Pistă de biciclete pe coronamentul digului mal drept al râului Someș de la stația de epurare până la limita administrativă

a municipiului Satu Mare spre Dara

****

**MUNICIPIUL SATU MARE**

**2022**

**NOTĂ DE FUNDAMENTARE**

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

 Municipiul Satu Mare este reședința județului Satu Mare și se află în bazinul hidrografic al râului Someș, pe un relief de câmpie. După numărul de locuitori, municipiul Satu Mare se află în categoria orașelor de mărime mijlocie (între 100.000 și 120.000 de locuitori), fiind în prezent cel mai important centru urban din județ, concentrând la nivelul anului 2011 aproximativ 31% din populația județului (329.079 locuitori). Suprafaţa administrativă a municipiului Satu Mare este de 137,14 km2, având o populație de 102.411 locuitori în anul 2011, conform datelor de la Recensământul General al Populației și Locuințelor.

 Municipiul Satu Mare este situat în partea de nord-vest a județului, la aproximativ 10 km de granița cu Ungaria și 35 de km de granița cu Ucraina. Întreg spațiul administrativ al orașului se află în zona de câmpie – Câmpia Someșului – la o altitudine medie de 126 m față de nivelul mării, având o înclinație lină pe direcția sud-est – nord-vest de la 130 m la Aeroportul vechi până la 124 m la Grădina Romei.

 Municipiul Satu Mare se încadrează în zona de climă temperat-continentală moderată, în care perioadele de iarnă sunt mai lungi și mai reci datorită poziției geografice nordice, perioadele de vară fiind mai răcoroase decât cele specifice arealelor de câmpie sudice. Astfel, în perioada rece se înregistrează valori termice mai scăzute decât în alte orașe din vestul țării, respectiv -17°C față de -15°C la Oradea și -12°C la Timișoara. Media anuală a temperaturii este de 9,6°C. Valorile termice clasificate în funcție de anotimp sunt: 10,2°C primăvara; 19,6°C vara; 10,8°C toamna şi 1,7°C iarna. Umiditatea atmosferică este destul de ridicată, cu valori de 64% în timpul verii, 83% în sezonul de iarnă și o medie anuală de 71%, astfel asigurându-se în general o activitate vegetativă normală pentru toate plantele cultivate şi spontane. Regimul vânturilor este caracterizat prin predominanţa curenţilor din sectorul nord-vestic, ce se deplasează cu viteze medii cuprinse între 3 și 3,8 m/s, care aduc precipitaţii primăvara şi vara în cantități ce pot oscila între 400 mm și 1.000 mm. Râul Someș străbate orașul pe direcția est-vest având o curgere lină datorită pantei cu înclinație redusă specifică zonei de câmpie.

 Structura spaţială a oraşului este caracterizată de o separare accentuată între cele două părţi principale, situate la nord şi la sud de râul Someş şi de o configuraţie fragmentară, cu trupuri izolate, către marginile teritoriului administrativ.

 Partea de nord, “oraşul vechi”, este mai omogenă şi mai coerentă morfologic, cu o gradare naturală de la nucleul central dens la casele individuale cu grădină.

 Partea de sud are o imagine generală fragmentată, prin alăturarea contrastantă între cartiere de locuinţe colective supra-aglomerate, zone de case semi-urbanizate, întinse suprafeţe industriale (multe dintre acestea fiind abandonate sau degradate). Vecinătatea între zone rezidenţiale cu morfologii şi densităţi foarte diferite (ansambluri de blocuri P+4 - P+10 şi case unifamiliale parter) generează rupturi de scară.

 Principalele nevoi din perspectiva socio-demografică se rezumă la ameliorarea legăturilor cu așezările din cadrul zonei funcționale pentru a facilita accesul populației active la locuri de muncă.

 România are o reţea de infrastructură, inclusiv rutieră (în limitele stării de viabilitate), care asigură realizarea conectării tuturor localităţilor la reţeaua naţională de transport şi la sistemele internaţionale de transport. Integrarea infrastructurii româneşti în reţelele europene de transport are în vedere promovarea interconectării şi interoperativităţii reţelelor existente prin concentrarea atenţiei asupra unor "artere de infrastructuri specifice" care străbat zone geografice şi leagă principalele centre economice şi sociale. Proiectul concură la atingerea obiectivelor de dezvoltare a transportului prin modernizarea şi dezvoltarea infrastructurii rutiere, prin realizarea unei căi de comunicaţie rapide inter-axe. În prezent, transportul se realizează cu costuri ridicate, pe tronsoane de drum cu durata de serviciu expirată, cu îmbrăcămintea degradată şi capacitate de circulaţie redusă, cu zone de maidan din pământ, o floră şi o plantaţie de arbori şi arbuşti haotic dezvoltată, care nu corespunde cerinţelor de trafic actuale şi de perspectivă dar nici principiilor de estetică urbană.

 Infrastructura pentru biciclete existentă nu este încă suficient dezvoltată pentru a asigura deplasarea continuă de la un capăt la celălalt al municipiului, este localizată pe trotuar şi realizată fără a se lua în considerare necesităţile reale ale bicicliştilor, ceea ce generează nesiguranță în trafic.

 Nu există parcări/rasteluri suficiente pentru biciclete. Această situaţie face ca numărul utilizatorilor acestui mod de deplasare să fie redus. Traseul pistei de biciclete din lungul Someşului rămâne blocat de imposibilitatea continuării transfrontaliere a parcursului, în contextul inexistenţei unui punct de trecere a frontierei şi al amânării intrării României în spaţiul Schengen.

 Obiectivul de investiţie este amplasat în Municipiul Satu Mare, pe traseul coronamentul digului mal drept al râului Someș înaintea stației de epurare până la limita administrativă a Municipiului Satu Mare spre comuna Dara. Din punctul de vedere al statutului juridic, pista de biciclete este proprietate a Statului Român.

 Scopul investiţiei este construirea pistei pentru înlesnirea deplasării sătmărenilor pe biciclete și pentru a se crea un circuit prin unirea unor piste deja existente în municipiu sau aflate în construcţie.

 Iluminatul pistei pentru biciclete pe întregul traseu al acesteia se va realiza prin extinderea iluminatului public deja existent în apropiere.

 Pentru reducerea consumului de energie electrică se va proiecta un sistem de iluminat cu corpuri de tip LED. Tot pentru economisirea energiei electrice se va proiecta un sistem automat de telegestiune pentru iluminatul public.

Pista proiectată are lungimea totală de 7.016 m, lăţimea de 2,00 m, iar alături este un trotuar cu lăţimea de 1,00 m; pista face legătura între municipiul Satu Mare şi comuna limitrofă Dara. Până în prezent s-a întocmit studiul de fezabilitate, s-au obţinut toate avizele din certificatul de urbanism, iar indicatorii au fost aprobaţi prin HCL nr. 96/08.04.2021.

1. **Necesitatea și oportunitatea investiției pentru care se aplică**

Obiectivul general vizat prin acest proiect este reducerea emisiilor de carbon prin investiții bazate pe Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al municipiului Satu Mare. Obiectivul general al proiectului este în concordanță cu obiectivul apelurilor de proiecte PNRR/2022/C10, componenta C10 - Fondul Local, Axa de investiție I.1.4 – Asigurarea infrastructurii pentru transport verde – piste pentru biciclete (și alte vehicule electrice ușoare) la nivel local/metropolitan. Atingerea obiectivului general este o consecință a îndeplinirii obiectivului specific identificat.

Obiectivul specific al proiectului: Crearea şi amenajarea unei piste pentru bicicliști între municipiul Satu Mare şi comuna limitrofă Dara, astfel încât să se poată asigura condițiile pentru realizarea unui transfer sustenabil al unei părți din cota modală a transportului privat cu autoturisme, către utilizarea bicicletei ca mijloc de deplasare. În acest mod, se pot diminua semnificativ traficul rutier cu autoturisme și emisiile de echivalent CO2. În acest sens, se va urmări creșterea atractivității acestui mod de transport nemotorizat, prin îmbunătățirea condițiilor de deplasare cu bicicleta, astfel încât utilizarea autoturismelor să devină o opțiune mai puțin atractivă din punct de vedere economic și al timpilor de parcurs, creându-se în acest mod condițiile pentru reducerea emisiilor de echivalent CO2 din transport.

Necesitatea şi oportunitatea obiectivului de investiţii propus:

* Deficienţe ale situaţiei actuale: lipsa posibilității deplasării cu bicicleta pe coronamentul digului mal drept al râului Someș aproximativ de la stația de epurare până la limita administrativă a municipiului Satu Mare spre comuna Dara
* Efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investiţii: dezvoltarea rețelei de piste de biciclete, ridicarea gradului de confort, a calităţii vieţii, a securităţii individuale şi colective a comunităţii
* Impactul negativ previzionat în cazul nerealizării obiectivului de investiţii: locuitorii municipiului Satu Mare nu se vor putea deplasa cu bicicleta, un mijloc de transport sănătos şi nepoluant până în comuna Dara, deplasarea lor făcându-se, ca şi până acum, cu mijloace auto.

Investiția va asigura circulația cu mijloace velo a locuitorilor între municipiul Satu Mare şi comuna Dara, circulația în scopuri sportive și turistice a locuitorilor municipiului și va întregi un circuit pe ambele maluri ale Someșului.

1. **Corelarea cu proiecte deja implementate la nivel local**

Proiecte finanțate din cadrul Programului Operațional Regional 2014-2020

**Amenajare terminal trans-județean – trans-local, construirea unui depou pentru autobuze electrice/hibrid precum și a unei stații de încărcare – strada Fabricii**

Cheltuieli totale proiect: 6.686.360,44 lei

**Crearea și amenajarea unei piste pentru bicicliști în zona Nord din municipiul Satu Mare**

Cheltuieli totale proiect: 3.025.309,96 lei

Proiect finanțat prin Programul de cooperare Transfrontalieră Ungaria-România 2007-2013

 **Pe lângă Someș pe apă și pe două roți - HUROVELO**

Cheltuieli totale proiect: 2.320.160,00 Euro

Investiţie finanţată din bugetul local:

**Pistă pentru biciclete strada Barițiu-strada Gorunului-DJ 194A.**

1. **Corelarea cu proiecte în curs de implementare de la nivel local**

 **Modernizarea și extinderea traseului pietonal și velo Centrul Vechi din municipiul Satu Mare**

 Cheltuieli totale proiect: 19.045.446,63 lei

 **Amenajare pistă de biciclete str. Botizului – Pod Golescu**

 Cheltuieli totale proiect: 8.089.932,28 lei

 **Modernizarea și extinderea traseului pietonal și velo Centrul Nou din municipiul Satu Mare**

 Cheltuieli totale proiect: 33.363.982,92 lei

 **Transformarea zonei degradate Cubic în zonă de petrecere a timpului liber pentru comunitate**

 Cheltuieli totale proiect: 13.185.373,24 lei

 **Transformarea zonei degradate malurile Someșului între cele două poduri în zonă de petrecere a timpului liber pentru comunitate**

 Cheltuieli totale proiect: 8.493.748,01 lei

1. **Corelarea cu celelalte proiecte pentru care se aplică la finanțare**

U.A.T. Municipiul Satu Mare are în vedere conceperea și implementarea unor investiții care îşi propun îmbunătățirea mobilității urbane prin ameliorarea accesibilității și creșterea calității locuirii, asigurându-se astfel o mobilitate sustenabilă.

 În cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență, UAT Municipiul Satu Mare va aplica spre finanțare un proiect privind achiziția de autobuze nepoluante, investiție corelată cu aceasta prin asigurarea infrastructurii pentru mobilitate verde.

 Astfel, prin integrarea măsurilor incluse în proiectele complementare menționate, se va asigura un impact maxim în ce privește atingerea obiectivelor mobilității urbane durabile, respectiv modificarea comportamentului de deplasare al cetățenilor și comutarea de la deplasările cu vehicul privat la modurile de deplasare alternative: transport public, bicicletă, mers pe jos.

 Proiectele prezentate reprezintă măsuri ale autorităților publice locale de asigurare a unor infrastructuri adecvate principiilor mobilității urbane moderne, aliniate prevederilor europene și de mediu, astfel încât să crească accesul, calitatea și atractivitatea transportului public ecologic și nemotorizat, contribuind astfel la creșterea numărului de persoane care utilizează aceste mijloace de transport și implicit la scăderea gazelor cu efect de seră.

1. **Efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investiții**

Printre efectele pozitive ale realizării acestui obiectiv de investiţie se pot aminti:

* O infrastructură reală (eficientă şi sigură) pentru biciclete va atrage mai mulţi oameni să folosească acest mijloc de deplasare.
* Existenţa mai multor biciclişti în trafic înseamnă că sunt mai puţine maşini în trafic – deci rezultă un trafic descongestionat, liber şi implicit mai puţină poluare.

Prin implementarea acestui proiect se va realiza un circuit care va permite deplasarea cu mijloace velo, nepoluante, a cetățenilor, în vederea asigurării mobilității între municipiul Satu Mare și localitatea Dara.

1. **Modul de îndeplinire a condițiilor aferente investițiilor**

Prin activitățile/măsurile sprijinite în cadrul Planului Național de Redresare *și Reziliență, Componenta 10 - Fondul Local,* apel de proiecte *I.1 Mobilitate urbană durabilă I.1.4 – Mobilitatea urbană verde-asigurarea de piste pentru biciclete şi alte vehicule electrice uşoare la nivel local/metropolitan,* se urmărește:

* Îmbunătățirea condițiilor de mobilitate urbană
* Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transporturi
* Sporirea siguranței rutiere în zonele urbane, prin soluții digitale și ecologice de transport
* Finanțarea şi realizarea de piste de biciclete în intravilanul și extravilanul localităților.

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

* Infrastructura va fi realizată conform prevederilor Ghidului privind infrastructura pentru biciclete care prevede cerinţele generale de calitate a infrastructurii pentru biciclete în vederea asigurării viabilităţii acesteia.
* Alinierea obligatorie a investiţiilor cu PMUD, asigurând conexiunea a cel puţin 2 puncte de interes la nivel local.

1. **Descrierea procesului de implementare**

Atingerea rezultatelor estimate implică:

* Activități de proiectare aferente – proiect tehnic, documentații suport și obținerea avizelor, acordurilor, autorizațiilor
* Lucrări de execuție.

**Conform condițiilor de eligibilitate și plafoanelor investiționale stabilite prin PNRR, valoarea tuturor intervențiilor de mai sus a fost stabilită în baza alocării maxime pe care partenerii în proiect o pot atrage.**

Prin urmare, valoarea totală atrasă prin PNRR, Pilonul IV Coeziune socială şi teritorială, Componenta 10 Fondul Local, Apel Proiect: I.1 Mobilitate urbană durabilă, *I.1.4 – Mobilitatea urbană verde-asigurarea de piste pentru biciclete şi alte vehicule electrice uşoare la nivel local/metropolitan* este de6.911.470,80 lei fără TVA.

**Echipa de implementare a proiectului**

* **Manager de proiect:** coordonează activitățile proiectului, monitorizează planificarea acțiunilor proiectului, urmărește respectarea cerințelor de implementare, coordonează realizarea evaluării interne a proiectului, supervizează raportările solicitate de finanțator, certifică necesitatea și oportunitatea plăților în proiect; verifică documentația transmisă; asigură întocmirea documentației în formatele interne/cele impuse de finanțator; verifică rapoartele/cererile de rambursare/cererile de plată.
* **Asistent manager:** menține relația cu finanțatorul;participă la întrunirile echipei de proiect/implementare; asigură interfața cu Consiliul Local pentru proiectele de hotărâre și prezintă materiale în vederea aprobării; verifică elaborarea rapoartelor; asigură respectarea regulilor impuse de finanțator prin contractul de finanțare; verifică documentații întocmite de echipa de proiect.
* **Responsabil financiar:** monitorizează efectuarea cheltuielilor conform bugetului și le înregistrează în evidențele financiar contabile, corelând toate informațiile financiar contabile ale proiectului; asigură respectarea regulilor financiare; furnizează datele relevante pentru realizarea rapoartelor financiare periodice.
* **Responsabil tehnic:** monitorizează implementarea contractului de furnizare a autobuzelor care urmează a fi achiziționate; participă la recepția autobuzelor livrate în conformitate cu cerințele tehnice contractate și aprobă referatele de plată aferente facturilor emise.
* **Responsabil achiziții publice:** verifică documentația de atribuire pentru achizițiile realizate în cadrul proiectului; organizează, lansează și realizează procedurile de atribuire.

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

 Investiția propusă urmărește îndeplinirea obiectivelor strategice și operaționale stabilite prin PMUD privind reducerea emisiilor de CO2 și a gazelor cu efect de seră datorate utilizării autoturismului personal, concomitent cu încurajarea și dezvoltarea de infrastructuri pentru moduri de transport alternative, nepoluante, durabile.

**Etapele principale privind realizarea proiectului** sunt:

* ***Depunerea cererii de finanțare***
* Verificarea condițiilor de eligibilitate a Solicitantului și a proiectului în conformitate cu prevederile Ghidului Solicitantului
* Elaborarea documentelor suport obligatorii și specifice aferente cererii de finanțare, identificate ca atare în Ghidul Solicitantului – Condiții specifice aferente apelurilor pe care se intenționează depunerea de aplicații de finanțare (nota de fundamentare, acord de parteneriat, protocol de asociere privind realizarea în comun a unei achiziții publice ocazionale, descrierea sumară a investiției)
* Elaborarea cererii de finanțare cu respectarea cerințelor de fond și de formă stabilite de autoritățile finanțatoare în platforma dedicată PNRR)
* Încărcarea cererii de finanțare în aplicația electronică MDLPA.
* ***Etapa de evaluare a dosarului aplicației de finanțare și formularea răspunsurilor la scrisorile de clarificare transmise de Autoritatea Finanțatoare***
* ***Semnarea contractului de finanțare***
* ***Implementarea proiectului:***
1. Activități de pregătire a documentațiilor de achiziție și încheierea contractelor cu operatorii economici:
* activități de proiectare– cheltuieli pentru documentații suport și obținere avize, acorduri, autorizații
1. Achiziția de lucrări de construcții și lucrări necesare: lucrări de construcţie pentru realizarea/modernizarea infrastructurii pentru biciclete; lucrări de construcţie pentru refacerea străzilor/trotuarelor în zona adiacentă în care se realizează investiţia; refacerea carosabilului/înlocuirea bordurilor; montarea echipamentelor de protecţie; montarea echipamentelor de semnalizare.
2. Realizarea lucrărilor de construcții și branșare necesare pentru implementarea proiectului.

În profil longitudinal linia roșie urmărește în principal pantele existente ale terenului, asigurând posibilitatea realizării acceselor și fără a crea probleme de pantă prea mare pe acestea. Profilul longitudinal va respecta declivitatea minimă și maximă conform STAS 10144/2.

Structura rutieră pentru pistă de cicliști/trotuar/platformă:

* Strat din balast – 15 cm grosime
* Strat din balast stabilizat – 12 cm grosime
* Strat din beton asfaltic BA8 – 6 cm grosime

Pe lungimea traseului pistei de cicliști ce urmează a fi realizată, apele provenite din precipitații vor fi evacuate pe taluzurile digului cu ajutorul pantelor transversale proiectate. Pentru asigurarea siguranței în trafic se vor prevedea indicatoare și semnalizarea orizontală adecvată.

Se propune realizarea unei rețele de iluminat public pe o lungime de 1.100 m a pistei de ciclişti, începând cu km. 0, precum și amplasarea unui număr de 31 bucăți corpuri de iluminat cu LED P=30w cu înălțimea stâlpului de 4.0 metri.

|  |  |
| --- | --- |
| PRIMARKereskényi Gábor | Șef serviciuDr. Sveda Andrea |