

**DOCUMENTAȚIE DE
AVIZARE A
INDICATORILOR
TEHNICO-
ECONOMICĂ**

*Planului Național de Redresare și Reziliență, Componenta 10 –
Fondul Local*

INDICATORI TEHNICO-ECONOMICI

1. DATE GENERALE

1.1. Denumirea obiectivului de investitie :

1.1.2 - Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde - piste de biciclete, Cetatea Rupea - Monumentul eroilor

1.1. Amplasament:

Oraşul Rupea a fost declarat oraş în 1951, având în subordine administrativă localitatea componentă Fişer, menţionată documentar în 1488 şi fosta colonie Rupea Gară. Oraşul Rupea, cu o suprafaţă de 75,5 km², se află în partea de nord a judeţului, la 65 de km distanţă de Municipiul Braşov şi 53 de km de Municipiul Sighişoara.

1.2. Titularul investitiei :

ORAŞ RUPEA, JUDEŢUL BRAŞOV

1.3. Beneficiarul investitiei:

ORAŞ RUPEA, JUDEŢUL BRAŞOV

1.4. Elaboratorul documentatiei :

SC REF SRL- FĂGĂRAŞ, STR. DNA STANCA NR. 54, JUD. BRAŞOV

2. DESCRIEREA INVESTITIEI

2.1. Situatia existenta a obiectivului de investitie

Obiectivul de investiţii constă în construirea infrastructurii pentru biciclete la nivelul localităţii Rupea.

Construirea a 6 staţii de încărcare.

Oraşul Rupea este conectat la DN13 şi DJ132. Centrul oraşului este ocolit de DN13/E60 (Braşov – Rupea – Sighişoara), care intersectează localitatea pe o lungime de 14 km de la intrarea dinspre Pădurea e Bogăţii până în apropiere de centrul oraşului şi apoi de la Cetatea Rupea până la ieşirea din Fişer.

Legătura cu celelalte localităţi din zonă se efectuează pe următoarele artere de circulaţie:

- DJ132 - comuna Homorod
- DN13/E60 - comuna Hoghiz
- DJ131F spre Ungra
- DJ105A spre Jilbert
- DN13/E60 – Comuna Bunești.

Lungimea totală a străzilor orașenești în Rupea este de 24 km – 17,4 km în Rupea, 3,1 km în Rupea Gară, 3,85 km în Fișer. Acestea includ drumurile amenajate în cuprinsul localității care asigură circulația între diverse părți ale acesteia, inclusiv drumurile naționale și locale din oraș, cu sau fără îmbrăcămînți asfaltice. Dintre cei 24 km de străzi, aproximativ 4 km necesită intervenții, fiind neasfaltat (cea mai mare parte în Fișer). Una dintre străzile care necesită modernizare este chiar str. Republicii din centrul orașului (cu o lungime de 3,8 km), pentru care este nevoie de refacerea covorului asfaltic, a podurilor și podețelor inclusiv rigole, traseul pietonal; 12 km sunt modernizați cu îmbrăcămînți din piatră fasonată- macadam (îmbrăcămînți de piatră cubică, paralelipipedică sau de alte forme regulate), asfalt sau beton.

În prezent, au fost selectate în vederea finanțării prin Programul Național de Dezvoltare Locală proiectele „Reabilitare strada Republicii - Rupea, județul Brașov” în valoare de 7.851.300 lei și „Desfacere și construire pasarelă peste pâraul Cozd în orașul Rupea, județul Brașov”.

Necesitatea și oportunitatea elaborării prezentului proiect de modernizare a comunei are la baza următoarele specificații:

Din prelucrarea datelor provenite din Recensamintele de circulație efectuate, cota modală a deplasărilor cu bicicleta este una ridicată, de aproximativ 8.3%.

Ambasador al vehiculelor nemotorizate și al transportului sustenabil, bicicleta este un mijloc de transport economic ce încurajează intermodalitatea, scade gradul de congestie urbană, îmbunătățește conexiunile într-un oraș, reduce poluarea și încurajează activitatea fizică în rândul locuitorilor orașului.

Mult mai mult decât un accesoriu sport sau de agrement, bicicleta a devenit un mijloc simplu și eficient model de transport care, astăzi, este o parte integrată a serviciilor de mobilitate.

Bicicleta reprezintă un mijloc eficient de deplasare deoarece este ușor de utilizat, costă puțin²¹, nu poluează și contribuie semnificativ la ameliorarea condițiilor de sănătate²² a utilizatorului. Astfel,

bicicleta este ideală pentru călătoriile scurte de zi cu zi și se află în centrul politicilor de dezvoltare durabilă. Majoritatea orașelor europene au adoptat în decursul ultimilor 20 de ani o serie amplă de politici pentru încurajarea deplasărilor velo împreună cu realizarea infrastructurii aferente.

Statele scandinave, pionierii din acest domeniu, au fost calea de urmat pentru o lungă perioadă de timp până acum. Cu toate acestea, această pasiune pentru bicicletă nu cunoaște granițe și se extinde în întreaga Europă, precum și în Statele Unite și Japonia.

Orașul are un grad ridicat de accesibilitate, datorită rutei Drumului Național DN13 ce traversează orașul prin limita sa sudică Totuși aceste elemente majore de infrastructură au și o serie de efecte asupra orașului:

- ✓ crește fluxul de autovehicule (mai ales de mare tonaj),
- ✓ infrastructura se deteriorează mai rapid,
- ✓ limitând tipurile non-motorizate de transport (ex. traversarea îngreunată pietonilor)
- ✓ afectează structura monumentelor și a vestigiilor adiacente tronsoanelor de trafic

- ✓ crește gradul de poluare al mediului înconjurător
- ✓ scade nivelul de siguranță pentru deplasările nemotorizate
- ✓ funcționează ca bariere greu de trecut pentru pietoni sau bicicliști (ex. legătura pietonală sau velo).

În momentul de față orașul Rupea nu deține infrastructura velo adecvată.

Deplasările velo sunt generate de o serie de destinații tipice pentru utilizatorii de bicicleta care sunt în cea mai mare măsură obiective de interes public, zonele rezidențiale, zone cu locuri de muncă și zone de agrement. Astfel, în cazul orașului Rupea principalele destinații pentru bicicliști sunt:

- ✓ unități de învățământ
- ✓ instituții publice (ex. primăria)
- ✓ culte și obiective de cultură
- ✓ zone comerciale;
- ✓ concentrări de locuri de muncă, cum ar fi companiile mari și parcuri de afaceri, zonele industriale (ex. zonele industriale)
- ✓ obiective de agrement.

Datorită spațiului limitat pe profilele stradale singurele măsurile care fac posibilă dezvoltarea infrastructurii velo se rezumă la: 1. reducerea lățimii benzilor destinate transportului rutier de la 3.5m la 2.7-3m, 2. introducerea unor sensuri unice.

Pornind de la analizele realizate (fluxuri și obiective de interes) pentru realizarea infrastructurii velo prioritatea va cădea pe conectarea zonelor rezidențiale de zonele care aglomerează cele mai multe locuri de muncă (zonele industriale și zona centrală) și principalele zone de agrement. Odată cu realizarea acestor legături esențiale, locuitorii orașului vor avea acces facil la locurile de muncă, principalele obiective de interes împreună cu dotările de agrement.

3. DATE TEHNICE ALE INVESTIȚIEI ȘI COSTURILE ESTIMATIVE ALE INVESTIȚIEI

Devizul General Estimativ a fost realizat de către SC DAMAR PROIECT SRL la comanda Oraș Rupea.

SOLUTIE PENTRU MANAGEMENTUL TRAFICULUI	Cantitate (km)	Pret euro/km	Valoare totala fara TVA
Pistă/Culoar pentru biciclete cu o lățime a benzii de 1,5 m, inclusiv marcajul de delimitare	21	50.000,00	1.050.000,00
Valoarea stațiilor de încărcare	6	25.000,00	150.000,00
TOTAL INVESTIȚII			
<u>1.200.000,00 EURO</u>			

3.1. Valoarea totală cu detalierea pe structura devizului general

Valoarea totala a investitiei este de 5.907.240,00 lei fără T.V.A.

4. ***DURATA DE REALIZARE SI ETAPELE PRINCIPALE***

Durata de realizare a investițiilor descrise mai sus este de circa 36 de luni,

5. ***SURSELE DE FINANȚARE A INVESTIȚIEI***

Sursele de finanțare a investiției se constituie prin Programul Național de Redresare și Reziliență- Componenta 10- Fondul local.

7. ***PRINCIPALII INDICATORI TEHNICO-ECONOMICI AL INVESTIȚIEI***

Valoarea totală a investiției, inclusiv TVA, este de **7.029.615,00 LEI**, echivalentul a

1.200.000,00 euro, 1 Euro = 4.9227 lei

1. Alți indicatori specifici domeniului de activitate în care este realizată investiția, după caz:
- nu este cazul.

6. ***AVIZE SI ACORDURI DE PRINCIPIU***

1. Certificate de urbanism;
2. Alte avize și acorduri de principiu specifice tipului de intervenție, vor fi cele consemnate în certificatul de urbanism.
3. Documentația tehnico-economică – SF/DALI
Hotărârea/Decizia de aprobare a indicatorilor tehnico-economici
4. Autorizația de construire
5. Proiect tehnic

Întocmit,

SC REF SRL



