



NOTA DE FUNDAMENTARE A INVESTIȚIEI
„CONSTRUIRE PISTE PENTRU BICICLETE ÎN COMUNA GURGHIU,
JUDEȚUL MUREȘ”
propus spre finanțare în cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență
Componenta 10 – Fondul local
Subinvestitia I.1.4. Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – piste pentru biciclete la
nivel local/metropolitan
Titlu apel proiect PNRR/2022/C10

1. Descrierea pe scurt a situației actuale (date statistice, elemente specifice)
2. Necesitatea și oportunitatea investiției pentru care se aplică
3. Corelarea cu proiecte deja implementate la nivel local
4. Corelarea cu proiecte în curs de implementare de la nivel local
5. Corelarea cu celelalte proiecte pentru care se aplică la finanțare
6. Efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investiții
7. Modul de îndeplinire a condițiilor aferente investițiilor
8. Descrierea procesului de implementare
9. Alte informații

1) Descrierea pe scurt a situației actuale (date statistice, elemente specifice, etc.)

Un studiu realizat de Comisia Europeană în 2013 arată că 27% dintre români foloseau cel puțin o dată pe zi o mașină, fie în calitate de șofer, fie de pasager, foarte aproape (26%) de cei care nu foloseau niciodată mașina. În schimb, 22% dintre respondenți mergeau cu mijloacele de transport în comun cel puțin o dată pe zi (media la nivelul Uniunii Europene este de 16%), iar 38% – de câteva ori pe lună.

Totuși, când vine vorba despre mersul cu bicicleta în România, graficul nu arată deloc îmbucurător. Doar 10% spuneau că merg cel puțin o dată pe zi, în timp ce 61% nu mergeau niciodată cu bicicleta. Colegi în clasament, la ultima categorie ne sunt italienii (60%), irlandezii (68%), bulgarii (69%), britanicii (69%), spaniolii (73%). În fruntea topului stau ciprioții (82%), iar marii învinși sunt maltezii. Nouă din zece respondenți la sondaj, din Malta, nu merg niciodată cu bicicleta (93%).

Mai târziu, în perioada noiembrie 2018 – ianuarie 2019, ONG-ul Agenția pentru Dezvoltare Regională a Regiunii de Dezvoltare Sud – Est (ADR-SE) și Asociația OPTAR – Organizația pentru Promovarea Transportului Alternativ în România au realizat o cercetare sociologică privind percepțiile și atitudinile referitoare la mersul pe bicicletă și infrastructura existentă. Amplul studiu a avut trei categorii de public vizat: autorități, ONG-uri și populație.

Astfel, în cadrul proiectului numit „Dezvoltarea parteneriatului între ONG-uri și administrație pentru promovarea modalităților durabile de transport în interiorul localităților” au răspuns la întrebări 93 de primării (orașe reședință de județ, municipii și stațiuni turistice din toate județele țării) și consilii județene, 100 de ONG-uri și 1010 persoane.

Concluziile arată că majoritatea respondenților din rândul populației – 50,6% – au ca mijloc preferat de transport mașina personală (mediul urban – 52,1% și mediul rural – 48,8%). Transportul în comun este preferat de 32% din respondenți, însă procentul celor care aleg să utilizeze bicicleta este mic, de doar 5,3%.

Dintre cei care preferă bicicleta ca mijloc de transport majoritatea se încadrează în categoriile de vârstă 40 – 59 și 60 de ani și peste. Tinerii (18 – 29 și 30 – 44 ani) preferă să folosească mașina personală ca mijloc de transport, a mai arătat studiul.

41,4% dintre respondenți – folosesc bicicleta pentru agrement, sport și petrecerea timpului liber, iar 13,5% din totalul respondenților folosesc bicicleta ca mijloc de transport pentru a se deplasa la serviciu sau la școală.

28,4% dintre respondenți folosesc bicicleta pentru a merge la cumpărături și a rezolva diverse treburi (aici, procentul este mai mare în mediul rural), în timp ce doar 13% apelează la bicicletă pentru a se deplasa între localități.

Câte piste sunt în România?

Dacă alte țări din Europa au piste pentru bicicletă trecute pe cartea lor de vizită, România fie nu are deloc, fie, acolo unde există, neregurile îi fac pe bicicliști să le ocolească.

Din cele 1010 persoane care au participat la studiul ADR-SE, 58,9% au răspuns că în localitatea de reședință nu există piste pentru biciclete (în mediul rural – 78,3%, în mediul urban – 43,7%). Acolo unde totuși există, starea pistelor este mai degrabă proastă – 14,8%, iar 10,6% o consideră nici bună, nici proastă. În ceea ce privește starea parcarilor și suporturilor pentru biciclete, 49,1% au declarat că nu au astfel de facilități.

Întrebate dacă au piste în localitate, 53,5% dintre autoritățile care au participat la cercetare au răspuns negativ. Din cele 40 de localități care au piste amenajate, 22 le-au semnalizat cu indicator (275,73 de kilometri). Nouă le-au creat prin reducerea spațiului dedicat mașinilor (111,65 kilometri) și 22 – prin reducerea spațiului dedicat pietonilor (109,01 kilometri). Majoritatea pistelor din ultimele două categorii au cel mult 5 kilometri. Potrivit studiului, numărul total de piste pentru biciclete din România ar fi de 496,39 de kilometri.

Uniunea Europeană și-a propus ca până în anul 2050 să reducă până aproape de zero emisiile de carbon ale țărilor din blocul comunitar. Planul ambițios, care propune schimbări radicale în toate domeniile economiei și societății, are nevoie pentru a deveni realitate de alegeri mai bune făcute de toți cetățenii atunci când vine vorba de mijloacele de transport folosite. Iar o astfel de alegere este transportul cu bicicleta, pe care proiectul derulat de vrea să îl popularizeze în comunitatea locală.

Comuna Gurghiu este așezată în partea de nord-est a județului Mureș, în zona depresionară a Munților Gurghiu, zonă deluroasă, de graniță, dintre Piemontul Gurghiului și Câmpia Transilvaniei, pe Valea Gurghiului, la o distanță de 14 km de Municipiul Reghin, la 44 km de reședința de județ Municipiul Târgu Mureș și este situată la o altitudine de 418 metri.

Satul Gurghiu este reședința comunei Gurghiu, comună care administrează zece, sate fiind cea mai mare comună de pe Valea Gurghiului ca număr de locuitori. Cele 10 sate care intră în componența comunei sunt: Gurghiu (reședință), Adrian (la o distanță de 2,5 km față de reședință), Cașva (2 km), Comori (5,5 km), Fundoaia (10 km), Glăjărie (8 km), Larga (8,4 km), Orșova (3,5 km), Orșova-Pădure (8,2 km) și Păuloaia (4 km).

Populația comunei Gurghiu, potrivit ultimelor date oferite de către INSSE, aferentă anului 2021 se ridică la un număr de 6,035 de locuitori

În comuna Gurghiu nu există în momentul de față piste de biciclete, activitatea de agrement realizându-se pe drumurile comunale sau drumurile județene.

Clima, relativ blândă cu veri răcoroase și ierni ferite de viscol și vânturi puternice, vegetația, cu floră și faună diversificată, Gurghiu este una dintre cele mai vechi așezări de pe teritoriul județului Mureș, dovezi ale existenței localității existând încă din perioada statului dac iar documentele scrise datează din anul 1080, atestând pe teritoriul comunei prezența unei cetăți dacice întărite, fac din comuna Gurghiu o zonă atractivă pentru drumeții, plimbări în natură atât cu bicicleta cât și pe jos.

Între multiplele colturi pitorești din Gurghiu se remarcă în mod deosebit Parcul dendrologic înființat pe la anii 1740, care adăpostește un număr de peste 100 de specii de arbori exotici. Parcul este organizat după cele mai noi cerințe, oferind vizitatorilor nu numai un prilej de destindere ci și un mijloc de îmbogățire a cunoștințelor botanice. Un alt punct de real interes este castelul Bornemisza în interiorul căruia este amenajat un muzeu de vânătoare unde se găsesc diorame cu vânat caracteristic regiunii Gurghiului, păsări și o colecție de pești din apele de munte. Din vârful dealului pe care se afla ruinele cetății Gurghiului, ai o priveliște deosebită care se întinde din munții Gurghiului și până jos de Reghin. În apropiere se află pădurea Mocear cu stejari seculari (în vârstă de 750 - 800 de ani), poate cei mai bătrâni din țara care te impresionează cu forma ciudată a trunchiurilor, acest monument întinzându-se pe cca. 50 ha. În lunile mai și iunie te poți bucura de gingășia și frumusețea narciselor precum și a lalelelor pestrițe înflorite pe o mare suprafață de teren. În ultima duminică din iunie, în Gurghiu se organizează tradiționalul festival popular "Târgul Fetelor" serbare care reunește întreaga depresiune a Gurghiului precum și alte localități. Flora și fauna Gurghiului, una dintre cele mai bogate și variate din țară, frumusețea și ospitalitatea oamenilor fac Gurghiul o atracție deosebită.

2) Necesitatea și oportunitatea investiției pentru care se aplică

Ciclismul este atât o modalitate de transport nepoluant cât și o modalitate de relaxare și de menținere a sănătății, care trebuie să beneficieze de o mai mare atenție, în contextul măsurilor pe termen mediu și lung privind protecția climei, reducerea zgomotului și gestionarea calității aerului. Ciclismul este un subsistem al traficului nemotorizat și al doilea ca importanță pentru "mobilitatea locală". Ciclismul reprezintă o modalitate esențială de a reduce ambuteiajele în trafic, prin înlocuirea călătoriilor urbane motorizate pe distanțe scurte. O creștere semnificativă a ponderii ciclismului în cota modală poate contribui, de asemenea, la îmbunătățirea fluxului de autovehicule și poate permite economisirea de fonduri care altfel ar fi alocate pentru construcția de noi drumuri sau de extindere a celor existente.

Ponderea ciclismului în cota modală este puternic influențată de existența unei infrastructuri de ciclism sigure și de cultura/mentalitatea locală privind mersul pe bicicletă.

Prin combinarea măsurilor de promovare a mersului pe jos, ciclismului și transportului public, orașele pot avea succes în scăderea ratei de utilizare a autovehiculelor. Dacă utilizatorilor de mașini le sunt oferite opțiuni atractive pentru parcurgerea mai ales a distanțelor scurte, aceștia pot experimenta o mulțime de avantaje. Călătoriile pe distanțe scurte sunt mai potrivite a fi realizate pe jos sau cu bicicleta. Principalele avantaje sunt:

- Ciclismul poate fi un mijloc eficient de îmbunătățire a siguranței rutiere, iar ca mod activ de transport oferă un antidot eficient împotriva efectelor dăunătoare ale unui stil de viață sedentar asupra sănătății.
- Adulții (cu vârste cuprinse între 18 – 65 de ani) ar trebui să facă 150 de minute de exerciții moderate ca intensitate pe săptămână. Mersul pe jos sau cu bicicleta, ca moduri de transport, sunt văzute în acest context ca o activitate fizică moderată, potrivită pentru atingerea nivelurilor recomandate de activitate
- Ciclismul și mersul pe jos sunt esențiale pentru dezvoltarea aptitudinilor motrice și de orientare dar și pentru respectul de sine al copiilor și adolescenților.
- Costurile pentru amenajarea parcarilor pentru autovehicule sunt considerabil mai mari decât cele pentru biciclete.
- Ciclismul ajută la crearea de spațiu: 7-9 biciclete încap într-un singur loc de parcare al unei mașini
- Ciclismul și transportul public sunt ”prieteni”: poate fi ușor și convenabil să combinăm utilizarea ambelor moduri de transport

Prin acest proiect se urmărește limitarea poluării din comuna Gurghiu, diminuarea numărului de mașini în trafic și creșterea rezilienței populației, fiind promovat un mod sănătos de transport. De asemenea, prin crearea unor infrastructuri dedicate, se va asigura o creștere a siguranței în trafic, fiind separate fluxurile ciclabile de cele pietonale sau auto.

Investiția va crea posibilități pentru noi moduri de transport la nivel local, încurajând astfel utilizarea mijloacelor de transport alternative, nepoluante și benefice sănătății utilizatorilor, contribuind la limitarea poluării și la creșterea siguranței în trafic.

3) Corelarea cu proiecte deja implementate la nivel local

Proiectul propus spre finanțare este complementar cu alte proiecte de investiții realizate în comuna Gurghiu după cum urmează:

- Extindere Școala generală Gurghiu – proiect finanțat prin POR având ca și scop extinderea scolii generale din localitatea Gurghiu
- Modernizare infrastructură rutieră de interes local în comuna Gurghiu – proiect finanțat prin PNDR având ca și scop modernizarea infrastructurii rutiere

Complementaritatea proiectelor cu investiția ce se dorește a fi implementată prin prezentul proiect este dată de faptul că prin utilizarea pistei de biciclete, infrastructura rutiera modernizată nu va mai fi supusă presiunii unui trafic auto aglomerat, totodată pista de biciclete creând o rută sigură și sănătoasă de deplasare pentru elevi între școală și zonele aflate în imediata apropiere de aceasta.

4) Corelarea cu proiecte în curs de implementare de la nivel local

Administrația comunei Gurghiu, în prezent, are un număr de 5 proiecte aflate în curs de implementare, finanțate din fonduri nerambursabile atât prin Programul Național de Dezvoltare Locală, Programul Operațional Competitivitate cât și prin Programul Operațional Regional 2014-2020.

Prezentul proiect contribuie la abordarea integrată, investiția fiind în corelare cu următoarele proiecte aflate în curs de implementare în comuna Gurghiu:

- Modernizarea colegiului silvic Gurghiu – proiect finanțat prin programul PNDR
- Modernizare grădiniță Gurghiu – proiect finanțat prin programul PNDR
- Modernizarea infrastructurii rutiere silvice, în comuna Gurghiu – proiect finanțat prin PNDR
- Amenajare ambientală spații publice în zona centrală a localității Gurghiu - proiect finanțat prin programul PNDR – GAL

Complementaritatea cu proiectele menționate mai sus este exemplificată prin măsurile ce contribuie la limitarea poluării prin diminuarea cantităților de gaze cu efect de seră în atmosferă, dar și la evitarea aglomerărilor din trafic, fiind promovat un mod sănătos de transport. De asemenea, prin crearea unor infrastructuri dedicate, se va asigura o creștere a siguranței în trafic, fiind separate fluxurile ciclabile de cele pietonale sau auto.

Îmbunătățirea infrastructurii va facilita mobilitatea populației și va îmbunătăți accesul populației la obiectivele aflate în zonă, obiective de interes și va conduce la dezvoltarea economică locală.

5) Corelarea cu celelalte proiecte pentru care se aplică la finanțare

Comuna Gurghiu în parteneriat cu comuna Solovăstru dorește accesarea fondurilor aferente achiziției de vehicule nepoluante destinate transportului comunitar și anume microbuze nepoluante, componenta C-10 I.1.1, având ca scop comun intervenții pentru mobilitatea verde și asigurarea cadrului necesar dezvoltării durabile a comunei și reducerea disparităților teritoriale la nivel regional, intra-regional și intra-județean.

În acest fel, proiectele sunt complementare nu numai prin faptul că ambele contribuie la dezvoltarea mobilității urbane durabile, ci și prin faptul că ambele au ca scop reducerea cantităților de emisii de gaze cu efect de seră și CO₂ în atmosferă, a poluării fonice și totodată a poluării cu diferite substanțe chimice.

6) Efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investiții

Prezentul proiect răspunde obiectivului general al componentei C10 Fondul Local din PNRR, prin implementarea proiectului se va susține o transformare durabilă urbană prin investiții în infrastructura locală care vor susține reziliența și tranziția verde.

Prin acest proiect se urmărește limitarea poluării și creșterea rezilienței populației, fiind promovat un mod sănătos de transport.

Printre efectele benefice ale realizării obiectivului de investiții se regăsesc:

- Contribuția la obiectivele UE de reducere a gazelor cu efect de seră, astfel cum sunt prevăzute în Legea climei (inclusiv -55 % până în 2030),

- Îmbunătățirea calității aerului și a mediului, în principal datorită creșterii atractivității și accesibilității transportului nepoluant, ceea ce conduce la o comutare spre modurile de transport alternative, de la deplasările cu automobilul propriu.
- Grad redus de poluare fonică, conform studiilor existente, se reduc semnificativ efectele negative asupra metabolismului și sistemului cardiovascular, reduc irascibilitate severă și tulburări de somn, iar la copii sunt îmbunătățite performanțele cognitive
- Creșterea pe termen lung a competitivității, incluziunii și sustenabilității ca urmare a investițiilor finanțate prin PNRR
- Proiectul aduce un impact semnificativ asupra culturii, timpului liber, educației, administrațiilor publice și mobilității în perioada post-pandemică, precum și creșterea turismului.
- Creșterea numărului de utilizatori contribuie la crearea unui climat de siguranță deoarece prezența crescută a oamenilor în spațiile publice descurajează faptele antisociale. De asemenea, crește interacțiunea între indivizi, contribuind astfel la creșterea apartenenței la comunitate.
- Reducerea utilizării automobilului în favoarea cu bicicleta și retransformarea zonelor acaparate de trafic și parcuri în spații publice prietenoase și atractive pentru oameni, determină creșterea calității vieții individuale, prin îmbunătățirea sănătății, longevității și dispariția principalei surse de accidente grave, contribuie de asemenea la creșterea calității mediului natural, dar și la agregarea societății, prin facilitarea interacțiunii sociale și empatiei specifice spațiilor în care oamenii sunt în contact direct.

7) Modul de îndeplinire a condițiilor aferente investițiilor

Prezentul proiect respectă criteriile de eligibilitate în conformitate cu Anexa 1 „Criterii de eligibilitate” atașat la Ghidul Specific - Condiții de accesare a fondurilor europene aferente PNRR în cadrul apelurilor de proiecte PNRR/2022/C10, astfel:

a) Eligibilitatea solicitantului

Comuna Gurghiu se încadrează în categoria de solicitanți eligibili fiind UAT încadrată în categoria comunelor, definite în conformitate cu O.U.G. nr. 57/2019 privind Codul Administrativ, cu modificările și completările ulterioare și constituite potrivit Legii nr. 2/1968 privind organizarea administrativă a teritoriului României, republicată.

b) Eligibilitatea activităților și cheltuielilor

Prezenta cerere de finanțare are ca și obiectiv crearea de piste pentru biciclete și alte vehicule electrice ușoare la nivel local/metropolitan, încadrându-se în Ghidul Solicitantului în categoria de investiții I.1. Mobilitate urbană verde, subcategoria I.1.4. Mobilitate urbană verde – asigurarea de piste pentru biciclete și alte vehicule electrice ușoare la nivel local/metropolitan

Activitățile eligibile ale proiectului :

- **Lucrări de construcție:**

- pentru realizarea/modernizarea infrastructurii pentru biciclete/mijloace de transport nemotorizate: piste pentru biciclete, inclusiv pasaje și poduri de-a lungul acestora

- pentru refacerea străzilor/trotuarelor în zona adiacenta în care au fost realizate pistele (maxim 10% din valoarea proiectului)
- pentru montarea echipamentelor de protecție și semnalizare
- **Echipamente:**
 - de accesorii de mobilier urban (rasteluri pentru biciclete, iluminat public, etc.)
 - de echipamente de protecție și semnalizare
 - de proiectare și asistență tehnică
- **Alte activități eligibile:**
 - Activități de proiectare și asistență tehnică
 - Obținere avize, acorduri, autorizații.

Activitățile menționate mai sus și cheltuielile propuse prin prezenta cerere de finanțare nu au mai fost solicitate la finanțare prin Programul Operațional Regional, prin alte programe operaționale, sau prin alte programe cu surse publice de finanțare Programele Operaționale din perioada 2014-2020.

În vederea îndeplinirii condițiilor menționate în ghid pentru acest tip de investiții, UAT comuna Gurghiu se angajează să respecte:

- ❖ infrastructura pistei de biciclete conform prevederilor *Ghidului privind infrastructura pentru biciclete*, document ce prevede cerințele generale de calitate a realizării infrastructurii de biciclete și care trebuie să îndeplinească simultan următoarele criterii de calitate:
 - să fie sigură
 - să fie directă
 - să fie coezivă
 - să fie confortabilă
 - să fie atractivă
- ❖ lungimea pistei de biciclete va fi de 2.025 m fără a fi întreruptă în vreun punct, astfel respectându-se criteriul de continuitate a pistei de biciclete, totodată fiind respectat și criteriul de a asigura conexiunea a cel puțin două puncte de interes la nivel local și anume DC9 – DC 10 – sat Gurghiu (în proximitatea primăriei Gurghiu)
- ❖ vor fi luate 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
- ❖ Alinierea obligatorie a investițiilor cu Strategiile de Dezvoltare Urbană aprobate:

Comuna Gurghiu a elaborat Strategia de dezvoltare locală a comunei, necesară pentru fundamentarea accesării finanțărilor nerambursabile atât din fonduri europene cât și din fonduri de la bugetul de stat, în perioada 2021 – 2027, ca primă cerință pentru crearea unui mediu urban durabil.

Astfel prezentul proiect se regăsește în portofoliu de proiecte ale Strategiei de dezvoltare locală a comunei Gurghiu, județul Mureș, pe perioada 2021-2027 sub denumirea de “Reabilitarea/modernizarea căilor de acces spre obiectivele turistice: drumuri, parcări, poteci marcate, drumuri pietonale, adăposturi, piste pentru cicloturism, trasee off-road”

Indicatorii obiectivului de investiții

În urma realizării investiției se dorește a se îndeplini indicatorul specificat în Ghidul solicitantului, și anume:

- ❖ Număr de kilometri piste pentru bicicliști operaționale (km) la nivel local/metropolitan – 2,025 km de pista pentru biciclete și alte vehicule electrice ușoare
- ❖ Număr de utilizatori ai pistelor nou construite – 6.035 locuitori ai comunei și turiștii

8) Descrierea procesului de implementare

Activitățile previzionate a se realiza în vederea realizării proiectului:

Denumire activități	Descriere activitate
1. Pregătirea proiectului în vederea obținerii finanțării nerambursabile	Activitatea presupune realizarea documentației pentru depunerea cererii de finanțare și anexele acesteia, în conformitate cu Ghidul Specific - Condiții de accesare a fondurilor europene aferente PNRR în cadrul apelurilor de proiecte PNRR/2022/C10
2. Obținerea finanțării nerambursabile	În cadrul acestei activități, cererea de finanțare împreună cu anexele acesteia sunt evaluate. În cazul în care documentația transmisă necesită completări/modificări, MDLPA poate solicita clarificări. Rezultatul acestei activități este semnarea contractului de finanțare.
3. Managementul proiectului	Pentru implementarea proiectului vor fi folosite resursele umane de care dispune UA și resurse externe de implementare ale unei societăți de consultanță care se va contracta în vederea implementării proiectului. Această activitate cuprinde realizarea procedurii de achiziție pentru atribuirea contractului de servicii aferente managementului de proiect, în conformitate cu prevederile Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice. Ca urmare a semnării contractului de servicii management proiect se va derula activitatea de management a proiectului care cuprinde coordonarea activităților de implementare a proiectului conform condițiilor menționate în Contractul de finanțare și Ghidul Solicitantului.
4. Achiziția serviciilor de proiectare (SF/DALI) și Elaborarea documentației tehnico – economică	Documentația tehnică - economică este realizată în conformitate cu prevederile HG nr.907/2016, privind aprobarea conținutului-cadru al documentației tehnico-economice aferente investițiilor publice, precum și a structurii și metodologiei de elaborare a devizului general pentru obiective de investiții și lucrări de intervenții
5. Obținere avize, acorduri, autorizații	Cuprinde realizarea demersurilor pentru obținerea certificatului de urbanism și autorizația de construire și a avizelor cerute în

	cadrul acestora.
6. Achiziția serviciilor de proiectare și execuție lucrări	Cuprinde realizarea documentației de achiziție pentru atribuirea contractului de proiectare și execuție în conformitate cu prevederile legislației în vigoare privind achizițiile publice.
7. Elaborare proiect tehnic, detalii de execuție și obținere autorizație de construcție	Cuprinde elaborarea D.T.A.C. și a PROIECTULUI TEHNIC. Documentațiile tehnice vor fi realizate în conformitate cu legislația în vigoare. De asemenea, documentația va respecta criteriile specifice privind aspectele calitative ale PT. Proiectul tehnic va fi verificat conform reglementărilor în vigoare. Totodată în cadrul acestei activități se va cuprinde și asistența tehnică din partea proiectantului.
8. Execuția lucrărilor de construcții	Cuprinde demararea lucrărilor care fac obiectul investiției
9. Recepția lucrărilor	Cuprinde numirea comisiei de recepție, pregătirea documentației tehnice și economice pentru recepție, verificarea lucrărilor executate, întocmirea procesului verbal de recepție și stabilirea eventualelor completări și remedieri, efectuarea eventualelor completări și remedieri

9) Alte informații

Proiect pentru care se solicită finanțare este estimat a se finaliza în iunie 2026, astfel durata de implementare a activităților proiectului previzionate a se realiza după semnarea contractului de finanțare este de 45 luni.