



HOTĂRÂREA NR.44/28.04.2022

privind aprobarea depunerii proiectelor în cadrul apelurilor de proiecte finanțate din Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR), Componenta 10 - Fondul Local și a cheltuielilor legate de proiecte

Având în vedere Referatul de aprobare al Primarului Orașului Chitila și Raportul de specialitate al Direcției Economic, din cadrul aparatului de specialitate al Primarului Orașului Chitila;

Văzând avizele Comisiilor de specialitate ale Consiliului Local al Orașului Chitila,

Luând în considerare prevederile Planului Național de Redresare și Reziliență aprobat de către Comisia Europeană la data de 27.09.2021 și de către Consiliul Uniunii Europene la data de 28.10.2021;

În conformitate cu prevederile:

- Ghidului specific privind regulile și condițiile aplicabile finanțării din fondurile europene aferente PNRR în cadrul apelurilor de proiecte din Componenta 10 - Fondul Local în cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență (PNRR);
- Ordinului pentru aprobarea Ghidului specific privind regulile și condițiile aplicabile finanțării din fondurile europene aferente Planului național de redresare și reziliență în cadrul apelurilor de proiecte din COMPONENTA 10 - Fondul Local în cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență (PNRR);
- Legii nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 124 din 13 decembrie 2021 privind stabilirea cadrului instituțional și financiar pentru gestionarea fondurilor europene alocate României prin Mecanismul de redresare și reziliență, precum și pentru modificarea și completarea Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 155/2020 privind unele măsuri pentru elaborarea Planului național de redresare și reziliență necesar României pentru accesarea de fonduri externe rambursabile și nerambursabile în cadrul Mecanismului de redresare și reziliență;
- Hotărârii Guvernului nr. 209 din 14 februarie 2022 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 124/2021 privind stabilirea cadrului instituțional și financiar pentru gestionarea fondurilor europene alocate României prin Mecanismul de redresare și reziliență, precum și pentru modificarea și completarea Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 155/2020 privind unele măsuri pentru elaborarea Planului național de redresare și reziliență necesar României pentru accesarea de fonduri externe rambursabile și nerambursabile în cadrul Mecanismului de redresare și reziliență;

În temeiul prevederilor art. 139 alin.1 și alin. (3) lit. a), art. 196 alin. (1) lit. a), art. 197 din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare;

Consiliul Local al Orașului Chitila,

HOTĂRĂȘTE:

Art. 1. Se aprobă depunerea proiectelor în cadrul apelurilor de proiecte finanțate din Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR), Componenta 10 - Fondul Local (PNRR/2022/C10) și a cheltuielilor legate de proiecte, respectiv a Notelor de fundamentare aferente proiectelor, Descrierea sumară investiției, din Anexa nr.1, care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 2. Se aprobă valoarea maximă eligibilă a bugetelor proiectelor, conform Anexei nr. 2, care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 3. Se aprobă Acordul de parteneriat dintre Orașul Chitila și Municipiul București în vederea depunerii proiectelor de finanțare în cadrul Planul Național de Redresare și Reziliență (PNRR), Componenta 10 - Fondul Local (PNRR/2022/C10), I.1.1 - Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante), conform Anexei nr.3, care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 4. Orașul Chitila se angajează să asigure toate cheltuielile neeligibile necesare în procesul de implementare a Proiectului, din bugetul local, în conformitate cu prevederile legale.

Art. 5. Orașul Chitila se angajează să asigure întregul suport și să realizeze toate demersurile necesare în vederea realizării activităților din cadrul Proiectelor, atât în faza de depunere a dosarului în vederea obținerii finanțării cât și în faza de implementare a acestora, precum și în perioada de monitorizare a Proiectelor, în conformitate cu reglementările legale în vigoare și în acord cu prevederile ghidului apelurilor Componentei 10 - Fondul Local, din cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență (PNRR).

Art. 6. Este numit reprezentantul legal al Orașul Chitila, primarul acestuia, în dubla sa calitate și de ordonator principal de credite, pentru relația cu autoritatea finanțatoare în vederea depunerii Proiectului precum și a derulării acestora.

Art.7. Se mandatează primarul Orașul Chitila, Dl. Emilian Oprea, să semneze Contractul de finanțare precum și toate actele care au legătură cu procesul de scriere, depunere, contractare și implementare a Proiectelor.

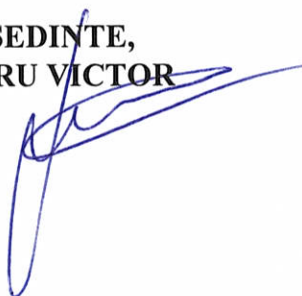
Art.8. Autoritatea Executivă a Orașului Chitila și Secretarul General vor asigura ducerea la îndeplinire a prevederilor prezentei hotărâri.

Art.9. Prezenta hotărâre se aduce la cunoștință publică prin afișare la sediul și pe site-ul Primăriei Orașului Chitila (www.primariachitila.ro) în Monitorul Oficial Local și se transmite către:

- Primarul U.A.T. Oraș Chitila, dl. Emilian Oprea;
- Instituția Prefectului Județului Ilfov.

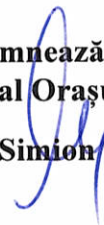
Art. 10. Prezenta hotărâre poate fi contestată de cei interesați la instanța competentă, în termenul prevăzut de lege.

**PREȘEDINTE,
DUMITRU VICTOR**



**Contrasemnează,
Secretarul general al Orașului Chitila**

Cristina Simion





Descrierea investiției

Proiect: Achiziția de autobuze nepoluante pentru transport public

Investitia: Planului Național de Redresare și Reziliență, Componenta 10 – Fondul Local/ I.1 – Mobilitate urbană durabilă/ I.1.1 - Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante)

Obiectiv general proiect: Creșterea mobilității urbane durabile prin achiziționarea de autobuze nepoluante pentru transport călători la nivelul Orașului Chitila, Județul Ilfov

În conformitate cu prevederile ghidului de finanțare aferent apelului PNRR/2022/C10 investita I.1 – Mobilitate urbană durabilă/ I.1.1 - Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante) se vor realiza următoarele activități eligibile:

- Achiziția de autobuze nepoluante (categoria 10 m sau 12 m) electrice (care cuprind și stații de încărcare rapidă, respectiv stații de încărcare lentă la autobază)
- Lucrări de construcții pentru branșarea punctelor/stațiilor de reîncărcare a autobuzelor electrice
- Activități de proiectare și asistență tehnică (pentru stațiile de reîncărcare vehicule electrice)

Indicatorii obiectivului de investiții

- Număr de pasageri transportați în transportul public urban în România prin vehicule nepoluante (nr. pasageri) – aprox 480.000 pasageri (anual)
- Număr de mijloace de transport achiziționate – 4
- Număr de stații de reîncărcare pentru autobuze (lente și rapide) – 5

Proiectul propus, pentru implementarea unui sistem inteligent de monitorizare urbana, in cadrul programului „PNRR C10 / I.1 – Mobilitate urbană durabilă/ I.1.1 - Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante), va avea în vedere respectarea principiului Do No Significant Harm (DNSH), astfel cum este prevăzut la articolul 17 din Regulamentul (UE) 2020/852 privind instituirea unui cadru care să faciliteze investițiile durabile, pe toată perioada de implementare a proiectului.

Proiectul este inclus in Strategia integrata de Dezvoltare Urbana a Orasului Chitila 2021-2027, aflata in curs de aprobare /Fisa de proiect nr 25 / Obiectivul 7. Asigurarea accesului tuturor la servicii energetice fiabile, durabile, moderne si la preturi accesibile/ Cresterea ponderii surselor de energie regenerabila si a combustibililor cu continut scazut de carbon in sectorul transporturilor (autovehicule electrice), inclusiv combustibili alternativi.

Anexa: Nota de fundamentare „Achiziția de autobuze nepoluante pentru transport public”



NOTĂ DE FUNDAMENTARE

	<p><i>Planului Național de Redresare și Reziliență, Componenta 10 - Fondul Local, Investiția I.1 - Mobilitate urbană durabilă/ I.1.1 - Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante)</i></p>	<p>Titlu apel proiect</p> <p>PNRR C10 /I.1 - Mobilitate urbană durabilă/ I.1.1 - Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante)</p> <p>Titlul proiectului</p> <p>Achiziția de autobuze nepoluante pentru transport public</p>
<p>1.</p>	<p>Descrierea pe scurt a situației actuale (date statistice, elemente specifice, etc.)</p>	<p>Necesitatea și oportunitatea dezvoltării sistemului actual de transport public local și operarea cu autobuze ecologice rezultă și din Strategia privind dezvoltarea durabilă a Orașului Chitila, județul Ilfov 2014-2020, care prevede ca obiective specifice pentru domeniul "Mediu" creșterea calității aerului și limitarea poluării fonice.</p> <p>Astfel, este de interes introducerea de mijloace de transport nepoluante, conform normelor europene pentru realizarea unui serviciu de transport public caracterizat prin siguranță, confort și responsabilitate față de mediul înconjurător și ținând cont de conceptul de dezvoltare durabilă și înscrierea mobilității în noua logică a sustenabilității.</p> <p>În acest context, este necesară, atât dezvoltarea unui transport ecologic cât și optimizarea acestuia cu consecințe directe atât în reducerea noxelor cât și în creșterea gradului de satisfacție al cetățenilor Orașului Chitila , în legătură cu transportul public.</p> <p>Problemele generale actuale specifice ariei de studiu, identificate și în PMUD pentru Regiunea București-Ilfov, la care va răspunde obiectivul de investiții al proiectului sunt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - din măsurătorile efectuate în teren asupra numărului de călători care utilizează serviciile de transport public, se constată că la orele de vârf (06.00 - 07.00; 13.00 - 14.00 și 15.00 - 16.00) apar frecvent situații în care capacitatea autobuzelor este depășită, fiind astfel afectat nivelul de siguranță și confortabilitate oferite pasagerilor. - Congestiile în trafic afectează și circulația fluentă a mijloacelor de transport în comun, cu consecințe nefavorabile asupra nivelurilor de noxe și de CO2 emise în atmosferă, precum și creșterea timpilor de deplasare. - Conform celor reieșite din studiile de trafic și a Studiilor de oportunitate, nivelul de emisiilor de gaze cu efect de seră (echivalent CO2) la nivelul anului de bază al analizei - 2018, în întreg arealul, era de 30,38 mii tone pe an. Prin accesarea finanțării europene pentru achiziția de autobuze electrice care să opereze liniile ce în acest moment sunt operate cu autobuze cu motorizare clasică, UAT Chitila urmărește atât creșterea calitatii serviciilor de transport public actuale în și a

		<p>nivelului de accesibilitate limitat între localități, din cauza faptului că serviciile actuale sunt orientate numai pe coridoarele de transport caracterizate de o cerere ridicată, a nivelului de siguranță și confort sporit pentru pasageri în mijloacele de transport în comun, cât și nivelul de siguranță în circulație și pentru pasageri, și la fel de important, scăderea consecințelor nefavorabile a nivelurilor de noxe și de CO2 emise în atmosferă.</p> <p>Este unanim recunoscut că sectorul transporturilor reprezintă unul dintre factorii majori de poluare (atât chimică, cât și fonică) în zonele urbane. Dintre toate modurile de transport prezente în Regiunea B-I, cel desfașurat cu automobile echipate cu sisteme de propulsie cu motoare cu ardere internă prezintă cel mai semnificativ efect negativ asupra mediului. În acest context, este necesară, atât dezvoltarea unui transport ecologic cât și optimizarea acestuia cu consecințe directe atât în reducerea noxelor cât și în creșterea gradului de satisfacție al cetățenilor în legătură cu transportul public. Achiziționarea de autobuze ecologice va crește atractivitatea transportului public local, fapt care va susține relocarea modală, respectiv renunțarea la efectuarea deplasărilor cu autovehiculului personal în favoarea utilizării mijloacelor de transport public local. Dotarea flotei de transport public cu încă 4 autobuze electrice noi și nepoluante va determina o parte dintre utilizatorii actuali ai autoturismului personal să se îndrepte către transportul public, fapt va conduce la reducerea impactului negativ creat de autovehiculele propulsate de motoare alimentate cu combustibili convenționali, inclusiv la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră (echivalent CO2) deversate în atmosferă. Sistemul actual de transport public local nu este caracterizat de eficiență și accesibilitate crescute care să asigure satisfacerea nevoii de deplasare pentru toate categoriile de utilizatori și care să aibă în același timp un impact redus asupra mediului.</p> <p>Infrastructura existentă: În ultimii 6 ani, în Orasul Chitila au fost implementate proiecte majore de modernizare a infrastructurii rutiere - 38 de străzi, totalizând 16,30 km. Cea mai mare parte dintre sectoarele rețelei de transport formată din traseul pe care vor circula mijloacele de transport achiziționate se află în stare tehnică corespunzătoare, nefiind necesare și nici oportune investiții în aceste segmente de rețea. Astfel, infrastructura rutieră pe care vor circula mijloacele de transport care vor fi achiziționate prin proiect nu necesită investiții suplimentare, complementaritatea cu proiectul curent fiind asigurată cu investițiile deja finalizate în infrastructura rutieră. La nivelul arealului de studiu se înregistrează emisii ridicate de echivalent CO2 provenite din transportul public.</p> <p>Traseul R37 Chitila - Straulești pentru care se realizează achiziția în cadrul prezentei propuneri de proiect se regăsește în PMUD București Ilfov și este aprobat de ADITPBI. Se atașează harta traseului R37 din Programul de transport public de călători din regiunea București-Ilfov. Documentul "Program de transport integrat Buc-IF" se găsește pe site-ul TPBI la adresa: https://tpbi.ro/file/2021/09/Program-integrat-transport.pdf, unde se regăsește descrierea traseului R37/476 la pag 11.</p>
2.	Necesitatea și oportunitatea investiției pentru care se aplică	<p>Conform PMUD București Ilfov, viziunea de dezvoltare până la orizontul anului 2030 se va întemeia pe existența unui sistem de transport eficient, integrat, durabil și sigur, care să promoveze dezvoltarea economică și teritorială inclusivă din punct de vedere social și să asigure o calitate ridicată a vieții cetățenilor din sectoarele capitalei, precum și din orașele și comunele ilfovene. Îndeplinirea acestei viziuni va fi posibilă numai prin atingerea obiectivelor strategice stabilite interregional (accesibilitate,</p>

	<p>siguranta si securitate, protejarea mediului, eficienta economica). Planul prevede că orientarea către o mobilitate durabilă necesită dezvoltarea unui sistem de transport public regional și creșterea ponderii acestuia în distribuția modală a călătoriilor, în defavoarea transportului cu autovehiculul personal.</p> <p>Necesitatea și oportunitatea dezvoltării sistemului actual de transport public local și operarea cu autobuze ecologice rezultă și din Strategia integrată privind dezvoltarea urbana a Orașului Chitila, județul Ilfov 2021-2027, care prevede ca obiective specifice pentru domeniul "Mediu" creșterea calității aerului și limitarea poluării fonice.</p> <p>Astfel, este de interes introducerea de mijloace de transport nepoluante, conform normelor europene pentru realizarea unui serviciu de transport public caracterizat prin siguranță, confort și responsabilitate față de mediul înconjurător și ținând cont de conceptul de dezvoltare durabilă și înscrierea mobilității în noua logică a sustenabilității.</p> <p>În acest context, este necesară, atât dezvoltarea unui transport ecologic cât și optimizarea acestuia cu consecințe directe atât în reducerea noxelor cât și în creșterea gradului de satisfacție al cetățenilor Orașului Chitila, în legătură cu transportul public.</p> <p>Obiectivul general al proiectului îl reprezintă dezvoltarea unui sistem de transport public ecologic „verde” care să determine reducerea emisiilor de CO₂ și îmbunătățirea accesibilității modurilor de transport prietenoase cu mediul, prin investiții destinate îmbunătățirii transportului public urban de călători, respectiv achiziția a 4 autobuze electrice.</p> <p>Realizarea obiectivelor proiectului va avea un impact pozitiv direct asupra reducerii emisiilor de echivalent CO₂ la nivelul Orașului Chitila și a localităților învecinate generate de transportul rutier motorizat, contribuie în mod direct la realizarea Obiectivului specific al PNRR, și anume reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe planurile de mobilitate urbană durabilă.</p> <p>Conform programului de transport public de călători elaborat în conformitate cu Planul de mobilitate urbană durabilă 2016-2030 Regiunea București-Ilfov, se propun 5 rute diferite și anume: R29, R37, R70, R35, R36 pe care vor circula cele 35 de autobuze electrice noi achiziționate și vor fi operate de un singur operator.</p> <p>Având în vedere rezultatele modelărilor matematice privind structura parcului, numărului de mijloace de transport și capacitatea acestora, precum și caracteristicile traseelor de transport public (Studiu de oportunitate și Studiu de trafic realizat la nivelul Orașului Chitila în anul 2018), a fost recomandat ca exploatarea serviciului de transport public regional pe traseul R37 (Chitila -Starulesti) să se realizeze după cum urmează: cu 3 autobuze de capacitate medie (cu capacitatea nominală minimă egală cel puțin cu valoarea superioară a capacității necesare determinate mai sus, adică minim 67 locuri) și 2 autobuze de capacitate mică (cu capacitatea nominală minimă egală cel puțin cu valoarea inferioară a capacității necesare determinate mai sus, adică minim 49 locuri).</p> <p>Alocarea autobuzelor pe trasee și pe orele de plecare din stațiile de capăt (cf Harta Traseu R37) a fost realizată inițial în raport cu variația orară a cererii de transport estimată în cadrul Studiului de trafic. De asemenea, s-a ținut cont de intervalele în care autobuzele trebuiesc imobilizate în autobază pentru încărcare lentă pe timp de noapte și rapidă pe timp de zi.</p> <p>Ca urmare a operării în perioada 2019-2021 operatorul de transport ECOTRANS STCM a constatat necesitatea suplimentării</p>
--	---

		<p>traseului cu 4 vehicule electrice (autobuze categoria 10m). Din măsurătorile efectuate în teren asupra numărului de călători care utilizează serviciile de transport public, se constată că la orele de vârf (06.00 - 07.00; 13.00 - 14.00 și 15.00 - 16.00) apar frecvent situații în care capacitatea autobuzelor este depășită, fiind astfel afectat nivelul de siguranță și confortabilitate oferite pasagerilor. De asemenea congestiile în trafic afectează și circulația fluentă a mijloacelor de transport în comun, cu consecințe nefavorabile asupra nivelurilor de noxe și de CO2 emise în atmosferă, precum și creșterea timpilor de deplasare.</p>
3.	<p>Corelarea cu proiecte deja implementate la nivel local</p>	<p>Caracterul integrat al proiectului urmărește atingerea a obiectivelor principale al P.M.U.D Bucuresti-Ilfov - („impactul asupra mediului”), cu efecte pozitive directe in reducerea a poluării aerului și a poluării fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului de energie. Conform Planului de Mobilitate Urbana Durabila pentru Regiunea Bucuresti-Ilfov, viziunea de dezvoltare până la orizontul anului 2030 se va întemeia pe existența unui sistem de transport eficient, integrat, durabil și sigur, care să promoveze dezvoltarea economică și teritorială incluzivă din punct de vedere social și să asigure o calitate ridicată a vieții cetățenilor din sectoarele capitalei, precum și din orașele și comunele ilfovene. Îndeplinirea acestei viziuni va fi posibilă numai prin atingerea obiectivelor strategice stabilite (accesibilitate, siguranța și securitate, protejarea mediului, eficiența economică).</p> <p>Planul prevede că orientarea către o mobilitate durabilă necesită dezvoltarea unui sistem de transport public regional și creșterea ponderii acestuia în distribuția modală a călătoriilor, în defavoarea transportului cu autovehiculul personal. Traseul (R70 CHITILA - MOGOSOAI) pentru care se realizează investițiile în cadrul proiectului sunt conforme cu proiectele și măsurile propuse în P.M.U.D. Bucuresti Ilfov, respectiv cu fisele de proiect: C-8 Crearea și implementarea unui nou program de transport pentru sistemul de transport public din Județul Ilfov; C-12 Îmbunătățirea operării și întreținerii autobuzelor și a cerințelor pentru flota de autobuze inclusiv achiziția de autobuze.</p> <p>Caracterul complementar / integrat proiecte: Infrastructura rutieră existentă pe care vor circula mijloacele de transport care vor fi achiziționate prin proiect nu necesită investiții suplimentare, complementaritatea cu proiectul curent fiind asigurată cu investițiile deja finalizate în infrastructura rutieră, urmând doar ca aceasta să fie doar întreținută de către beneficiar. A.Proiecte finalizate: Proiecte POR 2017-2014 (Modernizarea infrastructurii rutiere în Orasul Chitila, Județul Ilfov - Etapele I, II, III); Regenerarea infrastructurii rutiere și edilitare în Orasul Chitila; Modernizarea infrastructurii rutiere str. Macului, oras Chitila, jud. Ilfov) Complementaritatea vizează infrastructura de transport public (infrastructură rutieră) realizată prin proiectele finalizate care conduce către creșterea gradului de siguranță a circulației în zona de acțiune urbană; îmbunătățirea calității călătoriilor cu transportul public, scurtarea timpului de călătorie pentru transportul public, creșterea frecvenței transportul public, reducerea traficului, scăderea gradului de poluare prin reducerea noxelor, a nivelului de zgomot și eliminarea emisiilor de praf, reducerea emisiilor de echivalent CO2, etc; Proiecte POR 2017-2014 (Creare parc Tineret, în orașul Chitila; Modernizarea parcului Cartier Chitila) Complementaritatea vizează infrastructura de mediu (suprafața spațiului verde creat la nivelul orașului) realizată prin proiect, care conduce către îmbunătățirea calității aerului prin absorbția de CO2 cu impact în diminuarea emisiilor de echivalent CO2 și îmbunătățirea condițiilor de viață a locuitorilor. Proiecte bugetul</p>

		<p>local (Creare piste de biciclete). Complementaritatea vizează infrastructura de transport realizată prin proiect care conduce către încurajarea transportului nemotorizat la nivelul orașului, la reducerea numărului de deplasări cu transportul privat (cu autoturisme), reducerea traficului, și, implicit, de reducere a emisiilor de echivalent CO₂ din transport.</p>
4.	<p>Corelarea cu proiecte în curs de implementare de la nivel local</p>	<p>La nivelul orașului Chitila sunt în curs de implementare următoarele proiecte ce sunt corelate cu infrastructura pentru transportul public nepoluant, investiția propusă, după cum urmează:</p> <p>1. Punct terminal de capăt autobuze electrice, Oras Chitila, judetul Ilfov (construcție autobaza în Orasul Chitila)</p> <p>Având în vedere că aceste autobuze sunt în curs de achiziție se propune realizarea pentru această zonă (Chitila-Mogosoia-Buftea) a unui terminal de capăt pe teritoriul orașului Chitila deoarece pentru aceste autobuze nu sunt asigurate în momentul de față de următoarele facilități:</p> <p>Locație de garare cu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Posibilitatea de încărcare a bateriilor aferente - Securizarea lor pe timp de noapte - Zonă de realizare inspectii/ mentenanță și service ușor - Zonă de spălare autobuze - Spațiu de operare și dispecerizare curse aferente celor cinci trasee <p>Spațiu de garare în incinta terminalului se va asigura spațiu de garare pentru toate autobuzele inclusiv rezerve (numărul minim total necesar conform temei de proiectare 41 de autobuze din care 35 electrice).</p> <p>2. Achiziția a 35 autobuze electrice (25 - categoria 12m și 10 - categoria 8-9 m). Proiectele se implementează în parteneriat și sunt finanțate din POR 2014-2020:</p> <p>ID 123019 - Înnoirea transportului public în Orasul Chitila</p> <p>ID 123020 - Linie de transport public cu emisii zero pe ruta Chitila - Mogosoia</p> <p>ID 124200 - Linie de transport public cu emisii zero pe ruta Chitila - Mogosoia - Baneasa</p> <p>ID 124201 - Linie de transport public cu emisii zero pe ruta Straulesti - Mogosoia - Buftea - proiect de bază</p> <p>ID 124202 - Linie de transport public cu emisii zero pe ruta Straulesti - Mogosoia - Buftea - proiect complementar.</p> <p>Pentru proiectele implementate de către Orașului Chitila în parteneriat cu Primăria Comunei Mogoșoia au fost analizate studiile tehnice care au stat la baza aprobării proiectelor cât și elaborării specificațiilor tehnice ale autobuzelor în prezenta documentație după cum urmează:</p> <p>1. Studiul de trafic și Studiul de oportunitate „Înnoirea transportului public în orașul Chitila”, pentru traseele R29, R37;</p> <p>2. Studiul de trafic și Studiul de oportunitate “Linii de transport cu emisii zero” pentru zona Mogosoia-Chitila- Buftea-Otopeni-Bucuresti, pentru traseele R70, R35, R36;</p> <p>Conform secțiunilor studiilor de oportunitate, pentru operarea liniilor R29 și R37 de transport public regional care deservește Orașul Chitila, Comuna Chiajna, Comuna Dragomirești Vale, Municipiul București a fost estimată achiziționarea a 9 autobuze electrice (5 de capacitate medie și 4 de capacitate mică).</p> <p>În vederea depunerii cererilor de finanțare: Linie de transport public cu emisii zero pe ruta Chitila - Mogoșoia, cod SMIS 123020; Linie de transport public cu emisii zero pe ruta Chitila-Mogosoia-Baneasa, cod SMIS 124200, de către Primăria Orașului Chitila în parteneriat cu Primăria Comunei Mogoșoia, au fost elaborate documentele Studiul de trafic și Studiul de oportunitate pentru Traseele R70, R35. Conform secțiunilor studiului de oportunitate,</p>

		<p>pentru operarea liniilor R70, R35 de transport public regional care deservea arealul compus din localitatile Oraşul Chitila, Comuna Mogosoaia, Oraşul Otopeni se impune achiziţionare a 14 autobuze electrice (8 de capacitate medie şi 6 de capacitate mică).</p> <p>Infrastructura rutieră pe care vor circula autobuzele care vor fi achiziţionate se află în stare tehnică bună, nu necesită lucrări de modernizare. Traseele R37 se suprapun peste DN 7 şi DN Centura Bucureşti, sectoare de infrastructură aflate în administrarea Ministerului Transporturilor, iar întreţinerea/ modernizarea acestei categorii de drumuri nu intră în competenţa autorităţilor publice locale. Astfel, infrastructura rutieră pe care vor circula mijloacele de transport care vor fi achiziţionate prin proiect nu necesită investiţii suplimentare, complementaritatea cu proiectul curent fiind asigurată cu investiţiile deja finalizate în infrastructura rutieră. Investiţiile în mijloace de transport noi şi ecologice, împreună cu starea tehnică bună a infrastructurii rutiere pe care vor opera, vor conduce la creşterea calităţii prestaţiei, prin diminuarea timpului necesar de efectuare a unui turnus complet, posibilitatea de creştere a frecvenţei de circulaţie a autobuzelor, cu scopul de diminuare a duratei călătoriei pentru utilizatori.</p>
5.	Corelarea cu celelalte proiecte pentru care se aplică la finanţare	<p>Proiectele pentru care oraşul Chitila solicită finanţare în cadrul PNRR - Fondul Local sunt corelate şi integrate cu prezenta solicitare de finanţare, respectiv:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. În cadrul PNRR C10 /I.1 - Mobilitate urbană durabilă/I.1.2 - Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde - ITS/alte infrastructuri TIC (sisteme inteligente de management urban/local) - Proiectul "Chitila - Safe City" Sistem inteligent de monitorizare urbana, prin se solicită finanţarea achiziţiei unui sistem de monitorizare video si dotarea centrului monitorizare, comanda si control. 2. In cadrul PNRR C10 /I.1 - Mobilitate urbană durabilă /I.1.4 - Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde - piste pentru biciclete la nivel local/metropolitan - Proiectul „Piste pentru biciclete si alte vehicule electrice uşoare in Oraşul Chitila, Judeţul Ilfov” prin care se propune realizarea a 7,7 km de piste de biciclete si alte vehicule electrice uşoare. 3. În cadrul PNRR C10 /I.4 - Elaborarea/actualizarea în format GIS a documentaţiilor de amenajare a teritoriului şi de planificare urbană- Proiectul „Transpunere PUG Oras Chitila in format GIS” prin care se solicită finanţarea achiziţiei serviciilor de transpunere PUG existent in format GIS.
6.	Efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investiţii	<p>Politicile şi măsurile definite într-un plan de mobilitate urbană durabilă ca PMUD Bucureşti-Ilfov acoperă toate modurile şi formele de transport din întreaga aglomeraţie urbană reprezentată de capitală şi zonele adiacente acesteia, inclusiv transportul public şi privat, de pasageri şi de marfă, motorizat şi nemotorizat, deplasarea şi parcarele vehiculelor.</p> <p>În acest sens, prin activităţile propuse prin proiect se va urmări, în principal, îmbunătăţirea eficienţei transportului public de călători, a frecvenţei şi a timpilor săi de parcurs, accesibilităţii, transferului către acesta de la transportul privat cu autoturisme, precum şi a transferului către modurile nemotorizate de transport. De asemenea, se va urmări ca utilizarea autoturismelor să devină o opţiune mai puţin atractivă din punct de vedere economic şi al timpilor de parcurs, faţă de utilizarea transportului public/a modurilor nemotorizate, creându-se în acest mod condiţiile pentru reducerea numărului autoturismelor şi reducerea emisiilor de echivalent CO2.</p> <p>Achiziţionarea de autobuze ecologice va creşte atractivitatea transportului public local, fapt care va susţine relocarea modală,</p>

		<p>respectiv renunțarea la efectuarea deplasărilor cu autovehiculul personal în favoarea utilizării mijloacelor de transport public local. Dotarea flotei de transport public cu 4 autobuze electrice noi și nepoluante va determina o parte dintre utilizatorii actuali ai autoturismului personal să se îndrepte către transportul public, fapt va conduce la reducerea impactului negativ creat de autovehiculele propulsate de motoare alimentate cu combustibili convenționali, inclusiv la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră (echivalent CO₂) deversate în atmosferă.</p> <p>Dezvoltarea sistemului actual de transport public local și operarea cu autobuze ecologice va oferi cetățenilor o alternativă atractivă la deplasarea cu autoturismul personal, va fi orientată către satisfacerea nevoilor de mobilitate durabilă a acestora, contribuind în final la protejarea mediului și îmbunătățirea calității vieții.</p> <p>Următoarele structuri ale populației sunt cele mai susceptibile a fi atrase către sistemul de transport îmbunătățit prin achiziția de mijloace de transport ecologice:</p> <ul style="list-style-type: none"> - partea populației care nu dispune de autovehicul personal (din analiza indicelui de motorizare se observă faptul că deținerea de autovehicule în Orașul Chitila este cu 5% mai redusă decât valoarea medie județeană); - populația școlară (amplasarea unităților de învățământ descrisă mai sus arată că există potențial ridicat al deplasărilor pentru acest segment al cererii de transport; de asemenea, există fluxuri importante de potențiali utilizatori ai transportului public din rândul elevilor care locuiesc în Chitila și studiază în București); - populația vârstnică (din analizele privind variația populației pe grupe de vârstă se observă creșterea ponderii locuitorilor cu vârsta de peste 65 de ani, afectați de mobilitate redusă, pentru care este necesar să existe sisteme de transport accesibile); - persoanele cu venituri reduse (serviciul de transport public se încadrează în sfera serviciilor sociale, care trebuie să fie accesibile financiar pentru toate categoriile de utilizatori). <p>De noile autobuze “verzi” nepoluante vor beneficia locuitorii din orașul Chitila, dar și alți utilizatori care folosesc traseele ce străbat localitățile Chitila, Mogoșoaia, Buftea și București. Realizarea obiectivului de investiții va avea un impact deosebit de favorabil întrucât se vor realiza următoarele deziderate:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Creșterea mobilității urbane a localității prin achiziția de autobuze nepoluante care măresc capacitatea de transport publică existentă; - Servicii de transport ce asigură accesul consumatorilor la servicii moderne, cu frecvența necesară confortului pasagerilor, realizate la prețuri acceptabile; - Scăderea timpilor de parcurs în trafic și implicit creșterea atractivității transportului alternativ nepoluant din punct de vedere economic; - Încurajarea utilizării transportului în comun în vederea reducerii poluării și a decongestionării traficului, în detrimentul transportului clasic cu mașina personală; - Îmbunătățirea infrastructurii rutiere prin utilizarea mijloacelor de transport nepoluant; - Reducerea emisiilor de echivalent CO₂ în orașul Chitila, Jud. Ilfov.
7.	Modul de îndeplinire a condițiilor aferente investițiilor	<p>Se vor respecta criteriile de conformitate administrativă și de eligibilitate (conform Anexa 1 la ghid apel). Se va asigura îndeplinirea următoarelor cerințe:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mijloacele de transport achiziționate trebuie să fie omologate (de către RAR sau AFER, după caz). Omologarea

		<p>obligatorie a vehiculelor achiziționate se face în conformitate cu prevederile Regulamentul (UE) GSR 2019/2144 privind asigurarea siguranței generale a vehiculelor, care va fi pus în aplicare începând cu data de 6 iulie 2022. Autobuzele, troleibuzele și microbuzele trebuie să fie omologate la momentul efectuării recepției. Tramvaiurile pot fi omologate ulterior recepției. Se va asigura respectarea standardelor de accesibilitate pentru accesul persoanelor cu dizabilități locomotorii;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alinierea obligatorie a investițiilor cu Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă/Strategiile Integrate de Dezvoltare Urbană/Planurile Urbanistice Generale, aprobate sau în curs de elaborare /aprobare; • Asigurarea serviciilor de transport public în zonele urbane funcționale/zonele periurbane. Asigurarea prioritizării și promovării transportului public prin planificarea benzilor și traseelor dedicate autobuzelor, pe arterele cele mai frecventate/aglomerate, inclusiv prin sisteme inteligente de transport; • Deținerea unui contract de servicii publice cu operatori economici în concordanță cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007. <p>Indicatorii proiectului</p> <ul style="list-style-type: none"> • Număr de pasageri transportați în transportul public urban în România prin vehicule nepoluante (nr. pasageri) - aprox 480.000 pasageri (anual) • Număr de mijloace de transport achiziționate - 4 • Număr de stații de reîncărcare pentru autobuze (lente și rapide) - 5 (4 lente și 1 rapidă)
8.	Descrierea procesului de implementare	<p>Obiectiv general: Creșterea mobilității urbane durabile prin achiziționarea de autobuze nepoluante pentru transport călători la nivelul Orașului Chitila, Județul Ilfov</p> <p>Obiective secundare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Realizarea infrastructurii de transport „verde” prin utilizarea de vehicule nepoluante; - Reducerea nivelului de poluare a aerului în localitate, diminuarea efectelor negative asupra mediului; - Creșterea atractivității transportului public și scăderea frecvenței utilizării autoturismelor personale; - Reducerea emisiilor de echivalent CO2 prin folosirea unor combustibili nepoluanti; - Îmbunătățirea calității aerului. <p>În conformitate cu prevederile ghidului de finanțare aferent apelului PNRR/2022/C10 investita I.1 - Mobilitate urbană durabilă/ I.1.1 - Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante) se vor realiza următoarele activități eligibile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Achiziția de autobuze nepoluante (categoria 10 m) electrice (care cuprind și stații de încărcare rapidă, respectiv stații de încărcare lentă la autobază) - Lucrări de construcții pentru branșarea punctelor/stațiilor de reîncărcare a autobuzelor electrice - Activități de proiectare și asistență tehnică (pentru stațiile de reîncărcare vehicule electrice) <p>Stațiile de încărcare lentă și rapidă se vor amplasa în autobaza ce se va construi pe teritoriul Orașului Chitila.</p> <p>Orașul Chitila va fi responsabil pentru implementarea proiectului de investiție. După finalizarea lucrărilor administrarea infrastructurii va fi realizată de către Orașul Chitila, prin operatorul de transport ECOTRANS STCM .</p>

		<p>Avand in vedere faptul ca gestionarea traseelor de transport va fi realizata de catre operatorul de transport Ecotrans STCM, iar autovehiculele electrice si stațiile de încărcare achizitionate in proiecte urmeaza a fi instalate în autobaza comuna parteneriatului de pe teritoriul Orasului Chitila, se intentioneaza instalarea in acelasi locatie a statiilor de incarcare (lente si rapide), in vederea adoptarii unei solutii unitare, pentru a asigura un management eficient al serviciilor de transport cat si al investitiilor realizate. Aceasta abordare de realizare a investitiei contribuie la eficientizarea procesului de achizitie si implementare a proiectului de finantare cat si asigurarii unui management eficient al investitiilor in perioada de sustenabilitate a proiectului.</p> <p>Activitati desfasurate pentru implementarea proiectului</p> <p>A1 Asigurarea managementului și publicității proiectului</p> <p>A1.1 Planificarea, coordonarea și administrarea proiectului</p> <p>A1.2 Desfășurarea achizițiilor din cadrul proiectului</p> <p>A1.3 Realizarea promovării și publicității proiectului</p> <p>A1.4 Monitorizarea, evaluarea si raportarea proiectului</p> <p>A2. Realizarea investiției de bază pentru Achiziție autobuze nepoluante pentru transport călători</p> <p>A2.1 Realizarea investiției de bază pentru Achiziție autobuze nepoluante pentru transport călători</p> <p>A2.2 Activități de proiectare și asistență tehnică (pentru stațiile de reîncărcare vehicule electrice)</p> <p>A2.2 Lucrări de construcții pentru branșarea punctelor/stațiilor de reîncărcare a autobuzelor electrice</p>
9.	Alte informații	<p>Proiectul este inclus in Strategia integrata de Dezvoltare Urbana a Orasului Chitila 2021-2027, aflata in curs de aprobare /Fisa de proiect nr 25 / Obiectivul 7. Asigurarea accesului tuturor la servicii energetice fiabile, durabile, moderne si la preturi accesibile/ Cresterea ponderii surselor de energie regenerabila si a combustibililor cu continut scazut de carbon in sectorul transporturilor (autovehicule electrice), inclusiv combustibili alternativi.</p> <p>Orasul Chitila este membru in ADITPBI.</p> <p>De asemenea este infiintat si operatorul de servicii de transport public Ecotrans STCM (a se vedea Contract de delegare a gestiunii serviciului public de transport local de calatori in regiunea Bucuresti - Ilfov Ecotrans STCM SRL nr. 5 din data 29.07.2021 https://tpbi.ro/delegare-de-gestiune)</p>



Descrierea investiției

Proiect: Transpunere PUG Oras Chitila in format GIS

Investitia: Planului Național de Redresare și Reziliență (PNRR), Componenta 10 – Fondul Local/ I.4 - Elaborarea/actualizarea în format GIS a documentațiilor de amenajare a teritoriului și de planificare urbană

Obiectivul proiectului este de a sprijini procesul de planificare urbană și teritorială bazată pe principiile de dezvoltare durabilă și inteligentă și de spori accesul digital la documentațiile de amenajare a teritoriului și de urbanism. Investiția prezenta transpunerea în format GIS a PUG (Planului Urbanistic General) al Orasului Chitila, actualizat și aprobat cu H.C.L. nr. 21 din 14/02/2019.

În conformitate cu prevederile ghidului de finantare aferent apelului PNRR/2022/C10, investitia I.4 - Elaborarea/actualizarea în format GIS a documentațiilor de amenajare a teritoriului și de planificare urbană, se vor realiza urmatoarele activitati eligibile:

- Transpunerea PUG Oras Chitila in format GIS
- Redactarea documentațiilor în format digital, georeferențiat, în conformitate cu dispozițiile jalonului 288 (Intrarea în vigoare a legislației în domeniul mobilității urbane durabile, trimestrul IV, 2022) și ale jalonului 315 (codul ATUC, ce va fi aprobat până în trimestrul I, 2023).

Documentațiile de amenajarea teritoriului și de urbanism în format GIS vor cuprinde simultan două categorii de informații care fundamentează deciziile, respectiv:

- date de tip vectorial, prin care sunt reprezentate entități spațiale ce sunt reglementate urbanistic, precum limite administrative, limite ale unităților teritoriale de referință, limite ale parcelelor, limite ale unor zone de protecție, zone funcționale, clădiri, drumuri, rețele și altele asemenea;
- date de tip atribut prin care sunt gestionate informațiile specifice asociate referitoare la fiecare dintre entitățile spațiale reglementate.

PMUD va fi validat de Grupul național pentru optimizarea PMUD instituit în conformitate cu dispozițiile stabilite în jalonul 289. Grupul național pentru optimizarea PMUD reprezintă structura de asistență tehnică acordată de către specialiști pentru elaborarea de planuri de mobilitate urbană durabilă (PMUD) și actualizarea PMUD instituite și operaționale.

Toate documentațiile de amenajarea teritoriului și de urbanism vor fi elaborate și după finalizare, transpuse în format digital în conformitate cu Codul de amenajare a teritoriului, urbanismului și construcțiilor și vor fi avizate de Comisia Națională de Dezvoltare Teritorială organizată conform

Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismului, cu modificările și completările ulterioare.

Documentațiile de amenajarea teritoriului și de urbanism vor fi încărcate pe platforma Observatorului teritorial. Implementarea investiției va fi finalizată până la 30 iunie 2026

Indicatori:

- Număr de documentații de amenajarea teritoriului și urbanism și planuri de mobilitate urbană durabilă elaborate/actualizate în format GIS -1

Proiectul propus, pentru transpunerea PUG Oras Chitila in format GIS in cadrul programului „PNRR C10 /I.4 - Elaborarea/actualizarea în format GIS a documentațiilor de amenajare a teritoriului și de planificare urbană, va avea în vedere respectarea principiului Do No Significant Harm (DNSH), astfel cum este prevăzut la articolul 17 din Regulamentul (UE) 2020/852 privind instituirea unui cadru care să faciliteze investițiile durabile, pe toată perioada de implementare a proiectului.

Proiectul este inclus in Strategia de Integrata de Dezvoltare Urbană a Orasului Chitila 2021-2027, aflata in curs de aprobare / Fisa de proiect 37 - Elaborarea/ actualizare/ transpunere in format digital a documentatiilor de amenajare teritoriu si urbanism (Obiectiv strategic - Cresterea eficientei institutiilor administrative / Utilizarea extinsa a tehnicilor digitale avansate in elaborarea si modelarea integratoare a programelor si proiectelor de dezvoltare)

Anexa: Nota de fundamentare proiect Transpunere PUG Oras Chitila in format GIS



NOTĂ DE FUNDAMENTARE

<p>Planului Național de Redresare și Reziliență, Componenta 10 - Fondul Local, Investiția I.4 - Elaborarea/actualizarea în format GIS a documentațiilor de amenajare a teritoriului și de planificare urbană</p>	<p>Titlu apel proiect</p> <p>Transpunere PUG Oras Chitila in format GIS</p>
<p>1. Descrierea pe scurt a situației actuale (date statistice, elemente specifice, etc.)</p>	<p>Orașul Chitila se află localizat în Nord-Vestul capitalei României, limitrof Bucureștiului, la o distanță de cca. 200 m de acesta. Unitatea administrativ teritorială are o suprafață de aproximativ 1.185 ha, o populație de 15.942 locuitori (conform INSSE 2021) și aproximativ 5.500 de gospodării. Începând cu anul 2009, acesta a început să se dezvolte rapid și să se transforme într-un oraș modern, în special datorita proiectelor finanțate prin fonduri europene, infrastructura tehnico-edilitară fiind în întregime realizată în prezent.</p> <p>În prezent U.A.T. Oraș Chitila dispune de P.U.G. actualizat și aprobat cu H.C.L. nr. 21 din 14/02/2019, ce reflectă direcțiile de dezvoltare economică, socială și urbanistică a orașului. În ceea ce privește situația actuală, eliberarea certificatelor de urbanism, a autorizațiilor de construire și a celor de desființare, precum și a acordurilor administrator drum și brașamente, toate aceste documente care presupun o muncă complexă de cercetare a reglementărilor din zona în care se află imobilul, se realizează pe baza unor documente fizice și digitale (planșe scanate). Prin urmare, la baza analizării aspectelor necesare în vederea eliberării acestor documente stau niște hărți în format fizic de hârtie sau scanate, a căror suprapunere este imposibilă și se impune consultarea multor documente.</p> <p>În decursul anului 2021 au fost emise numeroase documente din cadrul Biroului de Urbanism și Amenajarea teritoriului:</p> <ul style="list-style-type: none">- 422 certificate de urbanism;- 265 autorizații de construire / 8 autorizații de desființare;- 27 acorduri de brașamente la rețeaua de gaze naturale/ energie electrică;- 77 adrese de completare documentații de urbanism depuse;- 8 PUD-uri aprobate;- 90 procese verbale de recepție persoane fizice. <p>Pe de alta parte Orasul Chitila are planificate conform Startegiei de Dezvoltare Durabila a Orasului Chitila o serie de proiecte de investitii, din care aproximativ 40 dintre ele sunt proiecte de infrastructura care necesita elaborarea/ emiterea documentatiilor de urbanism.</p> <p>Situația actuală regăsește orașul Chitila format dintr-un parcelar neregulat, însumând un număr de aproximativ 25.260 de parcele (intravilan + extravilan). Țesutul construit este</p>

		<p>format din aproximativ 4.850 de construcții (locuințe, spații comerciale, spații de depozitare, etc.). Suprafața acoperită de spații verzi amenajate și neamenajate este de aproximativ 21.589 mp.</p> <p>Orașul dispune de aproximativ 400 de locuri de parcare puse la dispoziția cetățenilor. Rețeaua stradală este formată din aproximativ 110 artere de circulație. Din punct de vedere al documentațiilor urbanistice aprobate pe raza teritoriului orașului, există peste 80 de P.U.D.-uri, respectiv peste 50 de P.U.Z.-uri aprobate și valabile.</p>
2.	<p>Necesitatea și oportunitatea investiției pentru care se aplică</p>	<p>Obiectivul proiectului este de a sprijini procesul de planificare urbană și teritorială bazată pe principiile de dezvoltare durabilă și inteligentă și de spori accesul digital la documentațiile de amenajare a teritoriului și de urbanism. Investiția prezenta transpunerea în format GIS a PUG (Planului Urbanistic General) al Orașului Chitila, actualizat și aprobat cu H.C.L. nr. 21 din 14/02/2019.</p> <p>Misiunea primăriei Orașului Chitila este să ofere servicii de calitate și accesibile pentru comunitatea locală. Modelul serviciilor publice on-line reprezintă o componentă a Strategiei de dezvoltare a Orașului Chitila și este în concordanță cu așteptările cetățenilor ca urmare a sondajului de opinie realizat în anul 2020. La nivelul orașului Chitila a fost implementat proiectul „eChitila - Platforma de servicii on line pentru cetățeni”. Proiectul platformei electronice pentru servicii online a reprezentat o componenta pilot a inițiativei de dezvoltare locală referitoare la Smart City.</p> <p>Implementarea cu succes a unui proiect de oraș inteligent necesită dezvoltarea unui sistem digital care poate gestiona și vizualiza datele geospațiale într-un mediu ușor de utilizat. Sistemul de informații geografice (GIS) oferă capacități avansate și ușor de utilizat pentru proiectele de orașe inteligente. Astfel, pentru susținerea serviciilor digitalizate din cadrul platformei electronice este necesară o soluție GIS integrată care servește unei întregi organizații oferind niveluri de funcționalitate geospațială, standarde uniforme, bună guvernare, date și baze de date digitale fiabile, proceduri de lucru, educație și transfer de cunoștințe etc.</p> <p>Necesitatea realizării unui sistem GIS pentru transpunerea P.U.G.-ului Oraș Chitila actualizat și aprobat cu H.C.L. nr. 21 din 14/02/2019, constă în faptul că beneficiile GIS sunt substanțiale, iar în contractul inițial pentru actualizarea PUG-ului nu a fost prevăzută aceasta operațiune.</p> <p>Primăria Oraș Chitila este o instituție care are ca principal obiectiv dezvoltarea socio-economică a unității administrativ-teritoriale Oraș Chitila.</p> <p>În vederea îmbunătățirii calității și eficientizării serviciilor furnizate de către administrația publică locală la nivelul Orașului Chitila prin reducerea duratei de livrare a serviciilor publice în ceea ce privește componenta de urbanism și amenajare teritorială, este necesară achiziționarea de GIS (Sistem Informațional Geografic).</p> <p>Prin acest proiect, în vederea îndeplinirii atribuțiilor la nivel local pentru standardizarea modalității de realizare a documentelor de planificare teritorială și urbanism, respectiv pentru integrarea documentațiilor în platforma Observator Teritorial, se dorește realizarea investiției într-un sistem software GIS de cartografiere și analiză a datelor spațiale care va susține optimizarea modului de lucru. Vor fi introduse, etapizat, în sistem, diferite straturi tematice care vor fi utilizate în procesul de emitere a documentelor urbanistice. Această platformă poate fi utilă atât Biroului de Urbanism și</p>

		Amenajarea Teritoriului (calculul densității construcțiilor, identificarea de terenuri pentru înființarea de parcuri, identificarea zonelor de protecție față de elemente cu caracter de patrimoniu, identificarea rutelor optime pentru transport în comun, identificarea posibilelor spații de expansiune urbană), cât și pentru Biroul Cadastru și Registru Agricol (gestionarea datelor cadastrale, a modului de utilizare a terenului etc.), iar ulterior putând fi extinsă chiar pe mai multe module, în funcție de necesități, pentru a ajuta și alte birouri și compartimente din cadrul instituției: poliție locală, impozite și taxe, informarea cetățenilor și evidențele geo-spațiale ale departamentelor tehnice: siguranța în circulație, parcuri, spații verzi, modernizarea infrastructurii rutiere și utilități publice.
3.	Corelarea cu proiecte deja implementate la nivel local	Intrucât PUG este o ilustrare a Strategiei de Dezvoltare Durabilă a Orașului Chitila pentru perioada 2021-2027 se va avea în vedere preluarea tuturor proiectelor aflate în curs de implementare la nivelul Orașului care se află în proces de pregătire a cererilor de finanțare sau de implementare a proiectelor depuse în cadrul programelor naționale (Anghel Saligny, CNI etc.) și a programelor operaționale (POR, PODD etc.), precum și în cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență a României. Baza de date GIS ce se va elabora în vederea transpunerii informațiilor din P.U.G. Oraș Chitila în format digital, se va corela cu proiectele de anvergură deja implementate la nivelul orașului, cum ar fi proiectul „Achiziționare de autobuze urbane mici (8-9 m)”, prin evidențierea traseelor de transport public; proiectul de implementare a unei piste de bicicliști în lungul lacului Mangu; Proiectul „WIFI 4 E.U.”, prin localizarea punctelor prin care se pun la dispoziție internet gratuit cetățenilor; introducerea și implementarea sistemului de supraveghere pentru creșterea siguranței și prevenirea criminalității în Orașul Chitila, prin localizarea camerelor de supraveghere la nivelul orașului în baza de date GIS. De asemenea, prezentul proiect se corelează cu proiectul „eChitila - Platforma de servicii on line pentru cetățeni” implementat la nivelul orașului. Proiectul platformei electronice pentru servicii online reprezintă o componentă din inițiativă locală referitoare la Smart City. Primăria a inițiat proiectul de digitalizare a 20 de servicii de bază (registratură, relații cu publicul, urbanism, registru agricol, taxe și impozite, servicii sociale, poliția locală etc.), iar pentru susținerea serviciilor digitalizate din cadrul platformei electronice este necesară o soluție GIS integrată la nivelul instituției.
4.	Corelarea cu proiecte în curs de implementare de la nivel local	Se vor integra și date provenite din diverse documentații P.U.Z. și P.U.D., aprobate după intrarea în vigoare a actualului P.U.G., precum și proiecte aflate în curs de implementare la nivel local. Astfel, baza de date GIS se va corela cu proiectele de Smart City, precum cel de dezvoltare a sistemului de telegestiune din cadrul obiectivului de investiție ”Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii de iluminat public în Orașul Chitila”, cât și cu proiectele „Achiziționarea de autobuze electrice și stații de încărcare aferente” finanțate prin POR 2014-2020
5.	Corelarea cu celelalte proiecte pentru care se aplică la finanțare	Proiectele pentru care orașul Chitila solicită finanțare în cadrul PNRR - Fondul Local sunt corelate și integrate cu prezenta solicitare de finanțare, respectiv: 1. În cadrul PNRR C10 I.1 - Mobilitate urbană durabilă/ I.1.1 - Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante) - Proiectul “Achiziția de autobuze nepoluante pentru transport public” prin care se solicită finanțarea achiziției a 4 autobuze electrice (categoria

		<p>12m) cat și a stațiilor de încărcare rapidă și lentă, investiție ce vine în sprijinul obiectivelor asumate la nivel local /național de protecție a mediului și a tranziției către un mod sustenabil de transport.</p> <p>2.În cadrul PNRR C10 /I.1 - Mobilitate urbană durabilă/I.1.2 - Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde - ITS/alte infrastructuri TIC (sisteme inteligente de management urban/local) - Proiectul "Chitila - Safe City" Sistem inteligent de monitorizare urbana, prin se solicită finanțarea achiziției unui sistem de monitorizare video și dotarea centrului monitorizare, comanda și control.</p> <p>3. In cadrul PNRR C10 /I.1 - Mobilitate urbană durabilă /I.1.4 - Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde - piste pentru biciclete la nivel local/metropolitan - Proiectul „Piste pentru biciclete și alte vehicule electrice ușoare în Orașul Chitila, Județul Ilfov” prin care se propune realizarea a 7,7 km de piste de biciclete și alte vehicule electrice ușoare.</p>
6.	Efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investiții	<p>Beneficiul major în folosirea unui sistem GIS în procesele legate de amenajarea teritoriului și urbanism constau în rapiditatea și acuratețea cu care se pot afla date legate de teritoriul administrat cat și posibilitatea de a afla prin analize complexe informații care în mod normal ar presupune resurse de personal considerabile.</p> <p>Datele care se vor obține în urma acestei investiții vor duce la o evidență completă a tuturor informațiilor spațiale de pe raza UAT și totodată vor avea integrate și corelate date non spațiale dar relevante pentru procesul de administrație cum ar fi cele de la registrul agricol sau taxe și impozite.</p> <p>Oportunitatea investiției este încadrarea obiectivului în politicile pe termen scurt, mediu și lung locale/sectoriale/naționale /europene.</p>
7.	Modul de îndeplinire a condițiilor aferente investițiilor	<p>Se vor respecta criteriile de conformitate administrativă și de eligibilitate (conform Anexa 1 la ghid apel). După transpunerea în format GIS a P.U.G. Oraș Chitila, se va avea în vedere transmiterea documentației aprobate pentru integrarea în Observatorul Teritorial.</p> <p>Documentațiile se vor întocmi conform prevederilor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismului, cu modificările și completările ulterioare, - Ordinului nr. 233 din 26.02.2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 350/2001, cu modificările și completările ulterioare și - ghidurilor ce vor fi prezentate de către MDLPA în perioada următoare (Precizări pentru elaborarea documentațiilor de amenajarea teritoriului și a celor de urbanism pentru transpunerea în format compatibil GIS, respectiv Ghid pentru elaborarea PMUD care va actualiza conținutul prevăzut de Ordinul nr.233/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare la Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare, și care va fi elaborat conform ghidului SUMP produs și publicat cu girul Comisiei Europene care se găsește la adresa https://www.eltis.org/sites/default/files/sump_guidelines_2019_interactive_document_1.pdf). <p>Redactarea documentațiilor se va realiza în format digital, georeferențiat, în conformitate cu dispozițiile jalonului 288 (Intrarea în vigoare a legislației în domeniul mobilității urbane durabile, trimestrul IV, 2022) și ale jalonului 315 (codul ATUC,</p>

		<p>ce va fi aprobat până în trimestrul I, 2023). Documentațiile de amenajarea teritoriului și de urbanism în format GIS vor cuprinde simultan două categorii de informații care fundamentează deciziile, respectiv:</p> <p>i) date de tip vectorial, prin care sunt reprezentate entități spațiale ce sunt reglementate urbanistic, precum limite administrative, limite ale unităților teritoriale de referință, limite ale parcelelor, limite ale unor zone de protecție, zone funcționale, clădiri, drumuri, rețele și altele asemenea;</p> <p>ii) date de tip atribut prin care sunt gestionate informațiile specifice asociate referitoare la fiecare dintre entitățile spațiale reglementate.</p> <p>Documentațiile de amenajarea teritoriului și de urbanism vor fi încărcate pe platforma Observatorului teritorial. Implementarea investiției va fi finalizată până la 30 iunie 2026.</p> <p>Indicatori:</p> <p>- Număr de documentații de amenajarea teritoriului și urbanism și planuri de mobilitate urbană durabilă elaborate/actualizate în format GIS -1</p>
8.	Descrierea procesului de implementare	<p>Baza de date GIS ce urmează a fi realizată constă în convertirea datelor furnizate în proiectul de actualizare a P.U.G.-ului Oraș Chitila, aprobat cu H.C.L. nr. 21 din 14/02/2019, accentul fiind pus pe planșa de Reglementări Urbanistice și Zonificare funcțională. Reglementările urbanistice în format vectorial vor fi corelate cu partea scrisă a P.U.G.-ului, respectiv cu Regulamentul Local de Urbanism. Astfel, vor exista date substanțiale, geo-referențiale, în procesul de analiză a datelor de urbanism.</p> <p>De asemenea, pentru a dezvolta și îmbunătății baza de date, se vor realiza straturi tematice de date dedicate rețelelor tehnico-edilitare, parcelar cadastral, rețea stradală, spații verzi, documentații de urbanism PUZ/PUD aprobate, având un grad mai mare de acuratețe. Astfel, aceasta platformă poate veni în ajutorul activităților de zi cu zi atât pentru departamentul de urbanism și amenajare teritorială, cât și pentru alte compartimente din cadrul Primăriei Oraș Chitila, care au în atribuții folosirea datelor urbanistice, cum ar fi: serviciul Cadastru și Registru Agricol sau taxe și impozite locale.</p> <p>Sistemul GIS propus va pune accent și pe componenta de mediu din procesele de administrație locală și va face în orice moment vizibile reglementările de mediu, dar va permite și analizarea îndeplinirii obligațiilor de mediu, atât ale administrație publice locale cât și a cetățenilor rezidenți pe raza UAT-ului. Pentru a veni în acord cu reglementările urbanistice, dar și pentru corelarea cu legislația de mediu, sistemul GIS va cuprinde și date legate de managementul deșeurilor și pe lângă partea logistică de management al deșeurilor va putea să cuprindă date care să fie folosite de diverse compartimente subordonate.</p> <p>Realizarea sistemului GIS se va face prin achiziționarea de servicii specifice, dar și prin implicarea personalului existent, în special în partea de identificare a surselor de date și pentru verificare corectitudinii datelor introduse în sistemul GIS.</p> <p>Implementarea proiectelor de orașe inteligente se bazează pe o serie de pași, inclusiv construirea modelului digital urban, colectarea datelor folosind stratul de detectare, apoi analiza datelor, vizualizarea interactivă a datelor și controlul sistemului. GIS joacă un rol în acești pași, așa cum este descris mai jos.</p> <p>Construcția Modelului Digital Urban</p>

Primul pas în implementarea proiectelor de oraș inteligent se referă la construirea modelului digital urban care descrie componentele mediilor urbane construite și naturale. Pentru fiecare componentă urbană, modelul digital oferă geolocalizarea și caracteristicile (atributele). GIS este utilizat în general pentru construirea modelului digital al „componentelor orizontale” urbane, cum ar fi rețelele urbane, facilitățile de transport și mediul natural, în timp ce modelarea informațiilor despre clădiri este utilizată pentru descrierea „componentelor verticale”, cum ar fi clădirile. Combinația dintre GIS și modelarea informațiilor despre clădiri oferă un instrument puternic pentru construirea modelului digital urban cu date georeferențiate și vizualizarea acestor date într-un mediu ușor de utilizat.

Strat de detectare

Al doilea pas în proiectele de orașe inteligente se referă la construirea stratului de detectare care transferă datele de operare urbană către sistemul de informații despre orașul inteligent. Acest nivel include senzori utilizați pentru monitorizarea rețelelor și infrastructurilor urbane. Datele ar putea fi, de asemenea, îmbunătățite prin imagini, videoclipuri și fișiere audio care au ca rezultat construirea de date mari urbane. GIS oferă posibilitatea de a vizualiza sistemul de monitorizare, precum și caracteristicile și starea senzorilor. De asemenea, oferă posibilitatea de a vizualiza date istorice și în timp real pe hărți GIS.

Analiza datelor

Al treilea pas în implementarea unui proiect de oraș inteligent se referă la dezvoltarea mediului analitic, care convertește datele în timp real și istorice în date operaționale care îmbunătățesc securitatea, eficiența și calitatea sistemelor urbane. Mediul analitic include software de inginerie, management și siguranță pentru sistemele urbane, precum și instrumente digitale avansate, cum ar fi inteligența artificială (AI). În proiectele de orașe inteligente, GIS oferă instrumente pentru (i) analiza datelor geospațiale (analiza distanței și direcționale, procesare geometrică, modele de grilă), (ii) analiză spațio-temporală, (iii) statistici spațiale (autocorelare și regresie spațială), (iv) suprafață analiza (forma suprafeței și analiza debitului, metode de grilaj și interpolare) și (v) analiza locației (calcularea celui mai scurt drum, locația instalației).

Vizualizarea interactivă a datelor

Vizualizarea interactivă a datelor permite utilizatorilor să interacționeze cu componentele orașului inteligent și cu părțile interesate într-un mediu ușor de utilizat. Aplicațiile web sunt folosite pentru a crea acest mediu interactiv. Utilizarea ferestrelor pop-up HTML le permite utilizatorilor să acceseze conținut bazat pe web, cum ar fi graficele la care se face referire prin adrese URL. Mediul grafic interactiv GIS permite vizualizarea componentelor urbane și a hărților senzorilor. Utilizatorii și managerii pot utiliza aceste hărți pentru a accesa date statice și dinamice referitoare la sistemele urbane, precum și pentru a actualiza datele.

Stratul de control

Analiza datelor istorice și în timp real are ca rezultat comenzi pentru managementul optim și sigur al sistemelor urbane. Aceste comenzi sunt transmise stratului de control, care include diferite dispozitive electronice, cum ar fi supape inteligente, pompe, motoare, întrerupătoare, întrerupătoare și încuietori. Sistemul GIS permite vizualizarea în timp real a acestor dispozitive, precum și a stării acestora. De asemenea, ar putea vizualiza erori în comenzile dispozitivului.

		<p>Activitățile principale desfășurate în perioada de implementare:</p> <p>A1 Asigurarea managementului și publicității proiectului</p> <p>A1.1 Planificarea, coordonarea și administrarea proiectului</p> <p>A1.2 Desfășurarea achizițiilor din cadrul proiectului</p> <p>A1.3 Realizarea promovării și publicității proiectului</p> <p>A1.4 Monitorizarea, evaluarea și raportarea proiectului</p> <p>A2 Elaborarea /actualizarea studiilor de fundamentare și de specialitate</p> <p>A3. Realizarea proiectului de transpunere în format digital (GIS) a PUG</p> <p>Durata de implementare: 24 luni</p>
9.	Alte informații	<p>Proiectul este inclus în Strategia de Integrată de Dezvoltare Urbană a Orașului Chitila 2021-2027, aflată în curs de aprobare / Fisa de proiect 37 - Elaborarea/ actualizare/ transpunere în format digital a documentațiilor de amenajare teritoriu și urbanism (Obiectiv strategic - Creșterea eficienței instituțiilor administrative / Utilizarea extinsă a tehnicilor digitale avansate în elaborarea și modelarea integratoare a programelor și proiectelor de dezvoltare)</p>



Anexa nr. 1
la H.C.L. al Orașului Chitila nr. 44/28.04.2022

Descrierea investiției

Proiect: Piste pentru biciclete și alte vehicule electrice ușoare în Orașul Chitila, Județul Ilfov

Investitia: Planului Național de Redresare și Reziliență, Componenta 10 – Fondul Local/ I.1 – Mobilitate urbană durabilă /I.1.4 -Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – piste pentru biciclete la nivel local/metropolitan;

În conformitate cu prevederile ghidului de finanțare aferent apelului PNRR/2022/C10 investita I.1 – Mobilitate urbană durabilă /I.1.4 -Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – piste pentru biciclete la nivel local/metropolitan se vor realiza următoarele activități eligibile:

1. Lucrări de construcție pentru realizarea/modernizarea infrastructurii pentru biciclete/mijloace de transport nemotorizate: piste pentru biciclete, inclusiv pasaje și poduri de-a lungul acestora, culoare pentru biciclete;

Traseul pentru pista de biciclete și alte vehicule electrice ușoare în Orașul Chitila are o lungime totală de aproximativ 7,7 km după cum urmează:

- Strada Islaz, partea cu parcul (traseu bidirecțional, lățime 2,4m) – 1,609 m
- Strada I.C. Brătianu, dreapta (traseu bidirecțional, lățime 2,4m) – 735 m
- Strada I.C. Brătianu, stânga (traseu bidirecțional, lățime 2,4m) – 84 m
- Sos. Banatului, dreapta (traseu unidirecțional, lățime 1,5 m) – 2,826 m.
- Sos. Banatului, stânga (traseu unidirecțional, lățime 1,5 m) – 2,446 m.
- TOTAL: 7,700 m (din care 2,43 km traseu piste cu lățime 2,4 m și 5,27 km traseu piste cu lățime 1,5 m)

2. Lucrări de construcție pentru montarea echipamentelor de protecție;

3. Lucrări de construcție pentru montarea echipamentelor de semnalizare;

4. Achiziția și montajul accesoriilor de mobilier urban aferent pistelor: rasteluri pentru biciclete, iluminat public, contoare utilizatori, etc;

5. Amenajarea terenului;

6. Achiziția echipamentelor de protecție și a echipamentelor de semnalizare;

9. Proiectare și asistență tehnică.

Indicatorii obiectivului de investiții

Număr de kilometri piste pentru bicicliști operaționale (km) la nivel local/metropolitan – 7,7 km

Număr de utilizatori ai pistelor nou construite și amenajate – 7200 (anual)

Proiectul propus, pentru lucrările de amenajare piste de biciclete în cadrul programului „PNRR C10 /I I.1 – Mobilitate urbană durabilă /I.1.4 -Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – piste pentru biciclete la nivel local/metropolitan, va avea în vedere respectarea principiului Do No Significant Harm (DNSH), astfel cum este prevăzut la articolul 17 din Regulamentul (UE) 2020/852 privind instituirea unui cadru care să faciliteze investițiile durabile, pe toată perioada de implementare a proiectului.

Proiectul este inclus în Strategia integrată de dezvoltare Durabilă a Orașului Chitila 2021-2027, aflată în curs de aprobare /Fisa de proiect nr 13 / Obiectivul - Dezvoltarea unor orașe și așezări umane favorabile incluziunii, sigure, reziliente și durabile

Anexa: Piste pentru biciclete și alte vehicule electrice ușoare în Orașul Chitila, Județul Ilfov

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

<p><i>Planului Național de Redresare și Reziliență, Componenta 10 – Fondul Local, Investiția I.1 – Mobilitate urbană durabilă /I.1.4 -Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – piste pentru biciclete la nivel local/metropolitan;</i></p>	<p align="center">Titlu apel proiect Piste pentru biciclete și alte vehicule electrice ușoare în Orașul Chitila, Județul Ilfov</p>
<p>1. Descrierea pe scurt a situației actuale (date statistice, elemente specifice, etc.)</p>	<p>În Chitila, jud. Ilfov, bicicletele și vehicule electrice ușoare pot fi încorporate în rețeaua de transport local putând funcționa ca mijloc facil de acces către nodurile de transport public ce converg către București sau localitățile învecinate. În conformitate cu practica din diverse țări și în orașul Chitila, pe străzile locale viteza legală este de 30 km/h sau mai puțin, oferind bicicliștilor locali posibilitatea unui trafic mixt, fără benzi dedicate bicicletelor. Multe dintre străzile locale în Chitila pot găzdui o utilizare mixtă pentru bicicliști. În aceste zone, în care se circulă cu 30 km/h sau mai puțin, se poate realiza atât mobilitatea adulților cât și a copiilor utilizând bicicleta. Prin construcția unei rețele consistente pentru biciclete și a spațiilor de parcare suficiente se poate realiza transferul unui număr semnificativ dintre utilizatorii de automobile către bicicletă, diminuând astfel consistent congestia și poluarea.</p> <p>Pentru extinderea bazei de utilizatori către un sector mai larg al populației este necesară furnizarea unei rețele sigure și convenabile, prin dezvoltarea trotuarelor și facilităților pentru biciclete adecvate pentru drumuri cu viteze nominale de 50-70 km/h și marcarea pe hartă a posibilelor zone cu viteza 30 km/h, cu trafic de biciclete integrat cu vehiculele.</p> <p>Amenajarea unor piste de biciclete în oraș va îmbunătăți siguranța bicicliștilor dar și calitatea traficului rutier prin fluidizarea acestuia. Astfel, pentru traseul propus prin proiect:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sectorul din DN7 între Km 11+529 - Km14+356 ce traversează orașul Chitila, Sos. Banatului, - pe Str. Islaz (între intersecția cu Șos. Banatului până la intersecția cu Str. IC Brătianu), - pe Str. IC Brătianu (între intersecția cu Str. Islaz până la intersecția cu Sos. Banatului) <p>Starea materială a trotuarelor care constituie zona principală de trafic pentru tot aliniamentul în discuție este caracterizată de următoarele aspecte definitorii:</p> <ul style="list-style-type: none"> - îmbrăcăminte degradată și îmbătrânită cu tasări inegale, - borduri lipsă sau degradate, - spații verzi și aliniament de copaci deficiente, etc. <p>Astfel, lucrările de intervenție propuse prin proiect sunt relevante pentru îmbunătățirea infrastructurii de transport regional și local, al</p>

		<p>cărei obiectiv îl reprezintă îmbunătățirea accesibilității regiunii și mobilității populației, bunurilor și serviciilor în vederea stimulării dezvoltării economice durabile. Lucrările de intervenție propuse prin proiect vor fi realizate în exclusivitate pe domeniul public și nu implica exproprieri sau despăgubiri.</p>
2.	Necesitatea și oportunitatea investiției pentru care se aplică	<p>Unul dintre obiectivele operaționale ale PMUD 2016-2030 Regiunea București- Ilfov reprezintă dezvoltarea unei rețele de piste de bicicletă de 250 km în București și Ilfov, cu accent pe accesul la locuri de muncă, instituții, transport public. De asemenea este preconizată extinderea celor 250 km de rețea utilitară cu încă 100 km de rețea de agrement (piste de bicicletă și locuri de parcare), oferind acces la zone și activități de agrement.</p> <p>Pista de biciclete propusă prin proiect se încadrează în obiectivul PMUD 2016-2030 facilitând accesul către și dinspre București, dar și către localitățile Mogoșoaia, Buftea, etc. dar și în interiorul orașului.</p> <p>Proiectul se încadrează atât în Strategia integrată de dezvoltare urbană a Orașului Chitila (Fisa de proiect 13) cât și în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă București -Ilfov, document asumat de Consiliul Local Chitila prin care se stabilesc liniile strategice de dezvoltare pentru obiectivele de mobilitate la nivelul regiunii București-Ilfov iar proiectul propus se integrează în obiectivele mai largi stabilite de dezvoltare regională.</p> <p>În Planul de Mobilitate Urbană Durabilă 2016-2030, la capitolul „Deplasări pe bicicletă” este făcută o sinteză a preferințelor bicicliștilor pentru infrastructura pentru biciclete. Strategia de Dezvoltare Durabilă a orașului Chitila a ținut cont de analizele, propunerile și obiectivele stabilite de PMUD pentru a integra localitatea în rețeaua de piste de biciclete ce se dorește a fi realizată la nivel regional în ideea de a lega între ele obiectivele economice, turistice și de agrement din întreaga regiune.</p> <p>Nu în ultimul rând, obiectivul proiectului se încadrează și în Strategia Națională pentru Siguranța Rutieră, care are printre principalele direcții îmbunătățirea siguranței infrastructurii rutiere.</p>
3.	Corelarea cu proiecte deja implementate la nivel local	<p>La nivelul orașului Chitila a fost implementat proiectul „Proiectare pistă bicicliști Lac Mangu, Oraș Chitila” prin care s-a realizat și recepționat aproximativ 1 km de pistă de biciclete realizată în special în scop de agrement. Pista existent urmărește aleea de promenadă de pe partea dreaptă a râului Mangu și are acces înspre și dinspre mai multe străzi adiacente.</p>

		Necesitatea realizării proiectului vine din nevoia de dezvoltare a transportului nemotorizat, cu bicicleta sau vehiculele electrice ușoare, care este deficitar în acest moment. În prezent există în Chitila o pistă pentru biciclete amplasată într-o zonă de agrement, însă aceasta nu este interconectată cu o alta, iar deplasarea cu bicicleta în oraș nu este facilitată semnificativ de existența acesteia.
4.	Corelarea cu proiecte în curs de implementare de la nivel local	<p>La nivelul orașului Chitila sunt în implementare următoarele proiecte ce sunt corelate cu infrastructura pentru transportul verde – pistă pentru biciclete și alte vehicule electrice ușoare, investiția propusă, după cum urmează:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. "Parc Valea Mangului" – prin care se realizează amenajarea unui parc de agrement de-a lungul râului Mangu, pista ce se propune a fi realizată prin proiect constituind un acces facil către zona parcului. 2. "CONSTRUIRE ȘCOALA PRIMARĂ ȘI GIMNAZIALĂ ÎN ORAȘUL CHITILA" – școala este amplasată în apropierea pistei de biciclete propusă constituind o infrastructură accesibilă și necesară accesului locuitorilor din zonă în deplasarea spre școală. 3. "Centrul Medical Chitila" – situat pe traseul pistei de pe Șoseaua Banatului devine accesibil locuitorilor din oraș ce folosesc biciclete sau alte vehicule electrice ușoare. <p>Pista de biciclete uneste la nivelul orașului puncte principale precum Parcul Valea Mangului, Centrul Medical, prelungind în același timp și traseul de piste existent în pe lângă Paraul Mangu.</p>
5.	Corelarea cu celelalte proiecte pentru care se aplică la finanțare	<p>Proiectele pentru care orașul Chitila solicită finanțare în cadrul PNRR – Fondul Local sunt corelate și integrate cu prezenta solicitare de finanțare, respectiv:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. În cadrul PNRR C10 I.1 – Mobilitate urbană durabilă/ I.1.1 - Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante) – Proiectul "Achiziția de autobuze nepoluante pentru transport public" prin care se solicită finanțarea achiziției a 4 autobuze electrice (categoria 12m) cât și a stațiilor de încărcare rapidă și lentă, investiție ce vine în sprijinul obiectivelor asumate la nivel local /național de protecție a mediului și a tranziției către un mod sustenabil de transport. 2. În cadrul PNRR C10 /I.1 – Mobilitate urbană durabilă/I.1.2 - Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – ITS/alte infrastructuri TIC (sisteme inteligente de management urban/local) – Proiectul "Chitila - Safe City" Sistem inteligent de monitorizare urbana, prin se solicită finanțarea achiziției unui sistem de monitorizare video și dotarea centrului de monitorizare, comanda și control. 3. În cadrul PNRR C10 /I.4 - Elaborarea/actualizarea în format GIS a documentațiilor de amenajare a teritoriului și de planificare urbană- Proiectul „Transpunere PUG Oras Chitila in format GIS” prin care se solicită finanțarea achiziției serviciilor de transpunere PUG existent în format GIS.
6.	Efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investiții	<p>Politicile și măsurile definite într-un plan de mobilitate urbană durabilă ca PMUD București-Ilfov acoperă toate modulele și formele de transport din întreaga aglomerație urbană reprezentată de capitală și zonele adiacente acesteia, inclusiv transportul public și</p>

		<p>privat, de pasageri și de marfă, motorizat și nemotorizat, deplasarea și parcarele vehiculelor.</p> <p>Bicicleta nu emite noxe, este cel mai eficient energetic mijloc de deplasare în condițiile congestiilor urbane și cel mai eficient din punct de vedere al spațiului ocupat. De aceea, măsurile de încurajare a utilizării bicicletei fac parte din soluțiile oferite de specialiști în planificarea orașelor care se confruntă cu poluarea sau cu congestiile.</p> <p>Prin soluțiile tehnice adoptate în proiect obiectivul de protecție a mediului corespunzător specificului investiției este în concordanță cu prevederile normelor actuale. Mai exact, obiectivul de investiții finanțat prin proiect se încadrează în strategia autorității publice centrale pentru mediu și schimbări climatice, Ministerul Mediului și Administrația Fondului pentru Mediu, de creare a cadrului legal pentru stimularea construirii de piste de biciclete în localități cu o populație de peste 20.000 de locuitori.</p> <p>Soluțiile tehnice adoptate în implementarea proiectului vor conduce la desfășurarea traficului de biciclete și vehicule electrice ușoare în condiții sporite de siguranță și confort, aspect care va conduce la atragerea cât mai multor călători spre aceste mijloace de transport, în detrimentul celui motorizat clasic.</p> <p>Bicicliștii sunt participanți la trafic vulnerabili față de alte categorii de vehicule de aceea este necesară o protecție specială a lor contra accidentelor în care sunt implicate autovehiculele, fapt realizat prin mai multe măsuri, constructive, legale, etc.</p> <p>Oportunitatea investiției este încadrarea obiectivului în politicile pe termen scurt, mediu și lung locale/sectoriale/naționale /europene.</p>
7.	Modul de îndeplinire a condițiilor aferente investițiilor	<p>Se vor respecta criteriile de conformitate administrativă și de eligibilitate (conform Anexa 1 la ghid apel). Se va asigura:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alinierea obligatorie a investițiilor cu Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă/Strategiile Integrate de Dezvoltare Urbană/Planurile Urbanistice Generale, aprobate sau în curs de elaborare /aprobare; • Asigurarea unor benzi preferențiale pentru transportul public curat pentru drumurile publice care au cel puțin trei benzi pe sens (condiție valabilă numai pentru unitățile administrativ teritoriale cu drumuri publice care au cel puțin trei benzi pe sens); • Infrastructura va avea în vedere prevederile/recomandările Ghidului de proiectare a infrastructurii pentru biciclete care conține cerințe generale de calitate a infrastructurii pentru biciclete și trotinete electrice – trasee, parcaje – în vederea asigurării viabilității acesteia. <p>În acest moment, configurarea actuală a arterelor de circulație din orașul Chitila nu asigură o circulație fluentă și ușoară a traficului de bicicliști și nici nu permite o dezvoltare facilă a rețelei de piste de biciclete care să îmbunătățească condițiile de circulație pentru aceasta categorie de participanți la trafic.</p> <p>În principal, din punctul de vedere al utilizatorilor acestui tip de transport, cele mai importante cerințe ale acestora sunt legate de lipsa benzilor dedicate circulației pentru biciclete, siguranța circulației și lipsa parcărilor, acestea fiind principalele motive pentru care nu se utilizează (mai frecvent) bicicleta.</p>

		<p>Siguranța este incontestabil, cerința de bază și trebuie să fie preocuparea primordială în planificarea și materializarea infrastructurii pentru biciclete. În procesul de îndeplinire a condițiilor de siguranță necesare, respectarea normativului Ghid metodologic de reglementare a proiectării, execuției, utilizării și mentenanței lucrărilor de infrastructură pentru biciclete asigură faptul că realizarea investiției va ține seama de toate prevederile și cerințele generale de calitate a infrastructurii pentru biciclete – trasee, parcări și asigură viabilitatea acesteia.</p> <p>Pentru siguranța utilizatorului, trebuie să i se asigure spațiul necesar efectuării în siguranță a tuturor manevrelor prevăzute de legislația privind circulația pe drumurile publice.</p> <p>Condiția de creștere a siguranței rutiere a rețelei de drumuri prin noi abordări de organizare și amenajare a spațiilor urbane destinate circulației (benzi dedicate, separarea tipurilor de circulație - pe verticală sau orizontală, signalistic, mobilarea spațiilor publice, etc) este și ea urmărită în procesul de proiectare și implementare.</p> <p>Indicatorii obiectivului de investiții</p> <ul style="list-style-type: none"> • Număr de kilometri piste pentru bicicliști operaționale (km) la nivel local/metropolitan – 7,7 km • Număr de utilizatori ai pistelor nou construite și amenajate - 7200 (anual) <p>Proiectul va lua în considerare nevoile pasagerilor care aparțin grupurilor expuse riscului de discriminare, precum persoane în vârstă, persoane cu dizabilități, în vederea creșterii accesibilității acestora la facilitățile de transport prin includerea de activități de sprijin pentru a garanta siguranța tuturor persoanelor în utilizare.</p>
8.	Descrierea procesului de implementare	<p>Lungimea totală a traseului pistei de biciclete propusă este de aproximativ 7,7 km (din care 2,43 km traseu piste cu latime 2,4 m și 5,27 km traseu piste cu latime 1,5 m). Traseul reprezintă un circuit ce se desfășoară pe mai multe strazi din oras după cum urmează: pe Strada Islaz, partea cu parcul Valea Mangului sunt – 1,609 m (traseu bidirecțional, latime 2,4m); Strada I.C. Brătianu, dreapta (traseu bidirecțional, latime 2,4m) – 735 m; Strada I.C. Brătianu, stânga (traseu bidirecțional, latime 2,4m) – 84 m; Sos. Banatului, dreapta (traseu unidirecțional, latime 1,5 m) – 2,826 m. Sos. Banatului, stânga (traseu unidirecțional, latime 1,5 m) – 2,446 m.</p> <p>În această etapă lungimile prezentate sunt estimate, urmand ca acestea sa fie finalizate la nivelul PT.</p> <p>În planificarea traseului pentru biciclete s-a ținut seama de determinarea zonelor de interes major ce se dorește a fi conectate, în cazul acesta, artera principală a orașului și obiectivele comerciale, socio-culturale, nodurile de transport, etc., amplasate pe Șos. Banatului și zona de agrement Parcul Valea Mangului, dar și strazile adiacente acestuia, zona rezidențială și Școala nou construită în această ar. Partea din traseu amplasată pe Sos. Banatului este secțiunea principală cu rol de conectare la nivel de oraș și regiune, ea face conexiunea cu principalele destinații din localitate dar și în afara ei. Secțiunea secundară a traseului are rol de preluare a</p>

		<p>fluxurilor la nivelul zonei construite și face accesul la nivelul cartierului și către zona de agrement.</p> <p>Conform analizei efectuate de specialiștii UAT și ținând cont de reglementările și de experiența implementărilor anterioare, un aspect deosebit de important pentru realizarea acestui tip de obiectiv de investiție și pentru ca ea să fie optim utilizată, este asigurarea percepției de siguranță, fapt important care influențează decizia utilizatorilor de a folosi bicicleta sau a altor vehicule electrice usoare.</p> <p>Amenajarea pistei de biciclete include și semnalizarea acesteia prin indicatoare de circulație standardizate, marcarea trecerilor adiacente celor de pietoni, precum și marcarea punctelor de parcare a bicicletelor, în locuri desemnate conform planurilor de dezvoltare a rețelei locale de piste de biciclete. Se vor amplasa pe tot traseul indicatoare de circulație și marcaje specifice, pe suprafața benzii de rulare se va aplica pictograma de biciclete la intersecții, la capete și din loc în loc și marcaje semnalizând direcția de mers.</p> <p>Pistele de biciclete vor fi având profile transversale tip diferite, funcție de secțiunea traseului pe care se realizează proiectul, în conformitate cu terenul. Colectarea apelor pluviale se va face prin rigole deschise conduse la canalizare.</p> <p>În documentația tehnică aferentă proiectului este realizată o descriere detaliată a lucrărilor de construire și de refacere a amplasamentului în zona afectată de execuția investiției ținând cont de reglementările și normativele în vigoare. Lucrările de realizare a investiției vor afecta parțial amplasamentul pe parcursul execuției proiectului de aceea sunt prevăzute lucrări pentru refacerea amplasamentului la finalul execuției și aducerea lui în starea inițială, prin retragerea organizării de șantier, a materialelor nepuse în opera sau a restului nefolosit, etc.</p> <p>Activități:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Stabilirea temei de proiectare 2. Organizarea procedurilor de achiziție pentru elaborare documentație tehnică cf 907/2016 3. Elaborarea documentațiilor tehnice <ol style="list-style-type: none"> 3.1 Elaborarea studiului de fezabilitate 3.2 Elaborarea studiului de fezabilitate 3.3 Obținerea avizelor 4. Organizarea procedurii de achiziție pentru elaborare PT și execuție lucrări 5. Elaborarea Proiectului tehnic, PAC 6. Obținerea autorizației de construire 7. Realizarea lucrărilor de construcție 8. Asistență tehnică și dirigenție de șantier 9. Asigurarea managementului și publicității proiectului.
9.	Alte informații	<p>În concluzie, prin realizarea proiectului se urmărește:</p> <ul style="list-style-type: none"> - crearea condițiilor de dezvoltare a transportului nemotorizat și, prin urmare, creșterea cotei modale deținute de acest sistem în detrimentul transportului privat cu autoturismul; - reducerea congestiei circulației prin creșterea ponderii deplasării fără autoturism; - dezvoltarea formelor de transport durabil (mai puțin poluante);

		<ul style="list-style-type: none">- contribuție la amenajarea suprafețelor de teren, creșterea calității mediului înconjurător și a aspectului urban;- contribuție la creșterea calității vieții și întărirea sănătății populației încurajând mersul pe jos și cu bicicleta;- creșterea numărului de bicicliști ce utilizează infrastructura și decongestionarea traficului urban;- stabilirea unor criterii clare în vederea soluționării nevoilor beneficiarului prin măsuri de asigurare a respectării criteriilor privind protecția mediului, utilizarea eficientă a resurselor, biodiversitatea, rezistența în fața dezastrelor, prevenirea și gestionarea riscurilor pe toată durata pregătirii și implementării proiectului;- lucrări de amenajare/amplasare/construire a tuturor spațiilor și dotărilor necesare folosirii în mod civilizată a pistelor, și anume: semnalizarea rutieră corespunzătoare a pistelor, mijloace de evacuare a apelor pluviale, amenajarea unor locuri de popas dotate cu rastele pentru biciclete și cu bănci de odihnă, cosuri pentru colectarea gunoiului stradal etc. <p>Proiectul este inclus în Strategia Integrată de Durabilă Urbană a Orașului Chitila 2021-2027, aflată în curs de aprobare /Fisa de proiect nr 13 / Obiectivul - Dezvoltarea unor orașe și așezări umane favorabile incluziunii, sigure, reziliente și durabile</p>
--	--	--



Nr. crt.	Titlul proiectului	Componenta /axe de investiții	Valoare maximă eligibilă lei (fără TVA)	TVA aferent cheltuielilor eligibile lei	Valoare maximă eligibilă lei (inclusiv TVA)
1	Achiziția de autobuze nepoluante pentru transport public	PNRR C10 /I.1 – Mobilitate urbană durabilă/ I.1.1 - Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante)	10.042.308,00	1.908.038,52	11.950.346,52
2	"Chitila - Safe City" Sistem inteligent de monitorizare urbana	PNRR C10 /I.1 – Mobilitate urbană durabilă/I.1.2 - Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – ITS/alte infrastructuri TIC (sisteme inteligente de management urban/local)	2.136.451,80	405.925,84	2.542.377,64
3	Piste pentru biciclete si alte vehicule electrice usoare in Orasul Chitila, Judetul Ilfov	PNRR C10 /I.1 – Mobilitate urbană durabilă /I.1.4 - Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – piste pentru biciclete la nivel local/metropolitan;	3.199.755,00	607.953,45	3.807.708,45
4	Transpunere PUG Oras Chitila in format GIS	PNRR C10 /I.4 - Elaborarea/actualizarea în format GIS a documentațiilor de amenajare a teritoriului și de planificare urbană	511.960,80	97.272,55	609.233,35
TOTAL			15.890.475,60	3.019.190,36	18.909.665,96

Planul Național de Redresare și Reziliență Componenta 10 – Fondul Local

Anexa 3 la HCL nr.



Acord de parteneriat

nr. _____/_____

pentru realizarea proiectului **Achiziția de autobuze nepoluante pentru transport public**

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

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

Art. 1. Părțile

- 1) **Oraș Chitila**, cu sediul în str. Ion Olteanu, nr. 6, cod postal 077045, Oras Chitila, Judet Ilfov codul fiscal 4420848, având calitatea de **Lider de parteneriat/proiect**,
- 2) **MUNICIPIUL BUCUREȘTI**, prin Consiliul General al Municipiului București, cu sediul în București, B-dul Regina Elisabeta nr.47, sector 5, cod postal 050013, reprezentat de Nicușor Dan, in calitate de Primar General, legal împuternicit în acest scop prin Hotararea Consiliului General al Municipiului București nr..... din, având calitatea de **Partener**

au convenit următoarele:

Art. 2. Obiectul

- 1) Obiectul acestui parteneriat este de a stabili drepturile și obligațiile părților, contribuția financiară proprie a fiecărei părți la bugetul proiectului, precum și responsabilitățile ce le revin în implementarea activităților aferente proiectului:

Planul Național de Redresare și Reziliență Componenta 10 – Fondul Local

Achiziția de autobuze nepoluante pentru transport public, care este depus în cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență, *Componenta 10 - PNRR C10/ I.1.1 - Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante)* precum și pe perioada de durabilitate și de valabilitate a contractului de finanțare.

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

Traseul de transport public conform cererii de finanțare: R37

Terminal 1 Terminal 2

R37: STRĂULEȘTI - CHITILA

Art. 3. Roluri și responsabilități în implementarea proiectului

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

Organizația	Roluri și responsabilități
Oraș Chitila – Lider de parteneriat	<p>Derulează și gestionează următoarele activități în cadrul proiectului:</p> <p>A1 Asigurarea managementului și publicității proiectului</p> <p>A1.1 Planificarea, coordonarea și administrarea proiectului</p> <p>A1.2 Desfașurarea achizițiilor din cadrul proiectului</p> <p>A1.3 Realizarea promovării și publicității proiectului</p> <p>A1.4 Monitorizarea, evaluarea și raportarea proiectului</p> <p>A2 Elaborarea studiilor și proiectelor tehnice</p> <p>A2.1 Elaborarea studiilor și proiectelor tehnice</p> <p>A3 Realizarea investiției de bază pentru Achiziția de autobuze nepoluante pentru transport public</p> <p>A3.1 Realizarea investiției de bază pentru Achiziția de autobuze nepoluante pentru transport public</p>
Municipiul București – Partener 1	<p>Asigură accesul circulației autobuzelor aferente traseului R37 - Chitila- Străulești pe teritoriul MUNICIPIULUI BUCUREȘTI, conform Planului de Mobilitate Urbana Durabila București –Ilfov, pe</p>

Planul Național de Redresare și Reziliență Componenta 10 – Fondul Local

	<p>toată perioada de implementare și durabilitate a proiectului.</p> <p>Respectarea Regulamentului (CE)1370/2007 pe toată perioada de implementare și durabilitate a proiectului.</p>
--	---

(2) Contribuția la finanțarea cheltuielilor totale ale proiectului

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

Organizația	Contribuția (unde este cazul)
Oraș Chitila	<p>Valoarea contribuției la total cheltuieli eligibile (în lei și %) : 10.042.308,00 lei fara TVA (11.950.346,52 lei cu TVA)</p> <p>Valoarea contribuției la total cheltuieli neeligibile (în lei și %): 0 lei – 0%</p>
Municipiul București	<p>Valoarea contribuției la total cheltuieli eligibile (în lei și %) : 0 lei – 0%</p> <p>Valoarea contribuției la total cheltuieli neeligibile (în lei și %): 0 lei – 0%</p>

(3) Plățile

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

Art. 4. Perioada de valabilitate a acordului de parteneriat

Perioada de valabilitate a acordului începe la data semnării prezentului Acord și încetează la data la care Contractul de Finanțare aferent proiectului își încetează valabilitatea. Prolungirea perioadei de valabilitate a contractului de finanțare conduce automat la extinderea Perioadei de valabilitate a prezentului acord.

Planul Național de Redresare și Reziliență Componenta 10 – Fondul Local

Art. 5. Drepturile și obligațiile liderului de parteneriat

A. Drepturile liderului de parteneriat

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

B. Obligațiile liderului de parteneriat

- (1) Liderul de parteneriat va semna Cererea de finanțare și Contractul de finanțare.
- (2) Liderul de parteneriat va consulta partenerii cu regularitate, îi va informa despre progresul în implementarea proiectului și le va furniza copii ale rapoartelor de progres și financiare.
- (3) Propunerile pentru modificări importante ale proiectului (e.g. activități, etc.), trebuie să fie convenite cu partenerii înaintea solicitării aprobării de către MDLPA.
- (4) Liderul de parteneriat este responsabil cu transmiterea către MDLPA a cererilor de transfer, împreună cu documentele justificative, rapoartele de progres etc., conform prevederilor contractuale și procedurale.
- (5) Liderul de parteneriat are obligația păstrării tuturor documentelor proiectului în original, precum și copii ale documentelor partenerilor, inclusiv documentele contabile, privind activitățile și cheltuielile eligibile în vederea asigurării unei piste de audit adecvate, în conformitate cu legislația comunitară și națională. Toate documentele vor fi păstrate până la închiderea oficială a PNRR sau până la expirarea perioadei de durabilitate a proiectului, oricare intervine ultima.
- (6) În cazul în care autoritățile cu competențe în gestionarea fondurilor europene constată neîndeplinirea sau îndeplinirea parțială a indicatorilor proiectului, în funcție de gradul de realizare a indicatorilor de rezultat/țintelor/obiectivelor aferente activităților proprii, liderul de parteneriat și partenerii răspund proporțional sau în solidar pentru reducerile aplicate din sumele solicitate la transfer.
- (7) În cazul unui prejudiciu, liderul de parteneriat răspunde solidar cu partenerul din vina căruia a fost cauzat prejudiciul.
- (8) În cazul rezilierii/revocării contractului/ordinului de finanțare, liderul de parteneriat și partenerii răspund în solidar pentru restituirea sumelor acordate pentru proiect.

Planul Național de Redresare și Reziliență Componenta 10 – Fondul Local

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

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

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

Art. 6. Drepturile și obligațiile partenerilor

A. Drepturile Partenerilor (Partenerul 1)

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

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

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

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

B. Obligațiile partenerilor (Partenerul 1)

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

Planul Național de Redresare și Reziliență Componenta 10 – Fondul Local

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Planul Național de Redresare și Reziliență Componenta 10 – Fondul Local

- (16) Să păstreze toate documentele originale, inclusiv documentele contabile, privind activitățile și cheltuielile eligibile în vederea asigurării unei piste de audit adecvate, în conformitate cu regulamentele comunitare și naționale. Toate documentele vor fi păstrate cel puțin 5 (cinci) ani după expirarea perioadei de valabilitate a contractului de finanțare.
- (17) În cazul unui prejudiciu, partenerul din vina căruia a fost cauzat prejudiciul răspunde solidar cu liderul de proiect.
- (18) Partenerii sunt responsabili pentru cheltuielile afectate de nereguli aferente activităților proprii din cadrul proiectului.
- (19) Partenerii au obligația restituirii sumelor reprezentând cheltuieli afectate de nereguli și asigurarea din resurse proprii a contravalorii acestora.
- (20) În cazul rezilierii/revocării contractului/ordinului de finanțare, liderul de parteneriat și partenerii răspund în solidar pentru restituirea sumelor acordate pentru proiect.
- (21) În cazul în care unul dintre parteneri se retrage din parteneriat, liderul de parteneriat și ceilalți parteneri răspund în solidar pentru restituirea sumelor acordate pentru proiect.
- (22) Partenerul este ținut de respectarea de către liderul de parteneriat a termenului de restituire menționat în decizia de reziliere a sumelor solicitate de MDLPA.
- (23) Cel puțin unul dintre partenerii trebuie să dețină (în proprietate publică sau privată sau administrare proprietate publică) o clădire publică care este ocupată (în care își desfășoară activitatea) de cel puțin unul dintre parteneri și/sau de alte entități publice din categoria autorităților publice locale, dacă este cazul.
- (24) Partenerii împreună cu liderul de parteneriat cuprind în bugetele acestora sumele aferente finanțării valorii corespunzătoare activității/activităților proprii din proiect, asumate potrivit prevederilor acordului de parteneriat, anexă la contractul/ decizia/ordinul de finanțare, în conformitate cu prevederile OUG nr. 124/2021.
- (25) Partenerul are obligația ca activitățile/lucrările realizate în cadrul proiectului să contribuie la unul dintre cele șase obiective de mediu, considerate conforme cu principiul de „a nu prejudicia în mod semnificativ” (DNSH – „Do No Significant Harm”), prevăzute în Comunicarea Comisiei - Orientări tehnice privind aplicarea principiului de „a nu aduce prejudicii semnificative” în temeiul Regulamentului privind Mecanismul de redresare și reziliență (2021/C58/01).

Planul Național de Redresare și Reziliență Componenta 10 – Fondul Local

Art. 8. Achiziții publice

Achizițiile în cadrul proiectului vor fi făcute de membrii parteneriatului, cu respectarea legislației specifice și generală în vigoare în domeniul achizițiilor publice, a condițiilor din contractul de finanțare, a instrucțiunilor/ordinelor emise de MDLPA și/sau alte organisme abilitate, precum și a protecției mediului, egalității de șanse și nediscriminării.

Art. 9. Proprietatea

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

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

Art. 10. Confidențialitate

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

Art. 11. Legea aplicabilă

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

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

Planul Național de Redresare și Reziliență Componenta 10 – Fondul Local**Art. 12. Dispoziții finale**

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

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

Semnături

Lider de parteneriat/proiect	<i>OPREA EMILIAN,</i> <i>Primar</i> <i>Oraș Chitila</i>	<i>Semnătura</i>	<i>Data și locul semnării</i>
Partener 1	<i>Nicușor Dan,</i> <i>Primar</i> <i>MUNICIPIUL BUCUREȘTI</i>	<i>Semnătura</i>	<i>Data și locul semnării</i>