



ROMÂNIA
JUDEȚUL MUREȘ
CONSILIUL LOCAL MUNICIPAL TÂRGU MUREȘ

HOTĂRÂREA nr. 94

din 28 martie 2019

privind **actualizarea indicatorilor tehnico-economici aferenți** - conform anexei nr.1, inclusiv anexa nr.2 privind descrierea investiției, pentru proiectul: „*Transformarea străzilor cu circulație pietonală intensă-zona Clinicilor în trasee mai prietenoase față de pietoni și bicicliști*”, propus a se finanța prin POR 2014-2020, Axa prioritară 4, Prioritate de investiții 4.e, Obiectiv Specific 4.1 Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședința de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbana

Consiliul Local al Municipiului Târgu Mureș, întrunit în ședința ordinară de lucru,

Văzând Expunerea de motive nr.19534/2071 din 25.03.2019, prezentată prin Administrația Domeniului Public, privind aprobarea actualizării indicatorilor tehnico-economici conform anexei nr.1, inclusiv anexa nr.2 privind descrierea investiției, pentru proiectul: „*Transformarea străzilor cu circulație pietonală intensă-zona Clinicilor în trasee mai prietenoase față de pietoni și bicicliști*”, propus a se finanța prin POR 2014-2020, Axa prioritară 4, Prioritate de investiții 4.e, Obiectiv Specific 4.1 Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședința de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbana

Având în vedere HCL nr. 356/29.11.2018 prin care au fost aprobați indicatorii tehnico – economici în urma elaborării Studiului de Fezabilitate și a Devizului General pentru obiectivul mai sus menționat,

În conformitate cu prevederile art.71 alin. (1), (2) și art. 66 pct. 1 din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.114/2018 privind instituirea unor măsuri în domeniul investițiilor publice și a unor măsuri fiscal bugetare și art. 7 alin 2, litera „c” din instrucțiunea nr.2/2018 privind ajustarea prețului contractului de achiziție publică, emis de Ministerul Finanțelor Publice - Agenția Națională pentru Achiziții Publice

În temeiul art. 36 alin. (1), alin.(4), lit. „a” și „d”, art. 45 alin. (2), și art.115 alin (1) lit. „b” din Legea nr. 215/2001, privind administrația publică locală, republicată cu modificările și completările ulterioare

H o t ă r ă ș t e :

Art. 1. Se aprobă, **actualizarea indicatorilor tehnico-economici** aferenți - conform anexei nr.1, inclusiv anexa nr.2 privind descrierea investiției, pentru proiectul „*Transformarea străzilor cu circulație pietonală intensă-zona Clinicilor în trasee mai prietenoase față de pietoni și bicicliști*”, proiect propus spre finanțare prin Programul Operațional Regional 2014-2020, Axa prioritară 4, Prioritate de investiții 4.e, Obiectiv Specific 4.1 Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședința de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană.

Art. 2. Cu aducere la îndeplinire a prevederilor prezentei hotărâri se încredințează Executivul Municipiului Târgu Mureș, prin Administrația Domeniului Public , Direcția Proiecte cu finanțare internațională, resurse umane, relații cu publicul și logistică și Direcția Economică.

Art. 3. În conformitate cu prevederile art.19 alin.(1), lit. „e”, din Legea nr. 340/2004, republicată, privind instituția prefectului și art. 3 alin.(1) din Legea nr. 554/2004, Legea contenciosului administrativ, prezenta Hotărâre se înaintează Prefectului Județului Mureș pentru exercitarea controlului de legalitate.

Contrasemnează,
p. Secretarul Municipiului Târgu Mureș
director executiv D. J.C.A.A.P.L
Buculei Dianora Monica

Președinte de ședință
Bakos Levente Attila

INDICATORI TEHNICO- ECONOMICI:

a) indicatori maximali, respectiv valoarea totală a obiectivului de investiții, exprimată în lei, cu TVA și, respectiv, fără TVA, din care construcții-montaj (C+M), în conformitate cu devizul general;

Valoare totală a investiției:

- **13.790.388,42** lei inclusiv TVA, echivalent **3.014.687,92** euro, (la curs 1 euro = 4.5744 lei)

din care C+M, **7.859.187,71** lei inclusiv TVA, echivalent **1.718.080,56** euro

b) indicatori minimali, respectiv indicatori de performanță - elemente fizice/capacități fizice care să indice atingerea țintei obiectivului de investiții - și, după caz, calitativi, în conformitate cu standardele, normativele și reglementările tehnice în vigoare;

Capacități fizice:

| <i>Indicatori tehnici</i> | <i>UM</i> | <i>Capacități</i> |
|---|------------------|--------------------------|
| <i>Lungime traseu alei pietonale</i> | m | 1898,00 |
| <i>Lungime traseu piste biciclete</i> | m | 1413,50 |
| <i>Suprafața alei pietonale modernizate</i> | m ² | 3967,9 |
| <i>Suprafața piste biciclete construite</i> | m ² | 2982,89 |
| <i>Lungime partajata velo/alei</i> | m | 128,5 |
| <i>Stații de închiriere biciclete</i> | Buc | 3 |
| <i>Stâlpi de andocare</i> | Buc | 192 |
| <i>Biciclete (electrice)</i> | Buc | 30 |
| <i>Biciclete (tracțiune normala)</i> | Buc | 90 |
| <i>Arbori maturi plantați, cu grad ridicat retenție CO₂</i> | Buc | 190 |
| <i>Spațiu verde amenajat</i> | mp | 1160 |
| <i>Bănci (montate pe traseul pietonal)</i> | Buc | 42 |
| <i>Coșuri de gunoi (montate pe traseul pietonal)</i> | Buc | 30 |
| <i>Rasteluri biciclete (montate pe traseul velo)</i> | Buc | 50 |
| <i>Stâlpi iluminat traseu pietonal si velo</i> | Buc | 85 |
| <i>Camere supraveghere video (CCTv)</i> | Buc | 12 |

c) indicatori financiari, socioeconomici, de impact, de rezultat/operare, stabiliți în funcție de specificul și ținta fiecărui obiectiv de investiții;
Tabelul următor prezintă indicatorii de impact aferenți implementării proiectului, în conformitate cu datele prelucrate în cadrul Studiului de trafic.

| Categorie | Indicator | Primul an de implementare a proiectului (anul de bază 2018) | Primul an de după finalizarea implementării proiectului - anul 2023 | Ultimul an al perioadei de durabilitate a contractului de finanțare - anul 2027 |
|--|---|---|---|---|
| Scenariul "fără proiect" | | | | |
| Persoane care utilizează transportul public, modurile nemotorizate și autoturismele | | | | |
| Transport nemotorizat | Număr bicicliști pe coridorul studiat, valoare medie pe ora de vârf | 12 | 12 | 12 |
| Transport nemotorizat | Număr pietoni pe coridorul studiat, valoare medie pe ora de vârf | 242 | 242 | 242 |
| Transportul public | Număr mediu de calatori pe zi, la nivelul coridorului | 140 | 148 | 157 |
| Transport privat | Total veh*km(autoturisme), pe an, la nivelul coridorului | 10.263.216 | 10.557.552 | 13.443.488 |
| Efectele asupra mediului | Emisii GES, tone pe an, la nivelul coridorului | 1.553 | 1.356 | 1.548 |
| Scenariul "cu proiect" | | | | |
| Persoane care utilizează transportul public, modurile nemotorizate și autoturismele | | | | |
| Transport nemotorizat | Număr bicicliști pe coridorul studiat, valoare medie pe ora de vârf | 12 | 17 | 21 |
| Transport nemotorizat | Număr pietoni pe coridorul studiat, valoare medie pe ora de vârf | 242 | 291 | 296 |
| Transportul public | Număr mediu de calatori pe zi, la nivelul coridorului | 140 | 156 | 169 |
| Transport privat | Total veh*km(autoturisme), pe an, la nivelul coridorului | 10.263.216 | 10.221.168 | 12.929.760 |
| Efectele asupra mediului | Emisii GES, tone pe an, la nivelul coridorului | 1.553 | 1.313 | 1.489 |
| Variația Fără Proiect - Cu Proiect | | | | |
| Persoane care utilizează transportul public, modurile nemotorizate și autoturismele | | | | |
| Transport nemotorizat | Număr bicicliști pe coridorul studiat, valoare medie pe ora de vârf | | 41,66% | 75,00% |
| Transport nemotorizat | Număr pietoni pe coridorul studiat, valoare medie pe ora de vârf | | 20,24% | 22,31% |
| Transportul public | Număr mediu de calatori pe zi, la nivelul coridorului | | 5,40% | 7,64% |
| Transport privat | Total veh*km(autoturisme), pe an, la nivelul coridorului | | -3,18% | -3.82% |
| Efectele asupra mediului | Emisii GES, tone pe an, la nivelul coridorului | | -3,17% | -3,8% |

Implementarea proiectului va conduce la următoarele rezultate:

- Creșterea numărului de bicicliști cu 41,66% la nivelul primului an de după finalizarea implementării proiectului (2023), respectiv cu 75% la nivelul ultimului an al perioadei de durabilitate a contractului de finanțare (2027)
- Creșterea numărului de pietoni cu 20,24% la nivelul primului an de după finalizarea implementării proiectului (2023), respectiv cu 22,331% la nivelul ultimului an al perioadei de durabilitate a contractului de finanțare (2027)

- Creșterea numărului de pasageri transport public cu 5,4% la nivelul primului an de după finalizarea implementării proiectului (estimat 2023), respectiv cu 7,64% la nivelul ultimului an al perioadei de durabilitate a contractului de finanțare (estimat 2027)
- Reducerea traficului de autoturisme personal cu 3,18% la nivelul primului an de după finalizarea implementării proiectului (2023), respectiv cu 3,82% la nivelul ultimului an al perioadei de durabilitate a contractului de finanțare (estimat 2027)
- Reducerea cantității de emisii GES cu 3,17% la nivelul primului an de după finalizarea implementării proiectului (2023), respectiv cu 3,2% la nivelul ultimului an al perioadei de durabilitate a contractului de finanțare (estimat 2026).

Analiza datelor incluse în studiul de trafic a ilustrat faptul că reducerea de emisii echivalent CO₂ de la nivelul ariei de studiu a proiectului se bazează inclusiv pe o creștere a cotei modale a modurilor nemotorizate (velo și pietonal), dar și a transportului public de călători. Conform rezultatelor, activitățile proiectului nu generează o creștere a emisiilor de echivalent CO₂ din transport în afara ariei de studiu.

Conform rezultatelor, măsurile/ activitățile propuse a fi realizate prin proiect nu vor determina o creștere a deplasărilor aferente transportului privat cu autoturismele și, implicit, nicio înrăutățire a condițiilor de trafic în afara ariei de studiu, și de asemenea nicio creștere a emisiilor de CO₂ pe toată perioada de durabilitate a contractului de finanțare.

d) durata estimată de execuție a obiectivului de investiții, exprimată în luni.

Durata de execuție estimată pentru obiectivul de investiție este de 30 luni.

**PROIECTANT GENERAL
S.C. FIP CONSULTING SRL**

DESCRIEREA INVESTIȚIE:

Prin prin crearea/modernizarea/extinderea unei rețele coerente de piste/trasee pentru biciclete, dar și prin crearea/modernizarea unor trasee/spații pietonale sau predominant pietonale confortabile pentru pietoni, se pot asigura condițiile pentru realizarea unui transfer sustenabil al unei părți din cota modală a transportului privat cu autoturisme (în creștere în România), către moduri de deplasare durabile, precum utilizarea bicicletei ca mijloc de deplasare și mersul pe jos. În acest mod, se pot diminua semnificativ traficul rutier cu autoturisme și emisiile de echivalent CO₂ în municipii.

Investiția "*Transformarea străzilor cu circulație pietonală intensă-zona Clinicilor în trasee mai prietenoase față de pietoni și bicicliști*" se aliniază cu obiectivele și activitățile sprijinite prin Programul Operațional Regional 2014-2020, Axa prioritară 4: Sprijinirea dezvoltării urbane durabile, Prioritatea de investiții 4e: Promovarea unor strategii cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritorii, în special pentru zonele urbane, inclusiv promovarea mobilității urbane multinodale durabile și a măsurilor de adaptare relevante pentru atenuare.

Prin Programul Operațional Regional 2014 – 2020, în cadrul Priorității de investiții 4e, Obiectivul specific 4.1 - REDUCEREA EMISIILOR DE CARBON ÎN MUNICIPIILE REȘEDINȚĂ DE JUDEȚ PRIN INVESTIȚII BAZATE PE PLANURILE DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ, sunt sprijinite acele proiecte care dovedesc că au un impact pozitiv direct asupra reducerii emisiilor de echivalent CO₂, generate de transportul rutier motorizat de la nivelul municipiilor reședință de județ și al zonelor funcționale urbane ale acestora. Punctul de plecare în identificarea acestor proiecte se regăsește în analiza efectuată, direcțiile de acțiune și în măsurile propuse în planurile de mobilitate urbană durabilă (P.M.U.D.) ale municipiilor reședință de județ, conform prevederilor legale.

Proiectul investițional propus este un proiect integrat, conform componentelor definite în Ghidul specific POR 4.1, fiind alcătuit din următoarele componente:

B. Investiții destinate transportului electric și nemotorizat

- ✓ Construirea pistelor/traseelor pentru biciclete - Codul 090, inclusiv modernizarea sistemului de iluminat public aferent rețelei de piste de biciclete și alei pietonale;
- ✓ Crearea sistemelor de închiriere de biciclete("bike-sharing") - Codul 043;
- ✓ Modernizarea/extinderea de zone și trasee pietonale și semi-pietonale - Codul 090, inclusiv amplasarea de mobilier urban (bănci, rasteluri de biciclete, coșuri de gunoi).

C. Alte investiții destinate reducerii emisiilor de CO₂ în zona urbană

- ✓ Crearea/modernizarea/extinderea sistemului de monitorizare video - Codul 044;

✓ Plantarea de aliniamente de arbori și arbuști - Codul 083;

În mod concret, prin proiect se urmărește realizarea unui „inel” de piste de biciclete și alei pietonale în zona Aleii Cornișa și a Parcului Eroilor, în arealul delimitat de străzile Gheorghe Marinescu, Secuilor Martiri, Constantin Roman Vivu.

Din strada Constantin Roman Vivu, din dreptul Grădiniței Manpel, pornește traseul studiat, printr-o succesiune de alei și trepte care se vor moderniza. Se va excava structura existentă (dale de ciment), se va asigura un strat de fundare și se va realiza aleea pietonală cu piatră naturală. Se vor înlocui barele de protecție existente (mana curentă) cu unele noi, optime pentru protejarea pietonilor. Se va moderniza aleea pietonală înspre Aleea Cornișa/Str. Victor Babeș – zona căminelor studențești UMF.

Între zona căminelor UMF (Aleea Cornișa/Str. Victor Babeș) și până la Aleea Cornișa (trepte spre Str. Secuilor Martiri) se propune realizarea unei platforme pietonale-velo, cu o lățime de 4 m, din care, 2m destinați pistei de biciclete în dublu sens, delimitată fizic de aleea pietonală, cu o lățime variabilă, în jurul a 2m, în funcție de spațiul disponibil. De-a lungul acestui traseu se vor monta elemente de mobilier urban (bănci, coșuri, rasteluri de biciclete) și se va amplasa o rețea de iluminat public arhitectural, destinat traseului pietonal și velo. Pentru creșterea siguranței bicicliștilor, dar și a semnalizării adecvate a traseului velo față de traseul pietonal, pista de biciclete se va realiza utilizând un strat de uzură tratat cu material fosforescent. Nu în ultimul rând, această intervenție are și rolul de a stimula utilizarea bicicletelor ca element de mobilitate urbană în zona analizată, întrucât va reprezenta un element de unicatitate și de atracție pentru toți locuitorii orașului și ai cartierului, fiind un element de unicatitate la nivel național. Aleea pietonală va fi acoperită cu piatră naturală.

Se vor moderniza scările (Scara mare), care face legătura între str. Secuilor Martiri și Aleea Cornișa.

În dreptul monumentului Eroilor, pista de biciclete se va marca printr-un strat de 4 cm îmbrăcămintă BA8 rul 50/70 tratat cu material fosforescent, separată de restul aleii pietonale printr-o bordură mică (10x15). De pe platforma monumentului, se va continua traseul coborând pe scările care duc spre parcare auto din dreptul colegiului Marinescu, unde se va amplasa o stație de închiriere biciclete. Scările vor fi modernizate cuprinzând o structură betonată (rampă) pentru tractarea cu ușurință a bicicletelor la urcarea/coborârea scărilor.

Traseul continua cu structura velo-pietonală în jurul liceului Marinescu, modernizând aleea dintre liceu și biserica de lemn Cuvioasa Paraschiva, urmând a se reîntoarce în str. Gheorghe Marinescu (o bretea) și către treptele monumentului (cealaltă bretea).

Se modernizează inclusiv treptele monumentului.

Între treptele monumentului și str. Făget se va dubla aleea pietonală existentă cu spațiul aferent pistei de biciclete. În dreptul parcurii din spatele blocurilor de pe str. Făget va continua traseul pistei de biciclete, la marginea parcurii, în spațiul disponibil până la versant. Se va asigura marcarea traversații pistei de biciclete a str. Secuilor Martiri.

Traseul continua cu pista de biciclete urmărind trotuarul exterior al str. Secuilor Martiri, până în dreptul aleilor care duc către Scara Mare. Pista de biciclete va continua în zona plană dintre versantul Aleii Cornișa și blocurile de pe str. C-tin Roman Vivu (blocurile D2 –D10), urmând a reveni în aleea pietonală din dreptul grădiniței Manpel.

Soluțiile tehnice pentru structurile modernizate:

Trotuare/trepte:

- 10 cm beton C 12/15;
- 3 cm mortar de ciment;
- 6-8 cm pavaj ornamental din piatra naturala.

Pista de biciclete

- 10 cm balast;
- 15 cm balast stabilizat;
- 4 cm îmbrăcămintă BA8 rul 50/70 tratat cu material fosforescent

Sistemul de închiriere automatizata a bicicletelor va fi un sistem clasic, cu stații de andocare alcătuite din mai mulți stâlpi de andocare individuali. Bicicletele care vor alcătui flota propusa spre utilizare sunt atât biciclete cu tracțiune normala, cat si biciclete electrice. Stațiile de biciclete vor fi montate astfel: la începutul traseului velo (intersecția Aleea Cornișa cu Str. Victor Babeș), in dreptul trecerii de pietoni spre clădirea UMF (începutul platoului monumentului Eroilor), parcare auto de lângă colegiul Marinescu.

Se propune realizarea unui sistem de monitorizare video a traficului pietonal si velo, care va fi alcătuit din 12 camere de luat vederi, amplasate de-a lungul traseului. Aceste camere vor comunica prin intermediul unor „access point”-uri către sistemele existente la nivelul administrației publice locale.

Pentru îmbunătățirea calității mediului si reducerea emisiilor GES generate de transportul rutier in zona Clinicilor se propune inclusiv plantarea a 190 de arbori cu grad ridicat de retenție a CO₂, precum si plantarea unor specii floricole perene, in cadrul a 1160 de m² de spațiu verde care se va moderniza.

Mobilierul urban care va fi amplasat pe traseul modernizat va cuprinde 40 de bănci individuale, cu spătar, structura metalica si finisaje din lemn tratat, 2 bănci pentru spatii ample, 30 coșuri de gunoi si 50 de rasteluri pentru biciclete.

Nu in ultimul rând, se propune realizarea unei rețele de iluminat public pentru aleile pietonale si pistele de biciclete, ținând cont de faptul ca mare parte din zona studiata este o zona verde densa, cu vegetație care limitează iluminatul natural. Rețeaua propusa va avea 85 de stâlpi noi, dispuși de-a lungul traseului inelar. Se va evita amplasarea stâlpilor in zona Monumentului Eroilor, pentru a nu afecta aspectul existent al locului.” .