

HOTĂRÂRE

**pentru aprobarea proiectului și a cheltuielilor aferente proiectului
„INFIINTARE PISTE DE BICICLETE, COMUNA LEHLIU, JUDETUL CALARASI”**
in cadrul Planului Național de Redesare și Reziliență al României
Componenta 10 – Fondul local, Axa I.1. - Mobilitate urbană durabilă – Subinvestiția
I.1.4. - Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – piste pentru biciclete și
alte vehicule electrice ușoare la nivel local/metropolitan, precum si pentru aprobarea
proiectului si a cheltuielilor aferente proiectului

Consiliul Local al comunei Lehliu, Judetul Calarasi,

Având în vedere:

- referatul de aprobare prezentat de către primarul comunei Lehliu, în calitatea sa de inițiator, înregistrat cu nr. 821/12.05.2022, din care reiese necesitatea și oportunitatea aprobării proiectului și a cheltuielilor aferente proiectului, precum și aprobarea notei de fundamentare a investiției și a cheltuielilor legate de proiectul cu titlul **„INFIINTARE PISTE DE BICICLETE, COMUNA LEHLIU, JUDETUL CALARASI”**,
- raportul compartimentului financiar-contabil din cadrul aparatului de specialitate al primarului, înregistrat cu nr. 809/12.05.2022, prin care se motivează, necesitatea și oportunitatea aprobării proiectului și a cheltuielilor aferente acestuia;
- raportul de avizare al comisiei de specialitate pentru activitati ecopnomico-financiare din cadrul Consiliului Local al comunei Lehliu, cu privire la necesitatea și oportunitatea aprobării proiectului și a cheltuielilor neeligibile aferente proiectului, pentru obiectivul de investiții **„INFIINTARE PISTE DE BICICLETE, COMUNA LEHLIU, JUDETUL CALARASI”**,

În conformitate cu prevederile

- Legii nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare
- 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,
- Hotărârii Guvernului nr. 209/2022 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor 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

97

necesar României pentru accesarea de fonduri externe rambursabile și nerambursabile în cadrul Mecanismului de redresare și reziliență;

Ordonanței de urgență nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare,

- Planului Național de Redresare și Reziliență al României, aprobat de Consiliul UE (28 octombrie 2021)
- Regulamentului (UE) 2021/241 al Parlamentului European și a Consiliului din 12 februarie 2021 de instituire a Mecanismului de redresare și reziliență,
- Ordinului ministrului dezvoltării, lucrărilor publice și administrației nr. 999/2022 pentru aprobarea Ghidului specific — Condiții de accesare a fondurilor europene aferente Planului național de redresare și reziliență în cadrul apelului de proiecte PNRR/2022/C10, componenta 10 — Fondul local, Investiția I.1. - Mobilitate urbană durabilă – Subinvestiția I.1.4. - Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – piste pentru biciclete (și alte vehicule electrice ușoare) la nivel local/metropolitan;
- Prevederile art.7 din Legea nr.52 din 25.01.2003 privind transparența decizională în administrația publică;
- Hotărârea Consiliului Local al Comunei Lehliu, județul Calarasi nr.6 din data de 17.02.2022 privind alegerea d-lui consilier CALINOIU MARIAN, în funcția de Președinte de Ședință

Luând în considerare dispozițiile art. 44 alin. (1) din Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare;

În temeiul art. 129, alin. (2), lit. b), alin. (4), lit. d) și al art. 139 alin. (1) alin. (3), art. 140 alin. (1), art.196 alin. (1) lit. a), art. 197 alin. (1) - (2), alin. (4) - (5), art. 199 alin. (1) - (2), art. 243 alin. (1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare,

HOTĂRĂȘTE

Art. 1 - Se aprobă participarea Comunei Lehliu în cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență al României, Componenta 10 – Fondul local, Axa I.1. - Mobilitate urbană durabilă – Subinvestiția I.1.4. - Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – piste pentru biciclete (și alte vehicule electrice ușoare) la nivel local/metropolitan.

Art. 2 – Se aproba proiectul „**INFIIINTARE PISTE DE BICICLETE, COMUNA LEHLIU, JUDEȚUL CALARASI**”, în cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență al României, Componenta 10 – Fondul local, Axa I.1. - Mobilitate urbană durabilă – Subinvestiția I.1.4. - Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – piste pentru biciclete și alte vehicule electrice ușoare la nivel local/metropolitan,

Art. 3 - Se aproba valoarea totală a proiectului în sumă de **2.198.794,33** lei (la care se adaugă TVA în valoare de **368.240,15**), calculată în conformitate cu precizările din Ghidul solicitantului, astfel:

Suma maximă eligibilă ce poate fi solicitată	Valoare euro, fara TVA	Valoare lei, fara TVA
1 în mediul rural, inclusiv în extravilan Pistă pentru biciclete cu o lățime de minim 2 m. <i>Pista poate fi organizată și în dublu sens, respectiv poate fi amenajată și în două piste de lățime de minim 1 m, câte una pentru fiecare sens de circulație.</i>	100.000 euro/km x 3,24 km = 324.000	1.594.954,80

98

2 statii de reincarcare vehicule electrice	50.000	246.135,00
3. Cheltuieli neeligibile	72.664,30	357.704,53
Total investitie	446,664.30	2.198.794,33

*cursul Inforeuro aferent lunii mai 2021 de 1 euro=4,9227 lei.

Art. 4 – Se aproba Nota de fundamentare a investiției „**INFIINTARE PISTE DE BICICLETE, COMUNA LEHLIU, JUDETUL CALARASI**” (Anexa nr. 1) și descrierea sumară a investiției (Anexa nr. 2) care fac parte integranta din prezenta Hotarare

Art. 5 - Se aproba instalarea unui numar de 2 statii de reincarcare pentru vehiculele electrice cu două puncte de reîncărcare per stație și o putere de peste 50kW - pentru proiectul „**INFIINTARE PISTE DE BICICLETE, COMUNA LEHLIU, JUDETUL CALARASI**”.

Art. 6 - Se aprobă finanțarea din bugetul local a cheltuielilor neeligibile care asigură implementarea proiectului, în vederea realizării obiectivului de investiții „**INFIINTARE PISTE DE BICICLETE, COMUNA LEHLIU, JUDETUL CALARASI**”, astfel cum acestea vor rezulta din documentațiile tehnico economice/contractul de lucrări, încheiate pentru îndeplinirea obiectivelor proiectului.

Art. 7 – Cu ducerea la îndeplinire a prezentei hotărâri se împuternicește primarul Comunei Lehliu.

Art. 8 – În conformitate cu prevederile art. 252 alin (1), lit. c), art. 255 din OUG nr.57/2019 privind Codul administrativ, precum și ale art. 3, alin. (1) din Legea nr. 554/2004, privind contenciosul adiministrativ, prezenta Hotărâre se înaintează Prefectului Județului Călărași pentru exercitarea controlului de legalitate.

Art. 9 - Prezenta hotărâre se comunică, prin intermediul secretarului Comunei Lehliu, în termenul prevăzut de lege, primarului Comunei Lehliu și prefectului județului Călărași și se aduce la cunoștință publică prin afișarea la sediul primăriei.

PRESEDINTE SEDINTA
MARIAN CALINOIU



M. Calinoiu

NR.23
Adoptata la Comuna Lehliu
Astazi, 12 Mai 2022

Nr.Consilieri – 11
Prezenti = 11
Adoptata cu :
11 voturi pentru ;
7 voturi contra ;
7 abtineri ;



CONTRASEMNEAZA SECRETAR GENERAL
TEORIL DORU

Teoril Doru

09

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

	<i>Planului Național de Redresare și Reziliență, Componenta 10 – Fondul Local</i>	Titlu apel proiect „INFIINTARE PISTE DE BICICLETE, COMUNA LEHLIU, JUDETUL CALARASI”
1.	Descrierea pe scurt a situației actuale (date statistice, elemente specifice, etc.)	Context <p>Economia României a fost afectată major de pandemie și de restricțiile drastice de mobilitate fizică implementate rapid în scopul limitării extinderii. Sub impactul lor, economia a suferit în trimestrul II din 2020 o severă contracție, recuperată parțial în trimestrele III și IV din 2020, și respectiv în trimestrul I din 2021. Economia României a înregistrat un avans de 6,3% în 2021, grație unei cereri interne solide, însă ritmul de creștere va încetini până la 4,2% în acest an, pentru ca în 2023 să accelereze ușor la 4,5%, conform previziunilor economice de iarnă, publicate de Comisia Europeană (CE). În ultimul trimestru al lui 2021, creșterea economică a încetinit în principal datorită restricțiilor de aprovizionare, a noului val de infecții cu COVID-19 și a relansării puternice a inflației. Invazia Ucrainei de către Rusia în februarie 2022 va influența negativ atât evoluția economiei naționale, cât și cea europeană.</p> <p>Pe 27 mai 2020, ca răspuns la criza fără precedent cauzată de pandemia de COVID-19, Comisia Europeană a propus crearea instrumentului temporar de redresare NextGenerationEU și consolidarea fondurilor dedicate anumitor programe în cadrul bugetului UE pe termen lung pentru perioada 2021-2027.</p> <p>NextGenerationEU 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>Mecanismul de redresare și reziliență (MRR): elementul central al instrumentului NextGenerationEU, cu împrumuturi și granturi</p>

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 astfel 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.

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 3 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.

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.

Axa specifică de investiții este axa I.1.4 Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – infrastructurii pentru biciclete la nivel local/metropolitan.

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 mână 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.

Lipsa facilităților care să permită o deplasare sigură a bicicliștilor este principalul motiv pentru care ponderea acestui mod de deplasare este redus. 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, respectiv dezvoltarea infrastructurii pentru biciclete și a zonelor pietonale și

promovarea și încurajarea tipurilor de transport ecologic.

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, în comuna Lehliu, județul Călărași.

La nivel local, infrastructura pentru biciclete este inexistentă, fapt ce conduce la un confort redus al traficului cu bicicleta și la o siguranță redusă, biciclistii fiind nevoiți să circule pe drumul național, conducând la stăjenirea circulației și expunerea biciclistilor și a celorlalți participanți la trafic la pericole.

Lucrările se vor desfășura în lungul drumului național DN3 și a drumului județean DJ305.

Suprafețele de teren pe care urmează să se construiască piste pentru biciclete ce fac obiectul prezentului proiect se desfășoară pe teritoriul administrativ al comunei Lehliu, județul Călărași. Suprafața de teren ocupată de lucrările de înființare a pistelor pentru biciclete din comuna Lehliu, este situată în totalitate pe amplasamentul aferent infrastructurii rutiere și nu sunt necesare exproprieri, scoateri din circuitul agricol, mutări de garduri, demolari de case sau construcții. Suprafețele de teren propuse pe care urmează să fie realizate lucrările sunt în administratia comunei Lehliu și se regăsesc în Inventarul Domeniului Public al Bunurilor ce aparțin Comunei Lehliu.

Comuna se învecinează cu:

- la nord: județul Ialomița;
- la sud-vest: comuna Nicolae Balcescu;
- la sud-est: orașul Lehliu Gara;
- la vest: comuna Ileana.

Prin această măsură se contribuie la limitarea poluării pe raza localității și la creșterea rezilienței populației, fiind promovat un mod sănătos de transport.

103

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. 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 poluării și la creșterea siguranței în trafic.
2.	Necesitatea și oportunitatea investiției pentru care se aplică	<p>Necesitatea promovării investiției</p> <p>Principalele provocări întâlnite la nivel local sunt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>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 Comuna Lehliu și îmbunătățirea infrastructurii de bază.</p> <p>În linii generale, proiectul va contribui la îmbunătățirea condițiilor</p>

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 Comuna Lehliu 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 dezastre naturale, prin folosirea bicicletelor ca opțiuni de transport.
- Reducerea poluării fonice la nivelul comunității prin folosirea bicicletelor și a altor vehicule electrice ușoare.
- Reducerea poluării solului și a apei prin amenajarea unui spațiu redus ca suprafață pentru infrastructura velo.
- Reducerea probabilității de a dezvolta depresie pentru locuitorii localității, prin creșterea activității fizice generate de folosirea bicicletelor la nivelul localității.
- Creșterea nivelului de concentrare a copiilor la școală prin mersul pe bicicletă.
- Creșterea gradului de accesibilitate la procesul de învățământ a elevilor;
- 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.
- Realizarea pistelor de biciclete la parametri tehnici corespunzători;
- Realizarea semnalizării orizontale și verticale, indicatoare și marcaje rutiere;
- Asigurarea infrastructurii necesare dezvoltării economiei locale din zona proiectului;
- Asigurarea mobilității forței de muncă, în vederea reducerii somajului și valorificării potențialului existent în zona
- Reducerea timpului de deplasare a locuitorilor către zonele de interes;
- Reducerea cheltuielilor cu consumul de combustibili;
- Îmbunătățirea infrastructurii fizice de bază în spațiul rural;
- Îmbunătățirea accesului la servicii de bază pentru

		<p>populație;</p> <p>➤ Creșterea numărului de obiective în vederea unei dezvoltări durabile.</p> <p>Investiția se va baza în mod egal pe alinierea obligatorie la Strategia de dezvoltare locală, în curs de actualizare., asigurând acoperirea cu servicii de mobilitate în zona funcțională și împrejurimi.</p> <p>Investiția constă în realizarea infrastructurii pentru biciclete/mijloace de transport nemotorizate.</p> <p>Prin această măsură se contribuie la limitarea poluării pe raza UAT Comuna Lehliu, 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. 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 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 Comuna Lehliu.</p>
3.	Corelarea cu proiecte deja implementate la nivel local	Nu este cazul / Daca exista proiecte implementate la nivel local, de mentionat mai jos
4.	Corelarea cu proiecte în curs de implementare de la nivel local	Nu este cazul / La nivel de UAT, investiția propusă este corelată cu următoarele proiecte din surse locale, naționale și fonduri europene în curs de implementare:
5.	Corelarea cu celelalte proiecte pentru care se aplică la finanțare	Nu este cazul / La nivel de UAT, pe lângă investiția propusă, dorim să aplicăm pentru obținerea de finanțare PNRR pentru următoarele proiecte de interes local:
6.	Efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investiții	<p>Prin realizarea infrastructurii necesare desfasurarii traficului cu bicicleta, circulatia se va desfasura in conditii de siguranta si confort, ceea ce va duce la imbunatatirea calitatii vietii cetatenilor din zona.</p> <p>Prin realizarea pistelor de biciclete se vor asigura conditii corespunzatoare pentru deplasarea in siguranta a biciclistilor, acest fapt ducand la scaderea riscului producerii de accidente rutiere cauzate de circulatia biciclistilor pe partea carosabila a drumurilor.</p> <p>Prin această investiție se contribuie la limitarea poluării din localitate și la creșterea rezilienței populației, fiind promovat un mod sănătos de transport.</p>

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.

Investiția va impacta într-un mod pozitiv și sănătos viața de zi cu zi a celor nr. de 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 efectiv 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, nu emite nox și nu produc 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 locuitor la ele, respectiv:

1. Școala – DJ305;
2. Biserica – DN 3;
3. Primăria comunei Lehliu – DJ 305;
4. Cimitir – DN 3;
5. Ghiseul postal Lehliu – DN 3;
6. Dispensarul comunei – DJ 305.

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;
- Îmbunătățește calitatea spațiului public: parcarile 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.
- Mersul pe bicicletă are multiple beneficii asupra sănătății: 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

		<p>săptămânală;</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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>Proiectul va asigura alinierea infrastructurii propuse cu cerințele ghidului privind infrastructura pentru biciclete, care prevede cerințele generale de calitate a infrastructurii pentru biciclete și trotinete electrice – trasee, parcaje – în vederea asigurării viabilității acestora.</p> <p>Investiția propusă se va alinia cu Strategia de dezvoltare locală, în curs de actualizare.</p> <p>Pista din proiect are o lungime continuă de 3,24 km (minim 1,5 km continuitate) conform măsurătorilor din teren și Notei de fundamentare, și asigură conexiunea următoarelor puncte de interes local:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Școala – DJ305; 2. Biserica – DN 3; 3. Primăria comunei Lehliu – DJ 305; 4. Cimitir – DN 3; 5. Ghiseul postal Lehliu – DN 3; 6. Dispensarul comunei – DJ 305. <p>Traseul propus pentru pista de biciclete va fi divizat în 3 trasee, 2 trasee în lungul drumului județean DJ 305, respectiv 1 traseu în lungul drumului național DN 3:</p> <p>Traseul 1 începe la intrarea în localitate, pe DJ305 (strada 39) și se termină la intersecția cu DN3.</p> <p>Traseul 2 începe la intrarea în localitate, pe DN3 (strada 40) și se termină la ieșirea din localitate.</p> <p>Traseul 3 începe la intersecția DJ305 (strada 41) cu DN3 (strada 40) și se continuă pe o distanță de aproximativ 620 m.</p> <p>Suma maximă eligibilă este de 100.000 euro/km, fără TVA, conform Ghidului.</p>
8.	Descrierea procesului de implementare	<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>Beneficiarul va încărca în sistemul informatic toate dosarele de achiziție încheiate pentru implementarea proiectului.</p> <p>Odată finalizată faza de proiectare, se va trece la achiziția Lucrărilor de construcții conform caietului de sarcini și a devizului general. Pentru toate investițiile se vor avea în vedere criteriile UE de Achiziție Publică Verde (GPP).</p> <p>Contractul de lucrări va cuprinde inclusiv măsuri privind</p>

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

În vederea implementării, Beneficiarul va prezenta în termen de 6 luni de la semnarea contractului de finanțare următoarele documente conform Ghidului:

- Certificat de urbanism eliberat în vederea obținerii autorizației de construire;
- Documentația tehnico-economică – SF, împreună cu devizul general actualizat, în conformitate cu H.G. nr. 907/2016, cu modificările și completările ulterioare. 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, corelată cu SF.

În termen de 12 luni de la data intrării în vigoare a contractului de finanțare, Beneficiarul va depune următoarele documente conform Ghidului:

- Autorizație de construire
- 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.
- Contractul de lucrări încheiat (inclusiv actele adiționale încheiate), împreună cu devizul general actualizat, cu defalcarea valorii aferente cheltuielilor eligibile din PNRR pe capitole și subcapitole de cheltuieli conform HG nr. 907/2016 și a valorii TVA aferentă acestor tipuri de cheltuieli, inclusiv a cheltuielilor neeligibile și TVA aferent acestora. Contractul de lucrări va cuprinde inclusiv măsuri privind respectarea obligațiilor prevăzute în PNRR pentru implementarea principiului „Do No Significant Harm” (DNSH).

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, raport de activitate și Cartea tehnică a construcției, raportul dirigintei și raportul proiectantului.



PRIMAR
STAN IONUȚ



PRESEDINTE DE SEDINTA
CALINOIU MARIAN

COMPARTIMENT FINANCIAR CONTABIL
Cons.Pr.DUTA MARIANA



110

DESCRIERE SUMARĂ A INVESTIȚIEI „INFIINTARE PISTE DE BICICLETE, COMUNA LEHLIU, JUDETUL CALARASI”

DESCRIEREA SUMARĂ A INVESTIȚIEI

a) Caracteristici tehnice și parametri specifici obiectivului de investiții

- Categoria construcției: pistă pentru biciclete;
- Lungime traseu proiectat (piste pentru biciclisti operationale): 3,24 km;
- Obiective de interes local deservite:

1. Scoala – DJ305;
2. Biserica – DN 3;
3. Primaria comunei Lehliu – DJ 305;
4. Cimitir – DN 3;
5. Ghiseul postal Lehliu – DN 3;
6. Dispensarul comunei – DJ 305.

Structura părții carosabile va fi următoarea:

- 3 cm strat de uzura
- 10 cm strat de baza balast stabilizat/beton de ciment;
- 10 cm strat de fundatie din balast.

b) Varianta constructivă de realizare a investiției

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

Pista pentru biciclete proiectată va avea lungimea de 3,24 km.

Pista va avea o latime de 2,00 m (inclusiv borduri) .

Pe lungime proiectului se vor executa următoarele tipuri de lucrări:

- Decopertare strat vegetal și săpătură;
- montare boruri prefabricate din beton
- Așternere strat din balast – 10cm;
- Așternere strat din balast stabilizat/beton de ciment – 10cm;
- Așternere strat de uzura – 3cm
- Realizare podete peste santurile existente (acolo unde este cazul)
- Lucrarile de semnalizare orizontala si verticala.

c) Trasarea lucrărilor

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

d) Protejarea lucrărilor executate și a materialelor din șantier

Pe tot timpul execuției lucrărilor până la recepția definitivă și predarea investiției către beneficiar, executantul are obligația de a proteja toate lucrările executate sau în curs de execuție precum și materialele din incinta șantierului, prin amenajarea de zone împrejmuite, eventual prevăzute cu încuietori și pază. Șantierul și lucrările vor fi astfel realizate pentru a preveni producerea accidentelor. De asemenea executantul lucrării are obligația de a semnaliza prin panouri avertizoare fiecare obiect aflat în execuție funcție de caracteristicile constructive ale acestuia, cu obligativitatea semnalizării execuției lucrărilor conform legislației în vigoare.

DETALIEREA CHELTUIELILOR PROIECTULUI

- Valoare cheltuieli eligibile: 1.841.089,80 lei fără TVA, 2.190.896,86 lei TVA inclus;
- Durata de execuție: 12 luni.



PRESEDINTE DE SEDINTA,
CALINOIU MARIAN

PRIMAR,
STAN IONUT



COMARTIMENT FINANCIAR CONTABIL,
Cons.Pr.DUTA MARIANA

