

ROMÂNIA
JUDEȚUL BOTOȘANI
MUNICIPIUL BOTOȘANI
CONSILIUL LOCAL



PROIECT DE HOTĂRÂRE
privind aprobarea proiectului "Susținerea transportului alternativ prin realizarea unui circuit de
piste de biciclete la nivelul Municipiul Botoșani" și a cheltuielilor legate de acest proiect

CONSILIUL LOCAL AL MUNICIPIULUI BOTOȘANI,

analizând propunerea domnului Primar Cosmin Ionuț Andrei privind aprobarea proiectului "Susținerea transportului alternativ prin realizarea unui circuit de piste de biciclete la nivelul Municipiul Botoșani" și a cheltuielilor legate de acest proiect;

analizând raportul de specialitate comun al Serviciului Management Proiecte, Serviciului Investiții, Direcției Urbanism și Direcției Economice, precum și rapoartele de avizare ale comisiilor de specialitate ale Consiliului Local;

văzând dispozițiile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 124/2021 *privind stabilirea cadrului instituțional și financiar pentru gestionarea fondurilor europene alocate României prin Mecanismul de redresare și reziliență, precum și pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 155/2020 privind unele măsuri pentru elaborarea Planului național de redresare și reziliență necesar României pentru accesarea de fonduri externe rambursabile și nerambursabile în cadrul Mecanismului de redresare și reziliență*, cu modificările și completările ulterioare;

având în vedere prevederile art. 3 și art. 4 din Hotărârea Guvernului nr. 907/2016 *privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice*, cu modificările și completările ulterioare;

în conformitate cu prevederile art. 129 alin. (2) lit. d) și alin. 7 lit. i) și lit. k) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2019 *privind Codul Administrativ*, publicată în Monitorul Oficial al României, partea I, nr. 555 din 3 iulie 2019, cu modificările și completările ulterioare;

în temeiul art. 196 alin. (1) lit. a) și art. 240 alin. (2) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2019 *privind Codul Administrativ*, publicată în Monitorul Oficial al României, partea I, nr. 555 din 3 iulie 2019, cu modificările și completările ulterioare;

HOTĂRĂȘTE:

Art. 1. Se aprobă proiectul "Susținerea transportului alternativ prin realizarea unui circuit de piste de biciclete la nivelul Municipiul Botoșani", în vederea finanțării acestuia în cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență, Pilonul IV – Coeziune socială și teritorială, Componenta C10 – Fondul Local, Investiția I.1.4. – *Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – infrastructurii pentru biciclete la nivel local/metropolitan*.

Art. 2. Se aprobă valoarea totală a proiectului "Susținerea transportului alternativ prin realizarea unui circuit de piste de biciclete la nivelul Municipiul Botoșani" de 11.716.026,00 lei cu TVA / 9.845.400,00 lei fără TVA la cursul Inforeuro aferent lunii mai a anului 2021 de 1 euro = 4,9227 lei, reprezentând finanțare nerambursabilă în procent de 100% a cheltuielilor eligibile. Valoarea TVA aferentă cheltuielilor eligibile de 1.870.626,00 lei va fi asigurată de la bugetul de stat, din bugetul coordonatorului

de reforme și/sau investiții pentru Componenta 10 – Fondul Local – Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației, în conformitate cu legislația în vigoare.

Art. 3. Se aprobă nota de fundamentare a investiției ”Susținerea transportului alternativ prin realizarea unui circuit de piste de biciclete la nivelul Municipiului Botoșani”, conform Anexei 1 la prezenta hotărâre.

Art. 4. Se aprobă descrierea sumară a investiției ”Susținerea transportului alternativ prin realizarea unui circuit de piste de biciclete la nivelul Municipiului Botoșani”, conform Anexei 2 la prezenta hotărâre.

Art. 4. Sumele reprezentând cheltuieli neeligibile și/sau conexe ce pot apărea pe durata implementării proiectului ”Susținerea transportului alternativ prin realizarea unui circuit de piste de biciclete la nivelul Municipiului Botoșani” vor fi susținute din bugetul local al UAT Municipiul Botoșani.

Art. 5. Se vor asigura toate resursele financiare necesare implementării proiectului în condițiile rambursării/decontării ulterioare a cheltuielilor din Planul Național de Redresare și Reziliență.

Art. 6. Se mandatează Primarul Municipiului Botoșani, domnul Cosmin Ionuț Andrei, să semneze în numele și pe seama UAT Municipiul Botoșani cererea de finanțare a proiectului ”Susținerea transportului alternativ prin realizarea unui circuit de piste de biciclete la nivelul Municipiului Botoșani” cu toate anexele acesteia, a tuturor documentelor aferente proiectului și să reprezinte UAT Municipiul Botoșani în relația cu Autoritatea Finanțatoare Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației.

Art. 7. Pe data intrării în vigoare a prezentei hotărâri, se abrogă în totalitate prevederile Hotărârii Consiliului Local al Municipiului Botoșani nr. 81 din 30 martie 2022.

Art. 8. Primarul Municipiului Botoșani, prin serviciile aparatului de specialitate, va asigura ducerea la îndeplinire a prevederilor prezentei hotărâri.

**Inițiator,
Primar,
Cosmin Ionuț Andrei**

**Avizat pentru legalitate,
Secretar general,
Ioan Apostu**

Botoșani, mai 2022

Nr.

Anexa 1 la HCL nr. din

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

Planul Național de Redresare și Reziliență, Componenta 10 – Fondul Local

Titlu apel proiect: I.1 Mobilitate urbană durabilă I.1.4 - Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde –
infrastructurii pentru biciclete la nivel local/metropolitan

SUSȚINEREA TRANSPORTULUI ALTERNATIV PRIN REALIZAREA UNUI CIRCUIT DE PISTE DE BICICLETE LA NIVELUL MUNICIPIULUI BOTOȘANI

Cuprins

1. Descrierea pe scurt a situației actuale (date statistice, elemente specifice, etc.)	2
2. Necesitatea și oportunitatea investiției pentru care se aplică	6
3. Corelarea cu proiecte deja implementate la nivel local.....	7
4. Corelarea cu proiecte în curs de implementare de la nivel local.....	10
5. Corelarea cu celelalte proiecte pentru care se aplică la finanțare	12
6. Efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investiții	14
7. Modul de îndeplinire a condițiilor aferente investițiilor	16
8. Descrierea procesului de implementare.....	19
9. Alte informații.....	22



Primaria Municipiului

Botoșani

1. Descrierea pe scurt a situației actuale (date statistice, elemente specifice, etc.)

Municipiul Botoșani este reședința și cel mai mare oraș al județului Botoșani, fiind situat în regiunea de dezvoltare Nord-Est, Moldova. Botoșani este al 19-lea cel mai mare oraș din România.

Regiunea Nord-Est joacă un rol relevant în ceea ce înseamnă harta transportului internațional și interregional. Dezvoltarea localităților este impactată în mod direct de fluxurile provenite din aceste două categorii de transport. Regiunea beneficiază de coridoare care asigură legătura directă cu Municipiile Iași și Suceava.

Județul Botoșani este situat adiacent granițelor cu țările vecine din Ucraina și Republica Moldova, fiind delimitat de râurile Sitna, Dresleuca și Siret.

Municipiul Botoșani se bucură de o poziție strategică, dar acesta are o poziție relativ periferică față de axele prioritare de transport din rețeaua TEN-T (rutier, feroviar și aerian). Cele mai apropiate puncte de conectare a municipiului la rețeaua TEN-T sunt:

- Suceava: E85/DN2
- Târgu Frumos: E583/DN28
- Suceava: M500/Linia 502
- Târgu Frumos: Linia 606
- Suceava și Iași: rețeaua TEN-T aeriană

Municipiul Botoșani este situat pe platforma Moldovei, în zona de Sud-Vest a județului, la coordonatele 47°44' latitudine nordică și 26°41' latitudine estică, la o altitudine medie de 163 de metri.

Din punct de vedere al situației existente, în contextul local sunt prezente următoarele: rețea de drumuri și străzi, căi ferate pentru trenuri de pasageri și marfă transport regional, căi ferate pentru tramvai, piste pentru biciclete și spații pentru pietoni. Din punct de vedere a ofertei modalităților de

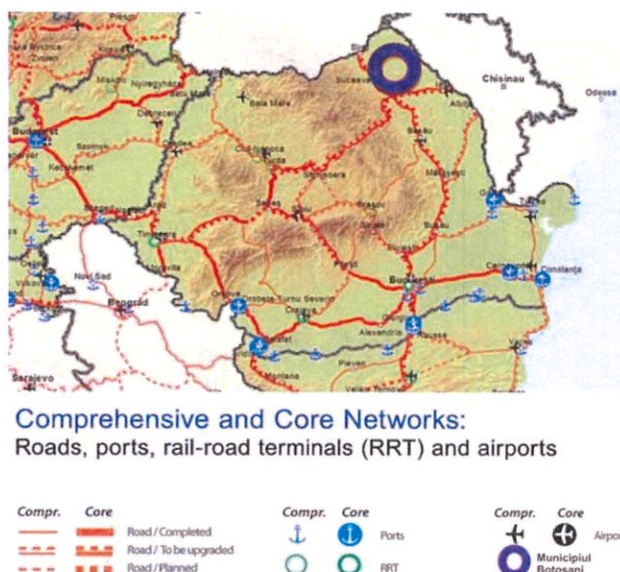


Figura 1 Rețeaua TEN-T rutieră, Poziția Municipiului Botoșani

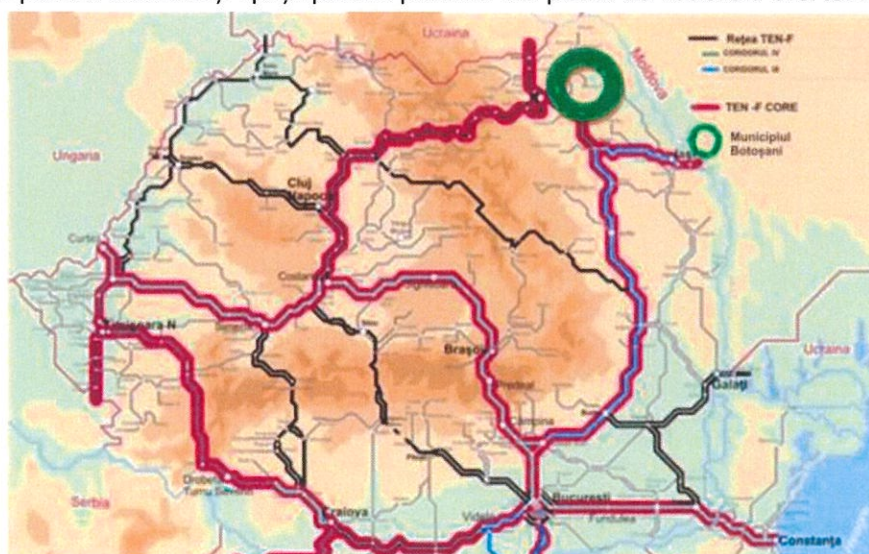


Figura 2 Rețeaua feroviară – Poziția Municipiului Botoșani

transport municipiul asigură următoarele: transport regional asigurat cu autobuze și trenuri pentru persoane și marfă; transport intern realizat cu tramvaie, microbuze, taxi-uri, bicicleta, mers pe jos.

Rețeaua majoră de transport care tranzitează și deservește Municipiul Botoșani este reprezentată în principal de căi de circulație rutieră și căi ferate. Principala infrastructură rutieră este reprezentată de:

- DN 29: Suceava-Botoșani-Săveni-Manoleasa
- DN 28B: Botoșani-Flămânzi-Hârlău-Târgu Frumos
- DN 29C: Botoșani-Siret
- DN 29B: Botoșani-Dorohoi
- DN 29D: Botoșani-Ștefănești
- DJ 208C: Botoșani-Vorona-Liteni-Fălticeni
- DJ 296: Botoșani-Roma-Nicșeni-Podeni
- DJ 296A: Răchiți-Stăuceni

În intravilanul municipiului există un număr de 277 de străzi cu o lungime totală de 159.71 km acoperind suficient teritoriul de 40,7 km². Cele mai importante intersecții din zona centrală sunt semaforizate, marcajele și amenajările pentru treceri de pietoni fiind prevăzute de asemenea. Lipsa unei centuri ocolitoare reprezintă una dintre cele mai necesare aspect la nivelul Municipiului Botoșani.

Principalele artere de circulație (străzi de categoria I) sunt:

- **DN28B – Calea Națională și Șoseaua Iașului = 10,62 km**
- **DN29 – Str. Sucevei – Str. Împărat Traian**
- **DN29D – Str. T. Vladimirescu**

Alte artere relevante la nivel local sunt:

- Strada Petru Rareș – categoria II
- Strada Nicolae Iorga – categoria III
- Strada Primăverii – categoria III
- Strada Ion Pilat – categoria II
- Strada I.C. Brătianu – categoria III
- Strada Bucovinei – categoria III
- Strada Prieteniei – categoria III
- Strada Dobroșari – categoria III
- Bulevardul Mihai Eminescu – categoria II
- Strada Victoriei – categoria II

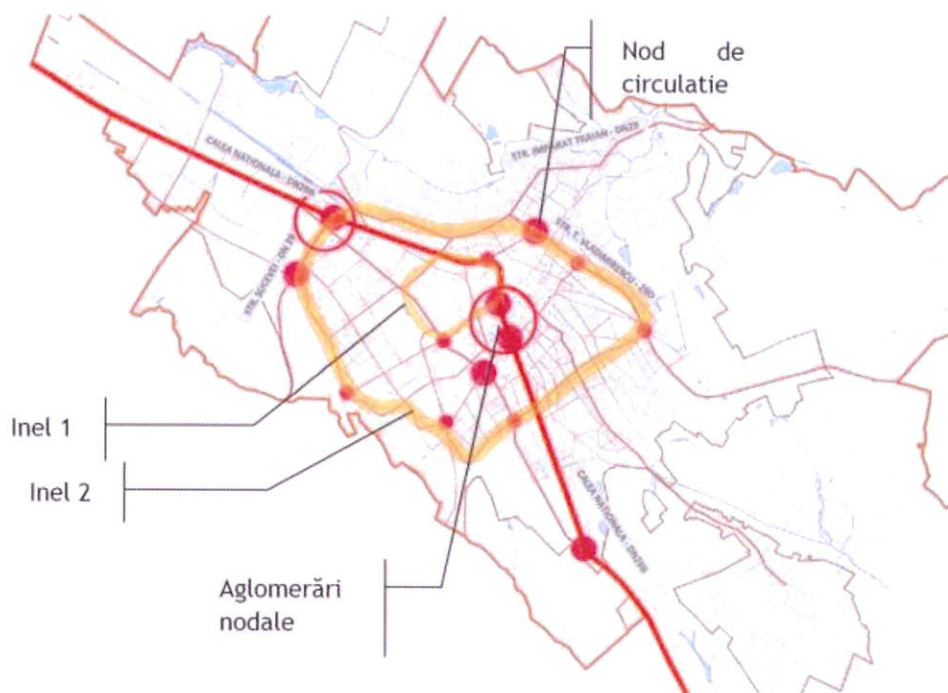


Figura 3 Harta schemă de alcătuire a rețelei de străzi – Municipiul Botoșani

În anul 2016, la nivelul Municipiului Botoșani s-au demarat activități pentru realizarea unor piste de biciclete, realizându-se aproximativ 3 km de piste. În prezent acestea sunt dispuse în structura trotuarelor și nu sunt separate fizic de acestea. Pistele se disting de infrastructura pietonală prin folosirea pavajului roșu și marcare cu semnul unei biciclete după trecerile de pietoni. Rețeaua de piste este lipsită de continuitate, în special între zonele rezidențiale și zonele de muncă spre centrul orașului. În plus, nu există nici centre de închiriere de biciclete, nici programe educaționale care să învețe copiii mersul pe bicicletă.



Figură 1 Infrastructura pentru biciclete, strada Cuza Vodă

În contextul infrastructurii existente, mersul pe bicicletă este dificil de utilizat ca mod de deplasare cotidian și perceput doar ca o activitate de agrement. De multe ori lipsa unor spații care să confirme importanța acestui mod de deplasare transformă mersul pe bicicletă în transportul pentru "săraci". Cultura din România capitalistă privește vehiculul privat ca un important simbol al stării sociale,

de cealaltă parte a acestei monede, mersul pe bicicleta este pricit ca un simbol al unui nivel scăzut de prosperitate.

Conform PMUD Botoșani, tendința tineretului este de a schimba această prejudecată și nu de puține ori poți observa persoane cu vârste cuprinse între 15-24 de ani ce utilizează bicicleta ca pe un mijloc de transport "la modă" fapt ce dă speranțe pentru formarea unei mase critice care să poată schimba mentalitatea asupra mersului cu bicicleta.



Figură 2 Harta Infrastructura de piste bicicletă - Detaliu zona centrală

Conform sondajelor realizate pentru elaborarea PMUD, 13,73% din populația interviuată preferă să utilizeze deplasarea cu Bicicleta în detrimentul altor mijloace de transport.

În ceea ce privește gradul de satisfacție oferit de sistemul de mobilitate (ofertă, infrastructură, mijloace de transport) se poate concluziona că în general marea majoritate a utilizatorilor sunt mulțumiți de nivelul actual. **În mod particular utilizatorii mersului cu bicicleta au apreciat un grad mai mic de satisfacție raportat cu celelalte categorii de utilizatori (tramvai, maxi-taxi, mers pe jos, autovehicul privat).**

Dezvoltarea și eficientizarea infrastructurii dedicate pentru deplasarea cu bicicleta trebuie să devină una dintre principalele direcții strategice la nivel municipal pentru a putea asigura dezvoltarea durabilă a municipiului Botoșani. Din acest motiv, trebuie încurajată utilizarea folosirii mijloacelor de transport nemotorizate prin extinderea rețelei de piste de biciclete, astfel încât să conducă la creșterea accesibilității și siguranței deplasărilor prin utilizarea acestui mod de transport.

Conform Planului de Mobilitate Urbană Durabilă a Municipiului Botoșani 2014 – 2030, în anul 2013 la nivel local era totalizat un număr de 33.190 autovehicule. Prin raportarea acestui indicator la cei 106.847 de locuitori ai municipiului (la nivelul anului 2013) rezultă un grad de motorizare mediu respectiv de 310 unități motorizate la 1000 de locuitori, aspect care conform INS depășea media la

nivel național. Autoritatea publică locală identifică această situație ca fiind încă problematică la nivelul anului 2022, nefiind alte studii relevante realizate recent pe tema mobilității urbane. Situația existentă va fi prezentată într-un mod mult mai detaliat în cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă actualizat pentru perioada 2021-2030, document strategic pentru care, a fost încheiat contractul nr. nr. 8359 semnat la data de 01.04.2022.

Pornind de la premisa că Municipiul Botoșani se confruntă cu o adevărată provocare din punct de vedere al sustenabilității transporturilor, precum în alte orașe mari ale României, trebuie să luăm în calcul inclusiv faptul că acest oraș deține un potențial de dezvoltare ridicat, aspect care ridică gradul de dificultate al acestei provocări. Proiectarea orașelor într-un mod cât mai durabil este direcția pe care Uniunea Europeană o conturează în toate statele membre, iar **reducerea emisiilor de CO2 cât și accesul facil la deplasările ecologice reprezintă priorități pentru Municipiul Botoșani în perioada 2021-2027.**

Așadar, la nivelul Municipiului Botoșani va fi necesară o schimbare de paradigmă referitor la modul în care este abordat transportul nemotorizat, la nivel urban și periurban, obiectivul principal fiind eficientizarea acestui serviciu din punct de vedere al resurselor cât și prioritizarea soluțiilor nepoluante de transport.

2. Necesitatea și oportunitatea investiției pentru care se aplică

Mobilitatea reprezintă un element esențial pentru fiecare comunitate deoarece prin implementarea unui model de transport durabil la nivel local se crește gradul de accesibilitate al cetățenilor la acest serviciu, se crește siguranța și securitatea călătorilor, este impactat pozitiv mediul înconjurător, reducându-se astfel poluarea atmosferică și fonică, atractivitatea mediului urban intră pe un trend ascendent, iar costurile privind transportul de călători și marfă se reduc considerabil.

Pentru a asigura atât cetățenilor cât și orașului o creștere din punct de vedere a calității vieții, Municipiul Botoșani trebuie să asigure alternative de transport eficient și durabil, care să fie considerat de către cetățeni accesibil atât economic cât și geografic. Un astfel de sistem de transport va dezvolta mobilitatea de transport a persoanelor sprijinind parcursul Municipiului Botoșani de a deveni un oraș inteligent până în anul 2030.

Conceptele europene de planificare și management referitoare la mobilitatea urbană durabilă, adaptate la specificul Municipiului Botoșani vor fi detaliate pe larg în documentul de planificare strategică destinat transportului: Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Botoșani. În cadrul actualului PMUD, cât și în PMUD-ul actualizat în curs de elaborare conform contractului nr. nr. 8359 semnat la data de 01.04.2022, vor fi identificate o serie de priorități, obiective, date contextuale, măsuri cât și proiecte care vizează în mod direct orașul pentru care se dorește dezvoltarea transportului nemotorizat.

Analiza situației existente din cadrul documentului existent de planificare a mobilității urbane oferă o perspectivă destul de concisă a deficiențelor existente la nivelul Municipiului Botoșani, trecând prin toate palierele de analiză cercetate: rețea stradală, transport public, mijloace alternative de mobilitate, transport pe calea ferată, transport de marfă, managementul traficului și zone cu nivel ridicat de complexitate.

Din punct de vedere al concluziilor prezentate în cadrul documentului de planificare strategică au fost identificate următoarele puncte slabe:

- Mersul pe bicicletă nu este perceput ca o formă de deplasare cotidiană, dar există potențial de creștere a ponderii modale. Se remarcă necesitatea extinderii infrastructurii existente, introducerea unui sistem de închiriere a bicicletelor (bike-sharing) și aplicarea de măsuri pentru schimbarea gradului de constientizare și a percepției utilizatorilor privind acest mod de deplasare.

Realizarea investiției din cadrul PNRR – Componenta 10 – Fondul Local este necesară pentru a dezvoltarea sistemului de transport velo, dezideratele principale fiind demararea acțiunilor în plan local pentru promovarea unei mobilități urbane velo și reducerea emisiilor GES de la nivelul întregului municipiu. Având în vedere faptul că proiectul intervine prin modernizarea infrastructurii de transport cu bicicleta, se va genera un impact pozitiv inclusiv asupra creșterii cotei modale a acestui tip de transport reducându-se astfel numărul mediu al deplasărilor velo.

Indicatoriul obiectivului de investiții conform PNRR este:

1. Număr de kilometri piste pentru bicicliști operaționale (km) la nivel local: 10 km

Indicatorii suplimentari identificați în urma implementării proiectului sunt:

1. Reducerea cantității de emisii GES la nivelul primului an după finalizarea etapei de implementare a proiectului (2027) ca urmare a realizării unei rețele integrate de piste de biciclete pentru facilitarea mobilității alternative nepoluant.
2. Creșterea numărului de utilizatori ai infrastructurii velo la nivelul primului an după finalizarea etapei de implementare a proiectului (2027), ca urmare a realizării unor măsuri destinate creșterea gradului de siguranță și accesibilitate pentru bicicliști la nivelul Municipiului Botoșani.
3. Reducerea volumului traficului de autoturisme la nivelul primului an după finalizarea etapei de implementare a proiectului (2027).

Așadar, proiectul își justifică atât necesitatea cât și oportunitatea, mai mult de atât se observă cum beneficiile obținute în urma implementării acestuia contribuie în mod efectiv la îndeplinirea viziunii de dezvoltare a segmentului de dezvoltare urbană, trasată în cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă a Municipiului Botoșani.

3. Corelarea cu proiecte deja implementate la nivel local

Proiectul „**SUSȚINEREA TRANSPORTULUI ALTERNATIV PRIN REALIZAREA UNUI CIRCUIT DE PISTE DE BICICLETE LA NIVELUL MUNICIPIULUI BOTOȘANI**” este complementar din punct de vedere tehnic și funcțional cu proiectele de investiții publice finalizate asupra infrastructurii de mobilitate ce abordează deficiențele acutale din sistemul de transport și îmbunătățește disponibilitatea, calitatea și relevanța infrastructurii urbane și a dotărilor puse la dispoziția populației de la nivelul Municipiului Botoșani.

Printre proiectele de investiții publice privind infrastructura de mobilitate se numără:

- **Titlu proiect: Reabilitare și modernizare străzi urbane în municipiul Botoșani**

Proiect finanțat prin Programul Operațional Regional, Axa prioritară 2 - "îmbunătățirea infrastructurii de transport regionale și locale", Domeniul de intervenție 2.1 - "Reabilitarea și modernizarea rețelei de drumuri județene, strazi urbane - inclusiv construcția/reabilitarea șoselelor de centura"

Buget: 36.851.480,07 lei

Obiectivul general al proiectului: modernizarea infrastructurii de transport local din municipiul Botoșani, în vederea preluării traficului greu, creșterii gradului de siguranță a circulației, reducerii timpului de călătorie prin fluidizarea traficului, a poluării aerului în zona țintă și a consumului de carburanți auto.

Obiectivele specifice: reabilitarea și modernizarea a 13,4 km de strazi urbane în municipiul Botoșani, (Calea Națională (bariera Dorohoi) - 3,15 km, Strada Uzinei - 0,2 km, Strada Împarat Traian - 1,5 km, Strada Tudor Vladimirescu - 1,75 km, Strada Petru Rareș - 1,2 km, Calea Națională (bariera Iași) - 3,75 km, Strada Sucevei - 1,85 km)

Proiectul a condus la:

- reabilitarea și modernizarea a 0,5 km de strazi urbane de categoria I, artera magistrală care asigură preluarea fluxurilor majore ale orașului pe direcția drumului național (DN29B) ce traversează orașul, deservește zona industrială și de locuit, astfel: 0,5 km din Calea Națională - bariera Dorohoi;
- reabilitarea și modernizarea a 6,7 km de strazi urbane de categoria II, strazi de legătură, care asigură circulația majoră între zonele funcționale și de locuit, astfel: 2,65 km din Calea Națională - bariera Dorohoi, 0,2 km din Strada Uzinei, 1,5 km din Strada Împarat Traian, 0,5 km din Strada Tudor Vladimirescu, 1,85 km din Strada Sucevei;
- reabilitarea și modernizarea a 6,2 km de strazi urbane de categoria III, strazi colectoare, care preiau fluxurile de trafic din zonele funcționale și le dirijează spre strazile de legătură sau magistrale, astfel: 1,25 km din Strada Tudor Vladimirescu, 1,20 km din Strada Petru Rareș și 3,75 km din Calea Națională – Bariera Iași.

➤ **Titlu proiect: Îmbunătățirea accesului în zonele economice ale municipiului prin amenajarea și semaforizarea principalelor intersecții din Calea Națională**

PHARE 2001 – Coeziune economică și social – infrastructura locală mică; RO 0108.03.05

Buget: 626.012 EURO = 2.134.642,93 lei

Obiectivul general al proiectului: Obiectul proiectului: Îmbunătățirea accesului în zonele strategice ale municipiului Botoșani, prin semaforizarea și modificarea geometriei a 7 intersecții din Calea Națională, în vederea creșterii atractivității pentru investiții a municipiului Botoșani.

Prin implementarea proiectului s-au realizat următoarele rezultate:

1. Semaforizarea și modificarea geometriei a 7 intersecții din Calea Națională:

- a) Intersecție Calea Națională cu strada Petru Rareș
- b) Intersecție Calea Națională cu strada Ion Pillat și Nicolae Iorga
- c) Intersecție Calea Națională cu strada Marchian
- d) Intersecție Calea Națională cu strada Grivita

- e) Intersecție Calea Națională cu strada Uzinei
- f) Intersecție Calea Națională cu strada Garii
- g) Intersecție strada Sucevei cu bulevardul Mihai Eminescu

2. Eliminarea blocajelor datorate stațiilor de transport în comun cu tramvaiul și maxi-taxi și creșterea siguranței calatorilor prin realizarea de peroane de refugiu.

➤ **Titlu proiect: Reabilitarea și modernizarea străzilor inelului principal de circulație din municipiul Botoșani**

Proiectul este finanțat din Fondul European de Dezvoltare Regională, în cadrul Programului Operațional Regional, Axa Prioritară 1- Sprijinirea dezvoltării durabile a orașelor-poli urbane de creștere, Domeniul Major de Intervenție 1.1- Planuri integrate de dezvoltare urbană, Sub-domeniul: Centre urbane.

Buget: 33.663.714,56 lei din care asistență financiară nerambursabilă 21.889.543,20 lei

Obiectivul general al proiectului: Creșterea condițiilor de viață și a atractivității spațiilor publice din zona de acțiune urbană precum și crearea condițiilor de accesibilitate și mobilitate, pietonală și rutieră, în zona de maxim trafic reprezentată de zona de acțiune urbană, prin crearea și reabilitarea obiectivelor infrastructurii urbane.

Obiective specifice: Fluidizarea traficului rutier pe inelul principal de circulație care asigură accesibilitatea în zona de acțiune urbană din Municipiul Botoșani prin reabilitarea și modernizarea străzilor din această zonă, după cum urmează:

- Calea Națională – de la intersecția cu strada Uzinei până la intersecția cu strada Ion Pillat
- Str. Cuza Vodă – între Calea Națională (Est) și Str. Nicolae Iorga (Sud)
- Str. Nicolae Iorga – între alea Națională (Nord) și Bld. Mihai Eminescu (Est)
- Str. Ion Pillat – între Calea Națională (Est) și Str. Tudor Vladimirescu (Nord)
- Str. Grivița – între Calea Națională (Vest) și Str. Tudor Vladimirescu (Est)
- Str. Parcul Tineretului – între Str. Tudor Vladimirescu și Str. Grivița (Est), limita Zona de Acțiune Urbană (Vest)
- Str. Săvenilor – între Centrul Istoric (Sud), Tudor Vladimirescu, Str. Împărat Traian (Nord)

Lucrările de reabilitare și modernizare a străzilor din inelul principal de circulație au constat în:

- reabilitarea și modernizarea suprafeței carosabile
- reabilitarea trotuarelor
- reabilitarea gurilor de scurgere a apelor carosabile și rasuflători
- realizarea pistelor pentru biciclete
- semnalizarea rutieră și marcaj orizontal și vertical
- refacerea cadrului natural

Proiectul este complementar din punct de vedere tehnic și funcțional cu proiectele prezentate, întrucât, abordează deficiențele actuale din sistemul de transport și îmbunătățește disponibilitatea, calitatea și relevanța infrastructurii urbane și a dotărilor puse la dispoziția populației de la nivelul Municipiului Botoșani.

4. Corelarea cu proiecte în curs de implementare de la nivel local

În capitolele anterioare a fost detaliată corelarea cu câteva din proiectele privind mobilitatea urbană durabilă aflate în implementare, justificându-se astfel necesitatea și oportunitatea implementării prezentului proiect, având drept scop atingerea viziunii prezentate la nivelul Planului de Mobilitate Urbană a Municipiului Botoșani. În continuare vor fi prezentate succint detaliile relevante din punct de vedere al complementarității proiectelor aflate în implementare la nivel local cu proiectul propus spre finanțare în cadrul PNRR.

Astfel UAT Municipiul Botoșani are în implementare o serie de proiecte integrate finanțate prin Programul Operațional Regional 2014-2020 cu efect asupra parametrilor de mobilitate urbană, aceștia fiind: reducerea traficului, impactul asupra reducerii emisiilor de echivalent CO₂, etc. Scopurile comune ale proiectelor sunt încurajarea transportului în comun, reducerea emisiilor de CO₂ și translatarea către mijloace de transport alternative.

- Titlu proiect: **Transport urban durabil în Municipiul Botoșani prin reabilitarea, modernizarea și extinderea transportului public local de calatori cu tramvaiul - Reabilitare cale rulare traseu 102**

COD SMIS 127783 /Axa prioritară 4 – Prioritatea 4.1 / Data 17.07.2020 – 31.12.2023

Buget: 91.271.618,00 lei

Rezumat proiect: Asigurarea unui serviciu eficient de transport public de calatori si imbunatatirea conditiilor pentru utilizarea serviciului de transport public in comun, in vederea reducerii numarului de deplasari cu transportul privat (cu autoturisme) si reducerea emisiilor de echivalent CO₂ din transport.

Obiectivul general al proiectului: Asigurarea unui serviciu eficient de transport public de calatori si imbunatatirea condițiilor pentru utilizarea serviciului de transport public in comun, în vederea reducerii numarului de deplasari cu transportul privat (cu autoturisme) si reducerea emisiilor de echivalent CO₂ din transport.

Prin implemenarea proiectului se urmăresc:

- creșterea numărului de pasageri transportați în cadrul sistemului de transport public modernizat;
- scăderea anuală estimate a gazelor cu efect de seră;
- reducerea utilizării transportului privat cu autoturisme;
- creșterea numărului de bicicliști și/sau pietoni.

Proiectul va interveni prin: îmbunătățirea eficienței transportului public de călători, a frecvenței și a timpilor săi de parcurs.

- Titlu proiect: **Transport urban durabil în Municipiul Botoșani prin reabilitarea, modernizarea și extinderea transportului public local de calatori cu tramvaiul - Reabilitare cale rulare traseu 101**

COD SMIS 127782 /Axa prioritară 4 – Prioritatea 4.1 / Data 24.12.2019 – 31.12.2023

Buget: 91,470,948.00 lei

Rezumat proiect: Asigurarea unui serviciu eficient de transport public de călători și îmbunătățirea condițiilor pentru utilizarea transportului public de calatori, în vederea reducerii numărului de deplasări cu transportul privat (cu autoturisme) și reducerea emisiilor de echivalent CO2 din transport.

Obiectivul general al proiectului: Asigurarea unui serviciu eficient de transport public de calatori si îmbunătățirea condițiilor pentru utilizarea transportului public de calatori.

Prin implemenarea proiectului se urmăresc:

- creșterea numărului de pasageri transportați în cadrul sistemului de transport public modernizat;
- scăderea anuală estimate a gazelor cu efect de seră;
- reducerea utilizării transportului privat cu autoturisme;
- creșterea numărului de bicicliști și/sau pietoni.

Proiectul va interveni prin: îmbunătățirea eficienței transportului public de călători, a frecvenței și a timpilor săi de parcurs.

În concluzie, intervențiile prevăzute în proiectele complementare menționate includ:

- ✓ reabilitarea infrastructurii pe care circulă transportul public, incluzând, acolo unde este cazul, reconfigurarea unor intersecții și artere rutiere și resistematizarea circulației;
- ✓ amenajarea de zone pietonale;
- ✓ amenajarea spațiilor verzi.

➤ Titlu proiect: **Achizitie de mijloace de transport public - tramvaie 18 m – Botoșani**

POR 2014 - 2020 / Data 01.01.2019 – 31.12.2022

Buget: 86,863,840.30 lei

Obiectivul general al proiectului: Obiectivul general al proiectului este îmbunătățirea transportului public în municipiul Botosani prin achizitia de material rulant de tip tramvai pe rutele de transport public selectate, printr-o abordare integrata bazata pe Planul de mobilitate urbana durabila pentru municipiul Botoșani.

Prin implemenarea proiectului se urmărește: înlocuirea parcului de material rulant de pe o serie de rute de transport public operaționale, actualmente deservite cu tramvaie vechi de tip Tatra T4D, care au început sa fie aduse din Germania (fosta Republica Democrata Germana), începând cu sfârșitul anului 1997. Sase tramvaie au provenit din Oradea, unde erau nefolosite, fiind primite din Magdeburg. Inițial, sistemul a fost deservit cu 16 tramvaie de tip V2A, V2B/V3A, V3B, primele 10 tramvaie fiind noi primite de la RATB URAC, ultimele 6 fiind primite de la Cluj, dupa ce RATUC le-a scos din uz.

În concluzie, intervențiile prevăzute în proiectele complementare menționate includ:

- ✓ Reducerea emisiilor GES pe rutele pe care proiectul este implementat
- ✓ Creșterea atractivității transportului public în comun prin asigurarea de condiții superioare (modern, cu podea joasă, 100% electrice, cu zero emisii, mai rapide, cu facilități STI)

➤ Titlu proiect: **Asfaltarea strazilor Izvoarelor, Valceleii, si Zimbrului din spatele cartierului Imparat Traian - municipiul Botosani**

POR 2014 – 2020/ AXA PRIORITARĂ 9 / PRIORITATEA 9.1 DLRC (CLLD) / Data 17.02.2022 – 28.02.2023

Buget: 6,176,914.01 lei

Obiectivul general al proiectului: Obiectivul general al proiectului este îmbunătățirea infrastructurii rutiere pentru cel puțin 3 străzi în 3 ani prin asfaltarea strazilor Izvoarelor, Valcele și Zimbrului din spatele Cartierului Imparat Traian din municipiul Botosani, contribuind astfel la îmbunătățirea calitatii vieții populației, creșterea coeziunii sociale, îmbunătățirea mediului de viață și creșterea economică în teritoriul ZUM. Având în vedere calitatea precară a serviciilor publice și a spațiilor publice urbane, este necesară o abordare integrată a problemelor, aparent distincte, cu care se confruntă municipiul Botosani pentru a se asigura dezvoltarea echilibrată și creșterea atractivității orașului.

Perimetrul de străzi vizate în cazul acestui proiect vizează străzi care nu au fost niciodată asfaltate, zona fiind ocolită până acum de intervenții în infrastructură rutieră.

Proiectul va interveni prin:

1. Îmbunătățirea calitatii vieții populației prin realizarea lucrărilor de asfaltare străzi din spatele cartierului Imparat Traian: Strada Izvoarelor, Valcele și Zimbrului
2. Creșterea calitatii vieții în cadrul zonei vizate (reducerea duratei de deplasare a persoanelor și marfurilor prin creșterea vitezei de transport, valorificarea potențialului economic din zona vizată, reducerea poluării în zona vizată prin proiect)

În concluzie, intervențiile prevăzute în proiectele complementare menționate includ:

- ✓ reabilitarea infrastructurii pe care circulă transportul public, incluzând, acolo unde este cazul, reconfigurarea unor intersecții și artere rutiere și resistematizarea circulației;
- ✓ amenajarea de zone pietonale;
- ✓ amenajarea spațiilor verzi.

Astfel, prin integrarea măsurilor incluse în proiectele complementare menționate se va asigura un impact maxim în ceea ce privește atingerea obiectivelor mobilității urbane durabile, respectiv modificarea comportamentului de deplasare al cetățenilor și comutarea de la deplasările cu vehiculul privat la modurile de deplasare alternative: transport public, bicicletă și mers pe jos. Impactul proiectului este sprijinit și de o serie de măsuri de descurajare a parcurii autoturismelor pe rutele de transport public, taxarea diferențiată în funcție de punctele de interes identificate la nivelul PMUD, precum și eliminarea parcarilor ilegale.

5. Corelarea cu celelalte proiecte pentru care se aplică la finanțare

Prezentul proiect este complementar din punct de vedere tehnic și funcțional cu proiectele de investiții publice propuse de autoritățile publice asupra infrastructurii de mobilitate pentru exercițiul financiar 2021-2027 ce abordează deficiențele actuale din sistemul de transport în general și îmbunătățește disponibilitatea, calitatea și relevanța infrastructurii urbane și a dotărilor puse la dispoziția populației de la nivelul Municipiului Botoșani.

În Planul de Mobilitate Urbană Durabilă existent al Municipiului Botoșani sunt incluse o serie de proiecte încadrate într-un plan de acțiune asumat de către autoritatea publică locală, aceste proiecte vizând ținte care conduc spre dezvoltarea mobilității urbane durabile, având domenii de intervenție diferite (intervenții majore asupra rețelei stradale, transport public, transportul de marfă, mijloace alternative de deplasare, managementul traficului, intermodalitate). De asemenea, la nivelul Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană existente au fost propuse o serie de intervenții care vizează promovarea unor sisteme de transport durabile cât și pentru eliminarea blocajelor din cadrul infrastructurilor rețelelor majore.

Proiectul care face obiectul prezentei note se află într-o relație de corelare directă cu proiectele de transport public asumate în cadrul Planului de acțiune din PMUD existent:

- ✓ Extinderea pistelor de biciclete pentru aproximativ 30 km
- ✓ Construirea unor centre de închiriere biciclete - 5 spații pentru 200 de biciclete
- ✓ Construirea unui centru pentru educarea și formarea cicliștilor

Totodată, proiectul este complementar și cu alte proiecte asumate, dar care sunt încadrate în alte domenii de intervenție, acestea fac referire la intermodalitate și la soluții ecologice care promovează în același timp utilizarea transportului public. Aceste proiecte sunt:

- ✓ Centru intermodal pasageri
- ✓ Adaptarea și accesibilizarea infrastructurii pietonale
- ✓ Extinderea pietonalului în zona centrală
- ✓ Stații de reîncărcare a vehiculelor electrice în Municipiul Botoșani (sursa de finanțare: Administrația Fondului pentru Mediu)

Totodată, primăria Municipiului Botoșani a depus la finanțare proiecte în cadrul Programului Național Anghel Saligny, ce vizează modernizarea infrastructurii de mobilitate urbană, necesară pentru buna circulație de transport. Aceste proiecte se află în prezent în etapa de evaluare:

1. Reabilitare și modernizare Alea Smârdan, municipiul Botoșani, proiect aprobat prin HCL nr. 417 / 28-10-2021. Lungime drum: 120.00 metri

Valoarea totală a obiectivului de investiții (lei cu TVA): 287,335.25

Valoarea solicitată de la bugetul de stat (lei cu TVA): 236,966.87

Valoarea finanțată de la bugetul local (lei cu TVA): 50,368.38

2. Strada Liliacului, Strada Lalelelor, Strada Verona, Strada Zefirului, Strada Caisului, Strada Porumbelului, Strada Ghiociei, Strada Codrului, Strada Bradului, Strada Simion Barnutiu, Strada Austrului, Municipiul Botoșani, proiect aprobat prin HCL nr. 373 / 12-10-2021. Lungime drumuri: 3587.00 metri.

Valoarea totală a obiectivului de investiții (lei cu TVA): 11,610,756.11

Valoarea solicitată de la bugetul de stat (lei cu TVA): 11,519,172.92

Valoarea finanțată de la bugetul local (lei cu TVA): 91,583.19

3. strada Grigore Antipa, Municipiul Botoșani, proiect aprobat prin HCL nr. 373 / 12-10-2021. Lungime drum: 746.00 metri.

Valoarea totală a obiectivului de investiții (lei cu TVA): 1,902,551.61

Valoarea solicitată de la bugetul de stat (lei cu TVA): 1,851,240.00

Valoarea finanțată de la bugetul local (lei cu TVA): 51,311.61

4. Alea Humulești, Strada Tunari, Strada Ion Creangă, Strada Alexandru cel Bun, Strada August Treboniu Laurian, Strada Grăniceri, Strada Petru Maior, Strada Furtunei, Strada Vasile Conta, Strada Baciului, Municipiul Botoșani, proiect aprobat prin HCL nr. 373 / 12-10-2021. Lungime drumuri: 4347.00 metri

Valoarea totală a obiectivului de investiții (lei cu TVA): 17,130,091.87

Valoarea solicitată de la bugetul de stat (lei cu TVA): 17,039,493.54

Valoarea finanțată de la bugetul local (lei cu TVA): 90,598.33

5. Strada Hatman Arbore, municipiul Botoșani, proiect aprobat prin HCL nr. 417 / 28-10-2021.

Lungime drum: 902.00 metri

Valoarea totală a obiectivului de investiții (lei cu TVA): 3,052,145.73

Valoarea solicitată de la bugetul de stat (lei cu TVA): 2,911,072.35

Valoarea finanțată de la bugetul local (lei cu TVA): 141,073.38

6. Strada Hatman Arbore, municipiul Botoșani, proiect aprobat prin HCL nr. 373 / 12-10-2021.

Lungime drum: 358.00 metri

Valoarea totală a obiectivului de investiții (lei cu TVA): 929,711.61

Valoarea solicitată de la bugetul de stat (lei cu TVA): 878,400.00

Valoarea finanțată de la bugetul local (lei cu TVA): 51,311.61

7. Strada Peco, municipiul Botoșani, proiect aprobat prin HCL nr. 417 / 28-10-2021. Lungime drum: 1869.00 metri

Valoarea totală a obiectivului de investiții (lei cu TVA): 5,468,596.65

Valoarea solicitată de la bugetul de stat (lei cu TVA): 5,311,631.65

Valoarea finanțată de la bugetul local (lei cu TVA): 156,965.00

De asemenea, pentru asigurarea unui serviciu de transport public de calitate, prezenta aplicație de finanțare este de asemenea complementară cu proiectul **„Modernizarea transportului public a municipiului Botoșani prin achiziția de autobuze ecologice”** propus la finanțare prin PNRR, *„Intervenția I.1.. Mobilitatea urbană durabilă, Apel I.1.1 - Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante)”*, prin care, Municipiul Botoșani va achiziționa 11 autobuze electrice de 10 m și a stațiilor de încărcare aferente acestora în vederea dezvoltării serviciului de transport public.

Proiectele menționate anterior, incluse atât în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă a Municipiului Botoșani, cât și în Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a Municipiului Botoșani, se află în acest moment la stadiul de idee de proiect sau în contractare, însă având în vedere sursele de finanțare disponibile în perioada 2021-2027 sunt identificate soluții de finanțare pentru acestea.

Totodată, în acest caz, investițiile proiectelor complementare derulate de Municipiul Botoșani pentru dezvoltarea mobilității urbane, împreună cu măsurile/activitățile propuse prin cererea de finanțare analizată vor conduce la îmbunătățirea generală a calității infrastructurii de transport public din Municipiul Botoșani și la creșterea pe termen lung a impactului pozitiv direct asupra reducerii emisiilor de echivalent CO₂, generate de transportul rutier motorizat de la nivelul orașului.

În concluzie, proiectul analizat, alături de proiectele complementare sunt definite ca măsuri pe care autoritățile publice locale vizează să le implementeze în exercițiul financiar curent, acestea fiind aliniate tuturor prevederilor europene și de mediu, impactând pozitiv accesul, calitatea cât și atractivitatea deplasărilor nemotorizate, susținând creșterea volumului de utilizatori și generând astfel o reducere a gazelor cu efect de seră. Simultan, aceste măsuri vor contura direcția municipiului Botoșani către a fi un oraș european inteligent.

6. Efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investiții

Obiectivul general al proiectului este reprezentat de promovarea mobilității urbane durabile și reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră prin implementarea de măsuri care să conducă la creșterea cotei modale a deplasărilor nemotorizate, și în special a deplasărilor cu bicicleta, prin crearea/extinderea infrastructurii specifice dedicate acestui mod de deplasare.

Astfel, Municipiul Botoșani urmărește dezvoltarea mobilității urbane prin schimbarea accentului de la o mobilitate bazată pe utilizarea autoturismelor la o mobilitate bazată pe mersul pe jos, utilizarea bicicletei ca mijloc de deplasare, reducerea utilizării autoturismelor în paralel cu utilizarea unor categorii de mijloace de deplasare nepoluante.

Proiectul vine în întâmpinarea obiectivului PNRR, Pilonul IV Coeziune socială și teritorială, Componenta 10 Fondul Local, prin implementarea unor măsuri strategice, bazate pe datele din Planul de Mobilitate Urbană Durabilă a Municipiului Botoșani 2016-2030, ce vor conduce la promovarea mobilității urbane cu mijloace de transport alternative nepoluante durabile și la reducerea emisiilor de CO₂, ca urmare facilitării utilizării modurilor de transport nemotorizate în detrimentul transportului cu autoturismele personale.

De asemenea, proiectul contribuie la îndeplinirea următoarelor **obiective specifice** ale componentei specificate:

- Reducerii utilizării autoturismelor și a realizării unei rețele integrate de piste de biciclete pentru facilitarea mobilității alternative nepoluante;
- Creșterea gradului de siguranță și accesibilitate pentru pietoni;
- Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transporturi prin dezvoltarea sistemului de transport velo.

Proiectul va avea un impact ridicat atât la nivel social, cât și cultural, prin creșterea calității vieții locuitorilor din Botoșani, ca urmare a dezvoltării unui sistem integrat de piste de biciclete pentru facilitarea mobilității alternative nepoluante, accesibil și eficient, ce va pune la dispoziția locuitorilor alternative de deplasare moderne, cu un nivel ridicat de confort.

Indicatori minimali proiect:

- 10 km de pistă de biciclete.

Proiectul va avea un impact ridicat din punct de vedere cultural, acesta ducând la schimbarea mentalității oamenilor în ceea ce privește utilizarea transportului cu bicicleta, „educându-i” pe aceștia în ceea ce privește beneficiile și impactul utilizării acestui mijloc de transport nepoluant. Prin oferirea unei infrastructuri înalte calitativ, a unor facilități moderne și accesibile, proiectul își aduce aportul la reducerea emisiilor de CO₂. Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii de transport velo din municipiu vor contribui la creșterea atractivității acestui mijloc de deplasare.

Luând în considerare situația actuală, implementarea unui rețele de piste de biciclete trebuie să reprezinte o prioritate atât pentru autoritățile locale cât și pentru locuitorii orașului, întrucât un sistem velo accesibil și economic va contribui pozitiv la dezvoltarea orașului și la creșterea calității vieții locuitorilor prin reducerea timpilor de deplasare și prin reducerea cantității de CO₂ ce va determina creșterea gradului de sănătate al locuitorilor municipiului Botoșani. Mai mult decât atât, îmbunătățirea calității vieții și a mediului urban va crea un mediu atractiv, modern, ecologic și accesibil pentru locuitorii săi și pentru turiști, care învață sau muncesc în oraș. Necesitatea dezvoltării infrastructurii velo este cu atât mai mare cu cât transportul cu autoturismul personal reprezintă principala cauză a poluării cu emisii GES.

7. Modul de îndeplinire a condițiilor aferente investițiilor

Prin activitățile/măsurile sprijinite în cadrul *Planului Național de Redresare și Reziliență, Componenta 10-Fondul Local*, apel de proiecte *I.1 Mobilitate urbană durabilă I.1.4 - Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – piste pentru biciclete (și alte vehicule electrice ușoare) la nivel local/metropolitan*, se urmărește în principal limitarea poluării din municipiile reședință de județ, zonele urbane cele mai afectate, dar și din alte municipii și orașe, prin promovarea un mod sănătos de transport. De asemenea, prin crearea unor infrastructuri dedicate de piste de biciclete, se va asigura o creștere a siguranței în trafic, fiind separate fluxurile ciclabile de cele pietonale sau auto. De asemenea, 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.

Proiectul îndeplinește criteriile și condițiile pentru obiectivul de investiții, și anume:

- **Alinierea obligatorie a investițiilor cu Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă/Strategiile Integrate de Dezvoltare Urbană/Planurile Urbanistice Generale, aprobate sau în curs de elaborare /aprobare**

Necesitatea proiectului este fundamentată în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă a Municipiului Botoșani pentru perioada 2016-2030, elaborat conform contract nr. 10189/16.04.2014. Proiectul se regăsește în documentul strategic ca fiind inclus și bugetat pentru perioada 2023-2030 în Planul de acțiune al acestuia, Anexa 1 – Lista de proiecte, secțiunea Transport public, coduri proiect „P17 – Extinderea pistelor de biciclete pentru aproximativ 30 km”.

Depășiri nemotivate	Reorganizarea traseelor pentru a satisface cererea	P12	Reorganizarea traseelor de transport public	1,000,000.00	X	X	X		X
	Introducerea sistemelor electronice de plata și supraveghere	P13	Introducere sistem e-ticketing	2,400,000.00	X	X			
	Îmbunătățirea facilităților de adăpostire pentru calatori și Accesibilizarea informațională pentru calatori	P14	Construire statii așteptare cu sistem informațional	300,000.00	X	X		X	X
	Programe educaționale pentru promovare mers cu bicicleta	P15	Campanii de promovare a mersului cu bicicleta	200,000.00			X	X	X
		P16	Campanii de educare	200,000.00			X	X	X
	Modernizare și extindere infrastructură biciclete	P17	Extinderea pistelor de biciclete pentru aproximativ 30 km	1,500,000.00	X		X	X	X
	Înființarea sistem de închiriere biciclete	P18	Construirea unor centre de închiriere biciclete - 5 spații pentru 200 de biciclete	500,000.00	X	X	X		X
	Programe educaționale pentru promovare mers cu bicicleta	P19	Construirea unui centru pentru educarea și formarea cicliștilor	1,000,000.00		X		X	X
	Extinderea și modernizarea spațiilor pietonale	P20	Extinderea pietonalului zona centrală	3,000,000.00	X	X	X	X	X

Figura 4 Extras din PMUD al Municipiului Botoșani 2014-2030, Proiect P17

PMUD Botoșani 2016-2030 elaborat în anul 2014 va fi actualizat, în prezent serviciile pentru actualizarea documentațiilor strategice PMUD și SIDU fiind contractate și încheiate în baza contractului nr. nr. 8359 semnat la data de 01.04.2022

În cadrul Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană existente proiectul se regăsește sub denumirea „Modernizare și extindere infrastructură biciclete”, Obiectiv strategic 1.1 Îmbunătățirea mobilității și accesibilității, , Măsura 1.1.2. Asigurarea mobilității în interiorul comunității.

- ***Asigurarea unor benzi preferențiale pentru transportul public curat pentru drumurile publice care au cel puțin trei benzi pe sens (condiție valabilă numai pentru unitățile administrativ teritoriale cu drumuri publice care au cel puțin trei benzi pe sens);***

Municipiul Botoșani depune în cadrul PNRR Componenta 10:

- apel I.1.1 - Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante), proiectul intitulat ***„Modernizarea transportului public la nivelul Zonei Urbane Funcționale a Municipiului Botoșani - orasul Bucecea – comuna Mihai Eminescu - prin achiziția de autobuze ecologice”***, prin care este vizată achiziția în comun a 11 autobuze de 10 m și 3 microbuze

- apel I.1.2 - Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – ITS/alte infrastructuri TIC (sisteme inteligente de management urban/local), proiectul intitulat ***„Rețea de stații inteligente și modernizarea transportului public la nivelul Zonei Urbane Funcționale a Municipiului Botoșani”*** prin care sunt vizate investiții în stații de transport public inteligente și investiții la nivelul Municipiului Botoșani pentru modernizarea semaforizărilor din oraș pentru asigurarea priorității de trecere a autovehiculelor de transport public local.

- ***Infrastructura va avea în vedere prevederile/recomandările Ghidului de proiectare a infrastructurii pentru biciclete care conține cerințe generale de calitate a infrastructurii pentru biciclete și trotinete electrice – trasee, parcaje – în vederea asigurării viabilității acesteia.***

Infrastructura va fi realizată conform prevederilor Ghidului privind infrastructura pentru biciclete care prevede cerințele generale de calitate a infrastructurii pentru biciclete și trotinete electrice – trasee, parcaje – în vederea asigurării viabilității acesteia, conform Reformei 1. *Crearea cadrului pentru mobilitate urbană durabilă*, a Componentei 10 Fondul Local, PNRR.

În vederea asigurării cadrului pentru implementarea proiectelor aferente infrastructurii pentru biciclete, conform PNRR, ***Ghidul privind infrastructura pentru biciclete*** va fi definitivat astfel încât să prevadă cerințele generale de calitate a infrastructurii pentru biciclete și trotinete electrice – trasee, parcaje – în vederea asigurării viabilității acesteia. Acesta este elaborat de Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației (MDLPA) în baza rezultatelor unui parteneriat cu o organizație non guvernamentală și urmează să fie aprobat prin ordin de ministru.

- ***Pista pentru biciclete:***

o Este o infrastructură cu utilizare obligatorie, atunci când există, pentru toate categoriile de bicicliști și pentru toate categoriile de biciclete. Pe pista pentru biciclete circulă și trotinetele electrice conform prevederilor legislației privind circulația pe drumurile publice.

Infrastructura dezvoltată va avea o utilizare obligatorie pentru toate categoriile de bicicliști și pentru toate categoriile de biciclete. Astfel, pe pista de biciclete dezvoltată vor putea circula în siguranță inclusiv trotinetele electrice conform prevederilor legislației privind circulația pe drumurile publice.

o 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 piste 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).***

Pista de biciclete dezvoltată va asigura o lățime de minimum 1,2 m pe sens, fără obstacole, pe toată lungimea traseului, respectiv o lățime de 1,5 m pe sens cu includerea elementelor pentru asigurarea siguranței circulației bicicliștilor și posibilitatea utilizării acesteia 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 piste cu un singur sens și minimum 2,0 m pentru piste cu dublu sens.***

Nu este cazul.

- ***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;***

Pista de biciclete dezvoltată va asigura o înălțime 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 proiectului analizat, pentru a se asigura accesul facil al bicicliștilor către Grădina Zoologică, între Km 0+000,00 și km 0+100,00 s-a prevăzut o pasarela velo cu lățimea de 4,0 m. De asemenea, condiția va fi asigurată inclusiv la Km 0+370, unde, se va prevedea o traversare peste canalul deversor perezat, existent.

- ***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;***

Pista de biciclete dezvoltată va asigura un spațiu de siguranță de 0,5 m liber de orice obstacol. În plus, în zona interioară a virajelor nu vor exista obstacole 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;***

Nu este cazul.

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

Pista de biciclete dezvoltată va asigura o suprafață dintr-un material rigid, stabil, cu un finisaj antiderapant, pe toată lungimea traseului. În cadrul acestui proiect, Primăria Municipiului botoșani va urmări realizarea investiției cu materiale certificate conform standardelor internaționale de calitate și mediu specifice, contribuind la realizarea unui consum de energie eficient și la promovarea tehnologiilor curate și reducerea resurselor de consum.

- **Asigurarea unui sistem de scurgere și evacuare a apei pluviale astfel încât să nu existe pericol de băltire pe suprafața pistei;**

Pista de biciclete dezvoltată va avea prevăzut un sistem de scurgere și evacuare a apei pluviale astfel încât să nu existe pericol de băltire pe suprafața pistei.

- **Pista pentru biciclete este proiectată pentru deplasarea cu o viteză de 30 km/h;**

Pista de biciclete dezvoltată va fi proiectată pentru deplasarea cu o viteză de 30 km/h;

- **Asigurarea legăturii facile și în siguranță cu partea carosabilă destinată traficului general, la capete.**

Pista de biciclete dezvoltată va fi integrată la capete cu partea carosabilă destinată traficului general, asigurându-se astfel o legătură facilă și în siguranță între diversele infrastructuri existente.

➤ **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). Traectoria bicicletelor trebuie să fie previzibilă.

o Delimitarea culoarelor pentru biciclete se face cu marcaj de culoare albă, linie simplă discontinuă. Se poate utiliza linie continuă pe contrasensul deschis bicicletelor.

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.

Nu este cazul.

8. Descrierea procesului de implementare

Proiectul „SUSȚINEREA TRANSPORTULUI ALTERNATIV PRIN REALIZAREA UNUI CIRCUIT DE PISTE DE BICICLETE LA NIVELUL MUNICIPIULUI BOTOȘANI” vizează realizarea a 10 km de piste de biciclete în intravilanul Municipiului Botoșani.

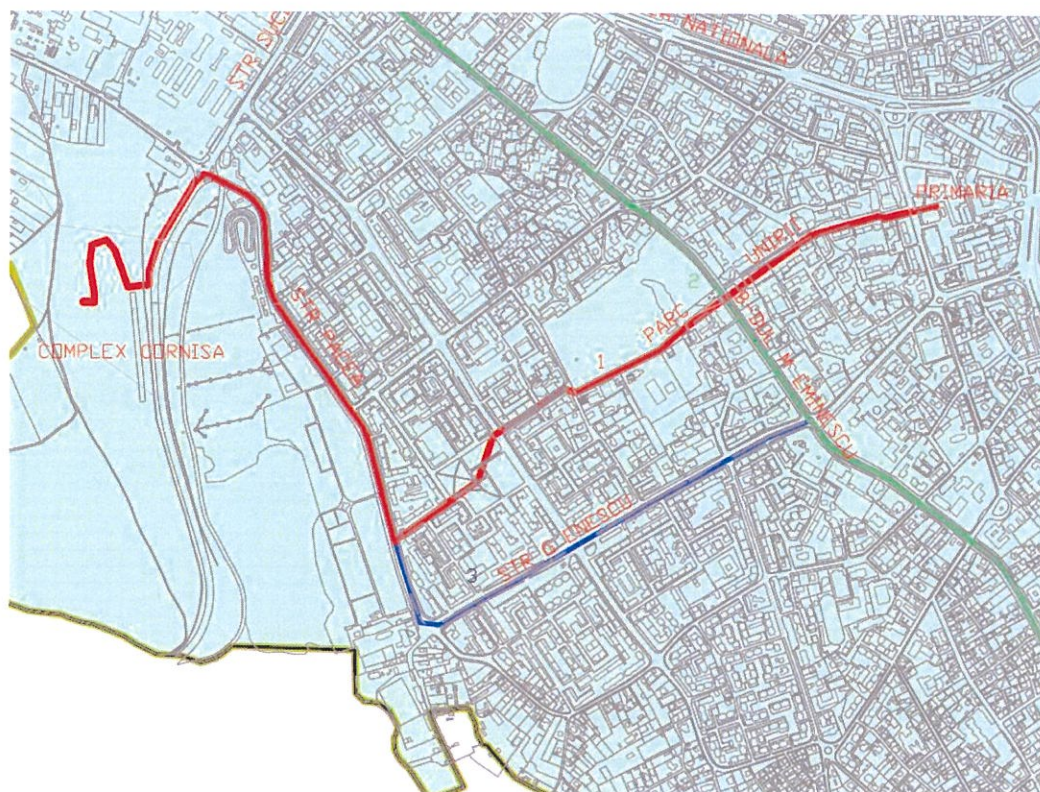


Figura 5 Traseele de transport public propuse prin proiect

1. **Descriere proiect:** Proiectul va urmări creșterea gradului de siguranță rutieră din Municipiul Botoșani prin amenajarea unor piste de cicliști. Acestea vor fi integrate în trama existentă a străzilor, pe domeniul public, nefiind necesare exproprieri. Pistele de bicicliști vor fi prevăzute cu sistem rutier propriu iar declivitățile transversal și longitudinale vor asigura scurgerea apelor meteorice și dirijarea lor la canalizarea orașului.
Integrarea pistelor de bicicliști în trama existentă a străzilor vor integra lucrări precum:
 - Modificarea semnalizării verticale și orizontale existente ale străzilor de pe traseele propuse;
 - Lucrări de relocare instalații existente;
 - Asigurarea iluminatului pe timpul nopții;
 - Amenajările transversale, la nivel sau denivelat, funcție recenzierea traficului rutier și pietonal din zonele studiate;
 - Sisteme de colectare a apelor meteorice;
 - Lucrări de siguranță rutieră: marcaje rutiere, indicatoare, parapete de protecție etc.
 - Lucrări de reconfigurarea geometrică a intersecțiilor rutiere existente;
 - Amenajare/reamenajare a spațiilor verzi.
2. **Lungime:** Aproximativ 10 000 ml, lungimea exactă va rezulta după realizarea proiectului tehnic și avizarea acestuia la toți avizatorii impuși prin Certificatul de Urbanism.
3. **Străzi vizate:**
 - *Traseul 1 – Primărie -> Parc Cornișa:* Pietonal Unirii-Parc Mihai Eminescu-Str. Vârnav-Str. Aleea Scipione Bădescu-Str. Primăverii-Str. O. Onicescu-Str. Pacea-Strada Sucevei(DN29)-Parc Cornișa.
 - *Traseul 2 – Bulevard Mihai Eminescu -> Girație existentă (Bulevardul Mihai Eminescu cu Șoseaua Iațului):* Bulevardul Mihai Eminescu-Str. Sucevei.
 - *Traseul 3 – Bulevard G. Enescu -> Str. Pacea:* Bulevard G. Enescu – Str. Pacea – Intersecție Str. Pacea cu Str. O. Onicescu.

4. **Piste pe ambele sensuri:** Pistele de biciclete vor fi realizate alternativ: pe partea dreaptă sau stângă a drumului.

Valoare intervențiilor de mai sus (ÎN EURO): 2.380.000,00 euro TVA inclus, din care 2.000.000,00 euro fără TVA reprezintă cheltuieli eligibile asigurate din Planul Național de Redresare și Reziliență, și la care se adaugă TVA aferent cheltuielilor eligibile în valoare de **380.000,00 euro**, cheltuieli asigurate din bugetul de stat.

Având în vedere cursul inforeuro utilizat din luna mai 2021: **1 EUR = 4,9227 lei:**

Valoare intervențiilor de mai sus (ÎN LEI): 11.716.026,00 lei TVA inclus, din care 9.845.400,00 lei fără TVA reprezintă cheltuieli eligibile asigurate din Planul Național Redresare și Reziliență, și la care se adaugă TVA aferent cheltuielilor eligibile în valoare de **1.870.626,00 lei**, cheltuieli asigurate din bugetul de stat.

Pentru implementarea proiectului vor fi folosite resursele de care dispune Municipiul Botoșani.

Unitatea de implementare a proiectului (UIP) din partea Municipiului Botoșani este formată din 6 persoane, având următoarele funcții:

- **Manager de proiect:** coordonează activitățile proiectului, monitorizează planificarea acțiunilor proiectului, urmărește respectarea cerințelor de implementare, coordonează realizarea evaluării interne a proiectului, supervizează raportările solicitate de finanțator, certifică necesitatea și oportunitatea plăților în proiect; verifică documentația transmisă la MDLPA; asigura întocmirea documentației în formatele interne/cele impuse de finanțator; verifică rapoarte/cererile de rambursare/cererilor de plată;
- **Responsabil raportare:** menține relația cu finanțatorul cu privire la raportarea progresului; participă la întrunirile echipei de proiect/implementare; asigură interfața cu Consiliul Local Municipal pentru proiectele de Hotărâre și prezintă materiale în vederea aprobării; elaborează rapoarte; asigură respectarea regulilor impuse de finanțator prin contractul de finanțare; verifică documentații întocmite de echipa de proiect;
- **Responsabil juridic:** semnează documentația aferentă proiectului pentru conformitate juridică; acordă asistență juridică și sprijin de specialitate; verifică sub aspectul legalității contractele de lucrări/servicii prevăzute în proiect, prin aplicarea vizei juridice;
- **Responsabil financiar:** monitorizează efectuarea cheltuielilor conform bugetului și le înregistrează în evidențele financiar contabile, corelând toate informațiile financiar contabile ale proiectului; asigura respectarea regulilor financiare, furnizează datele relevante pentru realizarea rapoartelor financiare periodice;
- **Responsabil tehnic:** monitorizează implementarea contractului de furnizare a echipamentelor care urmează a se achiziționa, participă la recepția lucrărilor în conformitate cu cerințele tehnice contractate și aprobă referatele de plată aferente facturilor emise, monitorizează implementarea contractului de lucrări de execuție pentru pistele de biciclete.
- **Responsabil achiziții publice:** verifică documentația de atribuire pentru achizițiile realizate în cadrul proiectului; organizează, lansează și realizează procedurile de atribuire.

Echipa de proiect va asigura activitățile de comunicare, management financiar, monitorizarea rezultatelor și evaluarea proiectului pentru realizarea obiectivelor cu respectarea calendarului și bugetului.

Investiția propusă urmărește îndeplinirea obiectivelor strategice și operaționale stabilite prin *Planul de Mobilitate Urbană Durabilă a Municipiului Botoșani* privind reducerea emisiilor de CO₂ și a gazelor cu efect de seră datorate utilizării autoturismului personal, concomitent cu încurajarea și dezvoltarea de infrastructuri pentru moduri de transport alternative și durabile, nepoluante – transportul public.

Etapele principale privind realizarea proiectului sunt:

- I. ***Depunerea cererii de finanțare***
 - 1.1. Verificarea condițiilor de eligibilitate a Solicitantului și a proiectului în conformitate cu prevederile Ghidului Solicitantului;
 - 1.2. Elaborarea documentelor suport obligatorii și specifice aferente cererii de finanțare, identificate ca atare în Ghidurile Solicitantului – Condiții specifice aferente apelurilor pe care se intenționează depunerea de aplicații de finanțare (nota de fundamentare, descrierea sumară a investiției);
 - 1.3. Elaborarea cererii de finanțare cu respectarea cerințelor de fond și de formă stabilite de Autoritățile Finanțatoare în platforma dedicată PNRR).
 - 1.4. Încărcarea cererii de finanțare în aplicația electronică MDLPA
- II. ***Etapă de evaluare a dosarului aplicației de finanțare și formularea răspunsurilor la scrisorile de clarificare transmise de Autoritatea Finanțatoare***
- III. ***Semnarea contractului de finanțare***
- IV. ***Implementarea proiectului:***
 1. Activitatea de pregătire a documentațiilor de achiziție și încheierea contractelor cu operatorii economici:
 - activități de proiectare - cheltuieli pentru documentații suport și obținere avize, acorduri, autorizații;
 - achiziție echipamente;
 - achiziția de lucrări de construcții și lucrări necesare pentru implementarea proiectului;
 - servicii de management de proiect, dirigenție de șantier, informare-publicitate etc., dacă va fi cazul.
 2. Activitatea de pregătire, avizare și predare a Studiului de Fezabilitate;
 3. Activitatea de pregătire, avizare și predare a Proiectului tehnic;
 4. Realizarea lucrărilor de construcție pentru implementarea proiectului
 5. Management proiect (*managementul proiectului, dirigenție de șantier, informare-publicitate, et., dacă va fi cazul*).

Implementarea acestui proiect va reduce cota modală a transportului cu autoturismul personal, atât în urma investițiilor realizate la nivelul proiectului (realizarea a 10 km piste de biciclete), care vor genera un transport velor mai eficient, atractiv și mai modern, cât și alte măsuri operaționale adiacente precum campaniile de educare și informare a cetățenilor derulate cu scopul schimbării mentalităților privind deplasările zilnice către moduri de deplasare durabile, nepoluante.

9. Alte informații

Având în vedere că pentru proiectul „**SUSȚINEREA TRANSPORTULUI ALTERNATIV PRIN REALIZAREA UNUI CIRCUIT DE PISTE DE BICICLETE LA NIVELUL MUNICIPIULUI BOTOȘANI**”, presupune lucrări de construcții pentru care este necesar a fi obținut ***Certificatul de Urbanism***.

Totodată, având în vedere că potențialul impact negativ asupra mediului, va fi solicitată **Decizia finală privind evaluarea impactului asupra mediului** din partea **Agenției Naționale pentru Protecția Mediului Botoșani** (autoritatea competentă pentru protecția mediului).

De asemenea, în conformitate cu Ghidul solicitantului, și cu contractul de finanțare pentru realizarea obiectului de investiție, partenerii își asumă prezentarea în etapa de implementare a următoarelor documente:

- **în termen de 6 luni de la data intrării în vigoare a contractului de finanțare**

- **Certificat de urbanism**, eliberat în vederea obținerii autorizației de construire pentru proiectul aferent cererii de finanțare depuse

- **Documentația tehnico-economică – SF/DALI**

SF/DALI se va transmite împreună cu devizul general actualizat, elaborat în conformitate cu *H.G. nr. 907/2016*. Solicitantul va include în mod obligatoriu în cerințele documentațiilor de achiziție a serviciilor de proiectare conformarea la principiul „*Do No Significant Harm*” (DNSH).

- **Hotărârea/Decizia de aprobare a indicatorilor tehnico-economici**

Hotărârea/decizia de aprobare a indicatorilor tehnico-economici se va corela cu cea mai recentă documentație (SF/DALI). Anexa la Hotărârea /decizia de aprobare trebuie să conțină detalierea indicatorilor tehnico-economici și a valorilor acestora, asumată de proiectant. În cazul proiectelor depuse în parteneriat, hotărârea/decizia de aprobare a indicatorilor tehnicoeconomici va fi depusă de către toți partenerii.

- **în termen de 12 luni de la data intrării în vigoare a contractului de finanțare**

- **Autorizația de construire** (emisă la nivel de proiect sau pentru fiecare componentă în parte din cadrul proiectului).

Se va transmite autorizația de construire eliberată în vederea realizării investiției aferente proiectului, în termen de valabilitate. În cazul proiectelor care cuprind mai multe clădiri (componente), se poate anexa o singură autorizație de construire la nivel de proiect, sau autorizații de construire distincte pentru fiecare clădire în parte.

- **Proiect tehnic**

Se va transmite proiectul tehnic, împreună cu devizul general actualizat, în conformitate cu legislația în vigoare aplicabilă.

- **Contractul de lucrări încheiat** (inclusiv actele adiționale încheiate), împreună cu devizul general actualizat. Contractul de lucrări va cuprinde în mod obligatoriu conformarea la principiul „*Do No Significant Harm*” (DNSH).

- **Modificări ale Hotărârii de aprobare a proiectului (cererii de finanțare) și a cheltuielilor aferente**, în conformitate cu ultima formă a bugetului (dacă este cazul).

După finalizarea lucrărilor de execuție, Beneficiarii au obligația de a prezenta:

- **Procesul-verbal de recepție la terminarea lucrărilor**, în termen de maxim 30 de zile de la data întocmirii acestuia

- **Raport de activitate**, prin care se va demonstra îndeplinirea ȋntelilor, până la finalizarea proiectului.

- **Cartea tehnică a construcției, raportul dirigintelui și raportul proiectantului**, în termen de maxim 30 de zile de la data întocmirii acestora.

NUME SI PRENUME COSMIN ANDREI

DATA 13/05/2022

SEMNĂTURA

ROMÂNIA
JUDEȚUL BOTOȘANI
MUNICIPIUL BOTOȘANI
CONSILIUL LOCAL

Anexa 2 la HCL nr. din

Descrierea sumară a investiției

„Susținerea transportului alternativ prin realizarea unui circuit de piste de biciclete la nivelul Municipiului Botoșani”

Proiectul „SUSȚINEREA TRANSPORTULUI ALTERNATIV PRIN REALIZAREA UNUI CIRCUIT DE PISTE DE BICICLETE LA NIVELUL MUNICIPIULUI BOTOȘANI” vizează realizarea a 10 km de piste de biciclete în intravilanul Municipiului Botoșani.

Valoare intervențiilor de mai sus (ÎN EURO): 2.380.000,00 euro TVA inclus, din care **2.000.000,00 euro fără TVA** reprezintă cheltuieli eligibile asigurate din Planul Național de Redresare și Reziliență, și la care se adaugă TVA aferent cheltuielilor eligibile în valoare de **380.000,00 euro**, cheltuieli asigurate din bugetul de stat.

Având în vedere cursul inforeuro utilizat din luna mai 2021: 1 EUR = 4,9227 lei:

Valoare intervențiilor de mai sus (ÎN LEI): 11.716.026,00 lei TVA inclus, din care **9.845.400,00 lei fără TVA** reprezintă cheltuieli eligibile asigurate din Planul Național Redresare și Reziliență, și la care se adaugă TVA aferent cheltuielilor eligibile în valoare de **1.870.626,00 lei**, cheltuieli asigurate din bugetul de stat.

Pentru implementarea proiectului vor fi folosite resursele de care dispune Municipiul Botoșani.

Unitatea de implementare a proiectului (UIP) din partea Municipiului Botoșani este formată din 6 persoane, având următoarele funcții:

- **Manager de proiect:** coordonează activitățile proiectului, monitorizează planificarea acțiunilor proiectului, urmărește respectarea cerințelor de implementare, coordonează realizarea evaluării interne a proiectului, supervizează raportările solicitate de finanțator, certifică necesitatea și oportunitatea plăților în proiect; verifică documentația transmisă la MDLPA; asigura întocmirea documentației în formatele interne/cele impuse de finanțator; verifică rapoarte/cererile de rambursare/cererilor de plată;
- **Responsabil raportare:** menține relația cu finanțatorul cu privire la raportarea progresului; participă la întrunirile echipei de proiect/implementare; asigură interfața cu Consiliul Local Municipal pentru proiectele de Hotărâre și prezintă materiale în vederea aprobării; elaborează rapoarte; asigură respectarea regulilor impuse de finanțator prin contractul de finanțare; verifică documentații întocmite de echipa de proiect;

- **Responsabil juridic:** semnează documentația aferentă proiectului pentru conformitate juridică; acordă asistență juridică și sprijin de specialitate; verifică sub aspectul legalității contractele de lucrări/servicii prevăzute în proiect, prin aplicarea vizei juridice;
- **Responsabil financiar:** monitorizează efectuarea cheltuielilor conform bugetului și le înregistrează în evidențele financiar contabile, corelând toate informațiile financiar contabile ale proiectului; asigura respectarea regulilor financiare, furnizează datele relevante pentru realizarea rapoartelor financiare periodice;
- **Responsabil tehnic:** monitorizează implementarea contractului de furnizare a echipamentelor care urmează a se achiziționa, participă la recepția lucrărilor în conformitate cu cerințele tehnice contractate și aprobă referatele de plată aferente facturilor emise, monitorizează implementarea contractului de lucrări de execuție pentru piste de biciclete.
- **Responsabil achiziții publice:** verifică documentația de atribuire pentru achizițiile realizate în cadrul proiectului; organizează, lansează și realizează procedurile de atribuire.

Echipa de proiect va asigura activitățile de comunicare, management financiar, monitorizarea rezultatelor și evaluarea proiectului pentru realizarea obiectivelor cu respectarea calendarului și bugetului.

Investiția propusă urmărește îndeplinirea obiectivelor strategice și operaționale stabilite prin *Planul de Mobilitate Urbană Durabilă a Municipiului Botoșani* privind reducerea emisiilor de CO₂ și a gazelor cu efect de seră datorate utilizării autoturismului personal, concomitent cu încurajarea și dezvoltarea de infrastructuri pentru moduri de transport alternative și durabile, nepoluante – transportul public.

Etapele principale privind realizarea proiectului sunt:

- I. ***Depunerea cererii de finanțare***
 - 1.1. Verificarea condițiilor de eligibilitate a Solicitantului și a proiectului în conformitate cu prevederile Ghidului Solicitantului;
 - 1.2. Elaborarea documentelor suport obligatorii și specifice aferente cererii de finanțare, identificate ca atare în Ghidurile Solicitantului – Condiții specifice aferente apelurilor pe care se intenționează depunerea de aplicații de finanțare (nota de fundamentare, descrierea sumară a investiției);
 - 1.3. Elaborarea cererii de finanțare cu respectarea cerințelor de fond și de formă stabilite de Autoritățile Finanțatoare în platforma dedicată PNRR).
 - 1.4. Încărcarea cererii de finanțare în aplicația electronică MDLPA
- II. ***Etapa de evaluare a dosarului aplicației de finanțare și formularea răspunsurilor la scrisorile de clarificare transmise de Autoritatea Finanțatoare***
- III. ***Semnarea contractului de finanțare***
- IV. ***Implementarea proiectului:***
 1. Activitatea de pregătire a documentațiilor de achiziție și încheierea contractelor cu operatorii economici:
 - activități de proiectare - cheltuieli pentru documentații suport și obținere avize, acorduri, autorizații;
 - achiziție echipamente;
 - achiziția de lucrări de construcții și lucrări necesare pentru implementarea proiectului;

- servicii de management de proiect, dirigenție de șantier, informare-publicitate etc., dacă va fi cazul.
- 2. Activitatea de pregătire, avizare și predare a Studiului de Fezabilitate;
- 3. Activitatea de pregătire, avizare și predare a Proiectului tehnic;
- 4. Realizarea lucrărilor de construcție pentru implementarea proiectului
- 5. Management proiect (*managementul proiectului, dirigenție de șantier, informare-publicitate, et., dacă va fi cazul*).

Implementarea acestui proiect va reduce cota modală a transportului cu autoturismul personal, atât în urma investițiilor realizate la nivelul proiectului (realizarea a 10 km piste de biciclete), care vor genera un transport velor mai eficient, atractiv și mai modern, cât și alte măsuri operaționale adiacente precum campaniile de educare și informare a cetățenilor derulate cu scopul schimbării mentalităților privind deplasările zilnice către moduri de deplasare durabile, nepoluante.

Inițiator,
Primar,
Cosmin Ionuț Andrei

Avizat pentru legalitate,
Secretar general,
Ioan Apostu



Nr. INT 2682 din 13.05.2022

**APROBAT,
PRIMAR**

Cosmin-Ionuț Andrei

REFERAT DE APROBARE

Având în vedere proiectul de hotărâre privind aprobarea proiectului "Susținerea transportului alternativ prin realizarea unui circuit de piste de biciclete la nivelul Municipiului Botoșani", depus spre finanțare în cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență și a cheltuielilor legate de acest proiect și raportul de specialitate nr. INT 2681/13.05.2022 întocmit de Serviciul Management Proiecte, Direcția Economică, Serviciul Investiții și Compartimentul Transport public călători și siguranța circulației, vă rugăm să aprobați supunerea spre dezbatere și aprobare în ședința Consiliului Local al Municipiului Botoșani, a proiectului de hotărâre în forma prezentată.

Numele și prenumele	Funcția	Structura	Semnătura
Raluca Maria Bălășcău	Șef Serviciu Management Proiecte	Serviciul Management Proiecte	
Mirela Elena Gheorghiuță	Director Executiv	Direcția Economică	
Alexandru Agavriloae	Arhitect Șef	Serviciul Urbanism	
Cornel Lăzăruc	Șef Birou	Compartiment Transport public de călători și siguranța circulației	



Nr. INT 2681 / 13.05.2022

Serviciul Management Proiecte

Avizat
PRIMAR
Cosmin Ionuț Andrei

RAPORT DE SPECIALITATE

privind aprobarea proiectului "Susținerea transportului alternativ prin realizarea unui circuit de piste de biciclete la nivelul Municipiului Botoșani", depus spre finanțare în cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență și a cheltuielilor legate de acest proiect

UAT Municipiul Botoșani intenționează să depună în cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență, Pilonul IV – Coeziune socială și teritorială, Componenta 10 – Fondul Local, Investiția I.1.4 - Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – infrastructurii pentru biciclete la nivel local/metropolitan, cu titlul "Susținerea transportului alternativ prin realizarea unui circuit de piste de biciclete la nivelul Municipiului Botoșani".

Potrivit prevederilor Ghidului Solicitantului, investiția I.1.4. finanțează realizarea de piste de biciclete în intravilanul și extravilanul localităților.

Rata de cofinanțare în cadrul investițiilor aferente Componentei 10 este de 100% din valoarea cheltuielilor eligibile ale proiectului, cu încadrarea în bugetul predefinit conform Ghidului pe categorii de unități administrative teritoriale.

Valoarea totală a proiectului "Susținerea transportului alternativ prin realizarea unui circuit de piste de biciclete la nivelul Municipiul Botoșani" de 11.716.026,00 lei cu TVA / 9.845.400,00 lei fără TVA la cursul Inforeuro aferent lunii mai a anului 2021 de 1 euro = 4,9227 lei, reprezentând finanțare nerambursabilă în procent de 100% a cheltuielilor eligibile. Valoarea TVA aferentă cheltuielilor eligibile de 1.870.626,00 lei va fi asigurată de la bugetul de stat, din bugetul coordonatorului de reforme și/sau investiții pentru Componenta 10 – Fondul Local – Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației, în conformitate cu legislația în vigoare. În cazul proiectelor depuse în cadrul acestei componente, valoarea TVA aferentă cheltuielilor eligibile va fi asigurată de la bugetul de stat, din bugetul coordonatorului de

reforme și/sau investiții pentru Componenta 10 – Fondul Local – Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației, în conformitate cu legislația în vigoare.

Potrivit prevederilor Ghidului Solicitantului, Secțiunea 4.2. *Anexele cererii de finanțare, solicitate la depunere*, unul din documentele obligatorii anexă la aplicația de finanțare este reprezentat de Hotărârea de aprobare a proiectului și a cheltuielilor legate de proiect.

Având în vedere obligativitatea și pe cale de consecință necesitatea acestui document, considerăm oportună promovarea unei hotărâri a deliberativului local de aprobare a proiectului ”Modernizarea transportului public al Municipiului Botoșani prin achiziția de autobuze ecologice”, aceasta urmând a se constitui anexă la documentația de solicitare a finanțării.

Numele și prenumele	Funcția	Structura	Semnătura
Raluca Maria Bălășcău	Șef Serviciu Management Proiecte	Serviciul Management Proiecte	
Mirela Elena Gheorghică	Director Executiv	Direcția Economică	
Alexandru Agavriloae	Arhitect Șef	Serviciul Urbanism	
Cornel Lăzăruc	Șef Birou	Compartiment Transport public de călători și siguranța circulației	