

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

	<p>Planul Național de Redresare și Reziliență, Componenta 10 – Fondul Local, Investiția 1.1.4</p>	<p>Titlu apel proiect PNRR/2022/C10 „Amenajare piste de biciclete pe raza Sectorului 2 al Municipiului București”</p>
<p>I.</p>	<p>Descrierea pe scurt a situației actuale (date statistice, elemente specifice, etc.)</p>	<p>Proiectul „Amenajare piste de biciclete pe raza Sectorului 2 al Municipiului București” propune construirea a 36.45 km de piste pentru biciclete ce vor conecta puncte de interes local situate pe teritoriul Sectorului 2 al Municipiului București. Rețeaua de piste va avea utilitate mixtă, putând fi utilizată atât în scopuri de agrement, cât și pentru a asigura mobilitatea locuitorilor din zonele rezidențiale către obiective de interes civic sau profesional.</p> <p>Infrastructura velo din Municipiul București, respectiv din Sectorul 2 al Municipiului București, însumează 32 de km dintre care 8,7 km sunt dispuși pe 2 artere din Sectorul 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Șoseaua Pantelimon (pusă în funcțiune în anul 2017, în cadrul proiectului de infrastructură „Reabilitare sistem rutier și linie de tramvai Șos. Pantelimon”); • Șoseaua Fabrica de Glucoză (pusă în funcțiune în anul 2020, în cadrul proiectului de infrastructură „Lărgire Șos.Fabrica de Glucoză între Calea Floreasca și Șos. Petricani”) <p>Acestora li se adaugă câteva zeci de km de culoare pentru biciclete marcate sau individualizate îndeosebi pe trotuare, uneori și pe carosabil, pe aliniamentul principalelor bulevarde din Sectorul 2. În general aceste culoare sunt utilizate în comun de bicicliști și pietoni, fiind adesea întrerupte de obstacole naturale sau artificiale. De asemenea, sunt întâlnite dese situații în care culoarele pentru bicicliști sunt ocupate de autovehicule parcate ilegal.</p> <p>Astfel, deplasarea cu bicicleta se realizează într-un mod hibrid, în condiții de siguranță reduse, prin interacțiunea cu pietonii sau cu autovehiculele, atât pe trotuare cât și pe carosabil. De aceea, utilizarea bicicletei drept mijloc de transport, atât pentru mobilitate urbană, cât și în scopuri de agrement este redusă în comparație cu situația din alte capitale europene. Având în vedere că nici utilizarea mijloacelor de transport în comun sau deplasarea pedestră nu asigură necesarul de mobilitate al locuitorilor Sectorului 2, asistăm la o creștere constantă a gradului de congestie a traficului, complementară cu creșterea nivelului de poluare datorată emisiilor de gaze de eșapament, determinate de utilizarea excesivă a autovehiculelor.</p> <p>Potrivit raportului Tom Tom Index pentru anul 2019, Bucureștiul ocupă poziția 14 în topul celor mai congestionate orașe din lume, iar la nivelul Uniunii Europene se află pe primul loc. Congestionarea traficului, spun specialiștii, ar putea face din bicicletă un mijloc de transport ideal, dar acest lucru nu se întâmplă în București.</p> <p>Potrivit Strategiei naționale pentru încurajarea utilizării bicicletei, peste 70% dintre respondenți consideră că lipsa pistelor de bicicletă face dificilă deplasarea în siguranță. Același lucru reiese și din Strategia națională pentru siguranța rutieră 2016-2020, unde principala cauză a accidentelor rutiere în care sunt implicați bicicliști este insuficiența sau proastă amenajare a traseelor.</p>
<p>2.</p>	<p>Necesitatea și</p>	<p>Sectorul 2 al Municipiului București urmărește să asigure cetățenilor și colectivităților</p>

<p>oportunitatea investiției pentru care se aplică</p>	<p>măsurile ample ce au în vedere îmbunătățirea calității vieții și amenajarea spațiului public pentru o dezvoltare durabilă atât prin reducerea poluării, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie, cât și prin asigurarea capacității de deplasare între anumite puncte de referință din teritoriu, implicit a accesibilității la nivelul teritoriului în relație directă cu zona centrală, precum și prin interconectarea unor poli urbani.</p> <p>De aceea, pentru adaptarea spațiului urban la nevoile tuturor participanților la trafic, inclusiv a bicicliștilor, în scopul implementării de politici urbane durabile, sustenabile și coerente, considerăm oportună realizarea și constituirea unor piste de biciclete necesare în vederea dezvoltării unor legături între diferite zone de interes ce vor facilita și încuraja utilizarea transportului alternativ.</p> <p>Astfel, folosirea bicicletelor va reprezenta una din cele mai eficiente soluții de transport din punctul de vedere al consumurilor energetice și al emisiilor de CO₂, și vor contribui la îmbunătățirea sănătății populației, precum și la fluidizarea traficului.</p> <p>De asemenea, pentru a asigura o imagine de ansamblu coerentă cu întregul oraș, rezultat al aplicării instrumentului de planificare urbană și reglementare specifică, prin care se coordonează dezvoltarea urbanistică integrată caracterizată printr-un grad ridicat de complexitate și dinamică urbană accentuată, administrația publică locală este necesar să aibe o viziune integrată asupra încurajării activităților sociale, de recreere, promovării identității locului și a valorilor culturale.</p> <p>Necesitatea investiției derivă din efectele negative prezentate în secțiunea anterioară. Starea precară a infrastructurii velo al nivelul Municipiului București impune implementarea unor măsuri urgente care să asigure condiții decente de mobilitate și să încurajeze utilizarea bicicletei ca mijloc de locomoție pentru a reduce aceste efecte negative. Conform unei analize prezentate în Ghidul de proiectare a infrastructurii pentru bicicleta, planificarea infrastructurii pentru bicicleta se bazează pe o înțelegere a nevoilor cetățenilor. Astfel, necesitatea realizării investițiilor descrise în acest proiect urmărește atingerea unor obiective sau rezolvarea unor probleme curente ale bicicliștilor, după cum urmează:</p> <p>Încurajarea utilizării bicicletei și trotinetei electrice</p> <p>Infrastructura pentru biciclete se realizează în așa fel încât să se creeze un echilibru între avantajele oferite celor care aleg să utilizeze bicicleta sau trotineta electrică și avantajele celor care aleg să folosească deplasările motorizate.</p> <p>Protecția mediului</p> <p>Promovarea mersului cu trotineta electrică sau pe bicicletă contribuie la reducerea poluării, a emisiilor de CO₂ cauzate de transportul motorizat și la eliminarea congestiilor din trafic.</p> <p>Siguranța utilizatorului</p> <p>Pentru siguranța utilizatorului unei biciclete sau a unei trotinete electrice, trebuie să se asigure spațiul necesar efectuării în siguranță a tuturor manevrelor prevăzute de legislația privind circulația pe drumurile publice.</p> <p>Utilizatorii de biciclete sau trotinete electrice reprezintă o categorie de participanți vulnerabili la trafic.</p> <p>Vântul, turbulențele create de autovehicule, denivelările din suprafața drumului, efortul depus pentru urcarea unei rampe sau reducerile involuntare de viteză afectează stabilitatea. În aceste condiții este nevoie de spațiu de manevră suplimentar.</p> <p>Principiile planificării mobilității urbane durabile</p>
--	--

VIZAT
 apro. neschimbaro
 SECRETAR

		<p>Aceste principii pun accent pe prioritizarea mobilității active: mersul pe jos și cu bicicleta. Realizarea infrastructurii pentru biciclete trebuie să urmărească dezvoltarea echilibrată a tuturor modurilor relevante de deplasare, concomitent cu încurajarea unei schimbări spre modele mai eficiente.</p> <p>Bicicleta și trotineta electrică nu are zonă de absorbție a impactului</p> <p>Infrastructura creată trebuie să asigure spații de siguranță care să permită biciclistului să efectueze manevre de evitare a unui impact.</p> <p>Bicicletele, de obicei, nu au amortizoare</p> <p>Asigurarea unui traseu cu o suprafață netedă și fără obstacole este una dintre condițiile necesare pentru infrastructura pentru biciclete.</p> <p>Utilizare bicicletei se face în aer liber</p> <p>Acest lucru are avantaje și dezavantaje. Pentru a sublinia avantajele, infrastructura ar trebui să se folosească de atractivitatea zonelor pe care biciclistul le parcurge. Adăpostul împotriva vântului și a ploii pot reduce din dezavantaje.</p> <p>Mersul cu bicicleta este o activitate socială</p> <p>Ar trebui să existe posibilitatea ca doi bicicliști să meargă unul lângă altul. În plus, acest lucru ar permite părinților să meargă alături de copii pentru o siguranță crescută a acestora.</p> <p>Oportunitatea acestei investiții este dată de cadrul administrativ și strategic specific perioadei 2020 -2030, caracterizat prin sinergia următorilor factori:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Infrastructura rutieră din Sectorul 2 se află în plin proces de modernizare. Astfel este momentul oportun pentru a introduce și investiții specifice infrastructurii velo; • Existența unui cadru financiar deosebit de ofertant (PNRR, programul operațional Regional, Programul Anghel Saligny, programe ale Comisiei Europene) care asigură sursa financiară a investițiilor; • Nivelul de congestie a traficului și de poluare în Municipiul București a creat condiții favorizate acceptării de către populație a schimbării comportamentului de mobilitate (renunțarea la autovehiculul personal în favoarea mijloacelor de transport neopluate sau nemotorizate).
3.	Corelarea cu proiecte deja implementate la nivel local	<p>Preocuparea Sectorului 2 al Municipiului București pentru îmbunătățirea calității vieții locuitorilor săi este evidentă ca urmare a implementării, în perioada 2018-2022, a unor investiții finanțate din Bugetul Local sau din împrumuturi externe pentru următoarele categorii de investiții:</p> <p>Reabilitarea și modernizarea străzilor din Sectorul 2:</p> <p>Nr. Km Valoarea totală a investițiilor</p>
		<p>Creșterea eficienței energetice a clădirilor rezidențiale multifamiliale</p> <p>Nr. blocuri/Suprafață Valoarea totală a investițiilor</p> <p>Modernizarea și întreținerea spațiilor verzi</p> <p>Valoarea totală a investițiilor</p> <p>Toate aceste investiții au contribuit la o serie de obiective similare sau complementare celor asumate prin proiectul „Amenajare piste de biciclete pe raza Sectorului 2 al Municipiului București”:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Reducerea nivelului poluării în Municipiul București; - Creșterea calității condițiilor de viață și de locuire; - Îmbunătățirea infrastructurii de agrement; - Îmbunătățirea infrastructurii rutiere și sistematizarea acesteia în vederea îmbunătățirii mobilității bicicliștilor.

VIZAT
spre neschimbară
SECRETAR

4.	<p>Corelarea cu proiecte în curs de implementare de la nivel local</p> <p>În prezent, Sectorul 2 al Municipiului București continuă derularea unor investiții relevante pentru îmbunătățirea calității vieții locuitorilor săi, astfel:</p> <p>Reabilitarea și modernizarea străzilor din Sectorul 2: Nr. Km: [redacted] Valoarea totală a investițiilor: [redacted]</p> <p>Creșterea eficienței energetice a clădirilor rezidențiale multifamiliale Nr. blocuri/Suprafață: [redacted] Valoarea totală a investițiilor: [redacted]</p> <p>Modernizarea și întreținerea spațiilor verzi Valoarea totală a investițiilor: [redacted]</p> <p>Toate aceste investiții contribuie la o serie de obiective similare sau complementare celor asumate prin proiectul „Amenajare piste de biciclete pe raza Sectorului 2 al Municipiului București”:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Reducerea nivelului poluării în Municipiul București; - Creșterea calității condițiilor de viață și de locuire; - Îmbunătățirea infrastructurii de agrement; - Îmbunătățirea infrastructurii rutiere și sistematizarea acesteia în vederea îmbunătățirii mobilității bicicliștilor.
5.	<p>Corelarea cu celelalte proiecte pentru care se aplică la finanțare</p> <p>Ținând cont de condițiile specifice de eligibilitate asociate unei subdiviziuni a Municipiului București, Sectorul 2 are o gamă limitată de oportunități de finanțare disponibile sau ce urmează a fi disponibile prin intermediul apelurilor PNRR. Astfel, din acest punct de vedere, proiectul poate fi corelat cu 2 proiecte ce urmează a fi transmise în cadrul apelurilor deschise pentru Componenta 5 – Valul Renovării și Componenta 10 – Fondul Local, după cum urmează:</p> <p>Componenta 5 – Valul Renovării: PNRR/2022/C5/1/A.3.1/1, PNRR/2022/C5/1/A.3.2/1, componenta 5 – Valul renovării, axa 1 – Schema de granturi pentru eficiență energetică și reziliență în clădiri rezidențiale multifamiliale, operațiunea A.3 – Renovarea energetică moderată sau aprofundată a clădirilor rezidențiale multifamiliale.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Proiect “Renovarea Energetică Moderată a clădirilor rezidențiale multifamiliale din Sectorul 2 al Municipiului București 23 obiective” Valoare maximă eligibilă: 111.794.320,09 lei cu TVA • Proiect “Renovarea Energetică Moderată a clădirilor rezidențiale multifamiliale din Sectorul 2 al Municipiului București –7 obiective” Valoare maximă eligibilă: 38.326.635,85 lei cu TVA <p>Ambele proiecte au drept obiectiv renovarea energetică clădirilor rezidențiale cu efect în îmbunătățirea condițiilor de locuire prin creșterea eficienței energetice și reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră.</p> <p>Astfel, atât proiectul „Amenajare piste de biciclete pe raza Sectorului 2 al Municipiului București”, cât și cele două proiecte enunțate anterior contribuie la îmbunătățirea condițiilor de viață ale locuitorilor Sectorului 2 al Municipiului București, precum și la reducerea nivelului de poluare în București.</p> <p>Componenta 10 – Fondul Local, PNRR/2022/C10 Proiect: “Modernizarea și extinderea sistemului de semaforizare inteligentă (Managementul traficului București – Ilfov) și prioritizarea vehiculelor de transport public, în vedere creșterii siguranței rutiere, fluidizării traficului și reducerii poluării” Proiectul urmărește îmbunătățirea condițiilor de trafic prin creșterea siguranței rutiere și fluidizarea traficului urban asigurând complementaritatea obiectivelor de siguranță și de mobilitate propuse prin intermediul proiectului „Amenajare piste de biciclete pe raza Sectorului 2 al Municipiului București”.</p> <p>Sectorul 2 al Municipiului București a inițiat și alte proiecte pentru care au fost solicitate sau urmează a fi solicitate finanțări nemabursabile prin intermediul unor programe finanțate din fonduri nemabursabile. Cele mai importante din punct de</p>

VIZAT
spre neșchi
imbaro
SECRETAR

		<p>vedere al complementării cu prezentul proiect sunt:</p> <p>Reabilitarea sistemului rutier pentru 15 străzi secundare localizate pe raza Sectorului 2</p> <p>Având o valoare de peste 35.000.000 RON, proiectul propune o serie de investiții integrate (reabilitarea părții carosabile, asigurarea unor culoare sau piste pentru bicicliști, amenajarea aliniamentului stradal verde, amenajarea trotuarelor și a zonelor pietonale, marcaje și signalistică rutieră, amenajarea unor parcări pe aliniamentul stradal) care contribuie la creșterea mobilității și la îmbunătățirea condițiilor de siguranță în trafic a bicicliștilor.</p> <p>Salba de Lacuri</p> <p>Principala componentă a acestui proiect o reprezintă construirea unui sistem de piste de biciclete, destinat în general deplasării în scopuri de agrement, pe conturul lacurilor situate pe teritoriul Sectorului 2. Rețeaua de piste urmează a fi interconectată cu rețeaua de piste urbane propusă prin intermediul acestui proiect, dublând astfel suprafața infrastructurii velo a Sectorului 2.</p> <p>Amenajarea pietetelor</p> <p>Prin intermediul acestui proiect urmează a fi amenajate peisagitic și pietonizate 6 scuaruri și piațete amplasate în zona centrală – istorică a Sectorului 2. Aceste obiective urmează a fi interconectate prin intermediul unui traseu de piste de biciclete care se va conecta la rețeaua de piste propusă prin intermediul acestui proiect.</p> <p>Toate proiectele menționate anterior acordă un rol proeminent extinderii infrastructurii velo cu funcțiuni mixte, avându-se în vedere investiții în înființarea sau extinderea pistelor sau culoarelor pentru bicicliști precum și în construirea de parcări pentru biciclete (parcări securizate sau rasteluri).</p>
6.	Efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investiții	<p>Prin realizarea acestui obiectiv de investiții, estimăm producerea următoarelor efecte pozitive:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Creșterea mobilității urbane; • Reducerea congestiei de trafic • Creșterea vitezei de deplasare a bicicliștilor și, implicit, reducerea timpilor de deplasare • Reducerea nivelului poluării prin schimbarea comportamentelor de mobilitate urbana (utilizarea vehiculelor nemotorizate în locul celor motorizate) • Creștere economică a unităților situate în proximitatea rețelei de piste de biciclete • Îmbunătățirea condiției fizice a locuitorilor Sectorului 2 prin stimularea activităților fizice asociate ciclismului sau mobilității pedestre în raport cu sedentarismul asociat deplasării cu autovehiculul
7.	Modul de îndeplinire a condițiilor aferente investițiilor	<p>Conform condițiilor Ghidului Specific Apelului PNRR/2022/C10, solicitantul finanțării, Sectorul 2 al Municipiului București se încadrează în categoria solicitanților eligibili pentru investiția I1.4. Mobilitatea urbană verde.</p> <p>Activitățile proiectului se încadrează în rândul activităților eligibile stabilite prin Ghidul Specific, respectiv:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Lucrări de construcție pentru realizarea infrastructurii pentru biciclete și alte mijloace de transport nemotorizate: piste pentru biciclete, inclusiv pasaje și poduri de-a lungul acestora, culoare pentru biciclete; • Lucrări de construcție pentru montarea echipamentelor de protecție; • Lucrări de construcție pentru montarea echipamentelor de semnalizare; • Achiziția și montajul accesoriilor de mobilier urban aferent pistelor: rasteluri pentru biciclete, iluminat public, contoare utilizatori, etc; • Amenajarea terenului; • Achiziția echipamentelor de protecție și a echipamentelor de semnalizare; • Proiectare și asistență tehnică. <p>De asemenea, proiectul „Amenajare piste de biclete pe raza Sectorului 2 al Municipiului București” va îndeplini condițiile specifice acestei investiții, respectiv:</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.

VIZAT
Spre încheierea
SECRETAR

- Asigurarea unor benzi preferențiale pentru transportul public curat pentru drumurile 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.

Pista pentru biciclete 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.

Pista pentru biciclete și zona adiacentă acesteia vor îndeplini, simultan, următoarele condiții:

- 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. 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;
- 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 bălțire pe suprafața pistei;
- Pista pentru biciclete va fi proiectată pentru deplasarea cu o viteză de 30 km/h;
- Asigurarea legăturii facile și în siguranță cu partea carosabilă destinată traficului general, la capete.

Investițiile se încadrează în prevederile din Planul de Mobilitate Urbană Durabilă, în Strategia de Dezvoltare Locală Integrată și Durabilă a Sectorului 2, în *Planul Integrat de Calitatea Aerului* și în Planul Urbanistic General al Municipiului București.

Datele din *Planul de mobilitate urbană durabilă 2016-2030 - Regiunea București-Ilfov, aprobat prin H.C.G.M.B. nr. 90/2017* care descriu o serie de difuncționalități ce se regăsesc pe raza Municipiului București cu privire la infrastructura destinată transportului alternativ, și anume că

pistele pentru bicicliști au o accesibilitate redusă formând o rețea limitată de piste de biciclete, descurajând cetățenii care doresc să utilizeze acest tip de transport în raport de alte orașe europene care au dat dovadă de bune practici prin măsuri care au reușit să reducă atât călătoriile cu mașinile cât și cu transportul public prin încurajarea mersului pe bicicletă precum Copenhaga și Amsterdam.

Sondajul prezentat în acest plan director, care relevă că soluția de dezvoltare a unor trasee velo poate reprezenta o opțiune atractivă, în mod particular, pentru București, datorită interesului crescut al respondenților pentru utilizarea bicicletei ca mijloc de transport.

Identificarea unei serii de rute pentru amenajarea unor trasee de transport alternativ (cu bicicleta), conform analizelor statistice ce au fost realizate în raport de nevoile și opțiunile actorilor urbani interesați, din care, multe din aceste rute reprezintă artere localizate pe raza U.A.T. Sector 2.

Identificarea oportunității de corelare și conectare a unor tipologii distincte de transport la nodul intermodal existent din zona Obor în vederea asigurării unei interconectări a transportului public și alternativ, precum și pentru facilitarea accesului la trasee care deservește diferite zone ale orașului, precum parcuri, piațete, scuaruri, etc. .

Stabilirea de noi rute pentru transportul cu bicicleta între Bulevardul Ferdinand și stația de tren Obor, dar și între Bulevardul Pache Protopopescu – Șoseaua Iancului – Strada Morarilor.

Planul de acțiuni din *P.M.U.D. 2016-2030 - Regiunea București-Ilfov* prin care se propune atât un pachet de măsuri pentru creșterea atractivității călătoriei și

spro neschimbaro
SECRETAR

		<p><i>siguranței mersului cu bicicleta cât și un plan de investiții pentru o rețea extinsă de străzi și areale cu prioritate pentru o rețea de piste pentru biciclete către principalele zone de interes din cadrul orașului (poli ocazionali de atracție care generează trafic în care funcțiunile de comerț, servicii, agrement și recreere, zone unde ponderea locurilor de muncă este crescută, zone unde se regăsesc școli, licee, universități, etc.).</i></p> <p><i>Măsura propusă prin Planul Integrat de Calitatea Aerului (PICA) pentru „încurajarea folosirii altor mijloace de transport alternative - bicicleta, prin amenajarea de zone cu piste cu acces exclusiv pentru bicicliști, introducerea unui sistem de transport public cu biciclete (crearea de stații de închiriere, parcări, achiziționarea de biciclete pentru utilizarea de către public)” care prevede implementarea unui proiect de realizare a unui sistem de transport cu bicicleta pe o serie de tronsoane localizate pe raza Sectorului 2.</i></p> <p><i>Corelarea obiectivelor și proiectelor cuprinse în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă 2016-2030 Regiunea București-Ilfov prin măsurile propuse în Planul Integrat de Calitatea Aerului.</i></p> <p><i>Planul Integrat de Calitatea Aerului asigură, inclusive, punerea în aplicare a conceptelor europene de planificare și de management pentru mobilitatea urbană durabilă adaptate la condițiile specifice regiunii București – Ilfov.</i></p> <p><i>Hărțile Strategice de Zgomot și Planul de Acțiune pentru Diminuarea Zgomotului în Municipiul București care vizează utilizarea mijloacelor de transport alternativ, în vederea reducerii zgomotului la sursă pe arterele principale și pe străzile secundare, în corelare cu Planul de Mobilitate Urbană Durabilă și Planul Integrat de Calitatea Aerului.</i></p> <p><i>Ținând cont de elementele/ informațiile prezentate în strategia elaborată la nivelul unității administrativ teritoriale (la nivel microteritorial), respectiv:</i></p> <p><i>Conform analizelor din Strategia de Dezvoltare Locală Integrată și Durabilă a Sectorului 2, pentru reducerea congestiei de pe principalele artere de circulație și în vederea asigurării unui mod deplasare nepoluant, se propune dezvoltarea unei infrastructurii velo.</i></p> <p><i>La secțiunea de dezvoltare urbană din analiza S.W.O.T. se menționează că unul din punctele slabe este lipsa unei rețele de piste și benzi pentru biciclete.</i></p> <p><i>Proiectul cu privire la crearea unui traseu continuu, care să unească centrul orașului de zonele cu trafic aglomerat ale sectorului, proiect corelat cu măsura prevăzută în planul acțiune din P.M.U.D. 2016-2030 - Regiunea București-Ilfov referitor la înființarea de rețele utilitare pentru biciclete.</i></p> <p><i>Obiectivul 3.3 „Infrastructură adecvată care să susțină modalitățile de deplasare cu emisii scăzute” care are la bază nevoia de reducere a numărului de deplasări cu autovehiculul individual în favoarea mijloacelor de deplasare cu emisii scăzute prin promovarea și implementarea proiectelor care se referă la conturarea unei rețele velo și a dotărilor aferente.</i></p> <p><i>Direcția de acțiune D3.3.3 „Extinderea infrastructurii velo și a dotărilor aferente” care propune programe/ proiecte conexe față de cele preluate din Planul de Mobilitate Urbană Durabilă București Ilfov, precum „Program de amenajare a unor stații de tip “self care” pentru biciclete” care se dezvoltă, în principal, în zonele de agrement și în intersecțiile importante unde există infrastructură velo.</i></p>
8.	Descrierea procesului de implementare	<p>Proiectul va fi implementat în baza unui Acord de Parteneriat încheiat între Sectorul 2 al Municipiului București (Lider de Parteneriat) și Municipiul București (Partener 2). Liderul de parteneriat va avea următoarele responsabilități:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Elaborarea caietelor de sarcini pentru contractarea serviciilor de elaborare a studiului de fezabilitate; 2. Elaborarea studiului de fezabilitate și a caietului de sarcini pentru PTE și execuție pentru traseele identificate în cadrul SF;

VIZAT
 spre neachimbare
 SECRETAR

		<p>3. Organizarea procedurilor de licitații și încheierea contractelor pentru proiectare și execuție lucrări, inclusiv asistența tehnică pentru execuție, teste și recepție pentru traseele identificate în cadrul SF;</p> <p>4. Asigură întreaga finanțare pentru activitățile ce se desfășoară în cadrul proiectului;</p> <p>Partenerul 2 va avea următoarele responsabilități:</p> <p>1. Împuternicostă Liderul de parteneriat pentru derularea proiectului pe traseele selectate, pentru implementare prin PNRR;</p> <p>2. Acordă asistență de specialitate Liderului de parteneriat pentru elaborarea documentațiilor tehnice și recepție a documentațiilor rezultate în urma procedurilor de achiziție, aferente activităților de la punctul 1-3, aferente liderului de parteneriat, cu scopul asigurării unității de concepție a proiectului de amenajare a a pistelor de biciclete;</p> <p>3. Delega o persoană responsabilă de gestionarea colaborării cu Liderul de parteneriat în vederea implementării proiectului pe raza de competență administrativă (include dar fără a se limita la gestionarea fluxurilor de documente de intrare/ieșire aferente proiectului, monitorizarea implementării contractelor de servicii și lucrări pe raza de competență, emitere avize, recepție);</p> <p>4. Pune la dispoziția Liderului de parteneriat documentele necesare pentru elaborarea rapoartelor de progres.</p> <p>Management</p>
9.	Alte informații	<p>Traseele propuse în cadrul acestui proiect vor lega atât spațiile verzi (parcuri, piațete, scuaruri) cât și alte puncte de interes situate pe raza U.A.T. Sector 2 (zone civice, instituții publice, monumente istorice, piețe și zone comerciale), vor asigura interconectarea zonelor verzi situate pe raza Sectorului 2 prin constituirea unui coridor verde prietenos cu mediul care va încuraja deplasarea cu vehicule nepoluante. Totodată, vor asigura condiții optime de mobilitate pentru locuitorii ce vor alege bicicleta drept mijloc de transport din zonele rezidențiale către locul de muncă.</p> <p>Fiecare dintre traseele propuse conectează cel puțin două puncte de interes local situate la extremități, precum și altele dispuse pe toată lungime traseului. Principalele beneficii ale construirii rețelei de piste de biciclete propuse prin intermediul acestui proiect sunt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Asigură conexiunea dintre stațiile de metrou situate pe Magistrala M1 (Piața Iancului, Obor, Ștefan cel Mare) și cele situate pe Magistrala M2 (Universitate, Aurel Vlaicu, Pipera), reducând timpii de deplasare; • Conectează cartierele rezidențiale (Pantelimon, Colentina, Andronache, Ștefan cel Mare) cu zone de interes civic (Obor, Universitate) cu zone de business (Pipera); • Asigură accesul facil la diverse puncte de interes local (unități de învățământ, parcuri și scuaruri, monumente istorice, unități de cult, spații culturale, unități HoReCa sau comerciale); • Reprezintă o componentă importantă a infrastructurii verde-albastre a Sectorului 2 prin conectarea parcurilor existente pe teritoriul Sectorului 2 cu salba de lacuri a Municipiului București. <p>Traseu 1 (2,45 km): Piața Iancului – Bd Pache Protopopescu – Bd Carol I – Piața CA Rosetti</p> <p>Traseu 2 (3,10 km): Piața CA Rosetti – Grădina Icoanei – Piața Gheorghe Cantacuzino – Piața Spania – Str Leonida – Aleea Circului – Parcul Circului</p>

VIZAT
Șeful Serviciului
SECRETAR

	<p>Traseu 3 (2.10 km): Parcul Circului – Bulevardul Glica Tei – Parcul Tei – Parcul Plumbuța</p> <p>Traseu 4 (4.20 km): Metrou Obor – Str. Mașina de Pâine – Parcul Circului (alee/stradă limitrofă) – Str. Barbu Văcărescu – Limita Sector 2 în zona Metrou Aurel Vlaicu</p> <p>Traseu 5 (4.45 km): Metrou Obor – Piața Obor - Str. Ziduri Moși – Veranda Mall – Șos. Electronicii – Str. Balcului – Str. Major Ion Coravu – Parcul Național</p> <p>Traseu 6 (4.35 km): Parcul Ion Creangă – Str. Munții Buzăului – Str. Nistor Răileanu - Str. Nicolae Cănea – Str. Moroeni - Str. Balotului – Str. Major Vasile Băcilă – Parcul Plumbuța</p> <p>Traseu 7 (2.90 km): Parcul Ioanid – Bd. Dacia – Str. Traian – Foișorul de Foc – Bd. Ferdinand I – Piața Pache Protopoescu – Str. Sfântul Ștefan – Piața Sfântul Ștefan</p> <p>Traseu 8 (7.10 km): Limită sector 2 – Șoseaua Colentina – Calea Moșilor – Bd Carol I</p> <p>Traseu 9 (2.90 km): Cimitir Andronache – Str. Litoralului – Str. Fabrica de Gheață – Șos Colentina</p> <p>Traseu 10 (2.90 km): Bd Barbu Văcărescu (intersecția cu Str Gh. Titeica) – Str Tunari (intersecția cu Str. Mihai Eminescu)</p>
--	---

NUME SI PRENUME MIHAIU Radu - Nicolae

DATA 12.05.2020

SEMNĂTURA

ROMÂNIA
 PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,
 CROITORU ANGEL



VIZAT
 spre neschimbare
 SECRETAR

Anexa nr. 2 la H.C.L. Sector 2 nr. 141/13.05.2022

Acord de parteneriat

nr. _____ / _____

pentru realizarea proiectului

“Amenajare piste de biciclete pe raza Sectorului 2 al Municipiului București”

Acordul de parteneriat este supus legislației din România și se încheie până cel târziu la depunerea cererii de finanțare și este parte integrantă din aceasta.

Potrivit prevederilor de la art. 2 lit. jj) din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 124 din 13 decembrie 2021 privind stabilirea cadrului instituțional și financiar pentru gestionarea fondurilor europene alocate României prin Mecanismul de redresare și reziliență, precum și pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 155/2020 privind unele măsuri pentru elaborarea Planului național de redresare și reziliență necesar României pentru accesarea de fonduri externe rambursabile și nerambursabile în cadrul Mecanismului de redresare și reziliență, parteneriatul este forma de cooperare între entități de drept public și/sau privat care urmăresc realizarea în comun a reformelor/investițiilor/investițiilor specifice locale/proiectelor, pentru care a fost încheiat un act juridic prin care sunt stabilite drepturile și obligațiile părților.

Liderul de parteneriat, beneficiar al unui proiect, este responsabil cu asigurarea implementării proiectului și a respectării tuturor prevederilor contractului de finanțare, sens în care acesta trebuie să aibă în vedere includerea în acordul de parteneriat, după caz, a oricăror prevederi pe care acesta le consideră necesare și care nu contravin, în nici un fel, prevederilor contractului de finanțare, legislației comunitare și naționale incidente.

Art. 1. Părțile

Sectorul 2 al Municipiului București, cu sediul în strada Chiristigiilor nr. 11-13, sector 2, Telefon/Fax: 021.209.60.00, 021.252.44.46, Cod Fiscal 4204038, având calitatea de **Lider de parteneriat (Partener 1)**, cu:

Contul de disponibilități (codul IBAN) pentru aplicarea mecanismului decontării cererilor de transfer1:

Denumirea/adresa unității Trezoreriei Statului:

Contul de venituri (codul IBAN) în care se virează sumele aferente cererilor de transfer:.....

Denumirea/adresa unității Trezoreriei Statului:

Municipiul București, cu sediul în București, B-dul Regina Elisabeta nr.47, Sector 5, cod fiscal 4267117 având calitatea de **Partener 2**, cu

Contul de disponibilități (codul IBAN) pentru aplicarea mecanismului decontării cererilor de transfer1:

Denumirea/adresa unității Trezoreriei Statului:

Contul de venituri (codul IBAN) în care se virează sumele aferente cererilor de transfer:.....

Denumirea/adresa unității Trezoreriei Statului:

Art. 2. Obiectul

VIZAT
spro neschimbare
SECRETAR

(1) Obiectul acestui parteneriat este de a stabili drepturile și obligațiile părților, contribuția financiară proprie a fiecărei părți la bugetul proiectului, precum și responsabilitățile ce le revin în implementarea activităților aferente proiectului: "Amenajare piste de biciclete pe raza Sectorului 2 al Municipiului București" care este depus în cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență, Componenta 10 - Fondul Local, I.I. Intervenții pentru mobilitatea urbană verde; I.I.4, "Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde piste pentru biciclete (și alte vehicule electrice ușoare) la nivel local/metropolitan ", apel de proiecte 16 mai -30 iunie, precum și pe perioada de durabilitate și de valabilitate a contractului de finanțare.

(2) Prezentul acord se constituie anexă la cererea de finanțare.

Art. 3. Roluri și responsabilități în implementarea proiectului

(1) Rolurile și responsabilitățile sunt descrise în tabelul de mai jos și corespund prevederilor din Cererea de finanțare:

Organizația	Roluri și responsabilități
Lider de parteneriat (Partener 1)	<ol style="list-style-type: none">1. Elaborare caiete de sarcini pentru contractarea serviciilor de elaborare studiu de fezabilitate;2. Elaborare studiu de fezabilitate și caiet de sarcini pentru PTE și execuție pentru traseele identificate în cadrul SF;3. Organizarea procedurilor de licitații și încheierea contractelor pentru proiectare și execuție lucrări, inclusiv asistența tehnică pentru execuție, teste și recepție pentru traseele identificate în cadrul SF;4. Asigură întreaga finanțare pentru activitățile ce se desfășoară în cadrul proiectului;
Partener 2	<ol style="list-style-type: none">1. Împuternicește Liderul de parteneriat pentru derularea proiectului pe traseele selectate, pentru implementare prin PNRR;2. Acordă asistență de specialitate Liderului de parteneriat pentru elaborarea documentațiilor tehnice și recepție a documentațiilor rezultate în urma procedurilor de achiziție, aferente activităților de la punctul 1-3, aferente liderului de parteneriat, cu scopul asigurării unității de concepție a proiectului de amenajare a a pistelor de biciclete;3. Deleaga o persoană responsabilă de gestionarea colaborării cu Liderul de parteneriat în vederea implementării proiectului pe raza de competență administrativă (include dar fără a se limita la gestionarea fluxurilor de documente de intrare/ieșire aferente proiectului, monitorizarea implementării contractelor de servicii și lucrări pe raza de competență, emitere avize, recepție)'4. Pune la dispoziția Liderului de parteneriat documentele necesare pentru elaborarea rapoartelor de progres.

(2) Contribuția la finanțarea cheltuielilor totale ale proiectului

Partenerii vor asigura contribuția la finanțarea cheltuielilor neeligibile ale proiectului așa cum este precizat în Cererea de finanțare și în prezentul acord.

Organizația	Roluri și responsabilități
Lider de parteneriat (Partener 1)	35.886.483

VIZAT
spre neschimbare
SECRETAR

(3) Plățile

Responsabilitățile privind derularea fluxurilor financiare se vor realiza în conformitate cu prevederile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 124/2021 și ale Normelor metodologice de aplicare a prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 124/2021 privind stabilirea cadrului instituțional și financiar pentru gestionarea fondurilor europene alocate României prin Mecanismul de redresare și reziliență, precum și pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 155/2020 privind unele măsuri pentru elaborarea Planului național de redresare și reziliență necesar României pentru accesarea de fonduri externe rambursabile și nerambursabile în cadrul Mecanismului de redresare și reziliență, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 209/2022.

Art. 4. Perioada de valabilitate a acordului de parteneriat Perioada de valabilitate a acordului începe la data semnării prezentului Acord și încetează la data la care Contractul de Finanțare aferent proiectului își încetează valabilitatea.

Prelungirea perioadei de valabilitate a contractului de finanțare conduce automat la extinderea Perioadei de valabilitate a prezentului acord.

Art. 5. Drepturile și obligațiile liderului de parteneriat (Partenerului 1)

A. Drepturile liderului de parteneriat -

(1) Liderul de proiect parteneriat are dreptul să solicite celorlalți parteneri furnizarea oricăror informații și documente legate de proiect, în scopul elaborării rapoartelor de progres, a cererilor de transfer, sau a verificării respectării normelor în vigoare privind atribuirea contractelor de achiziție.

B. Obligațiile liderului de parteneriat

(1) Liderul de parteneriat (Partener 1) va semna Cererea de finanțare și Contractul de finanțare.

(2) Liderul de parteneriat (Partener 1) va consulta partenerii cu regularitate, îi va informa despre progresul în implementarea proiectului și le va furniza copii ale rapoartelor de progres și financiare.

(3) Propunerile pentru modificări importante ale proiectului (e.g. activități, etc.), trebuie să fie convenite cu partenerii înaintea solicitării aprobării de către MDLPA.

(4) Liderul de parteneriat este responsabil cu transmiterea către MDLPA a cererilor de transfer, împreună cu documentele justificative, rapoartele de progres etc., conform prevederilor contractuale și procedurale.

(5) Liderul de parteneriat are obligația păstrării tuturor documentelor proiectului în original, precum și copii ale documentelor partenerilor, inclusiv documentele contabile, privind activitățile și cheltuielile eligibile în vederea asigurării unei piste de audit adecvate, în conformitate cu legislația comunitară și națională. Toate documentele vor fi păstrate până la închiderea oficială a PNRR sau până la expirarea perioadei de durabilitate a proiectului, oricare intervine ultima.

(6) În cazul în care autoritățile cu competențe în gestionarea fondurilor europene constată neîndeplinirea sau îndeplinirea parțială a indicatorilor proiectului, în funcție de gradul de realizare a indicatorilor de rezultat/țintelor/obiectivelor aferente activităților proprii, liderul de parteneriat și partenerii răspund proporțional sau în solidar pentru reducerile aplicate din sumele solicitate la transfer.

(7) În cazul unui prejudiciu, liderul de parteneriat răspunde solidar cu partenerul din vina căruia a fost cauzat prejudiciul.

(8) În cazul rezilierii/revocării contractului/ordinului de finanțare, liderul de parteneriat și partenerii răspund în solidar pentru restituirea sumelor acordate pentru proiect.

(9) Liderului de parteneriat este responsabil pentru neregulile identificate în cadrul proiectului aferente cheltuielilor proprii.

VIZAT
spre neschimbare
SECRET

(10) Liderul de parteneriat, precum și partenerii acestuia cuprind în bugetele acestora sumele aferente finanțării valorii corespunzătoare activității/activităților proprii din proiect, asumate potrivit prevederilor acordului de parteneriat, anexă la contractul/ decizia/ordinul de finanțare, în conformitate cu prevederile OUG nr. 124/2021. Liderul parteneriatului este responsabil cu transmiterea cererilor de transfer pentru plățile care urmează a fi efectuate cât și pentru cererile de transfer distincte care conțin cheltuieli deja efectuate, către coordonatorul de investiții, conform prevederilor contractului de finanțare.

(11) Liderul de parteneriat are obligația deschiderii conturilor corespunzătoare în vederea primirii de la coordonatorul de reformă/ de investiții a sumelor solicitate prin cererile de transfer pentru plățile care urmează a fi efectuate.

Art. 6. Drepturile și obligațiile partenerilor

A. Drepturile Partenerului 2

(1) Cheltuielile angajate de Partenerului 2 sunt eligibile în același fel ca și cheltuielile angajate de către liderul de parteneriat corespunzător activității/activităților proprii din proiect. Partenerii au dreptul, prin transfer de către MDLPA, la fondurile obținute din procesul de rambursare/transfer pentru cheltuielile angajate de către aceștia, care au fost certificate ca eligibile.

(2) În cazul proiectelor implementate în parteneriat, liderul de parteneriat pentru activitățile proprii și partenerii au obligația deschiderii conturilor corespunzătoare în vederea primirii de la coordonatorul de reforme și/sau investiții a sumelor solicitate prin cererile de transfer.

(3) Partenerii au dreptul să fie consultați cu regularitate de către liderul de parteneriat, să fie informați despre progresul în implementarea proiectului și să li se furnizeze, de către liderul de parteneriat copii ale rapoartelor de progres și financiare.

(4) Partenerii au dreptul să fie consultați, de către liderul de parteneriat, în privința propunerilor pentru modificări importante ale proiectului (e.g. activități, etc.), înaintea solicitării aprobării de către MDLPA.

B. Obligațiile Partenerului 2

(5) Partenerii au obligația de a respecta prevederile legislației naționale și comunitare în vigoare în domeniul achizițiilor publice, ajutorului de stat, egalității de șanse, dezvoltării durabile, comunicării și publicității în implementarea activităților proprii.

(6) Partenerii sunt obligați să pună la dispoziția liderului de parteneriat documentațiile de atribuire elaborate în cadrul procedurii de atribuire a contractelor de achiziție publică, spre verificare.

(7) Partenerii sunt obligați să transmită copii conforme cu originalul după documentațiile complete de atribuire elaborate în cadrul procedurii de atribuire a contractelor de achiziție publică, în scopul elaborării cererilor de transfer

(8) Partenerii sunt obligați să transmită copii conforme cu originalul după documentele justificative, în scopul elaborării cererilor de rambursare/ transfer

(9) Partenerii sunt obligați să pună la dispoziția MDLPA sau oricărui alt organism național sau european, abilitat de lege, documentele și/sau informațiile necesare pentru verificarea modului de utilizare a finanțării nerambursabile, la cerere și în termen de maximum 5 (cinci) zile lucrătoare, și să asigure condițiile pentru efectuarea verificărilor la fața locului.

(10) În vederea efectuării verificărilor prevăzute la alin. anterior, Partenerii au obligația să acorde dreptul de acces la locurile și spațiile unde se implementează Proiectul, inclusiv acces la sistemele informatice care au legătură directă cu proiectul, și să pună la dispoziție documentele solicitate privind gestiunea tehnică și financiară a Proiectului, atât pe suport hârtie, cât și în format electronic. Documentele trebuie să fie ușor accesibile și arhivate astfel încât, să permită verificarea lor.

VIZAT
spre neschimbară
SECRETAR

(11) Partenerii sunt obligați să furnizeze liderului de parteneriat orice informații sau documente privind implementarea proiectului, în scopul elaborării rapoartelor pe parcursul implementării proiectului.

(12) În cazul în care autoritățile cu competențe în gestionarea fondurilor europene constată neîndeplinirea sau îndeplinirea parțială a indicatorilor proiectului, în funcție de gradul de realizare a indicatorilor de rezultat/obiectivelor/țintelor aferente activităților proprii, partenerii răspund proporțional sau în solidar pentru neîndeplinirea lor.

(13) Partenerii au obligația de a restitui MDLPA orice sumă ce constituie plată nedatorată/sume necuvenite plătite în cadrul proiectului, în termen de 5 zile lucrătoare de la data primirii notificării.

(14) Partenerii sunt obligați să țină o evidență contabilă distinctă a Proiectului, utilizând conturi analitice dedicate pentru reflectarea tuturor operațiunilor referitoare la implementarea Proiectului, în conformitate cu dispozițiile legale.

(15) Partenerii sunt obligați să pună la dispoziția auditorului financiar independent și autorizat în condițiile legii toate documentele și/sau informațiile solicitate și să asigure toate condițiile pentru verificarea cheltuielilor de către acesta.

(16) Să păstreze toate documentele originale, inclusiv documentele contabile, privind activitățile și cheltuielile eligibile în vederea asigurării unei piste de audit adecvate, în conformitate cu regulamentele comunitare și naționale. Toate documentele vor fi păstrate cel puțin 5 (cinci) ani după expirarea perioadei de valabilitate a contractului de finanțare.

(17) În cazul unui prejudiciu, partenerul din vina căruia a fost cauzat prejudiciul răspunde solidar cu liderul de proiect.

(18) Partenerii sunt responsabili pentru cheltuielile afectate de nereguli aferente activităților proprii din cadrul proiectului.

(19) Partenerii au obligația restituirii sumelor reprezentând cheltuieli afectate de nereguli și asigurarea din resurse proprii a contravalorii acestora.

(20) În cazul rezilierii/revocării contractului/ordinului de finanțare, liderul de parteneriat și partenerii răspund în solidar pentru restituirea sumelor acordate pentru proiect.

(21) În cazul în care unul dintre parteneri se retrage din parteneriat, liderul de parteneriat și ceilalți parteneri răspund în solidar pentru restituirea sumelor acordate pentru proiect.

(22) Partenerul este ținut de respectarea de către liderul de parteneriat a termenului de restituire menționat în decizia de reziliere a sumelor solicitate de MDLPA.

(23) Cel puțin unul dintre partenerii trebuie să dețină (în proprietate publică sau privată sau administrare proprietate publică) o clădire publică care este ocupată (în care își desfășoară activitatea) de cel puțin unul dintre parteneri și/sau de alte entități publice din categoria autorităților publice locale, dacă este cazul.

(24) Partenerii împreună cu liderul de parteneriat cuprind în bugetele acestora sumele aferente finanțării valorii corespunzătoare activității/activităților proprii din proiect, asumate potrivit prevederilor acordului de parteneriat, anexă la contractul/ decizia/ordinul de finanțare, în conformitate cu prevederile OUG nr. 124/2021.

(25) Partenerul are obligația ca activitățile/lucrările realizate în cadrul proiectului să contribuie la unul dintre cele șase obiective de mediu, considerate conforme cu principiul de „a nu prejudicia în mod semnificativ” (DNSH – „Do No Significant Harm”), prevăzute în Comunicarea Comisiei - Orientări tehnice privind aplicarea principiului de „a nu aduce prejudicii semnificative” în temeiul Regulamentului privind Mecanismul de redresare și reziliență (2021/C58/01).

Art. 8. Achiziții publice

Achizițiile în cadrul proiectului vor fi făcute de membrii parteneriatului, cu respectarea legislației specifice și generală în vigoare în domeniul achizițiilor publice, a condițiilor din contractul de

VIZAT
spre ne schimbare
SECRETAR

finanțare, a instrucțiunilor/ordinelor emise de MDLPA și/sau alte organisme abilitate, precum și a protecției mediului, egalității de șanse și nediscriminării.

Art. 9. Proprietatea

(1) Părțile au obligația să mențină proprietatea imobilului construit/modernizat/reabilitat/extins, a bunurilor achiziționate/modernizate, inclusiv a mijloacelor de transport în comun și natura activității pentru care s-a acordat finanțare, pe o perioadă de cel puțin 5 ani de la data efectuării plății finale/ de dare în exploatare și să asigure exploatarea și întreținerea în această perioadă.

(2) Înainte de sfârșitul proiectului, părțile/partenerii vor conveni asupra modului de acordare a dreptului de utilizare a echipamentelor, bunurilor, a mijloacelor de transport în comun etc. ce au făcut obiectul proiectului. Copii ale titlurilor de transfer vor fi atașate raportului final. Părțile au obligația de a asigura funcționarea tuturor bunurilor, echipamentelor a mijloacelor de transport în comun, ce au făcut obiectul finanțărilor nerambursabile, la locul de desfășurare a proiectului și exclusiv în scopul pentru care au fost achiziționate. Părțile au obligația să folosească conform scopului destinat și să nu vândă sau să înstrăineze, sub orice formă obiectele / bunurile, fie ele mobile sau imobile finanțate prin PNRR, pe o perioadă de 5 ani de la de la efectuarea plății finale.

Art. 10. Confidențialitate

Părțile semnatare ale prezentului acord convin să păstreze în strictă confidențialitate informațiile primite în cadrul și pe parcursul implementării proiectului și sunt de acord să prevină orice utilizare sau divulgare neautorizată a unor astfel de informații. Părțile înțeleg să utilizeze informațiile confidențiale doar în scopul de a-și îndeplini obligațiile din prezentul Acord de Parteneriat.

Art. 11. Legea aplicabilă

(1) Prezentului Acord i se va aplica și va fi interpretat în conformitate cu legea română.

(2) Pe durata prezentului Acord, părțile vor avea dreptul să convină în scris asupra modificării anumitor clauze, prin act adițional. Orice modificare a prezentului acord va fi valabilă numai atunci când este convenită de toate părțile.

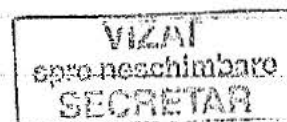
Art. 12. Dispoziții finale

Toate posibilele dispute rezultate din prezentul acord sau în legătură cu el, pe care părțile nu le pot soluționa pe cale amiabilă, vor fi soluționate de instanțele competente.

Întocmit în 3 (trei) exemplare, în limba română, câte unul pentru fiecare parte și un original pentru cererea de finanțare.

Semnături

Lider de parteneriat (Partener 1)	Mihaiu Radu -Nicolae Primar	Semnătura	Data și locul semnării
Partener 2	Dan – Nicușor Daniel Primar General	Semnătura	Data și locul semnării



Descriere sumară a investiției

Descrierea investiției

Proiectul „Amenajare piste de biciclete pe raza Sectorului 2 al Municipiului București” propune construirea a 36.45 km de piste pentru biciclete ce vor conecta puncte de interes local situate pe teritoriul Sectorului 2 al Municipiului București. Rețeaua de piste va avea utilitate mixtă, putând fi utilizată atât în scopuri de agrement, cât și pentru a asigura mobilitatea locuitorilor din zonele rezidențiale către obiective de interes civic sau profesional.

Proiectul va fi realizat în baza unui parteneriat încheiat între Municipiul București și Sectorul 2 al Municipiului București, urmând a fi implementat pe artere principale și secundare aflate în proprietatea sau administrarea ambilor parteneri.

Valoarea totală a proiectului este estimată la 35.886.483 RON, acoperind următoarele categorii de cheltuieli:

- Lucrări de construcție pentru realizarea infrastructurii pentru biciclete și alte mijloace de transport nemotorizate: piste pentru biciclete, inclusiv pasaje și poduri de-a lungul acestora, culoare pentru biciclete;
- Lucrări de construcție pentru montarea echipamentelor de protecție;
- Lucrări de construcție pentru montarea echipamentelor de semnalizare;
- Achiziția și montajul accesoriilor de mobilier urban aferent pistelor: rasteluri pentru biciclete, parcări securizate pentru biciclete, iluminat public, contoare utilizatori, etc;
- Amenajarea terenului;
- Achiziția echipamentelor de protecție și a echipamentelor de semnalizare;
- Proiectare și asistență tehnică.

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 acestora.

Rețeaua de piste de biciclete va respecta următorii parametri funcționali:

- Bandă de minimum 2,4 m pentru dublu sens, fără obstacole, pe toată lungimea traseului
- 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
- Asigurarea unui 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 bălțire 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.

Proiectul va lua în considerare nevoile pasagerilor care aparțin grupurilor expuse riscului de discriminare, precum persoane în vârstă, persoane cu dizabilități, în vederea creșterii accesibilității acestora la facilitățile de transport prin includerea de activități de sprijin pentru a garanta siguranța tuturor persoanelor în utilizare

VIZAT
cpro neschimbare
SECRET

Corelarea cu documente programatice locale

Planul de acțiuni din *P.M.U.D. 2016-2030 - Regiunea București-Ilfov* prin care se propune atât un pachet de măsuri pentru creșterea atractivității, confortului și siguranței mersului cu bicicleta cât și un plan de investiții pentru o rețea extinsă de străzi și areale cu prioritate pentru o rețea de piste pentru biciclete către principalele zone de interes din cadrul orașului (poli ocazionali de atracție care generează trafic în care funcțiunile de comerț, servicii, agrement și recreere, zone unde ponderea locurilor de muncă este crescută, zone unde se regăsesc școli, licee, universități, etc.).

Măsura propusă prin *Planul Integrat de Calitatea Aerului (PICA)* pentru „încurajarea folosirii altor mijloace de transport alternative – bicicleta, prin amenajarea de zone cu piste cu acces exclusiv pentru bicicliști, introducerea unui sistem de transport public cu biciclete (crearea de stații de închiriere, parcări, achiziționarea de biciclete pentru utilizarea de către public)” care prevede implementarea unui proiect de realizare a unui sistem de transport cu bicicleta pe o serie de tronsoane localizate pe raza Sectorului 2.

Corelarea obiectivelor și proiectelor cuprinse în *Planul de Mobilitate Urbană Durabilă 2016-2030 Regiunea București-Ilfov* prin măsurile propuse în *Planul Integrat de Calitatea Aerului*.

Planul Integrat de Calitatea Aerului asigură, inclusive, punerea în aplicare a conceptelor europene de planificare și de management pentru mobilitatea urbană durabilă adaptate la condițiile specifice regiunii București – Ilfov.

Hărțile Strategice de Zgomot și Planul de Acțiune pentru Diminuarea Zgomotului în Municipiul București care vizează utilizarea mijloacelor de transport alternativ, în vederea reducerii zgomotului la sursă pe arterele principale și pe străzile secundare, în corelare cu *Planul de Mobilitate Urbană Durabilă și Planul Integrat de Calitatea Aerului*.

Conform analizelor din *Strategia de Dezvoltare Locală Integrată și Durabilă a Sectorului 2*, pentru reducerea congestiei de pe principalele artere de circulație și în vederea asigurării unui mod deplasare nepoluant, se propune dezvoltarea unei infrastructurii velo.

La secțiunea de dezvoltare urbană din analiza S.W.O.T. se menționează că unul din punctele slabe este lipsa unei rețele de piste și benzi pentru biciclete.

Proiectul cu privire la crearea unui traseu continuu, care să unească centrul orașului de zonele cu trafic aglomerat ale sectorului, proiect corelat cu măsura prevăzută în planul acțiune din *P.M.U.D. 2016-2030 - Regiunea București-Ilfov* referitor la înființarea de rețele utilitare pentru biciclete.

Obiectivul 3.3 „*Infrastructură adecvată care să susțină modalitățile de deplasare cu emisii scăzute*” care are la bază nevoia de reducere a numărului de deplasări cu autovehiculul individual în favoarea mijloacelor de deplasare cu emisii scăzute prin promovarea și implementarea proiectelor care se referă la conturarea unei rețele velo și a dotărilor aferente.

Direcția de acțiune D3.3.3 „*Extinderea infrastructurii velo și a dotărilor aferente*” care propune programe/proiecte conexe față de cele preluate din *Planul de Mobilitate Urbană Durabilă București Ilfov*, precum „*Program de amenajare a unor stații de tip "self care" pentru biciclete*” care se dezvoltă, în principal, în zonele de agrement și în intersecțiile importante unde există infrastructură velo.

VIZAT
spre neschimbare
SECRETAR

Trasee propuse

Traseele propuse în cadrul acestui proiect vor lega atât spațiile verzi (parcuri, piațete, scuaruri) cât și alte puncte de interes situate pe raza U.A.T. Sector 2 (zone civice, instituții publice, monumente istorice, piețe și zone comerciale), vor asigura interconectarea zonelor verzi situate pe raza Sectorului 2 prin constituirea unui coridor verde prietenos cu mediul care va încuraja deplasarea cu vehicule nepoluante. Totodată, vor asigura condiții optime de mobilitate pentru locuitorii ce vor alege bicicleta drept mijloc de transport din zonele rezidențiale către locul de muncă.

Fiecare dintre traseele propuse conectează cel puțin două puncte de interes local situate la extremități, precum și altele dispuse pe toată lungimea traseului. Principalele beneficii ale construirii rețelei de piste de biciclete propuse prin intermediul acestui proiect sunt:

- Asigură conexiunea dintre stațiile de metrou situate pe Magistrala M1 (Piața Iancului, Obor, Ștefan cel Mare) și cele situate pe Magistrala M2 (Universitate, Aurel Vlaicu, Pipera), reducând timpii de deplasare;
- Conectează cartierele rezidențiale (Pantelimon, Colentina, Andronache, Ștefan cel Mare) cu zone de interes civic (Obor, Universitate) cu zone de business (Pipera);
- Asigură accesul facil la diverse puncte de interes local (unități de învățământ, parcuri și scuaruri, monumente istorice, unități de cult, spații culturale, unități HoReCa sau comerciale);
- Reprezintă o componentă importantă a infrastructurii verde-albastre a Sectorului 2 prin conectarea parcurilor existente pe teritoriul Sectorului 2 cu salba de lacuri a Municipiului București.

Traseu 1 (2.45 km): Piața Iancului – Bd Pache Protopopescu – Bd Carol I – Piața CA Rosetti

Traseu 2 (3,10 km): Piața CA Rosetti – Grădina Icoanei – Piața Gheorghe Cantacuzino – Piața Spania – Str Leonida – Aleea Circului – Parcul Circului

Traseu 3 (2.10 km): Parcul Circului – Bulevardul Ghica Tei – Parcul Tei – Parcul Plumbuita

Traseu 4 (4.20 km): Metrou Obor – Str. Mașina de Pâine – Parcul Circului (alee/stradă limitrofă) – Str. Barbu Văcărescu – Limita Sector 2 în zona Metrou Aurel Vlaicu

Traseu 5 (4.45 km): Metrou Obor – Piața Obor – Str. Ziduri Moși – Veranda Mall – Șos. Electronicii – Str. Baicului – Str. Maior Ion Coravu – Parcul Național

Traseu 6 (4.35 km): Parcul Ion Creangă – Str. Munții Buzăului – Str. Nistor Răileanu – Str. Nicolae Cănea – Str. Moroeni – Str. Balotului – Str. Maior Vasile Băcilă – Parcul Plumbuita

Traseu 7 (2.90 km): Parcul Ioanid – Bd. Dacia – Str. Traian – Foișorul de Foc – Bd. Ferdinand I – Piața Pache Protopopescu – Str. Sfântul Ștefan – Piața Sfântul Ștefan

Traseu 8 (7.10 km): Limită sector 2 – Șoseaua Colentina – Calea Moșilor – Bd Carol I

Traseu 9 (2.90 km): Cimitir Andronache – Str. Litoralului – Str. Fabrica de Gheață – Șos Colentina

Traseu 10 (2.90 km): Bd Barbu Văcărescu (intersecția cu Str Gh. Titeica) – Str Tunari (intersecția cu Str. Mihai Eminescu)

