



JUDEȚUL HUNEDOARA
ORASUL HATEG
CONSILIUL LOCAL

Anexa nr. 2 la hotărârea nr. 83/2022

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

<p><i>Planului Național de Redresare și Reziliență, Componenta 10 – Fondul Local</i></p>	<p>Titlu apel proiect PNRR/2022/C10/I.1.4 Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – piste pentru biciclete (și alte vehicule electrice ușoare) la nivel local/metropolitan</p>
<p>1. Descrierea pe scurt a situației actuale (date statistice, elemente specifice, etc.)</p>	<p>Context 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 <u>instrumentului temporar de redresare NextGenerationEU</u> și consolidarea fondurilor dedicate anumitor programe în cadrul bugetului UE pe termen lung pentru perioada 2021-2027.</p> <p><u>NextGenerationEU</u> 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><u>Mecanismul de redresare și reziliență (MRR)</u>: elementul central al instrumentului NextGenerationEU, cu împrumuturi</p>

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.

Obiectivul general al Mecanismului de Redresare și Reziliență (MRR) 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 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.

Planul Național de Redresare și Reziliență al României (PNRR) 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.

Conform Raportului de Țară întocmit de către Comisia Europeană (CE) în anul 2019, una din recomandările principale este ca România să *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.*

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 infrastructura locală**

și pentru a crește astfel reziliența localităților în perioada de redresare economică. Ținând cont că într-o perioadă de criză economică, veniturile locale sunt și mai reduse, este nevoie de 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.**

Nevoia unei transformări urbane sustenabile este subliniată de Agenda 2030 pentru Dezvoltare Durabilă, în special Obiectivul 11 pe Dezvoltare Durabilă, care este dedicat transformării orașelor în unele incluzive, sigure, reziliente și durabile. Alte documente majore ce propun această transformare includ Noua Agendă Urbană, Acordul de la Paris și Pactul Ecologic al Comisiei Europene. Noua Cartă de la Leipzig, adoptată în 30 noiembrie 2020, oferă un cadru de politici pentru a cuprinde dimensiunea urbană în acordurile europene și globale și pentru a promova orașe mai verzi, mai echitabile, mai productive și mai bine guvernate.

Deși, conform delimitării administrative tradiționale, gradul de urbanizare în România este de numai 55%, acesta crește la 76% după metodologia UE-OCDE, care ține cont de relațiile funcționale și dinamica regională identificate în baza fluxurilor de navetă.

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 *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.* Axă specifică de investiții este axa **II.4 Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – infrastructurii pentru biciclete la nivel local/metropolitan.**

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.

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.

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 infrastructura locală și pentru a crește reziliența localităților în perioada de redresare economică.

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 detrimentul transportului public.

Pentru a fi eficiente, **soluțiile urbane pentru redresare rezilientă post-pandemie** trebuie să se axeze pe o abordare ce consideră sistemele care susțin viața urbană interconectate și inseparabile. **Suportul financiar pentru investițiile de la nivel local ar trebui să se axeze pe oportunități de creare a locurilor de muncă combinate cu investiții în infrastructură ecologică și digitală.** Investițiile viitoare trebuie să țină cont de evoluțiile climatice pentru a asigura o redresare urbană rezilientă care își protejează locuitorii împotriva fenomenelor meteorologice extreme sau altor riscuri naturale și antropice. **Pandemia oferă oportunitatea unui nou început, în care orașele își pot contura o realitate urbană substanțial diferită, luându-și angajamentul de a sprijini persoanele vulnerabile, de a proteja sisteme naturale, de a clădi o economie durabilă și de a aborda potențiale amenințări împreună.** O redresare verde va impune aplicarea unor modele bazate pe dezvoltare economică globală, producție de proximitate și tipare de consum, legând orașele de comunități rurale și scurtând lanțurile de aprovizionare.

Este necesară un efort decisiv pentru a găzdui, adapta și extinde sisteme integrate multi-modale de transport în orașe și zone metropolitane, cu scopul de a regândi și transforma transportul în comun, asigurând tranziția de la utilizarea mașinii personale la forme mai durabile, mai incluzive, mai sănătoase și mai sigure de mobilitate pentru cetățeni.

În timp ce distanțarea fizică este importantă, orașele nu trebuie să regreseze în ceea ce privește politicile de utilizare a terenurilor care omit eficiența sporită a densificării urbane. Este important să fie prevenită extinderea urbană și să fie promovată, în schimb, densitatea strategică pentru a asigura faptul că infrastructura și serviciile urbane funcționează eficient, reducând în paralel utilizarea resurselor naturale și emisiile de gaze cu efect de seră.

Nivelurile adecvate și bine concepute de compactare urbană facilitează productivitatea economică ridicată și eficiența ecologică, esențiale în prevenirea vulnerabilităților fundamentale.

De asemenea, acestea creează medii de facilitare pentru prevenția bolii și promovarea sănătății. Planificarea urbană și regională trebuie să promoveze în mod sincron orașe compacte, integrate și multifuncționale, care scurtează distanța dintre locul de muncă și domiciliu, asigurând, în paralel, un aport adecvat de spații verzi publice și deschise, în special în cartierele supra-aglomerate, precum și facilități de transport în comun și nemotorizat.

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.

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:

Dezvoltarea urbană:

Nevoia unei transformări urbane sustenabile este subliniată de Agenda 2030 pentru Dezvoltare Durabilă, în special de obiectivul 11 pentru dezvoltare durabilă, dedicat transformării orașelor în unele incluzive, sigure, reziliente și durabile. Alte documente majore ce propun această transformare includ Noua Agendă Urbană, Acordul de la Paris și Pactul Ecologic al Comisiei Europene. Noua Cartă de la Leipzig, adoptată în

30 noiembrie 2020, oferă un cadru de politici pentru a cuprinde dimensiunea urbană în acordurile europene și globale și pentru a promova orașe mai verzi, mai echitabile, mai productive și mai bine guvernate.

Deși, conform delimitării administrative tradiționale, gradul de urbanizare în România este de numai 55%, acesta crește la 76% după metodologia UE-OCDE, care ține cont de relațiile funcționale și dinamica regională identificate în baza fluxurilor de navetă. Aceste zone urbane funcționale cuprind jumătate din localitățile României și generează 97% din dezvoltarea economică a țării (și au un potențial și mai ridicat care ar trebui susținut prin crearea unei legi dedicate zonelor metropolitane). Ca atare, zonele urbane sunt esențiale atât pentru dezvoltarea rurală, cât și pentru dezvoltarea României în general. De asemenea, întrucât o mare parte din problemele de mediu sunt generate în zonele urbane (95% din emisiile de gaze cu efect de seră), intervenția în aceste zone este esențială pentru a asigura încadrarea în țintele stabilite prin Pactul Verde European.

Calitatea vieții în orașe este în scădere în ciuda sustenabilității sale inerente, acestea fiind inițial planificate în jurul unor comunități dense, active, care favorizează mersul pe jos, cu un mix sănătos de funcțiuni. Calitatea scăzută a locuințelor și a spațiilor publice, fragmentarea țesutului urban (terenuri dezafectate), traficul aglomerat și gestionarea insuficientă a parcarilor au un impact semnificativ asupra calității generale a vieții.

Numărul și calitatea spațiilor publice urbane la nivel național sunt scăzute, iar multe clădiri istorice sunt în pericol sau într-o stare avansată de degradare. Regenerarea zonelor istorice și a spațiilor publice este esențială pentru definirea identității urbane, sprijinirea turismului, implicarea comunității și îmbunătățirea calității vieții. Orașele mai mici se confruntă cu rate mari de neocupare și de închidere a facilităților culturale. Restaurarea arhitecturală sau intervențiile urbane nu activează în mod implicit viața publică. Acestea trebuie să fie completate de o funcționalitate îmbunătățită, ținând cont de preferințele oamenilor.

Multe administrații locale, în special cele mici și mijlocii, mai puțin dinamice, nu au realizat suficiente investiții pentru îmbunătățirea calității vieții, fiind copleșite de declinul demografic, rata mare de spații vacante și nevoia de a furniza servicii publice de bază.

Din perspectiva mobilității urbane și rurale durabile, 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 *second-hand* 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.

Un alt factor ce generează poluarea aerului este congestia traficului. Aceasta este raportată a fi o problemă în creștere în mai multe orașe, pe măsură ce numărul vehiculelor personale crește. Congestia, cu caracterul rezultat start-stop al ciclului de conducere pe care îl impune vehiculelor, crește semnificativ emisiile de GES din traficul rutier.

Motivul principal care explică congestia crescută este expansiunea urbană și o planificare integrată inadecvată a transportului urban, în contextul în care dezvoltarea transportului public la nivel metropolitan este insuficientă, ceea ce încurajează transportul privat care contribuie, astfel, la creșterea emisiilor de GES.

În acest context, trebuie promovate mijloace alternative de transport – transportul public, respectiv, utilizarea mijloacelor de transport nemotorizate/nepoluante; și trebuie utilizate sistemele digitale de gestionare a traficului.

La nivel de regiunea de Vest, Infrastructura pentru biciclete 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.

La nivel național, legislația care reglementează mersul pe bicicletă a fost modificată pentru a se alinia cu directivele europene:

- Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, cu modificările ulterioare.
- Ordonanța de Guvern nr. 58/2008 privind organizarea și desfășurarea activității de turism în România (cicloturism), cu modificările ulterioare.
- Ordonanța de urgență nr. 43 din 1997 privind regimul drumurilor, cu modificările ulterioare.

Conform raportului *Beneficiile deplasării cu bicicleta. Deblocarea potențialului lor pentru Europa* 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:

- Vieți mai lungi și mai sănătoase: 73 mld. Euro;
- Cicloturismul: 44 mld. Euro;
- Piața de biciclete: 13,2 mld. Euro;
- Reducerea gradului de congestie rutieră: 6,8 mld. Euro;
- Mai puține concedii medicale de la locul de muncă: 5 mld. Euro;
- 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 CO₂: 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 CO₂ 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.

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:
 - o + 23-25% din livrările comerciale în orașe
 - o + 50% din deplasările aferente serviciilor comerciale și de întreținere
 - o + 77% din deplasările logistice private (cumpărături, odihnă, transportul copiilor)
- Comerțul: Bicicliștii fac cumpărături locale și sunt clienți mai fideli.
- Construcția și întreținerea infrastructurii rutiere:
 - o Anual, deplasarea cu bicicleta ajută UE să economisească 2,9 miliarde EUR pentru construcția și întreținerea infrastructurii de transport motorizat.
 - o Se estimează că o pistă pentru biciclete, protejată și de înaltă calitate, costă 0,13 milioane EUR per km, în timp ce o autostradă urbană costă 30,2 milioane EUR per km, adică de 232 de ori mai mult.
- 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.

2. Mediul înconjurător și resursele:

- 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.
- Deplasarea cu bicicleta contribuie la reducerea emisiilor cu peste 16 milioane de tone de CO2 echivalent anual în UE.
- Nivelurile actuale de deplasare cu bicicleta în UE corespund unor economii de combustibil de peste 3 miliarde de litri pe an.
- 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

3. Sănătate:

- 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.
- Angajații care vin cu bicicleta la muncă în mod regulat au în medie cu 1,3 mai puține zile de concediu medical anual.
- 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.

4. Beneficiile sociale și satisfacția vieții:

- 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.
- 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.
- 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.

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.*

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

Hațeg (în maghiară Hátzeg) este un oraș localizat în județul Hunedoara, Transilvania, România. Orașul se află în de Orașul Hațeg se întinde pe o suprafață de 6.156 ha, din care intravilan 624,58 ha și extravilan 5.531,42 ha.

Din punct de vedere administrativ, orașul Hațeg are în

		<p>componentă următoarele localități:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hațeg – reședință administrativă; • Nălațvad; • Silvașu de Sus • Silvașu de Jos <p>Orașul se regăsește într-o depresiune care poartă numele de Țara Hațegului. Țara Hațegului este una dintre microregiunile cele mai bogate din România din punct de vedere istoric: aici se găsesc câteva dintre cele mai importante monumente de arhitectură și arheologie din țară. Tot în Țara Hațegului a fost realizată una dintre cele mai ambițioase amenajări hidroenergetice din țară. Zona este cunoscută și pentru fosilele de dinozauri găsite aici de către Graf Nopcsa.</p> <p>La limita de Vest a Țării Hațegului a fost înființată de către romani, pe teritoriul actualei comune Sarmizegetusa, capitala provinciei romane Dacia, Ulpia Traiana Sarmizegetusa.</p> <p>Fondul locativ al orașului Hațeg este alcătuit din fondul locativ public și fondul locativ privat. Conform datelor Institutului Național de Statistică, la sfârșitul anului 2020 fondul locativ public era format din 50 locuințe, iar fondul locativ privat era format din 4.251 locuințe, în total 4.301 locuințe. Din totalul de 4.301 locuințe, un procent de aproximativ 98,84 % (aproximativ 4.251 locuințe) este reprezentat de locuințele proprietate privată și numai 1,16 % (aproximativ 5 locuințe) de cele proprietate publică.</p> <p>În 2020, fondul funciar al orașului Hațeg însuma un total de 6433 hectare, din care:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 3199 ha cu destinație agricolă • 1306 ha cu destinație arabilă • 917 ha pășuni • 631 ha fânețe • 345 ha livezi și pepiniere pomicole <p>Prin această măsură se contribuie la limitarea poluării pe raza localității, 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>Necesitatea promovării investiției</p> <p>Următoarele probleme au fost identificate de Comisia Europeană drept principalele obstacole în calea dezvoltării</p>

	<p>eficiente și durabile a României:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 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. ➤ 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. ➤ Starea și fiabilitatea infrastructurii de transport este în continuare slabă, situându-se sub nivelul altor state și sub media UE. Nu au fost încă dezvoltate conexiuni multimodale adecvate în multe zone urbane. ➤ 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. ➤ 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 CO₂ 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 CO₂ și de GES din sectorul transportului la nivelul întregii țări. <p>În general, progresele în ceea ce privește investițiile legate de transport au fost evaluate de către Comisia Europeană (CE) ca fiind limitate.</p> <p>În anul 2020, prin raportul de țară, CE i-a recomandat României următoarele:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 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 Orașul Hațeg și îmbunătățirea infrastructurii de bază.**

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. Pistele pentru biciclete (și alte vehicule electrice ușoare) pot fi folosite și de bicicliștii ce traversează localitatea și vor îmbunătăți siguranța rutieră la nivel local.

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 **dezvolta o infrastructură de transport rezilientă și accesibilă economic** tuturor categoriilor sociale, care să ajute la **creșterea coeziunii sociale**, 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.

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.

Oportunitatea investiției

UAT Orașul Hațeg 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 *Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – piste pentru biciclete (și alte vehicule electrice ușoare) la nivel local*, investiție în infrastructura de transport locală.

Oportunitatea investiției rezidă în posibilitatea accesării unor fonduri nerambursabile din PNRR, **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**, 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.

MDLPA asigură implementarea Componentei C10 – Fondul local la nivel național, care 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 *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.

Obiectivele generale ale proiectului sunt:

- **Dezvoltarea infrastructurii de transport verde** la nivelul localității.
- **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 dezastru 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 Orașul Hațeg, 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.

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

Investiția constă în realizarea infrastructurii pentru biciclete/mijloace de transport nemotorizate. Prin această măsură se contribuie la limitarea poluării pe raza UAT Orașul Hațeg, 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>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 Orașul Hațeg.</p>
3.	Corelarea cu proiecte deja implementate la nivel local	<p>La nivel de UAT, investiția propusă este corelată cu următoarele proiecte finalizate:</p> <p>1. Cod SMIS 10874 - Reabilitarea și modernizarea rețelei de străzi urbane în Orașul Hațeg, program POR 2007- 2013, axa 2 ,DMI 2.1, valoare proiect 29.175.756,61 lei. Investiție finalizată la data de 26 iunie 2015. Scop proiect - Dezvoltarea rețelei de transport, fluidizare trafic urban, reducere timp de transport, eliminare blocaje rutiere, descongestionarea drumurilor naționale DN66 și DN 68.</p> <p>2. Cod SMIS 48909 – Centrul de informare Turistică Hațeg, program POR 2007-2013 ,axa 5 DMI 5.3, valoare proiect 590.857,20 lei. Investiție finalizată la data de 31 decembrie 2015. Scop proiect - Construirea și dotarea Centrului de informare turistică în Orașul Hațeg, realizarea unui portal web pentru promovarea turismului în Orașul Hațeg și în Țara Hațegului, realizare broșuri ,pliante necesare promovării Tarii Hațegului.</p> <p>Împreună, implementarea acestor proiecte va ajuta la dezvoltarea locală a UAT Orașul Hațeg, 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 Orașul Hațeg și un mai bun nivel de trai.</p> <p>Proiectul propus, respectiv proiectele finalizate sunt corelate cu Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Orașul Hațeg 2018-2030, Strategia de dezvoltare locală a orașului Hațeg 2021-2027, Planul General de Urbanism, în curs de aprobare.</p>

<p>4. Corelarea cu proiecte în curs de implementare de la nivel local</p>	<p>La nivel de UAT, investiția propusă este corelată cu următoarele proiecte din surse locale, naționale și fonduri europene în curs de implementare:</p> <p>1. Cod SMIS 126876 - Modernizarea, extinderea și eficientizarea sistemului de iluminat public în Orașul Hațeg (data finalizare implementare: 31.08.2022), Programul Operațional Regional 2014-2020, Componentă 1 - Apel : POR/300/3/1/Creșterea eficienței energetice în clădirile rezidențiale, clădirile publice și sistemele de iluminat public, îndeosebi a celor care înregistrează consumuri energetice mari/1/Creșterea eficienței energetice în clădirile rezidențiale, clădirile publice și sistemele de iluminat public, îndeosebi a celor care înregistrează consumuri energetice mari.</p> <p>Obiectiv general - Obiectivul general al proiectului consta in cresterea eficientei energetice in iluminatul public din Orașul Hațeg, județul Hunedoara.</p> <p>Valoare proiect: 3.986.895,95 lei.</p> <p>Procent implementare 30%, faza actuala: publicare licitație achiziție lucrări.</p> <p>2. Cod SMIS 146275 - Sprijin la nivelul Regiunii de Dezvoltare Vest pentru pregătirea de proiecte finanțate din perioada de programare 2021-2027 - Reabilitarea și extinderea zonelor verzi și parcurilor publice (data finalizare implementare: 31.12.2022), Programul Operațional Asistenta Tehnica 2014 – 2020 Axa Prioritară 1 – Acțiunea 1.1.1. „Asistență orizontală pentru beneficiarii fondurilor ESI și specifică pentru beneficiarii POAT, POIM și POC, inclusiv instruire pentru aceștia și pentru potențialii beneficiari FESI”.</p> <p>Obiectivul general al proiectului îl reprezintă pregătirea de proiecte mature în domeniile de mobilitate urbană, regenerare urbană, centre de agrement/baze turistice, infrastructura și servicii publice de turism, inclusiv obiectivele de patrimoniu cu potențial turistic, infrastructură rutieră de interes județean, inclusiv variante ocolitoare și / sau drumuri de legătură, ce pot fi finanțate din fonduri externe nerambursabile acordate în perioada de programare 2021-2027, în cadrul Politicii de Coeziune, la nivelul regiunii Vest.</p> <p>Valoare implementare: 457.527,18 lei.</p> <p>Procent implementare: 50%, faza actuala: licitație in derulare pentru achiziție Servicii proiectare</p> <p>Împreună, implementarea acestor proiecte va ajuta la dezvoltarea locală a UAT Orașul Hațeg, 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 Orașul Hațeg și un mai bun nivel de trai.</p> <p>Investiția propusă este aliniată cu Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Orașul Hațeg 2018-2030, Strategia de dezvoltare locală a orașului Hațeg 2021-2027, Planul General de Urbanism, în curs de aprobare.</p>
5.	Corelarea cu celelalte proiecte pentru care se aplică la finanțare	<p>La nivel de UAT, pe lângă investiția propusă, dorim să aplicăm pentru obținerea de finanțare PNRR pentru următoarele proiecte de interes local:</p> <ul style="list-style-type: none"> - C10 Fondul Local - I.1.1 - Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante) - C10 Fondul Local - I.2 - Construirea de locuințe nZEB plus pentru tineri/ locuințe de serviciu pentru specialiști din sănătate și învățământ - C10 Fondul Local - I.3 - Reabilitarea moderată a clădirilor publice pentru a îmbunătăți serviciile publice prestate la nivelul unităților administrativ-teritoriale - C10 Fondul Local I.4 - Elaborarea / actualizarea în format GIS a documentațiilor de amenajare a teritoriului și de planificare urbană <p>Împreună, implementarea acestor proiecte va ajuta la dezvoltarea locală a UAT Orașul Hațeg, 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 Orașul Hațeg și un mai bun nivel de trai.</p> <p>Investiția propusă este aliniată cu Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Orașul Hațeg 2018-2030, Strategia de dezvoltare locală a orașului Hațeg 2021-2027, Planul General de Urbanism, în curs de aprobare.</p>
6.	Efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului investiției	<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>

Investiția va impacta într-un mod pozitiv și sănătos viața de zi cu zi a celor 9.685 locuitori, de la nivelul localității, conform recensământului din 2011.

Utilizarea bicicletelor ca mijloc de transport este **benefică social**, 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 **mijloc de transport relativ ieftin, accesibil** 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.

Bicicletele sunt un mijloc de transport ecologic, care nu emite noxe și nu produce zgomot, fiind totodată foarte eficiente energetic, având ciclul de viață potențial lung, neconținând componente toxice sau greu reciclabile și consumând relativ puține resurse la producere, întreținere și dezafectare.

Bicicleta este un **vehicul sănătos**, 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.

Prin această investiție, următoarele obiective locale vor fi legate între ele, pentru a facilita accesul locuitorilor la ele, respectiv:

1. Stadion Hațeg – Strada Stadionului, centru sportiv de interes local;
2. Biserica Ortodoxă Nălațvad – Nălațvad, centru religios de interes local;
3. Parcul Dendrologic Nălațvad – Nălațvad, zonă verde/agrement de interes local;
4. Vila & Restaurant Wallenthal – Str. Raul mare, nr 58A
5. Cazare Casa Mini - Str. Raul Mare 72

Ciclismul are un impact pozitiv semnificativ și asupra mediului:

- În comparație cu mașinile și autobuzele, ciclul de viață al unei biciclete are o amprentă minimă de carbon;
- Îmbunătățește semnificativ calitatea aerului: trecerea de la mașină la bicicletă reduce poluarea cu oxizi de azot cu 65% per kilometru parcurs;

		<ul style="list-style-type: none"> • Îmbunătățește calitatea spațiului public: parcările de mașini pot fi transformate în piste de bicicletă și locuri de joacă cu spații verzi; • Este silențios și ajută la reducerea poluării fonice generate de trafic. <p>Mersul pe bicicletă are multiple beneficii asupra sănătății:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Poate prelungi speranța de viață cu între 3 și 14 luni; • Mersul pe bicicletă 30 de minute în fiecare zi este echivalentul nivelului recomandat de activitate fizică săptămânală; • Reduce riscul de boli grave și depresie; • Este un mod eficient de a arde calorii, prevenind obezitatea și reducând cazurile de diabet de tipul II; • Crește calitatea vieții, fiind asociat cu independență, flexibilitate și conveniență. <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 acesteia.</p> <p>Investiția propusă este aliniată cu Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Orașul Hațeg 2018-2030, Strategia de dezvoltare locală a orașului Hațeg 2021-2027, Planul General de Urbanism, în curs de aprobare.</p> <p>Extras din Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Orașul Hațeg 2018-2030:</p> <p>„Pag 35 <i>PMUD al orașului Hațeg se corelează cu strategia, preluând și operaționalizând politicile acesteia prioritare referitoare la: Politici SIDU – protejarea mediului și îmbunătățirea calității mediului (apă, aer, sol): Încurajarea mersului cu Bicicleta prin realizarea de piste pentru bicicliști.</i></p> <p>Pag 133: <i>D.A. 3: Dezvoltarea unei rețele strategice de ciclism cu dotările aferente Aceasta măsură urmărește să capitalizeze deschiderea locuitorilor la utilizarea mijloacelor alternative de transport public, precum și potențialul foarte ridicat turistic, prin dezvoltarea, ca etape 1 și 2 într-un sistem scalabil, a unei rețele centrale velo, piste de biciclete de standard înalt care să ofere siguranța cicliștilor în trafic, conectate cu localitatea</i></p>

Nălăţvad și cu Rezervația de Zimbri. De asemenea, urmărește furnizarea de facilități de parcare pentru biciclete și închiriere.”

Extras din Strategia de dezvoltare locală a orașului Hațeg 2021-2027:

Pag 185

„Proiectul nr 27 – Amenajare centru de închiriere biciclete, construire piste / amenajare trasee pentru bicicliști și amenajare parcare specială pentru biciclete în orașul Hațeg.

Descrierea proiectului – Amenajarea și dotarea unui centru de închiriere biciclete, achiziționare biciclete, construire / amenajare piste speciale pentru bicicliști și trasee turistice, amenajare parcare pentru biciclete.

Justificarea proiectului – Dezvoltarea și susținerea ecoturismului în orașul Hațeg și regiunea Tara Hațegului, promovarea unui principiu de viață sănătos și indemnul la mișcare în aer liber.

Studii existente – Idee de proiect

Posibile surse de finanțare – buget local / buget de stat / fonduri europene / credite / alte surse de finanțare

Perioada estimată de implementare – 2021-2027”

Traseul propus pentru pista de biciclete:

Traseul începe din localitate, din capătul străzii Raul Mare (în apropierea intersecției cu strada Horea). Traseul se continuă pe str. Raul Mare până la intersecția cu Strada Stadionului, unde pista de biciclete se bifurcă în două:

- un tronson T1 continuă în stânga, pe strada Stadionului, trecând pe lângă pensiunea Casa Daria și Stadionul Hațeg, iar tronsonul T2 merge înainte pe strada Raul Mare.

După stadion, pista se desparte în 2, un tronson T1.1 continuând drept înainte în jurul unei livezi de pomi, iar celălalt tronson T1.2 face dreapta pe lângă stadion și se unește cu capătul primului tronson T1.1, formând o buclă în jurul livezii de pomi. Pista reunită T1 se continuă până se închide în strada Rau de Mori, la intersecția cu traseul T2.

- tronsonul T2 de pista se continuă pe strada Rau de Mori, până în la Biserica ortodoxă din satului aparținător Nălăţvad, unind orașul cu Vila & restaurant Wallenthal, Parcul Dendrologic Nălăţvad și Biserica Ortodoxa Nălăţvad.

Pista din proiect are o lungime continuă de **6,109 km** (minim 1,5 km continuitate) conform măsurătorilor din teren și Notei de fundamentare, și asigură conexiunea următoarelor puncte de interes local:

1. Stadion Hațeg – Strada Stadionului, centru sportiv de interes local;
2. Biserica Ortodoxa Nălăţvad – Nălăţvad, centru religios de interes local;
3. Parcul Dendrologic Nălăţvad – Nălăţvad, zona verde/agreement de interes local;
4. Vila & Restaurant Wallenthal – Str. Raul mare, nr 58A
5. Cazare Casa Mini - Str. Raul Mare 72

Suma maximă eligibilă pentru pistă de bicicletă în mediul urban este de **200.000 euro/km, fără TVA**, conform Ghidului aprobat pentru PNRR Componenta C10. Lungimea efectivă a traseului aferent este de **1,338 km**.

Pista pentru biciclete și zona adiacentă acesteia trebuie să îndeplinească, simultan, următoarele condiții:

- În mediul urban se va asigura o lățime de minimum 1,2 m pentru pistele cu un singur sens și minimum 2,4 m pentru cele cu dublu sens, fără obstacole, pe toată lungimea traseului (Se recomandă că lățimea optimă a unei piste pentru biciclete cu un singur sens să fie de minimum 1,5 m, iar a celei cu dublu sens de minimum 3,0 m pentru asigurarea siguranței circulației bicicliștilor și posibilitatea utilizării acestora de categorii diferite de biciclete/utilizatori).

- În cazul pistelor pentru biciclete amenajate în mediul rural, inclusiv în extravilan, se admite o lățime de minimum 1,0 m pentru pistele cu un singur sens și minimum 2,0 m pentru pistele cu dublu sens.

- Asigurarea unei înălțimi de liberă de trecere pe sub obstacole de minimum 2,50 m sau, dacă infrastructura deja există, de minimum 2,10 m în tuneluri, pe pasaje și poduri;

- În situația pistelor amenajate în mediul urban, se va asigura un spațiu de siguranță de 0,5 m liber de orice obstacol. În plus, în zona interioară a virajelor se interzic obstacolele mai înalte de 1 m la o distanță cuprinsă între 0,5 m și 1 m;

În cazul pistelor amenajate în extravilan, se va asigura un spațiu de siguranță de 0,5 m în lateralele pistei pentru biciclete, iar în cazul celor amenajate în mediul rural se va asigura un spațiu de siguranță de 0,5 m.

- Asigurarea unei suprafețe a pistei pentru biciclete dintr-un material rigid, stabil, cu un finisaj antiderapant, pe toată lungimea traseului;

Suma maximă eligibilă pentru culoar/pistă de bicicletă este de **50.000 euro/km, fără TVA**, conform Ghidului aprobat pentru PNRR Componenta C10. Lungimea efectivă a traseului aferent este de **4,771 km**.

Pista/Culoarul pentru biciclete:

o 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.

o 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).

		<p>Traectoria bicicletelor trebuie să fie previzibilă.</p> <p>o Delimitarea culoarelor pentru biciclete se face cu marcaj de culoare albă, linie simplă discontinuă. Se poate utiliza linie continuă pe contrasensul deschis bicicletelor.</p> <p>o 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.</p>
8.	<p>Descrierea procesului de implementare</p>	<p>Ulterior semnării contractului de finanțare, Beneficiarul va organiza etapele de achiziție pentru serviciile de proiectare SF, 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 orașul 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, Beneficiarul va prezenta în termen de 6 luni de la semnarea contractului de finanțare următoarele documente conform Ghidului privind infrastructura pentru biciclete:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Certificat de urbanism pentru dezvoltarea infrastructurii de transport verde – piste pentru biciclete pe raza UAT Orașul Hațeg - Documentația tehnico-economică – Studiu de Fezabilitate (SF) (împreună cu devizul general actualizat). SF-ul 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 de aprobare a indicatorilor tehnico-economici semnată de către reprezentatul legal al UAT. Hotărârea de aprobare a indicatorilor tehnico-economici se va corela cu cea mai recentă documentație (SF). Anexa la Hotărârea de aprobare va conține detalierea indicatorilor tehnico-economici și a valorilor acestora în conformitate cu documentația tehnico-economică și este

		<p>asumată de proiectant.</p> <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"> - Autorizație de construire Infrastructură de transport verde – piste pentru biciclete pe raza UAT Orașul Hațeg - Proiect tehnic și, dacă este cazul, Hotărârea 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/ Deciziile partenerilor) 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 „<i>Do No Significant Harm</i>” (DNSH). <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 Pușcaș Adrian Emilian, Primar

DATA 11.05.2022

SEMNĂTURA

Hațeg, 13 mai 2022

**PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,
COPIL FLORIAN**