

ROMÂNIA
JUDEȚUL TIMIȘ
COMUNA PIȘCHIA
CONSILIUL LOCAL

PROIECT
Nr. 4250 / 17.06.2025
AVIZAT DE LEGALITATE
SECRETAR GENERAL,


PROIECT DE HOTĂRÂRE
Din 17.06.2025

privind aprobarea notei de fundamentare a investiției aferente proiectului cu titlul *“Dezvoltarea infrastructurii de transport verde – Piste pentru biciclete în Comuna Pișchia, județul Timiș”*

Consiliul Local Comunei Pișchia, județul Timiș;

Având în vedere:

- Nota de fundamentare nr.2129/22.05.2025 a d-lui Obreja Andrei-Raul, primarul comunei Pișchia;
- Adresa nr.129021/11.06.2025 transmisă de Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației, Direcția Generală Implementare Plan Național de Redresare și Reziliență;
- Referatul de aprobare nr.2463/17.06.2025 al d-lui Obreja Andrei- Raul, primarul comunei Pișchia, prin care se propune aprobarea notei de fundamentare a investiției pentru proiectul cu titlul *“Dezvoltarea infrastructurii de transport verde – Piste pentru biciclete în Comuna Pișchia , județul Timiș”*
- Raportul compartimentului de specialitate nr.2464/17.06.2025 al d-lui Guran Nicolae - Lucian, consilier juridic în cadrul Compartimentului juridic și achiziții publice;

În conformitate cu prevederile:

- Legii nr.500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare și ale Legii nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare;
- Hotărârea Guvernului nr.907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice;
- Ghidului Specific - Condiții de accesare a fondurilor europene aferente PNRR în cadrul apelurilor de proiecte PNRR/2022/C10, secțiunea *“Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – piste pentru biciclete (și alte vehicule electrice ușoare) la nivel local/metropolitan”* și anexele la acesta;

În temeiul prevederilor art.129 alin.(2) lit.”b”, art.139 alin.(3) lit.”d” și art.196 alin.(1) lit. ”a” din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare;

H O T Ă R Ă Ș T E:

Art.1. Se aprobă nota de fundamentare nr.2129/22.05.2025 a investiției *“Dezvoltarea infrastructurii de transport verde – Piste pentru biciclete în Comuna Pișchia, județul Timiș”*, conform Anexei, care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art.2. Cu ducerea la îndeplinire a prezentei hotărâri se încredințează d-lui Obreja Andrei-Raul, primarul comunei Pișchia, prin compartimentele de specialitate.

Art.3. Prezenta hotărâre se comunică:

- Instituției Prefectului Județului Timiș;
- Ministerului Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației;
- Primarului comunei Pișchia;
- Celor interesați, prin afișare la sediul primăriei și publicare pe site-ul instituției.

INIȚIATOR,

PRIMAR,

Obreja Andrei-Raul



Total consilieri în funcție: 13, din care:	- prezenți	- absenți	Voturi “pentru”	Voturi “împotrivă/abțineri”
--	------------	-----------	-----------------	-----------------------------

ROMÂNIA
JUDEȚUL TIMIȘ
COMUNA PIȘCHIA

Nr. 2129 din 22.05.2025

ANEXA LA PROIECTUL DE HOTĂRÂRE
din 17.06.2025

Planul Național de Redresare și Reziliență
Componenta C10 - Fondul Local

Anexă la Ghidul specific
Model F

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

Planului Național de Redresare și Reziliență, Componenta 10 - Fondul Local	Titlu apel proiect Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde - piste pentru biciclete (și alte vehicule electrice ușoare) la nivel local/metropolitan
1. Descrierea pe scurt a situației actuale (date statistice, elemente specifice, etc.)	Context Economia României a fost afectată major de pandemie și de restricțiile drastice de mobilitate fizică implementate rapid în scopul limitării extinderii. Sub impactul lor, economia a suferit în trimestrul II din 2020 o severă contracție, recuperată parțial în trimestrele III și IV din 2020, și respectiv în trimestrul I din 2021. Economia României a înregistrat un avans de 6,3% în 2021, grație unei cereri interne solide, însă ritmul de creștere va încetini până la 4,2% în acest an, pentru ca în 2023 să accelereze ușor la 4,5%, conform previziunilor economice de iarnă, publicate de Comisia Europeană (CE). În ultimul trimestru al lui 2021, creșterea economică a încetinit în principal datorită restricțiilor de aprovizionare, a noului val de infecții cu COVID-19 și a relansării puternice a inflației. Invazia Ucrainei de către Rusia în februarie 2022 va influența negativ atât evoluția economiei naționale, cât și cea europeană. Toate aceste provocări macro-economice și sociale, necesită un răspuns ferm din partea autorităților naționale, cât și europene. Pe 27 mai 2020, ca răspuns la criza fără precedent cauzată de pandemia de COVID-19, Comisia Europeană a propus crearea <u>instrumentului temporar de redresare NextGenerationEU</u> și consolidarea fondurilor dedicate anumitor programe în cadrul bugetului UE pe termen lung pentru perioada 2021-2027. <u>NextGenerationEU</u> este un instrument temporar de redresare, în valoare de peste 800 de miliarde EUR, menit să contribuie la repararea daunelor economice și sociale imediate provocate de pandemia de coronavirus. După pandemia de COVID-19, Europa va fi mai verde, mai digitală, mai rezilientă și mai bine pregătită să facă față provocărilor actuale și viitoare. <u>Mecanismul de redresare și reziliență (MRR)</u>: elementul central al instrumentului NextGenerationEU, cu împrumuturi și granturi în valoare de 723,8 miliarde EUR disponibile pentru sprijinirea reformelor și a investițiilor întreprinse de țările UE. Scopul este de a atenua impactul economic și social al pandemiei de COVID-19 și de a face ca economiile și societățile europene să devină mai durabile, mai reziliente și mai bine pregătite pentru provocările și oportunitățile oferite de tranziția către o economie verde și de tranziția digital. Obiectivul general al Mecanismului de Redresare și Reziliență

(MRR) este să promoveze coeziunea economică, socială și teritorială a Uniunii prin îmbunătățirea rezilienței, a nivelului de pregătire pentru situații de criză, a capacității de adaptare și a potențialului de creștere ale statelor membre, prin atenuarea impactului social și economic al crizei în cauză, în special asupra femeilor, prin contribuția la punerea în aplicare a pilonului european al drepturilor sociale, prin **sprijinirea tranziției verzi**, prin contribuția la realizarea obiectivelor privind clima ale Uniunii pentru 2030 stabilite la articolul 2 punctul 11 din Regulamentul (UE) 2018/1999 și prin respectarea obiectivului UE de realizare a neutralității climatice până în 2050, precum și a tranziției digitale, contribuind astfel la convergența economică și socială ascendentă, restabilind și promovând creșterea durabilă și integrarea economiilor Uniunii, încurajând crearea de locuri de muncă de înaltă calitate, contribuind la autonomia strategică a Uniunii alături de o economie deschisă și creând valoare adăugată europeană.

Planul Național de Redresare și Reziliență al României (PNRR) este conceput așa încât să asigure un echilibru optim între prioritățile Uniunii Europene și necesitățile de dezvoltare ale României, în contextul recuperării după criza COVID-19 care a afectat semnificativ țara, așa cum a afectat întreaga Uniune Europeană și întreaga lume.

Obiectivul general al PNRR al României este corelat în mod direct cu Obiectivul general al MRR, așa cum este inclus în Regulamentul 2021/241 al Parlamentului European și al Consiliului, din 12 februarie 2021, art.4. Prin PNRR, obiectivul general al României este dezvoltarea României prin realizarea unor programe și proiecte esențiale, care să sprijine reziliența, nivelul de pregătire pentru situații de criză, capacitatea de adaptare și potențialul de creștere, prin reforme majore și investiții cheie cu fonduri din Mecanismul de Redresare și Reziliență.

Conform Raportului de Țară întocmit de către Comisia Europeană (CE) în anul 2019, una din recomandările principale este ca România să *axeze politica economică în materie de investiții pe sectorul energetic cu emisii scăzute de dioxid de carbon și pe eficiența energetică, pe infrastructura de mediu și pe inovare, ținând seama de disparitățile regionale.*

Reformele și investițiile din **Pilonul 4 - Coeziune socială și teritorială**, ar trebui să contribuie la combaterea sărăciei și a șomajului pentru ca economiile statelor membre să se redreseze, fără a lăsa pe nimeni în urmă. Reformele și investițiile respective ar trebui să conducă la crearea de locuri de muncă stabile și de înaltă calitate, la **incluziunea și integrarea grupurilor defavorizate** și să permită consolidarea dialogului social, a infrastructurii și a serviciilor, precum și a sistemelor de protecție și **bunăstare socială**.

Provocări semnificative se remarcă în economia României, dincolo de aspectele majore de sistem, în ceea ce privește dezvoltarea locală. Afectate semnificativ de pandemie, UAT-urile din România au o scădere semnificativă a veniturilor proprii. Această situație duce la o reducere semnificativă a investițiilor în domenii cum ar fi educația, sănătatea și infrastructura locală. Nivelul cheltuielilor pentru investiții la nivelul UAT-urilor este redus (15-20% din bugetul local înainte de pandemie) și este în mare măsură finanțat din fonduri europene. Prin urmare, este nevoie de o injecție de

	capital pentru a continua investițiile în infrastructura locală și pentru a crește astfel reziliența localităților în perioada de redresare economică. Ținând cont că într-o perioadă de criză economică, veniturile locale sunt și mai reduse, este nevoie de suport financiar suplimentar pentru asigurarea bunăstării populației și garantarea unor servicii publice de calitate în perioada imediat următoare, cu accent pe tranziția verde și digitală. Componenta C10 - Fondul local ajută la decarbonizarea transportului, creșterea eficienței energetice, respectiv dezvoltarea unei mobilități locale durabile, prin extinderea accesului la servicii esențiale pentru toți cetățenii. Unul din obiectivele principale este <i>asigurarea cadrului necesar pentru dezvoltarea durabilă a localităților din România prin investiții în infrastructura locală care vor susține reziliența și tranziția verde a zonelor urbane și rurale, precum și reducerea disparităților teritoriale la nivel regional, intra-regional și intra-județean</i>. Axă specifică de investiții este axa II.4 Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde - infrastructurii pentru biciclete la nivel local/metropolitan. Conform Raportului de Țară întocmit de către Comisia Europeană (CE) în 2020, consecințele socio-economice ale pandemiei de COVID-19 se vor resimți, în mod inegal, în diferitele regiuni ale României din cauza decalajelor semnificative în materie de investiții și de productivitate a forței de muncă și a profilurilor de specializare diferite. Acest lucru implică un risc considerabil de adâncire a disparităților regionale în România, inversând tendința observată de reducere ușoară a disparităților dintre București-Ilfov și restul regiunilor sau dintre zonele urbane și cele rurale. Combinată cu riscul perturbării temporare a procesului de convergență între statele membre, situația actuală impune adoptarea unor răspunsuri specifice în materie de politică. În contextul epidemiei de COVID-19, este foarte probabil ca provocările existente să se accentueze, pe fondul creșterii rapide a șomajului și a inactivității. Disparitățile regionale mari și productivitatea scăzută a anumitor sectoare au un impact negativ asupra creșterii durabile pe termen lung. Administrațiile locale sunt motoarele care facilitează prestarea serviciilor publice, dezvoltarea economică și investițiile în infrastructură. Totuși, închiderea companiilor, pierderea locurilor de muncă și alte efecte economice au atras un declin al veniturilor fiscale pe durata crizei, punând presiuni financiare majore pe numeroase administrații locale. Conform estimărilor, administrațiile locale ar putea înregistra, în medie, pierderi de venituri de 15-25% în 2021, cele mai afectate fiind orașele cu baze economice mai puțin diversificate și localitățile rurale. Afectate semnificativ de pandemie, UAT-urile din România au o scădere semnificativă a veniturilor proprii. Această situație duce la o reducere semnificativă a investițiilor în domenii cum ar fi educația, sănătatea și infrastructura locală. Nivelul cheltuielilor pentru investiții la nivelul UAT-urilor este redus (15-20% din bugetul local înainte de pandemie) și este în mare măsură finanțat din fonduri europene. Prin urmare, este nevoie de o injecție de capital pentru a continua investițiile în infrastructura locală și pentru a crește reziliența localităților în perioada de redresare economică.
--	--

De asemenea, este necesar ca în localitățile din România să fie efectuate investiții în infrastructura locală, pentru a adapta localitățile la noile condiții de siguranță și pentru a contracara tendințele nesustenabile generate de pandemie, respectiv izolare, segregare, inclusiv utilizarea autoturismelor personale în detrimentul transportului public.

Mecanismele eficiente de coordonare între autoritățile naționale și locale sunt esențiale. Trebuie să fie consolidate sistemele locale și să fie construită capacitatea reprezentanților locali pentru a gestiona răspunsul la provocările ivite (de la sănătate la economie și protecție socială). Investițiile în infrastructura locală vor fi esențiale pentru adaptarea orașelor și comunelor la noile condiții, asigurându-se astfel, reziliența pe termen lung a localităților.

Dezvoltarea urbană și rurală reprezintă factori cheie pentru îndeplinirea obiectivului propus de creștere a rezilienței localităților urbane și rurale la provocările generate de crizele economice și sociale de la nivel global. Problemele și provocările sus-menționate se adaugă celor cu care orașele și comunele se confruntau în ultimii ani, după cum urmează:

Din perspectiva mobilității urbane și rurale durabile, un factor important pentru creșterea bruscă a emisiilor de GES în sectorul transporturilor urbane și rurale este creșterea motorizării private. Deși sub media la nivelul UE, proprietatea de mașini a crescut constant în ultimii 20 de ani, ajungând la 261 de mașini la 1.000 de locuitori în 2018 (media la nivelul UE se situează la 505 mașini la 1.000 de locuitori). Mai mult, există încă vehicule care circulă în orașe care sunt vechi și se caracterizează prin consum ineficient de combustibil. Acest lucru afectează negativ emisiile de GES și calitatea generală a aerului. De fapt, în 2017, România a importat 520.000 de vehicule la mâna a doua care nu respectă reglementările de mediu de la nivelul UE. Între 2011 și 2017, numărul autoturismelor *second-hand* înmatriculate a crescut cu 450%. În consecință, în 2019, peste 74% din toate autoturismele înmatriculate în România erau mai vechi de 10 ani, corespunzând standardelor de emisii Euro 4, 3, 2, 1 sau 0. Un factor suplimentar care contribuie la această situație este inexistența unui cadru legal pentru adoptarea de zone cu emisii zero în municipii și orașe. De asemenea, din cauza lipsei infrastructurii pentru biciclete, aceasta nu a putut deveni un mijloc de transport utilitar utilizat de către cetățeni.

Dezvoltarea rurală:

Zonele rurale ocupă 87% din teritoriul național, iar populația rurală totalizează 8 959 096 persoane sau 46% din populația României. Din punct de vedere al tipologiei DEGURBA (tipologia urban-rural elaborată de către EUROSTAT), regiunile predominant rurale ocupă aproape 60% din teritoriu.

Localitățile rurale pot fi clasificate în mai multe categorii: localități rurale ce se află în zonele urbane funcționale, ce trebuie să gestioneze externalitățile nucleelor urbane, localități rurale ce se află în zona de susținere a zonelor urbane, și zonele profund rurale, ce se află la o distanță mai mare de 30 minute de zonele urbane și implicit de serviciile și dotările de bază. În aceste ultime două categorii, schimbările înregistrate la nivelul populației rurale în ultimele două decenii, evidențiate prin evoluția negativă a principalilor indicatori demografici, au generat un dezechilibru demografic pronunțat, care se manifestă prin îmbătrânirea

	populației, scăderea natalității și a fertilității, prin creșterea mortalității, dar și prin explozia migrației externe, având ca efect negativ principal depopularea zonelor rurale. Aceste tendințe sunt și mai accentuate în zonele profund rurale. Lipsa unei intervenții concentrate în aceste zone va accentua în viitor declinul demografic, economic și social. De altfel, dacă tendințele actuale se păstrează, în 2050 populația rurală din România va ajunge la numai 6 milioane de locuitori. În contextul îmbătrânirii demografice și a dinamicii economice actuale, scăderea populației rurale poate fi considerată naturală, dar în raport cu situația specifică de la nivel național, aceasta are caracterul unei mutații care afectează posibilitățile de dezvoltare viitoare. Studiile realizate pentru fundamentarea Strategiei de dezvoltare teritorială a României (SDTR) și rapoartele privind starea teritoriului arată că sărăcia rurală este de 2,4-3,4 ori mai mare decât sărăcia urbană. Un județ este cu atât mai sărac cu cât județul are o pondere mai ridicată a populației rurale. În mediul rural, vreme îndelungată s-a menținut un mod de viață specific, prin păstrarea identității culturale, a obiceiurilor și a unor tehnici agricole tradiționale, elemente de patrimoniu imaterial care sunt în prezent în pericol de dispariție din cauza migrației tinerilor, venită ca urmare a degradării vieții (infrastructură precară la nivel local). Menținerea civilizației rurale autentice românești ar aduce un plus de valoare pentru activități economice precum agroturismul, turismul cultural și ecoturismul. La nivel de regiunea de Vest, Infrastructura pentru biciclete este slab dezvoltată, regiunea având 227,68 km de piste, dintre care 180 de km sunt în municipiile reședință Timișoara și Arad. Lipsa facilităților care să permită o deplasare sigură a bicicliștilor este principalul motiv pentru care ponderea acestui mod de deplasare este redus (sub 5%). Alături de mersul pe jos, ciclismul este cel mai "curat" mod de transport din punct de vedere al emisiilor de gaze cu efect de seră și prezintă avantaje pentru mediul înconjurător și sănătate. În Strategia regională pentru Dezvoltare 2021-2027, se menționează ca provocare regională dezvoltarea insuficientă a infrastructurii pentru biciclete și a zonelor pietonale. Răspunsul la această provocare constă în realizarea de investiții destinate siguranței rutiere pentru pietoni și bicicliști, respective dezvoltarea infrastructurii pentru biciclete și a zonelor pietonale și promovarea și încurajarea tipurilor de transport ecologic. La nivel național, legislația care reglementează mersul pe bicicletă a fost modificată pentru a se alinia cu directivele europene: - Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, cu modificările ulterioare. - Ordonanța de Guvern nr. 58/2008 privind organizarea și desfășurarea activității de turism în România (cicloturism), cu modificările ulterioare. - Ordonanța de urgență nr. 43 din 1997 privind regimul drumurilor, cu modificările ulterioare. Conform raportului <i>Beneficiile deplasării cu bicicleta. Deblocarea potențialului lor pentru Europa</i> lansat de Federația Europeană a Bicicliștilor, la momentul anului 2017, beneficiile directe ale mersului cu bicicleta sunt evaluate la 150-155 miliarde euro la
--	--

	nivel european. Principalele beneficii măsurabile sunt: - Vieți mai lungi și mai sănătoase: 73 mld. Euro; - Cicloturismul: 44 mld. Euro; - Piața de biciclete: 13,2 mld. Euro; - Reducerea gradului de congestie rutieră: 6,8 mld. Euro; - Mai puține concedii medicale de la locul de muncă: 5 mld. Euro; - Economii de combustibil: 4,0 mld. Euro; - Economisirea costurilor de construcție și întreținere a infrastructurii rutiere pentru vehiculele motorizate: 2,9 mld. Euro; - Reducerea emisiilor de CO₂: 0,6 - 5,6 mld. Euro; - Reducerea poluării aerului: 0,435 mld. Euro; - Reducerea poluării fonice: 0,3 mld. Euro. Investițiile substanțiale în deplasarea cu bicicleta aduc nu doar beneficiile menționate mai sus. Ele reprezintă, de asemenea, un răspuns excelent la provocările specifice cu care se confruntă România. Pentru a arăta modul în care dezvoltarea deplasării cu bicicleta poate contribui la soluționarea problemelor economice și de mediu specifice României, am examinat trei tipuri importante de documente: ➤ Rapoartele de țară din cadrul semestrului european 2020 ➤ Recomandările specifice fiecărei țări din cadrul semestrului european 2020 ➤ Planurile naționale în domeniul energiei și schimbărilor climatice Obligațiile și recomandările incluse în aceste documente au un impact semnificativ asupra structurii cheltuielilor din fondurile UE în statele membre. Principalele concluzii pentru România sunt: - 90% ponderea emisiei de CO₂ și de GES generate de transportul rutier; - Reducerea cu 55% a emisiilor promisă până în 2030 în Planul național în domeniul energiei și schimbărilor climatice; - Rata accidentelor rutiere soldate cu victime în România este dublă față de media UE; - Angajament de reducere a emisiilor de GES prin promovarea metodelor alternative de mobilitate. Recomandări specifice de țară pentru axa I.1 Mobilitate urbană durabilă: - (2020) <i>Să direcționeze cu prioritate investițiile către tranziția verde și tranziția digitală (...)</i> - (2019) <i>Să axeze politica economică în materie de investiții (...), pe sectorul energetic cu emisii scăzute de dioxid de carbon și pe eficiența energetică (...), ținând seama de disparitățile regionale.</i> - (2019) <i>Să avanseze finanțarea proiectelor de investiții publice mature ...() pentru a favoriza redresarea economică.</i> Obiectivul acestei investiții este de a crește accesul la soluții de mobilitate durabile și sigure în zonele urbane și rurale. Investiția va îmbunătăți infrastructura de transport, asigurându-și durabilitatea mediului prin construirea de piste de ciclism la nivel local / metropolitan în țară. Investiția se va baza în mod egal pe alinierea obligatorie la Planul de mobilitate urbană durabilă / Dezvoltarea durabilă integrată / Planul urban general aprobat sau în curs de dezvoltare, asigurând acoperirea cu servicii de mobilitate în zona funcțională și
--	--

		împrejurimi. <i>1.1.4. Mobilitatea urbană verde - asigurarea de piste pentru biciclete și alte vehicule electrice ușoare la nivel local/metropolitan</i> Investiția constă în realizarea infrastructurii pentru biciclete/mijloace de transport nemotorizate, inclusiv pasaje, poduri. Prin această măsură se contribuie la limitarea poluării pe raza comunei și la creșterea rezilienței populației, fiind promovat un mod sănătos de transport. De asemenea, prin crearea unor infrastructuri dedicate, se va asigura o creștere a siguranței în trafic, fiind separate fluxurile ciclabile de cele pietonale sau auto. Investiția va crea posibilități pentru noi moduri de transport la nivel local/metropolitan, încurajând astfel utilizarea mijloacelor de transport alternative, nepoluante și benefice sănătății utilizatorilor, contribuind la limitarea congestiilor în trafic, a poluării și la creșterea siguranței în trafic.
2.	Necesitatea și oportunitatea investiției pentru care se aplică	Necesitatea promovării investiției Următoarele probleme au fost identificate de Comisia Europeană drept principalele obstacole în calea dezvoltării eficiente și durabile a României: ➤ Investițiile insuficiente afectează potențialul economiei de a se apropia de nivelurile din UE. Calitatea și fiabilitatea rețelelor rutiere și feroviare sunt slabe. Investițiile în infrastructuri durabile de transport, de energie și de mediu (pentru deșeuri, ape reziduale și poluarea aerului) sunt insuficiente. ➤ Persistă provocări considerabile în ceea ce privește poluarea aerului, atenuarea schimbărilor climatice și adaptarea la acestea. Se preconizează o creștere a emisiilor de gaze cu efect de seră care nu sunt acoperite de sistemul de comercializare a certificatelor de emisii al UE, ceea ce ar însemna nerespectarea obiectivului fixat pentru 2030. Reducerea emisiilor generate de sectorul transporturilor, al construcțiilor și cel agricol va fi esențială pentru atingerea acestui obiectiv. Investițiile în tehnologiile ecologice și în soluții durabile, precum și asigurarea unei finanțări adecvate vor fi esențiale pentru atingerea obiectivelor urmărite în materie de climă și energie și pentru conturarea unui nou model de creștere. ➤ Starea și fiabilitatea infrastructurii de transport este în continuare slabă, situându-se sub nivelul altor state și sub media UE. ➤ România înregistrează unul dintre cele mai slabe rezultate în materie de siguranță rutieră din UE. În pofida reducerii cu 4% a numărului deceselor începând cu 2017, numărul deceselor la un milion de locuitori în 2018 înregistrat în România era de două ori mai mare decât media UE. Factorii care favorizează acest fenomen sunt infrastructura subdezvoltată, în special pentru pietoni și bicicliști, viteza excesivă și asigurarea slabă a respectării legii. Investițiile în autostrăzi, precum și în lucrările de întreținere și de modernizare a drumurilor existente ar îmbunătăți siguranța. ➤ Mai multe sectoare industriale contribuie în mod semnificativ la emisii. Transporturile, agricultura și industria prelucrătoare

	prezintă o tendință ușor crescătoare. Sectorul transporturilor din România a produs 24,7% din emisiile totale de CO₂ și 16,6% din emisiile de GES în 2017, cu mult sub media UE. În special, transportul rutier a reprezentat peste 90% din totalul emisiilor de CO₂ și de GES din sectorul transportului la nivelul întregii țări. În general, progresele în ceea ce privește investițiile legate de transport au fost evaluate de către Comisia Europeană (CE) ca fiind limitate. În anul 2020, prin raportul de țară, CE i-a recomandat României următoarele: ➤ Să direcționeze cu prioritate investițiile către tranziția ecologică și digitală, în special către transportul durabil, infrastructura de servicii digitale, producția și utilizarea energiei în mod nepoluant și eficient, precum și către infrastructura de mediu. ➤ Criza a evidențiat și mai clar necesitatea acută ca România să relanseze lucrările de infrastructură publică în domenii precum transportul durabil, energia curată și infrastructura de mediu și de servicii digitale. Transportul urban este afectat de organizarea necorespunzătoare a sectorului și de slaba capacitate administrativă a furnizorilor locali. Principalele provocări întâlnite la nivel local sunt: - Investițiile insuficiente și bugetul local de investiții limitat afectează potențialul de dezvoltare economică a comunei. Sunt necesare investiții noi și durabile în infrastructură, care să ajute la creșterea economică locală. - Reducerea emisiilor generate de sectorul transporturilor este esențială pentru atingerea obiectivelor naționale climatice. Este imperativă reducerea emisiilor de CO₂ prin promovarea transportului cu bicicleta la nivelul comunei. - Starea și fiabilitatea infrastructurii de transport este în continuare slabă, situându-se sub nivelul altor localități din regiune și sub media națională. - Infrastructura de transport subdezvoltată, în special pentru pietoni și bicicliști, viteza excesivă și asigurarea slabă a respectării legii contribuie la o siguranță rutieră slabă. - O bună parte din populație este reprezentată de pensionari, lucrători în agricultură și alte categorii defavorizate care nu au o putere de cumpărare ridicată și nu își permit să reînnoiască autovehiculele personale la o perioadă de 5-7 ani. De asemenea, inflația afectează costurile cu combustibil, respectiv cu întreținerea mașinilor și piesele de schimb. - Măsurile luate în pandemie au restrâns mobilitatea cetățenilor și a rezultat o necesitate acută de a implementa soluții de transport alternativ reziliente, care să permită transportul pe raza comunei în situații de urgență ori revenire a pandemiei. - Economia României a fost afectată major de pandemie și de restricțiile drastice de mobilitate fizică implementate rapid în scopul limitării extinderii. Acestea au dus la o creștere a nivelului stresului și reducere a socializării în comună. Prin urmare, transportul cu bicicleta este o măsură care ajută la recuperarea post-pandemie, prin beneficii pozitive pentru sănătate, cum ar fi: reducerea
--	--

	stresului, întărirea sistemului nervos, întărirea sistemului cardiovascular, creșterea tonusului muscular, reducerea în greutate și oportunități mai ridicate de socializare pentru bicicliști. Având în vedere, nevoile menționate la nivelul comunei, necesitatea asigurării infrastructurii pentru transport verde - piste pentru biciclete este evidentă pentru creșterea calității vieții la nivelul UAT-ului și îmbunătățirea infrastructurii de bază. În linii generale, proiectul va contribui la îmbunătățirea condițiilor de trai din comună, la implementarea unui mediu de transport ecologic, mai sigur și sănătos pentru populație. Pistele pentru biciclete (și alte vehicule electrice ușoare) pot fi folosite și de bicicliștii ce traversează comuna și vor îmbunătăți siguranța rutieră la nivel local. Fundamentarea necesității dezvoltării infrastructurii de transport verde prin înființarea de piste pentru biciclete și alte vehicule ușoare electrice rezidă din nevoia comunității locale de a dezvolta o infrastructură de transport rezilientă și accesibilă economic tuturor categoriilor sociale, care să ajute la creșterea coeziunii sociale, a nivelului de socializare la nivelul comunei, dar care să reducă și poluarea mediului (reducerea nivelului de CO2 și GES, reducerea nivelului poluării fonice). Astfel prin realizarea investiției, locuitorii comunei vor beneficia de condiții mai bune de viață, un nivel al sănătății mai ridicat, dar și o reducere a costurilor cu combustibil și cheltuielilor medicale prin practicarea mersului pe bicicletă. În linii generale, investiția prezintă o oportunitate de dezvoltare socio-economică locală, de creștere a siguranței în traficul rutier local și de protecție a mediului prin facilitarea mersului pe bicicletă. Oportunitatea investiției UAT Comuna Pișchia ca beneficiar direct pentru sprijinul acordat prin Planul Național de Redresare și Reziliență consideră ca fiind necesară și oportună realizarea pe teritoriul comunei (localitățile Bencecu de Sus și Bencecu de Jos) a obiectivului de investiții <i>Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde - piste pentru biciclete (și alte vehicule electrice ușoare) la nivel local</i>, investiție în infrastructura de transport locală. Oportunitatea investiției rezidă în posibilitatea accesării unor fonduri nerambursabile din PNRR, <i>componenta C10 - Fondul Local, axa I.1 - Mobilitatea urbană durabilă, sub-axa I.1.4 Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde - piste pentru biciclete (și alte vehicule electrice ușoare) la nivel local</i>, implementat de către Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației (MDLPA) pentru dezvoltarea infrastructurii pentru transportul verde, în vederea implementării obiectivelor de țară în materie de infrastructură, dezvoltare durabilă și mediu. MDLPA asigură implementarea Componentei C10 - Fondul local la nivel național, care ajută la decarbonizarea transportului, creșterea eficienței energetice, respectiv dezvoltarea unei mobilități locale durabile, prin extinderea accesului la servicii esențiale pentru toți cetățenii. Unul din obiectivele principale este
--	---

asigurarea cadrului necesar pentru dezvoltarea durabilă a localităților din România prin investiții în infrastructura locală care vor susține reziliența și tranziția verde a zonelor urbane și rurale, precum și reducerea disparităților teritoriale la nivel regional, intra-regional și intra-județean.

Obiectivele generale ale proiectului sunt:

- **Dezvoltarea infrastructurii de transport verde** la nivelul comunei Pișchia.
- **Reducerea emisiilor de CO2 și de GES la nivelul comunei prin folosirea bicicletelor și a altor vehicule electrice ușoare.**
- **Reducerea poluării aerului** prin înlocuirea mașinilor cu combustie internă ca mijloc de transport predominant pentru atenuarea schimbărilor climatice.
- **Îmbunătățirea nivelului de sănătate al locuitorilor** prin folosirea bicicletelor ca mijloc de transport la nivelul comunei.
- **Creșterea siguranței traficului rutier** la nivelul comunei prin folosirea de benzi separate pentru bicicliști.
- **Încurajarea formelor de transport alternativ** prin dezvoltarea unei infrastructuri adecvate pentru deplasarea cu bicicleta și extinderea zonelor pietonale.
- **Creșterea rezilienței comunității locale** în situații de urgență precum pandemii și dezastre naturale, prin folosirea bicicletelor ca opțiuni de transport.
- **Reducerea poluării fonice** la nivelul comunității prin folosirea bicicletelor și a altor vehicule electrice ușoare.
- **Reducerea poluării solului și a apei** prin amenajarea unui spațiu redus ca suprafață pentru infrastructura velo.
- **Reducerea probabilității de a dezvolta depresie** pentru locuitorii UAT-ului, prin creșterea activității fizice generate de folosirea bicicletelor la nivelul comunei.
- **Creșterea nivelului de concentrare a copiilor la școală** prin mersul pe bicicletă.
- **Creșterea coeziunii sociale** folosind deplasarea cu bicicleta ca activitate socială, reunind oamenii și conectând comunitatea locală.
- **Creșterea nivelului de accesibilitate a populației la obiectivele de interes local** prin deplasarea cu bicicleta.

Conform Federației Europene a Bicicliștilor, beneficiile investițiilor în deplasarea cu bicicleta influențează:

1. Economia

- Sectorul producției: Potrivit unei analize a Goldstein Research, industria bicicletelor din Europa se așteaptă să ajungă la aproape 20 miliarde EUR până în 2024 și să crească cu o rată anuală de 5,5% comparative cu piața europeană a autovehiculelor care se preconizează că va crește cu doar circa 1,7% până în anul 2024.
- Turismul: Numărul călătoriilor cicloturistice anuale în UE este estimat la 2,3 miliarde, cu o valoare economică totală de 44 miliarde EUR. Cicloturismul este corelat cu cca. 525.000 de locuri de muncă în UE
- Logistica: Bicicletele cargo au potențialul de a înlocui următoarea pondere a deplasărilor motorizate în zonele urbane:
 - + 23-25% din livrările comerciale în orașe
 - + 50% din deplasările aferente serviciilor comerciale și de întreținere
 - + 77% din deplasările logistice private

		(cumpărături, odihnă, transportul copiilor) - Comerțul: Bicicliștii fac cumpărături locale și sunt clienți mai fideli. - Construcția și întreținerea infrastructurii rutiere: - o Anual, deplasarea cu bicicleta ajută UE să economisească 2,9 miliarde EUR pentru construcția și întreținerea infrastructurii de transport motorizat. - o Se estimează că o pistă pentru biciclete, protejată și de înaltă calitate, costă 0,13 milioane EUR per km, în timp ce o autostradă urbană costă 30,2 milioane EUR per km, adică de 232 de ori mai mult. - Reziliența: Deplasarea cu bicicleta, inclusiv logistica aferentă, face culturile mai reziliente, oferind opțiuni de transport chiar și în situații de urgență precum pandemii, dezastre naturale sau atacuri teroriste. 2. Mediul înconjurător și resursele: - Poluarea aerului este singurul și cel mai mare risc pentru sănătate legat de mediu în Europa, provocând anual în jur de 400.000 de decese premature. - Deplasarea cu bicicleta contribuie la reducerea emisiilor cu peste 16 milioane de tone de CO2 echivalent anual în UE. - Nivelurile actuale de deplasare cu bicicleta în UE corespund unor economii de combustibil de peste 3 miliarde de litri pe an. - Greutatea medie a unei mașini în UE în anul 2017 era de aproape 1400 kg, pe când bicicleta rareori cântărește mai mult de 20 kg sau 1,5% din greutatea unei mașini. Aceasta înseamnă că pentru asamblarea unei biciclete sunt necesare mult mai puține resurse 3. Sănătate: - Deplasarea cu bicicleta previne anual 18 110 decese premature în cele 28 de state membre ale UE, echivalentul unei valori economice de 52 miliarde EUR anual. De asemenea, deplasarea cu bicicleta contribuie la o viață mai sănătoasă, ajutând la prevenirea unui număr mare de boli grave și cronice, de exemplu: boli cardiovasculare, diabet (tip 2), cancer mamar, cancer de colon, osteoporoză. - Angajații care vin cu bicicleta la muncă în mod regulat au în medie cu 1,3 mai puține zile de concediu medical anual. - La un interval de 4 ore după ce au ajuns la școală, nivelurile de concentrare ale copiilor care vin la școală pe jos sau cu bicicleta sunt cu 8% mai mari decât ale copiilor care sunt aduși cu mașina. 4. Beneficiile sociale și satisfacția vieții: - Deplasarea cu bicicleta este o activitate socială. Prin reunirea oamenilor și conectarea cartierelor, deplasarea cu bicicleta oferă potențial pentru interacțiuni sociale îmbunătățite și mai multe schimburi între cartiere. Aceasta poate stabili o legătură între oamenii din diferite medii și clase sociale, îmbunătățind astfel coeziunea societății. - Cheltuielile anuale pentru deținerea și utilizarea unei biciclete se ridică doar la aproximativ 5% sau 10% (în cazul bicicletelor electrice) din cheltuielile pentru deținerea și utilizarea unei mașini. Fiind o opțiune ieftină de transport, deplasarea cu bicicleta poate contribui la îmbunătățirea accesibilității categoriilor sociale defavorizate la locurile
--	--	--

		de muncă și a participării acestora la viața socială. - Bicicleta este foarte eficientă din punct de vedere spațial: timp de o oră, de 7 ori mai multe biciclete decât mașini pot traversa un spațiu de 3,5 m într-un mediu urban. Recomandări specifice de țară pentru axa I.1 Mobilitate urbană durabilă: - (2020) Să direcționeze cu prioritate investițiile către tranziția verde și tranziția digitală (...) - (2019) Să axeze politica economică în materie de investiții (...), pe sectorul energetic cu emisii scăzute de dioxid de carbon și pe eficiența energetică (...), ținând seama de disparitățile regionale. - (2019) Să avanseze finanțarea proiectelor de investiții publice mature ...() pentru a favoriza redresarea economică. Obiectivul acestei investiții este de a crește accesul la soluții de mobilitate durabile și sigure în zonele urbane și rurale. Investiția va îmbunătăți infrastructura de transport, asigurându-și durabilitatea mediului prin construirea de piste de ciclism la nivel local în țară. Investiția se va baza în mod egal pe alinierea obligatorie la STRATEGIA DE DEZVOLTARE LOCALA 2016-2022, asigurând acoperirea cu servicii de mobilitate în zona funcțională și împrejurimi. Investiția constă în realizarea/modernizarea infrastructurii pentru biciclete/mijloace de transport nemotorizate. Prin această măsură se contribuie la limitarea poluării pe raza UAT-ului și la creșterea rezilienței populației, fiind promovat un mod sănătos de transport. De asemenea, prin crearea unor infrastructuri dedicate, se va asigura o creștere a siguranței în trafic, fiind separate fluxurile ciclabile de cele pietonale sau auto. Investiția va crea posibilități pentru noi moduri de transport la nivel local, încurajând astfel utilizarea mijloacelor de transport alternative, nepoluante și benefice sănătății utilizatorilor, contribuind la limitarea congestiilor în trafic, a poluării și la creșterea siguranței în trafic. Oportunitatea investiției rezultă din prisma beneficiilor de mediu, de transport, sociale, economice și de sănătate pe care le va aduce mersul cu bicicleta la nivelul comunei și prin reducerea cheltuielilor cu menținerea infrastructurii de piste de biciclete comparativ cu șosele, respectiv reducerea cheltuielilor cu combustibilul neconsumat și reducerea cheltuielilor de sănătate, prin îmbunătățirea nivelului de sănătate al locuitorilor UAT-ului.
3.	Corelarea cu proiecte deja implementate la nivel local	La nivel de UAT, investiția propusă este corelată cu următoarele proiecte finalizate: - „Centru local de informare turistică; dezvoltarea și marketingul serviciilor turistice legate de turismul rural”, Contract de finanțare nr. C31301115370020/25.11.2011, Programul de finanțare: FEADR Masura 313, finalizat la data de 23.10.2013, scop -construirea unui corp de clădire; înființarea unui centru local de informare turistică; dotarea și utilizarea centrului de informare turistică. - Sistem de colectare și transport deseuri în localitățile Giarmata și Pischia”, Contract de finanțare nr.56033/30.11.2007,Program de finanțare: Phare 2005

		SI Sociala, finalizat la data de 30.09.2008, scop- achizitionarea a doua auto-utilitare pentru transport deseuri, europubele, eurocontainere 1,1 mc, zincate - Îmbunătățirea infrastructurii fizice și a serviciilor de baza în Comuna Pișchia”, Contract de finanțare nr. C322010953700049/11.06.2010, Programul de finanțare: FEADR Măsura 322, finalizat la data de 05.06.2015, scop-lucrări de construcții de drumuri, realizarea unei rețele de canalizare, montarea de camine, executarea trecerilor etanse la peretii caminelor de vizitare si verificarea elementelor prefabricate, lucrari pentru conducte de alimentare cu apa, furnizarea, instalarea si intretinerea bunurilor supuse achizitiei, furnizarea, instalarea si intretinerea bunurilor supuse achizitiei; - Modernizare strazi in comuna Pischia, judetul Timis", Contract de finantare: nr. 2364/03.06.2016, Program de finantare: PNDL Subprogramul "Modernizarea satului romanesc, proiect finalizat, scop- lucrari de modernizare drumuri Implementarea acestor proiecte a ajutat la dezvoltarea locală a UAT-ului, respectiv la reducerea disparităților economice și sociale. Proiectul propus, împreună cu proiectele finalizate vor solidifica coeziunea teritorială prin asigurarea unor servicii administrative mai bune pentru cetățeni, respectiv o infrastructură velo care vor contribui la dezvoltarea durabilă a UAT, reducerea consumului de combustibili fosili și reducerea nivelului de CO2 eliberat în atmosferă. Aceste proiecte contribuie la creșterea calității vieții în comunitatea locală și în linii generale, proiectul va contribui la îmbunătățirea condițiilor de trai din UAT, la împiedicarea fenomenului de depopulare a UAT-ului și un mai bun nivel de trai. Proiectul propus, respectiv proiectele finalizate sunt corelate cu STRATEGIA DE DEZVOLTARE LOCALA 2016-2022, aprobată prin HCL nr. 24/22.04.2016.
4.	Corelarea cu proiecte în curs de implementare de la nivel local	La nivel de UAT, investiția propusă este corelată cu următoarele proiecte din surse locale, naționale și fonduri europene în curs de implementare: - Construirea unei gradinite in localitatea Pischia si a unei gradinite in localitatea Bencecu de Sus, comuna Pischia, judetul Timis, PNDR, proiect in derulare, scop- lucrari de construire, achizitie echipamente cu montaj echipa-mente fara montaj si dotari - Reabilitarea si dotarea caminelor culturale din localitatile Pischia, Bencecu de Sus, Bencecu de Jos si Murani, comuna Pischia, judetul Timis", PNDR, proiect in derulare, scop- lucrari de construire, achizitie echipa-mente cu montaj echipamente fara montaj si dotari - Modernizare strazi in comuna Pischia, judetul Timis, PNDR, proiect in derulare - in curs de finalizare, scop- lucrari de modernizare drumuri Împreună, implementarea acestor proiecte va ajuta la dezvoltarea locală a UAT-ului, respectiv la reducerea disparităților economice și sociale, și vor solidifica coeziunea teritorială prin asigurarea

		unor servicii administrative mai bune pentru cetățeni, respectiv o infrastructură velo care vor contribui la dezvoltarea durabilă a UAT, reducerea consumului de combustibili fosili și reducerea nivelului de CO2 eliberat în atmosferă. Aceste proiecte contribuie la creșterea calității vieții în comunitatea locală și în linii generale, proiectul va contribui la îmbunătățirea condițiilor de trai din UAT, la împiedicarea fenomenului de depopulare a UAT-ului și un mai bun nivel de trai. Proiectul propus, respectiv proiectele finalizate sunt corelate cu STRATEGIA DE DEZVOLTARE LOCALA 2021-2027, aprobată prin HCL nr. 24/22.04.2016.
5.	Corelarea cu celelalte proiecte pentru care se aplică la finanțare	La nivel de UAT, pe lângă investiția propusă, s-a depus o cerere de finanțare pentru proiectul Modernizare strazi în comuna Pișchia și Înființare rețea apă uzată în satele Murani, Bencecu de Sus și Bencecu de Jos, prin programul de finanțare Anghel Saligny. Împreună, implementarea acestor proiecte va ajuta la dezvoltarea locală a UAT-ului, respectiv la reducerea disparităților economice și sociale, și vor solidifica coeziunea teritorială prin asigurarea unor servicii administrative mai bune pentru cetățeni, respectiv o infrastructură velo care vor contribui la dezvoltarea durabilă a UAT, reducerea consumului de combustibili fosili și reducerea nivelului de CO2 eliberat în atmosferă. Aceste proiecte contribuie la creșterea calității vieții în comunitatea locală și în linii generale, proiectul va contribui la îmbunătățirea condițiilor de trai din UAT, la împiedicarea fenomenului de depopulare a UAT-ului și un mai bun nivel de trai. Proiectul propus, respectiv proiectele finalizate sunt corelate cu Strategia de dezvoltare locala a comunei, aprobată.
6.	Efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investiții	Prin această investiție se contribuie la limitarea poluării din UAT și la creșterea rezilienței populației, fiind promovat un mod sănătos de transport. De asemenea, prin crearea unor infrastructuri dedicate, se va asigura o creștere a siguranței în trafic, fiind separate fluxurile ciclabile de cele pietonale sau auto. Investiția va impacta într-un mod pozitiv și sănătos viața de zi cu zi a celor 3.051 locuitori (conform recensământului din 2011), de la nivelul comunei. Utilizarea bicicletelor ca mijloc de transport este benefică social, din punct de vedere al integrării și armoniei, atenuând percepția discrepantelor și inegalității (între șofer și neșofer, posesor de vehicul foarte scump și foarte ieftin, între cine conduce și cine e doar pasager etc.), facilitând mobilitatea și a celor dezavantajați, promovând un contact mai efektiv între oameni, facilitând interacțiunea și incluziunea socială, dialogul și relațiile interumane într-o măsură mult mai mare decât în cazul deplasării cu autoturisme. Bicicleta este un mijloc de transport relativ ieftin, accesibil practic aproape oricui și ca achiziționare și ca întreținere, mai ales în comparație cu un autoturism, iar costurile pentru realizarea și întreținerea infrastructurilor specifice sunt mult mai reduse decât pentru alte forme de transport, realizând deci și importante economii la bugetele publice. Bicicletele sunt un mijloc de transport ecologic, care nu emite

noxe si nu produce zgomot, fiind totodată foarte eficiente energetic, având ciclu de viață potențial lung, neconținând componente toxice sau greu reciclabile si consumând relativ puține resurse la producere, întreținere si dezafectare.

Bicicleta este un vehicul sănătos, întreținând condiția fizica, combătând sedentarismul si contribuind la menținerea stării de sănătate a utilizatorilor si la sănătatea publica în general, reducând semnificativ riscul de boli cardiovasculare si de obezitate, dar indirect si de cancer si alte afecțiuni, si ne reprezentând totodată riscuri pentru sănătatea utilizatorilor si pentru terți daca este corect utilizata.

Prin această investiție, următoarele obiective locale vor fi legate între ele prin pista pentru biciclete avand o lungime de 2,00 km, pentru a facilita accesul locuitorilor la ele, respectiv:

- **Obiectivul 1:** *Statia de alimentare și tratare apa*, deservește locuitorilor pentru alimentarea cu apa;
- **Obiectivul 2:** *Izvorul de apa Bencecu de Jos* deservește locuitorilor pentru alimentarea cu apa;
- **Obiectivul 3:** *Locul de joaca - Bencecu de Jos*, deservește locuitorilor pentru desfasurarea activitatilor de agrement;
- **Obiectivul 4:** *Caminul cultural - Bencecu de Jos*, deservește locuitorilor pentru desfasurarea activitatilor social-culturale;
- **Obiectivul 5:** *Traseul cicloturistic Col du Bencec aflat între localitatile Bencecu de Jos si Bencecu de Sus*, care deservește locuitorilor pentru a asigura legatura între cele 2 localitati, dar este si foarte cunoscut în randul cicliștilor și alergătorilor, fiind inclus în trasee de antrenament și concursuri datorită caracteristicilor sale topografice.
- **Obiectivul 6:** *Terenul sintetic de sport Bencecu de Jos*, deservește locuitorilor si tinerilor din comuna pentru desfasurarea activitatilor sportive;
- **Obiectivul 7:** *Biserica Sfântul Ioan Botezatorul - Bencecu de Sus*, deservește locuitorilor pentru desfasurarea activitatilor religioase;

Ciclismul are un impact pozitiv semnificativ și asupra mediului:

- În comparație cu mașinile și autobuzele, ciclul de viață al unei biciclete are o amprentă minimă de carbon;
- Îmbunătățește semnificativ calitatea aerului: trecerea de la mașină la bicicletă reduce poluarea cu oxizi de azot cu 65% per kilometru parcurs;
- Îmbunătățește calitatea spațiului public: parcarile de mașini pot fi transformate în piste de bicicletă și locuri de joacă cu spații verzi;
- Este silențios și ajută la reducerea poluării fonice generate de trafic.

Mersul pe bicicletă are multiple beneficii asupra sănătății:

- Poate prelungi speranța de viață cu între 3 și 14 luni;
- Mersul pe bicicletă 30 de minute în fiecare zi este echivalentul nivelului recomandat de activitate fizică săptămânală;
- Reduce riscul de boli grave și depresie;
- Este un mod eficient de a arde calorii, prevenind obezitatea și reducând cazurile de diabet de tipul II;
- Crește calitatea vieții, fiind asociat cu independență, flexibilitate și conveniență.

		Investiția va crea posibilități pentru noi moduri de transport la nivel local, încurajând astfel utilizarea mijloacelor de transport alternative, nepoluante și benefice sănătății utilizatorilor, contribuind la limitarea congestiilor în trafic, a poluării și la creșterea siguranței în trafic.
7.	Modul de îndeplinire a condițiilor aferente investițiilor	La stadiul de depunere a Cererii de finanțare, proiectul va asigura alinierea infrastructurii propuse cu cerințele ghidului privind infrastructura pentru biciclete, care prevede cerințele generale de calitate a infrastructurii pentru biciclete și trotinete electrice - trasee, parcaje - în vederea asigurării viabilității acesteia. Pista pentru biciclete și zona adiacentă acesteia trebuie să îndeplinească, simultan, următoarele condiții: - În cazul pistelor pentru biciclete amenajate în mediul rural, inclusiv în extravilan, se admite o lățime de minimum 1,0 m pentru pistele cu un singur sens și minimum 2,0 m pentru pistele cu dublu sens. - 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 cazul pistelor amenajate în extravilan, se va asigura un spațiu de siguranță de 0,5 m în lateralele pistei pentru biciclete, iar în cazul celor amenajate în mediul rural se va asigura un spațiu de siguranță de 0,5 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 propus, este aliniat cu STRATEGIA DE DEZVOLTARE LOCALA 2026-2022, aprobată prin HCL nr. 24/22.04.2016. Extras din documentul de planificare aferent: <i>În cadrul Strategiei de Dezvoltare locală sunt prevăzute investiții vizând dezvoltarea structurii pentru utilizatorii de biciclete, de care urmează să beneficieze inclusiv localitățile apartinătoare, orizontul de timp propus pentru realizarea acestora fiind 2016-2022.</i> <i>Aceste precizări se regăsesc în cadrul următoarelor capitole:</i> - Cap. 4. Dezvoltarea infrastructurii rutiere: subcap. 2 <i>Construirea unei rețele de piste de biciclete pe teritoriul comunei Pișchia;</i> Traseul propus pentru pista de biciclete vizează traversarea următoarelor strazi și drumuri de interes local: - Traseul de piste paralel cu Drumul comunal DC62 - BJ -BS care va deservi obiectivele 1-7; Pista va avea o lungime de 2 km cu o lățime a benzii de minim 2 m; Pista din proiect are o lungime continuă de 2.00 km conform măsurătorilor din teren și Notei de fundamentare, și asigură conexiunea următoarelor puncte de interes local:

		- Obiectivul 1: <i>Statia de alimentare și tratare apa</i>, deservește locuitorilor pentru alimentarea cu apă; - Obiectivul 2: <i>Izvorul de apa Bencecu de Jos</i> deservește locuitorilor pentru alimentarea cu apă; - Obiectivul 3: <i>Locul de joacă - Bencecu de Jos</i>, deservește locuitorilor pentru desfasurarea activitatilor de agrement; - Obiectivul 4: <i>Caminul cultural - Bencecu de Jos</i>, deservește locuitorilor pentru desfasurarea activitatilor social-culturale; - Obiectivul 5: <i>Traseul cicloturistic Col du Bencec aflat între localitățile Bencecu de Jos și Bencecu de Sus</i>, care deservește locuitorilor pentru a asigura legătura între cele 2 localități, dar este și foarte cunoscut în rândul cicliștilor și alergătorilor, fiind inclus în trasee de antrenament și concursuri datorită caracteristicilor sale topografice. - Obiectivul 6: <i>Terenul sintetic de sport Bencecu de Jos</i>, deservește locuitorilor și tinerilor din comuna pentru desfasurarea activitatilor sportive; - Obiectivul 7: <i>Biserica Sfântul Ioan Botezătorul - Bencecu de Sus</i>, deservește locuitorilor pentru desfasurarea activitatilor religioase; Suma maximă eligibilă este de 100.000 euro/km, fără TVA, pentru piste pentru biciclete cu o lățime de minim 2 m, conform Ghidului privind infrastructura pentru biciclete.
8.	Descrierea procesului de implementare	Ulterior semnării contractului de finanțare, Beneficiarul va organiza etapele de achiziție pentru serviciile de proiectare SF/DALI, respectiv proiect tehnic, pregătirii documentației pentru avizele necesare (conform Certificat de Urbanism) și servicii de management de proiect. Documentația de achiziții va fi transmisă spre avizare Finanțatorului, conform Ghidului de finanțare. Odată finalizată faza de proiectare, se va trece la achiziția Lucrărilor de construcții conform caietului de sarcini și a devizului general. Contractul de lucrări va cuprinde inclusiv măsuri privind respectarea obligațiilor prevăzute în PNRR pentru implementarea principiului „Do No Significant Harm” (DNSH), respectiv servicii de de dirigenție. Termenul limită de implementare și finalizare a lucrărilor va fi aliniat cu Ghidul privind infrastructura pentru biciclete, respectiv 30 iunie 2026, ori până la o dată actualizată din ghidul actualizat pentru Infrastructura pentru biciclete. În vederea implementării, Beneficiarul va prezenta în termen de 6 luni de la semnarea contractului de finanțare următoarele documente conform Ghidului privind infrastructura pentru biciclete: - Certificat de urbanism pentru dezvoltarea infrastructurii de transport verde - piste pentru biciclete pe raza UAT-ului - Documentația tehnico-economică - SF/DALI (împreună cu devizul general actualizat). SF/DALI se va transmite împreună cu devizul general actualizat, în conformitate cu legislația în vigoare aplicabilă: H.G. nr. 907/2016, cu modificările și completările ulterioare. Solicitantul se va asigura de menționarea în cerințele documentațiilor de achiziție/de proiectare din caietul de sarcini pentru realizarea proiectului tehnic, a măsurilor privind respectarea obligațiilor prevăzute în PNRR pentru implementarea principiului „Do No Significant Harm”

		(DNSH). - Hotărârea de aprobare a indicatorilor tehnico-economici semnată de către reprezentatul legal al UAT. Hotărârea de aprobare a indicatorilor tehnico-economici se va corela cu cea mai recentă documentație (SF/DALI). Anexa la Hotărârea de aprobare va conține detalierea indicatorilor tehnico-economici și a valorilor acestora în conformitate cu documentația tehnico-economică și este asumată de proiectant. În termen de 12 luni de la data intrării în vigoare a contractului de finanțare, Beneficiarul va depune următoarele documente conform Ghidului privind infrastructura pentru biciclete: - Autorizație de construire Infrastructură de transport verde - piste pentru biciclete pe raza UAT-ului - Proiect tehnic și, dacă este cazul, Hotărârea actualizată pentru faza PT. Se va transmite proiectul tehnic, împreună cu devizul general actualizat, în conformitate cu legislația în vigoare aplicabilă. Se va transmite Hotărârea/ decizia (Hotărârile/ Deciziile partenerilor) actualizată pentru faza PT sau cu modificările și completările intervenite la faza PT. - Contractul de lucrări încheiat (inclusiv actele adiționale încheiate), împreună cu devizul general actualizat, cu defalcarea valorii aferente cheltuielilor eligibile din PNRR pe capitole și subcapitole de cheltuieli conform HG nr. 907/2016 și a valorii TVA aferentă acestor tipuri de cheltuieli, inclusiv a cheltuielilor neeligibile și TVA aferent acestora. Contractul de lucrări va cuprinde inclusiv măsuri privind respectarea obligațiilor prevăzute în PNRR pentru implementarea principiului „Do No Significant Harm” (DNSH). Beneficiarul va prezenta, după finalizarea lucrărilor de execuție, procesul-verbal de recepție la terminarea lucrărilor, în termen de maxim 30 de zile de la data întocmirii acestuia.
9.	Alte informații	N/A

NUME SI PRENUME OBREJA ANDREI-RAUL

DATA 22/05/2025

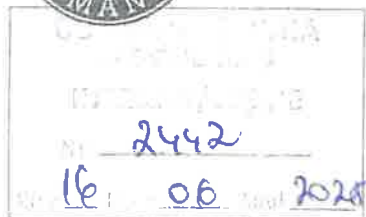
SEMNĂTURA

ANDREI-
RAUL
OBREJA

Digitally signed by
ANDREI-RAUL OBREJA
Date: 2025.05.22
16:44:06 +03'00'



MINISTERUL DEZVOLTĂRII,
LUCRĂRILOR PUBLICE ȘI ADMINISTRAȚIEI



Direcția Generală Implementare
Plan Național de Redresare și Reziliență
Bd. Libertății nr. 16,
Latura Nord, sector 5
București, cod poștal 050706

T: +40 311 302 371
pnrr@mdlpa.gov.ro
www.mdlpa.ro

Nr. 129021/11.06.2025

Către: domnul Andrei-Raul OBREJA, Primar
Primăria Comunei Pișchia, Județul Sălaj

Ref.: solicitare informații privind implementarea contractului de finanțare nr.
141010/13.12.2022 - UAT Comuna Pișchia, Județul Timiș în calitate de beneficiar

Stimate domnule primar,

Având în vedere solicitarea de informații transmisă către Ministerul Dezvoltării,
Lucrărilor Publice și Administrației (MDLPA) și înregistrată cu numărul
129021/11.06.2025, vă comunicăm următoarele:

Am luat act de informarea dumneavoastră privind modificarea amplasamentului
pistei de biciclete, fără afectarea lungimii totale a pistei de biciclete de 2 km. În
acest sens, facem precizarea că se poate dispune modificarea amplasamentului cu
respectarea condițiilor de proiectare prevăzute în cadrul *Ghidului specific privind
Componenta 10 - Fondul local*, cât și a celorlalte condiții specifice investiției
menționate în cadrul adresei transmise privind punctele de interes locale care au
fost identificate și pe care UAT beneficiară și le-a asumat prin justificarea transmisă.
În contextul în care nu se modifică indicatorii proiectului și implicit nici valoarea
totală a contractului, nu este necesară realizarea unui act adițional, însă vă rugăm
să aveți în vedere transmiterea Notei de fundamentare actualizată și aprobată prin
HCL, precum și a extraselor de carte funciară aferente noului amplasament în
platforma pusă la dispoziția beneficiarilor, secțiunea „Documente implementare”,
rubrica „Alte documente”.

Cu stimă,

MINISTRUL DEZVOLTĂRII, LUCRĂRILOR PUBLICE ȘI ADMINISTRAȚIEI,

CSEKE ATTILA

ROMÂNIA

JUDEȚUL TIMIȘ

COMUNA PIȘCHIA

Nr. 2129 din 22.05.2025

Planul Național de Redresare și Reziliență
Componenta C10 - Fondul Local

Anexă la Ghidul specific
Model F

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

<i>Planului Național de Redresare și Reziliență, Componenta 10 - Fondul Local</i>	Titlu apel proiect Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde - piste pentru biciclete (și alte vehicule electrice ușoare) la nivel local/metropolitan
1. Descrierea pe scurt a situației actuale (date statistice, elemente specifice, etc.)	Context Economia României a fost afectată major de pandemie și de restricțiile drastice de mobilitate fizică implementate rapid în scopul limitării extinderii. Sub impactul lor, economia a suferit în trimestrul II din 2020 o severă contracție, recuperată parțial în trimestrele III și IV din 2020, și respectiv în trimestrul I din 2021. Economia României a înregistrat un avans de 6,3% în 2021, grație unei cereri interne solide, însă ritmul de creștere va încetini până la 4,2% în acest an, pentru ca în 2023 să accelereze ușor la 4,5%, conform previziunilor economice de iarnă, publicate de Comisia Europeană (CE). În ultimul trimestru al lui 2021, creșterea economică a încetinit în principal datorită restricțiilor de aprovizionare, a noului val de infecții cu COVID-19 și a relansării puternice a inflației. Invazia Ucrainei de către Rusia în februarie 2022 va influența negativ atât evoluția economiei naționale, cât și cea europeană. Toate aceste provocări macro-economice și sociale, necesită un răspuns ferm din partea autorităților naționale, cât și europene. Pe 27 mai 2020, ca răspuns la criza fără precedent cauzată de pandemia de COVID-19, Comisia Europeană a propus crearea <u>instrumentului temporar de redresare NextGenerationEU</u> și consolidarea fondurilor dedicate anumitor programe în cadrul bugetului UE pe termen lung pentru perioada 2021-2027. <u>NextGenerationEU</u> este un instrument temporar de redresare, în valoare de peste 800 de miliarde EUR, menit să contribuie la repararea daunelor economice și sociale imediate provocate de pandemia de coronavirus. După pandemia de COVID-19, Europa va fi mai verde, mai digitală, mai rezilientă și mai bine pregătită să facă față provocărilor actuale și viitoare. <u>Mecanismul de redresare și reziliență (MRR)</u>: elementul central al instrumentului NextGenerationEU, cu împrumuturi și granturi în valoare de 723,8 miliarde EUR disponibile pentru sprijinirea reformelor și a investițiilor întreprinse de țările UE. Scopul este de a atenua impactul economic și social al pandemiei de COVID-19 și de a face ca economiile și societățile europene să devină mai durabile, mai reziliente și mai bine pregătite pentru provocările și oportunitățile oferite de tranziția către o economie verde și de tranziția digitală. Obiectivul general al Mecanismului de Redresare și Reziliență

(MRR) este să promoveze coeziunea economică, socială și teritorială a Uniunii prin îmbunătățirea rezilienței, a nivelului de pregătire pentru situații de criză, a capacității de adaptare și a potențialului de creștere ale statelor membre, prin atenuarea impactului social și economic al crizei în cauză, în special asupra femeilor, prin contribuția la punerea în aplicare a pilonului european al drepturilor sociale, prin **sprijinirea tranziției verzi**, prin contribuția la realizarea obiectivelor privind clima ale Uniunii pentru 2030 stabilite la articolul 2 punctul 11 din Regulamentul (UE) 2018/1999 și prin respectarea obiectivului UE de realizare a neutralității climatice până în 2050, precum și a tranziției digitale, contribuind astfel la convergența economică și socială ascendentă, restabilind și promovând creșterea durabilă și integrarea economiilor Uniunii, încurajând crearea de locuri de muncă de înaltă calitate, contribuind la autonomia strategică a Uniunii alături de o economie deschisă și creând valoare adăugată europeană.

Planul Național de Redresare și Reziliență al României (PNRR) este conceput așa încât să asigure un echilibru optim între prioritățile Uniunii Europene și necesitățile de dezvoltare ale României, în contextul recuperării după criza COVID-19 care a afectat semnificativ țara, așa cum a afectat întreaga Uniune Europeană și întreaga lume.

Obiectivul general al PNRR al României este corelat în mod direct cu Obiectivul general al MRR, așa cum este inclus în Regulamentul 2021/241 al Parlamentului European și al Consiliului, din 12 februarie 2021, art.4. Prin PNRR, obiectivul general al României este dezvoltarea României prin realizarea unor programe și proiecte esențiale, care să sprijine reziliența, nivelul de pregătire pentru situații de criză, capacitatea de adaptare și potențialul de creștere, prin reforme majore și investiții cheie cu fonduri din Mecanismul de Redresare și Reziliență.

Conform Raportului de Țară întocmit de către Comisia Europeană (CE) în anul 2019, una din recomandările principale este ca România să *axeze politica economică în materie de investiții pe sectorul energetic cu emisii scăzute de dioxid de carbon și pe eficiența energetică, pe infrastructura de mediu și pe inovare, ținând seama de disparitățile regionale.*

Reformele și investițiile din **Pilonul 4 - Coeziune socială și teritorială**, ar trebui să contribuie la combaterea sărăciei și a șomajului pentru ca economiile statelor membre să se redreseze, fără a lăsa pe nimeni în urmă. Reformele și investițiile respective ar trebui să conducă la crearea de locuri de muncă stabile și de înaltă calitate, la **incluziunea și integrarea grupurilor defavorizate** și să permită consolidarea dialogului social, a **infrastructurii** și a serviciilor, precum și a sistemelor de protecție și **bunăstare socială**.

Provocări semnificative se remarcă în economia României, dincolo de aspectele majore de sistem, în ceea ce privește dezvoltarea locală. Afectate semnificativ de pandemie, UAT-urile din România au o scădere semnificativă a veniturilor proprii. Această situație duce la o reducere semnificativă a investițiilor în domenii cum ar fi educația, sănătatea și infrastructura locală. Nivelul cheltuielilor pentru investiții la nivelul UAT-urilor este redus (15-20% din bugetul local înainte de pandemie) și este în mare măsură finanțat din fonduri europene. Prin urmare, este nevoie de o injecție de

	capital pentru a continua investițiile în infrastructura locală și pentru a crește astfel reziliența localităților în perioada de redresare economică. Ținând cont că într-o perioadă de criză economică, veniturile locale sunt și mai reduse, este nevoie de suport financiar suplimentar pentru asigurarea bunăstării populației și garantarea unor servicii publice de calitate în perioada imediat următoare, cu accent pe tranziția verde și digitală. Componenta C10 - Fondul local ajută la decarbonizarea transportului, creșterea eficienței energetice, respectiv dezvoltarea unei mobilități locale durabile, prin extinderea accesului la servicii esențiale pentru toți cetățenii. Unul din obiectivele principale este asigurarea cadrului necesar pentru dezvoltarea durabilă a localităților din România prin investiții în infrastructura locală care vor susține reziliența și tranziția verde a zonelor urbane și rurale, precum și reducerea disparităților teritoriale la nivel regional, intra-regional și intra-județean. Axă specifică de investiții este axa II.4 Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde - infrastructurii pentru biciclete la nivel local/metropolitan. Conform Raportului de Țară întocmit de către Comisia Europeană (CE) în 2020, consecințele socio-economice ale pandemiei de COVID-19 se vor resimți, în mod inegal, în diferitele regiuni ale României din cauza decalajelor semnificative în materie de investiții și de productivitate a forței de muncă și a profilurilor de specializare diferite. Acest lucru implică un risc considerabil de adâncire a disparităților regionale în România, inversând tendința observată de reducere ușoară a disparităților dintre București-Ilfov și restul regiunilor sau dintre zonele urbane și cele rurale. Combinată cu riscul perturbării temporare a procesului de convergență între statele membre, situația actuală impune adoptarea unor răspunsuri specifice în materie de politică. În contextul epidemiei de COVID-19, este foarte probabil ca provocările existente să se accentueze, pe fondul creșterii rapide a șomajului și a inactivității. Disparitățile regionale mari și productivitatea scăzută a anumitor sectoare au un impact negativ asupra creșterii durabile pe termen lung. Administrațiile locale sunt motoarele care facilitează prestarea serviciilor publice, dezvoltarea economică și investițiile în infrastructură. Totuși, închiderea companiilor, pierderea locurilor de muncă și alte efecte economice au atras un declin al veniturilor fiscale pe durata crizei, punând presiuni financiare majore pe numeroase administrații locale. Conform estimărilor, administrațiile locale ar putea înregistra, în medie, pierderi de venituri de 15-25% în 2021, cele mai afectate fiind orașele cu baze economice mai puțin diversificate și localitățile rurale. Afectate semnificativ de pandemie, UAT-urile din România au o scădere semnificativă a veniturilor proprii. Această situație duce la o reducere semnificativă a investițiilor în domenii cum ar fi educația, sănătatea și infrastructura locală. Nivelul cheltuielilor pentru investiții la nivelul UAT-urilor este redus (15-20% din bugetul local înainte de pandemie) și este în mare măsură finanțat din fonduri europene. Prin urmare, este nevoie de o injecție de capital pentru a continua investițiile în infrastructura locală și pentru a crește reziliența localităților în perioada de redresare economică.
--	---

	De asemenea, este necesar ca în localitățile din România să fie efectuate investiții în infrastructura locală, pentru a adapta localitățile la noile condiții de siguranță și pentru a contracara tendințele nesustenabile generate de pandemie, respectiv izolare, segregare, inclusiv utilizarea autoturismelor personale în detrimentul transportului public. Mecanismele eficiente de coordonare între autoritățile naționale și locale sunt esențiale. Trebuie să fie consolidate sistemele locale și să fie construită capacitatea reprezentanților locali pentru a gestiona răspunsul la provocările ivite (de la sănătate la economie și protecție socială). Investițiile în infrastructura locală vor fi esențiale pentru adaptarea orașelor și comunelor la noile condiții, asigurându-se astfel, reziliența pe termen lung a localităților. Dezvoltarea urbană și rurală reprezintă factori cheie pentru îndeplinirea obiectivului propus de creștere a rezilienței localităților urbane și rurale la provocările generate de crizele economice și sociale de la nivel global. Problemele și provocările sus-menționate se adaugă celor cu care orașele și comunele se confruntau în ultimii ani, după cum urmează: Din perspectiva mobilității urbane și rurale durabile, un factor important pentru creșterea bruscă a emisiilor de GES în sectorul transporturilor urbane și rurale este creșterea motorizării private. Deși sub media la nivelul UE, proprietatea de mașini a crescut constant în ultimii 20 de ani, ajungând la 261 de mașini la 1.000 de locuitori în 2018 (media la nivelul UE se situează la 505 mașini la 1.000 de locuitori). Mai mult, există încă vehicule care circulă în orașe care sunt vechi și se caracterizează prin consum ineficient de combustibil. Acest lucru afectează negativ emisiile de GES și calitatea generală a aerului. De fapt, în 2017, România a importat 520.000 de vehicule la mâna a doua care nu respectă reglementările de mediu de la nivelul UE. Între 2011 și 2017, numărul autoturismelor <i>second-hand</i> înmatriculate a crescut cu 450%. În consecință, în 2019, peste 74% din toate autoturismele înmatriculate în România erau mai vechi de 10 ani, corespunzând standardelor de emisii Euro 4, 3, 2, 1 sau 0. Un factor suplimentar care contribuie la această situație este inexistența unui cadru legal pentru adoptarea de zone cu emisii zero în municipii și orașe. De asemenea, din cauza lipsei infrastructurii pentru biciclete, aceasta nu a putut deveni un mijloc de transport utilitar utilizat de către cetățeni. Dezvoltarea rurală: Zonele rurale ocupă 87% din teritoriul național, iar populația rurală totalizează 8 959 096 persoane sau 46% din populația României. Din punct de vedere al tipologiei DEGURBA (tipologia urban-rural elaborată de către EUROSTAT), regiunile predominant rurale ocupă aproape 60% din teritoriu. Localitățile rurale pot fi clasificate în mai multe categorii: localități rurale ce se află în zonele urbane funcționale, ce trebuie să gestioneze externalitățile nucleelor urbane, localități rurale ce se află în zona de susținere a zonelor urbane, și zonele profund rurale, ce se află la o distanță mai mare de 30 minute de zonele urbane și implicit de serviciile și dotările de bază. În aceste ultime două categorii, schimbările înregistrate la nivelul populației rurale în ultimele două decenii, evidențiate prin evoluția negativă a principalilor indicatori demografici, au generat un dezechilibru demografic pronunțat, care se manifestă prin îmbătrânirea
--	--

	populației, scăderea natalității și a fertilității, prin creșterea mortalității, dar și prin explozia migrației externe, având ca efect negativ principal depopularea zonelor rurale. Aceste tendințe sunt și mai accentuate în zonele profund rurale. Lipsa unei intervenții concentrate în aceste zone va accentua în viitor declinul demografic, economic și social. De altfel, dacă tendințele actuale se păstrează, în 2050 populația rurală din România va ajunge la numai 6 milioane de locuitori. În contextul îmbătrânirii demografice și a dinamicii economice actuale, scăderea populației rurale poate fi considerată naturală, dar în raport cu situația specifică de la nivel național, aceasta are caracterul unei mutații care afectează posibilitățile de dezvoltare viitoare. Studiile realizate pentru fundamentarea Strategiei de dezvoltare teritorială a României (SDTR) și rapoartele privind starea teritoriului arată că sărăcia rurală este de 2,4-3,4 ori mai mare decât sărăcia urbană. Un județ este cu atât mai sărac cu cât județul are o pondere mai ridicată a populației rurale. În mediul rural, vreme îndelungată s-a menținut un mod de viață specific, prin păstrarea identității culturale, a obiceiurilor și a unor tehnici agricole tradiționale, elemente de patrimoniu imaterial care sunt în prezent în pericol de dispariție din cauza migrației tinerilor, venită ca urmare a degradării vieții (infrastructură precară la nivel local). Menținerea civilizației rurale autentice românești ar aduce un plus de valoare pentru activități economice precum agroturismul, turismul cultural și ecoturismul. La nivel de regiunea de Vest, Infrastructura pentru biciclete este slab dezvoltată, regiunea având 227,68 km de piste, dintre care 180 de km sunt în municipiile reședință Timișoara și Arad. Lipsa facilităților care să permită o deplasare sigură a bicicliștilor este principalul motiv pentru care ponderea acestui mod de deplasare este redus (sub 5%). Alături de mersul pe jos, ciclismul este cel mai "curat" mod de transport din punct de vedere al emisiilor de gaze cu efect de seră și prezintă avantaje pentru mediul înconjurător și sănătate. În Strategia regională pentru Dezvoltare 2021-2027, se menționează ca provocare regională dezvoltarea insuficientă a infrastructurii pentru biciclete și a zonelor pietonale. Răspunsul la această provocare constă în realizarea de investiții destinate siguranței rutiere pentru pietoni și bicicliști, respective dezvoltarea infrastructurii pentru biciclete și a zonelor pietonale și promovarea și încurajarea tipurilor de transport ecologic. La nivel național, legislația care reglementează mersul pe bicicletă a fost modificată pentru a se alinia cu directivele europene: - Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, cu modificările ulterioare. - Ordonanța de Guvern nr. 58/2008 privind organizarea și desfășurarea activității de turism în România (cicloturism), cu modificările ulterioare. - Ordonanța de urgență nr. 43 din 1997 privind regimul drumurilor, cu modificările ulterioare. Conform raportului <i>Beneficiile deplasării cu bicicleta. Deblocarea potențialului lor pentru Europa</i> lansat de Federația Europeană a Bicicliștilor, la momentul anului 2017, beneficiile directe ale mersului cu bicicleta sunt evaluate la 150-155 miliarde euro la
--	--

	nivel european. Principalele beneficii măsurabile sunt: - Vieți mai lungi și mai sănătoase: 73 mld. Euro; - Ciclismul: 44 mld. Euro; - Piața de biciclete: 13,2 mld. Euro; - Reducerea gradului de congestie rutieră: 6,8 mld. Euro; - Mai puține concedii medicale de la locul de muncă: 5 mld. Euro; - Economii de combustibil: 4,0 mld. Euro; - Economisirea costurilor de construcție și întreținere a infrastructurii rutiere pentru vehiculele motorizate: 2,9 mld. Euro; - Reducerea emisiilor de CO₂: 0,6 - 5,6 mld. Euro; - Reducerea poluării aerului: 0,435 mld. Euro; - Reducerea poluării fonice: 0,3 mld. Euro. Investițiile substanțiale în deplasarea cu bicicleta aduc nu doar beneficiile menționate mai sus. Ele reprezintă, de asemenea, un răspuns excelent la provocările specifice cu care se confruntă România. Pentru a arăta modul în care dezvoltarea deplasării cu bicicleta poate contribui la soluționarea problemelor economice și de mediu specifice României, am examinat trei tipuri importante de documente: ➤ Rapoartele de țară din cadrul semestrului european 2020 ➤ Recomandările specifice fiecărei țări din cadrul semestrului european 2020 ➤ Planurile naționale în domeniul energiei și schimbărilor climatice Obligațiile și recomandările incluse în aceste documente au un impact semnificativ asupra structurii cheltuielilor din fondurile UE în statele membre. Principalele concluzii pentru România sunt: - 90% ponderea emisiei de CO₂ și de GES generate de transportul rutier; - Reducerea cu 55% a emisiilor promisă până în 2030 în Planul național în domeniul energiei și schimbărilor climatice; - Rata accidentelor rutiere soldate cu victime în România este dublă față de media UE; - Angajament de reducere a emisiilor de GES prin promovarea metodelor alternative de mobilitate. Recomandări specifice de țară pentru axa I.1 Mobilitate urbană durabilă: - (2020) <i>Să direcționeze cu prioritate investițiile către tranziția verde și tranziția digitală (...)</i> - (2019) <i>Să axeze politica economică în materie de investiții (...), pe sectorul energetic cu emisii scăzute de dioxid de carbon și pe eficiența energetică (...), ținând seama de disparitățile regionale.</i> - (2019) <i>Să avanseze finanțarea proiectelor de investiții publice mature ...() pentru a favoriza redresarea economică.</i> Obiectivul acestei investiții este de a crește accesul la soluții de mobilitate durabile și sigure în zonele urbane și rurale. Investiția va îmbunătăți infrastructura de transport, asigurându-și durabilitatea mediului prin construirea de piste de ciclism la nivel local / metropolitan în țară. Investiția se va baza în mod egal pe alinierea obligatorie la Planul de mobilitate urbană durabilă / Dezvoltarea durabilă integrată / Planul urban general aprobat sau în curs de dezvoltare, asigurând acoperirea cu servicii de mobilitate în zona funcțională și
--	--

		împrejurimi. <i>1.1.4. Mobilitatea urbană verde - asigurarea de piste pentru biciclete și alte vehicule electrice ușoare la nivel local/metropolitan</i> Investiția constă în realizarea infrastructurii pentru biciclete/mijloace de transport nemotorizate, inclusiv pasaje, poduri. Prin această măsură se contribuie la limitarea poluării pe raza comunei și la creșterea rezilienței populației, fiind promovat un mod sănătos de transport. De asemenea, prin crearea unor infrastructuri dedicate, se va asigura o creștere a siguranței în trafic, fiind separate fluxurile ciclabile de cele pietonale sau auto. Investiția va crea posibilități pentru noi moduri de transport la nivel local/metropolitan, încurajând astfel utilizarea mijloacelor de transport alternative, nepoluante și benefice sănătății utilizatorilor, contribuind la limitarea congestiilor în trafic, a poluării și la creșterea siguranței în trafic.
2.	Necesitatea și oportunitatea investiției pentru care se aplică	Necesitatea promovării investiției Următoarele probleme au fost identificate de Comisia Europeană drept principalele obstacole în calea dezvoltării eficiente și durabile a României: ➤ Investițiile insuficiente afectează potențialul economiei de a se apropia de nivelurile din UE. Calitatea și fiabilitatea rețelilor rutiere și feroviare sunt slabe. Investițiile în infrastructuri durabile de transport, de energie și de mediu (pentru deșeuri, ape reziduale și poluarea aerului) sunt insuficiente. ➤ Persistă provocări considerabile în ceea ce privește poluarea aerului, atenuarea schimbărilor climatice și adaptarea la acestea. Se preconizează o creștere a emisiilor de gaze cu efect de seră care nu sunt acoperite de sistemul de comercializare a certificatelor de emisii al UE, ceea ce ar însemna nerespectarea obiectivului fixat pentru 2030. Reducerea emisiilor generate de sectorul transporturilor, al construcțiilor și cel agricol va fi esențială pentru atingerea acestui obiectiv. Investițiile în tehnologiile ecologice și în soluții durabile, precum și asigurarea unei finanțări adecvate vor fi esențiale pentru atingerea obiectivelor urmărite în materie de climă și energie și pentru conturarea unui nou model de creștere. ➤ Starea și fiabilitatea infrastructurii de transport este în continuare slabă, situându-se sub nivelul altor state și sub media UE. ➤ România înregistrează unul dintre cele mai slabe rezultate în materie de siguranță rutieră din UE. În pofida reducerii cu 4% a numărului deceselor începând cu 2017, numărul deceselor la un milion de locuitori în 2018 înregistrat în România era de două ori mai mare decât media UE. Factorii care favorizează acest fenomen sunt infrastructura subdezvoltată, în special pentru pietoni și bicicliști, viteza excesivă și asigurarea slabă a respectării legii. Investițiile în autostrăzi, precum și în lucrările de întreținere și de modernizare a drumurilor existente ar îmbunătăți siguranța. ➤ Mai multe sectoare industriale contribuie în mod semnificativ la emisii. Transporturile, agricultura și industria prelucrătoare

	prezintă o tendință ușor crescătoare. Sectorul transporturilor din România a produs 24,7% din emisiile totale de CO₂ și 16,6% din emisiile de GES în 2017, cu mult sub media UE. În special, transportul rutier a reprezentat peste 90% din totalul emisiilor de CO₂ și de GES din sectorul transportului la nivelul întregii țări. În general, progresele în ceea ce privește investițiile legate de transport au fost evaluate de către Comisia Europeană (CE) ca fiind limitate. În anul 2020, prin raportul de țară, CE i-a recomandat României următoarele: ➤ Să direcționeze cu prioritate investițiile către tranziția ecologică și digitală, în special către transportul durabil, infrastructura de servicii digitale, producția și utilizarea energiei în mod nepoluant și eficient, precum și către infrastructura de mediu. ➤ Criza a evidențiat și mai clar necesitatea acută ca România să relanseze lucrările de infrastructură publică în domenii precum transportul durabil, energia curată și infrastructura de mediu și de servicii digitale. Transportul urban este afectat de organizarea necorespunzătoare a sectorului și de slaba capacitate administrativă a furnizorilor locali. Principalele provocări întâlnite la nivel local sunt: - Investițiile insuficiente și bugetul local de investiții limitat afectează potențialul de dezvoltare economică a comunei. Sunt necesare investiții noi și durabile în infrastructură, care să ajute la creșterea economică locală. - Reducerea emisiilor generate de sectorul transporturilor este esențială pentru atingerea obiectivelor naționale climatice. Este imperativă reducerea emisiilor de CO₂ prin promovarea transportului cu bicicleta la nivelul comunei. - Starea și fiabilitatea infrastructurii de transport este în continuare slabă, situându-se sub nivelul altor localități din regiune și sub media națională. - Infrastructura de transport subdezvoltată, în special pentru pietoni și bicicliști, viteza excesivă și asigurarea slabă a respectării legii contribuie la o siguranță rutieră slabă. - O bună parte din populație este reprezentată de pensionari, lucrători în agricultură și alte categorii defavorizate care nu au o putere de cumpărare ridicată și nu își permit să reînnoiască autovehiculele personale la o perioadă de 5-7 ani. De asemenea, inflația afectează costurile cu combustibil, respectiv cu întreținerea mașinilor și piesele de schimb. - Măsurile luate în pandemie au restrâns mobilitatea cetățenilor și a rezultat o necesitate acută de a implementa soluții de transport alternativ reziliente, care să permită transportul pe raza comunei în situații de urgență ori revenire a pandemiei. - Economia României a fost afectată major de pandemie și de restricțiile drastice de mobilitate fizică implementate rapid în scopul limitării extinderii. Acestea au dus la o creștere a nivelului stresului și reducere a socializării în comună. Prin urmare, transportul cu bicicleta este o măsură care ajută la recuperarea post-pandemie, prin beneficii pozitive pentru sănătate, cum ar fi: reducerea
--	---

	stresului, întărirea sistemului nervos, întărirea sistemului cardiovascular, creșterea tonusului muscular, reducerea în greutate și oportunități mai ridicate de socializare pentru bicicliști. Având în vedere, nevoile menționate la nivelul comunei, necesitatea asigurării infrastructurii pentru transport verde - piste pentru biciclete este evidentă pentru creșterea calității vieții la nivelul UAT-ului și îmbunătățirea infrastructurii de bază. În linii generale, proiectul va contribui la îmbunătățirea condițiilor de trai din comună, la implementarea unui mediu de transport ecologic, mai sigur și sănătos pentru populație. Pistele pentru biciclete (și alte vehicule electrice ușoare) pot fi folosite și de bicicliștii ce traversează comuna și vor îmbunătăți siguranța rutieră la nivel local. Fundamentarea necesității dezvoltării infrastructurii de transport verde prin înființarea de piste pentru biciclete și alte vehicule ușoare electrice rezidă din nevoia comunității locale de a dezvolta o infrastructură de transport rezilientă și accesibilă economic tuturor categoriilor sociale, care să ajute la creșterea coeziunii sociale, a nivelului de socializare la nivelul comunei, dar care să reducă și poluarea mediului (reducerea nivelului de CO2 și GES, reducerea nivelului poluării fonice). Astfel prin realizarea investiției, locuitorii comunei vor beneficia de condiții mai bune de viață, un nivel al sănătății mai ridicat, dar și o reducere a costurilor cu combustibil și cheltuielilor medicale prin practicarea mersului pe bicicletă. În linii generale, investiția prezintă o oportunitate de dezvoltare socio-economică locală, de creștere a siguranței în traficul rutier local și de protecție a mediului prin facilitarea mersului pe bicicletă. Oportunitatea investiției UAT Comuna Pișchia ca beneficiar direct pentru sprijinul acordat prin Planul Național de Redresare și Reziliență consideră ca fiind necesară și oportună realizarea pe teritoriul comunei (localitățile Bencecu de Sus și Bencecu de Jos) a obiectivului de investiții <i>Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde - piste pentru biciclete (și alte vehicule electrice ușoare) la nivel local</i>, investiție în infrastructura de transport locală. Oportunitatea investiției rezidă în posibilitatea accesării unor fonduri nerambursabile din PNRR, <i>componenta C10 - Fondul Local, axa 1.1 - Mobilitatea urbană durabilă, sub-axa 1.1.4 Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde - piste pentru biciclete (și alte vehicule electrice ușoare) la nivel local</i>, implementat de către Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației (MDLPA) pentru dezvoltarea infrastructurii pentru transportul verde, în vederea implementării obiectivelor de țară în materie de infrastructură, dezvoltare durabilă și mediu. MDLPA asigură implementarea Componentei C10 - Fondul local la nivel național, care ajută la decarbonizarea transportului, creșterea eficienței energetice, respectiv dezvoltarea unei mobilități locale durabile, prin extinderea accesului la servicii esențiale pentru toți cetățenii. Unul din obiectivele principale este
--	--

asigurarea cadrului necesar pentru dezvoltarea durabilă a localităților din România prin investiții în infrastructura locală care vor susține reziliența și tranziția verde a zonelor urbane și rurale, precum și reducerea disparităților teritoriale la nivel regional, intra-regional și intra-județean.

Obiectivele generale ale proiectului sunt:

- **Dezvoltarea infrastructurii de transport verde** la nivelul comunei Pișchia.
- **Reducerea emisiilor de CO2 și de GES la nivelul comunei prin folosirea bicicletelor și a altor vehicule electrice ușoare.**
- **Reducerea poluării aerului** prin înlocuirea mașinilor cu combustie internă ca mijloc de transport predominant pentru atenuarea schimbărilor climatice.
- **Îmbunătățirea nivelului de sănătate al locuitorilor prin folosirea bicicletelor ca mijloc de transport la nivelul comunei.**
- **Creșterea siguranței traficului rutier** la nivelul comunei prin folosirea de benzi separate pentru bicicliști.
- **Încurajarea formelor de transport alternativ** prin dezvoltarea unei infrastructuri adecvate pentru deplasarea cu bicicleta și extinderea zonelor pietonale.
- **Creșterea rezilienței comunității locale** în situații de urgență precum pandemii și dezastre naturale, prin folosirea bicicletelor ca opțiuni de transport.
- **Reducerea poluării fonice** la nivelul comunității prin folosirea bicicletelor și a altor vehicule electrice ușoare.
- **Reducerea poluării solului și a apei** prin amenajarea unui spațiu redus ca suprafață pentru infrastructura velo.
- **Reducerea probabilității de a dezvolta depresie** pentru locuitorii UAT-ului, prin creșterea activității fizice generate de folosirea bicicletelor la nivelul comunei.
- **Creșterea nivelului de concentrare a copiilor la școală** prin mersul pe bicicletă.
- **Creșterea coeziunii sociale** folosind deplasarea cu bicicleta ca activitate socială, reunind oamenii și conectând comunitatea locală.
- **Creșterea nivelului de accesibilitate a populației la obiectivele de interes local** prin deplasarea cu bicicleta.

Conform Federației Europene a Bicicliștilor, beneficiile investițiilor în deplasarea cu bicicleta influențează:

1. Economia

- Sectorul producției: Potrivit unei analize a Goldstein Research, industria bicicletelor din Europa se așteaptă să ajungă la aproape 20 miliarde EUR până în 2024 și să crească cu o rată anuală de 5,5% comparative cu piața europeană a autovehiculelor care se preconizează că va crește cu doar circa 1,7% până în anul 2024.
- Turismul: Numărul călătoriilor cicloturistice anuale în UE este estimat la 2,3 miliarde, cu o valoare economică totală de 44 miliarde EUR. Cicloturismul este corelat cu cca. 525.000 de locuri de muncă în UE
- Logistica: Bicicletele cargo au potențialul de a înlocui următoarea pondere a deplasărilor motorizate în zonele urbane:
 - + 23-25% din livrările comerciale în orașe
 - + 50% din deplasările aferente serviciilor comerciale și de întreținere
 - + 77% din deplasările logistice private

	(cumpărături, odihnă, transportul copiilor) - Comerțul: Bicicliștii fac cumpărături locale și sunt clienți mai fideli. - Construcția și întreținerea infrastructurii rutiere: - o Anual, deplasarea cu bicicleta ajută UE să economisească 2,9 miliarde EUR pentru construcția și întreținerea infrastructurii de transport motorizat. - o Se estimează că o pistă pentru biciclete, protejată și de înaltă calitate, costă 0,13 milioane EUR per km, în timp ce o autostradă urbană costă 30,2 milioane EUR per km, adică de 232 de ori mai mult. - Reziliența: Deplasarea cu bicicleta, inclusiv logistica aferentă, face culturile mai reziliente, oferind opțiuni de transport chiar și în situații de urgență precum pandemii, dezastre naturale sau atacuri teroriste. 2. Mediul înconjurător și resursele: - Poluarea aerului este singurul și cel mai mare risc pentru sănătate legat de mediu în Europa, provocând anual în jur de 400.000 de decese premature. - Deplasarea cu bicicleta contribuie la reducerea emisiilor cu peste 16 milioane de tone de CO2 echivalent anual în UE. - Nivelurile actuale de deplasare cu bicicleta în UE corespund unor economii de combustibil de peste 3 miliarde de litri pe an. - Greutatea medie a unei mașini în UE în anul 2017 era de aproape 1400 kg, pe când bicicleta rareori cântărește mai mult de 20 kg sau 1,5% din greutatea unei mașini. Aceasta înseamnă că pentru asamblarea unei biciclete sunt necesare mult mai puține resurse 3. Sănătate: - Deplasarea cu bicicleta previne anual 18 110 decese premature în cele 28 de state membre ale UE, echivalentul unei valori economice de 52 miliarde EUR anual. De asemenea, deplasarea cu bicicleta contribuie la o viață mai sănătoasă, ajutând la prevenirea unui număr mare de boli grave și cronice, de exemplu: boli cardiovasculare, diabet (tip 2), cancer mamar, cancer de colon, osteoporoză. - Angajații care vin cu bicicleta la muncă în mod regulat au în medie cu 1,3 mai puține zile de concediu medical anual. - La un interval de 4 ore după ce au ajuns la școală, nivelurile de concentrare ale copiilor care vin la școală pe jos sau cu bicicleta sunt cu 8% mai mari decât ale copiilor care sunt aduși cu mașina. 4. Beneficiile sociale și satisfacția vieții: - Deplasarea cu bicicleta este o activitate socială. Prin reunirea oamenilor și conectarea cartierelor, deplasarea cu bicicleta oferă potențial pentru interacțiuni sociale îmbunătățite și mai multe schimburi între cartiere. Aceasta poate stabili o legătură între oamenii din diferite medii și clase sociale, îmbunătățind astfel coeziunea societății. - Cheltuielile anuale pentru deținerea și utilizarea unei biciclete se ridică doar la aproximativ 5% sau 10% (în cazul bicicletelor electrice) din cheltuielile pentru deținerea și utilizarea unei mașini. Fiind o opțiune ieftină de transport, deplasarea cu bicicleta poate contribui la îmbunătățirea accesibilității categoriilor sociale defavorizate la locurile
--	--

		de muncă și a participării acestora la viața socială. - Bicicleta este foarte eficientă din punct de vedere spațial: timp de o oră, de 7 ori mai multe biciclete decât mașini pot traversa un spațiu de 3,5 m într-un mediu urban. Recomandări specifice de țară pentru axa I.1 Mobilitate urbană durabilă: - (2020) Să direcționeze cu prioritate investițiile către tranziția verde și tranziția digitală (...) - (2019) Să axeze politica economică în materie de investiții (...), pe sectorul energetic cu emisii scăzute de dioxid de carbon și pe eficiența energetică (...), ținând seama de disparitățile regionale. - (2019) Să avanseze finanțarea proiectelor de investiții publice mature ...() pentru a favoriza redresarea economică. Obiectivul acestei investiții este de a crește accesul la soluții de mobilitate durabile și sigure în zonele urbane și rurale. Investiția va îmbunătăți infrastructura de transport, asigurându-și durabilitatea mediului prin construirea de piste de ciclism la nivel local în țară. Investiția se va baza în mod egal pe alinierea obligatorie la STRATEGIA DE DEZVOLTARE LOCALA 2016-2022, asigurând acoperirea cu servicii de mobilitate în zona funcțională și împrejurimi. Investiția constă în realizarea/modernizarea infrastructurii pentru biciclete/mijloace de transport nemotorizate. Prin această măsură se contribuie la limitarea poluării pe raza UAT-ului și la creșterea rezilienței populației, fiind promovat un mod sănătos de transport. De asemenea, prin crearea unor infrastructuri dedicate, se va asigura o creștere a siguranței în trafic, fiind separate fluxurile ciclabile de cele pietonale sau auto. Investiția va crea posibilități pentru noi moduri de transport la nivel local, încurajând astfel utilizarea mijloacelor de transport alternative, nepoluante și benefice sănătății utilizatorilor, contribuind la limitarea congestiilor în trafic, a poluării și la creșterea siguranței în trafic. Oportunitatea investiției rezultă din prisma beneficiilor de mediu, de transport, sociale, economice și de sănătate pe care le va aduce mersul cu bicicleta la nivelul comunei și prin reducerea cheltuielilor cu menținerea infrastructurii de piste de biciclete comparativ cu șosele, respectiv reducerea cheltuielilor cu combustibilul neconsumat și reducerea cheltuielilor de sănătate, prin îmbunătățirea nivelului de sănătate al locuitorilor UAT-ului.
3.	Corelarea cu proiecte deja implementate la nivel local	La nivel de UAT, investiția propusă este corelată cu următoarele proiecte finalizate: - „Centru local de informare turistică; dezvoltarea și marketingul serviciilor turistice legate de turismul rural”, Contract de finanțare nr. C31301115370020/25.11.2011, Programul de finanțare: FEADR Masura 313, finalizat la data de 23.10.2013, scop -construirea unui corp de clădire; înființarea unui centru local de informare turistică; dotarea și utilizarea centrului de informare turistică. - Sistem de colectare și transport deseuri în localitățile Giarmata și Pischia”, Contract de finanțare nr.56033/30.11.2007, Program de finanțare: Phare 2005

		SI Sociala, finalizat la data de 30.09.2008, scop-achizitionarea a doua auto-utilitare pentru transport deseuri, europubele, eurocontainere 1,1 mc, zincate - Îmbunătățirea infrastructurii fizice și a serviciilor de baza în Comuna Pișchia", Contract de finanțare nr. C322010953700049/11.06.2010, Programul de finanțare: FEADR Măsura 322, finalizat la data de 05.06.2015, scop-lucrări de construcții de drumuri, realizarea unei rețele de canalizare, montarea de camine, executarea trecerilor etanse la peretii caminelor de vizitare si verificarea elementelor prefabricate, lucrari pentru conducte de alimentare cu apa, furnizarea, instalarea si intretinerea bunurilor supuse achizitiei, furnizarea, instalarea si intretinerea bunurilor supuse achizitiei; - Modernizare strazi în comuna Pischia, judetul Timis", Contract de finantare: nr. 2364/03.06.2016, Program de finantare: PNDL Subprogramul "Modernizarea satului romanesc, proiect finalizat, scop- lucrari de modernizare drumuri Implementarea acestor proiecte a ajutat la dezvoltarea locală a UAT-ului, respectiv la reducerea disparităților economice și sociale. Proiectul propus, împreună cu proiectele finalizate vor solidifica coeziunea teritorială prin asigurarea unor servicii administrative mai bune pentru cetățeni, respectiv o infrastructură velo care vor contribui la dezvoltarea durabilă a UAT, reducerea consumului de combustibili fosili și reducerea nivelului de CO2 eliberat în atmosferă. Aceste proiecte contribuie la creșterea calității vieții în comunitatea locală și în linii generale, proiectul va contribui la îmbunătățirea condițiilor de trai din UAT, la împiedicarea fenomenului de depopulare a UAT-ului și un mai bun nivel de trai. Proiectul propus, respectiv proiectele finalizate sunt corelate cu STRATEGIA DE DEZVOLTARE LOCALA 2016-2022, aprobată prin HCL nr. 24/22.04.2016.
4.	Corelarea cu proiecte în curs de implementare de la nivel local	La nivel de UAT, investiția propusă este corelată cu următoarele proiecte din surse locale, naționale și fonduri europene în curs de implementare: - Construirea unei gradinite in localitatea Pischia si a unei gradinite în localitatea Bencecu de Sus, comuna Pischia, judetul Timis, PNDR, proiect in derulare, scop- lucrari de construire, achizitie echipamente cu montaj echipa-mente fara montaj si dotari - Reabilitarea si dotarea caminelor culturale din localitatile Pischia, Bencecu de Sus, Bencecu de Jos si Murani, comuna Pischia, judetul Timis", PNDR, proiect in derulare, scop- lucrari de construire, achizitie echipa-mente cu montaj echipamente fara montaj si dotari - Modernizare strazi in comuna Pischia, judetul Timis, PNDR, proiect in derulare - in curs de finalizare, scop- lucrari de modernizare drumuri Împreună, implementarea acestor proiecte va ajuta la dezvoltarea locală a UAT-ului, respectiv la reducerea disparităților economice și sociale, și vor solidifica coeziunea teritorială prin asigurarea

		unor servicii administrative mai bune pentru cetățeni, respectiv o infrastructură velo care vor contribui la dezvoltarea durabilă a UAT, reducerea consumului de combustibili fosili și reducerea nivelului de CO2 eliberat în atmosferă. Aceste proiecte contribuie la creșterea calității vieții în comunitatea locală și în linii generale, proiectul va contribui la îmbunătățirea condițiilor de trai din UAT, la împiedicarea fenomenului de depopulare a UAT-ului și un mai bun nivel de trai. Proiectul propus, respectiv proiectele finalizate sunt corelate cu STRATEGIA DE DEZVOLTARE LOCALA 2021-2027, aprobată prin HCL nr. 24/22.04.2016.
5.	Corelarea cu celelalte proiecte pentru care se aplică la finanțare	La nivel de UAT, pe lângă investiția propusă, s-a depus o cerere de finanțare pentru proiectul Modernizare strazi în comuna Pișchia și înființare rețea apă uzată în satele Murani, Bencecu de Sus și Bencecu de Jos, prin programul de finanțare Anghel Saligny. Împreună, implementarea acestor proiecte va ajuta la dezvoltarea locală a UAT-ului, respectiv la reducerea disparităților economice și sociale, și vor solidifica coeziunea teritorială prin asigurarea unor servicii administrative mai bune pentru cetățeni, respectiv o infrastructură velo care vor contribui la dezvoltarea durabilă a UAT, reducerea consumului de combustibili fosili și reducerea nivelului de CO2 eliberat în atmosferă. Aceste proiecte contribuie la creșterea calității vieții în comunitatea locală și în linii generale, proiectul va contribui la îmbunătățirea condițiilor de trai din UAT, la împiedicarea fenomenului de depopulare a UAT-ului și un mai bun nivel de trai. Proiectul propus, respectiv proiectele finalizate sunt corelate cu Strategia de dezvoltare locală a comunei, aprobată.
6.	Efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investiții	Prin această investiție se contribuie la limitarea poluării din UAT și la creșterea rezilienței populației, fiind promovat un mod sănătos de transport. De asemenea, prin crearea unor infrastructuri dedicate, se va asigura o creștere a siguranței în trafic, fiind separate fluxurile ciclabile de cele pietonale sau auto. Investiția va impacta într-un mod pozitiv și sănătos viața de zi cu zi a celor 3.051 locuitori (conform recensământului din 2011), de la nivelul comunei. Utilizarea bicicletelor ca mijloc de transport este benefică social, din punct de vedere al integrării și armoniei, atenuând percepția discrepantelor și inegalității (între șofer și neșofer, posesor de vehicul foarte scump și foarte ieftin, între cine conduce și cine e doar pasager etc.), facilitând mobilitatea și a celor dezavantajați, promovând un contact mai efektiv între oameni, facilitând interacțiunea și incluziunea socială, dialogul și relațiile interumane într-o măsură mult mai mare decât în cazul deplasării cu autoturisme. Bicicleta este un mijloc de transport relativ ieftin, accesibil practic aproape oricui și ca achiziționare și ca întreținere, mai ales în comparație cu un autoturism, iar costurile pentru realizarea și întreținerea infrastructurilor specifice sunt mult mai reduse decât pentru alte forme de transport, realizând deci și importante economii la bugetele publice. Bicicletele sunt un mijloc de transport ecologic, care nu emite

	noxe si nu produce zgomot, fiind totodată foarte eficiente energetic, având ciclu de viață potențial lung, neconținând componente toxice sau greu reciclabile si consumând relativ puține resurse la producere, întreținere si dezafectare. Bicicleta este un vehicul sănătos, întreținând condiția fizica, combătând sedentarismul si contribuind la menținerea stării de sănătate a utilizatorilor si la sănătatea publica în general, reducând semnificativ riscul de boli cardiovasculare si de obezitate, dar indirect si de cancer si alte afecțiuni, si neprezentând totodată riscuri pentru sănătatea utilizatorilor si pentru terți daca este corect utilizata. Prin această investiție, următoarele obiective locale vor fi legate între ele prin pista pentru biciclete avand o lungime de 2,00 km, pentru a facilita accesul locuitorilor la ele, respectiv: - Obiectivul 1: <i>Statia de alimentare și tratare apa</i>, deservește locuitorilor pentru alimentarea cu apa; - Obiectivul 2: <i>Izvorul de apa Bencecu de Jos</i> deservește locuitorilor pentru alimentarea cu apa; - Obiectivul 3: <i>Locul de joaca - Bencecu de Jos</i>, deservește locuitorilor pentru desfasurarea activitatilor de agrement; - Obiectivul 4: <i>Caminul cultural - Bencecu de Jos</i>, deservește locuitorilor pentru desfasurarea activitatilor social-culturale; - Obiectivul 5: <i>Traseul cicloturistic Col du Bencec aflat între localitatile Bencecu de Jos si Bencecu de Sus</i>, care deservește locuitorilor pentru a asigura legatura între cele 2 localitati, dar este si foarte cunoscut în randul cicliștilor și alergătorilor, fiind inclus în trasee de antrenament și concursuri datorită caracteristicilor sale topografice. - Obiectivul 6: <i>Terenul sintetic de sport Bencecu de Jos</i>, deservește locuitorilor si tinerilor din comuna pentru desfasurarea activitatilor sportive; - Obiectivul 7: <i>Biserica Sfântul Ioan Botezatorul - Bencecu de Sus</i>, deservește locuitorilor pentru desfasurarea activitatilor religioase; Ciclismul are un impact pozitiv semnificativ și asupra mediului: • În comparație cu mașinile și autobuzele, ciclul de viață al unei biciclete are o amprentă minimă de carbon; • Îmbunătățește semnificativ calitatea aerului: trecerea de la mașină la bicicletă reduce poluarea cu oxizi de azot cu 65% per kilometru parcurs; • Îmbunătățește calitatea spațiului public: parcarile de mașini pot fi transformate în piste de bicicletă și locuri de joacă cu spații verzi; • Este silențios și ajută la reducerea poluării fonice generate de trafic. Mersul pe bicicletă are multiple beneficii asupra sănătății: • Poate prelungi speranța de viață cu între 3 și 14 luni; • Mersul pe bicicletă 30 de minute în fiecare zi este echivalentul nivelului recomandat de activitate fizică săptămânală; • Reduce riscul de boli grave și depresie; • Este un mod eficient de a arde calorii, prevenind obezitatea și reducând cazurile de diabet de tipul II; • Crește calitatea vieții, fiind asociat cu independență, flexibilitate și conveniență.
--	--

		Investiția va crea posibilități pentru noi moduri de transport la nivel local, încurajând astfel utilizarea mijloacelor de transport alternative, nepoluante și benefice sănătății utilizatorilor, contribuind la limitarea congestiilor în trafic, a poluării și la creșterea siguranței în trafic.
7.	Modul de îndeplinire a condițiilor aferente investițiilor	La stadiul de depunere a Cererii de finanțare, proiectul va asigura alinierea infrastructurii propuse cu cerințele ghidului privind infrastructura pentru biciclete, care prevede cerințele generale de calitate a infrastructurii pentru biciclete și trotinete electrice - trasee, parcaje - în vederea asigurării viabilității acestora. Pista pentru biciclete și zona adiacentă acestora trebuie să îndeplinească, simultan, următoarele condiții: - În cazul pistelor pentru biciclete amenajate în mediul rural, inclusiv în extravilan, se admite o lățime de minimum 1,0 m pentru piste cu un singur sens și minimum 2,0 m pentru piste cu dublu sens. - 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 cazul pistelor amenajate în extravilan, se va asigura un spațiu de siguranță de 0,5 m în lateralele pistei pentru biciclete, iar în cazul celor amenajate în mediul rural se va asigura un spațiu de siguranță de 0,5 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 propus, este aliniat cu STRATEGIA DE DEZVOLTARE LOCALA 2026-2022, aprobată prin HCL nr. 24/22.04.2016. Extras din documentul de planificare aferent: <i>În cadrul Strategiei de Dezvoltare locală sunt prevăzute investiții vizând dezvoltarea structurii pentru utilizatorii de biciclete, de care urmează să beneficieze inclusiv localitățile aparținătoare, orizontul de timp propus pentru realizarea acestora fiind 2016-2022.</i> <i>Aceste precizări se regăsesc în cadrul următoarelor capitole:</i> - Cap. 4. Dezvoltarea infrastructurii rutiere: subcap. 2 <i>Construirea unei rețele de piste de biciclete pe teritoriul comunei Pișchia;</i> Traseul propus pentru pista de biciclete vizează traversarea următoarelor străzi și drumuri de interes local: - Traseul de piste paralel cu Drumul comunal DC62 - BJ -BS care va deservi obiectivele 1-7; Pista va avea o lungime de 2 km cu o lățime a benzii de minim 2 m; Pista din proiect are o lungime continuă de 2.00 km conform măsurătorilor din teren și Notei de fundamentare, și asigură conexiunea următoarelor puncte de interes local:

		- Obiectivul 1: <i>Statia de alimentare și tratare apa</i>, deservește locuitorilor pentru alimentarea cu apă; - Obiectivul 2: <i>Izvorul de apa Bencecu de Jos</i> deservește locuitorilor pentru alimentarea cu apă; - Obiectivul 3: <i>Locul de joacă - Bencecu de Jos</i>, deservește locuitorilor pentru desfasurarea activitatilor de agrement; - Obiectivul 4: <i>Caminul cultural - Bencecu de Jos</i>, deservește locuitorilor pentru desfasurarea activitatilor social-culturale; - Obiectivul 5: <i>Traseul cicloturistic Col du Bencec aflat între localitatile Bencecu de Jos si Bencecu de Sus</i>, care deservește locuitorilor pentru a asigura legatura între cele 2 localitati, dar este si foarte cunoscut în randul cicliștilor și alergătorilor, fiind inclus în trasee de antrenament și concursuri datorită caracteristicilor sale topografice. - Obiectivul 6: <i>Terenul sintetic de sport Bencecu de Jos</i>, deservește locuitorilor si tinerilor din comuna pentru desfasurarea activitatilor sportive; - Obiectivul 7: <i>Biserica Sfântul Ioan Botezatorul - Bencecu de Sus</i>, deservește locuitorilor pentru desfasurarea activitatilor religioase; Suma maximă eligibilă este de 100.000 euro/km, fără TVA, pentru piste pentru biciclete cu o lățime de minim 2 m, conform Ghidului privind infrastructura pentru biciclete.
8.	Descrierea procesului de implementare	Ulterior semnării contractului de finanțare, Beneficiarul va organiza etapele de achiziție pentru serviciile de proiectare SF/DALI, respectiv proiect tehnic, pregătirii documentației pentru avizele necesare (conform Certificat de Urbanism) și servicii de management de proiect. Documentația de achiziții va fi transmisă spre avizare Finanțatorului, conform Ghidului de finanțare. Odată finalizată faza de proiectare, se va trece la achiziția Lucrărilor de construcții conform caietului de sarcini și a devizului general. Contractul de lucrări va cuprinde inclusiv măsuri privind respectarea obligațiilor prevăzute în PNRR pentru implementarea principiului „Do No Significant Harm” (DNSH), respectiv servicii de de dirigenție. Termenul limită de implementare și finalizare a lucrărilor va fi aliniat cu Ghidul privind infrastructura pentru biciclete, respectiv 30 iunie 2026, ori până la o dată actualizată din ghidul actualizat pentru Infrastructura pentru biciclete. În vederea implementării, Beneficiarul va prezenta în termen de 6 luni de la semnarea contractului de finanțare următoarele documente conform Ghidului privind infrastructura pentru biciclete: - Certificat de urbanism pentru dezvoltarea infrastructurii de transport verde - piste pentru biciclete pe raza UAT-ului - Documentația tehnico-economică - SF/DALI (împreună cu devizul general actualizat). SF/DALI se va transmite împreună cu devizul general actualizat, în conformitate cu legislația în vigoare aplicabilă: H.G. nr. 907/2016, cu modificările și completările ulterioare. Solicitantul se va asigura de menționarea în cerințele documentațiilor de achiziție/de proiectare din caietul de sarcini pentru realizarea proiectului tehnic, a măsurilor privind respectarea obligațiilor prevăzute în PNRR pentru implementarea principiului „Do No Significant Harm”

		(DNSH). - Hotărârea de aprobare a indicatorilor tehnico-economici semnată de către reprezentatul legal al UAT. Hotărârea de aprobare a indicatorilor tehnico-economici se va corela cu cea mai recentă documentație (SF/DALI). Anexa la Hotărârea de aprobare va conține detalierea indicatorilor tehnico-economici și a valorilor acestora în conformitate cu documentația tehnico-economică și este asumată de proiectant. În termen de 12 luni de la data intrării în vigoare a contractului de finanțare, Beneficiarul va depune următoarele documente conform Ghidului privind infrastructura pentru biciclete: - Autorizație de construire Infrastructură de transport verde - piste pentru biciclete pe raza UAT-ului - Proiect tehnic și, dacă este cazul, Hotărârea actualizată pentru faza PT. Se va transmite proiectul tehnic, împreună cu devizul general actualizat, în conformitate cu legislația în vigoare aplicabilă. Se va transmite Hotărârea/ decizia (Hotărârile/ Deciziile partenerilor) actualizată pentru faza PT sau cu modificările și completările intervenite la faza PT. - Contractul de lucrări încheiat (inclusiv actele adiționale încheiate), împreună cu devizul general actualizat, cu defalcarea valorii aferente cheltuielilor eligibile din PNRR pe capitole și subcapitole de cheltuieli conform HG nr. 907/2016 și a valorii TVA aferentă acestor tipuri de cheltuieli, inclusiv a cheltuielilor neeligibile și TVA aferent acestora. Contractul de lucrări va cuprinde inclusiv măsuri privind respectarea obligațiilor prevăzute în PNRR pentru implementarea principiului „Do No Significant Harm” (DNSH). Beneficiarul va prezenta, după finalizarea lucrărilor de execuție, procesul-verbal de recepție la terminarea lucrărilor, în termen de maxim 30 de zile de la data întocmirii acestuia.
9.	Alte informații	N/A

NUME SI PRENUME OBREJA ANDREI-RAUL

DATA 22/05/2025

SEMNĂTURA

ANDREI-
RAUL
OBREJA

Digitally signed by
ANDREI-RAUL OBREJA
Date: 2025.05.22
16:44:06 +03'00'



RAPORT DE SPECIALITATE

nr. 2464/17.06.2025

**privind aprobarea Notei de fundamentare a investiției aferente proiectului cu titlul
“Dezvoltarea infrastructurii de transport verde – Piste pentru biciclete în Comuna
Pișchia, județul Timiș”**

Subsemnatul, Guran Nicolae-Lucian, consilier juridic în cadrul compartimentului juridic și de achiziții publice al Primăriei comunei Pișchia,

Urmare a Referatului de aprobare la expunerea de motive a d-lui Obreja Andrei-Raul, Primarul Comunei Pișchia, Județul Timiș, înregistrat sub nr. 2463/17.06.2025,

Având în vedere:

- Nota de fundamentare nr.2129/22.05.2025 a d-lui Obreja Andrei-Raul, Primarul Comunei Pișchia;

- Adresa nr. 129021/11.06.2025 transmisă de Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației, Direcția Generală Implementare Plan Național de Redresare și Reziliență;

În conformitate cu prevederile:

- Legii nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare și ale Legii nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare;

- Hotărârea Guvernului nr. 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice;

- Ghidului Specific - Condiții de accesare a fondurilor europene aferente PNRR în cadrul apelurilor de proiecte PNRR/2022/C10, secțiunea “Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – piste pentru biciclete (și alte vehicule electrice ușoare) la nivel local/metropolitan” și anexele la acesta;

În temeiul prevederilor art. 129 alin.(2) lit. ”b”, art. 139 alin. (3) lit. ”d” și art. 196 alin. (1) lit. ”a” din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare;

Precizez că sunt întrunite condițiile de legalitate pentru adoptarea unei hotărâri prin care:

Art.1. Se aprobă nota de fundamentare a investiției “Dezvoltarea infrastructurii de transport verde – Piste pentru biciclete în Comuna Pișchia , județul Timiș”, conform Anexei la prezenta hotărâre.

Art.2. Cu ducerea la îndeplinire a prezentei hotărâri se încredințează Primarul Comunei Pișchia prin compartimentele de specialitate.

Întocmit,

Guran Nicolae-Lucian



CONSILIUL LOCAL PIȘCHIA



REFERAT DE APROBARE

nr. 2463/17.06.2025

**privind aprobarea Notei de fundamentare a investiției aferente proiectului cu titlul
“Dezvoltarea infrastructurii de transport verde – Piste pentru biciclete în Comuna
Pișchia, județul Timiș”**

Subsemnatul, Obreja Andrei-Raul, Primarul Comunei Pișchia, Județul Timiș,
Având în vedere:

- Nota de fundamentare nr.2129/22.05.2025 a d-lui Obreja Andrei-Raul, Primarul Comunei Pișchia;
 - Adresa nr. 129021/11.06.2025 transmisă de Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației, Direcția Generală Implementare Plan Național de Redresare și Reziliență;
În conformitate cu prevederile:
 - Legii nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare și ale Legii nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare;
 - Hotărârea Guvernului nr. 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice;
 - Ghidului Specific - Condiții de accesare a fondurilor europene aferente PNRR în cadrul apelurilor de proiecte PNRR/2022/C10, secțiunea ”Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – piste pentru biciclete (și alte vehicule electrice ușoare) la nivel local/metropolitan” și anexele la acesta;
- În temeiul prevederilor art. 129 alin.(2) lit. ”b”, art. 139 alin. (3) lit. ”d” și art. 196 alin. (1) lit. ”a” din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare;
ținând cont de faptul că obiectivul de investiție este întârziat, solicit adoptarea în regim de urgență a unei hotărâri prin care:

Art.1. Se aprobă nota de fundamentare nr.2129/22.05.2025 a investiției “Dezvoltarea infrastructurii de transport verde – Piste pentru biciclete în Comuna Pișchia , județul Timiș”, conform Anexei la prezenta hotărâre.

Art.2. Cu ducerea la îndeplinire a prezentei hotărâri se încredințează Primarul Comunei Pișchia prin compartimentele de specialitate.

Art.3. Prezenta hotărâre se comunică:

- Instituției Prefectului Județului Timiș;
- Primarului comunei Pișchia;
- Celor interesați, prin afișare la sediul primăriei și publicare pe site-ul instituției.

Inițiator,

Primar, Obreja Andrei-Raul