

1/
NOTĂ DE FUNDAMENTARE

Amenajare piste de ciclști în municipiul Bistrița, localitatea componentă Slătinița

	Planului Național de Redresare și Reziliență, Componenta 10 - Fondul Local	Titlu apel proiect - I.1.4 - Asigurarea de piste pentru biciclete și alte vehicule electrice ușoare la nivel local/metropolitan
1.	Descrierea pe scurt a situației actuale (date statistice, elemente specifice, etc.)	<p>Bistrița este municipiul de reședință al județului Bistrița-Năsăud, fiind singurul oraș cu rang de municipiu de pe teritoriul județului. La nivelul anului 2021, Bistrița are o populație totală de 94.631 locuitori, reprezentând 28,98% din populația totală a județului Bistrița-Năsăud (326.580 locuitori). Conform INS, la 1 ianuarie 2021, la nivel județean, municipiul Bistrița era primul centru urban al județului, ca număr de locuitori, fiind urmat de orașele Beclean (12.168 locuitori), Sângeorz Băi (11.970 locuitori) și Năsăud (11.464 locuitori).</p> <p>Localitatea componentă Slătinița se află la 10 km de centrul municipiului Bistrița. Legătura de centrul municipiului se face prin drumul E58 și drumul județean 172B.</p> <p>Bicicleta este celălalt mijloc de transport nemotorizat foarte important în tranziția către un sistem de mobilitate urbană durabilă.</p> <p>În municipiul Bistrița, deplasările cu bicicleta sunt reduse, aspect evidențiat în urma chestionarului adresat populației. Dintre respondenții chestionarului, numai 5% se deplasează cu bicicleta, deși peste 50% dintre aceștia dețin una sau mai multe biciclete. Totodată, a fost evidențiat faptul că bicicleta deține o pondere mai mare atunci când este utilizată în scopuri de recreere (14% dintre respondenți), fiind mai redusă atunci când este utilizată pentru deplasările la cumpărături (3%), la serviciu (4%) sau în interes de serviciu (4%).</p> <p>În ceea ce privește infrastructura destinată deplasărilor cu bicicleta, aceasta este în curs de dezvoltare la nivelul municipiului, fiind marcată printr-un proiect amplu de amenajare a unei rețele de piste de biciclete și a unui sistem de bike-sharing, precum și prin proiectele de amenajare a coridoarele de mobilitate durabilă planificate pentru perioada 2021-2027. Proiectul de amenajare a pistelor de biciclete în municipiul Bistrița se află în curs de implementare, urmând ca la finalizarea acestuia să existe o rețea de cca. 26 de km de piste de ciclști, pe 28 de străzi din municipiu, respectiv 7 stații de bike-sharing din cadrul cărora se vor putea închiria un total de 175 de biciclete (10 dintre acestea vor fi electrice).</p> <p>Analizând forma finală a rețelei de piste de biciclete aflate în implementare, se remarcă faptul că aceasta urmează în general un grid de 300-350 m, existând și zone unde aceasta depășește acest grid, ajungând chiar la 500-700m (ex. str. Subcetate - str. Ioan Slavici, str. Drumul Dumitrei Vechi). Există totuși și excepții, unde rețeaua de biciclete se suprapune pe un grid de 200-300m (cartierele Petre Ispirescu, Ștefan cel Mare, Centru (parțial), Independenței Sud). O rețea optimă de piste și benzi de biciclete este în general construită în jurul unor cadrane de 250-350m. Astfel, rețeaua propusă este parțial optimizată, fiind necesare intervenții de amenajare și a unei rețele</p>

		<p>secundare de piste de biciclete, care să asigure optimizarea la nivelul întregului municipiu. Rețeaua secundară poate fi realizată inclusiv prin implementarea unor măsuri de calmare a traficului pe străzile din zonele rezidențiale.</p> <p>Concluzionând, municipiul Bistrița se află într-un demers de dezvoltare a infrastructurii destinate bicicletei, ce va contribui la creșterea cotei modale aferente acestui mijloc de transport și va asigura deplasarea ușoară și în siguranță a bicicliștilor pe teritoriul municipiului. Totuși, acest demers trebuie extins și cu acțiuni orientate către asigurarea infrastructurii în toate zonele municipiului, dar și cu acțiuni de amenajare a dotărilor conexe necesare bunei funcționări a rețelei de piste de biciclete. Prin proiect se vor realiza piste pentru biciclete și alte vehicule electrice ușoare, reconfigurând drumul județean 172B pe o lungime de 5,054 km.</p>
2.	Necesitatea și oportunitatea investiției pentru care se aplică	<p>Conform documentelor programatice de la nivel european, dezvoltarea mobilității urbane trebuie să devină mult mai puțin dependentă de utilizarea autoturismelor, prin schimbarea accentului de la o mobilitate bazată în principal pe utilizarea acestora, la o mobilitate bazată pe mersul pe jos, utilizarea bicicletei ca mijloc de deplasare, utilizarea transportului public de înaltă calitate și eficiență, reducerea utilizării autoturismelor în paralel cu utilizarea unor categorii de autoturisme nepoluante.</p> <p>La nivelul municipiului Bistrița se află în proces de implementare importante proiecte de mobilitate care vor permite tranziția de la un oraș orientat către autoturismul privat la unul care pune pe primul plan deplasările nemotorizate. Cu toate acestea, buna funcționare a acestor proiecte este dependentă varianta ocolitoare astfel încât traficul greu / traficul de tranzit să nu mai traverseze orașul. Deși zonele de expansiune sunt relativ compacte (în comparație cu celelalte orașe) este nevoie de definitivă infrastructura de transport, trama majoră, pentru a evita supra solicitarea DN17 care în prezent preia toate fluxurile din aceste zone. Fiind vorba de o tramă lineară cu uneori pietonale înguste va fi importantă instalarea treptată dispozitivelor de calmare a traficului. Noua rețea de piste pentru biciclete (26+ străzi) alături de sistemul de bike-sharing vor crește atractivitatea orașului pentru deplasările cu bicicleta. Cu o rețea care acoperă peste 70% din oraș rămâne nevoia de a deservi partea de nord-vest a orașului și zona de expansiune din est (DJ151), nord-est și satul aparținător Slătinița.</p> <p>„Atlasul zonelor urbane marginalizate din România” definește zonele urbane „marginalizate” ca „zone intraurbane, sărace, izolate din punct de vedere social, caracterizate prin excluziune socială, concentrare de persoane cu nivel scăzut de capital uman cu nivel scăzut de ocupare în sectorul formal și condiții precare de locuire”. La nivelul populației municipiului Bistrița, în Atlasul zonelor urbane marginalizate se precizează faptul că un procent de 28,87% din populație trăiește în zone urbane marginalizate, 10.63% din populație trăiește în zone dezavantajate din punct de vedere al locuirii, 2,79% din populație trăiește în zone dezavantajate din punct de vedere al ocupării și 10,71% din populație trăiește în zone dezavantajate din punct de vedere al capital uman. Conform Direcției de Asistență Socială a municipiului Bistrița, peste 2000 de persoane care trăiesc în zonele considerate marginalizate se confruntă cu probleme sociale dintre cele mai diverse, precum sărăcie, lipsa accesului la servicii publice, condiții de locuire improprie, abandon școlar, acces redus sau inexistent pe piața muncii. Localitatea componentă Slătinița se încadrează ca zonă afectată de sărăcie.</p> <p>În general, zonele urbane marginalizate sunt izolate de restul orașului nu doar din punct de vedere geografic, dar și prin absența infrastructurii de drumuri, a transportului în comun, a disponibilității serviciilor publice. În ceea ce privește nevoile de mobilitate specifice la nivelul zonelor marginalizate, trebuie avute în vedere soluții de</p>

		<p>transport în comun accesibil și adaptat, dezvoltarea infrastructurii de drumuri și accesibilizarea serviciilor publice. De asemenea, mobilitatea lentă (trasee pietonale, piste pentru biciclete și trotinete) reprezintă o altă posibilă soluție adaptată la nevoile locuitorilor din zonele marginalizate a avea un acces mai bun la serviciile publice.</p> <p>Analizând linia de transport public care leagă localitatea componentă Slătinița de centrul municipiului, observăm că aceasta este cea mai dezavantajată, având o frecvență de peste 60 minute.</p> <p>Prin crearea unei traseu de piste pentru biciclete între orașul Bistrița și localitatea componentă Slătinița, din municipiul Bistrița, se poate asigura condițiile pentru realizarea unui transfer sustenabil al unei părți din cota modală a transportului privat cu autoturisme (în creștere în România), către transportul public și modurile nemotorizate, respectiv către utilizarea bicicletei ca mijloc de deplasare. În acest mod, se pot diminua semnificativ traficul rutier cu autoturisme și emisiile de echivalent CO₂ din transport în municipiu.</p> <p>Beneficiile deplasării cu bicicleta sunt multiple, fie că este vorba despre eficiența acestui mijloc, rezultând în costuri minime de transport, impact minim asupra mediului, consum redus de spațiu public, precum și un timp redus pentru deplasările pe distanțe scurte (mai mici de 5 km), fie că este vorba despre impactul direct asupra populației, rezultând în beneficii pentru sănătatea urbană. Acest mijloc de transport a căpătat o importanță mai ridicată la nivel urban în ultimii 2 ani, ca urmare a contextului creat de pandemia de Covid-19. Astfel, populația s-a orientat către mijloace mai sigure de deplasare, una dintre soluțiile optime fiind bicicleta.</p> <p>Proiectul propus face legătura dintre piste de biciclete ce vor fi realizate prin proiectul Linie verde de transport public utilizând mijloace de transport cu motor electric, hibrid sau normă de poluare redusă, de localitatea componentă Slătinița, pe o lungime de 5,054 km. În acest sens, prin proiect se va urmări în principal transferul către modurile nemotorizate de transport (deplasări cu bicicleta). De asemenea, se va urmări ca utilizarea autoturismelor să devină o opțiune mai puțin atractivă din punct de vedere economic și al timpilor de parcurs, față de utilizarea transportului public/a modurilor nemotorizate, creându-se în acest mod condițiile pentru reducerea emisiilor de echivalent CO₂ din transport.</p>
3.	Corelarea cu proiecte deja implementate la nivel local	-
4.	Corelarea cu proiecte în curs de implementare de la nivel local	<p>În perioada de programare 2014-2020, municipiul Bistrița a demarat implementarea a 3 proiecte pentru promovarea transportului public și a mijloace alternative de mobilitate (deplasări cu bicicleta), respectiv:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Linie verde de transport public utilizând mijloace de transport cu motor electric, hibrid sau normă de poluare redusă. Prin acest proiect se realizează inclusiv piste de biciclete, unele sunt realizate, altele se află în implementare. Proiectul propus face legătura dintre piste de biciclete ce vor fi realizate prin proiectul menționat mai sus de localitatea componentă Slătinița. 2. Amenajare piste de cicliști în municipiul Bistrița - Etapa 1, 3. Reconfigurarea axei de transport public pe traseul str. Gării - b-dul Decebal - str. Andrei Mureșanu - str. Nășăudului.
5.	Corelarea cu celelalte proiecte pentru care se aplică la finanțare	<p>În cadrul procesului de actualizare al PMUD Bistrița au fost propuse 3 proiecte pentru promovarea mijloacelor alternative de mobilitate (deplasări cu bicicleta), proiecte ce vor extinde rețelele de piste pentru biciclete, respectiv:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Coridor verde de mobilitate urbană în centrul istoric și municipiul Bistrița, ce prevede amenajarea pistelor de biciclete și a străzilor de tip shared-space pe străzile V. Nașcu, G. Coșbuc, Constantin Dobrogeanu Gherea, C. Porumbescu, A. Vlahuță, N. Titulescu, Dogarilor, M. Kogălniceanu și Țibleșului;

		<p>2. Coridor de mobilitate durabilă aferent râului Bistrița, ce prevede crearea unui culoare verde de mobilitate destinată bicicliștilor și pietonilor, precum și extinderea infrastructurii ciclistice pe întreg coridorul de mobilitate creat și racordarea acesteia la rețeaua aflată în curs de implementare;</p> <p>3. Coridor de mobilitate Calea Clujului - Drumul Cetății, cu o distanță de aprox. 7 km, ce va include și amenajarea pistelor de biciclete.</p>
6.	Efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investiții	Implementarea proiectului va conduce la crește atractivității orașului pentru deplasările cu bicicleta prin extinderea rețelei de piste pentru biciclete. În acest mod crește gradul de siguranță pentru deplasările cu bicicleta, se poate diminua semnificativ traficul rutier cu autoturisme și scad emisiile de echivalent CO2 din transport.
7.	Modul de îndeplinire a condițiilor aferente investițiilor	<p>Investiția susține tranziția spre o mobilitate urbană sustenabilă, prin creșterea gradului de atractivitate pentru deplasările cu bicicleta și a gradului de siguranță pentru deplasările bicicliștilor.</p> <p>Proiectul pentru care se solicită finanțare a fost identificat și propus în PMUD Bistrița.</p> <p>Proiectul va ține cont de condițiile din ghidul specific astfel:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Alinierea obligatorie a investițiilor cu Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă/Strategiile Integrate de Dezvoltare Urbană/Planurile Urbanistice Generale, aprobate sau în curs de elaborare /aprobare; - Asigurarea unor benzi preferențiale pentru transportul public curat pentru drumurile publice care au cel puțin trei benzi pe sens (condiție valabilă numai pentru unitățile administrativ teritoriale cu drumuri publice care au cel puțin trei benzi pe sens); - Infrastructura va avea în vedere prevederile/recomandările Ghidului de proiectare a infrastructurii pentru biciclete care conține cerințe generale de calitate a infrastructurii pentru biciclete și trotinete electrice - trasee, parcaje - în vederea asigurării viabilității acesteia. <p>Pista pentru biciclete:</p> <p>o Este o infrastructură cu utilizare obligatorie, atunci când există, pentru toate categoriile de bicicliști și pentru toate categoriile de biciclete. Pe pista pentru biciclete circulă și trotinetele electrice conform prevederilor legislației privind circulația pe drumurile publice.</p> <p>o Pista pentru biciclete și zona adiacentă acesteia trebuie să îndeplinească, simultan, următoarele condiții:</p> <ul style="list-style-type: none"> - În mediul urban se va asigura o lățime de minimum 1,2 m pentru pistele cu un singur sens și minimum 2,4 m pentru cele cu dublu sens, fără obstacole, pe toată lungimea traseului (Se recomandă că lățimea optimă a unei piste pentru biciclete cu un singur sens să fie de minimum 1,5 m, iar a celei cu dublu sens de minimum 3,0 m pentru asigurarea siguranței circulației bicicliștilor și posibilitatea utilizării acestora de categorii diferite de biciclete/utilizatori). - Asigurarea unei înălțimi de liberă de trecere pe sub obstacole de minimum 2,50 m sau, dacă infrastructura deja există, de minimum 2,10 m în tuneluri, pe pasaje și poduri; - În situația pistelor amenajate în mediul urban, se va asigura un spațiu de siguranță de 0,5 m liber de orice obstacol. În plus, în zona interioară a virajelor se interzic obstacolele mai înalte de 1 m la o distanță cuprinsă între 0,5 m și 1 m; - Asigurarea unei suprafețe a pistei pentru biciclete dintr-un material rigid, stabil, cu un finisaj antiderapant, pe toată lungimea traseului; - Asigurarea unui sistem de scurgere și evacuare a apei pluviale astfel încât să nu existe pericol de băltire pe suprafața pistei; - Pista pentru biciclete este proiectată pentru deplasarea cu o viteză de 30 km/h; - Asigurarea legăturii facile și în siguranță cu partea carosabilă destinată traficului general, la capete. - Proiectarea unui culoar pentru biciclete trebuie să țină cont de suprafața părții carosabile ce va fi atribuită circulației bicicletelor

		(canalizări, șanțuri pentru scurgerea apei etc). Traiectoria bicicletelor trebuie să fie previzibilă. - Delimitarea culoarelor pentru biciclete se face cu marcaj de culoare albă, linie simplă discontinuă. Se poate utiliza linie continuă pe contrasensul deschis bicicletelor. - Se va asigura un spațiu de siguranță de 0,5 m liber de orice obstacol. În cazul în care culoarul pentru biciclete trece pe lângă parcaje auto paralele cu trotuarul, spațiul de siguranță între parcaje și bandă va fi de minimum 1 metru.
8.	Descrierea procesului de implementare	Procesul de implementare are următorii pași, după aprobarea finanțării: - Lunile 1-6 - elaborarea documentației tehnico-economice (SF / DALI), obținerea Certificatului de Urbanism, aprobarea indicatorilor tehnico-economici în Consiliul Local. - Lunile 7-12 - elaborarea documentației tehnice pentru execuția lucrărilor: realizare proiect tehnic, obținere autorizație construire, modificări ale Hotărârii de aprobarea proiectului (cerere finanțare) și a cheltuielilor aferente, încheierea contractului de lucrări cu executantul. - Lunile 13-36 (dar nu mai târziu de semestrul 2, 2026) - executarea lucrărilor de construcție și recepția la terminarea lucrărilor pentru pista pentru biciclete.
9.	Alte informații	Amenajare piste de cicliști în municipiul Bistrița, localitatea componentă Slătinița, cu o lățime de minim 2,4 m și o lungime de 5,054 km - valoare totală 1.010.800,00 euro = 4.975.865,16 lei;

NUME SI PRENUME TURC Ioan
DATA 24.05.2022

0

ooo000ooo