșnița Nouă la "Programul Național de Redresare și Reziliență, Componenta C10 - Fondul local - Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – piste pentru biciclete (și alte vehicule electrice ușoare) la nivel local/metropolitan" în cadrul proiectului cu titlul "**Dezvoltarea infrastructurii de transport verde – Piste pentru biciclete în Comuna Moșnița Nouă, județul Timiș**".

**Art.2** Se aprobă proiectul cu titlul "**Dezvoltarea infrastructurii de transport verde – Piste pentru biciclete în Comuna Moșnița Nouă, județul Timiș**" și cheltuielile legate de acesta.

**Art.3** Se aprobă nota de fundamentare a investiției "**Dezvoltarea infrastructurii de transport verde – Piste pentru biciclete în Comuna Moșnița Nouă, județul Timiș**".

**Art.4** Se aprobă contractarea finanțării și se mandatează primarul Comunei Moșnița Nouă să reprezinte solicitantul Comuna Moșnița Nouă în relația cu Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației.

**Art.5** Se aprobă instalarea unui număr de 2 stații de încărcare pentru vehiculele electrice (cu două puncte de reîncărcare per stație și o putere de peste 50kW) pentru proiectul aferent primei solicitări de finanțare depuse în cadrul Componentei 10 - Fondul Local, PNRR.

**Art.6** Se aprobă susținerea din bugetul local a cheltuielilor neeligibile care asigură implementarea proiectului, astfel cum acestea vor rezulta din documentațiile tehnico-economice, ori a contractelor încheiate pentru îndeplinirea obiectivelor proiectului.

**Art.7** Compartimentul financiar-contabil din cadrul aparatului de specialitate al Primarului va duce la îndeplinire sarcinile ce decurg din prezenta hotărâre.

**Art.8** Prezenta hotărâre se comunică:

- Instituției Prefectului Județului Timiș
- Primarului comunei Moșnița Nouă
- Compartimentului financiar contabil din cadrul primăriei Moșnița Nouă
- Secretarului Comunei Moșnița Nouă
- Președinților comisiilor de specialitate ale consiliului local
- Câte un exemplar se afișează la avizier și pe site-ul Primăriei Moșnița Nouă

**Adoptată, azi 13.05.2022 în comuna Moșnița Nouă, județul Timiș**

**PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,  
Mihai Daniel LIONTI**



**Contrasemnează  
Secretar General U.A.T,  
Monika SZABO**



Proiectant,  
SC Drum Proiectconsult SRL  
Mun. Timisoara, J35/219/2014 , CUI 32739762

**DEVIZUL GENERAL AL INVESTIȚIEI**  
**DEZVOLTAREA INFRASTRUCTURII DE TRANSPORT VERDE – PISTE PENTRU BICICLETE**  
**ÎN COMUNA MOȘNIȚA NOUĂ , JUDEȚUL TIMIȘ**  
**VARIANTA PT. SCENARIUL TEHNICO-ECONOMIC 1**

Nr. Crt.	Denumirea capitolelor si subcapitolelor de cheltuieli	Valoare		
		Valoare (exclusiv T.V.A.)	TVA 19,0%	Valoare (inclusiv T.V.A.)
		LEI	LEI	LEI
1	2	3	4	5
<b>Capitolul 1 - Cheltuieli pentru obtinerea si amenajarea terenului</b>				
1.1.	Obținerea terenului	0,00	0,00	0,00
1.2.	Lucrări pentru amenajarea si pregătirea terenului	54.451,32	10.345,75	64.797,07
1.3.	Amenajari pentru protecția mediului si aducerea la starea initiala	158.030,50	30.025,80	188.056,30
	<b>TOTAL CAPITOL 1</b>	<b>212.481,82</b>	<b>40.371,55</b>	<b>252.853,37</b>
<b>Capitolul 2 - Cheltuieli pentru asigurarea utilitatilor necesare obiectivului</b>				
2.1.	Cheltuieli pentru asigurarea utilitatilor necesare obiectivului	0,00	0,00	0,00
	<b>TOTAL CAPITOL 2</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>Capitolul 3 - Cheltuieli pentru proiectare si asistenta tehnica</b>				
3.1.	<b>Studii</b>	<b>11.650,00</b>	<b>2.213,50</b>	<b>13.863,50</b>
3.1.1.	Studii de teren	11.650,00	2.213,50	13.863,50
3.1.2.	Raportul impactului asupra mediului	0,00	0,00	0,00
3.1.3.	Alte studii specifice	0,00	0,00	0,00
3.2.	<b>Documentatii-suport si cheltuieli pentru obtinerea de avize,acorduri si autorizatii</b>	<b>2.400,00</b>	<b>456,00</b>	<b>2.856,00</b>
3.3.	<b>Expertizare Tehnica</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
3.4.	<b>Certificarea performantei enegitice si auditul energetic al cladirilor</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
3.5.	<b>Proiectare</b>	<b>45.824,35</b>	<b>8.706,63</b>	<b>54.530,98</b>
3.5.1	Tema de proiectare	0,00	0,00	0,00
3.5.2	Studiu de fezabilitate	0,00	0,00	0,00
3.5.3	Studiu de fezabilitate/Documentația de avizare a lucrărilor de intervenție	15.000,00	2.850,00	17.850,00
3.5.4	Documentațiile tehnice necesare în vederea obținerii avizelor/ acordurilor/ autorizațiilor	4.660,00	885,40	5.545,40
3.5.5	Verificarea tehnică de calitate a proiectului tehnic și a detaliilor de execuție	2.000,00	380,00	2.380,00
3.5.6	Proiect tehnic și detalii de execuție	24.164,35	4.591,23	28.755,58
3.6.	<b>Organizarea procedurilor de achiziție</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
3.7.	<b>Consultanta</b>	<b>50.000,00</b>	<b>9.500,00</b>	<b>59.500,00</b>
3.7.1.	Managementul de proiect pentru obiectivul de investiții	50.000,00	9.500,00	59.500,00
3.7.2.	Auditul financiar	0,00	0,00	0,00
3.8.	<b>Asistenta tehnica</b>	<b>21.704,69</b>	<b>4.123,89</b>	<b>25.828,58</b>
3.8.1.	Asistenta tehnica din partea proiectantului	2.000,00	380,00	2.380,00
3.8.1.1.	pe perioada de executie a lucrarilor	1.000,00	190,00	1.190,00
3.8.1.2.	pentru participarea proiectantului la fazele incluse in programul de control al lucrarilor de constructie , avizat de catre Inspectoratul de Stat in Constructii	1.000,00	190,00	1.190,00
3.8.2.	Dirigentie de santier	19.704,69	3.743,89	23.448,58
	<b>TOTAL CAPITOL 3</b>	<b>131.579,04</b>	<b>25.000,02</b>	<b>156.579,06</b>
<b>Capitolul 4 - Cheltuieli pentru investitia de baza</b>				
4.1.	<b>Construcții și instalații</b>	<b>1.757.986,85</b>	<b>334.017,50</b>	<b>2.092.004,35</b>
4.1.1.	Construire piste pentru ciclisti	1.757.986,85	334.017,50	2.092.004,35
4.2.	Montaj utilaj tehnologic	0,00	0,00	0,00
4.3.	Utilaje, echipamente tehnologice si functionale cu montaj	0,00	0,00	0,00
4.4.	Utilaje fara montaj si echipamente de transport	0,00	0,00	0,00
4.5.	Dotari	0,00	0,00	0,00
4.6.	Active necorporale	0,00	0,00	0,00
	<b>TOTAL CAPITOL 4</b>	<b>1.757.986,85</b>	<b>334.017,50</b>	<b>2.092.004,35</b>
<b>Capitolul 5 - Alte cheltuieli</b>				
5.1.	<b>Organizare de santier</b>	<b>26.369,80</b>	<b>5.010,26</b>	<b>31.380,06</b>
5.1.1.	Lucrari de constructii si instalatii aferente organizarii de santier (1,0% din C+M)	17.579,87	3.340,18	20.920,05
5.1.2.	Cheltuieli conex organizarii de santier (0,5% din C+M)	8.789,93	1.670,09	10.460,02
5.2.	<b>Comisioane, taxe, cote legale si costuri de finantare</b>	<b>21.868,63</b>	<b>0,00</b>	<b>21.868,63</b>
5.2.1	Comisioane si dobanzile aferente creditului bancii finantatoare	0,00	0,00	0,00
5.2.2.	Cota aferenta ISC pentru controlul calitatii lucrarilor (0,1% din C+M)	1.988,05	0,00	1.988,05
5.2.3.	Cota aferenta ISC pentru controlul in amenajarea teritoriului, urbanism, si pt autorizarea lucrarilor de constructii (0,50 % din C+M)	9.940,24	0,00	9.940,24
5.2.4.	Cota aferenta casa socială a construcțiilor (Legea 215/1997 - 0,5% din C+M)	9.940,24	0,00	9.940,24
5.2.5.	Taxe pentru acorduri, avize conforme, si autorizatia de construire desfiintare	0,00	0,00	0,00
5.3.	<b>Cheltuieli diverse si neprevazute( 10% * 1.2+1.3+1.4+2+3+4)</b>	<b>210.204,77</b>	<b>39.938,91</b>	<b>250.143,68</b>
5.4.	<b>Chltuleli pentru informare si publicitate</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
	<b>TOTAL CAPITOL 5</b>	<b>258.443,10</b>	<b>44.949,17</b>	<b>303.392,27</b>
<b>Capitolul 6 - Cheltuieli pentru probe tehnologice, teste</b>				
6.1.	Pregătirea personalului de exploatare	0,00	0,00	0,00
6.2.	Probe tehnologice și teste	0,00	0,00	0,00
	<b>TOTAL CAPITOL 6</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>TOTAL</b>		<b>2.360.490,81</b>	<b>444.338,24</b>	<b>2.804.829,05</b>
<b>din care C + M (1.2+1.3+1.4+2+4.1+4.2+5.1.1)</b>		<b>1.988.048,54</b>	<b>397.609,71</b>	<b>2.385.658,25</b>

*Lucian Mihal*

*Lucian Mihal*

*[Signature]*

Intocmit  
SC Drum ProiectConsult SRL

**DESCRIEREA SUMARĂ A INVESTIȚIEI "DEZVOLTAREA INFRASTRUCTURII DE TRANSPORT VERDE – PISTE PENTRU BICICLETE ÎN COMUNA MOȘNIȚA NOUĂ, JUDEȚUL TIMIȘ" ȘI DETALIEREA CHELTUIELILOR LEGATE DE PROIECT**

**ORDONATOR PRINCIPAL DE CREDITE: PRIMAR**

**AUTORITATE CONTRACTANTĂ: COMUNA MOȘNIȚA NOUĂ**

**AMPLASAMENT: COMUNA MOȘNIȚA NOUĂ, JUDEȚUL TIMIȘ**

**DESCRIEREA SUMARĂ A INVESTIȚIEI**

**a) Caracteristici tehnice și parametri specifici obiectivului de investiții**

- Categoria construcției: pistă pentru biciclete;
- Lungime traseu proiectat (piste pentru biciclisti operationale): 4,14 km;
- Lățime pistă: 2.00 m;
- Obiective de interes local deservite: Stația de autobuz Berlin, Stația de autobuz Viena Pista de biciclete DJ 592, Pista de biciclete DC 97 a Municipiului Timisoara, Statia Armonia, Statia Concordia, Statia Arlechino

Structura părții carosabile va fi următoarea:

- Strat din balast – 20cm;
- Strat din balast stabilizat – 15cm;
- Strat din mixtură asfaltică BA8 – 3cm.

**b) Varianta constructivă de realizare a investiției**

Pista de biciclete se încadrează în categoria de importanță C (normală) și în clasa de importanță IV, conform Legii nr. 10/1995 privind calitatea în construcții și a H.G. 766/1997 (anexa 3) referitoare la aprobarea unor regulamente privind calitatea în construcții.

Pista pentru biciclete proiectată va avea lungimea de 4,14 km.

**Pe acest traseu proiectat se vor executa următoarele tipuri de lucrări:**

**Lucrări la partea carosabilă:**

- Decopertare strat vegetal și săpătură – 40cm;
- Așternere strat din balast – 20cm;
- Așternere strat din balast stabilizat – 15cm;
- Așternere strat din mixtură asfaltică BA8 – 3cm.



### **c) Trasarea lucrărilor**

Trasarea pe teren a drumurilor se va face ținând cont de planurile de situație anexate la prezentul proiect. Se vor respecta de asemenea prescripțiile standardelor referitoare la trasarea drumurilor și lucrărilor geotehnice. Beneficiarul lucrării, împreună cu proiectantul vor preda către executant – pe baza unui proces verbal, amplasamentul lucrării ce urmează a fi executată și reperii topografici de trasare. Odată amplasamentele predate, executantul are obligația de a le materializa pe teren prin pichetare cu țărugi. În sarcina acestuia intră și responsabilitatea protejării pichetelor care materializează amplasamentele primite.

### **d) Protejarea lucrărilor executate și a materialelor din șantier**

Pe tot timpul execuției lucrărilor până la recepția definitivă și predarea investiției către beneficiar, executantul are obligația de a proteja toate lucrările executate sau în curs de execuție precum și materialele din incinta șantierului, prin amenajarea de zone împrejmuite, eventual prevăzute cu încuietori și pază.

Șantierul și lucrările vor fi astfel realizate pentru a preveni producerea accidentelor. De asemenea executantul lucrării are obligația de a semnaliza prin panouri avertizoare fiecare obiect aflat în execuție funcție de caracteristicile constructive ale acestuia, cu obligativitatea semnalizării execuției lucrărilor de modernizare a drumurilor conform legislației în vigoare.

### **DETALIEREA CHELTUIELILOR PROIECTULUI**

- Valoare cheltuieli eligibile: 1.598.745,28 lei fără TVA;
- Valoare cheltuieli eligibile: 1.902.506,88 lei TVA inclus;
- Durata de implementare: 24 luni.

**PREȘEDINTE DE SEDINȚĂ,**

**Mihai Daniel LIONTI**



**CONTRASEMNEAZĂ**

**Secretar General U.A.T,  
Monika SZABO**

## NOTĂ DE FUNDAMENTARE

	Planului Național de Redresare și Reziliență, Componenta 10 - Fondul Local	Titlu apel proiect Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde - piste pentru biciclete (și alte vehicule electrice ușoare) la nivel local/metropolitan
1.	Descrierea pe scurt a situației actuale (date statistice, elemente specifice, etc.)	<p><b>Context</b></p> <p>Economia României a fost afectată major de pandemie și de restricțiile drastice de mobilitate fizică implementate rapid în scopul limitării extinderii. Sub impactul lor, economia a suferit în trimestrul II din 2020 o severă contracție, recuperată parțial în trimestrele III și IV din 2020, și respectiv în trimestrul I din 2021. Economia României a înregistrat un avans de 6,3% în 2021, grație unei cereri interne solide, însă ritmul de creștere va încetini până la 4,2% în acest an, pentru ca în 2023 să accelereze ușor la 4,5%, conform previziunilor economice de iarnă, publicate de Comisia Europeană (CE). În ultimul trimestru al lui 2021, creșterea economică a încetinit în principal datorită restricțiilor de aprovizionare, a noului val de infecții cu COVID-19 și a relansării puternice a inflației. Invazia Ucrainei de către Rusia în februarie 2022 va influența negativ atât evoluția economiei naționale, cât și cea europeană. Toate aceste provocări macro-economice și sociale, necesită un răspuns ferm din partea autorităților naționale, cât și europene.</p> <p>Pe 27 mai 2020, ca răspuns la criza fără precedent cauzată de pandemia de COVID-19, Comisia Europeană a propus crearea instrumentului temporar de redresare NextGenerationEU și consolidarea fondurilor dedicate anumitor programe în cadrul bugetului UE pe termen lung pentru perioada 2021-2027.</p> <p><b>NextGenerationEU</b> este un instrument temporar de redresare, în valoare de peste 800 de miliarde EUR, menit să contribuie la repararea daunelor economice și sociale imediate provocate de pandemia de coronavirus. După pandemia de COVID-19, Europa va fi mai verde, mai digitală, mai rezilientă și mai bine pregătită să facă față provocărilor actuale și viitoare.</p> <p><b>Mecanismul de redresare și reziliență (MRR):</b> elementul central al instrumentului NextGenerationEU, cu împrumuturi și granturi în valoare de 723,8 miliarde EUR disponibile pentru sprijinirea reformelor și a investițiilor întreprinse de țările UE. Scopul este de a atenua impactul economic și social al pandemiei de COVID-19 și de a face ca economiile și societățile europene să devină mai durabile, mai reziliente și mai bine pregătite pentru provocările și oportunitățile oferite de tranziția către o economie verde și de tranziția digitală.</p> <p><b>Obiectivul general al Mecanismului de Redresare și Reziliență (MRR)</b> este să promoveze coeziunea economică, socială și teritorială a Uniunii prin îmbunătățirea rezilienței, a nivelului de pregătire pentru situații de criză, a capacității de adaptare și a</p>



	<p>potențialului de creștere ale statelor membre, prin atenuarea impactului social și economic al crizei în cauză, în special asupra femeilor, prin contribuția la punerea în aplicare a pilonului european al drepturilor sociale, prin sprijinirea tranziției verzi, prin contribuția la realizarea obiectivelor privind clima ale Uniunii pentru 2030 stabilite la articolul 2 punctul 11 din Regulamentul (UE) 2018/1999 și prin respectarea obiectivului UE de realizare a neutralității climatice până în 2050, precum și a tranziției digitale, contribuind astfel la convergența economică și socială ascendentă, restabilind și promovând creșterea durabilă și integrarea economiilor Uniunii, încurajând crearea de locuri de muncă de înaltă calitate, contribuind la autonomia strategică a Uniunii alături de o economie deschisă și creând valoare adăugată europeană.</p> <p><b>Planul Național de Redresare și Reziliență al României (PNRR)</b> este conceput așa încât să asigure un echilibru optim între prioritățile Uniunii Europene și necesitățile de dezvoltare ale României, în contextul recuperării după criza COVID-19 care a afectat semnificativ țara, așa cum a afectat întreaga Uniune Europeană și întreaga lume.</p> <p>Obiectivul general al PNRR al României este corelat în mod direct cu Obiectivul general al MRR, așa cum este inclus în Regulamentul 2021/241 al Parlamentului European și al Consiliului, din 12 februarie 2021, art.4. Prin PNRR, obiectivul general al României este dezvoltarea României prin realizarea unor programe și proiecte esențiale, care să sprijine reziliența, nivelul de pregătire pentru situații de criză, capacitatea de adaptare și potențialul de creștere, prin reforme majore și investiții cheie cu fonduri din Mecanismul de Redresare și Reziliență.</p> <p>Conform Raportului de Țară întocmit de către Comisia Europeană (CE) în anul 2019, una din recomandările principale este ca România să <i>axeze politica economică în materie de investiții pe sectorul energetic cu emisii scăzute de dioxid de carbon și pe eficiența energetică, pe infrastructura de mediu și pe inovare, ținând seama de disparitățile regionale.</i></p> <p>Reformele și investițiile din <b>Pilonul 4 - Coeziune socială și teritorială</b>, ar trebui să contribuie la combaterea sărăciei și a șomajului pentru ca economiile statelor membre să se redreseze, fără a lăsa pe nimeni în urmă. Reformele și investițiile respective ar trebui să conducă la crearea de locuri de muncă stabile și de înaltă calitate, la <b>incluziunea și integrarea grupurilor defavorizate</b> și să permită consolidarea dialogului social, a <b>infrastructurii</b> și a serviciilor, precum și a sistemelor de protecție și <b>bunăstare socială</b>.</p> <p>Provocări semnificative se remarcă în economia României, dincolo de aspectele majore de sistem, în ceea ce privește dezvoltarea locală. Afectate semnificativ de pandemie, UAT-urile din România au o scădere semnificativă a veniturilor proprii. Această situație duce la o reducere semnificativă a investițiilor în domenii cum ar fi educația, sănătatea și infrastructura locală. Nivelul cheltuielilor pentru investiții la nivelul UAT-urilor este redus (15-20% din bugetul local înainte de pandemie) și este în mare măsură finanțat din fonduri europene. Prin urmare, este nevoie de o injecție de capital pentru a continua investițiile în <b>infrastructura locală și pentru a crește astfel reziliența localităților în perioada de redresare economică</b>. Ținând cont că într-o perioadă de criză economică, veniturile locale sunt și mai reduse, este nevoie de</p>
--	---

	<p>suport financiar suplimentar pentru asigurarea bunăstării populației și garantarea unor servicii publice de calitate în perioada imediat următoare, cu accent pe tranziția verde și digitală.</p> <p>Componenta C10 - Fondul local ajută la decarbonizarea transportului, creșterea eficienței energetice, respectiv dezvoltarea unei mobilități locale durabile, prin extinderea accesului la servicii esențiale pentru toți cetățenii. Unul din obiectivele principale este <i>asigurarea cadrului necesar pentru dezvoltarea durabilă a localităților din România prin investiții în infrastructura locală care vor susține reziliența și tranziția verde a zonelor urbane și rurale, precum și reducerea disparităților teritoriale la nivel regional, intra-regional și intra-județean</i>. Axă specifică de investiții este axa II.4 <b>Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde - infrastructurii pentru biciclete la nivel local/metropolitan</b>.</p> <p>Conform Raportului de Țară întocmit de către Comisia Europeană (CE) în 2020, consecințele socio-economice ale pandemiei de COVID-19 se vor resimți, în mod inegal, în diferitele regiuni ale României din cauza decalajelor semnificative în materie de investiții și de productivitate a forței de muncă și a profilurilor de specializare diferite. Acest lucru implică un risc considerabil de adâncire a disparităților regionale în România, inversând tendința observată de reducere ușoară a disparităților dintre București-Ilfov și restul regiunilor sau dintre zonele urbane și cele rurale. Combinată cu riscul perturbării temporare a procesului de convergență între statele membre, situația actuală impune adoptarea unor răspunsuri specifice în materie de politică. În contextul epidemiei de COVID-19, este foarte probabil ca provocările existente să se accentueze, pe fondul creșterii rapide a șomajului și a inactivității. Disparitățile regionale mari și productivitatea scăzută a anumitor sectoare au un impact negativ asupra creșterii durabile pe termen lung.</p> <p>Administrațiile locale sunt motoarele care facilitează prestarea serviciilor publice, dezvoltarea economică și investițiile în infrastructură. Totuși, închiderea companiilor, pierderea locurilor de muncă și alte efecte economice au atras un declin al veniturilor fiscale pe durata crizei, punând presiuni financiare majore pe numeroase administrații locale. Conform estimărilor, administrațiile locale ar putea înregistra, în medie, pierderi de venituri de 15-25% în 2021, cele mai afectate fiind orașele cu baze economice mai puțin diversificate și localitățile rurale.</p> <p>Afectate semnificativ de pandemie, UAT-urile din România au o scădere semnificativă a veniturilor proprii. Această situație duce la o <b>reducere semnificativă a investițiilor</b> în domenii cum ar fi educația, sănătatea și <b>infrastructura locală</b>. Nivelul cheltuielilor pentru investiții la nivelul UAT-urilor este redus (15-20% din bugetul local înainte de pandemie) și este în mare măsură finanțat din fonduri europene. Prin urmare, este nevoie de o injecție de capital pentru a continua investițiile în infrastructura locală și pentru a crește reziliența localităților în perioada de redresare economică.</p> <p>De asemenea, este necesar ca în localitățile din România să fie efectuate investiții în infrastructura locală, pentru a adapta localitățile la noile condiții de siguranță și pentru a contracara tendințele nesustenabile generate de pandemie, respectiv izolare, segregare, inclusiv utilizarea autoturismelor personale în</p>
--	--



	<p>detrimentul transportului public.</p> <p>Mecanismele eficiente de coordonare între autoritățile naționale și locale sunt esențiale. Trebuie să fie consolidate sistemele locale și să fie construită capacitatea reprezentanților locali pentru a gestiona răspunsul la provocările ivite (de la sănătate la economie și protecție socială). Investițiile în infrastructura locală vor fi esențiale pentru adaptarea orașelor și comunelor la noile condiții, asigurându-se astfel, reziliența pe termen lung a localităților.</p> <p>Dezvoltarea urbană și rurală reprezintă factori cheie pentru îndeplinirea obiectivului propus de creștere a rezilienței localităților urbane și rurale la provocările generate de crizele economice și sociale de la nivel global. Problemele și provocările sus-menționate se adaugă celor cu care orașele și comunele se confruntau în ultimii ani, după cum urmează:</p> <p><b>Din perspectiva mobilității urbane și rurale durabile,</b> un factor important pentru creșterea bruscă a emisiilor de GES în sectorul transporturilor urbane și rurale este creșterea motorizării private. Deși sub media la nivelul UE, proprietatea de mașini a crescut constant în ultimii 20 de ani, ajungând la 261 de mașini la 1.000 de locuitori în 2018 (media la nivelul UE se situează la 505 mașini la 1.000 de locuitori). Mai mult, există încă vehicule care circulă în orașe care sunt vechi și se caracterizează prin consum ineficient de combustibil. Acest lucru afectează negativ emisiile de GES și calitatea generală a aerului. De fapt, în 2017, România a importat 520.000 de vehicule la mâna a doua care nu respectă reglementările de mediu de la nivelul UE. Între 2011 și 2017, numărul autoturismelor <i>second-hand</i> înmatriculate a crescut cu 450%. În consecință, în 2019, peste 74% din toate autoturismele înmatriculate în România erau mai vechi de 10 ani, corespunzând standardelor de emisii Euro 4, 3, 2, 1 sau 0. Un factor suplimentar care contribuie la această situație este inexistența unui cadru legal pentru adoptarea de zone cu emisii zero în municipii și orașe. De asemenea, din cauza lipsei infrastructurii pentru biciclete, aceasta nu a putut deveni un mijloc de transport utilitar utilizat de către cetățeni.</p> <p><b>Dezvoltarea rurală:</b> Zonele rurale ocupă 87% din teritoriul național, iar populația rurală totalizează 8 959 096 persoane sau 46% din populația României. Din punct de vedere al tipologiei DEGURBA (tipologia urban-rural elaborată de către EUROSTAT), regiunile predominant rurale ocupă aproape 60% din teritoriu.</p> <p>Localitățile rurale pot fi clasificate în mai multe categorii: localități rurale ce se află în zonele urbane funcționale, ce trebuie să gestioneze externalitățile nucleelor urbane, localități rurale ce se află în zona de susținere a zonelor urbane, și zonele profund rurale, ce se află la o distanță mai mare de 30 minute de zonele urbane și implicit de serviciile și dotările de bază. În aceste ultime două categorii, schimbările înregistrate la nivelul populației rurale în ultimele două decenii, evidențiate prin evoluția negativă a principalilor indicatori demografici, au generat un dezechilibru demografic pronunțat, care se manifestă prin îmbătrânirea populației, scăderea natalității și a fertilității, prin creșterea mortalității, dar și prin explozia migrației externe, având ca efect negativ principal depopularea zonelor rurale. Aceste tendințe sunt și mai accentuate în zonele profund rurale.</p> <p>Lipsa unei intervenții concentrate în aceste zone va accentua în</p>
--	--

	<p>viitor declinul demografic, economic și social. De altfel, dacă tendințele actuale se păstrează, în 2050 populația rurală din România va ajunge la numai 6 milioane de locuitori. În contextul îmbătrânirii demografice și a dinamicii economice actuale, scăderea populației rurale poate fi considerată naturală, dar în raport cu situația specifică de la nivel național, aceasta are caracterul unei mutații care afectează posibilitățile de dezvoltare viitoare.</p> <p>Studiile realizate pentru fundamentarea Strategiei de dezvoltare teritorială a României (SDTR) și rapoartele privind starea teritoriului arată că sărăcia rurală este de 2,4-3,4 ori mai mare decât sărăcia urbană. Un județ este cu atât mai sărac cu cât județul are o pondere mai ridicată a populației rurale.</p> <p>În mediul rural, vreme îndelungată s-a menținut un mod de viață specific, prin păstrarea identității culturale, a obiceiurilor și a unor tehnici agricole tradiționale, elemente de patrimoniu imaterial care sunt în prezent în pericol de dispariție din cauza migrației tinerilor, venită ca urmare a degradării vieții (infrastructură precară la nivel local). Menținerea civilizației rurale autentice românești ar aduce un plus de valoare pentru activități economice precum agroturismul, turismul cultural și ecoturismul.</p> <p><b>La nivel de regiunea de Vest, Infrastructura pentru biciclete</b> este slab dezvoltată, regiunea având 227,68 km de piste, dintre care 180 de km sunt în municipiile reședință Timișoara și Arad. Lipsa facilităților care să permită o deplasare sigură a bicicliștilor este principalul motiv pentru care ponderea acestui mod de deplasare este redus (sub 5%). Alături de mersul pe jos, ciclismul este cel mai "curat" mod de transport din punct de vedere al emisiilor de gaze cu efect de seră și prezintă avantaje pentru mediul înconjurător și sănătate. În Strategia regională pentru Dezvoltare 2021-2027, se menționează ca provocare regională dezvoltarea insuficientă a infrastructurii pentru biciclete și a zonelor pietonale. Răspunsul la această provocare constă în realizarea de investiții destinate siguranței rutiere pentru pietoni și bicicliști, respective dezvoltarea infrastructurii pentru biciclete și a zonelor pietonale și promovarea și încurajarea tipurilor de transport ecologic.</p> <p>La nivel național, legislația care reglementează mersul pe bicicletă a fost modificată pentru a se alinia cu directivele europene:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, cu modificările ulterioare.</li> <li>- Ordonanța de Guvern nr. 58/2008 privind organizarea și desfășurarea activității de turism în România (cicloturism), cu modificările ulterioare.</li> <li>- Ordonanța de urgență nr. 43 din 1997 privind regimul drumurilor, cu modificările ulterioare.</li> </ul> <p>Conform raportului <i>Beneficiile deplasării cu bicicleta. Deblocarea potențialului lor pentru Europa</i> lansat de Federația Europeană a Bicicliștilor, la momentul anului 2017, beneficiile directe ale mersului cu bicicleta sunt evaluate la 150-155 miliarde euro la nivel european. Principalele beneficii măsurabile sunt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vieți mai lungi și mai sănătoase: 73 mld. Euro;</li> <li>- Cicloturismul: 44 mld. Euro;</li> <li>- Piața de biciclete: 13,2 mld. Euro;</li> <li>- Reducerea gradului de congestie rutieră: 6,8 mld. Euro;</li> <li>- Mai puține concedii medicale de la locul de muncă: 5 mld. Euro;</li> </ul>
--	--



- Economii de combustibil: 4,0 mld. Euro;
- Economisirea costurilor de construcție și întreținere a infrastructurii rutiere pentru vehiculele motorizate: 2,9 mld. Euro;
- Reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub>: 0,6 - 5,6 mld. Euro;
- Reducerea poluării aerului: 0,435 mld. Euro;
- Reducerea poluării fonice: 0,3 mld. Euro.

Investițiile substanțiale în deplasarea cu bicicleta aduc nu doar beneficiile menționate mai sus. Ele reprezintă, de asemenea, un răspuns excelent la provocările specifice cu care se confruntă România. Pentru a arăta modul în care dezvoltarea deplasării cu bicicleta poate contribui la soluționarea problemelor economice și de mediu specifice României, am examinat trei tipuri importante de documente:

- Rapoartele de țară din cadrul semestrului european 2020
- Recomandările specifice fiecărei țări din cadrul semestrului european 2020
- Planurile naționale în domeniul energiei și schimbărilor climatice

Obligațiile și recomandările incluse în aceste documente au un impact semnificativ asupra structurii cheltuielilor din fondurile UE în statele membre. Principalele concluzii pentru România sunt:

- 90% ponderea emisiei de CO<sub>2</sub> și de GES generate de transportul rutier;
- Reducerea cu 55% a emisiilor promisă până în 2030 în Planul național în domeniul energiei și schimbărilor climatice;
- Rata accidentelor rutiere soldate cu victime în România este dublă față de media UE;
- Angajament de reducere a emisiilor de GES prin promovarea metodelor alternative de mobilitate.

Recomandări specifice de țară pentru axa I.1 Mobilitate urbană durabilă:

- (2020) *Să direcționeze cu prioritate investițiile către tranziția verde și tranziția digitală (...)*
- (2019) *Să axeze politica economică în materie de investiții (...), pe sectorul energetic cu emisii scăzute de dioxid de carbon și pe eficiența energetică (...), ținând seama de disparitățile regionale.*
- (2019) *Să avanseze finanțarea proiectelor de investiții publice mature ...() pentru a favoriza redresarea economică.*

Obiectivul acestei investiții este de a crește accesul la soluții de mobilitate durabile și sigure în zonele urbane și rurale.

Investiția va îmbunătăți infrastructura de transport, asigurându-și durabilitatea mediului prin construirea a 1.091 km de piste de ciclism la nivel local / metropolitan în țară.

Investiția se va baza în mod egal pe alinierea obligatorie la Planul de mobilitate urbană durabilă / Dezvoltarea durabilă integrată / Planul urban general aprobat sau în curs de dezvoltare, asigurând acoperirea cu servicii de mobilitate în zona funcțională și împrejurimi.

#### ***I.1.4. Mobilitatea urbană verde - asigurarea de piste pentru biciclete și alte vehicule electrice ușoare la nivel local/metropolitan***

Investiția constă în realizarea infrastructurii pentru biciclete/mijloace de transport nemotorizate, inclusiv pasaje,

		<p>poduri.</p> <p>Prin această măsură se contribuie la limitarea poluării pe raza localitatii, la evitarea blocajelor din trafic și la creșterea rezilienței populației, fiind promovat un mod sănătos de transport. De asemenea, prin crearea unor infrastructuri dedicate, se va asigura o creștere a siguranței în trafic, fiind separate fluxurile ciclabile de cele pietonale sau auto.</p> <p>Investiția va crea posibilități pentru noi moduri de transport la nivel local/metropolitan, încurajând astfel utilizarea mijloacelor de transport alternative, nepoluante și benefice sănătății utilizatorilor, contribuind la limitarea congestiilor în trafic, a poluării și la creșterea siguranței în trafic.</p>
2.	Necesitatea și oportunitatea investiției pentru care se aplică	<p><b>Necesitatea promovării investiției</b></p> <p>Următoarele probleme au fost identificate de Comisia Europeană drept principalele obstacole în calea dezvoltării eficiente și durabile a României:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Investițiile insuficiente afectează potențialul economiei de a se apropia de nivelurile din UE. Calitatea și fiabilitatea rețelelor rutiere și feroviare sunt slabe. Investițiile în infrastructuri durabile de transport, de energie și de mediu (pentru deșeuri, ape reziduale și poluarea aerului) sunt insuficiente.</li> <li>➤ Persistă provocări considerabile în ceea ce privește poluarea aerului, atenuarea schimbărilor climatice și adaptarea la acestea. Se preconizează o creștere a emisiilor de gaze cu efect de seră care nu sunt acoperite de sistemul de comercializare a certificatelor de emisii al UE, ceea ce ar însemna nerespectarea obiectivului fixat pentru 2030. Reducerea emisiilor generate de sectorul transporturilor, al construcțiilor și cel agricol va fi esențială pentru atingerea acestui obiectiv. Investițiile în tehnologiile ecologice și în soluții durabile, precum și asigurarea unei finanțări adecvate vor fi esențiale pentru atingerea obiectivelor urmărite în materie de climă și energie și pentru conturarea unui nou model de creștere.</li> <li>➤ Starea și fiabilitatea infrastructurii de transport este în continuare slabă, situându-se sub nivelul altor state și sub media UE.</li> <li>➤ România înregistrează unul dintre cele mai slabe rezultate în materie de siguranță rutieră din UE. În pofida reducerii cu 4% a numărului deceselor începând cu 2017, numărul deceselor la un milion de locuitori în 2018 înregistrat în România era de două ori mai mare decât media UE. Factorii care favorizează acest fenomen sunt infrastructura subdezvoltată, în special pentru pietoni și bicicliști, viteza excesivă și asigurarea slabă a respectării legii. Investițiile în autostrăzi, precum și în lucrările de întreținere și de modernizare a drumurilor existente ar îmbunătăți siguranța.</li> <li>➤ Mai multe sectoare industriale contribuie în mod semnificativ la emisii. Transporturile, agricultura și industria prelucrătoare prezintă o tendință ușor crescătoare. Sectorul transporturilor din România a produs 24,7% din emisiile totale de CO<sub>2</sub> și 16,6% din emisiile de GES în 2017, cu mult sub media UE. În special, transportul rutier a reprezentat peste 90% din totalul emisiilor de CO<sub>2</sub> și de GES din sectorul transportului la nivelul întregii țări.</li> </ul> <p>În general, progresele în ceea ce privește investițiile legate de</p>



transport au fost evaluate de către Comisia Europeană (CE) ca fiind limitate.

În anul 2020, prin raportul de țară, CE i-a recomandat României următoarele:

- Să direcționeze cu prioritate investițiile către tranziția ecologică și digitală, în special către transportul durabil, infrastructura de servicii digitale, producția și utilizarea energiei în mod nepoluant și eficient, precum și către infrastructura de mediu.
- Criza a evidențiat și mai clar necesitatea acută ca România să relanseze lucrările de infrastructură publică în domenii precum transportul durabil, energia curată și infrastructura de mediu și de servicii digitale. Transportul urban este afectat de organizarea necorespunzătoare a sectorului și de slaba capacitate administrativă a furnizorilor locali.

Principalele provocări întâlnite la nivel local sunt:

- Investițiile insuficiente și bugetul local de investiții limitat afectează potențialul de dezvoltare economică a localității. Sunt necesare investiții noi și durabile în infrastructură, care să ajute la creșterea economică locală.
- Reducerea emisiilor generate de sectorul transporturilor este esențială pentru atingerea obiectivelor naționale climatice. Este imperativă reducerea emisiilor de CO2 prin promovarea transportului cu bicicleta la nivelul localității.
- Starea și fiabilitatea infrastructurii de transport este în continuare slabă, situându-se sub nivelul altor localități din regiune și sub media națională.
- Infrastructura de transport subdezvoltată, în special pentru pietoni și bicicliști, viteza excesivă și asigurarea slabă a respectării legii contribuie la o siguranță rutieră slabă.
- O bună parte din populație este reprezentată de pensionari, lucrători în agricultură și alte categorii defavorizate care nu au o putere de cumpărare ridicată și nu își permit să reînnoiască autovehiculele personale la o perioadă de 5-7 ani. De asemenea, inflația afectează costurile cu combustibil, respectiv cu întreținerea mașinilor și piesele de schimb.
- Măsurile luate în pandemie au restrâns mobilitatea cetățenilor și a rezultat o necesitate acută de a implementa soluții de transport alternativ reziliente, care să permită transportul pe raza localității în situații de urgență ori revenire a pandemiei.
- Economia României a fost afectată major de pandemie și de restricțiile drastice de mobilitate fizică implementate rapid în scopul limitării extinderii. Acestea au dus la o creștere a nivelului stresului și reducere a socializării în localitate. Prin urmare, transportul cu bicicleta este o măsură care ajută la recuperarea post-pandemie, prin beneficii pozitive pentru sănătate, cum ar fi: reducerea stresului, întărirea sistemului nervos, întărirea sistemului cardiovascular, creșterea tonusului muscular, reducerea în greutate și oportunități mai ridicate de socializare pentru bicicliști.

Având în vedere, nevoile menționate la nivelul localității, necesitatea asigurării infrastructurii pentru transport verde - piste pentru biciclete este evidentă pentru creșterea calității vieții la nivelul UAT-ului și îmbunătățirea infrastructurii de

		<p>bază.</p> <p>În linii generale, proiectul va contribui la îmbunătățirea condițiilor de trai din localitate, la implementarea unui mediu de transport ecologic, mai sigur și sănătos pentru populație. Piste pentru biciclete (și alte vehicule electrice ușoare) pot fi folosite și de bicicliștii ce traversează localitatea și vor îmbunătăți siguranța rutieră la nivel local.</p> <p>Fundamentarea necesității dezvoltării infrastructurii de transport verde prin înființarea de piste pentru biciclete și alte vehicule ușoare electrice rezidă din nevoia comunității locale de a <b>dezvolta o infrastructură de transport rezilientă și accesibilă economic</b> tuturor categoriilor sociale, care să ajute la <b>creșterea coeziunii sociale</b>, a nivelului de socializare la nivelul localității, dar care să reducă și poluarea mediului (reducerea nivelului de CO2 și GES, reducerea nivelului poluării fonice). Astfel prin realizarea investiției, locuitorii localității vor beneficia de condiții mai bune de viață, un nivel al sănătății mai ridicat, dar și o reducere a costurilor cu combustibil și cheltuielilor medicale prin practicarea mersului pe bicicletă.</p> <p>În linii generale, investiția prezintă o oportunitate de dezvoltare socio-economică locală, de creștere a siguranței în traficul rutier local și de protecție a mediului prin facilitarea mersului pe bicicletă.</p> <p><b>Oportunitatea investiției</b></p> <p>UAT comuna Moșnița Nouă ca beneficiar direct pentru sprijinul acordat prin Planul Național de Redresare și Reziliență consideră ca fiind necesară și oportună realizarea pe teritoriul localității a obiectivului de investiții <b><i>Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde - piste pentru biciclete (și alte vehicule electrice ușoare) la nivel local</i></b>, investiție în infrastructura de transport locală.</p> <p>Oportunitatea investiției rezidă în posibilitatea accesării unor fonduri nerambursabile din PNRR, <b><i>componenta C10 - Fondul Local, axa I.1 - Mobilitatea urbană durabilă, sub-axa I.1.4 Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde - piste pentru biciclete (și alte vehicule electrice ușoare) la nivel local</i></b>, implementat de către Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației (MDLPA) pentru dezvoltarea infrastructurii pentru transportul verde, în vederea implementării obiectivelor de țară în materie de infrastructură, dezvoltare durabilă și mediu.</p> <p>MDLPA asigură implementarea Componentei C10 - Fondul local la nivel național, care ajută la <b>decarbonizarea transportului, creșterea eficienței energetice, respectiv dezvoltarea unei mobilități locale durabile</b>, prin extinderea accesului la servicii esențiale pentru toți cetățenii. Unul din obiectivele principale este <b><i>asigurarea cadrului necesar pentru dezvoltarea durabilă a localităților din România prin investiții în infrastructura locală care vor susține reziliența și tranziția verde a zonelor urbane și rurale, precum și reducerea disparităților teritoriale la nivel regional, intra-regional și intra-județean</i></b>.</p> <p><b>Obiectivele generale ale proiectului sunt:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Dezvoltarea infrastructurii de transport verde la nivelul localității.</li> </ul>
--	--	---

- Reducerea emisiilor de CO2 și de GES la nivelul localității prin folosirea bicicletelor și a altor vehicule electrice ușoare.
- Reducerea poluării aerului prin înlocuirea mașinilor cu combustie internă ca mijloc de transport predominant pentru atenuarea schimbărilor climatice.
- Îmbunătățirea nivelului de sănătate al locuitorilor prin folosirea bicicletelor ca mijloc de transport la nivelul localității.
- Creșterea siguranței traficului rutier la nivelul localității prin folosirea de benzi separate pentru bicicliști.
- Încurajarea formelor de transport alternativ prin dezvoltarea unei infrastructuri adecvate pentru deplasarea cu bicicleta și extinderea zonelor pietonale.
- Creșterea rezilienței comunității locale în situații de urgență precum pandemii și dezastre naturale, prin folosirea bicicletelor ca opțiuni de transport.
- Reducerea poluării fonice la nivelul comunității prin folosirea bicicletelor și a altor vehicule electrice ușoare.
- Reducerea poluării solului și a apei prin amenajarea unui spațiu redus ca suprafață pentru infrastructura velo.
- Reducerea probabilității de a dezvolta depresie pentru locuitorii UAT-ului, prin creșterea activității fizice generate de folosirea bicicletelor la nivelul localității.
- Creșterea nivelului de concentrare a copiilor la școală prin mersul pe bicicletă.
- Creșterea coeziunii sociale folosind deplasarea cu bicicleta ca activitate socială, reunind oamenii și conectând comunitatea locală.
- Creșterea nivelului de accesibilitate a populației la obiectivele de interes local prin deplasarea cu bicicleta.

Conform Federației Europene a Bicicliștilor, beneficiile investițiilor în deplasarea cu bicicleta influențează:

#### 1. Economia

- Sectorul producției: Potrivit unei analize a Goldstein Research, industria bicicletelor din Europa se așteaptă să ajungă la aproape 20 miliarde EUR până în 2024 și să crească cu o rată anuală de 5,5% comparative cu piața europeană a autovehiculelor care se preconizează că va crește cu doar circa 1,7% până în anul 2024.
- Turismul: Numărul călătoriilor cicloturistice anuale în UE este estimat la 2,3 miliarde, cu o valoare economică totală de 44 miliarde EUR. Cicloturismul este corelat cu cca. 525.000 de locuri de muncă în UE
- Logistica: Bicicletele cargo au potențialul de a înlocui următoarea pondere a deplasărilor motorizate în zonele urbane:
  - + 23-25% din livrările comerciale în orașe
  - + 50% din deplasările aferente serviciilor comerciale și de întreținere
  - + 77% din deplasările logistice private (cumpărături, odihnă, transportul copiilor)
- Comerțul: Bicicliștii fac cumpărături locale și sunt clienți mai fideli.
- Construcția și întreținerea infrastructurii rutiere:
  - Anual, deplasarea cu bicicleta ajută UE să economisească 2,9 miliarde EUR pentru construcția și întreținerea infrastructurii de transport motorizat.
  - Se estimează că o pistă pentru biciclete, protejată și de înaltă calitate, costă 0,13 milioane EUR per



	<p>km, în timp ce o autostradă urbană costă 30,2 milioane EUR per km, adică de 232 de ori mai mult.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Reziliența: Deplasarea cu bicicleta, inclusiv logistica aferentă, face culturile mai reziliente, oferind opțiuni de transport chiar și în situații de urgență precum pandemii, dezastre naturale sau atacuri teroriste.</li> </ul> <p><b>2. Mediul înconjurător și resursele:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Poluarea aerului este singurul și cel mai mare risc pentru sănătate legat de mediu în Europa, provocând anual în jur de 400.000 de decese premature.</li> <li>- Deplasarea cu bicicleta contribuie la reducerea emisiilor cu peste 16 milioane de tone de CO2 echivalent anual în UE.</li> <li>- Nivelurile actuale de deplasare cu bicicleta în UE corespund unor economii de combustibil de peste 3 miliarde de litri pe an.</li> <li>- Greutatea medie a unei mașini în UE în anul 2017 era de aproape 1400 kg, pe când bicicleta rareori cântărește mai mult de 20 kg sau 1,5% din greutatea unei mașini. Aceasta înseamnă că pentru asamblarea unei biciclete sunt necesare mult mai puține resurse</li> </ul> <p><b>3. Sănătate:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Deplasarea cu bicicleta previne anual 18 110 decese premature în cele 28 de state membre ale UE, echivalentul unei valori economice de 52 miliarde EUR anual. De asemenea, deplasarea cu bicicleta contribuie la o viață mai sănătoasă, ajutând la prevenirea unui număr mare de boli grave și cronice, de exemplu: boli cardiovasculare, diabet (tip 2), cancer mamar, cancer de colon, osteoporoză.</li> <li>- Angajații care vin cu bicicleta la muncă în mod regulat au în medie cu 1,3 mai puține zile de concediu medical anual.</li> <li>- La un interval de 4 ore după ce au ajuns la școală, nivelurile de concentrare ale copiilor care vin la școală pe jos sau cu bicicleta sunt cu 8% mai mari decât ale copiilor care sunt aduși cu mașina.</li> </ul> <p><b>4. Beneficiile sociale și satisfacția vieții:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Deplasarea cu bicicleta este o activitate socială. Prin reunirea oamenilor și conectarea cartierelor, deplasarea cu bicicleta oferă potențial pentru interacțiuni sociale îmbunătățite și mai multe schimburi între cartiere. Aceasta poate stabili o legătură între oamenii din diferite medii și clase sociale, îmbunătățind astfel coeziunea societății.</li> <li>- Cheltuielile anuale pentru deținerea și utilizarea unei biciclete se ridică doar la aproximativ 5% sau 10% (în cazul bicicletelor electrice) din cheltuielile pentru deținerea și utilizarea unei mașini. Fiind o opțiune ieftină de transport, deplasarea cu bicicleta poate contribui la îmbunătățirea accesibilității categoriilor sociale defavorizate la locurile de muncă și a participării acestora la viața socială.</li> <li>- Bicicleta este foarte eficientă din punct de vedere spațial: timp de o oră, de 7 ori mai multe biciclete decât mașini pot traversa un spațiu de 3,5 m într-un mediu urban.</li> </ul> <p>Recomandări specifice de țară pentru axa I.1 Mobilitate urbană durabilă:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- (2020) Să direcționeze cu prioritate investițiile către tranziția verde și tranziția digitală (...)</li> <li>- (2019) Să axeze politica economică în materie de investiții (...), pe sectorul energetic cu emisii scăzute de dioxid de carbon și pe</li> </ul>
--	--

		<p><i>eficiența energetică (...), ținând seama de disparitățile regionale.</i></p> <p><i>- (2019) Să avanseze finanțarea proiectelor de investiții publice mature ...() pentru a favoriza redresarea economică.</i></p> <p>Obiectivul acestei investiții este de a crește accesul la soluții de mobilitate durabile și sigure în zonele urbane și rurale.</p> <p>Investiția va îmbunătăți infrastructura de transport, asigurându-și durabilitatea mediului prin construirea a 1.091 km de piste de ciclism la nivel local / metropolitan în țară.</p> <p>Investiția se va baza în mod egal pe alinierea obligatorie la Planul de mobilitate urbană durabilă / Dezvoltarea durabilă integrată / Planul urban general aprobat sau în curs de dezvoltare, asigurând acoperirea cu servicii de mobilitate în zona funcțională și împrejurimi.</p> <p>Investiția constă în realizarea/modernizarea infrastructurii pentru biciclete/mijloace de transport nemotorizate. Prin această măsură se contribuie la limitarea poluării pe raza UAT-ului, la evitarea blocajelor din trafic și la creșterea rezilienței populației, fiind promovat un mod sănătos de transport. De asemenea, prin crearea unor infrastructuri dedicate, se va asigura o creștere a siguranței în trafic, fiind separate fluxurile ciclabile de cele pietonale sau auto.</p> <p>Investiția va crea posibilități pentru noi moduri de transport la nivel local, încurajând astfel utilizarea mijloacelor de transport alternative, nepoluante și benefice sănătății utilizatorilor, contribuind la limitarea congestiilor în trafic, a poluării și la creșterea siguranței în trafic.</p> <p>Oportunitatea investiției rezultă din prisma beneficiilor de mediu, de transport, sociale, economice și de sănătate pe care le va aduce mersul cu bicicleta la nivelul localității și prin reducerea cheltuielilor cu menținerea infrastructurii de piste de biciclete comparativ cu șosele, respectiv reducerea cheltuielilor cu combustibilul neconsumat și reducerea cheltuielilor de sănătate, prin îmbunătățirea nivelului de sănătate al locuitorilor UAT-ului.</p>
3.	Corelarea cu proiecte deja implementate la nivel local	<p>La nivel de UAT, investiția propusă este corelată cu următoarele proiecte finalizate:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- "Extindere scoala Mosnita Noua" Contract de finantare numarul 4718/01.10.2014, POR 2007-2013 Axa prioritara 3, DMI 3.4., finalizat 03.10.2015, scop - Extindere scoala Mosnita Noua;</li> <li>- "Extindere scoala Mosnita Veche" Contract de finantare numarul 4697/24.09.2014, POR 2007-2013 Axa prioritara 3, DMI 3.4., Finalizat 01.11.2016, scop - Extindere scoala Mosnita Veche;</li> <li>- „Modernizare DC97 Moșnița Veche - Timișoara”, Contract de finanțare numărul 5089/16.09.2014; 9215/07.05.2015, PNDL, Finalizat 21.10.2015, scop Modernizare DC 97 Moșnița Veche- Timișoara;</li> <li>- „Modernizare străzi în Comuna Moșnița Nouă” Contract de finanțare numărul 6830/27.10.2014; 14.439/07.09.2015, PNDL, Finalizat 31.12.2017, scop Modernizare străzi intravilan și intravilan extins al localității Moșnița Nouă;</li> <li>- „Extindere rețea de apă în comuna Moșnița Nouă, localitatea Moșnița Nouă și Moșnița Veche, realizare stație de pompare de ridicare de presiune.”, Contract de finanțare numărul 2338/27.03.2014; 9216/04.05.2015, PNDL, Finalizat 15.12.2015, Scop Extindere rețea</li> </ul>

		<p>alimentare cu apă în intravilan și intravilan extins localitățile Moșnița Nouă și Moșnița Veche;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- „Modernizare infrastructura rutiera în comuna Mosnita Noua”, Contract de finantare nr. C0720RN00011653700140/24.04.2017, PNDR, sM 7.2, finalizat 23.03.2022, scop - Executie lucrari asfaltare strazi;</li> </ul> <p>Împreună, implementarea acestor proiecte va ajuta la dezvoltarea locală a UAT-ului, respectiv la reducerea disparităților economice și sociale, și vor solidifica coeziunea teritorială prin asigurarea unor servicii administrative mai bune pentru cetățeni, respectiv o infrastructură velo care vor contribui la dezvoltarea durabilă a UAT, reducerea consumului de combustibili fosili și reducerea nivelului de CO2 eliberat în atmosferă.</p> <p>Aceste proiecte contribuie la creșterea calității vieții în comunitatea locală și în linii generale, proiectul va contribui la îmbunătățirea condițiilor de trai din UAT, la împiedicarea fenomenului de depopulare a UAT-ului și un mai bun nivel de trai.</p> <p>Proiectul propus, respectiv proiectele finalizate sunt corelate cu Strategia de dezvoltare locală aprobată.</p>
4.	Corelarea cu proiecte în curs de implementare de la nivel local	<p>La nivel de UAT, investiția propusă este corelată cu următoarele proiecte din surse locale, naționale și fonduri europene în curs de implementare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- „Modernizare si dotare camine culturale din localitatile Mosnita Veche, Albina si Urseni, comuna Mosnita Noua, judetul Timis”, Contract de finantare nr. C0760CN00031553700132/14.10.2016, PNDR, sM 7.6, estimat finalizare 2022, scop - Executie lucrari de modernizare camine culturale si achizitionarea de echipamente si dotari specifice;</li> <li>- “CONSTRUIRE CLĂDIRE AFTER SCHOOL, REGIM DE ÎNĂLȚIME P+1E ȘI ÎMPREJMUIRE”, Contract de finantare nr. C0720EN00011753700595/ 05.03.2018, PNDR, sM 7.2, estimat finalizare 2023, scop Executie lucrari construire afterschool, dotari si echipamente specifice;</li> <li>- „Extindere canalizare menajera in localitatea Urseni, comuna Mosnita Noua, Contract de finantare nr. C0720AN00021653700338/18.07.2017, PNDR, sM 7.2, estimat finalizare 2022, scop Executie lucrari construire retea de canalizare;</li> </ul> <p>Împreună, implementarea acestor proiecte va ajuta la dezvoltarea locală a UAT-ului, respectiv la reducerea disparităților economice și sociale, și vor solidifica coeziunea teritorială prin asigurarea unor servicii administrative mai bune pentru cetățeni, respectiv o infrastructură velo care vor contribui la dezvoltarea durabilă a UAT, reducerea consumului de combustibili fosili și reducerea nivelului de CO2 eliberat în atmosferă.</p> <p>Aceste proiecte contribuie la creșterea calității vieții în comunitatea locală și în linii generale, proiectul va contribui la îmbunătățirea condițiilor de trai din UAT, la împiedicarea fenomenului de depopulare a UAT-ului și un mai bun nivel de trai.</p> <p>Investiția propusă este aliniată cu Strategia de dezvoltare locală aprobată.</p>
5.	Corelarea cu celelalte	La nivel de UAT, pe lângă investiția propusă, dorim să aplicăm



	proiecte pentru care se aplică la finanțare	<p>pentru obținerea de finanțare PNRR pentru următoarele proiecte de interes local:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- C10 Fondul Local I.4 - Elaborarea / actualizarea în format GIS a documentațiilor de amenajare a teritoriului și de planificare urbană</li> </ul> <p>Împreună, implementarea acestor proiecte va ajuta la dezvoltarea locală a UAT-ului, respectiv la reducerea disparităților economice și sociale, și vor solidifica coeziunea teritorială prin asigurarea unor servicii administrative mai bune pentru cetățeni, respectiv o infrastructură velo care vor contribui la dezvoltarea durabilă a UAT, reducerea consumului de combustibili fosili și reducerea nivelului de CO2 eliberat în atmosferă.</p> <p>Aceste proiecte contribuie la creșterea calității vieții în comunitatea locală și în linii generale, proiectul va contribui la îmbunătățirea condițiilor de trai din UAT, la împiedicarea fenomenului de depopulare a UAT-ului și un mai bun nivel de trai.</p> <p>Investiția propusă este aliniată cu Investiția propusă este aliniată cu Strategia de dezvoltare locală aprobată.</p>
6.	Efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investiții	<p>Prin această investiție se contribuie la limitarea poluării din UAT, la evitarea blocajelor din trafic și la creșterea rezilienței populației, fiind promovat un mod sănătos de transport. De asemenea, prin crearea unor infrastructuri dedicate, se va asigura o creștere a siguranței în trafic, fiind separate fluxurile ciclabile de cele pietonale sau auto.</p> <p>Investiția va impacta într-un mod pozitiv și sănătos viața de zi cu zi a celor 6.203 locuitori, de la nivelul localității.</p> <p>Utilizarea bicicletelor ca mijloc de transport este <b>benefică social</b>, din punct de vedere al integrării și armoniei, atenuând percepția discrepantelor și inegalității (între șofer și neșofer, posesor de vehicul foarte scump și foarte ieftin, între cine conduce și cine e doar pasager etc.), facilitând mobilitatea și a celor dezavantajați, promovând un contact mai efektiv între oameni, facilitând interacțiunea și incluziunea socială, dialogul și relațiile interumane într-o măsură mult mai mare decât în cazul deplasării cu autoturisme. Bicicleta este un <b>mijloc de transport relativ ieftin, accesibil</b> practic aproape oricui și ca achiziționare și ca întreținere, mai ales în comparație cu un autoturism, iar costurile pentru realizarea și întreținerea infrastructurilor specifice sunt mult mai reduse decât pentru alte forme de transport, realizând deci și importante economii la bugetele publice.</p> <p><b>Bicicletele sunt un mijloc de transport ecologic, care nu emite noxe și nu produce zgomot, fiind totodată foarte eficiente energetic</b>, având ciclu de viață potențial lung, neconținând componente toxice sau greu reciclabile și consumând relativ puține resurse la producere, întreținere și dezafectare.</p> <p>Bicicleta este un <b>vehicul sănătos</b>, întreținând condiția fizică, combătând sedentarismul și contribuind la menținerea stării de sănătate a utilizatorilor și la sănătatea publică în general, reducând semnificativ riscul de boli cardiovasculare și de obezitate, dar indirect și de cancer și alte afecțiuni, și ne reprezentând totodată riscuri pentru sănătatea utilizatorilor și pentru terți dacă este corect utilizată.</p> <p>Prin această investiție, următoarele obiective locale vor fi legate</p>

		<p>între ele, pentru a facilita accesul locuitor la ele, respectiv:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Stația de autobuz Berlin, Stația de autobuz Viena Pista de biciclete DJ 592, Pista de biciclete DC 97 a Municipiului Timisoara, Statia Armonia, Statia Concordia, Statia Arlechino</li> </ul> <p><b>Ciclismul are un impact pozitiv semnificativ și asupra mediului:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• În comparație cu mașinile și autobuzele, ciclul de viață al unei biciclete are o amprentă minimă de carbon;</li> <li>• Îmbunătățește semnificativ calitatea aerului: trecerea de la mașină la bicicletă reduce poluarea cu oxizi de azot cu 65% per kilometru parcurs;</li> <li>• Îmbunătățește calitatea spațiului public: parcurile de mașini pot fi transformate în piste de bicicletă și locuri de joacă cu spații verzi;</li> <li>• Este silențios și ajută la reducerea poluării fonice generate de trafic.</li> </ul> <p><b>Mersul pe bicicletă are multiple beneficii asupra sănătății:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Poate prelungi speranța de viață cu între 3 și 14 luni;</li> <li>• Mersul pe bicicletă 30 de minute în fiecare zi este echivalentul nivelului recomandat de activitate fizică săptămânală;</li> <li>• Reduce riscul de boli grave și depresie;</li> <li>• Este un mod eficient de a arde calorii, prevenind obezitatea și reducând cazurile de diabet de tipul II;</li> <li>• Crește calitatea vieții, fiind asociat cu independență, flexibilitate și conveniență.</li> </ul> <p>Investiția va crea posibilități pentru noi moduri de transport la nivel local, încurajând astfel utilizarea mijloacelor de transport alternative, nepoluante și benefice sănătății utilizatorilor, contribuind la limitarea congestiilor în trafic, a poluării și la creșterea siguranței în trafic.</p>
7.	Modul de îndeplinire a condițiilor aferente investițiilor	<p>La stadiul de depunere a Cererii de finanțare, proiectul va asigura alinierea infrastructurii propuse cu cerințele ghidului privind infrastructura pentru biciclete, care prevede cerințele generale de calitate a infrastructurii pentru biciclete și trotinete electrice - trasee, parcaje - în vederea asigurării viabilității acestora.</p> <p>Investiția propusă este aliniată cu Strategia de dezvoltare locală, aprobată</p> <p>Traseul propus pentru pista de biciclete:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tronsonul DC 97- Strada Berlin</li> </ul> <p>Traseul propus pentru pista de biciclete vizează crearea unei legături între pista de biciclete DJ 592 și pista de biciclete proiectată DJ 595D.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Traseul de piste va deservei 5 stații de autobuz; Pista va avea o lungime de 4,14 km cu o lățime a benzii de minim 2 m;</li> </ul> <p>Pista din proiect are o lungime continuă de 4,14 km conform măsurătorilor din teren și Notei de fundamentare, și asigură conexiunea următoarelor puncte de interes local:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Stația de autobuz Berlin;</li> <li>2. Stația de autobuz Viena;</li> <li>3. Pista de biciclete DJ 592;</li> <li>4. Pista de biciclete DC 97 a Municipiului Timisoara,</li> <li>5. Stația Armonia,</li> <li>6. Stația Concordia,</li> </ol>

		<p>7. Stația Arlechino</p> <p>Suma maximă eligibilă este de 100.000 euro/km, fără TVA, conform Ghidului privind infrastructura pentru biciclete, respectiv a Hotărârii de Consiliu Local nr. 179/13.05.2022 privind aprobarea proiectului și a cheltuielilor legate de proiect.</p>
8.	Descrierea procesului de implementare	<p>Ulterior semnării contractului de finanțare, Beneficiarul va organiza etapele de achiziție pentru serviciile de proiectare SF/DALI, respectiv proiect tehnic, pregătirii documentației pentru avizele necesare (conform Certificat de Urbanism) și servicii de management de proiect.</p> <p>Documentația de achiziții va fi transmisă spre avizare Finanțatorului, conform Ghidului de finanțare.</p> <p>Odată finalizată faza de proiectare, se va trece la achiziția Lucrărilor de construcții conform caietului de sarcini și a devizului general. Contractul de lucrări va cuprinde inclusiv măsuri privind respectarea obligațiilor prevăzute în PNRR pentru implementarea principiului „Do No Significant Harm” (DNSH), respectiv servicii de de dirigenție. Termenul limită de implementare și finalizare a lucrărilor va fi aliniat cu Ghidul privind infrastructura pentru biciclete, respectiv 30 iunie 2026, ori până la o dată actualizată din ghidul actualizat pentru Infrastructura pentru biciclete.</p> <p>În vederea implementării, <b>Beneficiarul va prezenta în termen de 6 luni de la semnarea contractului de finanțare următoarele documente</b> conform Ghidului privind infrastructura pentru biciclete:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Certificat de urbanism</b> pentru dezvoltarea infrastructurii de transport verde - piste pentru biciclete pe raza UAT-ului</li> <li>- <b>Documentația tehnico-economică - SF/DALI</b> (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).</li> <li>- <b>Hotărârea de aprobare a indicatorilor tehnico-economici</b> semnată de către reprezentatul legal al UAT. Hotărârea de aprobare a indicatorilor tehnico-economici se va corela cu cea mai recentă documentație (SF/DALI). Anexa la Hotărârea de aprobare va conține detalierea indicatorilor tehnico-economici și a valorilor acestora în conformitate cu documentația tehnico-economică și este asumată de proiectant.</li> </ul> <p>În termen de 12 luni de la data intrării în vigoare a contractului de finanțare, Beneficiarul va depune următoarele documente conform Ghidului privind infrastructura pentru biciclete:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Autorizație de construire</b> Infrastructură de transport verde - piste pentru biciclete pe raza UAT-ului</li> <li>- <b>Proiect tehnic</b> și, dacă este cazul, <b>Hotărârea</b> 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</li> </ul>



		<p>(Hotărârile/ Deciziile partenerilor) actualizată pentru faza PT sau cu modificările și completările intervenite la faza PT.</p> <p>- <b>Contractul de lucrări încheiat</b> (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).</p> <p>Beneficiarul va prezenta, după finalizarea lucrărilor de execuție, procesul-verbal de recepție la terminarea lucrărilor, în termen de maxim 30 de zile de la data întocmirii acestuia.</p>
9.	Alte informații	N/A

NUME SI PRENUME BUCUR FLORIN-OCTAVIAN

DATA 13/05/2022

SEMNĂTURA .....

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ

