**PROGRAMUL OPERAŢIONAL REGIONAL 2014-2020**

**GHIDUL SOLICITANTULUI - CONDIȚII SPECIFICE DE ACCESARE A FONDURILOR ȊN CADRUL**

**APELURILOR DE PROIECTE CU TITLUL POR/2017/3/3.2/1/7 REGIUNI, POR/2017/3/3.2/1/BI ŞI POR/2017/3/3.2/1/ITI**

**AXA PRIORITARĂ 3, PRIORITATEA DE INVESTIŢII 4e**

**OBIECTIVUL SPECIFIC 3.2 - REDUCEREA EMISIILOR DE CARBON ÎN ZONELE URBANE BAZATĂ PE PLANURILE DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ**

**CENTRALIZATOR AL RĂSPUNSURILOR LA ÎNTREBĂRILE, PROPUNERILE ȘI OBSERVAȚIILE PRIMITE ASUPRA GHIDULUI SPECIFIC PENTRU OBIECTIVUL SPECIFIC 3.2 - VARIANTA SUPUSĂ CONSULTĂRII PUBLICE**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nr. crt.** | **Nr. înregistrare MDRAPFE** | **Solicitant/Nr. întrebare** | **Întrebări/Observații cu privire la Ghidul solicitantului și Anexele acestuia** - **varianta supusă consultării publice** | **Propunere de modificare/Justificare/Argumentare/Observaţii** | **Răspuns AMPOR** |
|  | 57481/02.05.2017 | **CJ Ilfov (întrebarea nr.1)** |  | **Propunere:** Publicarea unui Ghid al Solicitantului pentru apelul de proiecte POR/2017/3/3.2/1/BI, AXA PRIORITARĂ 3, PRIORITATEA DE INVESTIŢII 4e, individualizat pentru Regiunea de Dezvoltare Bucuresti – Ilfov.  1. Regiunea de Dezvoltare București – Ilfov beneficiază de un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD), elaborat ca urmare a unui contract de prestări servicii contractat de Banca Europeană pentru Reconstrucție și Dezvoltare în cadrul unui parteneriat cu Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice. În prezent acest PMUD a fost aprobat atât de Consiliul Județean Ilfov și de Consiliul General al Municipiului București, și avizat de cele 40 de Consilii Locale ale Unităților Administrativ Teritoriale din Județul Ilfov. În urma analizei Ghidului Solicitantului, în forma transmisă spre publicare, cea mai mare parte a măsurilor prioritizate prin intermediul PMUD au probleme reale în a fi implementate, punându-se în discuție inclusiv reevaluarea PMUD. Având în vedere complexitatea și durata acestui proces, dar și importanța aplicării unei strategii coerente a MDRAPFE în ceea ce privește documentele cu rol programatic în sectorul mobilității, considerăm necesară consultarea prioritară a UAT din Regiunea București – Ilfov, precum și analiza PMUD, în vederea elaborării unui Ghid al Solicitantului specific acestei regiuni.  2.Caracteristicile economice, demografice, geografice și administrative ale Regiunii de Dezvoltare București – Ilfov determină o abordare distinctă a condițiilor de eligibilitate a proiectelor și activităților unui apel finanțat prin POR, AP3, PI 4e, după cum urmează:  -Intensitatea mobilității cotidiene determinată de factori economici, rezidențiali sau de agrement, este net superioară oricărei alte aglomerări urbane din România, avându-se în vedere atât transportul prin intermediul autovehiculelor proprii, cât și prin intermediul mijloacelor de transport public.  -Dispunerea geografic-administrativă a localităților din județul Ilfov, circumscrisă municipiului București, creează fluxuri de mobilitate indiferent de tipul UAT, urban sau rural. Majoritatea localităților din județul Ilfov, indiferent de încadrarea în mediul urban sau rural, sunt poziționate pe o rază de maximum 20 km calculați din centrul Municipiului București. Astfel este necesară reconsiderarea categoriilor de UAT ce pot fi incluse în parteneriate și pot beneficia de rezultatele proiectelor finanțate prin intermediul acestui apel de proiecte, prin includerea localităților din mediul rural limitrofe Municipiului București în rândul beneficiarilor eligibili. Majoritatea acestor localități sunt fie unele cu o populație numeroasă (Mogoșoaia, Berceni, Chiajna, Ștefăneștii de Jos), fie situate în interiorul inelului de centură al Municipiului București (Chiajna, Dobroiești). Pe de altă parte, din cele 8 localități urbane ale județului Ilfov, orașul Buftea nu este direct conectat din punct de vedere al suprafeței administrative nici cu municipiul București, nici cu un alt oraș din județ, fiind singurul în această situație. Având în vedere gradul intens de mobilitate a populației pe traseul București – Mogoșoaia (zonă rurală) – Buftea, considerăm necesară includerea în rândul cheltuielilor eligibile a investițiilor propuse în cadrul PMUD, indiferent de caracterul rural/urban al localității de tranzit.  -Majoritatea localităților din Județul Ilfov au beneficiat sau beneficiază de un sistem de transport public sau privat integrat cu Municipiul București.  3.Arhitectura mobilității Regiunii de Dezvoltare București – Ilfov include trei categorii de artere rutiere care nu se află nici în proprietatea sau administrarea UAT din județul Ilfov, nici în cea a Municipiului București, ci în administrarea Companiei Naționale de Administrarea a Infrastructurii Rutiere: Șoseaua de Centură a Municipiului București, drumuri naționale, autostrăzi. Având în vedere necesitatea construirii unor stații de autobuz pe traseul unora dintre aceste artere și ținînd cont de rolul acestora în derularea unor măsuri incluse în PMUD cu scopul dezvoltării unei strategii integrate de mobilitate, propunem includerea în Ghidul Solicitantului a unor prevederi specifice acestei entități publice. | Considerăm că nu este necesară publicarea unui ghid al solicitantului pentru Obiectivul specific 3.2 dedicat regiunii București-Ilfov, întrucât condiţiile de eligibilitate sunt, în mare măsură, aceleaşi pentru toate regiunile de dezvoltare şi municipiile/ oraşele eligibile, iar acolo unde condițiile diferă, s-au menţionat în clar excepțiile referitoare la regiunea București-Ilfov (**de ex.** posibilitatea de includerea a Sectoarelor municipiului Bucureşti ca parteneri eligibili).  1. La nivelul POR, nu doar Regiunea de Dezvoltare București – Ilfov a beneficiat de sprijin pentru elaborarea PMUD, ci și cei 7 Poli de creștere, ale căror PMUD vor intra în etapa de verificare a conformităţii administrative şi a admisibilităţii în cadrul O.S. 4.1.  Ȋn elaborarea oricărui ghid al solicitantului se are în vedere conţinutul Programului Operaţional Regional, care în acest caz nu prezintă condiții distincte pentru Regiunea București – Ilfov în cadrul regiunilor aferente O.S. 3.2. De altfel, nu exista diferenţe notabile nici între O.S. 3.2 şi O.S. 4.1, mai ales după modificarea POR din iunie a.c.  Ȋntr-adevăr, nu toate măsurile/activităţile prevăzute în PMUD pot fi finanţate prin POR, Obiectivul specific 3.2, pachetele de proiecte aferente scenariului optim selectat al PMUD putând fi realizate din diverse surse de finanţare. Ca urmare, la nivelul solicitanților se va determina care sunt proiectele (ce pot fi alcătuite din mai multe măsuri/activităţi prevăzute în PMUD), ce vor fi prioritizate la finanţare prin O.S. 3.2., conform condiţiilor/activităţilor eligibile stabilite prin POR/ghidul solicitantului.  2. - Problematica intensității mobilității cotidiene va fi avuta în vedere la nivelul documentațiilor elaborate pentru fiecare Cerere de finantare în parte, dar nu poate fi surprinsă la nivel de ghid pentru O.S. 3.2., acest document stabilind condițiile/regulile generale de finanțare a proiectelor.  - Solicitarea cu privire la includerea **UAT comuna** ca şi partener eligibil a fost transmisă la MDRAPFE şi de către Asociaţia Oraşelor din România. Urmare a modificarii Programul Operaţional Regional s-au inclus **UAT Judeţul** şi **UAT comuna** ca şi parteneri eligibili în cadrul Obiectivului specific 3.2. pentru toate cele 8 regiuni de dezvoltare.  3. **Compania Națională de Administrarea a Infrastructurii Rutiere** este un solicitant eligibil în cadrul POIM, dar nu este un solicitant eligibil individualizat în cadrul POR.  Ȋn acest caz, se poate analiza posibilitatea ca UAT eligibile să solicite în administrare acele porțiuni din drumurile naționale pentru a realiza investițiile eligibile prin POR, O.S. 3.2. |
|  | 57481/02.05.2017 | **CJ Ilfov (întrebarea nr.2)** | *1.4.C (pagina 9)*  *Nu sunt eligibile proiecte ce cuprind activități de creare/modernizare/ reabilitare a infrastructurii, incluzând poduri și pasaje, care vizează îmbunătățirea traficului autoturismelor personale;* | **Propunere:** Eliminarea acestei condiții.  **Argumentare**: Infrastructura destinata transportului public de persoane, specifică autobuzelor sau altor mijloace de transport care nu au o bandă rutieră distinctă, va fi folosită și de autoturismele personale in acele zone în care traficul auto nu poate fi limitat doar la mijloacele tramsport public. Prin extinderea sau modernizarea căii rutiere traficul autoturismelor personale va fi îmbunătățit implicit.  În situația în care anumite proiecte vor prevede limitarea traficului autoturismelor personale în anumite zone, acesta va fi direcționat în alte zone ( de exemplu, șoseaua de centură, arterele principale ale unei localități), inclusiv în aceeași comunitate urbană, determinând creșterea nivelului acestuia în acele zone. Obiectivul principal al programului este reducerea emisiilor de CO2, ia acesta poate fi atins inclusiv prin fluidizarea traficului ca urmare a modernizării rețelei stradale. | Paragraful a fost reformulat astfel:  *Nu sunt eligibile activităţile/proiectele care vor conduce,* ***în mod prioritar****, la încurajarea şi îmbunătăţirea condiţiilor pentru utilizarea transportului cu autoturismele (creşterea vitezei acestora, îmbunătăţirea timpilor de parcurs, lărgirea/crearea părţii carosabile utilizate în mod prioritar de autoturisme etc), întrucât, contrar obiectivului specific urmărit, acestea vor contribui la creșterea emisiilor de echivalent CO2.* |
|  | 57481/02.05.2017 | **CJ Ilfov (întrebarea nr. 3)** | *1.4.C (pagina 9)*  *Nu sunt eligibile proiectele care cuprind doar activități de construire/modernizare/ reabilitare a părții carosabile a străzilor urbane. Aceste activități trebuie să reprezinte doar activități auxiliare în cadrul proiectelor care urmăresc îmbunătățirea transportului public și nemotorizat;* | **Propunere:** Eliminarea acestei prevederi  Argumentare: Activitățile de construire/modernizare/ reabilitare a **părții carosabile a străzilor urbane pot reprezenta condiția obligatorie și suficientă** pentru îmbunătățirea transportului public și nemotorizat în condițiile existenței unui parc auto modern destinat transportului public. | Propunerea nu poate fi preluată. După cum se poate observa din ghidul specific, prin acest Obiectiv specific al POR sunt sprijinite activităţile care conduc la îmbunătăţirea transportului public şi a modurilor nemotorizate de transport şi care nu sunt realizate în beneficiul transportului privat cu autoturisme. Din acest motiv, activităţile de construire/ modernizare/ reabilitare a părții carosabile a străzilor urbane, utilizate în comun de transportul public şi autoturisme sunt limitate la un procent de 30% din suma cheltuielilor eligibile ale categoriilor 6 şi 15, conform secțiunii 3.2.6. |
|  | 57481/02.05.2017 | **CJ Ilfov (întrebarea nr. 4)** | *2.1.(pagina 13)*  *Prin prezentul Ghid specific se lansează apelurile de proiecte cu nr. POR/2017/3/3.2/1/7 REGIUNI (NE, SE, SM, SV-O, V, NV, C) și POR/2017/3/3.2/1/BI pentru Prioritatea de investiții 4e, Obiectivul specific 3.2. Acest apel este un apel necompetitiv cu depunere la termen, iar evaluarea acestora se va desfăşura conform principiului ”primul venit, primul servit”.* | Vă rugăm să explicați caracterul necompetitiv al acestui apel în condițiile în care va exista o competiție directă între beneficiari pentru o alocare regională definită a priori. | Apelul este necompetitiv în sensul în care nu se va realiza o ierarhizare a punctajelor proiectelor care îndeplinesc condiţiile de conformitate şi eligibilitate, precum şi punctajul minim de calitate. Proiectele vor fi finanţate pe principiul “primul venit, primul servit”. |
|  | 57481/02.05.2017 | **CJ Ilfov (întrebarea nr. 5)** | ***2.1.(pagina 13)***  *Prin prezentul Ghid specific se lansează apelurile de proiecte cu nr. POR/2017/3/3.2/1/7 REGIUNI (NE, SE, SM, SV-O, V, NV, C) și POR/2017/3/3.2/1/BI pentru Prioritatea de investiții 4e, Obiectivul specific 3.2.* ***Acest apel este un apel necompetitiv cu depunere la termen, iar evaluarea acestora se va desfăşura conform principiului ”primul venit, primul servit”.*** | **Propunere:** Înlocuirea principiului ”primul venit, primul servit” cu selecția proiectelor în ordinea descrescătoare a punctajelor obținute sau cu prioritizarea listei de proiecte în baza deciziei Consiliului de Dezvoltare Regională.  **Argumentare:** Principiul ”primul venit, primul servit” nu asigură selecția celor mai bune proiecte într-o regiune. Astfel, pot fi finanțate proiecte având un punctaj extrem de redus sau care nu reprezintă o prioritate imediată a localității/ regiunii de dezvoltare, chiar și în condițiile includerii sale în PMUD. | Având în vedere regulă n+3, este necesară urgentarea contractării şi a absorbţiei fondurilor neramburabile din POR, iar din experienţa derulării apelurilor competitive, a rezultat faptul că acestea necesită o perioadă mai mare de timp până la contractarea Cererilor de finanţare evaluate şi prioritizate.  Ȋn cadrul procesului de evaluare, selecţie şi contractare, selectarea proiectelor este realizată de AMPOR, în baza unor criterii de selectare transparente şi nediscriminatorii (art. 125 din Regulamentul (CE) nr. 1303/2013). Astfel, propunerea referitoare la prioritizarea proiectelor de către Consiliului de Dezvoltare Regională nu poate fi acceptată în cadrul acestui proces.  Întrucât la nivelul Regiunii București-Ilfov există un singur PMUD, centrat pe Municipiul Bucureşti şi pe legăturile sale cu UAT-urile din regiune, considerăm că la nivelul Municipiului Bucureşti şi al celorlalţi solicitanţi ar putea să se desfăşoare un process de prioritizare a ideilor de proiecte rezultate din PMUD, ţinând seama şi de Obiectivul specific a 3.2 din POR: ***Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe planurile de mobilitate urbană durabilă***, dacă acest proces nu s-a realizat deja în cadrul PMUD ((*2) P.M.U.D. - componentă de nivel operaţional (corespunzătoare etapei ÎI*).  Un exemplu de prioritizare a ideilor de proiecte se poate regăsi în cadrul *Documentului-Cadru de Implementare a Dezvoltării Urbane Durabile - Axa Prioritară 4 Sprijinirea Dezvoltării Urbane Durabile, cu modificările şi completările ulterioare.* |
|  | 57481/02.05.2017 | **CJ Ilfov (întrebarea nr. 6)** | *2.4. (pagina 14)*  *Valoarea maximă eligibilă este de:*  * 5 milioane euro pentru orașele/municipiile cu o populație sub 20.000 de locuitori;*  * 10 milioane euro pentru orașe/municipiile cu o populație de peste 20.000 de locuitori;*  * 20 milioane euro pentru Municipiul București;* | **Propunere:** mărirea valorii maxime eligibile la 50.000.000 euro pentru proiectele depuse în cadrul Regiunii de Dezvoltare Bucureși - Ilfov  **Argumentare:** În conformitate cu estimările din PMUD, cea mai mare parte a proiectelor prioritare depășesc valoarea propusă în Ghidul Solicitantului. Menținerea acestei limite va determina fracționarea proiectelor, cu implicații directe asupra rezultatelor și beneficiilor proiectului și, implict, asupra PMUD. Mărirea valorii maxime la 50.000.000 euro respectă pragul privind definirea proiectelor majore. | Alocarea în cadrul apelurilor de proiecte (FEDR+BS) (mil. euro) pentru Regiunea BI, O.S. 3.2, este de 146,99 milioane euro.  Din prevederile POR, Axa prioritară 3, rezultă că la finalul anului 2023 se aşteaptă să fie implementate 4 proiecte în cadrul regiunii BI pentru Obiectivul specific 3.2 (indicator de realizare).  Prin raportare la alocarea regiunii şi la valoarea indicatorului de realizare amintit, valoarea maximă eligibilă solicitată pentru un proiect este mult prea mare.  Astfel, valoarea maximă eligibilă a fost mărită la 40.000.000 euro pentru o singură cerere de finanţare din apelul de proiecte dedicat regiunii BI, iar celelalte proiecte din acest apel vor avea valoarea maximă eligibilă de 20.000.000 euro. |
|  | 57481/02.05.2017 | **CJ Ilfov (întrebarea nr. 7)** | *2.4. (pagina 14)*  *Ȋn situația unei Cereri de finanțare depuse de către un parteneriat format dintre două orașe/municipii, valoarea maximă eligibilă a Cererii de Finanțare va fi determinată de orașul/municipiului, lider de parteneriat, cu cea mai mare populație, sub condiția că vor fi implementate activități din proiect inclusiv pe teritoriul acestuia* | **Propunere:** parteneriat format din două sau mai multe Unități Administrativ Teritoriale  **Argumentare:**  În vederea realizării unor proiecte în conformitate cu obiectivele PMUD nu trebuie limitat la doi numărul membrilor unui parteneriat. De altfel, în secțiunile ulterioare ale Ghidului Solicitantului se face referire la posibilitatea încheierii unor parteneriate între mai mult de doi parteneri. | A fost eliminata referința cu privire la **două orașe/municipii,** prezentată cu titlul de exemplu, iar propunerea a fost acceptată în varianta finală a ghidului. |
|  | 57481/02.05.2017 | **CJ Ilfov (întrebarea nr. 8)** | *2.6 (paginile 15-16)*  *Beneficiarii proiectelor depuse în cadrul apelurilor aferente Obiectivului specific 3.2 pot fi:*  * Unitățile administrativ-teritoriale orașe/municipii, definite conform Legii nr. 215/2001 a administraţiei publice locale, cu modificările şi completările ulterioare și constituite potrivit Legii nr. 2/1968 privind organizarea administrativă a teritoriului României, republicată, cu excepția municipiilor reședință de județ, eligibile în cadrul axei prioritare 4 – „Sprijinirea dezvoltării urbane durabile” și a orașelor/municipiilor din cadrul ADI „ITI Delta Dunării”, care vor beneficia de un apel de proiecte dedicat;*  * Parteneriatele dintre unitățile administrativ-teritoriale orașe/municipii care sunt eligibile în cadrul Priorității de Investiții 4e, O.S. 3.2, cu condiția ca, din punct de vedere teritorial, aceste unități administrativ-teritoriale să se învecineze și să dețină un P.M.U.D. comun (la nivel de arie de studiu).* | **Propunere:**  Includerea în rândul beneficiarilor a următoarelor categorii:  •Unitățile administrativ-teritoriale comune limitrofe Municipiului București  **Argumentare:**  Cu referire specifică la Regiunea de Dezvoltare București – Ilfov, în conformitate cu argumentația inclusă în secțiunea I a acestor observații și cu respectarea PMUD București – Ilfov, pentru realizarea unor proiecte integrate de mobilitate la nivelul acestei regiuni este necesară includerea în parteneriat și, implicit derularea unor activități eligibile și pe teritoriul altor UAT (județul Ilfov, localități din mediul rural). Celelalte secțiuni ale Ghidului Solicitantului vor fi modificate în consecință. | Urmare a modificarii Programul Operaţional Regional s-au inclus **UAT Judeţul** şi **UAT comuna** ca şi parteneri eligibili în cadrul Obiectivului specific 3.2. pentru toate cele 8 regiuni de dezvoltare.  De asemenea, au fost încadrate în categoria partenerilor eligibili şi alte instituţii publice în vederea implementării proiectelor, ce au în administrare infrastructura rutieră. |
|  | 57481/02.05.2017 | **CJ Ilfov (întrebarea nr. 9)** | *2.6 (pagina 16)*  *Atenţie! În cazul proiectelor depuse în parteneriat, vor fi realizate lucrări de investiții pentru obiectivele aflate/ce sunt în proprietatea/administrarea ambilor parteneri sau în cazul mijloacelor de transport public/echipamente, ce for fi utilizate de ambii parteneri.* | **Propunere:** tuturor partenerilor  **Argumentare:**  În vederea realizării unor proiecte în conformitate cu obiectivele PMUD nu trebuie limitat la doi numărul membrilor unui parteneriat. De altfel, în secțiunile ulterioare ale Ghidului Solicitantului se face referire la posibilitatea încheierii unor parteneriate între mai mult de doi parteneri. | Completarea a fost preluată în versiunea finală a ghidului solicitantului. |
|  | 57481/02.05.2017 | **CJ Ilfov (întrebarea nr. 10)** | *2.7 (pagina 17)*  *Solicitanții care se încadrează în condiţiile de conformitate şi eligibilitate prevăzute în prezentul ghid pot depune mai multe cereri de finanţare în cadrul O.S 3.2., recomandabil, integrate. Pentru prima Cerere de Finanțare depusă de un solicitant se va parcurge etapa de verificare a conformității administrative și a admisibilității Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (P.M.U.D.), utilizându-se Anexa 3.2.2.a la prezentul ghid.*  *Ȋn ceea ce privește P.M.U.D., potrivit Normelor metodologice , aprobate prin Ordinul MDRAP nr. 233/2016, acesta este documentul de planificare strategică şi de modelare a mobilităţii şi a nevoilor de transport ale persoanelor şi mărfurilor, complementar Strategiei de dezvoltare teritorială şi a Planului urbanistic general (P.U.G.).*  *În elaborarea acestor planuri de mobilitate se va ţine seama, în principal, de conţinutul art. 15-16 din Normele metodologice amintite anterior, cum ar fi: determinarea ariei de studiu şi aprobarea P.M.U.D. (art. 15, alin. (4) şi (7)), necesitatea corelării P.M.U.D. cu P.U.G. (art. 15, alin. (4) şi (8)), colectarea datelor privind caracteristicile actuale ale mobilităţii pentru persoane şi marfă, inclusiv prin efectuarea interviurilor privind mobilitatea populaţiei (eşantion de minim 1% din numărul total al populaţiei zonei de studiu), realizarea recensămintelor de circulaţie în intersecţiile principale şi la intrările în localitate, realizarea anchetelor privind originea/destinaţia deplasărilor în trafic la intrările în localitate şi în interiorul localităţilor, la nivel de unitate teritorială de referinţă (UTR) (art. 15, alin. (9)), procesul participativ şi consultativ (art. 15, alin. (12)), obiectivele P.M.U.D. (art. 15, alin. (13)), ariile de intervenţie ale P.M.U.D. (art. 15, alin. (14)), Conţinutul-cadru al P.M.U.D (art. 16).*  *Ȋn ceea ce privește conţinutul-cadru, se poate avea în vedere Anexa 3.2.8 - Structura detaliată orientativă a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă.* | **Propunere:**  Eliminarea procedurii de evaluare a PMUD pentru Regiunea de Dezvoltare București - Ilfov  **Argumentare:**  Regiunea de Dezvoltare București – Ilfov beneficiază de un Plan de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD), elaborat ca urmare a unui contract de prestări servicii contractat de Banca Europeană pentru Reconstucție și Dezvoltare în cadrul unui parteneriat cu Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice. În prezent acest PMUD a fost aprobat atât de Consiliul Județean Ilfov și de Consiliul General al Municipiului București, cât și de cele 40 de Consilii Locale ale Unităților Administrativ Teritoriale din Județul Ilfov. În urma analizei Ghidului Solicitantului, în forma transmisă spre publicare, cea mai mare parte a măsurilor prioritizate prin intermediul PMUD au probleme reale în a fi implementate, punându-se în discuție inclusiv reevaluarea PMUD. Având în vedere complexitatea și durata acestui proces, dar și importanța aplicării unei strategii coerente a MDRAPFE în ceea ce privește documentele cu rol programatic în sectorul mobilității, considerăm necesară consultarea prioritară a UAT din Regiunea București – Ilfov, precum și analiza PMUD, în vederea elaborării unui Ghid al Solicitantului specific acestei regiuni. | La nivelul POR, nu doar Regiunea de Dezvoltare București – Ilfov a beneficiat de sprijin pentru elaborarea PMUD, ci și cei 7 Poli de creștere, ale căror PMUD vor intra în etapa de verificare a conformităţii administrative şi a admisibilităţii în cadrul O.S. 4.1. La nivelul POR, toți solicitanții de finanțare trebuie să beneficieze de un tratament egal în cadrul aceleiași Priorități de investiții (4e) a POR. |
|  | 57481/02.05.2017 | **CJ Ilfov (întrebarea nr. 11)** | *4.3.1.1. A.9 (pagina 31)*  *Construirea/modernizarea/extindererea de trasee separate, folosite exclusiv pentru vehiculele de transport public*  *Această activitate se poate realiza independent de alte investiții în infrastructura rutieră.*  *Această activitate de construire/modernizare/extindere a traseelor exclusive pentru mijloacele de transport public local/zonal de călători (tramvai, troleibuz și autobuz expres) vizează construirea/ modernizarea/extinderea infrastructurii rutiere aferente culoarului traseului și separarea fizică a traseului de restul traficului rutier prin sisteme specifice, avizate de instituțiile cu competențe în domeniul siguranței rutiere (de exemplu, de tip bolarzi, garduri, borduri, culoare/textură diferită a asfaltului pentru respectivele benzi separate, la care se adaugă sisteme de monitorizare cu camere video etc).*  *Traseele exclusive se pot amplasa fie pe infrastructura rutieră existentă (de exemplu, prin convertirea benzilor folosite pentru parcarea automobilelor) fie, acolo unde este fezabil, prin construirea unei benzi noi, prin lărgirea profilului transversal al străzii existente.*  *Este considerată eligibilă sub-activitatea de construire/modernizare/extindere a unor pasaje/poduri pentru construirea/extinderea/modernizarea traseelor dedicate ale sistemului de transport public cu tramvaiul (cu respectarea condiţiei privind funcţionalitatea sistemului), acolo unde nu este identificată o altă soluție optimă din punct de vedere tehnic și economic. Dacă este fezabil, aceste poduri/pasaje utilizate pentru extinderea traseelor dedicate de transport public cu tramvaiul pot fi destinate inclusiv pentru construirea/modernizarea/extinderea traseelor pietonale și/sau de bicicliști, însă nu vor fi destinate pentru circulația autoturismelor. Astfel, acesta sub-activitate poate fi complementară cu activitatea 4.Construirea/modernizarea/reabilitarea/extinderea*  *traseelor de transport public electric (traseele de tramvai).*  *Prin construirea/modernizarea/ extinderea unor coridoare separate pentru transportul public pe anumite trasee, se urmărește creșterea vitezei medii de deplasare a vehiculelor de transport public de călători și implicit reducerea timpul petrecut de acestea în trafic. Astfel, transportul public va deveni mai competitiv și mai rentabil, în comparație cu utilizarea automobilelor personale.* | **Propunere:**  Traseele exclusive se pot amplasa fie pe infrastructura rutieră existentă (de exemplu, prin convertirea benzilor folosite pentru parcarea automobilelor) fie, acolo unde este fezabil, prin construirea unei benzi noi, prin lărgirea profilului transversal al străzii existente, fie prin construirea unor noi artere rutiere cu benzi distincte pentru traseul mijloacelor de transport în comun și pentru circulația autovehiculelor personale.  **Argumentare:**  Soluțiile propuse în Ghidul Solicitantului, respectiv convertirea unei benzi sau largirea profilului transversal al străzii existente nu au în vedere posibilitatea identificării unui nou traseu rutier între două sau mai multe localități învecinate prin construirea căruia va fi îmbunătățit transportul public de persoane. Avantajele acestei soluții sunt următoarele:  •Devierea transportului public de persoane pe un traseu dedicat, îmbunătățindu-se astfel valoarea parametrilor de timp, reducere CO2 și mobilitate.  •Crearea condițiilor pentru realizarea unor parcări în proximitatea stațiilor de transport în comun în vederea transferului de pasageri din autoturismele personale în mijloacele de transport în comun. | Activitatea la care faceţi referire, respectiv activitatea 9. vizează doar construirea de benzi separate pentru mijloacele de transport public și nu privește construirea unor noi străzi urbane cu benzi dedicate. Pentru activitatea la care vă referiţi se va avea în vedere Activitatea 10, categoria A. |
|  | 57481/02.05.2017 | **CJ Ilfov (întrebarea nr. 12)** | *4.3.1.1. B.1.2. (paginile 33-34)*  *Ţinând seama de art. 4 - Furnizarea energiei electrice pentru transporturi din aceasta directivă, numărul acestor puncte de reîncărcare instalate în fiecare UAT oraș/municipiu eligibil în cadrul O.S. 3.2 se stabilește prin luarea în considerare, în principal, a numărului de vehicule electrice estimat a se înregistra până la sfârșitul anului 2020 la nivelul localității.*  *Pentru orașele sub 20.000 locuitori, este eligibilă achiziționarea și instalarea doar a unei singure stații de reîncarcare pentru autovehiculele electrice și electrice hibride (indiferent de tip: cu putere normală/ cu putere înaltă și de numărul prizelor de încărcare).* | **Propuneri:**  Eliminarea limitării la nivelul unei singure stații de reîncarcare pentru autovehiculele electrice pentru orașele sub 20.000 locuitori.  Stabilirea unor criterii obiective pentru analiza nevoii de puncte de reîncărcare.  **Argumentare:**  Dinamica demografică a localităților din județul Ilfov arată o creștere constantă a numărului de locuitori până în anul 2030, anul final de implementare a PMUD, astfel că este posibil ca numărul locuitorilor care ar putea beneficia de astfel de facilități să crească dacă mai multor localități li se oferă posibilitatea de a construi mai multe stații de încărcare. Valoarea de 20.000 de locuitori este arbitrară și nu ține cont de dinamica reală a populației pe termen mediu.  Estimarea unei stații de încărcare/oraș sub 20.000 locuitori nu ține cont de condițiile urbanistice și administrative ale unui oraș. Există posibilitatea ca, pe teritoriul unui oraș să fie mai util pentru cetățeni să fieconstruite mai multe stații cu 3-5 posturi de încărcare decât una singură cu 20 de posturi de încărcare, de exemplu.  Estimarea numărului de potențiali utilizatori până în anul 2020 este subiectivă și nu se bazează pe date statistice confirmate. Politicile guvernamentale de încurajare a utilizării autovehiculelor electrice sunt limitate de numărul mic de stații de încărcare existente, astfel că rezultatele unei estimări a numărului de utilizatori bazat pe situația actuală nu are o relevanță solidă pentru obiectivele POR. Propunem completarea acestui criteriu cu analize demografice și urbanistice pornind de la următorii indicatori: creșterea demografică, nivelul veniturilor locuitorilor, intenția de achiziționare a unui autoturism raportată la dezvoltarea infrastructurii specifice și la puterea de cumpărare proprie, etc. | Se va elimina această condiție, însă, numărul acestor stații se va stabili prin luarea în considerare a numărului de vehicule electrice estimat până la sfârșitul anului 2020, la nivelul localității. Cerința de estimare a numărului de potențiali utilizatori până în anul 2020 este în conformitate cu alin. 2, art. 7 din *Legea nr. 34/2017 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi.*  Criteriul privind numărul de vehicule electrice estimat a se înregistra până la sfârșitul anului 2020, poate lua în considerare și sub-criteriile propuse, de „creșterea demografică, nivelul veniturilor locuitorilor, intenția de achiziționare a unui autoturism raportată la dezvoltarea infrastructurii specifice și la puterea de cumpărare proprie”. |
|  | 57481/02.05.2017 | **CJ Ilfov (întrebarea nr. 13)** | *4.3.1.1. B.5. (pagina 39)*  *Atenție! Nu sunt considerate eligibile parcările care răspund unor necesități ale zonelor rezidențiale sau ale zonelor turistice (sezoniere)* | **Propunere:**  **Reformulare:**  Atenție! Nu sunt considerate eligibile parcările care răspund unor necesități ale zonelor rezidențiale sau ale zonelor turistice (sezoniere), cu excepția parcărilor de tip park & ride.  **Argumentare:**  În vederea reducerii utilizării autoturismelor personale, este importantă construirea unor parcări de tip park & ride (parcare în proximitatea unor stații de transport public) amplasate în punctele cu cel mai mare trafic de pasageri. Zonele rezidențiale sunt sursa principală a traficului de pasageri. Astfel, amplasarea unor puncte de tip park & ride în aceste zone ar avea efecte maxime în privința reducerii numărului de autoturisme personale.  Aceeași argumentare este valabilă și pentru zonele turistice, cunoscute pentru afluxul mare de pasageri. | Propunerea nu poate fi acceptată, scopul acestor parcări fiind de evitare a intrării fluxurilor de navetiști în oraș/ municipiu, ca urmare a transferului acestora la transportul public. |
|  | 57481/02.05.2017 | **CJ Ilfov (întrebarea nr. 14)** | *5.4.1.12. (pagina 51 )*  *Studiul de trafic/circulație* | **Propunere:**  Vă rugăm să clarificați modul de redactare și prezentare a acestui document pentru proiectele depuse în Regiunea București – Ilfov în contextul elaborării unor analize și modele de trafic ce au fundamentat Planul de Mobilitate Urbană Durabilă.  **Argumentare:**  Avand in vedere criteriile de eligibilitate prevazute in ghid cat si faptul ca PMUD contine analize ale traficului (motorizat si nemotorizat public si privat pe moduri de transport ( auto, transport public, transport de marfa, etc) precum si comportamentul de mobilitate al cetatenilor ( origine-destinatie, scopul calatoriei, timpi de deplasare, etc) pentru intreaga regiune BI care justifica proiectele din lista de proiecte aferente scenariului optim si modelul de trafic aferent PMUD **propunem sa se renunte la obligativitatea exitentei studiului de trafic ca studiu de fundamentare a oportunitatii investitiei.** | Observaţia nu este acceptată, deoarece este necesar să se stabileasa impactul activităţilor proiectului şi încadrarea acestuia în Obiectivul specific 3.2.  Studiile de trafic realizate în cadrul PMUD sunt realizate la nivel general/”macro” şi cuprind colectări de date realizate doar în anumite puncte de colectare/intersecţii, conform normelor și, pe baza acestora, dar şi pe baza unor date statistice, este modelat/dedus traficului la nivelul întregii zone de studiu din cadrul PMUD.  După cum se cunoaște, există diferenţe între traficul “modelat” şi cel real, “observat”, mai ales în locaţiile neacoperite de colectarea datelor de trafic din PMUD. Ȋn PMUD sunt prezentate prognoze/rezultate în ceea ce privește scenariile de transport formate din pachete de proiecte, dar nu la nivel de proiect individual/ proiecte complementare din aceeași arie de studiu.  Pentru fiecare proiect rezultat din PMUD şi depus la finanţare în O.S. 3.2 trebuie justificată contribuţia acestuia la creşterea utilizării transportului public şi/sau a modurilor nemotorizate, în detrimentul utilizării autoturismelor personale, precum şi la reducerea emisiilor de CO2, în cadrul scenariului “cu proiect”.  Din acest motiv este necesară realizarea unor studii de trafic la nivelul ariei de studiu a proiectului, bazate inclusiv pe tendințele generale/evoluțiile din PMUD. Unde este posibil, modelul de transport din PMUD poate fi calibrat cu datele colectate pentru studiul de trafic al proiectului.  Ȋn cadrul versiunii finale a ghidului solicitantului a fost introdus modelul orientativ denumit Studiul de trafic. |
|  | 57481/02.05.2017 | **CJ Ilfov (întrebarea nr. 15)** | *5.4.1.27. (pagina 62 )*  *În cazul în care prin proiect se achiziționează teren necesar implementării proiectului, Terenul va fi achiziţionat până cel târziu la momentul depunerii cererii de finanţare, se va atașa raportul expertului ANEVAR privind valoarea terenului achiziționat (conform HG 353/2012 pentru aprobarea Regulamentului de organizare și funcționare al Uniunii Naționale a Evaluatorilor Autorizați din România precum și Ordonanța nr 24/2011 privind unele măsuri în domeniul evaluării bunurilor)* | **Propunere:**  Reformulare: În cazul în care prin proiect se achiziționează teren sau terenul este obținut ca urmare a unei proceduri de expropiere, terenul va intra în posesia beneficiarului până cel târziu la momentul obținerii Autorizației de Construcție”  **Argumentare:**  Acțiunea de expropiere a unor terenuri în interes public poate accelera și reduce costurile de achiziție a unui teren.  Având în vedere durata procedurilor de expropiere, achiziție și intabulare a terenurilor, pentru a nu întârzia perioada de pregătire a cererii de finanțare propunem decalarea termenului de achiziție/expropiere până la data semnării contractului de finanțare. | Conform versiunii finale a ghidului, solicitantul poate prezenta extrasul de carte funciară aferent proprietăţii private, din care să rezulte intabularea, precum și încheierea, în etapa pre-contractuală. |
|  | 57481/02.05.2017 | **CJ Ilfov (întrebarea nr. 16)** | *Grila de evaluare tehnică și financiară a cererii de finanțare*  *Criteriul 1.8*  *Obs: Se va avea în vedere populația din arealul de influență/zona de impact a proiectului* | Vă rugăm să explicați cum se va calcula/delimita arealul de influență/zona de impact a proiectului | Aria de studiu a proiectului este aria în cadrul căreia se estimează că măsurile/activităţile din proiect vor avea un impact semnificativ, în primul rând, din punct de vedere al transportului dar și al efectelor acestuia asupra mediului. Mai multe informatii sunt prezentate în modelul orientativ denumit Studiul de trafic. |
|  | 57481/02.05.2017 | **CJ Ilfov (întrebarea nr. 17)** | *Grila de evaluare tehnică și financiară a cererii de finanțare*  *Criteriul 2 b*  *Proiectul prevede măsuri de accesibilizare a sistemului de transport public de călători (vehicule/infrastructură) și a spațiului public urban pentru persoanele cu mobilitate redusă sau cu dizabilităţi.* | Propunere:  Considerăm că acest criteriu trebuie eliminat, întrucât aceasta este o condiție obligatorie conform Ghidului Solicitantului. | Întrucât este o condiţie esențială, aceasta trebuie să fie verificată și de către experţi independenţi cu competenţe în domeniu. |
|  | 57481/02.05.2017 | **CJ Ilfov (întrebarea nr. 18)** | *Grila de evaluare tehnică și financiară a cererii de finanțare*  *Criteriul 4.1. a*  *Proiectul este justificat şi prioritizat în cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă, inclusiv din punct de vedere al impactului asupra reducerii emisiilor de echivalent CO2* | **Propunere:**  Considerăm că acest criteriu trebuie eliminat, întrucât aceasta este o condiție obligatorie conform Ghidului Solicitantului | Întrucât este o condiţie esențială, aceasta trebuie să fie verificată și de către experţi independenţi cu competenţe în domeniu. |
|  | 57481/02.05.2017 | **CJ Ilfov (întrebarea nr. 19)** | *Grila de evaluare tehnică și financiară a cererii de finanțare*  *Criteriul 5. A*  *Solicitantul a depus contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători ce respectă cerinţele cu privire la respectarea Regulamentului (CE) nr. 1370/2007* | Propunere:  Considerăm că acest criteriu trebuie eliminat, întrucât aceasta este o condiție obligatorie conform Ghidului Solicitantului. | Solicitanţii care deţin contractul de servicii publice conform cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 la momentul depunerii Cererii de finanţare, pentru activitățile menționate în secțiunea 3.2.1. din ghid, vor fi punctați suplimentar în cadrul grilei ETF. |
|  | 57497/02.05.2017 | **ANCORADI GRUP S.R.L. (întrebarea nr.19)** |  | **Context:**  Solicitantul este UAT oras, la data depunerii Cererii de finantare nu are serviciu de transport public in comun  **Intrebare:**  Este eligibil un proiect depus de solicitantul din context care presupune:  -reabilitarea infrastructurii rutiere ce va fi utilizata prioritar de transportul public in comun si  -infiintarea serviciului de transport public in comun?  Daca raspunsul este Da, proiectul va trebui sa fie unul integrat („ce vizeaza minimum infrastructura utilizată, mijloacele de transport şi componente ale sistemelor de managementul traficului”)? | Cu condiția încadrării în Obiectivul specific 3.2 și a respectării condiţiilor de eligibilitate din ghid, poate fi eligibil un proiect care presupune, reabilitarea infrastructurii rutiere (în procent de maximum 30-40% din valoarea eligibilă cumulată a categoriilor 6 şi 15, în funcție de tipul regiunii, pentru partea carosabilă), utilizate prioritar de transportul public de călători, precum şi achiziţionarea de autobuze, în cadrul unui proiect de introducere a transportului public.  Recomandabil, activităţile de mai sus vor trebui să fie integrate într-un singur proiect. Este posibil să se justifice complementaritatea activităţilor privind infrastructura şi mijloacele de transport prin proiecte integrate, însă acestea trebuie să se depună și realizeze în acelaşi orizont de timp.  În ceea ce priveşte sistemele de managementul traficului, în formă finală a ghidului, aceasta activitatea este obligatorie doar în situaţia în care viteza de deplasare a transportului public este afectată de traficul rutier. |
|  | 57497/02.05.2017 | **ANCORADI GRUP S.R.L. (întrebarea nr.2)** |  | Context:  Solicitantul este UAT oras, la data depunerii Cererii de finantare nu are serviciu de transport public in comun.  Intr-un seminar avand ca obiect PMUD, ce a avut loc la Bucuresti in luna iunie 2015, in prezentarea AM POR s-a mentionat faptul ca pe PI 3.2 va fi posibila „modernizarea/ reabilitarea infrastructurii rutiere fundamentate de masurile propuse de PMUD pentru reducerea emisiilor de CO2” fara existenta serviciului de transport public in comun.  Intrebare:  Este eligibil un proiect, depus de solicitantul din context, ce presupune reabilitarea unei strazi urbane, rezultat al masurilor propuse de PMUD, in conditiile in care orasul nu are si nici nu-si propune sa infiinteze serviciu de trasnport public in comun? | După cum s-a menţionat anterior, toate proiectele finanțate prin O.S. 3.2 trebuie să aibă o contribuţie la reducerea deplasărilor cu transportul privat, la creşterea utilizării transportului public şi/sau a modurilor nemotorizate în detrimentul utilizării autoturismelor, iar în final să determine reducerea emisiilor de CO2 din transport.  Nu sunt finanţate proiecte/activităţi care contribuie în principal la îmbunătăţirea condiţiilor pentru transportul privat cu autoturisme.  Astfel, o asemenea stradă reabilitată în beneficiul transportului privat cu autoturisme nu ar fi eligibila în cadrul O.S.3.2. |
|  | 57497/02.05.2017 | **ANCORADI GRUP S.R.L. (întrebarea nr.3)** |  | **Context:**  Intr-un seminar avand ca obiect PMUD, ce a avut loc la Bucuresti in luna iunie 2015, in prezentarea AM POR s-a mentionat ca alocarea pentru PI 3.2 este de 1.187,2 milioane Euro.  In ghidul solicitantului pentru PI 3.2, versiunea supusa spre consultare se mentioneaza:  „Alocarea financiară totală pentru aceste două apeluri de proiecte aferente Obiectivului specific 3.2 este de 563,11 mil. euro (FEDR+BS).”  **Intrebare:**  S-a diminuat valoarea alocata PI3.2 comparativ cu varianta din 2015? Daca DA, AM POR are prevazuta lansarea altor apeluri de proiecte pentru diferenta de suma, respectiv 624,09 mil Euro (1.187,2 - 563,11)? | S-a diminuat alocarea financiară planificată iniţial pentru apelul POR/2017/3/3.2/1/7 REGIUNI şi POR/2017/3/3.2/1/ITI.  În prezent, este în lucru algoritmul prin care se va realoca diferenţa de sumă. |
|  | 57497/02.05.2017 | **ANCORADI GRUP S.R.L. (întrebarea nr.4)** |  | **Context:**  Solicitantul este UAT oras.  Solicitantul doreste sa depuna un proiect care sa includa si reabilitarea/modernizarea unei strazi urbane. Strada urbana (denumita prin nomenclator stradal) este un drum judetean care traverseaza orasul si care este in administrarea UAT Oras.  **Intrebare:**  Strada urbana prezentata in context este eligibila pentru reabilitare/modernizare pe PI 3.2? | Din cele prezentate reiese că drumul judeţean serveşte ca strada urbană, în sensul art. 11 din OG 43/1997 republicată, cu modificările şi completările ulterioare şi că se afla în administrarea UAT Oraş. Din informaţiile prezentate, cu respectarea condiției încadrării în Obiectivul specific 3.2, dar și a celorlalte condiții de eligibilitate din ghid, activitatea ar putea fi eligibilă, alături de alte activități integrate ale aceluiași proiect. |
|  | 57415/02.05.2017 | **OPTAR (întrebarea nr.1)** | *“piste/trasee de biciclete”* | **Propunere:** “piste/trasee **pentru** biciclete”  **Observaţii:** Schimbarile trebuie aplicate in tot documentul deoarece acesta este termenul corect din legislatie | Observația este preluată în ghidul specific. |
|  | 57415/02.05.2017 | **OPTAR (întrebarea nr. 2)** | *“trasee pentru pietoni și bicicliști”* | Propunere: “trasee pentru pietoni și **biciclete**”  Observaţii: Schimbarile trebuie aplicate in tot documentul deoarece acesta este termenul corect din legislatie | Observația este preluată în ghidul specific. |
|  | 57415/02.05.2017 | **OPTAR (întrebarea nr.3)** | *„piste pentru bicicliști”* | Propunere: „piste pentru **biciclete**  Observaţii: Schimbarile trebuie aplicate in tot documentul deoarece acesta este termenul corect din legislatie | Observația este preluată în ghidul specific. |
|  | 57415/02.05.2017 | **OPTAR (întrebarea nr.4)** | *“culoarele dedicate pentru transportul public urban”* | Propunere:“**benzi** dedicate transportului public de **persoane**”.  Observaţii: Schimbarile trebuie aplicate in tot documentul deoarece acesta este termenul corect din legislatie | Observația cu privire la *benzi dedicate* este preluată în ghidul specific. Se păstrează termenul de “călători” (ca în Regulamentul (CE) nr. 1370/2007. |
|  | 57415/02.05.2017 | **OPTAR (întrebarea nr.5)** | *„transportul public de calatori”* | Propunere:“benzi dedicate transportului public de **persoane**”  Observaţii: Schimbarile trebuie aplicate in tot documentul deoarece acesta este termenul corect din legislatie | Observația nu a fost preluată, deoarece termenul de “călători” este folosit în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007. |
|  | 57415/02.05.2017 | **OPTAR (întrebarea nr.6)** | *„Creșterea estimată a numărului de bicicliști care utilizează pistele/traseele de biciclete”* | *Propunere: „Creșterea estimată a numărului de* ***persoane*** *care utilizează pistele/traseele pentru biciclete”*  Observaţii: Cetatenii utilizeaza tipuri diferite de deplasare. Ei pot fi pietoni, biciclisti, calatori sau soferi in aceeasi zi. | Ȋn codul rutier se utilizează inclusiv termenul de “bicicliști”, dar în ghidul specific se utilizează și termenul propus de “persoane”. |
|  | 57415/02.05.2017 | **OPTAR (întrebarea nr.7)** | *“piste/trasee pentru biciclete”* | Propunere: “infrastructura pentru biciclete”.  Observaţii: “infrastructura pentru biciclete” ar trebui definita ca facand referire la traseele amenajate pentru biciclete pentru utilizarea exclusiva sau in comun cu alte vehicule, parcarile pentru biciclete, echipamentul de intretinere a traseelor amenajate pentru biciclete (maturare, spalare, deszapezire etc) etc | Se utilizează inclusiv termenul general de “infrastructură pentru biciclete” în ghidul specific, dar se va avea în vedere faptul că echipamentul de întreținere a traseelor amenajate pentru biciclete (măturare, spălare, deszăpezire etc) nu reprezintă o cheltuială eligibilă prin O.S. 3.2. |
|  | 57415/02.05.2017 | **OPTAR (întrebarea nr.8)** | *La capitolul “2.Construirea/ modernizarea/extinderea pistelor/ traseelor pentru bicicliști” propunem introducerea a doua noi sub-activitati eligibile:* | Propunere: Achiziționarea și instalarea camerelor de supraveghere video a traseelor pentru biciclete pentru a se constata si sanctiona automat incalcarea dispozitiilor legale de catre conducatorii auto;  Achiziționarea și instalarea unor sisteme automate de monitorizare a traficului pentru biciclete pentru realizarea de studii permanente asupra rezultatelor obtinute prin masurile aplicate;  Observaţii: Extinderea de activitati eligibile care incurajeaza utilizarea bicicletei si vin in sprijinul autoritatilor. | În cadrul activităţii “Crearea/ modernizarea/extinderea sistemelor de management al traficului, inclusiv a sistemului de monitorizare video, precum și a altor sisteme inteligente de transport (SIT)” (categoria C) este eligibila sub-activitatea “Sisteme de monitorizare video CCTV, mai ales din intersecții”. Prin realizarea acestei activităţi se pot urmări inclusiv obiectivele propuse.  Aceste tipuri de echipamente pot fi eligibile în cadrul O.S. 3.2. doar dacă sunt parte din şi vizează sistemele de închiriere de biciclete (activitate eligibilă prin O.S. 3.2). |
|  | 57415/02.05.2017 | **OPTAR (întrebarea nr.9)** | *“Pistele/traseele pentru bicicliști construite/modernizate/extinse trebuie să aibă o lățime adaptată fluxului estimat de bicicliști, trebuie să fie separate de circulația motorizată și să fie rezervate pentru acest tip de deplasare.”* | Propunere: “Pistele pentru biciclete construite/modernizate/extinse trebuie să aibă o lățime minima adaptată nevoilor de deplasare in siguranta ale utilizatorilor si pentru a se asigure fluiditatea bicicletelor pe tot parcursul traseelor. Peste aceasta latime minima, proiectarea si constructia trebuie sa ia in calcul o crestere a fluxului de biciclete de 50% fata de estimarea de la momentul realizarii proiectului. Pistele pentru biciclete trebuie să fie rezervate pentru acest tip de deplasare.  Se pot realiza si alte tipuri de trasee pentru biciclete, diferite de pistele pentru biciclete, unde circulatia bicicletelor sa se desfasoare separat sau in comun cu alte vehicule, conform dispozitiilor legale.”  Observaţii: Lucrarile de infrastructura care isi doresc incurajarea unui anumit mod de deplasare trebuie planificate astfel incat sa prevada o crestere a numarului de utilizatori deoarece chiar acela este scopul lucrarii. | Completarea a fost preluată în versiunea finală a ghidului solicitantului, astfel:  *Pistele/traseele pentru biciclete construite/modernizate/extinse trebuie să aibă o lățime minimă adaptată nevoilor de deplasare în siguranță a fluxului estimat de bicicliști\*, trebuie să fie separate și/sau protejate de circulația altor vehicule, conform dispozițiilor legale. Pistele pentru biciclete trebuie să fie rezervate pentru acest tip de deplasare.*  *\* Ȋn conformitate și cu prognozele din Studiul de trafic privind creșterea ponderii deplasărilor cu bicicleta în scenariul „cu proiect”;* |
|  | 57415/02.05.2017 | **OPTAR (întrebarea nr.10)** | *Atenție! Ca regulă generală pistele/traseele pentru biciclişti nu se vor realiza pe seama diminuării trotuarelor. Dacă prin excepţie, condiţiile locale nu permit acest lucru, se va asigura păstrarea unui spaţiu suficient pentru fluxurile pietonale (în conformitate cu OMT nr. 49/1998 privind proiectarea şi realizarea străzilor în localităţile urbane), de minimum 1.5 m. Unde este posibil, se va asigura o separare fizică între pista de biciclete şi spaţiul pietonal* | Propunere: Atenție! Ca regulă generală pistele/traseele pentru biciclişti nu se vor realiza pe seama diminuării trotuarelor sau in detrimentul pietonilor. Dacă prin excepţie, condiţiile locale nu permit acest lucru, se va asigura păstrarea unui spaţiu suficient pentru fluxurile pietonale în conformitate cu OMT nr. 49/1998 privind proiectarea şi realizarea străzilor în localităţile urbane si a Normativului 51/2012. Latimea minima prevazuta de dispozitiile legale trebuie sa exclud spatiul ocupat de mobilierul stradal, stalpi, copaci sau alte obiecte sau activitati care restrang spatiul de circulatie al pietonilor. Aceasta regula trebuie respectata pe toata durata de viata a lucrarilor. Se va asigura o delimitare între traseele pentru biciclete şi spaţiul pietonal  Observaţii: Modificarile sunt in acord cu dispozitiile Normativului 51/2012 (accesibilizarea spatiului public la nevoile persoanelor cu dizabilitati). | Completarea a fost preluată în versiunea finală a ghidului solicitantului. |
|  | 57415/02.05.2017 | **OPTAR (întrebarea nr.11)** | *Construirea/ modernizarea/extinderea de zone exclusiv pietonale, de regulă, în zonele centrale ale oraşelor/municipiilor, unde traficul auto va fi restricționat, cu excepția vehiculelor de aprovizionare și de urgențe. Construirea acestor zone se va realiza prin reorganizarea unor străzi urbane existente;* | Propunere: Construirea/ modernizarea/extinderea de zone exclusiv pietonale, de regulă, în zonele centrale ale oraşelor/municipiilor, unde traficul auto va fi restricționat, cu excepția vehiculelor **transportului public de persoane**, cele de aprovizionare și cele de urgențe. Construirea acestor zone se va realiza prin reorganizarea unor străzi urbane existente;  Observaţii: Accesul in zonele centrale trebuie asigurat si cu ajutorul transportului public de persoane. | Această completare este preluată în cadrul sub-activităţii “Construirea/ modernizarea/extinderea de zone cu caracter prioritar pietonal.” |
|  | 57415/02.05.2017 | **OPTAR (întrebarea nr.12)** | *Ȋn situația în care investițiile sunt avizate de către autoritățile competente în domeniul siguranței rutiere, pot fi considerate eligibile investiții privind crearea, în zonele centrale, a unor spații semi-pietonale partajate „shared-space” dedicate pietonilor și traficului rutier (mult diminuat), fără diferențe de nivel între spațiul dedicat pietonilor și cel dedicat transportului autoturismelor.* | Propunere: Ȋn situația în care investițiile sunt avizate de către autoritățile competente în domeniul siguranței rutiere, pot fi considerate eligibile investiții privind crearea, în zonele centrale, a unor spații semi-pietonale partajate „shared-space” dedicate pietonilor și traficului rutier (mult diminuat), fără diferențe de nivel între spațiul dedicat pietonilor și cel **dedicat deplasarilor motorizate.**  Observaţii: Corectare termeni. | Completarea a fost preluată în versiunea finală a ghidului solicitantului. |
|  | 57415/02.05.2017 | **OPTAR (întrebarea nr.13)** | *Sisteme de monitorizare video CCTV, pentru monitorizarea traficului rutier, mai ales din intersecții;* | Propunere: Sisteme de monitorizare video CCTV, pentru monitorizarea traficului rutier **pentru constatatea abaterilor la normele de circulatie pe drumurile publice si aplicarea automata de sanctiuni**;  Observaţii: Completare activitati pentru eficientizarea sistemului de aplicare de sanctiuni | Amplasarea acestor sisteme va urmări în principal acordarea priorității în trafic pentru mijloacele de transport public în comun şi pentru utilizatorii modurilor nemotorizate de transport public, informarea mai bună a pasagerilor transportului public urban de călători/pietonilor/biciclişti şi doar în subsidiar, fluidizarea traficului rutier. Scopul implementării acestui sub-sistem va fi stabilit de solicitant, în conformitate cu regulă generală enunţată anterior inclusiv în ceea ce priveşte obiectivele propuse. |
|  | 57415/02.05.2017 | **OPTAR (întrebarea nr.14)** | *Sisteme de semnalizare și semaforizare adaptivă și sincronizată, ce poate asigura prioritizarea mijloacelor de transport în intersecțiile semnalizate/semaforizate;* | Propunere: Sisteme de semnalizare și semaforizare adaptivă și sincronizată, ce poate asigura prioritizarea mijloacelor de transport public **de persoane** în intersecțiile semnalizate/semaforizate;  Observaţii: Corectare termeni. | Observația nu a fost preluată, deoarece termenul de “călători” este folosit în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007. |
|  | 57491/02.05.2017 | **RATB** |  | OBS. 1: Propunem utilizarea "transport public" care, prin definiție, este transport de călători/persoane. | Termenul de “călători” este folosit în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007. |
|  | 57491/02.05.2017 | **RATB** |  | OBS. 2: Exista, de asemenea și autoturisme înmatriculate de operatorii economici care contribuie la emisiile de CO2. De aceea considerăm că este necesar să se păstreze doar „autoturisme” | Observația este preluată în ghidul specific. |
|  | 57491/02.05.2017 | **RATB** |  | OBS. 3: În cazul București-Ilfov integrarea proiectelor este realizată în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă, proiectele ce se vor propune spre finanțare fiind conforme acestui PMU. În plus, PMUD-BIF este realizat în conformitate cu cerințele BERD, care au prevăzut inclusiv abordarea integrată a acestor tipuri de proiecte. | Chiar dacă la nivel de scenariu optim din PMUD, pachetele de proiecte finanţabile din diverse surse de finanţare sunt integrate (cu termen până în 2030 şi cu o alocare estimativă totală care depășeste cu mult alocarea pentru O.S. 3.2 al POR 2014-2020, regiunea București-Ilfov), este necesară justificarea complementarităţii/ abordării integrate la nivelul Cererilor de finanţare depuse la finanţare prin intermediul Obiectivului specific 3.2 al POR, care au termen de finalizare la data de 31.12.2023. |
|  | 57491/02.05.2017 | **RATB** |  | OBS. 4: În cazul depunerii mai multor proiecte complementare, presupunând că dintre acestea nu va fi considerat finanțabil decât unul singur, această condiție ar conduce și la imposibilitatea finanțării propunerii de proiect aprobate. | Trebuie să se asigure complementaritatea cererilor de finanţare care vizează sistemele de transport public, în ceea ce priveşte infrastructura specifică, managementul traficului şi mijloacele de transport utilizate. În cazul neimplementării uneia din aceste componente, există riscul neatingerii obiectivului specific urmărit. |
|  | 57491/02.05.2017 | **RATB** |  | OBS.5: Perioada de implementare a proiectelor integrate nu ar trebui condiționată decât de termenul limită de finanțare stabilit prin Ghidul General POR 2014-2020 | Propunerea este preluată în versiunea finală a ghidului. Proiectele în implementare/în evaluare /ce urmează a fi depuse la finanţare, complementare activităţilor Cererii de finanţare analizate, trebuie să fie finalizate până la finalul perioadei de implementare a POR 2014-2020, respectiv până la 31.12.2023. |
|  | 57491/02.05.2017 | **RATB** |  | OBS. 6: În cazul unei propuneri de proiecte care conține mai multe subproiecte și care deține toate avizele necesare, dar în care nu toate subproiectele sunt eligibile conform prezentului Ghid, propunem să se efectueze o modificare în sensul finanțării subproiectelor eligibile cu asigurarea finanțării de către beneficiar a subproiectelor considerate neeligibile. | Propunerea este preluată în versiunea finală a ghidului. Există posibilitatea ca un proiect să conţină inclusiv activităţi ne-eligibile (implicit cheltuieli neeligibile), dar care să contribuie la atingerea obiectivului proiectului (ce derivă din O.S. 3.2). |
|  | 57491/02.05.2017 | **RATB** |  | OBS. 7: Un calcul estimativ pentru modernizarea unui depou de tramvaie poate depăși aceată valoare. Din această cauză propunem majorarea acestei limite la cel putin 25-30 mil. euro. Menționăm că această investiție este propusă în PMUD-BIF. | Se va avea în vedere faptul că pentru modernizarea depoului de tramvaie este necesară prezentarea contractului de delegare conform cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 (a se vedea secţiunea 3.2.1. din ghid).  Apoi, această activitate trebuie integrate în mod obligatoriu cu alte activităţi pentru a se justifica contribuția acesteia la Obiectivul specific 3.2.  Alocarea în cadrul apelului de proiecte (FEDR+BS) (mil. euro) pentru Regiunea BI, O.S. 3.2, este de 146,99 milioane euro.  Valoarea maximă eligibilă a fost mărită la 40.000.000 euro pentru o singură cerere de finanţare din apelul de proiecte dedicat regiunii BI, iar celelalte proiecte din acest apel vor avea valoarea maximă eligibilă de 20.000.000 euro. |
|  | 57491/02.05.2017 | **RATB** | *1.4. Activitățile sprijinite în cadrul Obiectivului specific 3.2*  *Prin dezvoltarea unui sistem de transport public atractiv și eficient, prin crearea/modernizarea/extinderea unei rețele coerente de piste/trasee de biciclete, dar şi prin crearea/modernizarea unor trasee/spaţii pietonale sau predominant pietonale confortabile pentru pietoni, se pot asigura condițiile pentru realizarea unui transfer sustenabil al unei părţi din ponderea modală a utilizării autoturismelor personale (în creştere în România), către transportul public, utilizarea bicicletei ca mijloc de deplasare şi mersul pe jos. Ȋn acest mod, se pot diminua semnificativ traficul rutier și emisiile de echivalent CO2 în oraşe/municipii.* | *Prin dezvoltarea unui sistem de transport public atractiv și eficient, prin crearea/modernizarea/extinderea unei rețele coerente de piste/trasee de biciclete, dar şi prin crearea/modernizarea unor trasee/spaţii pietonale sau predominant pietonale confortabile pentru pietoni, se pot asigura condițiile pentru realizarea unei repartiții modale favorabile transportului public, utilizarea bicicletei ca mijloc de deplasare şi a mersului pe jos. Ȋn acest mod, se pot diminua semnificativ traficul rutier și emisiile de echivalent CO2 în oraşe/municipii.* | Sensul inițial și cel propus al textului sunt similare şi nu este necesară o modificare a textului iniţial. |
|  | 57491/02.05.2017 | **RATB** | *2 În cazul sistemelor de transport, aceste măsuri se pot referi, după caz, la: modificarea şi integrarea într-o manieră multimodală a orarelor mijloacelor de transport public, creşterea frecvenţei mijloacelor de transport public, stabilirea unor sisteme de tarifare atractive pentru utilizatori, derularea unor campanii de informare a utilizatorilor mijloacelor de transport public şi a utilizatorilor maşinilor personale cu privire la avantajele/beneficiile utilizării transportului public sau cu privire la măsurile luate cu privire la reducerea traficului, instituirea unor măsuri eficiente de control al parcărilor, reglementarea și taxarea parcărilor în zona centrală, tarifarea accesului în zona centrală etc* | În cazul sistemelor de transport, aceste măsuri se pot referi, după caz, la: modificarea şi integrarea într-o manieră multimodală a orarelor mijloacelor de transport public, creşterea frecvenţei mijloacelor de transport public, in directa concordanță cu cererea de transport, stabilirea unor sisteme de tarifare atractive pentru utilizatori, derularea unor campanii de informare a utilizatorilor mijloacelor de transport public şi a utilizatorilor de autoturisme cu privire la avantajele/beneficiile utilizării transportului public sau cu privire la măsurile luate pentru reducerea traficului, instituirea unor măsuri eficiente de control al parcărilor, reglementarea și taxarea parcărilor în zona centrală, tarifarea accesului în zona centrală etc. | Observația cu privire la termenul utilizat este preluată. |
|  | 57491/02.05.2017 | **RATB** | *3 În caz că Cererea de finanţare referitoare la sistemele de transport public de călători nu conţine toate aceste trei tipuri de activităţi complementare enumerate, se poate justifica complementaritatea activităţilor Cererii de Finanţare cu activităţile proiectelor ce urmează a fi propuse la finanţare din diverse surse, inclusiv din Obiectivul specific 3.2 al POR 2014-2020 şi care vizează celelalte activităţi obligatoriu a fi integrate, enumerate anterior. În caz că se consideră că nu* *este necesară integrarea tuturor celor trei tipuri de activităţi de mai sus (infrastructura/mijloace de transport public/managementul traficului) şi doar dacă este permis în descrierea activităţilor din prezenta secţiune şi din secţiunea 4.3.1, solicitantul va justifica în mod obligatoriu absenţa activităţilor complementare, atât din Cererea de finanţare, cât și din alte proiecte complementare propuse (de ex. în cazul în care lucrările de infrastructură din arealul proiectului au fost deja realizate sau a fost realizată deja achiziţia de mijloace de transport etc).* | În cazul în care Cererea de finanţare referitoare la sistemele de transport public nu conţine toate aceste trei tipuri de activităţi complementare enumerate, se poate justifica complementaritatea activităţilor Cererii de Finanţare cu activităţile proiectelor ce urmează a fi propuse la finanţare din diverse surse, inclusiv din Obiectivul specific 3.2 al POR 2014-2020 şi care vizează celelalte activităţi obligatoriu a fi integrate, enumerate anterior sau prin complementaritatea activităților argumentată în cadrul PMUD. În cazul în care se consideră că nu este necesară integrarea tuturor celor trei tipuri de activităţi de mai sus (infrastructura/mijloace de transport public/managementul traficului) şi doar dacă este permis în descrierea activităţilor din prezenta secţiune şi din secţiunea 4.3.1, solicitantul va justifica în mod obligatoriu absenţa activităţilor complementare, atât din Cererea de finanţare, cât și din alte proiecte complementare propuse (de ex. în cazul în care lucrările de infrastructură din arealul proiectului au fost deja realizate sau a fost realizată deja achiziţia de mijloace de transport etc). | După cum s-a menţionat mai sus, propunerea nu este acceptată deoarece, chiar dacă la nivel de scenariu optim din PMUD, pachetele de proiecte finanţabile din diverse surse de finanţare sunt integrate (cu termen până în 2030 şi cu o alocare estimativă totală care depășeste cu mult alocarea pentru O.S. 3.2, regiunea București-Ilfov), este necesară justificarea complementarităţii/ abordării integrate la nivelul Cererilor de finanţare depuse la finanţare prin intermediul Obiectivului specific 3.2 al POR, care au termen de finalizare la data de 31.12.2023 şi o alocare pre-stabilită. |
|  | 57491/02.05.2017 | **RATB** | *4 În situaţia în care se justifică complementaritatea activităţilor Cererii de finanţare cu activităţile proiectelor ce urmează a fi propuse la finanţare din diverse surse, inclusiv din O.S. 3.2 şi 4.1 al POR 2014-2020, aceste proiecte trebuie să fie implementate până la finalul implementării Cererii de finanţare depuse (a se vedea clauzele specifice din Anexa 3.2.5.a).* | În situaţia în care se justifică complementaritatea activităţilor Cererii de finanţare cu activităţile proiectelor ce urmează a fi propuse la finanţare din diverse surse, inclusiv din O.S. 3.2 şi 4.1 al POR 2014-2020, aceste proiecte trebuie să fie implementate până la finalul implementării 31 decembrie 2023, cu respectarea perioadei de implementare stabilite prin contractul de finanţare; (a se vedea Ghidul general POR 2014-2020). | Completarea a fost preluată în versiunea finală a ghidului solicitantului. Proiectele în implementare/în evaluare /ce urmează a fi depuse la finanţare, complementare activităţilor Cererii de finanţare analizate, trebuie să fie finalizate până la finalul perioadei de implementare a POR 2014-2020, respectiv până la 31.12.2023. |
|  | 57491/02.05.2017 | **RATB** | *5 A. Investiții destinate îmbunătățirii transportului public urban*  *Infrastructura pentru prestarea serviciului de transport public local/zonal de călători de la nivelul orașelor/municipiilor*  * Construirea/modernizarea/reabilitarea/extinderea traseelor de transport public electric - Codul 043;*  * Construirea/modernizarea/extinderea de trasee separate, folosite exclusiv pentru vehiculele de transport public de călători - Codul 043;*  * Construirea/modernizarea/reabilitarea podurilor şi pasajelor supra şi subterane cu coridoare (trasee/benzi) dedicate transportului public urban de călători – Codul 032 /Codul 034;* |  Construirea/modernizarea/reabilitarea/extinderea rețelelor de transport public electric - Codul 043;   Construirea/modernizarea/extinderea de benzi proprii, folosite exclusiv pentru vehiculele de transport public - Codul 043;   Construirea/modernizarea/reabilitarea podurilor şi pasajelor supra şi subterane cu coridoare (trasee/benzi) dedicate transportului public urban– Codul 032 /Codul 034; | Completarea a fost preluată în versiunea finală a ghidului solicitantului. |
|  | 57491/02.05.2017 | **RATB** | *6 B. Investiții destinate transportului electric și nemotorizat*  * Crearea/modernizarea/extinderea sistemelor de închiriere de biciclete („bike-sharing”) - Codul 043 (pentru echipamente și mijloace de transport - biciclete);* |  Crearea/modernizarea/extinderea sistemelor de închiriere de biciclete („bike rental” și „bike-sharing”) - Codul 043 (pentru echipamente și mijloace de transport - biciclete); | Completarea a fost preluată în versiunea finală a ghidului solicitantului. |
|  | 57491/02.05.2017 | **RATB** | *7 C. Alte investiții destinate reducerii emisiilor de CO2 în zona urbană*  * Construirea/modernizarea/reabilitarea podurilor şi pasajelor supra şi subterane utilizate prioritar de transportul public urban de călători – Codul 032 /Codul 034/044 (pentru sistemele de managementul traficului);*  * Construirea parcărilor de tip „park and ride” – „parchează și călătorește cu transportul în comun/moduri nemotorizate” – Codul 043;* | * Construirea/modernizarea/reabilitarea podurilor şi pasajelor supra şi subterane utilizate prioritar de transportul public urban– Codul 032[[1]](#footnote-1)/Codul 034/044 (pentru sistemele de managementul traficului); * Construirea parcărilor de tip „park and ride” – „parchează și călătorește cu transportul public/moduri nemotorizate” – Codul 043; | Prima observație nu a fost preluată, deoarece termenul de “călători” este folosit în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.  A doua observație este preluată. |
|  | 57491/02.05.2017 | **RATB** | *8 Pentru clarificare, enumerăm o serie de activități/proiecte neeligibile:*  * Nu sunt eligibile activităţile/proiectele care nu fac parte dintr-o abordare integrată privind îmbunătăţirea transportului public, a modurilor nemotorizate de transport şi descurajarea utilizării* *autoturismelor personale;* |  Nu sunt eligibile activităţile/proiectele care nu fac parte dintr-o abordare integrată privind îmbunătăţirea transportului public, a modurilor nemotorizate de transport şi descurajarea utilizării autoturismelor; | Observația cu privire la termenii utilizați este preluată în ghid. |
|  | 57491/02.05.2017 | **RATB** | *9 2.6. Solicitanții de finanțare în cadrul apelurilor de proiecte*  *Pentru investițiile în sistemele de transport public de călători cu troleibuzul prin O.S. 3.2, inclusiv de achiziționare/modernizare de troleibuze, sunt eligibili doar solicitanții stabiliți şi în cadrul secțiunii 4.3.1 pentru activitățile aferente, respectiv UAT Municipiul București și Municipiul Mediaș pentru activitățile aferente sistemului de transport cu troleibuzul.* | Pentru investițiile în sistemele de transport public cu troleibuzul prin O.S. 3.2, inclusiv de achiziționare/modernizare de troleibuze, sunt eligibili doar solicitanții stabiliți şi în cadrul secțiunii 4.3.1 pentru activitățile aferente, respectiv UAT Municipiul București pentru activitățile aferente sistemului de transport cu troleibuzul. | Municipiul Mediaș deține un sistem de transport cu troleibuzul.  Întrucât a fost introdusă în POR activitatea eligibilă de introducere/ reintroducere sisteme de transport cu tramvaiul şi troleibuzul, referinţa la cele două municipii a fost eliminată. |
|  | 57491/02.05.2017 | **RATB** | *10 Atenţie! Mijloacele de transport achiziţionate vor trebui să obţină omologarea CE de tip (de ex. autobuzele care deţin o omologare CE de tip a întregului vehicul emisă de orice stat membru al Uniunii Europene nu mai necesită omologare în România) şi Cartea de identitate a vehicului (CIV) eliberată de Registrul Auto Român, în conformitate cu procedurile administrative specifice. În baza Cărţii de identitate a vehicului (CIV) se va proceda la înmatricularea în România. În acest caz, activităţile proiectului se vor finaliza doar după obţinerea înmatriculării.* | Atenţie! Mijloacele de transport achiziţionate vor trebui să obţină/să deţină omologarea CE de tip (de ex. autobuzele care deţin o omologare CE de tip a întregului vehicul emisă de orice stat membru al Uniunii Europene nu mai necesită omologare în România) şi Cartea de identitate a vehicului (CIV) eliberată de Registrul Auto Român, în conformitate cu procedurile administrative specifice. În baza Cărţii de identitate a vehicului (CIV) se va proceda la înmatricularea în România. În acest caz, activităţile proiectului se vor finaliza doar după obţinerea înmatriculării. | Completarea a fost preluată în versiunea finală a ghidului solicitantului. |
|  | 57491/02.05.2017 | **RATB** | *11 Atenție! De regulă, calea de rulare a tramvaiului trebuie separată fizic de traficul auto (de exemplu printr-o diferenţă de nivel), cu excepţia unor zone izolate unde traseul poate fi folosit în comun cu traficul auto din motive operaţionale clare (de exemplu intersecţii, gâtuiri punctuale), iar în asemenea cazuri tramvaiul va trebui să aibă prioritate.* | Atenție! De regulă, calea de rulare a tramvaiului trebuie separată fizic de traficul auto (de exemplu printr-o diferenţă de nivel), cu excepţia unor zone unde traseul poate fi folosit în comun cu traficul auto din motive operaţionale clare (de exemplu acolo unde trama stradală nu permite acest lucru, în intersecţii), iar în asemenea cazuri tramvaiul va trebui să aibă prioritate. | Completarea a fost preluată în versiunea finală a ghidului solicitantului. |
|  | 57491/02.05.2017 | **RATB** | *12 În situaţia în care, pentru străzile urbane cu trasee actuale şi viitoare ale transportului public urban de călători (străzi de categoriile 3 şi 4), este imposibilă construirea şi modernizarea culoarelor separate dedicate exclusiv* *transportului public urban de călători (separate fizic de restul traficului), activitatea de construire/modernizare/reabilitare a părții carosabile a infrastructurii rutiere poate fi eligibilă în măsura în care reprezintă o activitate complementară altor activități principale destinate îmbunătățirii transportului public local de călători (de ex. care să conducă la creşterea vitezei de deplasare, a eficienţei, frecvenţei mijloacelor de transport public local de călători, descurajarea traficului autoturismelor private etc.). În mod obligatoriu, prin această activitate se va urmări acordarea priorităţii în trafic a mijloacelor de transport în comun şi reducerea utilizării autoturismelor personale, aspect ce trebuie să fie justificat în cadrul P.M.U.D şi în studiul de trafic/circulaţie.* | În situaţia în care, pentru străzile urbane cu trasee actuale şi viitoare ale transportului public urban (străzi de categoriile 3 şi 4), este imposibilă construirea şi modernizarea culoarelor separate dedicate exclusiv transportului public urban(separate fizic de restul traficului), activitatea de construire/modernizare/reabilitare a părții carosabile a infrastructurii rutiere poate fi eligibilă în măsura în care reprezintă o activitate complementară altor activități principale destinate îmbunătățirii transportului public local (de ex. care să conducă la creşterea vitezei de deplasare, a eficienţei, frecvenţei mijloacelor de transport public local de călători, descurajarea traficului autoturismelor etc.). În mod obligatoriu, prin această activitate se va urmări acordarea priorităţii în trafic a mijloacelor de transport public şi reducerea utilizării autoturismelor, aspect ce trebuie să fie justificat în cadrul P.M.U.D şi în studiul de trafic/circulaţie. | Termenul de “călători” este folosit în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007. |
|  | 57491/02.05.2017 | **RATB** | *13*  * Construirea/modernizarea/reabilitarea infrastructurii rutiere, respectiv a părţii carosabile utilizate în comun de autoturismele proprietate personală ale populaţiei şi de mijloacele de transport public local de călători, care vor primi prioritate în trafic.* |  Construirea/modernizarea/reabilitarea infrastructurii rutiere, respectiv a părţii carosabile utilizate în comun de autoturisme şi de mijloacele de transport public local, care vor primi prioritate în trafic. | Termenul de “călători” este folosit în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007. |
|  | 57491/02.05.2017 | **RATB** | 14 Atenție! Această activitate de construire a parcărilor de tip „park and ride” va fi integrată în mod obligatori în cadrul proiectelor cu alte activități prezentate mai sus, respectiv construire/modernizare de stații capăt de linie ale transportului public de călători şi construire/modernizare/extindere de trasee separate pentru transportul public sau crearea de piste de biciclete şi de puncte de închiriere de biciclete etc. |  Atenție! Această activitate de construire a parcărilor de tip „park and ride” va fi integrată în mod obligatori în cadrul proiectelor cu alte activități prezentate mai sus, respectiv construire/modernizare de stații capăt de linie ale transportului public şi construire/modernizare/extindere de benzi proprii pentru transportul public sau crearea de piste de biciclete şi de puncte de închiriere de biciclete etc. | Prima observație nu a fost preluată, deoarece termenul de “călători” este folosit în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.  A doua observație este preluată. |
|  | 57491/02.05.2017 | **RATB** | *3.2.2 Alte investiții, decât cele privind transportul public urban*  * Crearea/modernizarea/extinderea sistemelor de închiriere de biciclete („bike-sharing”);*  * Construirea parcărilor de tip „park and ride” – „parchează și călătorește cu transportul in comun”* |  Crearea/modernizarea/extinderea sistemelor de închiriere de biciclete („bike rental” și „bike-sharing”);   Construirea parcărilor de tip „park and ride” – „parchează și călătorește cu transportul public”; | Observațiile au fost preluate în versiunea finală a ghidului solicitantului. |
|  | 57491/02.05.2017 | **RATB** | *4.3 Eligibilitatea proiectului și a activităților*  *Proiectele propuse la finanţare în acest Obiectiv specific vor trebui să fie însoţite de o demonstrare clară a faptului că există sau sunt în curs de implementare măsuri eficace pentru gestionarea durabilă şi controlul parcării, mai ales în zona centrală a oraşelor/municipiilor. Intervenţiile de acest tip trebuie să fie orientate către minimizarea impactului parcării asupra altor categorii de utilizatori (în mod special pietoni, biciclişti, pasageri, persoane cu mobilitare redusă), precum şi către obiectivele politicii de mobilitate durabilă, de descurajare a folosirii autovehiculelor personale în special în centrul oraşelor/municipiilor.* | Proiectele propuse la finanţare în acest Obiectiv specific vor trebui să fie însoţite de o demonstrare clară a faptului că există sau sunt în curs de implementare măsuri eficace pentru gestionarea durabilă şi controlul parcării, mai ales în zona centrală a oraşelor/municipiilor. Intervenţiile de acest tip trebuie să fie orientate către minimizarea impactului parcării asupra altor categorii de utilizatori (în mod special pietoni, biciclişti, pasageri, persoane cu mobilitare redusă), precum şi către obiectivele politicii de mobilitate durabilă, de descurajare a folosirii autoturismelor în special în centrul oraşelor/municipiilor. | Observația cu privire la termeni este acceptată. |
|  | 57491/02.05.2017 | **RATB** | *4.3.1.4. Incadrarea valorii proiectului în limitele valorilor minime și maxime eligibile ale priorităţii de investiţii 4e, O.S 3.2 din POR 2014-2020* |  20 milioane euro pentru Municipiul București; (v. OBS.7) | Valoarea maximă eligibilă a fost mărită la 40.000.000 euro pentru o singură cerere de finanţare din apelul de proiecte dedicat regiunii BI, iar celelalte proiecte din acest apel vor avea valoarea maximă eligibilă de 20.000.000 euro. |
|  | 57491/02.05.2017 | **RATB** | *4.3.1.12 Complementaritatea activităţilor proiectului* |  4.3.1.12 Complementaritatea activităţilor proiectului (v. OBS secț. 1.4) | După cum s-a menţionat mai sus, propunerea nu este acceptată deoarece, chiar dacă la nivel de scenariu optim din PMUD, pachetele de proiecte finanţabile din diverse surse de finanţare sunt integrate (cu termen până în 2030 şi cu o alocare estimativă totală care depășeste cu mult alocarea pentru O.S. 3.2, regiunea București-Ilfov), este necesară justificarea complementarităţii/ abordării integrate la nivelul Cererilor de finanţare depuse la finanţare prin intermediul Obiectivului specific 3.2 al POR, care au termen de finalizare la data de 31.12.2023 şi o alocare pre-stabilită. |
|  | 57491/02.05.2017 | **DIRECȚIA MANAGEMENT PROIECTE SI FINANȚĂRI EXTERNE-PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREŞTI** | *Impactul activităților proiectului se demonstrează prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (analiză preliminară), studiul de trafic/circulație şi instrumentul de calculare a emisiilor GES din sectorul transporturilor.*  *Pentru acest tip de proiecte pilot de introducere a transportului public urban, numărul autobuzelor achiziționate și capacitatea acestora vor trebui să fie corelate cu cererea de călătorii rezultate din Planul de Mobilitate Urbană Durabilă și din studiul de analiză a traficului/circulației aferent proiectului, precum și cu capacitatea financiară a solicitantului de a susține serviciul de transport public de călători.*  *La capitolul Studiul de trafic/ circulație*  *La Cererea de Finanțare se va anexa Studiul de trafic/de circulație aferent proiectului propus.* | Solicitam eliminarea Studiului de trafic/de circulație aferent proiectului propus, iar impactul activităților proiectului sa fie demonstrat doar prin prezentarea Planului de Mobilitate Urbana Durabila (PMUD contine analize ale traficului (motorizat si nemotorizat public si privat pe moduri de transport precum si comportamentul de mobilitate al cetatenilor) | Observaţia nu este acceptată, deoarece este necesar să se stabileasa impactul activităţilor proiectului şi încadrarea acestuia în Obiectivul specific 3.2.  Studiile de trafic realizate în cadrul PMUD sunt realizate la nivel general/”macro” şi cuprind colectări de date realizate doar în anumite puncte de colectare/intersecţii, conform normelor metodologice și pe baza acestora, dar şi pe baza unor date statistice a fost modelat/dedus traficului la nivelul întregii zone de studiu din cadrul PMUD.  După cum se cunoaște, există diferenţe între traficul “modelat” şi cel real, “observat”, mai ales în locaţiile neacoperite de colectarea datelor de trafic din PMUD.  De asemenea, în PMUD sunt prezentate prognoze/rezultate în ceea ce privește scenariile de transport formate din pachete de proiecte, dar nu la nivel de proiect individual/ proiecte complementare din aceeași arie de studiu.  Pentru fiecare proiect rezultat din PMUD şi depus la finanţare în O.S. 3.2 trebuie justificată contribuţia acestuia la Obiectivul specific, respectiv în acest caz la creşterea utilizării transportului public şi/sau a modurilor nemotorizate, în detrimentul utilizării autoturismelor personale, precum şi la reducerea emisiilor de echivalent CO2. Din acest motiv este necesară realizarea unor studii de trafic, bazate pe tendințele generale/evoluțiile din PMUD, care să justifice impactul măsurilor/activităților propuse prin proiect, în ceea ce privește transferul unei părţi din cota modală a transportului individual către transportul public şi modurile nemotorizate de transport.  Unde este posibil, modelul de transport din PMUD poate fi calibrat cu datele colectate pentru studiul de trafic al proiectului, în vederea realizării prognozelor scenariului “cu proiect”.  Ȋn cadrul versiunii finale a ghidului solicitantului a fost introdus modelul orientativ denumit Studiul de trafic. |
|  | 57491/02.05.2017 | **DIRECȚIA MANAGEMENT PROIECTE SI FINANȚĂRI EXTERNE-PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREŞTI** | *Atenție! Proiectele/activitățile care vizează „Construirea/ modernizarea/extinderea de zone exclusiv pietonale”, cât şi/sau „Construirea/modernizarea/extinderea de zone cu caracter prioritar pietonal (semi-pietonale)” nu trebuie să fie văzute ca proiecte/activități de sine-stătătoare, ci trebuie să fie în mod obligatoriu integrate cu alte proiecte/activități şi să facă parte dintr-o abordare mai cuprinzătoare privind descurajarea utilizării autoturismelor personale. După cum s-a menţionat în secţiunea 2.7, dar şi în criteriul 4.3.1.8, proiectul nu trebuie să conducă la mutarea problemelor de trafic în alte zone.*  *Atenție! Această activitate trebuie văzută doar ca o activitate auxiliară altor activităţi din Prioritatea de investiţii 4e, Obiectivul specific 3.2. Dacă această activitate nu este parte a unei Cereri de finanţare cu o abordare* *integrată privind (re)organizarea mobilităţii urbane, atunci activitatea devine ne-eligibilă prin această prioritate de investiţii.* | Propunem eliminarea sintagmelor referitoare la demonstrarea unei abordări integrate având in vederea existența Planului de Mobilitate Urbana Durabila aprobat prin HCGMB nr. 90/2017. Integrarea tuturor proiectelor din lista aferenta scenariului optim este asigurata la nivelul PMUD | După cum s-a menţionat mai sus, propunerea nu este acceptată deoarece, chiar dacă la nivel de scenariu optim din PMUD, pachetele de proiecte finanţabile din diverse surse de finanţare sunt integrate (cu termen până în 2030 şi cu o alocare estimativă totală care depășeste cu mult alocarea pentru O.S. 3.2, regiunea București-Ilfov), este necesară justificarea complementarităţii/ abordării integrate la nivelul Cererilor de finanţare depuse la finanţare prin intermediul Obiectivului specific 3.2 al POR, care au termen de finalizare la data de 31.12.2023 şi o alocare pre-stabilită. |
|  | 57491/02.05.2017 | **DIRECȚIA MANAGEMENT PROIECTE SI FINANȚĂRI EXTERNE-PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREŞTI** | *Pentru clarificare, enumerăm o serie de activități/proiecte neeligibile:*  * Nu sunt eligibile proiectele care urmăresc, în principal, fluidizarea traficului autoturismelor personale/marfă și reducerea congestiei acestora;*  * Nu sunt eligibile activităţile/proiectele care nu fac parte dintr-o abordare integrată privind îmbunătăţirea transportului public, a modurilor nemotorizate de transport şi descurajarea utilizării autoturismelor personale;* | Solicitam modificarea in cadrul Ghidului a cerintelor privind eligibilitatea activităților si subactivităților, in sensul acceptarii includerii unor activitati neeligibile, ce vor fi finantate din bugetul local (fonduri proprii). Un proiect poate avea atat activitati eligibile, cat si activitati neeligibile | Completarea a fost preluată în versiunea finală a ghidului solicitantului.  Astfel, există posibilitatea ca un proiect să conţină inclusiv activităţi ne-eligibile (implicit cheltuieli neeligibile), însă care să conducă la atingerea Obiectivului specific 3.2 şi al proiectului. |
|  | 57491/02.05.2017 | **DIRECȚIA MANAGEMENT PROIECTE SI FINANȚĂRI EXTERNE-PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREŞTI** | *Se acceptă înscrierea provizorie în cartea funciară doar a dreptului de proprietate cu condiția depunerii unui extras de carte funciară cu înscrierea definitivă a dreptului respectiv cel mai târziu în termen de maxim de 30 zile calendaristice de la primirea notificării privind demararea etapei precontractuale, în conformitate cu prevederile secțiunii 8.5 Etapa precontractuală din cadrul Ghidului solicitantului - Condiții generale de accesare a fondurilor în cadrul POR 2014-2020 (cu modificările și completările ulterioare), în caz contrar proiectul fiind respins.*  *Nu se acceptă înscrierea provizorile a dreptului de administrare.*  *Se acceptă Hotărârea Guvernului actualizată, publicată în Monitorul Oficial al Romaniei, privind proprietatea publică asupra imobilului/bunurilor mobile, cel mai târziu în termen de maxim de 30 zile calendaristice de la primirea notificării privind demararea etapei precontractuale, în conformitate cu prevederile secțiunii 8.5 Etapa precontractuală din cadrul Ghidului solicitantului - Condiții generale de accesare a fondurilor în cadrul POR 2014-2020 (cu modificările și completările ulterioare), în caz contrar proiectul fiind respins.*  Grila de verificare a conformităţii administrative și a eligibilității cererilor de finanţare aferente O.S.3.2 –  Prezentarea extraselor de carte funciară cu înscrierea definitivă a dreptului de proprietate asupra imobilelor, în etapa pre-contractuală. | Se renunta la sintagma „înscrierea provizorie în cartea funciară doar a dreptului de proprietate cu condiția depunerii unui extras de carte funciară cu înscrierea definitivă a dreptului respectiv cel mai târziu în termen de maxim de 30 zile calendaristice “, astfel:  - pentru proiectele ce au ca scop Construirea/modernizarea/reabilitarea părții carosabile a infrastructurii rutiere utilizate prioritar de transportul public urban de călători / reamenajarea infrastructurii rutiere (pe coridoarele deservite de transport public local)  se va lua în considerare ca și dovadă a proprietății Legea 213/1998, privind proprietatea publică şi regimul juridic al acesteia, conform Cap. III. Domeniul public local al comunelor, orașelor şi municipiilor este alcătuit din mai multe de categorii de bunuri, printre care si categoria 1:    1. drumurile comunale, vicinale şi străzile;  - pentru proiectele ce au ca scop Construirea/modernizarea/reabilitarea depourilor aferente transportului public si pentru celelalte categorii de proiecte.  Se va lua in considerare prezentarea unei intabulari provizorii | Propunerile nu pot fi accepte.  -Legea nr. 213/1998 constituie doar cadrul legal general, dar dovada deţinerii drepturilor reale asupra imobilelor se va face pe baza documentelor de proprietate/administrare/superficie menţionate în ghid, în funcţie de dreptul real dovedit şi în termenele date.  -Se vor avea în vedere menţiunile din ghid cu privire la drepturile reale asupra imobilelor (teren cu sau fără construcție), documentele aferente, precum şi etapele/termenele în care acestea trebuie prezentate. Ca regulă generală, solicitantul va depune, în termenele din ghid, înregistrarea imobilelor (teren și clădire) în registre (extras de carte funciară din care să rezulte **intabularea**, precum și încheierea), din care să rezulte existența dreptului real respectiv și absența sarcinilor incompatibile cu investiția. |
|  | 57491/02.05.2017 | **DIRECȚIA MANAGEMENT PROIECTE SI FINANȚĂRI EXTERNE-PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREŞTI** | *33. Avizul de la Comisia Tehnică de circulaţie a beneficiarului;*  *În acest aviz se confirmă faptul că proiectul determină reducerea traficului rutier în arealul de influenţă vizat şi nu determină creşterea traficului în alte zone ale municipiului* | Propunem eliminarea Avizul de la Comisia Tehnică de circulație, deoarece nu intra in atribuțiile Comisiei Tehnice de circulaţie a beneficiarului sa confirme că un proiect determină reducerea traficului rutier în arealul de influenţă şi nu determină creşterea traficului în alte zone ale municipiului. | Solicitarea a fost preluată în versiunea finală a ghidului solicitantului. |
|  | 57491/02.05.2017 | **S.C. SYNERGETICS CORPORATION S.R.L.** | *• Referitor la Ghidul Solicitantului Obiectiv specific 3.2, pag. 6: ”În situația în care se justifică complementaritatea activităților Cererii de finanțare cu activitățile proiectelor ce urmează a fi propuse la finanţare din diverse surse, inclusiv din O.S. 3.2 şi 4.1 al POR 2014-2020, aceste proiecte trebuie să fie implementate până la finalul implementării Cererii de finanţare depuse (a se vedea clauzele specifice din Anexa 3.2.5.a)”, precum și Anexa 3.2.5.a – Clauze contractuale specifice Obiectivului 3.2.: ”(5) Dacă este cazul, beneficiarul are obligația efectuării activităţilor complementare proiectului aferent prezentului Contract de finanţare, în caz contrar AM POR putând dispune rezilierea și recuperarea finanțării acordate în conformitate cu prevederile prezentului contract.”* | Solicitare: Renunțarea la obligativitatea implementării proiectelor complementare până la finalul implementării Cererii de finanțare depuse.  Argumentație: Cerința este în contradicție în primul rând cu structura de elaborare a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă, care prevede un portofoliu de proiecte, selectate în general pe principiul complementarității și abordării integrative, pe termen mediu, scurt și lung. Este posibil ca proiectul finanțat să fie implementabil pe termen scurt, iar proiectul complementar să fie finalizat într-un orizont de timp mediu. În egală măsură, cerința este neaplicabilă în cazul a două proiecte complementare, finanțate ambele din O.S. 3.2. Relația de complementaritate dintre două proiecte este o relație în ambele sensuri, astfel încât dacă cele două proiecte nu au același termen de finalizare, nu pot fi declarate ca și complementare, datorită regulii artificiale din ghid menționate. | Solicitarea a fost preluată în versiunea finală a ghidului solicitantului. Proiectele în implementare/în evaluare /ce urmează a fi depuse la finanţare, complementare activităţilor Cererii de finanţare analizate, trebuie să fie finalizate până la finalul perioadei de implementare a POR 2014-2020, respectiv până la 31.12.2023.  Activitățile complementare pot fi integrate în cadrul aceluiaşi proiect sau pot fi prevăzute în proiecte distincte, conform menţiunilor din ghid. |
|  | 57491/02.05.2017 | **S.C. SYNERGETICS CORPORATION S.R.L.** | *Referitor la Ghidul Solicitantului Obiectiv specific 3.2, pag. 13: ”NOTĂ(\*): Nu se accepta identificarea și cuantificarea în cadrul cererii de finanțare a altor indicatori în afara celor menționați în cadrul secțiunii 1.5 și nici a altor rezultate așteptate decât cele menționate în secțiunea 1.6 din prezentul Ghid.”* | Solicitare: Rugăm să se precizeze clar că ”Rezultatele așteptate ale activităților proiectului” la care face referire mai sus are ca și corespondent secțiunea ”9. Rezultate așteptate” din MySmis, descrisă în Anexa 3.2.1. la pagina 18, și nu se confundă cu ”Rezultate previzionate” ale fiecărei activități/subactivități a proiectului, astfel cum se vor completa în MySmis conform paginii 42 a Anexei 3.2.1., respectiv ”selectați rezultatul (anterior definit) la a cărui realizare contribuie implementarea respectivei subactivități” (pag. 36 din Anexa 3.1.2.). Chiar în cadrul acestei anexe este dat un exemplu de activitate de proiect, ”Elaborarea Cererii de finanțare”, al cărui rezultat așteptat nu poate fi decât ”Cerere de finanțare depusă”. | Solicitarea a fost preluată în versiunea finală a ghidului solicitantului. |
|  | 57491/02.05.2017 | **S.C. SYNERGETICS CORPORATION S.R.L.** | *• Referitor la Ghidul Solicitantului Obiectiv specific 3.2, pag. 14: ” Valoarea maximă eligibilă este de: .... 20 milioane euro pentru Municipiul București;”* | Solicitare: Vă solicităm majorarea plafonului cu privire la valoarea maximă eligibilă a proiectului la 50 milioane de euro, permisă de regulamentele FEDR sau/și din Fondul de coeziune.  Argumentare: Municipiul București are deja aprobați indicatori tehnico-economici pentru proiectul ”Traseu Prioritar Pietonal și pentru Bicicliști”, a cărui valoare eligibilă depășește plafonul de 20 milioane euro propus prin ghid. | Alocarea în cadrul apelurilor de proiecte (FEDR+BS) (mil. euro) pentru Regiunea BI, O.S. 3.2, este de 146,99 milioane euro.  Din prevederile POR, Axa prioritară 3, rezultă că la finalul anului 2023 se aşteaptă să fie implementate 4 proiecte în cadrul regiunii BI pentru Obiectivul specific 3.2 (indicator de realizare).  Prin raportare la alocarea regiunii şi la valoarea indicatorului de realizare amintit, valoarea maximă eligibilă solicitată pentru un proiect este mult prea mare.  Astfel, valoarea maximă eligibilă a fost mărită la 40.000.000 euro pentru o singură cerere de finanţare din apelul de proiecte dedicat regiunii BI, iar celelalte proiecte din acest apel vor avea valoarea maximă eligibilă de 20.000.000 euro. |
|  | 57491/02.05.2017 | **S.C. SYNERGETICS CORPORATION S.R.L.** | *• Referitor la Ghidul Solicitantului Obiectiv specific 3.2, pag. 35: Ghidul prevede finanțarea următoarelor tipuri activități: și ” 4. Construirea/modernizarea/extinderea de zone și trasee pietonale, inclusiv măsuri de reducere a traficului auto în anumite zone”, precizând: ” Ȋn situația în care investițiile sunt avizate de către autoritățile competente în domeniul siguranței rutiere, pot fi considerate eligibile investiții privind crearea, în* *zonele centrale, a unor spații semi-pietonale partajate „shared-space” dedicate pietonilor și traficului rutier (mult diminuat), fără diferențe de nivel între spațiul dedicat pietonilor și cel dedicat transportului autoturismelor.”* | Solicitare: -Vă rugăm să considerați activitatea precizată mai sus ca o sub-activitate eligibilă de sine stătătoare, prin preluarea definiției corecte a spațiului ”shared-space”, ce cuprinde și traseele pentru bicicliști, după cum urmează: ” Pot fi considerate eligibile următoarele sub-activități: [.....]   Construirea/modernizarea/extinderea de zone cu caracter semi-pietonal partajate , „shared-space” dedicate pietonilor, bicicliștilor, transportul public urban de călători, traficului rutier (mult diminuat), fără diferențe de nivel între spațiul dedicat pietonilor și cel dedicat autovehiculelor.  Ȋn cazul acestor investiții pot fi prevăzute elemente pentru sporirea gradului de confort al pietonilor (de ex. bolarzi), viteza mijloacelor de transport va fi redusă/limitată și pot fi eliminate parcările din aceste zone.”  -Observație: toate proiectele care reconfigurează profilul stradal necesită avizare de către autoritățile competente în domeniul siguranței rutiere, prin urmare cerința este redundantă și propunem a fi eliminată.  -Observație: Afirmația ”Proiectele/activitățile care vizează „Construirea/ modernizarea/extinderea de zone exclusiv pietonale”, cât și/sau „Construirea/modernizarea/extinderea de zone cu caracter prioritar pietonal (semi-pietonale)” nu trebuie să fie văzute ca proiecte/activități de sine-stătătoare, ci trebuie să fie în mod obligatoriu integrate cu alte proiecte/activități și să facă parte dintr-o abordare mai cuprinzătoare privind descurajarea utilizării autoturismelor personale.” este incorectă și propunem eliminarea ei. Scopul principal al creării zonelor exclusiv pietonale sau prioritar pietonale este descurajarea traficului auto!  Argumentare: Municipiul București are deja aprobați indicatori tehnico-economici pentru proiectul ”Traseu Prioritar Pietonal și pentru Bicicliști”, proiectat pe principii moderne de ”shared space”. | - În cadrul POR, această activitate nu este prevăzută ca o activitate distinctă, drept urmare în cadrul unei cereri de finanţare aceasta trebuie integrată cu alte activităţi eligibile.  Observația cu privire la completarea definiţiei, prin referire la pietoni și transportul public, este preluată în ghid.  - Această menţiune se va păstra, pentru a se atrage atenția asupra faptului că la nivel naţional, conceptul de “shared-space” este un concept nou ce trebui analizat şi avizat de instituţiile cu competenţe în domeniu.  - Observația nu se acceptă. Afirmaţia este o atenţionare pentru solicitanţi asupra obiectivului urmărit în cazul creării unor asemenea zone, întrucât există posibilitatea ca aceste zone să răspundă spre exemplu, obiectivului de “regenerare a zonelor urbane” şi nu a celui de reducere a deplasărilor cu transportul privat. Ȋn cadrul Cererilor de finanţare, activitatea privind „Construirea/modernizarea/extinderea de zone cu caracter prioritar pietonal (semi-pietonale)” trebuie să fie însoţită în mod obligatoriu şi de alte activităţi complementare. În cadrul POR, această activitate nu este prevăzută ca o activitate distinctă. |
|  | 57491/02.05.2017 | **S.C. SYNERGETICS CORPORATION S.R.L.** | *• Referitor la Anexa 3.2.6 - Detalierea și plafoanele maxime ale categoriilor și sub-categoriilor de cheltuieli eligibile, pag. 6, Sub-categoria 5.3 - Cheltuieli pentru construcții și instalații, este menționată ca și cheltuială eligibilă 100%: ” −Construirea/modernizarea/extinderea de zone cu caracter prioritar pietonal (semi-pietonal)”* | Solicitare: Vă solicităm detalierea cheltuielilor eligibile, corespunzător definiției corecte a traseelor prioritar pietonale, după cum urmează: ”−Construirea/modernizarea/extinderea de zone cu caracter prioritar pietonal / semi-pietonal pietonal partajate („shared-space”), inclusiv infrastructura rutieră, respectiv partea carosabilă a străzilor urbane, utilizată prioritar pietonal”  Argumentare: Spațiile prioritar pietonale sau semi-pietonale (shared space), amenajate de regulă în zonele centrale ale localităților, presupun utilizarea părții carosabile prioritar de către pietoni, în scopul principal al descurajării traficului autor în zonele centrale. Din punct de vedere tehnic, investiția presupune amenajarea părții carosabile cu pavaj specific trotuarelor, fără diferențe de nivel între spațiul dedicat pietonilor și cel dedicat autovehiculelor. Prin urmare, pentru a evita situațiile ambigue, se impune precizarea că sunt eligibile cheltuielile pentru amenajarea părții carosabile, în scopul utilizării acesteia prioritar de către pietoni. Menționăm că este respectată și condiția din Ghid, pagina 9: ”Nu sunt eligibile proiectele care cuprind doar activități de construire/modernizare/ reabilitare a părții carosabile a străzilor urbane. Aceste activități trebuie să reprezinte doar activități auxiliare în cadrul proiectelor care urmăresc îmbunătățirea transportului public și nemotorizat”.  Precizăm că, spre exemplu, acest tip de ”shared space” a fost finanțat în Budapesta din fonduri europene. | În cadrul ghidului nu există plafonări în ceea ce priveşte cheltuielile eligibile aferente sub-activității *Construirea/ modernizarea/extinderea de zone cu caracter prioritar pietonal (semi-pietonale)*. |
|  | 57491/02.05.2017 | **S.C. SYNERGETICS CORPORATION S.R.L.** | *• Referitor la activitățile proiectului, în conformitate cu încurajarea complementarității activităților proiectului enunțată la pag. 43 din Ghid, nu se identifică în ghid posibilitatea de a finanța în cadrul aceluiași proiect (cerere de finanțare) mai multe investiții, fiecare cu deviz propriu, propria autorizație de construcție etc.* | Solicitare: Vă solicităm să permiteți depunerea cererii de finanțare și contractarea finanțării în cadrul aceluiași contract pentru mai multe obiective de investiții.  Argumentare: Municipiul București prezintă cel puțin 2 situații care necesită această abordare:  - Municipiul București a aprobat indicatorii tehnico-economici pentru proiectul proiectul ”Traseu Prioritar Pietonal și pentru Bicicliști”. Acest proiect este alcătuit din 42 de sub-proiecte, fiecare reprezentând câte un tronson de stradă care face parte din traseu. Pentru fiecare subproiect a fost elaborat câte un Studiu de fezabilitate și indicatorii tehnico-economici au fost aprobați pentru fiecare subproiect în parte.  - Municipiul București a aprobat în februarie 2017 indicatorii tehnico-economici pentru 108 noi semaforizări de intersecții și treceri de pietoni, în scopul includerii acestora în BTMS (Sistemul de Management al Traficului din Municipiul Bucureşti), fiind în curs de semnare un alt contract pentru elaborare DALI pentru 59 de intersecții deja semaforizate, în scopul integrării acestora în BTMS. Ghidul permite finanțarea de ”Sisteme de semnalizare și semaforizare adaptivă și sincronizată, ce poate asigura prioritizarea mijloacelor de transport în intersecțiile semnalizate/semaforizate”, prin urmare aceste investiții sunt eligibile la finanțare.  Pentru a asigura coerența de implementare, a elimina un volum excesiv și redundant de birocrație și nu în ultimul rând a reduce cheltuielile, se impune acceptarea finanțării în cadrul aceleiași cereri/proiect a mai multe obiective de investiție (în structura actuală ar trebui depuse 171 cereri de finanțare pentru sistem adaptiv de semaforizare în București, sau 42 de cereri de finanțare pentru traseul prioritar pietonal!). | Solicitarea a fost preluată în versiunea finală a ghidului solicitantului.  Se acceptă ca în cadrul unei Cereri de finanţare să fie depuse două sau mai multe documentaţii tehnico-economice pentru obiecte de investiţii diferite, dar complementare ca activităţi, indiferent dacă pentru toate acestea execuţia fizică de lucrări a fost sau nu demarată la data depunerii cererii de finanţare, cu respectarea legislaţiei în domeniul achiziţiilor publice, mai ales în alegerea procedurilor de atribuire din prisma valorilor estimate. |
|  | 57491/02.05.2017 | **S.C. SYNERGETICS CORPORATION S.R.L.** | *• Referitor la eligibilitatea/neeligibilitatea activităților/cheltuielilor proiectului, nu se identifică în ghid o interdicție cu privire la includerea în proiect a unor activități / cheltuieli în totalitate neeligibile.* | Solicitare: Vă solicităm să menționați expres că este posibilă includerea în proiect a unor activități și cheltuieli în totalitate neeligibile, fără ca această să atragă neeligibilitatea întregului proiect.  Argumentare: Un exemplu de proiect din această categorie pentru care se intenționează obținerea finanțării nerambursabile este ”Ansamblul Urban Complex – Pod Mihai Vodă, pod pietonal și pentru bicicliști peste Dâmbovița și parcaje subterane”, ai cărui indicatori au fost aprobați de Municipiul București în septembrie 2016. Proiectul presupune crearea unui pod pentru bicicliști și pietoni (fără trafic rutier peste Dâmbovița, acest pod făcând parte din Traseul Prioritar Pietonal și pentru bicicliști elaborat pentru zona centrală a Bucureștiului. De asemenea, proiectul cuprinde și două parcări subterane de mici dimensiuni, de o parte și de alta a Dâmboviței, la picioarele podului, care au rolul de a elibera spațiile utilizate în prezent ca parcări la suprafață în zonă. Din punct de vedere tehnic, aceste investiții nu pot fi executate separat. | Solicitarea a fost preluată în versiunea finală a ghidului solicitantului, în secțiunea 4.3.1.1.  Se va avea în vedere faptul că sub-activitatea de creare poduri pietonale/biciclete trebuie să fie integrată într-o activitate mai cuprinzatoare privind un întreg traseu pietonal/biciclete. |
|  | 57491/02.05.2017 | **S.C. SYNERGETICS CORPORATION S.R.L.** | *• Referitor la Studiul de trafic/circulație, pag. 43 din Ghid, se precizează ”Studiul de trafic/circulație pentru zona de impact a proiectului va avea ca punct de plecare analizele/prognozele/rezultatele/datele de intrare și ieșire relevante, după caz, din P.M.U.D. Ulterior, studiul de trafic/circulație va fi dezvoltat pe baza datelor suplimentare (față de P.M.U.D.) colectate din arealul de influență/zona de impact a proiectului, privind caracteristicile actuale și de perspectivă ale mobilității, prin efectuarea, după caz, a unor interviuri mai extinse despre mobilitatea populației arealului proiectului, realizarea unor recensăminte de circulație,* *realizarea anchetelor privind originea/destinația deplasărilor în trafic, cu accent pe utilizarea/cererea de transport public și a modurilor ne-motorizate de transport (pietonal și cu bicicleta). ”Aceste condiționalități se preiau și în Anexa 3.2.3 – Grila de evaluare tehnică și financiară: ”d. Studiul de trafic/circulație este ulterior dezvoltat pe baza datelor suplimentare (față de P.M.U.D.) colectate din arealul de influență/zona de impact a proiectului, privind caracteristicile actuale și de perspectivă ale mobilității, prin efectuarea, după caz, a unor interviuri detaliate privind mobilitatea populației, realizarea unor recensăminte de circulație, realizarea anchetelor privind originea/destinația deplasărilor în trafic, cu accent pe utilizarea/cererea de transport public și a modurilor ne-motorizate de transport (pietonal și cu bicicleta)”, precum și ”e. Datele privind privind caracteristicile actuale ale mobilității, colectate pentru arealul de influenţă/zona de impact a proiectului, precum și analizele, inclusiv ale cererii/estimările/prognozele realizate în Studiul de trafic/circulație, pentru situațiile de perspectivă (scenariul "A face minimum" și scenariul "A face ceva") sunt realiste, justificate și suficiente. Arealul de influență al proiectului este stabilit în mod adecvat.”* | Solicitare: Vă solicităm să renunțați la cerințele excesive privind culegerea de datelor suplimentare, prin efectuarea unor recensăminte de circulație, anchete origine/destinație, estimarea cererii de transport și a modurilor ne-motorizate etc, precum și la analize suplimentare care exced analizele din P.M.U.D.  Argumentare: O condiție cu privire la eligibilitatea proiectului este ca acesta să fie justificat și prioritizat în cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă. Prin urmare, culegerea datelor, analizele cu privire la impactul proiectului, din punctul de vedere al mobilității și mediului (reducerea emisiilor GES), precum și fundamentarea proiectului au fost realizate cu prilejul elaborării P.M.U.D. Cerințele formulate prin Ghid denotă lipsa de cunoaștere a domeniului, întrucât anchete O/D, de exemplu, se realizează la nivelul UAT/regiunii, nicidecum la nivel local.Pe de altă parte, solicitarea suplimentării datelor din P.M.U.D. aduce în discuție rolul și forța obligatoria a acestuia și pune în discuție atât finanțarea P.M.U.D., cât o eventuală dublă finanțare cu privire la aceleași aspecte privind mobilitatea. | Observaţia nu este acceptată.  -Analizele de trafic din PMUD sunt realizate la un nivel general (a se vedea răspunsurile din acest centralizator cu privire la aceeaşi propunere).  - Potrivit art. 15 alin. 3 din Normele metodologice aprobate prin Ordinul MDRAP 233/2016:  *(3)* ***Planul de mobilitate urbana se adreseaza tuturor formelor de mobilitate si transport, incluzând transportul public si privat, de marfa si pasageri, motorizat si nemotorizat, în miscare sau în staționare.***  Aşadar, PMUD nu se adresează doar transportului public şi modurilor nemotorizate de transport, ci, de exempu se adresează şi transportului privat, iar faptul că un proiect este inclus în PMUD nu semnifică în mod obligatoriu că acesta răspunde Obiectivului specific 3.2 din POR.  -De asemenea, în conformitate cu art. 125 alin. 3 lit. (a) din Regulamentul (UE) nr. 1303/2013, autorităţile de management au obligaţia să elaboreze și, după aprobare, să aplice proceduri de selecție adecvate și criterii care sigură faptul că **operațiunile (proiectele) contribuie la îndeplinirea obiectivelor specifice (în cazul de faţă „Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe planurile de mobilitate urbană durabilă”) și a rezultatelor din cadrul priorității în cauză**, iar în cadrul PMUD se regăsesc analize doar pentru pachete de proiecte din scenarii de transport.  **-Ȋn ceea ce privește realizarea anchetelor privind originea/destinația (O/D) deplasărilor în trafic**, în cadrul art. 15 alin. (9) lit c) din Normele metodologice aprobate prin Ordinul MDRAP nr. 233/2016, se precizează:  c*)* ***realizarea anchetelor privind originea/destinația deplasărilor în trafic la intrările în localitate și în interiorul localitaților, la nivel de unitate teritorială de referința.***  UTR este definită în Legea 350/2001, actualizată.  Astfel, aceste anchete pot fi realizate și la nivel de subdiviziune a UAT. |
|  | 57491/02.05.2017 | **S.C. SYNERGETICS CORPORATION S.R.L.** | *• Referitor la procesul de verificare a conformității administrative, la pag. 67 din Ghid se precizează: ”În cadrul acestor apeluri de proiecte, prin derogare de la secțiunea 8.1, din Ghidul solicitantului - Condiții generale de accesare a fondurilor în cadrul POR 2014-2020 (cu modificările și completările ulterioare), Organismul intermediar poate solicita două clarificări privind criteriile de conformitate administrativă și eligibilitate, cu termen limită de răspuns de 5 zile lucrătoare. Termenul de 5 zile lucrătoare pentru răspunsul la solicitarea de clarificări nu poate fi prelungit.*  *Nu se acceptă depunerea de documente suplimentare, cu excepția cazului în care au fost depuse parțial sau clarifică necorelările de informații din cererea de finanțare și/sau anexele acesteia.*  *Nerăspunderea în termen la solicitarea de clarificări poate conduce la respingerea cererii de finanțare.”* | **Solicitare:** Vă solicităm să permiteți posibilitatea de a se solicita clarificări/completări de câte ori este necesar, până când proiectul este complet.  **Argumentare**: Un management eficient impune ca evaluarea să se raporteze la momentul când se realizează evaluarea, nu la momentul depunerii cererii de finanțare. | În versiunea finală a ghidului nu sunt restricţii cu privire la tipul clarificărilor ce pot fi solicitate, fiind posibilă inclusiv solicitarea de documente obligatorii, iar termenul de răspuns la cele două solicitări de clarificări din etapele de CAE şi ETF a fost extins la 10 zile lucrătoare în cazuri justificate de solicitant. |
|  | 56807/28.04.2017 | **UAT Municipiul Vulcan** |  | In cadrul Judetului Hunedoara a fost semnat Acordul de asociere dintre UAT-urile din Valea Jiului si CJ HD (nr. 10302/20.08.2015) pentru realizarea proiectului de dezvoltare locala Linie verde de autobuze electrice Petrila-Petrosani-Aninoasa-Vulcan-Lupeni-Uricani, Green Line Valea Jiului, ca atare Consiliul Judetean Hunedoara este lider de asociere si proiectul este gandit astfel incat, solicitantul sa fie Judeteul Hunedoara. Eligibilitatea asocierii, asa cum a demarat proiectul in 2015 este prima noastra observatie. | Urmare a modificarii Programul Operaţional Regional se includ UAT Judeţul şi UAT comuna ca şi parteneri eligibili în cadrul Obiectivului specific 3.2. pentru toate cele 8 regiuni de dezvoltare. |
|  | 56807/28.04.2017 | **UAT Municipiul Vulcan** |  | De asemenea, reabilitarea părții carosabile a drumurilor este foarte importantă. Drumurile Nationale date in administrare municipiilor trebuie reabilitate. Pe acestea se efectueaza o parte importanta a traficului din localitate si reabilitarea acestora nu poate fi realizata din bugetul local, avand in evdere valorile mari necesare investitiei si fondurile europene sunt singurele posibilitati disponibile la acest moment. Deci, inclusiv eligibilitatea reabilitarii partii carosabile sa fie si pentru DN-urile predate in administrare CNADNR in administrare municipiilor, ar fi a doua observatie din pareta UAT Vulcan. | Eligibilitatea Drumurilor Nationale date în administrare municipiilor, ce se încadrează în categoria funcțională a drumurilor de interes local, poate fi analizată din perspectiva condiţiilor prevăzute pentru activitățile 10-categoria A și 2- categoria C. |
|  | 57484/02.05.2017 | **UAT Oraş Isaccea** | *Anaxa 3.2.6*  *Categoria - Cheltuieli pentru consultanță în elaborarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă*  * Sub-categoria – Cheltuieli pentru consultanță în elaborarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă*  *Sunt incluse cheltuielile efectuate pentru elaborarea/actualizarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă, în limita rezultatului obţinut prin înmulțirea numărul populaţiei municipiului/parteneriatului (recensământ 2011) şi valoarea de 1,50 euro/persoană. Cursul valutar la care se va calcula valoarea obținută în lei este cursul inforeuro din luna depunerii Cererii de Finanțare.* | Aceasta prevedere nu tine cont de un aspect elementar al modului de calcul al tarifelor pentru realizarea Planurilor de Mobilitate Urbana Durabila, bazat pe proportionalitatea indirecta: pretul realizarii acestor studii creste odata cu marimea populatiei unei localitati, darr cresterea nu este direct proportionala. Pentru comunitatile mici precum cele aferente Orasului Isaccea, diferenta de pret este semnificativa, furnizorii de astfel de studii plecand de la preturi minime, indiferent de marimea localitatii si crescand acest pret gradual.  Argumentul este intuitiv, costul realizarii PMUD continand elemente care indiferent de marimea comunitatii sunt aceleasi si elemente care cresc proportional cu marimea orasului, astfel incat cresterea preturilor de realizare nu este proportionala.  Propunere  Consideram realizarea unei grile degresive de standarde de cost mult mai potrivita ca baza de decontare al acestui tip de plan.  O propunere cutitlu de exemplu este urmatoarea:   * Valoarea minima 12.000 de euro, indiferent de numarul de locuitori; * Pentru numarul de locuitori peste 5.000, dar pana la 10.000, 1 euro pe locuitor plus 12.000 de euro; * Pentru numarul de locuitori peste 10.000, dar pana la 20.000, 0,5 euro pe locuitor plus 17.000 euro; * Pentru numarul de locuitori 20.000, dar pana la 50.000, 0,3 euro pe locuitor plus 22.000 de euro; * Pentru numarul de locuitori peste 50.000, dar pana la 200.000, 0,2 euro pe locuitor plus 31.000 de euro; * Pentru numarul de locuitori peste 200.000, 0.1 euro pe locuitor plus 61.000 euro. | Propunerea este parţial acceptată, astfel:  Sunt eligibile cheltuielile pentru elaborarea şi actualizarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă, în limita maximă FIE a 15.000 euro (indiferent de numărul populației orașului/municipiului/ parteneriatului), FIE a rezultatului obţinut prin înmulțirea numărul populaţiei orașului/municipiului/parteneriatului (INS 2016) şi valoarea de 1,50 euro/persoană. Cursul valutar la care se va calcula valoarea obținută în lei este cursul inforeuro din luna publicării ghidului. |
|  | 58635/04.05.2017 | **UAT Oraş Liteni** | *Conform Ghidului solicitantului - Teritoriul eligibil pentru implementarea proiectelor este reprezentat de teritoriul localităților urbane şi al satelor aparţinătoare acestora, dacă e cazul, care formează împreună unitățile administrativ-teritoriale oraşe/municipii eligibile în cadrul O.S. 3.2., conform secțiunii 2.6. Însă, pe teritoriul satelor aparţinătoare oraşelor/municipiilor se pot realiza doar anumite tipuri de investiții, cum ar fi: staţii de transport public de călători, amplasarea depourilor, piste de biciclete, ca parte a unui proiect dedicat în principal localităţii urbane, pentru îmbunătățirea mobilităţii şi reducerea de echivalent CO2 din transportul rutier.”;avand in vedere precizarile cuprise in Legea privind aprobarea planului de amenajare a teritoriului national sectiunea a IV-a – Reteaua de localitati – Sectiunea a 2-a – Clasificarea unitatilor administrative de baza si a localitatilor:”Unitatile administrative-teritoriale de baza din reteaua de localitati urbane cuprind si Sate apartinatoare ale municipiilor si oraselor incluse in categoria 3-R, propunem includerea teritoriului satelor apartinatoare oraselor in categoria Teritoriu eligibil al O.S. 3.2* | * Documentul – Pregatirea Planurilor de Mobilitate Urbana Durabila – Ghid orientativ pentru Autoritatile Contractante din Romania – Traducere AMPOR a ghidului Jaspers (februarie 2015), conform caruia „se poate defini, de asemenea, o categorie aparte de clasificare – „alte zone functionale”, care descriu mediul rural sau zone semi-urbane, care ar putea cuprinde mai multe localitati urbane.”in acest sens, mentionam faptul ca exista numeroase situatii in care ponderea populatiei care locuieste pe teritoriul satelor apartinatoare oraselor este si va deveni considerabila, tinand cont de transformarile semnificative ale retelelor comunitatilor urbane din Romania, mai ales in ceea ce priveste procesul de reasezare a populatiei, de reorganizare a legaturilor in teritoriu si in interiorul localitatilor urbane, de evolutia rapida a periferiilor aglomerarilor urbane.   -Prevederile cuprinse in ghidul solicitantului:  „Construirea/modernizarea/reabilitarea infrastructurii rutiere utilizate prioritar de transportul public urban de călători, în vederea reducerii emisiilor de echivalent CO2 din transportul rutier”:  -În situaţia în care, pentru străzile urbane cu trasee actuale şi viitoare ale transportului public urban de călători (străzi de categoriile 3 şi 4), este imposibilă construirea şi modernizarea culoarelor separate dedicate exclusiv transportului public urban de călători (separate fizic de restul traficului), activitatea de construire/modernizare/ reabilitare a părții carosabile a infrastructurii rutiere poate fi eligibilă; mentionam faptul ca aceasta situatie este foarte intalnita pe teritoriul satelor apartinatoare de orase, avand in vedere decalajele de urbanizare a acestor zone; luand in considerare mentiunile din cadrul Strategiei de dezvoltare teritoriala a Romaniei-Romania policentrica 2035, Coeziune si competitivitate teritoriala, dezvoltare si sanse egale pentru oameni:  1. Dezvoltarea urbana care caracterizeaza ultimele decenii a pus in evidenta dezvoltarea rapida a zonelor suburbane  2. Liniile directoare de planificare, intre care dezvoltarea complementaritatii intre zonele urbane si zonele rurale- „Vor fi sustinute cu prioritate localitatile cu caracter rural (sate apartinatoare, localitati componente( din cadrul oraselor si municipiilor in vederea dezvoltarii de activitati specific de tip productiv si turistic”.  Consideram necesara si oportuna introducerea teritoriului satelor apartinatoare oraselor in categoria de teritoriu eligibil al O.S. 3.2 pentru toate tipurile de activitati eligibile, inclusiv activitatea de „Construirea/modernizarea/reabilitarea infrastructurii rutiere utilizate prioritar de transportul public urban de călători, în vederea reducerii emisiilor de echivalent CO2 din transportul rutier”, precum si eliminarea din Ghidul solicitantului a precizarii:   * „Însă, pe teritoriul satelor aparţinătoare oraşelor/municipiilor se pot realiza doar anumite tipuri de investiții, cum ar fi: staţii de transport public de călători, amplasarea depourilor, piste de biciclete, ca parte a unui proiect dedicat în principal localităţii urbane, pentru îmbunătățirea mobilităţii şi reducerea de echivalent CO2 din transportul rutier.”; | Propunerea nu este acceptată. Obiectivul specific 3.2 *Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe planurile de mobilitate urbană durabilă* se adresează în principal localităţilor urbane din cadrul oraşelor/municipiilor (se poate consulta textul POR), iar pe teritoriul satelor aparținătoare pot fi realizate doar activitățile eligibile menționate în cadrul ghidului. |
|  | 58941/05.05.2017 | **ENGIE Romania S.A.** | *Pagina 27, punctul 4* | „pentru evitarea oricaror confuzii, dorim sa va semnalam necesitatea de a pune in acord subtitlul de pa pagina 27, punctul 4 („Achizitionarea de autobuze, de tip electric si electric hibrid”) cu textul respectivului subcapitol care mentioneaza posibilitatea de achizitionare a autobuzelor alimentate si cu alti combustibili alternativi, decat electric si hibrid. In acest sens, va sugeram ca subtitlul respectiv sa fie redenumit : Achizitionarea de autobuze ecologice care utilizeaza combustibili alternativi”sau sa se pastreze acelasi titlu din ghidul specific pentru axa prioritara 4 (Sprijinirea dezvoltarii urbane durabile), obiectivul specific 4.1 ( Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă): Achizitionarea de autobuze. | Eroarea a fost corectată în versiunea finală a ghidului pentru O.S. 3.2. |
|  | 57456/02.05.2017 | **FIP CONSULTING SRL** |  | 1.Este eligibil un proiect de dublare a capacitatii unei strazi cu o banda de circulatie pe sens in prezent, prin largirea carosabilului la 2 benzi pe sens, FARA a include benzi dedicate pentru transportul public, DAR cu amenajarea de piste de biciclete si trotuare? | Nu sunt eligibile investiţiile privind extinderea părții carosabile a străzilor urbane de categoriile 3 şi 4 (categorie iniţială) fără realizarea benzilor dedicate pentru transport public, întrucât prin O.S. 3.2 se urmăreşte reducerea deplasărilor cu autovehiculele şi nu încurajarea utilizării acestora, prin dublarea capacităţii infrastructurii rutiere. |
|  | 57456/02.05.2017 | **FIP CONSULTING SRL** |  | 2.Prin largirea unei strazi cu 1 banda de circulatie pe sens la 2 benzi de circulatie pe sens, cu includerea de benzi dedicate pentru transportul public, este obligatorie separarea benzilor dedicate prin elemente fizice sau este suficient marcarea specifica a benzii si implementarea unui sistem de management trafic/monitorizare video? | În varianta finală a ghidului se solicită separarea fizică a benzilor dedicate exclusiv pentru transportul public. |
|  | 57456/02.05.2017 | **FIP CONSULTING SRL** |  | 3.Este considerat eligibil un proiect care presupune realizarea unei piste de biciclete pe carosabil si reconfigurarea latimii benzilor de circulatie?  3.1 In cazul in care raspunsul este da, carosabilul va fi eligibil in limita a 40%? (UAT respectiv nu dispune de transport public)  3.2 In cazul in care raspunsul este da, va rugam sa specificati daca va fi eligibil corpul drumului de sub pista de biciclete (structura rutiera) sau daca va fi eligibil doar marcajul si elementele de separare fizica. | Conform ghidului, este considerată eligibilă sub-activitatea privind:  **Construirea/modernizarea/extinderea pistelor/traseelor pentru biciclete**, inclusiv construirea/ modernizarea/ extinderea de poduri/pasaje/pasarele pentru biciclete sau atât pentru biciclete, cât și pentru pietoni, fără componenta de trafic rutier, dar doar ca parte a traseului pentru biciclete (nu ca investiție separată), cu toate elementele constructive corespunzătoare acesteia.  În cadrul acestei sub-activităţi sunt eligibile şi lucrări punctuale de aducere la starea inițială/reabilitare infrastructură în zona delimitării pistelor pentru biciclete de partea carosabilă/infrastructura pentru pietoni, însă în acest caz nu este eligibilă întreaga parte carosabilă a străzii. Ca regulă generală, construirea/ modernizarea/reabilitarea părţii carosabile a strazilor urbane este justificată de necesitatea îmbunătăţirii serviciului de transport public. |
|  | 57456/02.05.2017 | **FIP CONSULTING SRL** |  | 4.Este eligibil un proiect care presupune doar amenajarea de trotuare? | Cu respectarea tuturor condițiilor de eligibilitate din ghid, poate fi eligibil un asemenea proiect, însă acesta trebuie să se încadreze într-o abordare integrată privind încurajarea transferului modal către sistemele de transport public de călători și/sau către modurile nemotorizate de transport (a se vedea secţiunea 1.4 din ghid). |
|  | 57456/02.05.2017 | **FIP CONSULTING SRL** |  | 5.Este eligibil un proiect care presupune o investitie de reabilitare carosabil, demarata deja dar nefinalizata, impreuna cu o investitie de realizare piste de biciclete pe carosabilul respectiv, dar care este inca la faza de proiectare? Cu alte cuvinte, este eligibil un proiect integrat, in care o componenta este demarata deja, iar pentru cea de-a doua/treia componenta se vor depune documentatii la nivel ET+DALI? | Se acceptă ca în cadrul unei Cereri de finanţare să fie depuse două sau mai multe documentaţii tehnico-economice pentru obiecte de investiţii diferite, dar complementare ca activităţi, indiferent dacă pentru toate acestea execuţia fizică de lucrări a fost sau nu demarată la data depunerii cererii de finanţare, cu respectarea legislaţiei în domeniul achiziţiilor publice, mai ales în alegerea procedurilor de atribuire din prisma valorilor estimate.  Însă, în ceea ce priveşte situaţia descrisă, aceasta trebuie analizată din mai multe puncte de vedere ( a se vedea răspunsul la întrebarea nr. 3 transmisă prin aceeaşi adresă, criteriul 4.3.1.3, celelalte criterii de eligibilitate). |
|  | 57456/02.05.2017 | **FIP CONSULTING SRL** |  | 6.Va rugam sa includeti in cadrul mijloacelor de transport ecologice eligibile si achizitia de masini autonome de transport public (fara sofer), care sa fie destinate utilizarii persoanelor cu mobilitate redusa in zonele pietonale. | Propunerea nu este acceptată. Maşinile autonome de transport public (fără şofer), utilizate individual de către persoane cu mobilitate redusă, nu fac parte din categoria mijloacelor de transport public, conform Regulamentului (CE) nr. 1370/2007. |
|  | 57456/02.05.2017 | **FIP CONSULTING SRL** |  | 7.Va rugam sa includeti in cadrul mijloacelor de transport ecologice eligibile si achizitia de funiculare/lifturi urbane, destinate mobilitatii in zone cu diferente de nivel semnificative, pentru imbunatatirea mobilitatii persoanelor in varsta sau cu mobilitate redusa. | Funicularele/lifturi urbane nu fac parte din categoria mijloacelor de transport public, conform Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, însă lifturile pot fi eligibile cu precădere în cadrul activităţii *Construirea/modernizarea/extinderea de zone și trasee pietonale, inclusiv măsuri de reducere a traficului auto în anumite zone.* |
|  | 57456/02.05.2017 | **FIP CONSULTING SRL** |  | 8.Este considerat eligibil un proiect care presupune realizarea unei piste de biciclete langa carosabil, prin valorificarea spatiului aferent rigolei (sant)?  8.1 In cazul in care raspunsul este da, este eligibila cheltuiala cu amenajarea unei retele de canalizare pluviala? | Conform ghidului, activităţile de creare a pistelor pentru biciclete şi de amenajare a rețelei de canalizare pluvială sunt eligibile. |
|  | 57456/02.05.2017 | **FIP CONSULTING SRL** |  | 9.Sunt eligibile reabilitarile de poduri/pasaje amplasate pe strazi deservite de trasee de transport public (inclusiv trasee de tramvai), in cadrul unor proiecte integrate de mobilitate urbana?  Astfel de proiecte ar integra:  - Reabilitarea podurilor  - Amenajarea trotuarelor | Activitățile de reabilitare de poduri/pasaje deservite de trasee de transport public pot fi eligibile, cu respectarea tuturor condițiilor de eligibilitate din ghid (a se vedea inclusiv secțiunea 4.3.1.1, categoriile de activităţi A și C). |
|  | 57456/02.05.2017 | **FIP CONSULTING SRL** |  | 10. Realizarea unei zone pietonale trebuie sa nu conduca la cresteri de trafic rutier in alte zone – poate fi considerat eligibil un proiect de realizare a unei zone pietonale in conditiile in care, prin proiect, se obtin reduceri de CO2 la nivelul UAT, chiar daca traficul va fi directionat catre alte zone?  a. Va rugam sa includeti in cadrul proiectelor/actiunilor eligibile infiintarea de zone pietonale care vor conduce la obtinerea de reduceri de CO2 la nivelul UAT.  b. Va solicitam sa dati exemple de proiecte de amenajare de noi zone pietonale, prin pietonizarea unor artere in prezent circulate, care in urma proiectului, nu conduc la transferul traficului auto catre alte zone. | Ȋn cadrul versiunii finale a ghidului solicitantului a fost introdus modelul orientativ denumit Studiul de trafic.  Pentru a se dovedi faptul că prin implementarea activităților proiectului nu se vor înrăutăți problemele de trafic, se va stabili în mod corespunzător aria de studiu a proiectului, iar reducerea emisiilor de CO2 se va calcula la nivelul acesteia.  Nu sunt finanţate prin O.S 3.2 proiectele care conduc la creşterea emisiilor de CO2 la nivelul arealului de studiu al proiectului și/sau care conduc la înrăutățirea condițiilor de trafic din afara acestuia.  După cum, s-a menţionat în ghid, zonele pietonale trebuie să fie integrate cu alte activităţi (abordare integrată), astfel încât să se poate justifica faptul că la nivelul ariei de studiu a proiectului va avea loc o reducere a utilizării autoturismelor, o creştere a numărului pietonilor, precum şi în funcţie de celelalte tipuri de activităţi integrate, a pasagerilor şi/sau a biciliștilor, fără înrăutățirea condițiilor de trafic din afara acestuia. În caz contrar, se va considera că proiectul s-ar încadra în alt Obiectiv tematic (de ex. cel privind regererarea urbană) şi nu în Obiectivul tematic 4. |
|  | 57456/02.05.2017 | **FIP CONSULTING SRL** |  | 11.Parcarile de tip park&ride eligibile pot fi si subterane/supraterane sau doar terane? | În versiunea din consultare publică s-a menţionat faptul că parcarea de transfer de tip „park and ride” ar trebui să fie „de regulă, parcare terană”. Fără ca modalitatea de construire a acestui tip de parcare (parcare terană/supraterană/ subterană) să reprezinte o condiţie de eligibilitate, această observaţie atrage atenţia asupra faptului că aceste parcări trebuie să fie amenajate lângă stațiile capăt de linie de transport public, cele mai apropiate de limita administrativ-teritorială a oraşului/municipiului sau din localităţile din zona periurbană (dar care să deservească tot oraşul/municipiul), unde, de regulă nu există constrângeri cu privire la dimensiunea terenului necesar construcţiei parcării. |
|  | 57456/02.05.2017 | **FIP CONSULTING SRL** |  | 12. Este eligibila constructia unei noi autobaze (garaje, ateliere) pentru un operator, in cazul in care cladirile aflate in momentul de fata in operare sunt in stare de degradare avansata, astfel incat prin expertiza tehnica se propune daramarea si constructie noua a autobazei?  a. In cazul in care raspunsul este da, va rugam sa includeti in categoria cheltuielilor eligibile si lucrarile de demolare a actualelor constructii. | Se va vedea descrierea activității  6.*Construirea/modernizarea/ reabilitarea /extinderea depourilor/ autobazelor aferente transportului public local/zonal de călători, inclusiv infrastructura tehnică aferentă* ,din categoria A.  Cheltuielile cu demolările sunt incluse în *Sub-categoria 38* - *Cheltuieli pentru amenajarea terenului* (Anexa 3.2.6). |
|  | 57456/02.05.2017 | **FIP CONSULTING SRL** |  | 13. Limita cheltuieli eligibile – Conform Ghidului Solicitantului: cheltuielile cu activitatea de audit financiar extern pentru auditatea cheltuielilor aferente compensaţiei pentru obligaţia de serviciu public de transport de călători sunt plafonate la 20.000 lei/an. Va solicitam cresterea limitei la 130.000 lei/an – suma propusa fiind mult prea mica pentru a atrage companii de audit extern competente problematicii Regulamentului 1370/2007. | Cerinţa de prezentare anuală a raportului de audit privind o componentă a situaţiilor financiare (compensaţiile acordate operatorului) a fost eliminată din versiunea finală a ghidului. Doar dacă se solicită acest lucru de către AM sau de alte instituţii abilitate, solicitantul va prezenta acest raport de audit ( A se vedea Anexa 3.2.5). |
|  | 57456/02.05.2017 | **FIP CONSULTING SRL** |  | 14. Limita cheltuieli eligibile - Conform Ghidului Solicitantului: cheltuielile de promovare a obiectivului de investiţie/produsului/serviciului finanţat beneficiarului sunt plafonate la 20.000 lei/an. Va solicitam cresterea limitei la 5% din valoarea investitiei de baza, tinand cont de faptul ca prin interventiile propuse vor trebui intreprinse actiuni sustinute de comunicare si consultare publica, menite sa schimbe mentalitati de mobilitate – ori 3.000 euro nu sunt relevanti si suficienti. Bugetul aferent actiunii de promovare poate fi fundamentat de beneficiarii aplicanti in baza prezentarii unui Plan de Marketing & Comunicare prin care sa fie stabilite obiective, rezultate, detaliere actiuni propuse si justificate. | Limita maximă a acestor cheltuieli a fost stabilită la maximum 100.000 lei/proiect (a se vedea Anexa 3.2.6). |
|  | 57456/02.05.2017 | **FIP CONSULTING SRL** |  | 15. In cadrul sectiunii 5.4.1 Anexe obligatorii la depunerea cererii de finantare, punctul 4. “Documentele statutare ale operatorului de transport public, dacă este cazul” se solicita: “Licenţa emisă de autoritatea de reglementare competentă, conform art. 38, alin. (1), lit. c) din Legea 51/2006 republicată, cu modificările și completările ulterioare”. Va rugam sa eliminati aceasta prevedere in cazul UAT pentru care se doreste infiintarea de operatori municipali in cadrul proiectelor POR 3.2, tinand cont ca pentru licentierea ARR se solicita documentele de identificare ale mijloacelor de transport cu care se va opera, ori aceste mijloace de transport vor fi achizitionate prin proiect. Recomandam eventual solicitarea licentei ARR in termen de maxim 1 an de la semnarea contractului de finantare, similar solicitarii privind incheirea contractului de servicii publice conform Regulamentului CE 1370/2007. | Ȋn varianta finală a ghidului, acest documentul la care se face referire nu mai este solicitat în mod expres, însă, conform declaraţiei de angajament, beneficiarul trebuie să realizeze demersurile necesare pentru deținerea dreptului legal pentru a desfășura activitățile prevăzute în cadrul proiectului. |
|  | 57456/02.05.2017 | **FIP CONSULTING SRL** |  | 16. Va solicitam sa clarificati daca achizitia de autobuze ecologice este eligibila si in cazul in care acestea vor fi achizitionate prin proiect, dupa semnarea Contractului de Finantare, dar vor fi operate anterior incheierii contractului de servicii publice in conformitate cu prevederile Regulamentului CE 1370/2007. Mentionam ca un Contract de servicii publice poate fi incheiat cel mai repede la 1 an de la anuntul de intentie publicat in JOUE, ori Contractul de Finantare va fi incheiat mai repede, rezultand astfel o perioada in care este necesara operarea serviciului, fara a fi in perioada contractului CSP conform Regulamentului. | Autobuzele achiziţionate prin proiect vor fi utilizate doar după încheierea contractului de servicii publice în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, pentru a respecta regulile privind ajutorul de stat. |
|  | 57456/02.05.2017 | **FIP CONSULTING SRL** |  | 17. Va solicitam sa includeti in categoria cheltuielilor eligibile si documentatiile tehnico-economice necesare infiintarii operatorului de transport, precum si alinierii documentatiilor existente la cerintele Regulamentului CE 1370/2007, anume: Studiu de oportunitate privind delegarea serviciului si dezvoltarea serviciului de transport local, Regulamentul Serviciului, Caietul de Sarcini privind Serviciul, Elaborarea Contractului de Servicii Publice. | In conformitate cu Anexa 3.2.6, sunt eligibile Cheltuielile de consultanță și expertiză pentru delegarea gestiunii serviciului de transport public de călători , conform prevederilor Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 (sub-categoria 100). Cheltuielile pentru înfiinţarea operatorului nu sunt cheltuieli eligibile. |
|  | 57456/02.05.2017 | **FIP CONSULTING SRL** |  | 18. Va rugam sa includeti in categoria cheltuielilor eligibile realizarea documentatiei pentru obtinerea Avizului Consiliului Concurentei privind Contractul de Servicii Publice. | După cum s-a menţionat la punctul anterior, sunt eligibile Cheltuielile de consultanță și expertiză pentru delegarea gestiunii serviciului de transport public de călători, conform prevederilor Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, pentru elaborarea unor documente prevăzute de legislaţia aplicabilă în vigoare. La acest moment, pentru obţinerea acestui aviz nu există solicitări suplimentare în legea 51/2006 republicată cu modificările şi completările ulterioare. |
|  | 57456/02.05.2017 | **FIP CONSULTING SRL** |  | 19. Grila de evaluare Tehnico-Economica: va solicitam sa clarificati modul de evaluare/verificare a indeplinirii criteriului de evaluare 1.1, in sensul in care se va utiliza sau nu modelul de transport aferent Studiului de trafic/PMUD aferent proiectului vizat. | Acest criteriu se va evalua/verifica pe baza studiului de trafic și a documentației tehnico-economice. |
|  | 57456/02.05.2017 | **FIP CONSULTING SRL** |  | 20. Grila de evaluare Tehnico-Economica: va solicitam sa clarificati modul de evaluare/verificare a indeplinirii criteriului de evaluare 1.2, in sensul in care se va utiliza sau nu modelul de transport aferent Studiului de trafic/PMUD aferent proiectului vizat. | Acest criteriu se va evalua/verifica pe baza studiului de trafic și a documentației tehnico-economice. |
|  | 57456/02.05.2017 | **FIP CONSULTING SRL** |  | 21. Grila de evaluare Tehnico-Economica: va rugam sa dati exemple de actiuni eligibile care sa conduca la indeplinirea criteriului “2.c. Proiectul prevede măsuri de adaptare la schimbările climatice, prevenirea și gestionarea riscurilor, precum și rezistența în fața dezastrelor”.  a. Cum poate fi indeplinit acest criteriu in cazul unor proiecte care prevad construirea de trotuare sau piste de biciclete?  b. La ce dezastre trebuie proiectata infrastructura in cadrul proiectelor eligibile pe POR 3.2?  In cazul in care acest criteriu este dificil de aplicat orizontal tuturor tipurilor de proiecte eligibile pe POR 3.2, va solicitam renuntarea la acest criteriu. | Subcriteriile la care faceți referire sunt în conformitate cu prevederile art. 7 și 8 din Regulamentului (UE) nr. 1303/2013.  Ȋn secțiunea 16. *Principii orizontale*, Anexa 3.2.1. sunt prevăzute unele informaţii cu caracter general cu privire la modul de descriere/completare a acestor sub-criterii.  In versiunea actuala a ghidului, criteriul la care se face referire din Grila ETF a fost reformulat. |
|  | 03.05.2017 | **Asociaţia Oraşelor din România** |  | In interiorul unitatilor adminsitrativ-teritoriale se afla drumuri clasificate potrivit legislatiei in vigoare ca si drumuri de interes national, aflate in administrarea Ministerului Transporturilor prin Compania Nationala de Adminstrare a Infrastructurii Rutiere. La nivelul Planurilor de Mobilitate Urbana Durabila realizate s-a identificat ca si traseu pentru transportul in comun si aceste drumuri care nu ar putea fi reabilitate prin proiectul integrat. In acest context solicitam introducerea variantei ca pe perioada implementarii proiectului precum si a sustenabilitatii acestea sa fie trecute in administrarea localitatilor prin care trec prin promovarea unei hotarari de govern. | - Conform ghidului pentru Obiectivul specific 3.2, poate fi eligibilă doar **infrastructura rutieră cu statut de stradă urbană** (activităţile 10-categoria A şi 2 –categoria C).  - În OG 43/1997, art 21, alin. 2, se menţionează: „Sectoarele de drumuri naţionale, incluzând şi lucrările de artă, amenajările şi accesoriile aferente, situate în **intravilanul municipiilor** sunt în administrarea consiliilor locale respective.” Apreciem că modificarea acestei OG nu se poate realiza printr-o Hotărâre de Guvern, ci printr-un act normativ de nivel superior.  - Obiectivul specific 3.2 nu urmăreşte în principal reabilitarea infrastructurii rutiere, ci reducerea deplasărilor cu autoturismele, creşterea utilizării transportului public şi a modurilor nemotorizate de transport (pietonal şi cu bicicleta). |
|  | **03.05.2017** | **Asociaţia Oraşelor din România** |  | Actuala varianta de ghid aflata in dezbatere prevede doar asocierea in cadrul unei Asociatii de Dezvoltare Intercomunitara a doua localitati urbane (oras sau municipiu, exceptand municipiile resedintela de judet). In conditiile in care se doreste imbunatatirea transportului public si a mobilitatii locuitorilor in vederea reducerii emisiilor de CO2 si avand in vedere faptul ca sunt locuitori ai spatiului rural care vin sa isi rezolve diferite probleme in oras (eliberare de carti de identitate, acte notariale, participarea la cursuri, etc) consideram necesar sa fie permisa asocierea si dintre un oras sau municipiu cu comunele aflate la limita vecinatatii sale adminstrativ-teritoriale. In acest fel va fi intarit rolul orasului sau municipiului mic ca si centru zonal de dezvoltare zonala, permitand dezvoltarea unei infrastructuri de transport adecvate. | Este preluată în ghidul solicitarea cu privire la includerea UAT comuna ca şi partener eligibil în cadrul proiectelor finanţate prin Obiectivul specific 3.2. |
|  | 02.05.2017 | **ADR BI** | Preambul  Cele două apeluri de proiecte se lansează prin aplicația electronică MySMIS și sunt supuse acelorași condiții, cu excepția ratelor de cofinanțare aplicabile. | Avand in vedere faptul ca situatia Bucuresti Ilfov este diferita nu doar din perspectiva tipului de regiune ar trebui sa existe doua ghiduri diferite sau cel putin sa fie facute cuvenitele precizari la sectiunile unde exista diferente (minim conform observatiilor insusite de AM POR).  Aceasta diferenta ar trebui cu siguranta sa fie mai vizibila la Grilele de verificare atat eligibilitate cat si evaluare tehnica si financiara.  DIFERENTE semnificative:  - elaborarea PMUD BI- Bucuresti este unul din orasele cu PMUD elaborat cu sprijinul MDRAPFE, singurul cu finantare prin 3.2.  -restul beneficiarilor eligibili pe 3.2 sunt orase/municipii mici/medii (cu siguranta sub 100000 locuitori si cu siguranta si cu probleme complet diferite de ale unei metropole in privinta transportului public. De asemenea organizarea administrative este diferita ceea ce necesita o abordare diferita si din perspectiva eligibilitatii beneficiarilor | Considerăm că nu este necesară publicarea unui ghid al solicitantului pentru Obiectivul specific 3.2 dedicat regiunii București-Ilfov, întrucât condiţiile de eligibilitate sunt, în mare măsură, aceleaşi pentru toate regiunile de dezvoltare şi municipiile/ oraşele eligibile, iar acolo unde condițiile diferă, s-au menţionat în clar excepțiile referitoare la regiunea București-Ilfov (de ex.posibilitatea de includerea a Sectoarelor municipiului Bucureşti ca parteneri eligibili).  La nivelul POR, nu doar Regiunea de Dezvoltare București – Ilfov a beneficiat de sprijin pentru elaborarea PMUD, ci și cei 7 Poli de creștere, ale căror PMUD vor intra în etapa de verificare a conformităţii administrative şi a admisibilităţii în cadrul O.S. 4.1.  Ȋn elaborarea oricărui ghid al solicitantului punctul de plecare este conţinutul Programului Operaţional Regional, care în acest caz nu prezintă condiții distincte pentru Regiunea București – Ilfov în cadrul regiunilor aferente O.S. 3.2. De altfel, nu exista diferenţe notabile nici între O.S. 3.2 şi O.S. 4.1, mai ales după recenta modificare a POR.  La nivelul POR, solicitanții de finanțare beneficiază de un tratament egal în cadrul aceleiași Priorități de investiții. |
|  | 02.05.2017 | **ADR BI** | Punctul de plecare în identificarea acestor proiecte se regăsește în analiza efectuată, direcțiile de acţiune și măsurile propuse în planurile de mobilitate urbană durabilă (în continuare P.M.U.D.) ale respectivelor orașe/municipii/alte zone mai extinse, stabilite conform prevederilor legale.  P.M.U.D. reprezintă o strategie sectorială de transport, care analizează în principal impactul scenariilor de transport, constituite din pachete integrate de proiecte finanțabile din diverse surse, iar în ceea ce privește proiectele individuale, P.M.U.D. conține, de regulă, doar o analiză preliminară a acestora („screening”). Având în vedere acest lucru, impactul proiectelor individuale din P.M.U.D asupra reducerii de echivalent CO2, va fi detaliat în cadrul unor studii de analiză a traficului/circulaţiei realizate la nivelul ariei de influență a proiectului. **Desigur, studiile de analiză a traficului/circulaţiei se vor dezvolta având la bază prognozele, analizele, datele etc. din planul de mobilitate urbană durabilă (inclusiv modelul de transport)**. Aceste aspecte vor fi detaliate în cuprinsul secţiunilor următoare ale prezentului document și al anexelor la acesta.   * Nu sunt eligibile proiectele care conduc la creșterea traficului autoturismelor personale, **inclusiv în alte zone decât în cea de influenţă a proiectului**;   Proiectele propuse pentru finanțare în cadrul Obiectivului Specific 3.2, ce vizează activitățile eligibile enumerate mai sus, trebuie să fie justificate în cadrul Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă (P.M.U.D.)[[2]](#footnote-2) și să se regăsească în scenariul optim selectat al acestora.  “**O activitate orizontală**, care trebuie asociată în mod obligatoriu unei/unor activități eligibile, după caz, din categoriile de activităţi A, B, C, este reprezentă de: **elaborarea planurilor de mobilitate urbană durabilă**, în care sunt fundamentate inclusiv proiectele/activităţile propuse la finanțare, prin Prioritatea de investiții 4e, O.S. 3.2 din POR 2014 – 2020. “  Proiectele individuale propuse la finanțare prin Obiectivul specific 3.2 trebuie să fie justificate în cadrul P.M.U.D. aferent orașului/municipiului/zonei de studiu ce include respectivul oraș/municipiu (de ex. să se identifice în cadrul P.M.U.D. problema căreia i se adresează proiectul, impactul preliminar al proiectului din punct de vedere al mobilității și al reducerii de echivalent CO2 din traficul rutier motorizat, să se asigure complementaritatea proiectului cu alte proiecte din cadrul scenariul optim selectat, etc.) și să se regăsească în cadrul scenariului optim/planului de acțiune al P.M.U.D.  “Pentru acest tip de proiecte pilot de introducere a transportului public urban, numărul autobuzelor achiziționate și capacitatea acestora vor trebui să fie corelate cu cererea de călătorii rezultate **din Planul de Mobilitate Urbană Durabilă și din studiul de analiză a traficului/circulaţiei aferent proiectului**, precum și cu capacitatea financiară a solicitantului de a susține serviciul de transport public de călători  Impactul activităţilor proiectului se demonstrează prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (analiză preliminară), studiul de trafic/circulaţie şi instrumentul de calculare a emisiilor GES din sectorul transporturilor.  (...) numărul autobuzelor achiziționate și capacitatea acestora vor trebui să fie corelate cu cererea de călătorii rezultate din Planul de Mobilitate Urbană Durabilă și din studiul de analiză a traficului/circulaţiei aferent proiectului, precum și cu capacitatea financiară a solicitantului de a susține serviciul de transport public de călători.  c.  Activitățile proiectului nu determină o scădere a traficului rutier motorizat din arealul de influență/zona de impact a proiectului SAU determină o scădere a traficului rutier motorizat din arealul de influență/zona de impact a proiectului, dar conduc în mod direct la creșterea traficul rutier motorizat **în alte zone ale oraşului/municipiului**  ( neindeplinirea acestui criteriu condce la respingerea proiectului ) | **Propunere:**  Propunem renuntarea la obligativitatea prezentarii studiului de trafic/ circulatie in scopul propus de ghid, in cazul Bucurestiului. Peste tot in cadrul ghidului referintele la studiul de trafic sa fie insotite de singtagma " daca este cazul " si la pag 4 trebuie precizat cand este cazul (acolo unde PMUD nu ofera datele necesare pt Instrumentul de calcul GES si/sau beneficiarul nu detine aceste date ).  Justificare:  Avand in vedere criteriile de eligibilitate prevazute in ghid cat si faptul ca PMUDBI contine analize ale traficului (motorizat si nemotorizat public si privat pe moduri de transport ( auto, transport public, transport de marfa, etc) precum si comportamentul de mobilitate al cetatenilor ( origine-destinatie, scopul calatoriei, timpi de deplasare, etc) pentru intreaga regiune BI, care justifica proiectele din lista de proiecte aferente scenariului optim propunem sa se renunte la obligativitatea exitentei studiului de trafic ca studiu de fundamentare a oportunitatii investitiei.  Conform ghidului solicitantului proiectele propuse la finantare din POR trebuie sa fie incluse in lista proiectelor scenariului optim si totodata sa nu conduca la cresterea traficului inclusiv in alte zone decat cea de influienta a proiectului. Astfel, se confirma faptul ca PMUD trebuie sa fie documentul care fundamenteaza necesitatea realizarii proiectului. Studiul de trafic sa se realizeze doar in situatiile in care nu exista date suficiente in PMUD pt utilizarea intrumentului de calcul pt emisiile GES sau aceste date nu pot fi furnizate si asumate de beneficiar.  Analizand prevederile ghidului PMUD este de fapt un studiu de trafic pt un oras in scopul incurajarii utilizarii transportului public si nemotorizat cat si reducerii de emisii de CO2, pt un set de proiecte ( scenariu optim ) care sunt complementare si care o parte vor fi finantate din POR.  Pentru utilizarea instrumentului GES ar trebui ca PMUD-urile sa poata oferi date deoarece intrumentul este utilizat conform ghidului pentru proiectele aferente scenariului optim ( proiecte fundamentate in PMUD).  Studiul de trafic va fi elaborat f probabil pe o Zona de infuienta identificata pt proiectul individual, iar acest lucru poate duce la rezultate contradictorii cu modelul de transport care este elaborat pentru municipiu si zona de influienta. | Observaţia nu este acceptată, deoarece este necesar să se stabileasa impactul activităţilor proiectului şi încadrarea acestuia în Obiectivul specific 3.2.  Studiile de trafic realizate în cadrul PMUD sunt realizate la nivel general/”macro” şi cuprind colectări de date realizate doar în anumite puncte de colectare/intersecţii, conform normelor metodologice și pe baza acestora, dar şi pe baza unor date statistice a fost modelat/dedus traficului la nivelul întregii zone de studiu din cadrul PMUD.  După cum se cunoaște, există diferenţe între traficul “modelat” şi cel real, “observat”, mai ales în locaţiile neacoperite de colectarea datelor de trafic din PMUD.  De asemenea, în PMUD sunt prezentate prognoze/rezultate în ceea ce privește scenariile de transport formate din pachete de proiecte, dar nu la nivel de proiect individual/ proiecte complementare din aceeași arie de studiu.  Pentru fiecare proiect rezultat din PMUD şi depus la finanţare în O.S. 3.2 trebuie justificată contribuţia acestuia la Obiectivul specific, respectiv în acest caz la creşterea utilizării transportului public şi/sau a modurilor nemotorizate, în detrimentul utilizării autoturismelor personale, precum şi la reducerea emisiilor de echivalent CO2. Din acest motiv este necesară realizarea unor studii de trafic, bazate pe tendințele generale/evoluțiile din PMUD, care să justifice impactul măsurilor/activităților propuse prin proiect, în ceea ce privește transferul unei părţi din cota modală a transportului individual către transportul public şi modurile nemotorizate de transport.  Unde este posibil, modelul de transport din PMUD poate fi calibrat cu datele colectate pentru studiul de trafic al proiectului, în vederea realizării prognozelor scenariului “cu proiect”.  Ȋn cadrul versiunii finale a ghidului solicitantului a fost introdus modelul orientativ denumit Studiul de trafic. |
|  | 02.05.2017 | **ADR BI** | * Pentru proiectele cu lucrări începute*  *(4.3.1 Criterii generale cu privire la eligibilitatea proiectului și a activităților )*  *d. Studiul de trafic/circulaţie este ulterior dezvoltat pe baza datelor suplimentare (față de P.M.U.D.) colectate din arealul de influență/zona de impact a proiectului, privind caracteristicile actuale și de perspectivă ale mobilităţii, prin efectuarea, după caz, a unor interviuri detaliate privind mobilitatea populaţiei, realizarea unor recensăminte de circulaţie, realizarea anchetelor privind originea/destinaţia deplasărilor în trafic, cu accent pe utilizarea/cererea de transport public și a modurilor ne-motorizate de transport (pietonal și cu bicicleta)* | Conform ghidului sunt eligibile si proiectele incepute (sectiunea 4.3.1 ), insa conform criteriilor din ETF ( si nu numai ), in special ale acelor criterii care conduc instant la respingerea proiectului este imposibil sa se obtina alt punctaj in afara de 0 pentru proiectele incepute si astfel proiectele respective sunt respinse automat.  De ex. Pt un proiect inceput exista documentatii tehnice si economice conform legislatiei in vigoare elaborate inainte sau in aceeasi perioada cu aprobarea PMUD si publicarea spre consultare a ghidului specific (prin care se cere obligatoriu ca datele din studiul de trafic sa fie dezvoltate pe baza celor din PMUD). In situatia in care un proiect inceput ar fi eligibil pentru finantare din PI 3.2 ar trebui sa se realizeze un al doi-lea studiu de trafic care sa respecte cerintele ghidului in aceasta situati exista riscul ca noul studiu sa modifice/ contrazica datele din PMUD.  Consideram ca obligativitatea existentei unui studiu de trafic care se realizeaza pentru o zona de infliuenta a proiectului dar care trebuie sa demonstreze ca nu conduce la cresterea traficului motorizat in zona de studiu a PMUD cat si obligativitatea ca studiul de trafic sa fie realizat ulterior PMUD si pe baza datelor PMUD sunt elemente care sustin propunerea noastra de a se renunta la obligativitatea studiului de trafic in scopul propus de ghid.  In cloncuzie pt proiectele incepute propunem sa se reformuleze criteriul ( in situatia in care nu se elimina cerinta sudiului de trafic ).  Un alt exemplu: Investitiile care sunt incepute nu vor fi eligibile pentru finantare din 3.2. POR intrucat acestea pot contine si activitati neeligibile ( care nu sunt definite in ghid ca eligibile ) ceea ce ar conduce la respingerea proiectului ca neeligibil.( Aspect analizat mai jos ). | Propunerea cu privire la studiul de trafic nu este acceptată, conform celor de mai jos:  -La fel ca în cazul tuturor ghidurilor specifice ale POR, condiţiile de eligibilitate sunt aceleaşi pentru proiecte cu lucrări începute şi pentru cele fără lucrări începute.  - Proiectele cu lucrări începute trebuie să facă parte din scenariul optim selectat **(“A face ceva”**) al PMUD (și nu din scenariul “A face minimum”).  - Studiile de trafic realizate la nivelul ariei de studiu a proiectului se vor baza pe tendințele generale/evoluțiile din PMUD (se va vedea răspunsul de la întrebarea anterioară).  - Se va avea în vedere faptul că în conformitate cu corespondența recentă purtată cu reprezentanții Consiliului Concurenței, a reieșit faptul că pentru activităţile privind sistemele de transport public local, care intră sub incidenţa ajutorului de stat (secțiunea 3.2.1 din ghid), **demararea lucrărilor** (de ex., a fost începută execuția lucrărilor de construcții sau a fost dată o comandă fermă de mijloace de transport/ echipamente) se va realiza doar după depunerea Cererilor de finanţare în My SMIS.  -Este posibilă includerea în proiect a unor activitati neeligibile, dar care să conducă la atingerea obiectivului proiectului (care este în concordanţă cu Obiectivul specific 3.2). |
|  | 02.05.2017 | **ADR BI** | *"P.M.U.D. reprezintă o strategie sectorială de transport, care analizează în principal impactul scenariilor de transport, constituite din pachete integrate de proiecte finanțabile din diverse surse, iar în ceea ce privește proiectele individuale...."*  *" vor fi finanțate acele activități care, printr-o abordare integrată, vor contribui în mod direct la reducerea emisiilor de dioxid de carbon și de alte gaze cu efect de seră (GES)"*  *41. Proiectul se regăsește prioritizat în cadrul scenariului optim selectat din P.M.U.D. aferent solicitantului?*  *Proiectele propuse pentru finanțare în cadrul Obiectivului Specific 3.2, ce vizează activitățile eligibile enumerate mai sus, trebuie să fie justificate în cadrul Planurilor de Mobilitate Urbană Durabilă (P.M.U.D.) și să se regăsească în scenariul optim selectat al acestora*  *Ȋncadarea în obiectivul specific 3.2*  *15. Proiectul şi activităţile sale se încadrează în Obiectivul Specific 3.2 al Priorității de investiții 4e din POR 2014-2020 şi în acţiunile specifice sprijinite (conform secțiunii 4.3.1 din Ghidul specific exceptând aspectele care sunt specificate ca fiind orientative, precum şi ale secţiunii 1.4)?*  *16. Activităţile proiectului/Cererii de finanţare sunt integrate şi vizează, în cazul proiectelor privind sistemele de transport public, minimum, infrastructura utilizată, mijloacele de transport şi componente/sisteme de managementul traficului? În cazul celorlalte activităţi , sunt respectate cerinţele privind complementarităţile din secţiunile 1.4 şi 4.3.1.1?*  *SAU*  *Activităţile proiectului/Cererii de finanţare sunt complementare cu activităţile altor proiecte propuse, conform secţiunilor 1.4 şi 4.3.1 din ghidul specific din cele trei tipuri, cu privire la sistemele de transport* *public?*  *SAU/ŞI*  *Este justificată adecvat??? de către solicitant absenţa unor activităţi complementare din cele trei tipuri, cu privire la sistemele de transport public?*  *17. Este justificată abordarea integrată a Cererii de finanţare cu alte proiecte, ce urmează a fi depuse/depuse deja la finanţare/în implementare din cadrul P.M.U.D.?* | Propunem a se renunta la criteriul de eligibilitate privind complementaritatea, in cazul regiunii BI.  Integrarea tuturor proiectelor din lista aferenta scenariului optim este asigurata la nivelul PMUD ( pt ca asa au fost elaborate PMUD, in conformitate cu cerintele de elaborare definite de MDRAPFE si de altfel solicitate prin norme).  Daca se doreste o abordare integrata atunci ar trebui sa existe posibilitatea ca sa fie finantate mai multe proiecte la pachet printr-o cerere de finantare (!).  Obligativitatea implementarii altor proiecte complementare indiferent de sursa de finantare pana la data finalizarii implementarii proiectului propus spre finantare din 3.2 poate crea riscul ca in regiunea BI sa nu avem proiecte fintate intrucat aceasta cerinta nu este fezabila. PMUD Buucresti, asumat si aprobat legal are planificat un interval de timp care exceed conditiilor stabilite prin ghid!  In opinia noastra singura solutie pentru a avea proiecte integrate finalizate simultan este de a permite si proiecte componente ale unei singure cereri de finantare si asta numai pentru anumite tipuri de proiecte (de stability in functie de prevederile concrete din PMUD Bucuresti, avand in vedere ca este AP pentru BUcuresti!)  Propunem sa se renunte la termenul " prioritizat " intrucat nicaieri in ghid nu este descrisa aceasta cerinta ci doar se descrie obligatia de a se ragasi in scenariul optim.  Propunem a se renunta la subcriteriile 16 si 17 ale criteriului VIII. | - Propunerea nu este acceptată deoarece, chiar dacă la nivel de scenariu optim din PMUD, pachetele de proiecte finanţabile din diverse surse de finanţare sunt integrate (cu termen până în 2030 şi cu o alocare estimativă totală care depășeste cu mult alocarea pentru O.S. 3.2, regiunea București-Ilfov), este necesară justificarea complementarităţii/ abordării integrate la nivelul Cererilor de finanţare depuse la finanţare prin intermediul Obiectivului specific 3.2 al POR, care au termen de finalizare la data de 31.12.2023.  -Ȋntr-o Cerere de finantare pot fi integrate mai multe activități complementare.  -Termenul inițial a fost prelungit astfel: *Proiectele în implementare/în evaluare /ce urmează a fi depuse la finanţare, complementare activităţilor Cererii de finanţare analizate, trebuie să fie finalizate până la finalul perioadei de implementare a POR 2014-2020, respectiv până la 31.12.20*23.  -Ghidul solicitantului este elaborat pe baza prevederilor Programul Operațional Regional 2014-2020, aprobat de Comisia Europeană. PMUD este un document strategic al solicitantului care oferă un cadru pentru identificarea şi prioritizarea ideilor de proiecte finanţabile prin intermediul programului, dar nu reprezintă un document de programare pe baza căruia să fie elaborat ghidul solicitantului.  Cerinţa cu privire la prioritizarea ideilor de proiecte se poate regăsi în art 16 din Ordinul 233/2016, (2) P.M.U.D. - componenta de nivel operaţional (corespunzătoare etapei II), 1. Cadrul pentru prioritizarea proiectelor pe termen scurt, mediu şi lung, **1.1 Cadrul de prioritizare.**  -Propunerea nu se acceptă, întrucât cerinţa cu privire la complementaritatea activităţilor se menţine. Criteriile la care se face referire sunt reformulate în varianta actuală de ghid. |
|  | 02.05.2017 | ADR BI | *În situaţia în care se justifică complementaritatea activităţilor Cererii de finanţare cu activităţile proiectelor ce urmează a fi propuse la finanţare din diverse surse, inclusiv din O.S. 3.2 şi 4.1 al POR 2014-2020, aceste proiecte trebuie să fie implementate până la finalul implementării Cererii de finanţare depuse (a se vedea clauzele specifice din Anexa 3.2.5.a).*  *SECȚIUNEA II - CONDIȚII SPECIFICE APLICABILE PRIORITATII DE INVESTIŢII 4E – OBIECTIV SPECIFIC 3.2, DIN CADRUL POR 2014-2020*  *Articolul 1- Alte obligații specifice beneficiarului*  *(5)Dacă este cazul, beneficiarul are obligația efectuării activităţilor complementare proiectului aferent prezentului Contract de finanţare, în caz contrar AM POR putând dispune rezilierea și recuperarea finanțării acordate în conformitate cu prevederile prezentului contract.* | Aceasta obligatie contractuala propunem a fi eliminata intrucat riscul de a nu se indeplini aceasta obligatie este foarte mare si nu totdeauna din vina beneficiarului. In final nu vor fi proiecte finantate prin DMI 3.2 POR 2014-2020.  Aceasta propunere sustine eliminarea obligativitatii demonstrarii abordarii integrate altfel decat prin existenta PMUD si/sau a unei cereri de finantare cu mai multe componente/ proiecte ( DALI ). | -Există posibilitatea ca beneficiarul să depună o Cerere de finanțare cu mai multe activități complementare, pentru a se preveni acest risc.  - Ȋn cazul proiectelor complementare, termenul inițial de finalizare a fost prelungit astfel: Proiectele în implementare/în evaluare /ce urmează a fi depuse la finanţare, complementare activităţilor Cererii de finanţare analizate, trebuie să fie finalizate până la finalul perioadei de implementare a POR 2014-2020, respectiv până la 31.12.2023. |
|  | 02.05.2017 |  | *1.5*  *a. Proiectul se încadrează în cerințele activităților sprijinite şi ale complementarităţilor menţionate în cadrul ghidului Obiectivului specific 3.2* | Dubleaza un criteriu CAE!!! Si nu este singurul criteriu de acest fel ( un ex de alt criteriu este ref la politica de parcari, etc )  Daca nu trece de CAE nuare rost criteriul in ETF deoarece daca proiectul trece de CAE si obtine 0pct in ETF la acest subcriteriu inseamna ca s-a gresit in CAE.  Propunerea noastra este aceea de a fi reformulat in CAE conform propunerilor noastre de mai sus SAU in contextul in care se accepta propunerea din sectiunea I referitoare la ETF, sa existe o sectiune a grilei ETF cu criterii de tip da/nu.  Cele doua grile CAE si ETF TREBUIE sa fie regandite astfel incat sa se ia o decizie asupra criteriilor care conduc la respingerea proiectului din ETF si care se regasesc si in CAE fie raman la ETF fie doar in CAE.  Anumite criterii de eligibilitate pot fi verificate in CAE intrucat informatia de verificat se gaseste ca atare intr-un document si atunci ar trebui sa ramana doar In CAE ( nu necesita o expertiza tehnica din partea evaluatorilor pentru verificarea acestora ). Propunem ca doar pentru acele criterii formulate in ghid ca si criterii de eligibilitate pentru care este necesara analiza unor documentatii tehnice ( necesiita o expertiza tehnica a evaluatorilor ) propunem sa existe o formulare adecvata in grila ETF ( criterii care pot fi notate 0 pct ). | - Îndeplinirea acestui criteriul trebuie analizată/verificată și de către expertul cu competențe în domeniul transportului. Criteriul a fost reformulat pentru a nu exista suprapuneri între etapele de verificare.  - Exista și alte criterii care se reiau, cel puţin partial, în grilele CAE și ETF întocmai pentru a fi verificate și de un expert independent cu competențe în domeniul respectiv (de ex. criteriile privind Temele orizontale). |
|  | 02.05.2017 | **ADR BI** | *XLIII. Avizul de la Comisia Tehnică de circulaţie*  *113. Este prezentat Avizul de la Comisia Tehnică de circulaţie a beneficiarului, în care se corfirmă că proiectul determină reducerea traficului rutier în arealul de influenţă şi nu determină creşterea traficului în alte zone ale municipiului?*  *Pag 63. Sectiunea 5.4.1. Anexele obligatorii la depunerea cererii de finanțare*  *33. Avizul de la Comisia Tehnică de circulaţie a beneficiarului;*  *În acest aviz se confirmă faptul că proiectul determină reducerea traficului rutier în arealul de influenţă vizat şi nu determină creşterea traficului în alte zone ale municipiului* | Avand in vedere faptul ca nu este in atributia Comisiei Tehnice de circulaţie a beneficiarului sa confirme prin Aviz că proiectul determină reducerea traficului rutier în arealul de influenţă şi nu determină creşterea traficului în alte zone ale municipiului propunem eliminarea acestui criteriu. | Propunerea este acceptată în versiunea publicată a ghidului. |
|  | 02.05.2017 | **ADR BI** | ***Atenție!***  *Pentru clarificare, enumerăm o serie de activități/proiecte neeligibile:*   * *Nu sunt eligibile proiectele care urmăresc, în principal, fluidizarea traficului autoturismelor personale/marfă și reducerea congestiei acestora;* * *Nu sunt eligibile activităţile/proiectele care nu fac parte dintr-o abordare integrată privind îmbunătăţirea transportului public, a modurilor nemotorizate de transport şi descurajarea utilizării autoturismelor personale;* * *Nu sunt eligibile proiecte ce cuprind activități de creare/modernizare/reabilitare a infrastructurii, incluzând poduri și pasaje, care vizează îmbunătățirea traficului autoturismelor personale;*   * Nu sunt eligibile proiectele care conduc la creșterea traficului autoturismelor personale, inclusiv în alte zone decât în cea de influenţă a proiectului;*  * Nu sunt eligibile proiectele care cuprind doar activități de construire/modernizare/ reabilitare a părții carosabile a străzilor urbane. Aceste activități trebuie să reprezinte doar activități auxiliare în cadrul proiectelor care urmăresc îmbunătățirea transportului public și nemotorizat;* | -Propunem a se renunta la acesata cerinta/ obligatie intrucat aceste aspecte au fost luate in calcul in PMUD, iar proiectul este justificat in PMUD.  Exista in CAE un criteriu de eligibilitate care se refera nu doar la zona de influienta a proiectului ci la tot orasul in ceea ce priveste obligatia ca investitia sa nu genereze cresterea traficului in alte zone ale orasului dar nu exista formulat un criteriu referitor la neeligibilitatea proiectelor care urmaresc in principal fluidizarea traficului.  Consideram ca formularea din ghid este mult prea vaga ( ce inseamna in principal?) pentru a se regasi ca si criteriu de eligibilitate.  In situatia in care exista proiecte incepute pentru care se doreste finantare din POR studiul de trafic posibil sa aibe formulat explicit si un astfel de obiectiv si atunci proiectul va fi respins desi nu este clar in baza a ce criteriu CAE.  Propunem a se reformula stfel: Nu sunt eligibile proiecte ce cuprind activități de creare/modernizare/reabilitare a infrastructurii, incluzând poduri și pasaje, care vizează EXCLUSIV îmbunătățirea traficului autoturismelor ( atentie ! pot exista si alte categorii de autoturisme cum ar fi autoturisme ale firmelor nu doar personale ). Mai mult, la pag 32 ( activitatea A11- " În cadrul acestei activităţi este eligibilă activitatea de construire/modernizare/reabilitare a podurilor şi a pasajelor supra şi subterane ce sunt parte a infrastructurii rutiere pe care vor fi stabilite, în mod obligatoriu, coridoare (trasee/benzi) dedicate transportului public urban de călători) nu se face referire exclusiv la transportul public in cazul infrastructurii rutiere.  Aceasta obligatie poate avea mai multe interpretari. De exemplu esteneeligibil un proiect care urmareste imbunatatirea infrastructurii ruiere in scopul imbunatatirii transportului public fara a avea si activitati de tipulconstruire/modernizare/ reabilitare a infrastructurii dedicate transportului nemotorizat, adica biciclete si pietoni din motiv ca exista, este modernizata deja sau chiar in perioada de garantie. Nu am inteles de ce este nevoie de aceasta limitare mai ales ca prin ghid se poate justifica caracterul " integrat" al unui proiect si cu complementaritatea cu investitii deja facute ( vezi pag6 si 43 ghid :" În caz că se consideră că nu este necesară integrarea tuturor celor trei tipuri de activităţi de mai sus (infrastructura/mijloace de transport public/managementul traficului) şi doar dacă este permis în descrierea activităţilor din secţiunea 1.4 şi din secţiunea 4.3.1, solicitantul va justifica în mod obligatoriu absenţa activităţilor complementare, atât din Cererea de finanţare, cât și din alte proiecte complementare propuse (de ex. în cazul în care lucrările de infrastructură din arealul proiectului au fost deja realizate"). | - Potrivit art. 15 alin. 3 din Normele metodologice aprobate prin Ordinul 233/2016:  (3) ***Planul de mobilitate urbana se adreseaza tuturor formelor de mobilitate si transport****, incluzând transportul public si privat, de marfa si pasageri, motorizat si nemotorizat, în miscare sau în staționare.*  Aşadar, PMUD nu se adresează doar transportului public şi modurilor nemotorizate de transport, ci, de exempu se adresează şi transportului privat, iar faptul că un proiect este inclus în PMUD nu semnifică implicit că acesta răspunde Obiectivului specific 3.2 din POR.  -Grila CAE a fost completată cu un astfel de criteriu.  - Atenţionările cu privire la proiectele/(sub)activităţile neeligibile au fost reformulate în versiunea finală a ghidului specific. |
|  | 02.05.2017 | **ADR BI** | *2.4. Valoarea minimă și maximă a unui proiect*  *Valoarea maxima eligibila -20 milioane euro pentru Municipiul București* | Propunem ca sa fie eliminat pragul maxim eligibil de 20 milioane, valoarea maxima eligibila propusa fiind de 50 mil euro. (sa nu fie proiect major cf Reg 1303/2013  Municipiul Bucuresti nu se poate compara cu celelalte orase eligibile pe P.I. 3.2. este net mai complex dpdv al traficului si transportului public decat celelalate orase eligibile de pe P.I 4.1 ( Dezvoltare urbana) este capitala tarii si face parte din regiunea mai dezvoltata.  De altfel, toate prevederile ghidului trebuie tratate separat pt regiunea Bucuresti - Ilfov din ffff multe motive .  De ex: Asa cum arata si legea 350/2001 actualizata la zi PMUD pentru orasul de rang 0 ( cu atat mai mult daca este luat in considerare si Ilfovul asa cum se intampla in PMUD BI ) abordarea este diferita fata de celelalte orase.  - nevoile si problemele Regiunii mai dezvoltate nu pot fi tratate similar cu nevoile si problemele oraselor pana in 100 000 locuitori .  Mai mult pentru a se asigura integrarea operatiunilor printr-o o cerere de finantare ar trebui sa fie posibil sa se finanteze pachete de proiecte . | Alocarea în cadrul apelului de proiecte (FEDR+BS) (mil. euro) pentru Regiunea BI, O.S. 3.2, este de 146,99 milioane euro.  Din prevederile POR, Axa prioritară 3, rezultă că la finalul anului 2023 se aşteaptă să fie implementate 4 proiecte în cadrul regiunii BI pentru Obiectivul specific 3.2 (indicator de realizare).  Prin raportare la alocarea regiunii şi la valoarea indicatorului de realizare amintit, valoarea maximă eligibilă solicitată pentru un singur proiect este prea mare.  Astfel, valoarea maximă eligibilă a fost mărită la 40.000.000 euro pentru o singură cerere de finanţare din apelul de proiecte dedicat regiunii BI, iar celelalte proiecte din acest apel vor avea valoarea maximă eligibilă de 20.000.000 euro.  Problematica intensității mobilității cotidiene va fi avuta în vedere la nivelul documentațiilor elaborate pentru fiecare Cerere de finantare în parte, dar nu poate fi surprinsă la nivel de ghid pentru O.S. 3.2., acest document stabilind condițiile/regulile generale de finanțarea a proiectelor. |
|  | 02.05.2017 | **ADR BI** | *Sectiunea 4.3.1. Eligibilitatea proiectului*  *A.5. Construirea/modernizarea /reabilitarea /extinderea traseelor de transport public electric*  *Proiectele vor include măsuri pentru asigurarea priorităţii tramvaielor în trafic, pentru evitarea blocării căii de rulare prin folosirea acesteia de către traficul autoturismelor personale.*  *Atenție! De regulă, calea de rulare a tramvaiului trebuie separată fizic de traficul auto (de exemplu printr-o diferenţă de nivel), cu excepţia unor zone izolate unde traseul poate fi folosit în comun cu traficul auto din motive operaţionale clare (de exemplu intersecţii, gâtuiri punctuale), iar în asemenea cazuri tramvaiul va trebui să aibă prioritate.* | Propunem sa se reformuleze aceasta conditie  intrucat traseul unei linii de tramvai poate fi in anumite zone de-a lungul unor strazi cu o banda sau doua benzi pe sens. Un exemplu de reformulare ai fi urmatorul text “ cu exceptia unor zone unde traseul poate fi folosit în comun cu traficul auto din motive operaţionale clare (de exemplu intersecţii, gâtuiri punctuale, strazi cu o banda sau 2 benzi pe sens), iar în asemenea cazuri tramvaiul va trebui să aibă prioritate. | Condiţia a fost reformulată având în vedere această propunere. |
|  | 02.05.2017 | **ADR BI** | *Ȋn cadrul fiecărei Cereri de Finanțare se vor menţiona rezultatele aşteptate în corelare cu activităţile propuse prin proiect.*  *Rezultatele așteptate în funcţie de activităţile proiectului vor fi completate în cererea de finanţare din MySMIS (Secțiunea Rezultatele aşteptate).*  *Valorile preconizate trebuie să fie realiste, realizabile și măsurabile.*  *NOTĂ(\*): Nu se accepta identificarea și cuantificarea în cadrul cererii de finanțare a altor indicatori în afara celor menționați în cadrul secțiunii 1.5 și nici a altor rezultate aşteptate decât cele menţionate în secţiunea 1.6 din prezentul Ghid.* | Propunem a se renunta la obligatia ca proiectul sa contina doar activitati eligibile. In situatia in care sunt prevazute in proiect si activitati neeligibile nu vedem vre-un motiv ca acesta sa fie respins ca neeligibil atata timp cat contine si rezultatele prestabilite prin ghid. | Există posibilitatea ca un proiect să conţină inclusiv activităţi ne-eligibile (implicit cheltuieli neeligibile), însă care să conducă la atingerea Obiectivului specific 4.1 şi al proiectului. |
|  | 02.05.2017 | **ADR BI** | *Beneficiarii proiectelor depuse în cadrul apelurilor aferente Obiectivului specific 3.2 pot fi:*  * Unitățile administrativ-teritoriale orașe/municipii, definite conform Legii nr. 215/2001 a administraţiei publice locale, cu modificările şi completările ulterioare și constituite potrivit Legii nr. 2/1968 privind organizarea administrativă a teritoriului României, republicată, cu excepția municipiilor reședință de județ, eligibile în cadrul axei prioritare 4 – „Sprijinirea dezvoltării urbane durabile” și a orașelor/municipiilor din cadrul ADI „ITI Delta Dunării”, care vor beneficia de un apel de proiecte dedicat;*  * Parteneriatele dintre unitățile administrativ-teritoriale orașe/municipii care sunt eligibile în cadrul Priorității de Investiții 4e, O.S. 3.2, cu condiția ca, din punct de vedere teritorial, aceste unități administrativ-teritoriale să se învecineze și să dețină un P.M.U.D. comun (la nivel de arie de studiu).*  *Parteneriatele dintre o unitate administrativ-teritorială oraș/municipiu sau mai multe unități administrativ-teritoriale orașe/municipii eligibile în cadrul O.S. 3.2 (care îndeplinesc condiția de la punctul anterior cu privire la vecinătatea teritorială) și Unitatea administrativ-teritorială județul (din*  *administrativ-teritorială sectorul din Municipiul București (pentru apelul POR/2017/3/3.2/1/BI)*  *Se va avea în vedere faptul că în cazul proiectelor depuse de parteneriate dintre unități administrativ-teritoriale, pentru realizarea investițiilor comune în sistemele de transport public de călători, descrise mai sus, vor trebui respectate inclusiv condițiile art. 5, alin. (2), lit. b din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, respectiv va trebui probată existența unei Asociaţii de dezvoltare intercomunitară (ADI) având ca obiect serviciul de transport public zonal de călători, la data depunerii Cererii de finanţare sau cel târziu în etapa de pre-contractare. Ȋn mod evident, această Asociaţie de dezvoltare intercomunitară (ADI) va include UAT-urile din parteneriatul constituit în vederea depunerii și implementării acestor cereri de finanțare.* | Atentie! sectoarele municipiului Bucuresti nu sunt UAT.  Conform legii 2015/2001 actualizata ADI se realizeaza intre UAT si nu intre UAT si subunitati administrative ( asa cum sunt definitr de lege sectoarele ).  Pe scenariul parteneriat Municipiul Bucuresti si sectoare este obligatoriu ca cel tarziu la contractare sa existe ADI infiintat având ca obiect serviciul de transport public zonal de călători lucru imposibil de realizat.  Toate acestea sustin propunerea noastra ca regiunea BI sa fie tratata separat in acest ghid.  -Mai mult, consideram important a se renunta in cazul BI cel putin la limitarea solicitantilor eligibili din simplul motiv ca infrastructura rutiera poate fi in administrarea sectoarelor, a municipilui, a administratiei strazilor, etc (asa cum am precizat si in sectiunea I) | Cerinţa din ghid şi condițiile art. 5, alin. (2), lit. b din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 **nu se referă** la o asemenea situaţie, de creare a unei Asociaţii de dezvoltare intercomunitară (ADI) având ca obiect serviciul de transport public zonal de călători (definită prin Legea nr. 51/2006 republicată, cu modificările şi completările ulterioare), între Municipiul Bucureşti şi Sectoarele acestuia. După cum s-a menţionat, sectorul este o subdiviziune administrativ-teritorială a Municipiului Bucureşti.  În schimb, Municipiul Bucureşti cu judeţul Ilfov, cu UAT din judetul Ilfov, poate înfiinţa o ADI având ca obiect serviciul de transport public zonal de călători.  -La momentul publicării în consultare publică a ghidului, în POR pentru O.S. 3.2, inclusiv pentru Regiunea Bucuresti-Ilfov, exista doar un singur tip de solicitant şi anume *Localitatea urbană (posibil în parteneriat cu operatorul de transport).*  La acest moment, urmare a modificării POR a fost extinsă lista solicitanţilor eligibili. |
|  | 02.05.2017 | **ADR BI** | *Proiectele depuse în parteneriat vor putea viza doar următoarele activităţi: construirea/ modernizarea/ extinderea pistelor/traseelor pentru bicicliști, construirea/modernizarea/ reabilitarea/extinderea traseelor de transport public electric (tramvai), achiziţia de tramvaie/autobuze, în condiţiile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 (a se vedea şi secţiunea 3.2. Aplicarea regulilor privind ajutorul de stat), precum şi alte tipuri de investiţii complementare acestora (ce sunt detaliate în secţiunea 4.3.1 din prezentul ghid).*  *Însă, pe teritoriul satelor aparţinătoare oraşelor/municipiilor se pot realiza doar anumite tipuri de investiții, cum ar fi: staţii de transport public de călători, amplasarea depourilor, piste de biciclete, ca parte a unui proiect dedicat în principal localităţii urbane, pentru îmbunătățirea mobilităţii şi reducerea de echivalent CO2 din transportul rutier motorizat în zonele urbane.*  *Proiectele depuse în parteneriat vor putea viza doar anumite tipuri de activităţi, conform secţiunii 2.6 din prezentul ghid.* | Propunem renuntarea la aceasta limitare a tipurilor de proiecte ce se pot realiza in parteneriat dar si pe teritoriul satelor apartinatoare (termenul de sat apartinator nu mai are insa continut la acest moment, nefiind reglementat de L 215/2001) | -S-a renunţat la limitarea proiectelor realizate în parteneriat între oraşe/municipii.  Deoarece O.S 3.2 se adresează în principal localităților urbane s-au menţinut unele limitari cu privire la localităţile rurale, pentru a evita o eventuală suprapunere cu investițiile finanțate prin PNDR.  -Satul aparținător este reglementat de *Legea 351/2001 privind aprobarea Planului de amenajare a teritoriului national*. |
|  | 02.05.2017 | **ADR BI** | *Atenţie! Sistemele de transport public sau componentele acestora realizate/modernizate în comun în cadrul unei asociaţii de dezvoltare intercomunitară având ca obiect serviciul de transport public zonal de călători prin proiecte de investiţii finanţate prin O.S. 3.2 aparţin patrimoniului unităţilor administrativ-teritoriale membre ce reprezintă solicitanţii de finanţare .* | Nu se aplica sectoarelor Bucurestiului, de reformulate in mod individualizat la situatia BI | Asociaţiile de dezvoltare comunitară având ca scop serviciile comunitare de utilităţi publice sunt tratate în Legea 51/2006, HG 855/2008. După cum s-a menţionat anterior, sectoarele sunt subdiviziuni administrativ-teritoriale şi nu intră sub incidenţa prevederii. Prevederea la care faceți referire este preluată din Legea 51/2006 republicată, cu modificările şi completările ulterioare. |
|  | 02.05.2017 | **ADR BI** |  | Mentionam ca enumererea limitativa de sub-activitati si activitati complementare /orizontale poate rezulta in lipsa totala de proiecte eligibile (atat timp cat nu e insotita de posibilitatea preluarii activitatilor neeligibile definite intr-un proiect sub forma de cheltuieli neeligibile) | - Este posibilă includerea în proiect a unor activitati neeligibile, dar care să conducă la atingerea obiectivului proiectului (care este în concordanţă cu Obiectivul specific 3.2). |
|  | 02.05.2017 | **ADR BI** | *Atenție! Această activitate trebuie văzută doar ca o activitate auxiliară altor activităţi din Prioritatea de investiţii 4e, Obiectivul specific 3.2. Dacă această activitate nu este parte a unei Cereri de finanţare cu o abordare integrată privind (re)organizarea mobilităţii urbane, atunci activitatea devine ne-eligibilă* | " Dacă această activitate nu este parte a unei Cereri de finanţare cu o abordare integrată privind (re)organizarea mobilităţii urbane, atunci activitatea devine ne-eligibilă prin această prioritate de investiţii."  Toate proiectele propuse spre finantare fac parte dintr-o abordare integrata deoarece fac parte din PMUD si toate proiectele din PMUD vizeaza (re )organizarea mobilitatii urbane in scopul reducerii emisiilor de CO2 consideram suficient ca proiectul/ activitatea sa fie identificata in scenariul optim. | -S-a urmărit clarificarea faptului că nu vor fi finanțate proiectele care propun ca activitate principal sau unică, plantarea de arbori și înierbări. |
|  | 02.05.2017 | **ADR BI** | *ADMISIBILITATE PMUD*  *Dacă este cazul, sunt anexate inclusiv următoarele hotărâri de aprobare a P.M.U.D:*  *-Hotărârea Consiliului Județean București*  *Componenta strategica*  *3. Model de transport (diferă în complexitate în funcție de rangul orașului)* | Hotărârea Consiliului Județean/ Consiliului General al Municipiului București  Ar putea fi formulat un criteriu in ETF ref la simularea proiectului in modelul de transport. | -Cerinţa se bazează pe art. 15 alin. 7 din Normele metodologice aprobate prin Ordinul MDRAP 233/2016.  -In grila ETF exista criterii referitoare la prognozele scenariului cu proiect, precum şi criterii cu privire la corelarea prognozelor cu ipotezele din PMUD. |
|  | 02.05.2017 | **ADR BI** | *a. Activitățile proiectului determină o scădere a emisiilor de echivalent CO2 din arealul de influență/zona de impact a proiectului ≥ 5% și nu conduc la creșterea emisiilor de echivalent CO2 provenite de la traficul rutier motorizat în alte zone ale oraşului/municipiului ( 7 p )*  *c. Activitățile proiectului determină o scădere a emisiilorde echivalent CO2 < 1% din arealul de influență/zona de impact a proiectului SAU determină o scădere a emisiilor de echivalent CO2 din arealul de influență/zona de impact a proiectului ≥ 1%, dar conduc în mod direct la creșterea emisiilor de echivalent CO2 provenite de la traficul rutier motorizat în alte zone ale oraşului/municipiului ( proiectul va fi respins 0p )*  *4.3.1.7 ghid pag 42 : Proiectul contribuie la reducerea emisiilor de echivalent CO2 din arealul de influență al proiectului*  *Din compararea situațiilor „fără proiect” (Scenariul „A face minimum”) și cea „cu proiect” (Scenariul „A face ceva”) pentru anul următor finalizării implementarii proiectului va trebui să rezulte o scădere în ceea ce privește emisiile de echivalent CO2 din traficul rutier de minim 1%.*  *Această reducere a emisiilor de echivalent CO2 nu va determina o creștere a traficului în alte zone şi se va înregistra și pe perioada de durabilitate a contractului de finanțare aferent proiectului, faţă de scenariul „A face minimum”. Ȋndeplinirea acestui criteriu se va proba prin prezentarea* *calculelor realizate cu ajutorul Instrumentului pentru calcularea emisiilor echivalent GES din sectorul transporturilor (Anexa 3.2.4.b).* | Daca in ghid este formulat criteriu de eligibiltate atunci .....nu este clar scopul criteriului 1 in ETF.  Subcriteriul 1.1 c nu are rost atat timp cat in CAE exista un criteriu referitor la cresterea traficului rutier in alte zone decat cea de influienta a proiectului ( consideram ca acest criteriu CAE a fost introdus tocmai in scopul asigurarii ca nu vor creste emisiile de CO2 in alte zone ale orasului/ municipiului).  Avand in vedere principiile care au stat la baza elaborarii PMUD ( in cazul BI ne referim la ToR ) consideram ca toate aceste cerinte ref la abordarea integrata si reducerea CO2 pt tot orasul/municipiul sunt indeplinite. | Îndeplinirea acestui criteriul trebuie analizată/verificată și de către expertul cu competențe în domeniul transportului.  - Exista și alte criterii care se reiau, cel puţin partial, în grilele CAE și ETF întocmai pentru a fi analizate şi verificate și de un expert independent cu competențe în domeniul respectiv (de ex. criteriile privind Temele orizontale).  -După cum s-a menţionat şi la întrebările anterioare, în conformitate cu art. 125 alin. 3 lit. (a) din Regulamentul (UE) nr. 1303/2013, autorităţile de management au obligaţia să elaboreze și, după aprobare, să aplice proceduri de selecție **adecvate și criterii** care sigură faptul că **operațiunile (proiectele) contribuie la îndeplinirea obiectivelor specifice** (în cazul de faţă **„Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe planurile de mobilitate urbană durabilă”**) și a **rezultatelor** din cadrul priorității în cauză, iar în cadrul PMUD se regăsesc analize pentru pachete de proiecte din scenarii de transport. |
|  | 02.05.2017 | **ADR BI** | *Obs: Se vor compara pentru primul an de după implementarea proiectului: situația "fără proiect" (scenariul "A face minimum") cu situația "cu proiect" (Scenariul "A face ceva") din arealul de influență/zona de impact a proiectului. 1.1.a. Activitățile proiectului determină o scădere a emisiilor de echivalent CO2 din arealul de influență/zona de impact a proiectului ≥ 5% și nu conduc la creșterea emisiilor de echivalent CO2 provenite de la traficul rutier motorizat în alte zone ale oraşului/municipiului*  *1.1.c. Activitățile proiectului determină o scădere a emisiilor de echivalent CO2 < 1% din arealul de influență/zona de impact a proiectului SAU determină o scădere a emisiilor de echivalent CO2 din arealul de influență/zona de impact a proiectului ≥ 1%, dar conduc în mod direct la creșterea emisiilor de echivalent CO2 provenite de la traficul rutier motorizat în alte zone ale oraşului/municipiului*  *Grila CAE*  *52. Din analizarea și compararea situației „fără proiect” cu situația „cu proiect” rezultă o reducere de 1% a emisiilor de echivalent CO2 în arealul de influență al proiectului pentru primul an de după implementarea proiectului?* | Avand in vedere obligativitatea mentionata in CAE privind reducerea de 1% a emisiilor de echivalent CO2 în arealul de influență al proiectului pentru primul an de implementare ( criteriul 52) propunem eliminarea din cadrul Grilei ETF a Criteriului 1.1.c „ Activitățile proiectului determină o scădere a emisiilor de echivalent CO2 < 1% din arealul de influență/zona de impact a proiectului “intrucat este redundant. Daca prin proiect nu se obtine o reducere de 1% a emisiilor de CO2, proiectul nu ar intruni conditiile de eligibilitate (CAE) .  De asemenea propunem eliminarea din cadrul ETF – criteriile 1.1. [a, b , c ] a mentiunii „ și nu conduc la creșterea emisiilor de echivalent CO2 provenite de la traficul rutier motorizat în alte zone ale oraşului/municipiului” intrucat pentru a se putea cuantifica aceasta cerinta, ar fi necesare informatii cantitative si calitative asupra situatiei initiale ( „a face minimim”) in afara arealului de influenta al proiectului precum si aceleasi informatii dupa implementarea proiectului in afara arealului de influenta al proiectului („a face ceva”), aceastea presupunand un alt studiu al carui „alte zone” nu sunt definite clar (nu se mentioneaza dimensiunea spatiala a „altor zone”, ex: cartier, sector, municipiu, regiune) | -Considerăm că îndeplinirea acestui criteriul trebuie analizată/verificată și de către expertul cu competențe în domeniul transportului. Criteriul a fost reformulat şi a fost eliminat pragul minim de 1%.  - În ceea ce priveşte aria de studiu a proiectului se vor vedea explicaţiile din modelul orientativ denumit Studiul de trafic. |
|  | 02.05.2017 | **ADR BI** | *Criteriul 45. Analiza situaţiei actuale şi al impactului estimat al măsurilor propuse prin prezentul proiect are la baza recensăminte de circulaţie/interviuri/anchete privind originea/destinaţia deplasărilor în trafic realizate pentru zona de impact a proiectului?*  *ETF*  *4.1. Calitatea si maturitatea proiectului*  *4.1. d. Studiul de trafic/circulaţie este ulterior dezvoltat pe baza datelor suplimentare (față de P.M.U.D.) colectate din arealul de influență/zona de impact a proiectului, privind caracteristicile actuale și de perspectivă ale mobilităţii, prin efectuarea, după caz, a unor interviuri detaliate privind mobilitatea populaţiei, realizarea unor recensăminte de circulaţie, realizarea anchetelor privind originea/destinaţia deplasărilor în trafic, cu accent pe utilizarea/cererea de transport public și a modurilor ne-motorizate de transport (pietonal și cu bicicleta)* | In opinia noastra acest criteriu este repetitiv, atat in CAE cat si ETF (punctare cu 0) neindeplinirea acestuia conduce la neeligibilitatea proiectului, | Îndeplinirea acestui criteriul trebuie analizată şi verificată și de către expertul cu competențe în domeniul transportului.  În versiunea finală a ghidului, acest criteriu se verifică doar în etapa de ETF. Criteriul a fost reformulate (a se vedea Anexa 3.2.3). |
|  | 02.05.2017 | **ADR BI** | *ETF . Criteriul 4.2 Calitatea și conformitatea documentaţiei tehnico-economice* | Data fiind aborarea complexa a proiectelor, in opinia noastra unul din aspectele cele mai importante ale unui proiect implementabil si dus la bun sfarsit nu doar contractat este calitatea documentatiei tehnico-economice, motiv pentru care consideram ca ponderea punctajului oferit in ETF calitatii documentatiei tehnico economice este prea mic ca pondere (6 pct) raportat la 100 puncte. Propunem eliminarea unor criterii de eligibilitatea din ETF si pastrarea lor in CAE, iar punctajele respective sa fie atribuite calitatii tehnice.  In opinia noastra calitatea tehnica a unui proiect nu poate fi asigurata doar prin criterii care conduc la respingerea intregului prpoect, mai mult acest lucru garanteaza ca nu vor exista proiecte implementate . | A fost mărit punctajul pentru calitatea documentaţiilor tehnico-economice în grila ETF.  În acelaşi timp, având în vedere faptul că verificarea unor criterii de eligibilitate necesită cunoştinţe de specialitate, unele criterii de eligibilitate vor fi verificate de către experţi cu competenţe în domeniul transporturilor, în etapa de ETF. |
|  | 02.05.2017 | **ADR BI** | *ETF*  *1.5. Activități și măsuri sprijinite în cadrul proiectelor de investiții*  *a. Proiectul se încadrează în cerințele activităților sprijinite şi ale complementarităţilor menţionate în cadrul ghidului Obiectivului specific 3.2*  *ETF*  *3. Complementaritatea cu alte investiţii realizate din alte axe prioritare ale POR/priorităţi de investiţii*  *a. Proiectul este complementar/integrat (în ceea ce priveşte activităţile vizate) cu alte proiectele din cadrul priorităţii de investiţii 4e, Obiectivul Specific 3.2 şi 4.1 din POR 2014-2020 sau din alte surse de finanţare* | Consideram cele doua criterii repetitive, notarea ambelor criterii similare ca si continut conducand la respingerea proiectului. Solicitam eliminiarea unuia din acestea, si/sau detalierea / exemplificarea cazurilor care conduc la respingerea proiectelor in cazul criteriului 1.5.a | Primul criteriu se referă la complementaritatea activităţilor, iar celălalt la caracterul integrat al cererii de finanţare (a se vedea secţiunea 1.4). |
|  | 02.05.2017 | **ADR BI** | *ETF. 4.1. c.*  *Studiul de trafic/circulaţie pentru zona de impact a proiectului are ca punct de plecare analizele/prognozele/rezultatele/datele de intrare şi ieşire relevante, după caz, din P.M.U.D.* | Propunem eliminarea posibilitatii respingerii proiectului, in cazul in care se obtine 0 puncte la acest criteriu, intrucat in cazul PMUD, conform Ord 233-2016, PMUD colectarea datelor privind caracteristicile actuale ale mobilităţii pentru persoane şi marfă, inclusiv prin efectuarea interviurilor privind mobilitatea populaţiei (eşantion de minim 1% din numărul total al populaţiei zonei de studiu). In cazul in care datele de intrare de la nivelul PMUD nu sunt relevante pentru zona de impact a proiectului ( date de input) dat fiind gradul redus de reprezentativitate (minim 1%), acest fapt ar conduce la respingerea proiectelor. | Chiar daca există un “grad redus de reprezentativitate (minim 1%)” al datelor din PMUD, este obligatoriu să existe o justificare a proiectului în cadrul acestui plan (din punct de vedere al problemelor şi al priorităţilor adresate), precum şi o corelare a prognozelor din PMUD cu cele din studiul de trafic al proiectului. |
|  | 53059/19.04.2017 | **ADR Vest** |  | Se prevede obligativitatea depunerii Hotărârii de Guvern privind proprietatea publica asupra imobilului, cel mai târziu în termen maxim de 30 de zile calendaristice de la data primirii notificării privind demararea etapei precontractuale.  Avand in vedere lipsa parghiilor necesare asigurarii obtinerii Hotararii de Guvern modificate in termenul impus, s-a propus modificarea Ghidului specific, astfel incat sa fie suficienta depunerea Hotararii de Consiliu Local privind modificarea Hotararii de Guvern privind proprietatea publica asupra imobilului, fara obligativitatea depunerii Hotararii de Guvern. | Hotărârea Guvernului actualizată, publicată în Monitorul Oficial al României, privind proprietatea publică, poate fi prezentată cel târziu la 3 luni de la data intrării în vigoare a contractului de finanţare, în condiţiile menţionate în ghid. |
|  | 64668/15.05.2017 | **UAT Oraş Pucioasa** |  | Conform art. 5 alin 1 din Legea nr. 92/2007 a serviciilor de transport local cu modificarile si completarile ulterioare, transportul copiilor, elevilor si studentilor la si de la institutiile de invatamant, prin curse regulate speciale, tur-retu, e rute si cu programe de transport prestabilite sunt considerate servicii de transport prestabilite sunt considerate servicii de transport public local de persoane.  **Avand in vedere aceasta prevedere, va rugam sa specificati explicit in cadrul ghidului faptul ca mijloacele de transport electric rutier ce vor fi achizitionate pot fi utilizate si pentru acest tip de transport.** | -In cadrul ghidului specific nu se face trimitere la *Legea nr. 92/2007 a serviciilor de transport local cu modificările şi completările ulterioare*, deoarece aceasta nu este conformă cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 cu aplicabilitate directă în toate statele membre din 3 decembrie 2009. Conform POR 2014-2020 şi implicit conform ghidului solicitantului pentru O.S. 3.2 este necesar ca pentru anumite investiţii (a se vedea secţiunea 3.2.1 din ghid) să se prezinte unui contract de servicii publice conform cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.  Potrivit art. 2 lit a) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, *prin „transport public de călători” se înțelege serviciile de transport de călători care sunt de interes economic general și care sunt prestate către public în mod nediscriminatoriu și continuu.*  Prin O.S 3.2 se finanţează serviciul de transport public de călători, destinat tuturor potenţialilor utilizatori, în mod nediscriminatoriu şi nu activitatea de transport şcolar.  De asemenea se va avea în vedere Obiectivul specific urmărit şi anume *Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe planurile de mobilitate urbană durabilă*. |
|  | 64668/15.05.2017 | **UAT Oraş Pucioasa** |  | In cadrul Ghidului specific, sectiunea 1.6.2 Rezultatele asteptate in functie de activitatile proiectului se mentioneaza: Nu se accepta identificarea si cuantificarea in cadrul cererii de finantare a altor indicatori in afara celor mentionati in cadrul sectiunii 1.5.si nici a altor rezultate asteptate decat cele mentionate in sectiunea 1.6 din ghid.  Rezultatele mentionate in ghidul specific sunt obtinute numai in urma subactivitatilor privind executia de lucrari sau livrarea produselor achizitionate.  In aceste conditii, la majoritatea subactivitatilor nu vor putea fi evidentiate rezultatele directe obtinute, intrucat, de exemplu, o subactivitate privind „Achizitia de servicii de audit”, „Achizitia de servicii de informare si publicitate”sau prestarea serviciilor mai sus amintite nu conduc in niciun caz la rezultatele impuse, ci la altele. | În ghidul solicitantului, s-a facut mentiunea că rezultatele așteptate în funcţie de activităţile proiectului vor fi completate în cererea de finanţare din MySMIS în Secțiunea Rezultatele aşteptate şi nu în secţiunea Activități previzionate. |
|  | 64668/15.05.2017 | **UAT Oraş Pucioasa** |  | Conform art. 22 alin. 2 din Legea 92/2007, gestiunea serviciilor de utilitati publice se organizeaza si se realizeaza in urmatoarele modalitati:  a) Gestiunea directa;  b) Gestiunea delegata;  Conform art. 7 alin. 2 din REGULAMENTUL (CE) NR. 1370/2007 AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI din 23 octombrie 2007:  *Fiecare autoritate competentă ia măsurile necesare pentru a se asigura că, cu cel puțin un an înainte de lansarea invitației de participare la procedura competitivă de atribuire sau cu un an înainte de atribuirea directă, sunt publicate în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene cel puțin următoarele informații:*  *(a)numele și adresa autorității competente;*  *(b)tipul de atribuire vizat;*  *(c)serviciile și zonele potențial vizate de atribuirea respectivă.*  **Va rugam sa specificati expres in ghidul solicitantului daca se poate atribui in mod direct contractul de delegare a gestiunii, cu conditia publicarii anuntului mentionat mai sus, catre o societate comerciala licentiata, in care consiliul local al unitatii administrativ-teritoriale este actionar unic sau majoritar.** | În cadrul ghidului s-a făcut trimitere la Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 şi la Legea nr. 51/2006 republicată cu modificările şi completările ulterioare, în ceea ce priveşte cele două tipuri de gestiune prevăzute de legislaţie şi condiţiile care trebuie îndeplinite (a se vedea secţiunea 5.4.1, punctul 17).  În ceea ce priveşte forma de constituire şi acţionarii/asociaţii operatorului şi ai operatorului regional de transport public, se vor respecta prevederile art. 28 – *Gestiunea directă* din Legea nr. 51/2006 republicată, cu modificările şi completările ulterioare. În conformitate cu art. 28 de mai sus, alin. 21, lit a), în cazul operatorului, unitatea administrativ-teritorială poate fi **doar acţionar/asociat unic.** |
|  | 57429/02.0.5.2017 | **Asociaţia pentru Energia Hidrogenului din România** |  | Propunem ca in conformitate cu noua Lege 34/2017, in ghidul solicitantului sa se introduca ca eligibile si achizitionarea de automobile nepoluante care sa functioneze cu hidrogen cat si statii de incarcare cu hidrogen. | Sunt eligibile *Autobuzele hibride cu celule de combustibil pe bază de hidrogen/electricitate*, pecum și stațiile de alimentare aferente amplasate în depouri. |

1. [↑](#footnote-ref-1)
2. A se vedea şi POR 2014-2020, SFC martie 2016, p.129-130 [↑](#footnote-ref-2)