

ROMÂNIA
JUDEȚUL BOTOȘANI
MUNICIPIUL BOTOȘANI
CONSILIUL LOCAL

H O T Ă R Ă R E

privind aprobarea Notei conceptuale și a Temei de proiectare pentru realizarea obiectivului de investiții: ”Susținerea transportului alternativ prin realizarea unui circuit de piste de biciclete la nivelul Municipiului Botoșani”

CONSILIUL LOCAL AL MUNICIPIULUI BOTOȘANI,

analizând propunerea domnului Primar Cosmin Ionuț Andrei privind aprobarea Notei conceptuale și a Temei de proiectare pentru realizarea obiectivului de investiții: ”Susținerea transportului alternativ prin realizarea unui circuit de piste de biciclete la nivelul Municipiului Botoșani”;

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

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;

în conformitate cu prevederile art. 129 alin. (2) lit. b) și alin.7 lit. e), lit. f) și lit. i) 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 Nota conceptuală pentru obiectivul de investiții *”Susținerea transportului alternativ prin realizarea unui circuit de piste de biciclete la nivelul Municipiului Botoșani”*, conform anexei nr. I la prezenta hotărâre.

Art. 2 Se aprobă Tema de proiectare pentru obiectivul de investiții *”Susținerea transportului alternativ prin realizarea unui circuit de piste de biciclete la nivelul Municipiului Botoșani”*, conform anexei nr. II la prezenta hotărâre.

Art. 3 Primarul Municipiului Botoșani, prin serviciile aparatului de specialitate, va asigura ducerea la îndeplinire a prevederilor prezentei hotărâri.

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,
Consilier, Marius Petru Rogojinschi

CONTRASEMNEAZĂ,
Secretar general, Ioan Apostu

NOTĂ CONCEPTUALĂ

1. Informații generale privind obiectivul de investiții propus

1.1 Denumirea obiectivului de investiții: Servicii de elaborare Documentație de avizare a lucrărilor de intervenții (D.A.L.I.) – ”Susținerea transportului alternativ prin realizarea unui circuit de piste de biciclete la nivelul municipiului Botoșani”

1.2 Ordonator principal de credite/investitor: UAT Municipiul Botoșani.

1.3 Ordonator de credite (secundar, terțiar): Nu este cazul.

1.4 Beneficiarul investiției: UAT Municipiul Botoșani.

2. Necesitatea și oportunitatea obiectivului de investiții propus

2.1 Scurtă prezentare privind:

a.) deficiențe ale situației actuale:

La nivelul municipiului Botoșani sunt realizați, la ora actuală, aproximativ 3 km de piste pentru biciclete. Acestea sunt dispuse în structura trotuarelor și nu sunt separate fizic de acestea. Pistele se disting de infrastructura pietonală prin folosirea pavajului roșu și marcarea 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.

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 actuală privește vehicul privat ca un important simbol al stării sociale, de cealaltă parte, mersul pe bicicleta este privit ca un simbol al unui nivel scăzut de prosperitate.

Conform sondajelor realizate pentru elaborarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă a Municipiului Botoșani 2014-2030, 13.73% din populația interviuată preferă să utilizeze deplasarea cu bicicleta în detrimentul altor mijloace de transport, dar utilizatorii mersului cu bicicleta au apreciat un grad mai mic de satisfacție raportat cu celelalte categorii de utilizatori (tramvai, maxi-taxi, mers, autovehicul privat).

b.) efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investiții;

Proiectul vine în întâmpinarea obiectivului Planului Național de Redresare și Reziliență, 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 2014-2030, ce vor conduce la promovarea mobilității urbane cu mijloace de transport alternative

nepoluante durabile și la reducerea emisiilor de CO₂, ca urmare a facilitării utilizării modurilor de transport nemotorizate în detrimentul transportului cu autoturismele personale.

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.

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 de înaltă calitate, 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. 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. Acest lucru 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. Necesitatea dezvoltării infrastructurii velo este cu atât mai mare cu cât transportul cu autoturismul personal reprezintă principala cauză a poluării cu emisii GES.

c.) impactul negativ previzionat în cazul nerealizării obiectivului de investiții;

În situația nerealizării obiectivului de investiții sunt previzionate următoarele consecințe negative:

- creșterea poluării prin emisia de gaze toxice și cu efect de seră (CO, CO₂, etc), cu efecte negative asupra calității vieții cetățenilor și asupra stării de sănătate a populației la nivel general;
- creșterea poluării fonice la nivelul municipiului, cu efecte negative directe asupra populației;
- creșterea consumului de combustibili;
- scăderea vitezelor medii de deplasare la nivelul orașului.

2.2 Prezentarea, după caz, obiectivelor de investiții cu aceleași funcțiuni sau funcțiuni similare cu obiectivul de investiții propus, existente în zonă, în vederea justificării necesității realizării obiectivului de investiții propus

Acest proiect este complementar din punct de vedere tehnic și funcțional cu proiectele de investiții publice finalizate asupra infrastructurii de mobilitate ce abordează deficiențele actuale din serviciul 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:

- *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, străzi urbane - inclusiv construcția/reabilitarea șoselelor de centură";

- *Îmbunătățirea accesului în zonele economice ale municipiului prin amenajarea și semaforizarea principalelor intersecții din Calea Națională, proiect finanțat prin Programul PHARE 2001 – Coeziune economică și socială – infrastructură locală mică;*

- *Reabilitarea și modernizarea străzilor inelului principal de circulație din municipiul Botoșani, proiect finanțat din Fondul European de Dezvoltare Regională, în cadrul Programului Operațional Regional, Axa Prioritară 1- “Sprijinirea dezvoltării durabile a orașelor-poli urbani de creștere”, Domeniul Major de Intervenție 1.1- “Planuri integrate de dezvoltare urbană, Sub-domeniul: Centre urbane”.*

De asemenea, UAT Municipiul Botoșani are în implementare o serie de proiecte integrate, cu efect asupra parametrilor de mobilitate urbană, aceștia fiind: reducerea traficului, impactul asupra reducerii emisiilor de echivalent CO₂, etc.:

- *Asfaltarea străzilor Izvoarelor, Vâlceleii și Zimbrului din spatele cartierului Împărat Traian – municipiul Botoșani, proiect finanțat prin Programul Operațional Regional 2014-2020, Axa Prioritară 9 - „Sprijinirea regenerării economice și sociale a comunităților defavorizate din mediul urban”, Prioritatea de Investiții 9.1 – “Dezvoltarea locală sub responsabilitatea comunității (DLRC)”;*

- *Modernizarea transportului public al municipiului Botoșani prin achiziția de autobuze ecologice, proiect finanțat prin Planul Național de Redresare și Reziliență, Componenta C10 – Fondul Local*

- *Digitalizarea transportului public de călători la nivelul municipiului Botoșani, proiect finanțat prin Planul Național de Redresare și Reziliență, Componenta C10 – Fondul Local*

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 resistemizarea 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 parcării autoturismelor pe rutele de transport public, taxarea diferențiată în funcție de punctele de interes identificate la nivelul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă, precum și eliminarea parcarilor ilegale.

2.3 Existența, după caz, a unei strategii, a unui master plan ori a unor planuri similare, aprobate prin acte normative, în cadrul cărora se poate încadra obiectivul de investiții propus

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 la nivelul municipiului Botoșani.

În Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al municipiului Botoșani, existent, 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 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 Planul de acțiune din cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al municipiului Botoșani existent și care includ:

- 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:

- 1.) Centru intermodal pasageri;
- 2.) Adaptarea și accesibilitatea infrastructurii pietonale;
- 3.) Extinderea pietonalului în zona centrală;
- 4.) Stații de reîncărcare a vehiculelor electrice în municipiul Botoșani (sursă de finanțare: Administrația Fondului pentru Mediu).

De asemenea, Primăria Municipiului Botoșani are aprobate cereri de finanțare pentru proiecte în cadrul Programului Național Anghel Saligny, ce vizează modernizarea infrastructurii de mobilitate urbană, necesară pentru buna circulație de transport. Aceste proiecte sunt următoarele:

- *Reabilitare și modernizare străzi Cvartal I – Municipiul Botoșani: Aleea 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;*
- *Reabilitare și modernizare străzi Cvartal II – Municipiul Botoșani: Strada Liliacului, Strada Lalelelor, Strada Verona, Strada Zefirului, Strada Caisului, Strada Porumbelului, Strada Ghiocei, Strada Codrului, Strada Bradului, Strada Simion Barnutiu, Strada Australiului;*
- *Reabilitare și modernizare Strada Crizantemelor – Cartier Tulbureni, Municipiul Botoșani;*
- *Reabilitare și modernizare Strada Peco – Municipiul Botoșani;*
- *Reabilitare și modernizare Strada Poșta Veche – Municipiul Botoșani;*
- *Reabilitare și modernizare Strada Hatman Arbore – Municipiul Botoșani;*
- *Reabilitare și modernizare Strada Grigore Antipa – Municipiul Botoșani;*
- *Reabilitare și modernizare Aleea Smârdan – Municipiul Botoșani.*

Pentru asigurarea unui serviciu de transport public de calitate, prezentul proiect este de asemenea complementar cu proiectul „Modernizarea transportului public a municipiului Botoșani prin achiziția de autobuze ecologice” propus la finanțare prin Planul Național de Redresare și Reziliență, „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 cu lungimea de 10 m și stații de încărcare aferente acestora în vederea dezvoltării serviciului de transport public.

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.

2.4 Existența, după caz, a unor acorduri internaționale ale statului care obligă partea română la realizarea obiectivului de investiții

Abordarea dezvoltării urbane durabile, prevăzută la art.7 din Regulamentul (UE) nr.1301/2013 al Parlamentului European și al Consiliului Uniunii Europene.

2.5 Obiective generale, preconizate a fi atinse prin realizarea investiției

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.

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.

Indicatori minimali ai proiectului: 10 km de pistă de biciclete.

3. Estimarea suportabilității investiției publice

3.1. Estimarea cheltuielilor pentru execuția obiectivului de investiții, luându-se în considerare, după caz:

- **costurile unor investiții similare realizate;**
- **standardele de cost pentru obiective de investiții similare**

Contractul nr.141274/13.12.2022 încheiat între Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației și UAT Municipiul Botoșani prevede acordarea unei finanțări maxime nerambursabile în valoare de **11.716.026,00 lei**, din care **9.845.400,00 lei** reprezintă valoarea eligibilă din Planul Național de Redresare și Reziliență, iar **1.870.626,00 lei** reprezintă valoarea TVA aferentă cheltuielilor eligibile din Planul Național de Redresare și Reziliență. În cazul în care valoarea totală a proiectului crește peste valoarea convenită în contractul de finanțare anterior menționat, diferența astfel rezultată va fi suportată în întregime de Beneficiar.

3.2. Estimarea cheltuielilor pentru proiectarea, pe faze, a documentației tehnico-economice aferente obiectivului de investiție, precum și pentru elaborarea altor studii de specialitate în funcție de specificul obiectivului de investiții, inclusiv cheltuielile necesare pentru obținerea avizelor, autorizațiilor și acordurilor prevăzute de lege;

Conform notei de estimare a achiziției, 134.000,00 lei fără TVA.

3.3 Surse identificate pentru finanțarea cheltuielilor estimate (în cazul finanțării nerambursabile se va menționa programul operațional/axa corespunzătoare, identificată)

Finanțare nerambursabilă prin Planul Național de Redresare și Reziliență, Componenta C10 – Fondul Local, Investiția I.1.4 - Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – piste pentru biciclete (și alte vehicule electrice ușoare) la nivel local/metropolitan.

4. Informații privind regimul juridic, economic și tehnic al terenului și/sau al construcției existente

Terenurile pe care se va înființa obiectivul de investiții se află în intravilanul UAT Municipiul Botoșani și aparțin domeniului public al acestuia. Amplasamentele sunt situate în următoarele locații:

- Aleea Curcubeului (CF nr. 66036);
- B-dul George Enescu (CF nr.67855 și CF nr.67856);
- B-dul Mihai Eminescu (CF nr.67654, CF nr.67082, CF nr.67846 și CF nr.67665);
- Parc Cornișa (CF nr.52991);
- Parc Curcubeului (CF nr.57133);
- Parc Mihai Eminescu (CF nr.62254);
- Parc Primărie (CF nr.50004);
- Pietonalul Unirii (CF nr.50002-C1);
- Str.Cuza Vodă (CF nr.53742);
- Str.Mihail Kogălniceanu (CF nr.66048);
- Str.Pacea (CF nr.67858);
- Str.Sucevei (CF nr.61872).

5. Particularități ale amplasamentului/amplasamentelor propus (e) pentru realizarea obiectivului de investiții:

a.) descrierea succintă a amplasamentului/amplasamentelor propus(e) (localizare, suprafața terenului, dimensiuni în plan);

În cadrul obiectivului de investiții, sunt vizate următoarele trasee:

- *traseul 1:* Parc Primărie – Pietonalul Unirii – Parc Mihai Eminescu – Str.Vârnav – Aleea Scipione Bădescu – Str.Primăverii – Str.Octav Onicescu – Str.Pacea – Str.Sucevei – Parc Cornișa;
- *traseul 2:* B-dul Mihai Eminescu (de la intersecție cu Șoseaua Iașului) – Str.Sucevei;
- *traseul 3:* B-dul George Enescu (de la intersecția cu B-dul Mihai Eminescu) – Str.Pacea (până la intersecția cu str.Octav Onicescu).

Lungimea totală a pistelor pentru biciclete este de aproximativ 10.000 m, lungimea exactă urmând a rezulta după realizarea Proiectului Tehnic și avizarea acestuia la toți avizatorii impuși prin Certificatul de Urbanism. Lățimea minimă va fi de minim 1,2 m pentru pistele cu un singur sens și de minim 2,4 m pentru pistele cu dublu sens, fără obstacole, pe toată lungimea traseului. Se recomandă ca lățimea optimă a unei piste cu un singur sens să fie de minimum 1,5 m, iar a celei cu dublu sens de

minimum 3,0 m, cu includerea elementelor pentru asigurarea siguranței circulației bicicliștilor și posibilitatea utilizării acestora de categorii diferite de biciclete/utilizatori.

Traseele propuse în cadrul prezentei teme de proiectare sunt unele orientative, având rolul de a indica una din opțiunile de legătură între diverse zone de interes din municipiul Botoșani. Elaboratorul documentației tehnice va analiza cea mai bună variantă de amplasare în plan, ținând cont de suprafața minimă și de prevederile legislative în vigoare, și va propune soluții de reducere a impactului negativ al poluării și de extindere a infrastructurii destinate deplasărilor cu bicicleta.

b.) relațiile cu zonele învecinate, accesuri existente și/sau căi de acces posibile;

Traseele propuse vor asigura legătura între diverse zone de interes ale municipiului Botoșani și se vor conecta cu traseele pistelor de biciclete, deja existente, de pe Șoseaua Iașului, Calea Națională și str. Cuza Vodă.

c.) surse de poluare existente în zonă;

Nu este cazul.

d.) particularități de relief;

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, în zona de contact dintre regiunea dealurilor înalte de pe stânga văii Siretului, în vest, și cea a dealurilor joase a Câmpiei Moldovei ce se întinde către est.

Dealurile din partea de vest a orașului fac parte din Podișul Sucevei, sectorul șeii Bucecea-Vorona, cu altitudini maxime de 250 m (Dealul Sulița) și cu altitudini minime de 150 m în partea de sud-vest și nord-est. Între relieful înalt din vest, cu caracter de coastă, și cel de câmpie colinară din est, există un culoar depresionar (uluc) în care este așezat municipiul Botoșani.

Caracteristic acestei regiuni este relieful de dealuri joase sau câmpii deluroase, dezvoltate pe depozite monoclinale, ușor înclinate spre sud-est, cu pante slabe, cu văi foarte largi, cu interfluvii ca niște platouri și cu energie de relief redusă, în medie 30-40 m. Zona dealurilor înalte ce aparține Podișului Sucevei se caracterizează prin extinderea unor altitudini absolute care depășesc frecvent 300 m (atingând 385 m în Dealul Măgura, fost Dealul Mânăstirii) și printr-o fragmentare accentuată a terenului.

Clima este temperat-continentală, influențată puternic de masele de aer din estul continentului, fapt ce determină ca temperatura medie anuală să fie mai redusă decât în restul țării (8 - 11°C), cu precipitații variabile, cu ierni sărace în zăpadă, cu veri ce au regim scăzut de umezeală, cu vânturi predominante din nord-vest și sud-vest.

e.) nivel de echipare tehnico-edilitară a zonei și posibilități de asigurare a utilităților;

Pe traseele propuse există rețele edilitare de utilități (apă-canalizare, energie electrică, energie termică, gaze naturale, telefonie, televiziune prin cablu și date). În vederea asigurării unui sistem de scurgere și evacuare a apei pluviale care să elimine pericolul de bălțire pe suprafața

pistelor, proiectantul va analiza și propune soluțiile de racordare la rețeaua existentă în zona amplasamentelor.

În documentația tehnico-economică și în Devizul General se vor include și racordurile necesare pentru buna funcționare a obiectivului de investiții.

f.) existența unor eventuale rețele edilitare în amplasament care ar necesita relocare/protejare, în măsura în care pot fi identificate;

Necesitatea relocării/protejării eventualelor rețele edilitare din amplasamente se va stabili în cadrul documentației tehnico-economice, împreună cu deținătorii de utilități, dacă este cazul.

g.) posibile obligații de servitute;

Nu este cazul.

h.) condiționări constructive determinate de starea tehnică și de sistemul constructiv al unor construcții existente în amplasament, asupra cărora se vor face lucrări de intervenții, după caz;

Eventualele condiționări și distanțele minime impuse vor fi prevăzute în Certificatul de Urbanism ce va fi eliberat în vederea realizării obiectivului de investiții.

i.) reglementări urbanistice aplicabile zonei conform documentațiilor de urbanism aprobate - plan urbanistic general/plan urbanistic zonal și regulamentul local de urbanism aferent;

La elaborarea documentației se va ține seama de destinația terenului stabilită prin planurile de urbanism și amenajarea teritoriului aprobate, de informațiile și alte elemente obținute pe parcursul elaborării studiului de fezabilitate de la deținătorii de rețele.

j.) existența de monumente istorice/de arhitectură sau situri arheologice pe amplasament sau în zona imediat învecinată; existența condiționărilor specifice în cazul existenței unor zone protejate sau de protecție.

Nu este cazul.

6. Descrierea succintă a obiectivului de investiții propus din punct de vedere tehnic și funcțional:

a.) destinație și funcțiuni;

Proiectul presupune realizarea unor piste pentru biciclete cu o lungime de aproximativ 10.000 m și urmează să asigure următoarele funcții:

- resistemizarea infrastructurii prin introducerea unor noi piste pentru biciclete;
- iluminat pentru piste, dacă este cazul;
- accesibilizarea și îmbunătățirea siguranței în utilizare;
- soluții de protejare a pistelor pentru biciclete;
- sisteme de semnalizare rutieră și echipamente conexe (dacă este cazul).

b.) caracteristici, parametri și date tehnice specifice, preconizate;

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.

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 acestora de categorii diferite de biciclete/utilizatori. Se 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. De asemenea, se 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 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 m.

Suprafața pistei se va realiza 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.

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, va fi proiectată pentru deplasarea cu o viteză de 30 km/h și va fi integrată la capete cu partea carosabilă destinată traficului general, asigurându-se astfel o legătură facilă și în siguranță între diversele infrastructuri existente.

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

Integrarea pistelor de biciclete în trama stradală existentă poate include și lucrări precum:

- Modificarea semnalizării verticale și orizontale existente pe străzile de pe traseele propuse;
- Relocarea/dezafectarea unor instalații/construcții existente;
- Asigurarea/îmbunătățirea iluminatului pe timpul nopții;
- Amenajări transversale, la nivel sau denivelat, funcție de recenzarea traficului rutier și pietonal din zonele studiate;
- Amenajarea/îmbunătățirea sistemelor de colectare a apelor meteorice;
- Execuția de marcaje rutiere și montarea de indicatoare, parapete de protecție, etc.
- Reconfigurarea geometrică a străzilor și intersecțiilor rutiere existente de pe traseele propuse ;
- Amenajarea/reamenajarea spațiilor verzi

De asemenea, se va avea în vedere identificarea unor spații pentru amplasarea de stații de închiriere biciclete (bike-sharing), precum și de spații destinate amplasării de rastele pentru parcarele bicicletelor.

Serviciile de proiectare faza ”*Documentație de avizare a lucrărilor de intervenții*” vor fi prestate obligatoriu cu respectarea principiului *Do no significant harm (DNSH)*, așa cum acesta este definit în cuprinsul Orientărilor Tehnice ale Comisiei Europene 2021/C 58/01: Principiul DNSH trebuie interpretat în sensul articolului 17 din Regulamentul privind taxonomia. Respectivul articol

definește noțiunea de „prejudiciere în mod semnificativ” pentru cele șase obiective de mediu vizate de Regulamentul privind taxonomia:

1. Se consideră că o activitate prejudiciază în mod semnificativ atenuarea schimbărilor climatice în cazul în care activitatea respectivă generează emisii semnificative de gaze cu efect de seră (GES);

2. Se consideră că o activitate prejudiciază în mod semnificativ adaptarea la schimbările climatice în cazul în care activitatea respectivă duce la creșterea efectului negativ al climatului actual și al climatului preconizat în viitor asupra activității în sine sau asupra persoanelor, asupra naturii sau asupra activelor;

3. Se consideră că o activitate prejudiciază în mod semnificativ utilizarea durabilă și protejarea resurselor de apă și a celor marine în cazul în care activitatea respectivă este nocivă pentru starea bună sau pentru potențialul ecologic bun al corpurilor de apă, inclusiv al apelor de suprafață și subterane, sau starea ecologică bună a apelor marine;

4. Se consideră că o activitate prejudiciază în mod semnificativ economia circulară, inclusiv prevenirea generării de deșeuri și reciclarea acestora, în cazul în care activitatea respectivă duce la ineficiențe semnificative în utilizarea materialelor sau în utilizarea directă sau indirectă a resurselor naturale, la o creștere semnificativă a generării, a incinerării sau a eliminării deșeurilor, sau în cazul în care eliminarea pe termen lung a deșeurilor poate cauza prejudicii semnificative și pe termen lung mediului;

5. Se consideră că o activitate prejudiciază în mod semnificativ prevenirea și controlul poluării în cazul în care activitatea respectivă duce la o creștere semnificativă a emisiilor de poluanți în aer, apă sau sol;

6. Se consideră că o activitate economică prejudiciază în mod semnificativ protecția și refacerea biodiversității și a ecosistemelor în cazul în care activitatea respectivă este nocivă în mod semnificativ pentru condiția bună și reziliența ecosistemelor sau nocivă pentru stadiul de conservare a habitatelor și a speciilor, inclusiv a celor de interes pentru Uniune.

c.) durata minimă de funcționare, apreciată corespunzător destinației/funcțiunilor propuse;

Între 20 și 30 de ani conform H.G. nr. 2139/2004 *pentru aprobarea Catalogului privind clasificarea și duratele normale de funcționare a mijloacelor fixe* – Grupa I – Construcții, Subgrupa 1.3 - Construcții pentru transporturi poștă și telecomunicații - 1.3.7. – Infrastructură drumuri (publice, industriale, agricole), alei, străzi și autostrăzi, cu toate accesoriile necesare (trotuare, borne, parcaje, parapete, marcaje, semne de circulație): cu îmbrăcăminte din beton asfaltic sau pavaj pe fundație suplă (1.3.7.2.).

d.) nevoi/solicitări specifice

Nu este cazul.

7. Justificarea necesității elaborării, după caz, a :

a.) studiului de fezabilitate, în cazul obiectivelor/proiectelor majore de investiții;

Nu este cazul.

b.) expertizei tehnice și, după caz, a auditului energetic ori a altor studii de

specialitate, audituri sau analize relevante, inclusiv analiza diagnostic, în cazul intervențiilor la construcții existente;

Se vor întocmi studii de teren, studiu topografic, studiu geotehnic etc.

c.) unui studiu de fundamentare a valorii resursei culturale referitoare la restricțiile și permisivitățile asociate cu obiectivul de investiții, în cazul intervențiilor pe monumente istorice sau în zone protejate.

Nu este cazul.

**PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,
Consilier, Marius Petru Rogojinski**

**CONTRASEMNEAZĂ,
Secretar general, Ioan Apostu**

Anexa nr. II
la H.C.L. nr. 104 din 23.02.2023

TEMĂ DE PROIECTARE
pentru proiectul

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

3. Informații generale privind obiectivul de investiții propus

1.1 Denumirea obiectivului de investiții: Servicii de elaborare Documentație de avizare a lucrărilor de intervenții (D.A.L.I.) – ”Susținerea transportului alternativ prin realizarea unui circuit de piste de biciclete la nivelul municipiului Botoșani”

1.2 Ordonator principal de credite/investitor: UAT Municipiul Botoșani.

1.3 Ordonator de credite (secundar, terțiar): Nu este cazul.

1.4 Beneficiarul investiției: UAT Municipiul Botoșani.

1.5. Elaboratorul Temei de Proiectare : UAT Municipiul Botoșani.

4. Date de identificare a obiectivului de investiții

2.1 Informații privind regimul juridic, economic și tehnic al terenului și/sau al construcției existente, documentație cadastrală

Terenurile pe care se va înființa obiectivul de investiții se află în intravilanul UAT Municipiul Botoșani și aparțin domeniului public al acestuia. Amplasamentele sunt situate în următoarele locații:

- Aleea Curcubeului (CF nr. 66036);
- B-dul George Enescu (CF nr.67855 și CF nr.67856);
- B-dul Mihai Eminescu (CF nr.67654, CF nr.67082, CF nr.67846 și CF nr.67665);
- Parc Cornișa (CF nr.52991);
- Parc Curcubeului (CF nr.57133);

- Parc Mihai Eminescu (CF nr.62254);
- Parc Primărie (CF nr.50004);
- Pietonalul Unirii (CF nr.50002-C1);
- Str.Cuza Vodă (CF nr.53742);
- Str.Mihail Kogălniceanu (CF nr.66048);
- Str.Pacea (CF nr.67858);
- Str.Sucevei (CF nr.61872).

2.2 Particularități ale amplasamentului/amplasamentelor propus/propuse pentru realizarea obiectivului de investiții, după caz:

a.) descrierea succintă a amplasamentului/amplasamentelor propus/propuse (localizare, suprafața terenului, dimensiuni în plan);

În cadrul obiectivului de investiții, sunt vizate următoarele trasee:

- *traseul 1:* Parc Primărie – Pietonalul Unirii – Parc Mihai Eminescu – Str.Vârnav – Aleea Scipione Bădescu – Str.Primăverii – Str.Octav Onicescu – Str.Pacea – Str.Sucevei – Parc Cornișa;
- *traseul 2:* B-dul Mihai Eminescu (de la intersecție cu Șoseaua Iașului) – Str.Sucevei;
- *traseul 3:* B-dul George Enescu (de la intersecția cu B-dul Mihai Eminescu) – Str.Pacea (până la intersecția cu str.Octav Onicescu).

Lungimea totală a pistelor pentru biciclete este de aproximativ 10.000 m, lungimea exactă urmând a rezulta după realizarea Proiectului Tehnic și avizarea acestuia la toți avizatorii impuși prin Certificatul de Urbanism. Lățimea minimă va fi de minim 1,2 m pentru pistele cu un singur sens și de minim 2,4 m pentru pistele cu dublu sens, fără obstacole, pe toată lungimea traseului. Se recomandă ca lățimea optimă a unei piste cu un singur sens să fie de minimum 1,5 m, iar a celei cu dublu sens de minimum 3,0 m, cu includerea elementelor pentru asigurarea siguranței circulației bicicliștilor și posibilitatea utilizării acestora de categorii diferite de biciclete/utilizatori.

Traseele propuse în cadrul prezentei Teme de Proiectare sunt unele orientative, având rolul de a indica una din opțiunile de legătură între diverse zone de interes din municipiul Botoșani. Elaboratorul studiului de fezabilitate va analiza cea mai bună variantă de amplasare în plan, ținând cont de suprafața minimă și de prevederile legislative în vigoare, și va propune soluții de reducere a impactului negativ al poluării și de extindere a infrastructurii destinate deplasărilor cu bicicleta.

b.) relațiile cu zone învecinate, accesuri existente și/sau căi de acces posibile;

Traseele propuse vor asigura legătura între diverse zone de interes ale municipiului Botoșani și se vor conecta cu traseele pistelor de biciclete, deja existente, de pe Șoseaua Iașului, Calea Națională și str.Cuza Vodă.

c.) surse de poluare existente în zonă;

Nu este cazul.

d.) particularitățile de relief

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, în zona de contact dintre regiunea dealurilor înalte de pe stânga văii Siretului, în vest, și cea a dealurilor joase a Câmpiei Moldovei ce se întinde către est.

Dealurile din partea de vest a orașului fac parte din Podișul Sucevei, sectorul șei Bucecea-Vorona, cu altitudini maxime de 250 m (Dealul Sulița) și cu altitudini minime de 150 m în partea de sud-vest și nord-est. Între relieful înalt din vest, cu caracter de coastă, și cel de câmpie colinară din est, există un culoar depresionar (uluc) în care este așezat municipiul Botoșani. Caracteristic acestei regiuni este relieful de dealuri joase sau câmpii deluroase, dezvoltate pe depozite monoclinale, ușor înclinate spre sud-est, cu pante slabe, cu văi foarte largi, cu interfluvii ca niște platouri și cu energie de relief redusă, în medie 30-40 m. Zona dealurilor înalte ce aparține Podișului Sucevei se caracterizează prin extinderea unor altitudini absolute care depășesc frecvent 300 m (atingând 385 m în Dealul Măgura, fost Dealul Mânăstirii) și printr-o fragmentare accentuată a terenului.

Clima este temperat-continentală, influențată puternic de masele de aer din estul continentului, fapt ce determină ca temperatura medie anuală să fie mai redusă decât în restul țării (8 - 11°C), cu precipitații variabile, cu ierni sărace în zăpadă, cu veri ce au regim scăzut de umezeală, cu vânturi predominante din nord-vest și sud-vest.

e.) nivel de echipare tehnico-edilitară al zonei și posibilități de asigurare a utilităților;

Pe traseele propuse există rețele edilitare de utilități (apă-canalizare, energie electrică, energie termică, gaze naturale, telefonie, televiziune prin cablu și date). În vederea asigurării unui sistem de scurgere și evacuare a apei pluviale care să elimine pericolul de bălțire pe suprafața pistelor, proiectantul va analiza și propune soluțiile de racordare la rețeaua existentă în zona amplasamentelor.

În documentația tehnico-economică și în Devizul General se vor include și racordurile necesare pentru buna funcționare a obiectivului de investiții.

f.) existența unor eventuale rețele edilitare în amplasament care ar necesita relocare/protejare, în măsura în care pot fi identificate;

Necesitatea relocării/protejării eventualelor rețele edilitare din amplasamente se va stabili în cadrul elaborării documentației, împreună cu deținătorii de utilități, dacă este cazul.

g.) posibile obligații de servitute;

Nu este cazul.

h.) condiționări constructive determinate de starea tehnică și de sistemul constructiv al unor construcții existente în amplasament, asupra cărora se vor face lucrări de intervenții, după caz;

Eventualele condiționări și distanțele minime impuse vor fi prevăzute în Certificatul de Urbanism ce va fi eliberat în vederea realizării obiectivului de investiții.

i.) reglementări urbanistice aplicabile zonei conform documentațiilor de urbanism aprobate - plan urbanistic general/plan urbanistic zonal și regulamentul local de urbanism aferent;

La elaborarea documentației se va ține seama de destinația terenului stabilită prin planurile de urbanism și amenajarea teritoriului aprobate, de informațiile și alte elemente obținute pe parcursul elaborării studiului de fezabilitate de la deținătorii de rețele.

j.) existența de monumente istorice/de arhitectură sau situri arheologice pe

amplasament sau în zona imediat învecinată; existența condiționărilor specifice în cazul existenței unor zone protejate sau de protecție.

Nu este cazul.

2.3 Descrierea succintă a obiectivului de investiții propus din punct de vedere tehnic și funcțional:

a.) destinație și funcțiuni;

Proiectul presupune realizarea unor piste pentru biciclete cu o lungime de aproximativ 10.000 m și urmează să asigure următoarele funcții:

- resistemizarea infrastructurii prin introducerea unor noi piste pentru biciclete;
- iluminat pentru piste, dacă este cazul;
- accesibilizarea și îmbunătățirea siguranței în utilizare;
- soluții de protejare a pistelor pentru biciclete;
- sisteme de semnalizare rutieră și echipamente conexe (dacă este cazul).

b.) caracteristici, parametri și date tehnice specifice, preconizate;

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.

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 acestora de categorii diferite de biciclete/utilizatori. Se 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. De asemenea, se 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 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 m.

Suprafața pistei se va realiza 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 medii specifice, contribuind la realizarea unui consum de energie eficient și la promovarea tehnologiilor curate și reducerea resurselor de consum.

Pista de biciclete dezvoltată va avea prevăzut un sistem de scurgere și evacuare a apei pluviale astfel încât să nu existe pericol de bălțire pe suprafața pistei, va fi proiectată pentru deplasarea cu o viteză de 30 km/h și va fi integrată la capete cu partea carosabilă destinată traficului general, asigurându-se astfel o legătură facilă și în siguranță între diversele infrastructuri existente.

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

Integrarea pistelor de biciclete în trama stradală existentă poate include și lucrări precum:

- Modificarea semnalizării verticale și orizontale existente pe străzile de pe traseele propuse;
- Relocarea/dezafectarea unor instalații/construcții existente;
- Asigurarea/îmbunătățirea iluminatului pe timpul nopții;
- Amenajări transversale, la nivel sau denivelat, funcție de recenzarea traficului rutier și pietonal din zonele studiate;
- Amenajarea/îmbunătățirea sistemelor de colectare a apelor meteorice;
- Execuția de marcaje rutiere și montarea de indicatoare, parapete de protecție, etc.
- Reconfigurarea geometrică a străzilor și intersecțiilor rutiere existente de pe traseele propuse ;
- Amenajarea/reamenajarea spațiilor verzi.

De asemenea, se va avea în vedere identificarea unor spații pentru amplasarea de stații de închiriere biciclete (bike-sharing), precum și de spații destinate amplasării de rastele pentru parcare a bicicletelor.

Serviciile de proiectare faza ”*Documentație de avizare a lucrărilor de intervenții*” vor fi prestate obligatoriu cu respectarea principiului *Do no significant harm (DNSH)*, așa cum acesta este definit în cuprinsul Orientărilor Tehnice ale Comisiei Europene 2021/C 58/01: Principiul DNSH trebuie interpretat în sensul articolului 17 din Regulamentul privind taxonomia. Respectivul articol definește noțiunea de „prejudiciere în mod semnificativ” pentru cele șase obiective de mediu vizate de Regulamentul privind taxonomia:

1. Se consideră că o activitate prejudiciază în mod semnificativ atenuarea schimbărilor climatice în cazul în care activitatea respectivă generează emisii semnificative de gaze cu efect de seră (GES);

2. Se consideră că o activitate prejudiciază în mod semnificativ adaptarea la schimbările climatice în cazul în care activitatea respectivă duce la creșterea efectului negativ al climatului actual și al climatului preconizat în viitor asupra activității în sine sau asupra persoanelor, asupra naturii sau asupra activelor;

3. Se consideră că o activitate prejudiciază în mod semnificativ utilizarea durabilă și protejarea resurselor de apă și a celor marine în cazul în care activitatea respectivă este nocivă pentru starea bună sau pentru potențialul ecologic bun al corpurilor de apă, inclusiv al apelor de suprafață și subterane, sau starea ecologică bună a apelor marine;

4. Se consideră că o activitate prejudiciază în mod semnificativ economia circulară, inclusiv prevenirea generării de deșeuri și reciclarea acestora, în cazul în care activitatea respectivă duce la ineficiențe semnificative în utilizarea materialelor sau în utilizarea directă sau indirectă a resurselor naturale, la o creștere semnificativă a generării, a incinerării sau a eliminării deșeurilor, sau în cazul în care eliminarea pe termen lung a deșeurilor poate cauza prejudicii semnificative și pe termen lung mediului;

5. Se consideră că o activitate prejudiciază în mod semnificativ prevenirea și

controlul poluării în cazul în care activitatea respectivă duce la o creștere semnificativă a emisiilor de poluanți în aer, apă sau sol;

6. Se consideră că o activitate economică prejudiciază în mod semnificativ protecția și refacerea biodiversității și a ecosistemelor în cazul în care activitatea respectivă este nocivă în mod semnificativ pentru condiția bună și reziliența ecosistemelor sau nocivă pentru stadiul de conservare a habitatelor și a speciilor, inclusiv a celor de interes pentru Uniune.

c.) nivelul de echipare, de finisare și de dotare, exigențe tehnice ale construcției în conformitate cu cerințele funcționale stabilite prin reglementări tehnice, de patrimoniu și de mediu în vigoare

Nu este cazul.

d.) număr estimat de utilizatori

Pe baza datelor reale de trafic, obținute prin grija proiectantului la momentul elaborării documentației tehnice, luându-se în calcul și datele de perspectivă pe următorii ani, va rezulta numărul real al utilizatorilor.

e.) durata minimă de funcționare, apreciată corespunzător destinației/ funcțiunilor propuse;

Între 20 și 30 de ani conform H.G. nr. 2139/2004 *pentru aprobarea Catalogului privind clasificarea și duratele normale de funcționare a mijloacelor fixe* – Grupa I – Construcții, Subgrupa 1.3 - Construcții pentru transporturi poștă și telecomunicații - 1.3.7. – Infrastructură drumuri (publice, industriale, agricole), alei, străzi și autostrăzi, cu toate accesoriile necesare (trotuare, borne, parcaje, parapete, marcaje, semne de circulație): cu îmbrăcăminte din beton asfaltic sau pavaj pe fundație suplă (1.3.7.2.).

f.) nevoi/solicitări funcționale specifice

Alte cerințe reglementate de legislația specifică în vigoare.

g.) corelarea soluțiilor tehnice cu condiționările urbanistice, de protecție a mediului și a patrimoniului

Se vor avea în vedere cele stabilite prin planul urbanistic general și cel zonal al municipiului Botoșani și prin avizele emise.

Nu vor fi sacrificați arbori decât în mod justificat și cu respectarea legislației în vigoare.

Se vor utiliza cu precădere materiale eficiente economic și care nu dăunează mediului înconjurător.

h.) stabilirea unor criterii clare în vederea soluționării nevoii beneficiarului

Pistele de biciclete ce urmează a fi realizate vor asigura legătura între diverse zone de interes ale municipiului Botoșani și se vor interconecta cu pistele deja existente, urmând a sprijini și încuraja dezvoltarea comportamentului de utilizare a bicicletei, ca mijloc de transport nepoluant.

Prin includerea traseelor propuse în rețeaua de mobilitate urbană se poate asigura o variantă alternativă directă, ecologică și nepoluantă pentru cetățenii municipiului și turiștii interesați să ajungă în apropierea nodurilor de conectare cu alte moduri de transport, care va contribui la dezvoltarea sistemului de circulație nemotorizată, accesibil diferitelor categorii de utilizatori.

2.4 Cadrul legislativ aplicabil și impunerile ce rezultă din aplicarea acestuia

Proiectul se va supune prevederilor următoarelor acte normative:

- Hotărârea nr. 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico - economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice;
- Legea nr. 10/1995 republicată, cu completările și modificările ulterioare privind calitatea în construcții;
- Legea nr. 50/1991 republicată, cu completările și modificările ulterioare, privind autorizarea executării lucrărilor de construcții;
- Ordin nr. 839 din 12 octombrie 2009 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții;
- Legea 98/2016 republicată, cu completările și modificările ulterioare, privind achizițiile publice;
- Hotărârea Guvernului nr.395/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului de achiziție publică/acordului-cadru din Legea 98/2016 privind achizițiile publice
- Hotărârea Guvernului nr.300/2006 privind cerințele minime de securitate și sănătate pentru șantierelor temporare sau mobile;
- Hotărârea Guvernului nr.925/1995 privind Regulamentul de verificare și expertizare tehnică de calitate a proiectelor, a execuției lucrărilor și a construcțiilor;
- Legea nr.350/2001 republicată, cu completările și modificările ulterioare, privind amenajarea teritoriului și urbanismul;
- Hotărârea Guvernului nr. 273 din 14 iunie 1994 privind aprobarea Regulamentului de recepție a lucrărilor de construcții și instalații aferente acestora;
- Legea nr. 184/2001 republicată, cu completările și modificările ulterioare, privind organizarea și exercitarea profesiei de arhitect;
- Codul Deontologic din 27 noiembrie 2011 al profesiei de arhitect, publicat în Monitorul Oficial nr. 342/21.05.2012;
- Hotărârea Guvernului nr.441 din 30 martie 2022 pentru aprobarea normelor metodologice privind crearea, amenajarea și omologarea traseelor de cicloturism;
- Ordinului M.L.P.A.T. nr. 77/N/1996 pentru aprobarea Îndrumător privind aplicarea prevederilor “Regulamentului de verificare și expertizare tehnică de calitate a proiectelor, a execuției lucrărilor și a construcțiilor”, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordinului M.D.LPA nr. 817/2021 pentru aprobarea Procedurii privind atestarea tehnico-profesională a verficatorilor de proiecte și a experților tehnici”,cu modificările și completările ulterioare;
- Hotărârea Guvernului nr. 766/1997 pentru aprobarea unor regulamente privind calitatea în construcții, cu modificările și completările ulterioare;
- Hotărârea Guvernului nr.1061 din 10.09.2008 privind transportul deșeurilor periculoase și nepericuloase pe teritoriul României;

- Legea nr.265 din 07.11.2008 republicată, cu modificările și completările ulterioare, privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră;
- Norme tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane, aprobate prin Ordinul nr.49/1998 al Ministerului Transporturilor;
- Ordinul Ministerului Transporturilor nr. 1836/2017 pentru aprobarea Normelor privind protecția mediului ca urmare a impactului drum - mediu înconjurător
- Ordinul Ministerului Transporturilor nr. 1296/2017 pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor;
- Ordonanța Guvernului nr.43/1997 republicată, cu modificările și completările ulterioare, privind regimul drumului, inclusiv prin Legea 198/2015 privind aprobarea O.G.nr.7/2010;
- Ordinul Ministerului Transporturilor nr. 1294/2017 pentru aprobarea Normelor tehnice privind amplasarea lucrărilor edilitare, a stâlpilor pentru instalații și a pomilor în localitățile urbane și rurale
- Normativ pentru amenajarea intersecțiilor la nivel pe drumurile publice, indicativ AND 600-2010;
- STAS 10144/1-90 – Străzi.Profiluri transversale.Prescripții de proiectare;
- STAS 10144/1-90 – Trotuare, alei de pietoni și piste pentru cicliști.Prescripții de proiectare;
- SR 1848-7/2021 – Semnalizare rutieră.Marcaje rutiere;
- Ghidul de proiectare a infrastructurii rutiere pentru biciclete OPTAR și Standardul European de Certificare EuroVelo al Federației Europene de Ciclism;
- Ordinul MDRAP 1370/25.07.2014 pentru aprobarea Procedurii privind efectuarea controlului de stat în faze de execuție determinante pentru rezistența mecanică și stabilitatea construcțiilor - indicativ PCF 002;
- „Regulamentul privind controlul de stat al calității în construcții” aprobat prin H.G. nr.492/2018;
- Ghidul pentru planificarea și proiectarea semnalizării rutiere de orientare și informare pentru asigurarea continuității, uniformității și cognoscibilității acesteia, indicativ AND604-2012;
- Ordinul Administrației Naționale a Drumurilor pentru aprobarea “Regulilor privind administrarea, folosirea, întreținerea și repararea drumurilor publice”, indicativ AND 554-2002;
- Ordonanța de Urgență nr.195/2005 privind protecția mediului, cu modificările și completările ulterioare
- Normativul privind documentațiile geotehnice pentru construcții NP 074/2014 (înlocuiește NP 074/2007);
- Normativul NP 24-97 pentru proiectarea și execuția parcajelor pentru autoturisme;
- Orice alte prevederi legale în vigoare la data elaborării documentației, referitoare la tema de proiectare.

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,
Consilier, Marius Petru Rogojinschi

CONTRASEMNEAZĂ,
Secretar general, Ioan Apostu