



MUNICIPIUL ROMAN

Piața Roman-Vodă nr. www.primariaroman.ro
Tel. 0233.741.651, 0233.741.119, 0233.740.165, 0233.744.650
Fax. 0233.741.604, E-mail: primaria@primariaroman.ro



Emitent: Serviciul Managementul Proiectelor
Nr. 34062 din 16.05.2022

Anexa nr. 1
la H.C.L. nr. 119 din 17.05.2022

Aprobat,
Primarul Municipiului Roman,
Leonard ACHIRILOAEI

Planul Național de Redresare și Reziliență
Componenta C10 – Fondul Local

Anexă la Ghidul specific
Model F

Notă de fundamentare a proiectului
„Dezvoltarea infrastructurii pentru transportul verde – piste pentru
biciclete în Municipiul Roman”

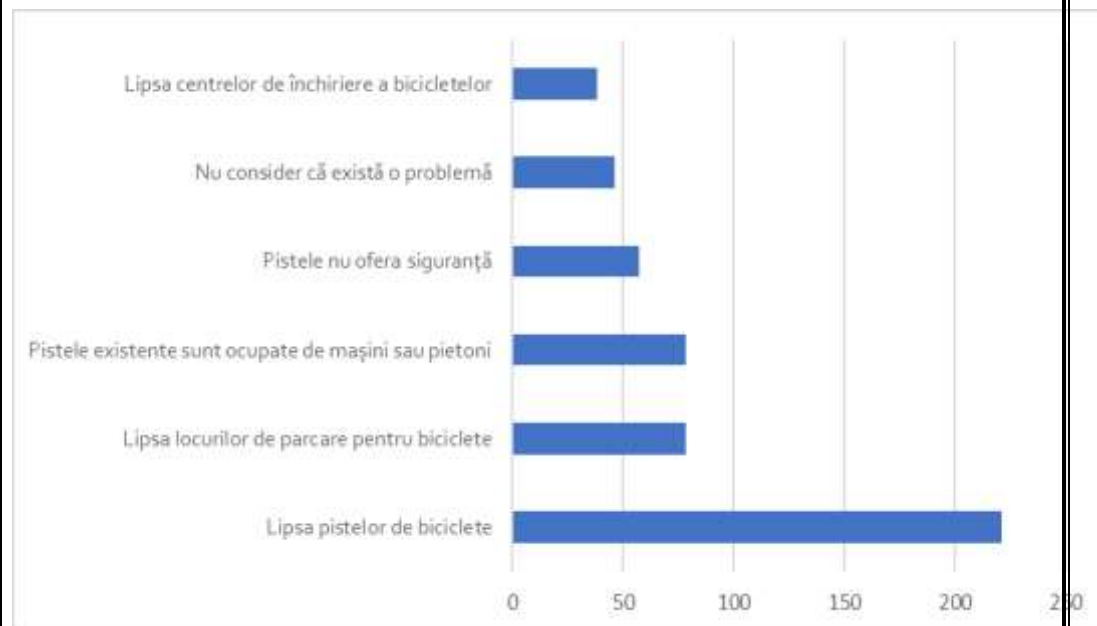
	<i>Planului Național de Redresare și Reziliență, Componenta 10 – Fondul Local</i>	<p style="text-align: center;">Titlu apel proiect</p> <p style="text-align: center;"><i>Investiția I.1 – Mobilitatea urbană durabilă</i></p> <p style="text-align: center;"><i>I.1.4. Asigurarea de piste pentru biciclete și alte vehicule electrice ușoare la nivel local/metropolitan</i></p> <p style="text-align: center;">Dezvoltarea infrastructurii pentru transportul verde – Construire traseu de pistă pentru biciclete în Municipiul Roman</p>
1	Descrierea pe scurt a situației actuale (date statistice, elemente specifice, etc.)	<p>Roman este un municipiu în județul Neamț, Moldova, România. Este situat în partea centrală a podișului Moldovei, în județul Neamț, la confluența râurilor Siret și Moldova. Dacă la recensământul din anul 1992, orașul avea o populație de 80.328 de locuitori, în anul 2011 aceasta a coborât până la 50.713, importantul spor negativ datorându-se migrației interne și celei externe.</p> <p>Conform PATN Secțiunea a IV-a (NUTS 3 la nivel european): Municipiul Roman este o localitate de rang II, cu o populație de 68.136 locuitori, conform Institutului Național de Statistică 2021. Dintre aceștia 32.337 reprezintă populația masculină și 35.899 populația feminină.</p> <p>Orașul este situat în centrul regiunii istorice Moldova, în depresiunea Romanului, la nord de confluența râului Moldova cu Siretul și se află la o distanță de 82 de kilometri de Iași, fosta capitală a Moldovei. Orașul este</p>

străbătut de șoseaua națională DN2 (parte a drumului european E85 care leagă orașul lituanian Klaipeda de nordul Greciei, respectiv orașul Alexandroupolis), care îl leagă spre nord de Suceava și spre sud de Bacău, Focșani, Buzău și București. La Roman, acest drum se intersectează cu șoseaua națională DN15D care îl leagă spre vest de Piatra Neamț și spre est de Vaslui. Tot din DN2, la Roman mai pornesc șoselele județene DJ207B, care îl leagă spre nord de Cordun și Săbăoani (unde se termină tot în DN2); DJ201A, care duce spre nord-est la Tămășeni și mai departe în județul Iași la Răchiteni (unde se termină în DN28); și DJ207A, care duce spre est la Sagna, Băra, Boghicea și mai departe în județul Iași la Sinești și Popești.

În contextul actualizării Planului de Mobilitate Urbană Durabilă a Municipiului Roman a fost realizată o cercetare sociologică privind modurile de transport din municipiu.

Conform rezultatelor acesteia, în Municipiul Roman cota modală pentru folosirea bicicletei ca mijloc principal de deplasare, este de 7%, fiind pe locul patru în topul deplasărilor, după utilizarea automobilului personal, a transportului public și a mersului pe jos.

Pista velo existentă este realizată la nivelul carosabilului, subdimensionată și discontinuă, în consecință, locuitorii nu o consideră o alternativă fiabilă, sigură și rapidă pentru a se deplasa la nivel local.



Principala problemă care afectează mobilitatea cu bicicleta vizează traficul auto ridicat și traficul greu din interiorul orașului, 52% dintre răspunsuri punctând acest lucru.

Cea de-a treia problemă semnalată, care însumează 16% din răspunsuri vizează lipsa traseelor sau a continuității lor.

Principala problemă a infrastructurii pentru biciclete, punctează lipsa acestora, cu 42,66% de răspunsuri în acest sens.

Lipsa unui sistem de piste de bicicletă face ca acest mod de deplasare să nu se desfășoare în condiții de confort și siguranță, aceasta fiind și cauza unei cote modale scăzute.

La momentul actual, Municipiul Roman dispune doar de 580 m de pistă de biciclete, infrastructura destinată bicicletelor fiind foarte redusă.

2	Necesitatea și oportunitatea	La nivel global, omenirea se confruntă cu problema distrugerii mediului înconjurător, epuizării resurselor, urbanizării necontrolate și a obezității.
---	-------------------------------------	---

investiției pentru care se aplică

Încălzirea globală generează creșterea temperaturii la nivel global, ceea ce duce la înmulțirea fenomenelor meteo extreme, dispariția unor specii de plante și animale și dezrădăcinarea unor populații. O cauză a încălzirii globale sunt emisiile de gaze cu efect de seră. Impactul transporturilor este în continuă creștere și reprezintă, în același timp, cea mai mare sursă de emisii de gaze cu efect de seră, la nivelul Uniunii Europene.

Datorită creșterii populației, a cererii pentru mobilitate și intensificării comerțului la nivel global, sectorul transporturilor va continua să crească. Pentru a reduce impactul negativ sunt necesare măsuri rapide și ferme pentru trecerea la moduri de transport curat.

Sistemul actual de transport se bazează, în continuare, în mare măsură pe combustibili fosili, resurse neregenerabile în curs de epuizare.

Din perspectiva mobilității urbane durabile, un factor important pentru creșterea bruscă a emisiilor de GES în sectorul transporturilor urbane 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.

Mobilitatea durabilă este expresia dezvoltării unui sistem de transport solid, ecologic și eficient, prietenos cu mediu, dar în același timp statornic și tradițional, asigurând un echilibru între valorificarea modurilor și infrastructurii de transport tradiționale cu necesitatea de modernizare și asigurare a consumului eficient de resurse și promovarea modurilor de transport nepoluante.

În ultima perioadă se constată o creștere a interesului față de bicicletă, fără însă



să poată fi evidențiată în date statistice, deoarece nu există un istoric de colectare de date. În schimb, se observă faptul că au sporit discuțiile în spațiul public despre acest mod de deplasare, bicicleta devenind tot mai prezentă în reclame,

clipuri muzicale, știri, premii în diverse concursuri, machete de arhitectură etc. Interesul față de biciclete se manifestă și în spațiul online, unde cuvântul "bicicleta" este tot mai accesat cu motoarele de căutare Google, statistica

trends.google.com arătând o creștere constantă (de până la 300%) în ultimii 14 ani (de când sunt disponibile aceste date).

Bicicleta face parte din categoria mijloacelor de transport cele mai ieftine și care necesită cea mai ieftină infrastructură. Când se deplasează în mediul urban, bicicletele consumă spațiu de șapte până la zece ori mai puțin decât mașinile și de opt până la 50 de ori mai puțin spațiu când sunt parcate. De altfel, bicicleta este mijlocul de transport cu cel mai mare grad de mobilitate în cazul congestiilor urbane, masa și viteza reduse făcând-o să reprezinte un grad scăzut de pericol de accidentare pentru pietoni. În plus, bicicleta este silențioasă și nu emite gaze cu efect de seră, contribuind la menținerea unui climat sănătos în zona urbană.

Foarte importante sunt și beneficiile de sănătate pe care le au utilizatorii, utilizarea ei frecventă contribuind la prevenirea bolilor asociate sedentarismului.

Un punct forte pentru utilizarea bicicletei în mediul urban este densitatea crescută a populației în orașele românești. Creșterea numărului de utilizatori contribuie la creșterea unui climat de siguranță deoarece prezența crescută a oamenilor în spațiile publice descurajează faptele antisociale. De asemenea, crește interacțiunea între indivizi, contribuind astfel la creșterea apartenenței la comunitate.

Lipsa infrastructurii pentru biciclete este problema majoră care blochează creșterea numărului de utilizatori. O cercetare sociologică privind percepțiile și atitudinile referitoare la mersul pe bicicletă și infrastructura existentă, desfășurată în perioada noiembrie 2018 – ianuarie 2019 arată că 57,8% dintre utilizatori consideră că doar în mică măsură infrastructura pentru biciclete din localitatea lor determină utilizarea frecventă a bicicletei. 34,2% declară că în localitățile lor nu există infrastructură pentru biciclete și doar 7,8% sunt mulțumiți de infrastructura din localitățile lor. Există o strânsă legătură între infrastructura de calitate pentru ciclism și utilizarea zilnică a bicicletei. Designul unei infrastructuri de ciclism trebuie să fie potrivită să furnizeze sau să îmbunătățească siguranța și calitatea debitului traficului.

Chiar dacă pentru mulți români automobilul reprezintă imaginea bunăstării, creșterea continuă a traficului rutier a adus cu sine congestii, poluare, un număr sporit de accidente, costuri crescute de transport, acapararea și degradarea fizică a spațiului public, scăderea atractivității și alterarea aspectului spațiului urban, acapararea resurselor bugetare, atomizare spațială și socială, reducerea timpului liber în general și a celui destinat activităților în aer liber.

Prin urmare, lipsa unor modalități alternative și eficiente a determinat creșterea gradului de deținere în proprietate a unui autoturism. Din această cauză impactul asupra mediului urban va fi unul negativ. Astfel, o creștere susținută a numărului de deplasări cu autovehiculul va conduce la scăderea fluenței traficului și, implicit, la scăderea vitezei medii de circulație, respectiv creșterea numărului mediu de opriri.

Aceste aspecte vor conduce la o creștere accentuată a emisiilor de noxe și CO₂. Sporirea numărului de autovehicule personale va îngreuna și traficul pentru vehiculele de marfă, cu efecte negative în eficiența economică și calitatea aerului. Astfel, prin asigurarea unor condiții optime de rulaj și crearea unei modalități sigure de deplasare pentru mijloacele de transport nemotorizate atât prin crearea pistelor cât și prin reabilitarea trotuarelor ce deservește acestora, se creează confortul infrastructurii ce va face din mersul pe bicicleta o experiență plăcută, calmă și relaxată, un mod eficient de a diminua durata traseelor către principalele puncte de interes și va duce la o creștere semnificativă a numărului de bicicliști.

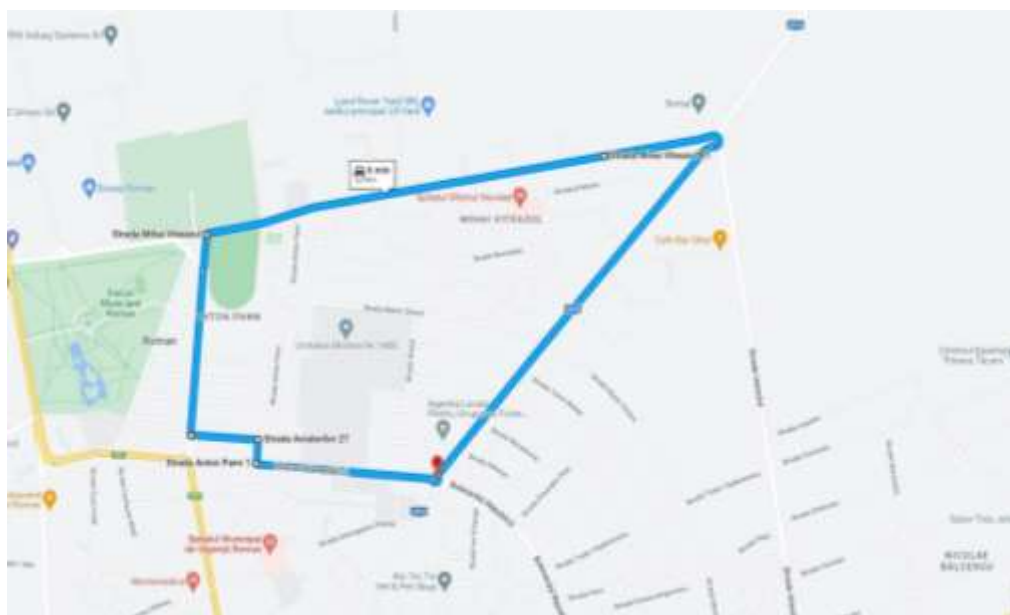
Municipiul Roman prezintă un cadru prielnic pentru dezvoltarea infrastructurii dedicate velo, datorită următorilor factori:

- Teritoriul municipiului se află pe terase plate, fapt ce nu îngreunează deplasările nemotorizate;
- Tranzitarea orașului de la est la vest, cu bicicleta , în 10 minute datorită dimensiunii și configurării orașului;

Astfel, Municipiul Roman urmărește dezvoltarea mobilității urbane durabile prin schimbarea accentului de la o mobilitate bazată pe utilizarea autoturismelor la o mobilitate bazată pe utilizarea bicicletei ca mijloc de deplasare, sisteme de transport de înaltă calitate și eficiență, reducând astfel utilizarea autoturismelor în paralel cu creșterea gradului de utilizare a unor mijloace de deplasare nepoluante.


Complementar cu proiectul privind achiziția de mijloace de transport nepoluante din cadrul investiției I.1.1, **în cadrul prezentului obiectiv de investiții se propune realizarea unei piste de biciclete în orașul Roman va cuprinde traseul: str. Mihai Viteazu, Bdul. Roman Mușat până în str. Aviatorilor, str. Roman-Vodă, B-dul. Republicii, str. Primăverii, până la întâlnirea cu str. Mihai Viteazu (sens giratoriu spre sat Luțca).**

Lungimea pistei de biciclete ce se dorește a se realiza prin prezentul proiect are o lungime de aproximativ 4.3 km și face parte dintr-o rețea integrată care va asigura accesibilitatea locuitorilor la diverse puncte de interes local, precum Spitalul Sfântul Nicolae, Sala Sporturilor, Bazinul de înot, Parcul Municipal Roman, Cimitirul Eternitatea, supermarket Lidl și Kaufland, Școala Gimnazială „Calistrat Hogaș”, Liceul Tehnologic „Vasile Sav”.



Proiectul „Dezvoltarea infrastructurii pentru transportul verde – piste pentru biciclete în Municipiul Roman” se regăsește în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă, cod B05, ca un început pentru realizarea unei rețele integrate de piste pentru biciclete care să lege cele mai cunoscute zone din Municipiul Roman.

B05	Pista de biciclete str. Mihai Viteazu
2.	Domeniul de intervenție acoperit de proiect: Velo

		 <p>Localizare : Mun. Roman</p>
4.		Beneficiar / Parteneri: - Primăria Roman
5.		Valoarea estimată a investiției: 1.100.000€
6.		Sursă: POR 2021-2027/PNRR
7.		Tipuri de activități incluse în cadrul proiectului: Lungime pista de biciclete: 2.14 km
		<p>Infrastructura realizată va urmări respectarea următoarelor cerințe propice ciclismului: siguranța, direcționarea, coeziune, atractivitatea și confortul. Se va avea în vedere separarea spațială a pistei de biciclete de traficul motorizat, ca ocolirile să fie cât mai mici, asigurarea continuității astfel încât deplasarea din punctul de origine la destinație să se facă fără întreruperi, eliminându-se orice bariere/obstacole de pe traseu și realizându-se conectivitatea cu alte rețele, precum alte piste de biciclete sau stații de transport în comun. Pista va fi integrată în mediul ambiant și i se va asigura întreținerea periodică astfel încât deplasările să se facă fără efort.</p> <p>Soluția tehnică pentru realizarea infrastructurii va ține cont de intensitatea traficului ciclistic, viteza traficului motorizat și intensitatea traficului motorizat, de asigurarea spațiului de degajare necesar, de raza curbei traseului, de zonele de pantă/inclinație de pe traseu, de asigurarea vizibilității pentru utilizatori, acordându-se o atenție sporită tipului de suprafață ce se va utiliza. Pentru sporirea siguranței și totodată pentru creșterea atractivității proiectului se va avea în vedere ca pavajul folosit să împiedice alunecarea, chiar și pe vreme nefavorabilă (coeficient de frecare min. 0.4) iar în dreptul trecerilor de pietoni, să se prevadă suprafețe de atenționare tactilă pentru a marca traversările la nivel.</p> <p>Realizarea acestui proiect va conduce la diminuarea disfuncționalităților menționate mai sus, prin:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✚ Reducerea valorilor ridicate ale traficului general și traficului de tranzit; ✚ Reducerea cotei modale ridicate a transportului auto; ✚ Reducerea emisiilor de carbon la nivelul Municipiului Roman, prin reducerea cotei modale a deplasărilor motorizate și încurajarea utilizării modurilor de transport alternative: utilizarea bicicletei
3	Corelarea cu proiecte deja implementate la nivel local	Nu este cazul

4	<p><i>Corelarea cu proiecte în curs de implementare de la nivel local</i></p>	<p>Primăria Municipiului Roman intenționează realizarea din buget local a investiției „<i>Amenajare zonă de promenadă și pistă bicicliști pe digul râului Moldova</i>” pentru care se află în elaborare documentația tehnică – economică, faza SF.</p> <p>Obiectivul general al proiectului este reprezentat de amenajarea malului stâng al râului Moldova în scop recreativ prin implementarea de lucrări de amenajare peisagistică.</p> <p>Proiectul presupune realizarea unor lucrări specifice pentru realizarea de:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pistă de bicicliști cu lungimea de 1400 m; - Zonă de promenadă cu lungimea de 1050 m - Stâlpi de iluminat 430 buc; - Camere supraveghere video 20 buc; - Stație urbană de încărcare solară 1 buc; • Bănci, coșuri de gunoi și rastele biciclete
5	<p><i>Corelarea cu celelalte proiecte pentru care se aplică la finanțare</i></p>	<p>Acest proiect este complementar cu următoarele proiecte:</p> <p>➤ I.1.1 - Modernizarea transportului public de călători prin achiziția de mijloace de transport nepoluante - autobuze electrice</p> <p>Scopul proiectului este achiziționarea a 6 autobuze electrice de 10 m în parteneriat cu Comuna Cordun, inclusiv stații de reîncărcare pentru acestea</p> <p>➤ I.1.2 - Creșterea siguranței și a gradului de confort al cetățenilor municipiului Roman prin asigurarea infrastructurii pentru transportul verde</p> <p>Scopul proiectului este modernizarea stațiilor de transport de călători prin implementarea de sisteme de transport inteligente</p> <p>➤ I.4 - Actualizare în format digital/GIS a Planului Urbanistic General (P.U.G.) și a Regulamentului Local de Urbanism (R.L.U.) ale Municipiului Roman</p> <p>Scopul proiectului este actualizarea Planului Urbanistic General al Municipiului Roman și transpunerea acestuia în format digital</p>
6	<p><i>Efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investiții</i></p>	<p>Crearea pistelor de biciclete care permit circulația persoanelor în condiții de siguranță, reprezintă un element esențial prin care se va contribui la un mediu mai sănătos și la condiții de viață mai bune pentru locuitori.</p> <p>Nivelurile actuale de deplasare cu bicicleta produc beneficii de 150 miliarde EUR anual pentru statele membre ale UE. Peste 90 de miliarde EUR din aceste beneficii reprezintă externalități pozitive pentru mediu, sănătatea publică și sistemul de mobilitate.</p> <p>Prin măsurile propuse în cadrul proiectului se va contribui la limitarea poluării din Municipiul Roman, la evitarea blocajelor din trafic și la creșterea rezilienței populației, fiind promovat un mod sănătos de transport.</p> <p>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.</p> <p>Investiția propusă va crea posibilități pentru noi moduri de transport la nivelul Municipiului Roman încurajând astfel utilizarea mijloacelor de transport alternative, nepoluante și benefice sănătății utilizatorilor, contribuind la congestiilor în trafic, a poluării și la creșterea siguranței în trafic.</p> <p>Beneficiile deplasării cu bicicleta apar nu doar în domenii specifice, separate, cum ar fi transporturile sau politica de mediu, ci și în multe alte domenii, cum ar fi politica industrială, ocuparea forței de muncă, turismul, sănătatea publică și afacerile sociale.</p> <p>Astfel, realizarea acestei investiții va conduce la:</p>

❖ **Reducerea emisiilor de CO2**

Ciclismul economisește emisii egale cu peste 16 milioane de tone de echivalent CO2 pe an în UE. Aceasta corespunde emisiilor anuale totale de CO2 ale unei țări întregi precum Croația.

În bani, acest beneficiu se traduce în economii de 600 - 5.630 milioane euro, în funcție de costul social al carbonului.

❖ **Reducerea poluării aerului**

Poluarea aerului este cel mai mare risc pentru sănătatea mediului din Europa, cauzând în jur 400.000 de decese premature pe an.

Valoarea reducerii poluării aerului prin ciclism este estimată la 435 milioane euro.

❖ **Reducerea poluării fonice**

Poluarea fonică generată de traficul rutier este cauza a aproximativ 8.900 de decese premature și aproape 800 000 de cazuri suplimentare de hipertensiune arterială pe an în Europa.

Valoarea reducerii poluării fonice prin ciclism este de 300 de milioane de euro.

❖ **Economii de combustibil**

Nivelurile actuale ale ciclismului în UE corespund unor economii de combustibil de peste 3 miliarde de litri pe an, ceea ce corespunde consumului de combustibil pentru transportul rutier al unei țări precum Irlanda.

Valoarea acestor economii de combustibil este de aproape 4 miliarde de euro.

❖ **Vieți mai lungi și mai sănătoase**

Ciclismul previne 18.110 decese premature pe an în UE-28. Aceasta corespunde unei valori economice de 52 de miliarde EUR pe an.

Ciclismul contribuie, de asemenea, la o viață mai sănătoasă, ajutând la prevenirea unui număr mare de boli severe și cronice, de exemplu:

- + boli cardio-vasculare
- + diabet (tip 2)
- + cancer de sân
- + cancer de colon
- + osteoporoza.

❖ **Reducerea gradului de congestie rutieră**

O serie de studii locale din Europa și SUA arată, de asemenea, beneficiile ciclismului pentru reducerea congestiei:

- + Îmbunătățirea ciclismului duce la un trafic auto cu 45% mai mic și la un transport public mai rapid (Copenhaga, Danemarca).
- + Autostrăzile pentru biciclete reduc timpul petrecut în aglomerație cu 3,8 milioane de ore (Olanda).
- + Rețeaua de autostrăzi pentru biciclete reduce nevoia de 50.000 de călătorii cu mașina zilnic (zona Ruhr, Germania).
- + Programul bike sharing ușurează aglomerația în timpul lucrărilor de oraș (Bordeaux, Franța).
- + Programul bike sharing reduce congestia cu 4% (Washington DC, SUA).

Valoarea relaxării congestiei prin ciclism pentru UE poate fi estimată la 6,8 miliarde EUR pe an.

Costurile totale ale congestiei economiei UE au fost estimate la peste 240 de miliarde EUR pe an sau la aproape 2 % din PIB-ul UE.

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.
7	Modul de îndeplinire condițiilor aferente investițiilor	<p>Cu privire la condițiile ce trebuie îndeplinite în cadrul <i>Investiției II.4. Mobilitatea urbană verde - asigurarea de piste pentru biciclete și alte vehicule electrice ușoare la nivel local/metropolitan</i>, Primăria Municipiului Roman își asumă următoarele condiții:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Primăria Municipiului Roman va avea în vedere prevederile/recomandările Ghidului de proiectare a infrastructurii pentru biciclete care conține cerințe generale de calitate a infrastructurii pentru biciclete și trotinete electrice – trasee, parcaje – în vederea asigurării viabilității acesteia. • Referitor la pista pentru biciclete, aceasta va fi o infrastructură cu utilizare obligatorie pentru toate categoriile de bicicliști și pentru toate categoriile de biciclete. Pe pista pentru biciclete vor circula și trotinetele electrice conform prevederilor legislației privind circulația pe drumurile publice. • În privința pistei de biciclete și a zonei adiacente a acesteia, se vor îndeplini, simultan, următoarele condiții: <ul style="list-style-type: none"> - se va asigura o lățime de minimum 1,2 m pentru pistele cu un singur sens și minimum 2,4 m pentru cele cu dublu sens, fără obstacole, pe toată lungimea traseului; - se va asigura o înălțime de liberă trecere pe sub obstacole de minimum 2,50 m; - se va asigura un spațiu de siguranță de 0,5 m liber de orice obstacol. În plus, în zona interioară a virajelor nu vor exista obstacolele mai înalte de 1 m la o distanță cuprinsă între 0,5 m și 1 m; - suprafața pistei pentru biciclete se va realiza dintr-un material rigid, stabil, cu un finisaj antiderapant, pe toată lungimea traseului; - se va asigura un sistem de scurgere și evacuare a apei pluviale astfel încât să nu existe pericol de bălțire pe suprafața pistei; - pista pentru biciclete va fi proiectată pentru deplasarea cu o viteză de 30 km/h; - se va asigura o legătură facilă și în siguranță cu partea carosabilă destinată traficului general, la capete. • Proiectul în cauză se regăsește în cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă al Primăriei Municipiului Roman. Pista de biciclete va avea continuitate și asigură conexiunea a cel puțin două puncte de interes la nivel local, respectiv Spitalul Sfântul Nicolae, Agenția Locală pentru Ocuparea Forței de Muncă, Sala Sporturilor, Bazinul de înot, Parcul Municipal Roman, Cimitirul Eternitatea, supermarket Lidl și supermarket Kaufland etc.
8	Descrierea procesului de implementare	<p>Mobilitate urbană verde – Construire pistă pentru biciclete de 4,3 km, la nivelul Municipiului Roman cuprinde următoarele activități:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pregătirea documentației de atribuire a contractului de servicii elaborare SF/DALI, derularea procedurii de achiziție și încheierea contractului de servicii, durata totală – 1 lună; 2. Elaborare SF DALI, durata totală – 3 luni; 3. Pregătirea documentației de atribuire a contractului de servicii elaborare proiect tehnic și asistență tehnică din partea proiectantului pe parcursul derulării lucrărilor, derularea procedurii de achiziție și încheierea contractului de servicii, durata totală – 3 luni; 4. Elaborarea Proiectului Tehnic de către Prestatorul desemnat și obținerea

		<p>avizelor necesare obiectivului investiției, durată totală – 6 luni;</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Pregătirea documentației de atribuire a contractului de servicii verificare proiect tehnic, derularea procedurii de achiziție și încheierea contractului de servicii, durată totală – 1 lună; 6. Avizarea proiectului tehnic de către un verificator atestat, durată totală – 1 lună; 7. Pregătirea documentației de atribuire pentru execuția lucrărilor de infrastructură, derularea procedurii de achiziție și încheierea contractului de execuție, durată totală – 6 luni; 8. Pregătirea documentației de atribuire pentru serviciile de supervizare lucrări (dirigenție de șantier), derularea procedurii de achiziție și încheierea contractului de prestări servicii de supervizare lucrări, durată totală – 1 lună; 9. Pregătirea documentației de atribuire pentru accesoriilor de mobilier urban aferent pistelor, durată totală – 3 luni; 10. Pregătirea documentației de atribuire pentru achiziția echipamentelor de protecție și a echipamentelor de semnalizare, durată totală – 3 luni; 11. Realizarea lucrărilor de construcție, durată totală – 12 luni; 12. Asistență tehnică din partea proiectantului pe perioada de execuție a lucrărilor durată totală – 12 luni; 13. Prestarea serviciilor de supervizare a lucrărilor (dirigenție de șantier), durată totală – 12 luni; 14. Livrarea/instalarea accesoriilor de mobilier urban aferent pistelor), durată totală – 3 luni; 15. Livrarea/instalarea echipamentelor de protecție și a echipamentelor de semnalizare), durată totală – 3 luni.
9	Alte informații	Nu este cazul

Șef Serviciu Managementul Proiectelor
Nadia CÎRCU