



Cofinanțat de
Uniunea Europeană



PROGRAMUL
REGIONAL VEST

Centralizator propuneri și observații

Intervenția Regională 4.1 – Mobilitate urbană sustenabilă

Nr. crt.	Propuneri și observații	Răspuns Autoritatea de Management Programul Regional Vest	Soluționare propunere
1.	Buna ziua! Referitor la "Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii pentru transportul nemotorizat: piste de cicliști, trasee pietonale generate exclusiv de investițiile în infrastructura de transport public sau transport alternativ nemotorizat;" - modernizarea trotuarelor adiacente pistelor de biciclete reprezinta cheltuieli eligibile? Multumesc!	În cadrul Ghidului solicitantului de finanțare (GSF), la Cap. 2.2 Eligibilitatea proiectului, Criteriul 2.2.1 sunt menționate următoarele: • în categoria de activități privind infrastructura pentru transport nemotorizat, sunt eligibile investițiile în dezvoltarea și modernizarea traseelor pietonale generate exclusiv de investițiile în infrastructura de transport public sau transport alternativ nemotorizat, ca de ex. piste de biciclete, etc.; • în categoria de activități neeligibile sunt incluse activitățile de construire/modernizare/extindere/reabilitare trasee pietonale care nu sunt generate de investițiile în infrastructura de transport public sau transport alternativ nemotorizat. Astfel, din cele prezentate anterior, rezultă că:	Solicitarea nu este preluată



ADRVEST

Autoritate de Management
pentru Programul Regional Vest

#dezvoltaminvest
www.adrvest.ro





Cofinanțat de
Uniunea Europeană



PROGRAMUL
REGIONAL VEST

- dacă un proiect propune cheltuieli de modernizare a trotuarelor ca parte integrantă dintr-o investiție în construirea/modernizarea/reabilitarea/extinderea infrastructurii de transport public sau transport nemotorizat, acestea sunt eligibile;
- dacă un proiect propune activitatea de modernizare a trotuarelor fără a ca aceasta să fie legată de o investiție în infrastructura de transport local sau de transport nemotorizat, cheltuielile cu această activitate sunt neeligibile;
- dacă un proiect propune doar activitatea de modernizare a trotuarelor, proiectul este neeligibil.

În concluzie, dacă trotuarele sunt modernizate ca urmare a construirii/modernizării/reabilitării pistelor de cicliști, cheltuielile generate sunt eligibile.

2. Buna ziua,
Referitor la Ghidul solicitantului publicat în consultare publică, pentru mobilitate urbană sustenabilă considerăm ca principală problemă este lipsa din categoria activităților eligibile cea de construire autobază. Sunt eligibile doar echipamente și dotări pentru întreținerea autobuzelor.
Pt fundamentare solicitare:

Obiectivul specific privind mobilitatea urbană prevăzut la articolul 3 alineatul (1) litera (b) punctul (viii) din Regulamentul UE 2021/1060, îl reprezintă promovarea mobilității urbane multimodale sustenabile, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon.

Astfel, prin PR Vest 2021-2027 s-au stabilit tipurile de activități eligibile care contribuie la atingerea acestui deziderat. Toate investițiile care vor fi finanțate trebuie să asigure realizarea unor infrastructuri de transport public

Solicitarea este preluată parțial



ADRVEST

Autoritate de Management
pentru Programul Regional Vest

#dezvoltaminvest
www.adrvest.ro





Realizarea autobazei este o investiție consistentă ca valoare și are rol deosebit de important în funcționarea unui sistem de transport public.

Prin eliminarea din categoria activităților eligibile se reduce semnificativ posibilitatea autorităților locale de a dezvolta servicii de transport public eficiente și atractive, în acord cu obiectivul POR Vest - componenta de mobilitate "Creșterea capacității, calității și atractivității transportului public de călători, precum și a modurilor de transport prietenoase cu mediul."

Municipiul Brad are ca obiectiv dezvoltarea transportului public local. Până în prezent a obținut finanțare prin PNRR - CL10 pentru achiziția de autobuze electrice și ITS pentru transportul public (e-ticketing). Complementar acestor investiții demarate, intenționează implementarea unui proiect integrat de dezvoltare a transportului public cu finanțare din POR 2021-2027. Pentru realizarea unui serviciu de transport public eficient și atractiv, pe lângă investițiile eligibile pentru componenta A din GSF sunt necesare următoarele investiții:

- construire autobaza, inclusiv clădire cu funcție administrativă
- construire spații de garare a autobuzelor

sau nemotorizat sau a unor mijloace de transport de tipul zero-emisii (carbon-free). Prioritate au investițiile care contribuie la îmbunătățirea calității aerului, reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, îmbunătățirea siguranței rutiere și eliminarea congestiei.

În logica intervențiilor priorității privind mobilitatea urbană sustenabilă, în strânsă legătură cu nevoile identificate, tipul de acțiune, grupul țintă și obiectivul specific ales, indicatorii care fac obiectul monitorizării performanțelor programului, sunt:

- lungimea liniilor de tramvai noi sau modernizate (RCO 55, RCO56);
- capacitatea materialului rulant (RCO 57);
- lungimea pistelor ciclabile (RCO58);
- numărul de puncte de realimentare/reîncărcare aferente infrastructurii pentru combustibili alternativi (RCO59);
- numărul de localități cu sisteme de transport digitalizate noi sau modernizate (RCO60);
- numărul anual de utilizatori ai transporturilor publice noi sau modernizate (RCR62, RCR63);
- numărul anual de utilizatori ai pistelor ciclabile (RCR65).





Menționam ca astfel de investiții sunt considerate eligibile pentru finanțare prin POR Centru 2021-2027, Prioritatea 4 - conform Ghid consultativ, pagina 29 (extras atașat prezentului mail).

Având în vedere nevoile locale, dar și realizarea obiectivului POR Vest - componenta de mobilitate "Creșterea capacității, calității și atractivității transportului public de călători, precum și a modurilor de transport prietenoase cu mediul", va rugăm să introduceți în lista activităților eligibile componenta A. Investiții privind sistemele de transport public local de călători și sistemele pentru transport alternativ nemotorizat și activitățile de modernizare/reabilitare/construire depouri, autobaze care deservește transportul public.

Aceștia sunt enumerați și definiți în cap. 1.3.1 Indicatorii proiectului care fac obiectul monitorizării performanțelor programului, din ghidul solicitantului de finanțare. Fiecărui tip de acțiune îi corespunde un indicator de realizare și un indicator de rezultat.

Din cele de mai sus rezultă:

- prin activitățile propuse în proiect, acesta trebuie să contribuie la îmbunătățirea calității aerului și reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră;
- rezultatul proiectelor finanțate în cadrul Priorității 4. O regiune cu mobilitate urbană sustenabilă trebuie să fie de tipul zero emisii;
- toate proiectele finanțate trebuie să contribuie la atingerea indicatorilor de monitorizare a programului.

Astfel, construirea unor depouri sau autobaze care să deservească transportul public nu sunt incluse în categoria activităților eligibile din următoarele motive:

- acest tip de activitate nu contribuie în mod nemijlocit la îmbunătățirea calității aerului și la reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră;
- construcțiile rezultate în urma implementării proiectului nu pot fi de tipul zero emisii;





Cofinanțat de
Uniunea Europeană



PROGRAMUL
REGIONAL VEST

- acestui tip de activitate nu îi corespunde niciunul din indicatorii de realizare sau de rezultat monitorizați în cadrul PR Vest 2021-2027.

Având în vedere cele de mai sus, precum și nevoile identificate în regiune, de modernizare/reabilitare a depourilor/autobazelor care deserveșc transportul public, inclusiv prin dotarea acestora cu echipamente, utilaje și instalații pentru întreținere și exploatare, activitățile de reabilitare/modernizare a depourilor/autobazelor pentru transportul public local, se vor include în categoria activităților eligibile de tipul măsurilor conexe.

Construirea depourilor/autobazelor este considerată în continuare activitate neeligibilă.

Formularea din ghidul solicitantului de finanțare se va modifica după cum urmează:

„Măsuri conexe de tipul: ...

iv. modernizarea/reabilitarea depourilor/autobazelor care deserveșc transportul public...

Nu sunt eligibile: ... g) activitățile: ... de construire depouri, autobaze care deserveșc transportul public..”.



ADRVEST

Autoritate de Management
pentru Programul Regional Vest

#dezvoltaminvest
www.adrvest.ro





3.	Ca urmare a analizei Ghidului Solicitantului pentru “Mobilitate Urbana Sustenabila”, finanțare asigurată prin Programul Regional VEST 2021 – 2027, vă solicităm completarea Ghidului Solicitantului pentru a rectifica ceea ce noi considerăm ca fiind o scăpare sau o eroare materială. Astfel din analiza realizată am constatat că din cadrul activităților eligibile sunt excluse în integralitate depourile/autobazele pentru autobuze. Având în vedere faptul că în momentul de față Ghidul Solicitantului se află în consultare publică solicităm includerea ca și activități eligibile depourile /autobazele pentru autobuze care pot avea în componență si elementul “Ride&Park”. Aceste activități sunt părți din INFRASTRUCTURA TEHNICO EDILITARĂ în cadrul sistemului de transport public și se impune includerea lor în cadrul cheltuielilor eligibile. Justificare: In principal, Legislația în vigoare definește INFRASTRUCTURA TEHNICO EDILITARA prin LEGEA 92 /2007 și LEGEA 51 /2006 astfel: SISTEMUL DE TRANSPORT PUBLIC ESTE DEFINIT PRIN DOUĂ COMPONENTE:	Referitor la depourile/autobazele pentru autobuze: a se vedea răspunsul de la punctul 2. Referitor la componenta de „Park&Ride”: În baza analizei regionale referitoare la potențialele investiții de tipul parcărilor „Park&Ride s-a constatat că nu există proiecte suficient de mature sau care să respecte principiile și condițiile acestei tipologii de parcuri, respectiv amplasarea cât mai aproape de limita orașului, trasee de transport public care să le deservească etc. În aceste condiții, Autoritatea de Management pentru PRV 2021-2027 a exclus din categoria activităților eligibile, activitatea de construire și modernizarea de parcuri “Park&Ride” prevăzută la criteriul 2.2.1 din GSF, categoria B, litera e). Astfel, în cadrul criteriului 2.2.1, se vor face următoarele modificări: - din categoria B de activități eligibile, se va elimina litera d); - la categoria „Nu sunt eligibile”, lit. g) Activitățile: ... pct. iii.: „de construire sau modernizare a parcărilor, inclusiv cele de tipul „Park&Ride”, indiferent de locul unde sunt amplasate acestea;”.	Solicitarea este preluată parțial
----	---	---	-----------------------------------





1. INFRASTRUCTURA TEHNICO EDILITARĂ

- Stații de calatori,
- Linii,
- Rețele,
- Copertine, autobaze, depouri, puncte de vânzare bilete,

2. MIJLOACE DE TRANSPORT PUBLIC

Prin legea de agrementare a activității operatorului de transport public, Legea 92/ 2007 definește autoritățile care reglementează activitatea de transport public: ARR-ANRSC, RAR, etc., autorități care obligă pentru agrementarea activităților de transport public desfășurate de către un operator, ca acesta să dispună pentru garare, întreținere , revizii si reparații.

Secundar, achiziția de mijloace de transport public prevăzute ca achiziții eligibile în cadrul ghidului de finanțare, odată realizată, va impune garanții de bună calitate și de exploatare la parametrii prevăzuți în cărțile tehnice, prin urmare se impune asigurarea unor condiții de garare, revizie si întrețineri periodice obligatorii. Ori, acest lucru nu este posibil fără a realiza un obiectiv depou/autobaza pentru garare, întreținere, revizii si reparații.





Cofinanțat de
Uniunea Europeană



PROGRAMUL
REGIONAL VEST

Terțiar, pentru creșterea mobilității urbane principalele măsuri și acțiunile aprobate la nivel European și Mondial conțin și obiectivul “Park & Ride”. Prin includerea acestui obiectiv, chiar făcând parte din obiectul depou/autobază autobuze aduce un plus major și asigură atingerea obiectivelor generale în cadrul mobilității urbane

Ca urmare a celor de mai sus vă solicităm să **includeți depourile/autobazele pentru autobuze care pot avea în componență și elementul “Ride&Park”** ca măsuri eligibile în cadrul Ghidului Solicitantului pentru **“Mobilitate Urbana Sustenabila”**, finanțare **PR VEST 2021 – 2027**.

4. **Referitor la - Partea I.** Informații pe scurt cu secțiunile: ce se finanțează, ce trebuie să urmărească proiectele, ce trebuie să ai în vedere, care sunt rezultatele urmărite, etc., va rugăm să aveți în vedere următoarele aspecte și/sau după caz să ne clarificați următoarele:

Referitor la secțiunea - Ce se finanțează - „Investiții privind sistemele de transport public local de călători și sistemele pentru transport alternativ nemotorizat: linii de tramvai și troleibuz,etc „, va rugăm să confirmați dacă potrivit PR Vest 2021-2027 și respectiv Ghidului pentru mobilitate urbana sustenabila investițiile și proiectele care au ca obiect liniile de troleibuz sunt proiecte eligibile la finanțare și totodată să ne

Conform GSF, în categoria A de activități eligibile sunt incluse investițiile privind sistemele de transport public local de călători, respectiv linii de tramvai și troleibuz. Având în vedere că prin PR Vest 2021-2027 se urmărește finanțarea unor proiecte care la finalul perioadei de implementare să fie operaționale, investițiile în sistemele de transport public cu troleibuzul vor include în categoria cheltuielilor eligibile toate elementele necesare pentru asigurarea funcționalității acestora: rețea de contact (stâlpi de rețea, linii de contact, puncte de transformare, stații de alimentare, rețele de alimentare cu energie electrică a rețelei de contact, stații de transport public etc.

Solicitarea este preluată





Cofinanțat de
Uniunea Europeană



PROGRAMUL
REGIONAL VEST

	exemplificati tipurile de investitii aferente sistemului de transport cu troleibuzul eligibile (de ex: stalpi, retea de contact/catenara, puncte de transformare, lucrari edilitare aferente – canalizatii tehnice cabluri, amenajare alveole, infrastructura rutiera dedicata – banda dedicata separata realizata prin conversia unei benzi utilizata de traficul general in banda dedicata transportului public, etc).	Referitor la infrastructura rutieră dedicată, respectiv bandă dedicată transportului public cu troleibuzul sau cu autobuze/microbuze pentru transportul urban curat, activitățile de realizare a acestui tip de infrastructură rutieră nu sunt eligibile în cadrul PR Vest 2021-2027. Aceste informații vor fi incluse în Ghidul solicitantului de finanțare.	
5.	Referitor la secțiunea - Ce se finanteaza - Investiții destinate reducerii emisiilor de CO2 în zona urbană, <u>integrate în cadrul celor menționate mai sus: sisteme inteligente de transport, e-ticketing, management de trafic, management al flotei, soluții de organizare a traficului, stații de transport public,...etc.</u> Avand in vedere ca domeniul ITS (sisteme inteligente de transport) este un domeniu foarte vast, ce include deja partial si o parte din cele enumerate de dumneavoastra dar si multe altele cum ar fi: navigație auto; sisteme de control al semnalelor de trafic; sisteme de management al traficului, sisteme de management al containerelor/flotelor de transport, sisteme VMS - semne cu mesaj variabil, recunoaștere automată a plăcuțelor de înmatriculare sau camere de viteză pentru monitorizarea aplicațiilor cum ar fi sistemele CCTV de securitate și sistemele automate de detectare a incidentelor sau a vehiculelor oprite, sisteme care	În conformitate cu PR Vest 2021-2027, obiectivul apelurilor de proiecte aferente Intervenției Regionale 4.1 Mobilitate urbană sustenabilă, este creșterea capacității, calității și atractivității transportului public de călători, precum și a modurilor de transport prietenoase cu mediul. Pentru a răspunde acestui obiectiv, toate investițiile finanțate trebuie să contribuie în mod direct la îmbunătățirea condițiilor transportului public și/sau a altor moduri de transport ecologice. Prin urmare, vor fi eligibile activitățile de dezvoltare a sistemelor inteligente de transport – incluse în categoria B de activități eligibile, conform criteriului 2.2.1 din GSF - care se adresează/sunt dedicate gestiunii calatorilor și a trafic managementului aferent transportului public, cu mențiunea că acestea nu pot constitui singurele activități propuse în cadrul unui proiect, un astfel de proiect fiind neeligibil. Acest tip de activități trebuie să fie integrate într-un proiect care propune investiții în transportul public sau transportul	Solicitarea nu este preluată



ADRVEST

Autoritate de Management
pentru Programul Regional Vest

#dezvoltaminvest
www.adrvest.ro





Cofinanțat de
Uniunea Europeană



PROGRAMUL
REGIONAL VEST

integrează date live și feedback din o serie de alte surse cum ar fi sistemele de îndrumare și informații pentru parcare, informații meteo, sisteme de degivrare a podurilor precum și foarte multe altele (radare, avertizari, etc) va rugăm să ne clarificați dacă există limitări în ceea ce privește eligibilitatea unor tipuri de investiții din sfera ITS sau nu.

Totodată având în vedere că problematica congestiei traficului și a ambuteiajelor în trafic care generează o creștere importantă a noxelor provenite din transportul individual, transportul public și cel de marfă, își poate găsi rezolvări favorabile prin „soluțiile privind organizarea traficului”, dorim să subliniem în mod deosebit faptul că terminologia specifică privind soluțiile de organizare a traficului presupune și se referă în primul rând la reproiectarea unor amenajări ale infrastructurii rutiere existente (reorganizarea intersecțiilor - inclusiv din perspectiva amenajării unor benzi dedicate de transport public și a prioritizării acestuia la traversare, reducerea virajelor conflictuale și sporirea siguranței în intersecție, reconfigurarea geometrică a intersecției – din giratorii, în intersecții clasice sau invers, înființarea sau reducerea unor benzi din zona strictă a intersecției, denivelarea intersecțiilor importante de tip arteră radială majoră – inel de circulație, denivelarea unor fluxuri de transport inclusiv transportul public care folosește același segment de

nemotorizat – categoria A de activități eligibile, conform criteriului 2.2.1 din GSF.

În ceea ce privește soluțiile de organizare a traficului, așa cum este menționat în GSF, și în concordanță cu cele mai sus menționate, sunt eligibile acele soluții care facilitează circulația eficientă a transportului public, inclusiv măsuri de siguranță rutieră. Intervențiile prin care se vor obține aceste rezultate sunt la latitudinea solicitantului de finanțare, cu condiția ca acestea să respecte cerințele din GSF. În funcție de tipologia și specificul proiectului pot fi activități eligibile reconfigurări stradale punctuale/locale, de amploare redusă, pentru integrarea în profilul stradal a unor intervenții specifice, cum ar fi stații de transport public.

Indicatorul de realizare aferent investițiilor în sisteme inteligente de transport este **RCO60 Orașe și localități cu sisteme de transport urban digitalizate noi sau modernizate**, definit astfel: „Numărul de municipii și orașe cu sisteme de transport urban digitalizate noi sau modernizate finanțate prin proiecte sprijinite. Indicatorul acoperă sistemele de transport public pentru călători. În scopul acestui indicator, modernizarea se referă la integrarea sistemelor de transport digitalizate, adoptarea noilor tehnologii și la alte schimbări semnificative pentru digitalizarea sistemului de transport urban. Întreținerea sau îmbunătățirile marginale sunt excluse.





Cofinanțat de
Uniunea Europeană



PROGRAMUL
REGIONAL VEST

infrastructura pentru creșterea fluentei transportului public, studii și proiecte de introducere a sensurilor unice, etc). Din această perspectivă vă rugăm să ne clarificați care sunt tipurile de intervenții/proiecte și categoriile de cheltuieli eligibile aferente. De ex. în Planul de Mobilitate pentru Polul de creștere Timisoara – există proiecte care adresează această componentă a „soluțiilor privind organizarea traficului” – de ex. proiectul „M5a – Optimizarea intersecțiilor pe principalele artere radiale”, proiect care ar avea un impact major asupra reducerii noxelor, a congestiei în trafic, creșterii siguranței rutiere și a fluidizării transportului public. Care sunt în special indicatorii de rezultat și de realizare în cazul unor proiecte/investiții de acest gen (ITS)? Precizăm că indicatorii specifici i-am regăsit în Ghid.

Indicatorul acoperă, de asemenea, sistemele inteligente de transport, definite ca sisteme în care tehnologiile informației și comunicațiilor sunt aplicate în domeniul transportului rutier, inclusiv infrastructură, vehicul și utilizatori, precum și în gestionarea traficului și gestionarea mobilității, precum și pentru interfața cu alte moduri de transport. A se vedea Directiva 2010/40/EU ca referință.” - a se vedea nota de subsol 6 de la pag. 7 din GSF.

6. Referitor la secțiunea – Ce trebuie să urmărească proiectele - Creșterea gradului de siguranță în trafic, în special pentru pietoni și bicicliști.

Referitor la „siguranța rutieră”, susținem accentul pus pe acest gen de măsuri foarte necesare având în vedere statistica privind accidentele rutiere la nivelul întregii țări, inclusiv includerea în indicatorii specifici a acestui gen de măsuri și ne dorim să ne sprijinim în vederea clarificării unor aspecte. Legislația română aplicabilă în care se regăsesc inclusiv Normative

Măsurile de siguranță rutieră reprezintă o consecință a investițiilor pentru încurajarea utilizării modurilor de transport cu emisii zero concomitent cu asigurarea unui mediu mai sigur pentru participanții la trafic.

Necesitatea și oportunitatea realizării unui obiectiv de investiții sunt stabilite și justificate de beneficiarul respectivei investiții, prin analizele și studiile de trafic efectuate, planul de mobilitate aprobat sau alte documente specifice și nu de către Autoritatea de Management pentru PR Vest 2021 - 2027.

Solicitarea nu este preluată





Cofinanțat de
Uniunea Europeană



PROGRAMUL
REGIONAL VEST

specifice elaborate sub coordonarea Companiei Nationale de Drumuri si Autostrazi (de ex. Catalog de masuri de siguranta circulatiei in localitatile liniare – ce prevede multe exemple de masuri aplicabile inclusiv in mediul urban preluate inclusiv din literatura de specialitate internationala si adaptate la normativele si STAS-urile romane, sau normativul AND 600 aferent amenajarii intersectiilor la nivel ce contine deasemenea inclusiv preluari de exemple de bune practici de la nivel international, etc) stabileste o serie de considerente, raspunderi si alte aspecte, existand conform legislatiei romane inclusiv procedura si notiunea legala de „audit de siguranta rutiera” care se desfasoara atat la etapa de proiectare cat si la darea in functiune a investitiei. Acest audit de siguranta rutiera este obligatoriu si deja de mai multi ani aplicat conform legislatiei pentru drumurile de o anumita importanta – de ex autostrazi si drumuri expres si nu exista restrictii legale in privinta preluarii acestei proceduri si la alte artere/drumuri/cai de comunicatii – de exemplu strazi urbane ci chiar este recomandat, iar avand in vedere situatia accidentelor din Romania poate ca autoritatile locale ar trebui chiar incurajate sa adopte modelul practicat deja la nivel national. Astfel va rugam sa ne clarificati urmatoarele:

Care sunt referintele/standardele/cerintele legale aplicabile in Romania sau alte cerinte clare, ne-

Astfel, solicitantii de finantare stabilesc cerintele pe care proiectele, de la faza de proiectare, până cel puțin la recepția finală, trebuie să le îndeplinească, în funcție de problemele și nevoile identificate și de rezultatele pe care aceștia doresc să le obțină. De asemenea, este responsabilitatea beneficiarilor, a proiectanților și a executanților lucrărilor să se asigure că proiectele respectă legislația europeană și națională aplicabilă, în vigoare la momentul respectiv, inclusiv în domeniul siguranței rutiere. Prin urmare, este decizia autorității publice locale și a proiectantului investiției de ce fel de elemente, dovezi, referințe etc. ține cont atunci când stabilește investițiile în elementele/măsurile de siguranță rutieră cu mențiunea că recomandăm luarea în considerare a estimărilor de trafic, recomandărilor din studiul de circulație, auditului de siguranță rutieră (dacă acesta există elaborat) și în conformitate cu reglementările tehnice în vigoare și cu avizele și acordurile obținute.

AM PR Vest verifică ca proiectele pentru care se solicită finanțare să respecte toate cerințele menționate și descrise în GSF.

În sprijinul solicitanților de finanțare, ADR Vest va pune la dispoziția acestora Anexa 20_Îndrumar de exemple de măsuri de siguranță rutieră, care va fi disponibilă la momentul publicării ghidului solicitantului de finanțare actualizat pentru o nouă rundă de consultare publică, în





Cofinanțat de
Uniunea Europeană



PROGRAMUL
REGIONAL VEST

	subiective/ne-interpretabile la care un obiectiv de investitii si binenteles o documentatie tehnica aferenta trebuie sa se raporteze din perspectiva includerii unor masuri de „siguranta rutiera”? Numarul de accidente de pe respectiva strada/artera? Cauza accidentelor? (este de retinut faptul ca nu intotdeauna cauza accidentelor este legata/ constituita de „neadecvarea” infrastructurii, foarte multe cauze fiind de alta natura). Statistica oficiala privind accidentele disponibila la nivelul structurilor de Politie judetene si municipale poate sa se constituie intr-un element/dovada care sa stea la baza analizelor/nevoilor de interventie? In cazul unei artere/strazi noi care sunt elementele ne-subiective/ne-interpretabile care trebuie luate in calcul?	cadrul căreia vor fi publicate toate anexele aferente GSF, cu mențiunea că aceasta va include exemple de măsuri de siguranță rutieră, nu elemente obligatoriu de introdus în proiecte. Măsurile de siguranță rutieră indicate în anexă nu vor fi limitative, lista exemplurilor nefiind exhaustivă, acestea se vor prevedea prin proiect în locurile și situațiile în care se impun, conform legislației aplicabile în vigoare.	
7.	<u>Va rugam sa luati in analiza sugestia</u> ca pentru proiectele de investitii din domeniul transporturilor/ infrastructurii de transport (linii de tramvai, linii de troleibuz, benzi dedicate, coridoare de mobilitate, etc.) si a mobilitatii, in acord inclusiv cu legislatia nationala privind proiectarea și realizarea strazilor în localitățile urbane ce stabileste inclusiv categoriile de drumuri (ex. Ordinul 49, etc), sa fie stabilita si solicitata prin Ghidul de finantare cerinta realizarii auditului de siguranta circulatiei atat la faza de proiectare si ulterior la faza de dare in functiune fie pentru investitiile ce afecteaza	Conform prevederilor art. 1 alin. (7) din Legea nr. 265/2008 privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră, evaluarea de impact asupra siguranței rutiere și auditul de siguranță rutieră se realizează pentru: autostrăzi, drumuri expres, drumuri internaționale „E”, drumuri naționale principale și drumuri naționale secundare. Având în vedere că legislația în domeniul siguranței rutiere nu prevede obligativitatea realizării auditului de siguranță rutieră pentru intervențiile la străzile urbane, indiferent de categoria acestora, ADR Vest, în calitate de finanțator, nu poate să impună	Solicitarea este preluată parțial



ADR VEST

Autoritate de Management
pentru Programul Regional Vest

#dezvoltaminvest
www.adrvest.ro





Cofinanțat de
Uniunea Europeană



PROGRAMUL
REGIONAL VEST

toate categoriile de strazi fie cel puțin pentru investițiile/proiectele ce afectează strazile urbane de categoriile I și II unde valorile de trafic sunt crescute, există de regulă și transport în comun și riscurile de siguranță rutieră sunt mult mai mari, iar pentru strazile de categoria III doar acolo unde prin investiție/proiect se propune realizarea/ coexistența infrastructurii destinate (dedicate sau nu) pentru minim 3 moduri de deplasare care pot conduce la conflicte și riscuri de siguranță circulației (de ex: rutier + cicilisti + pietonal). Bineînțeles că această propunere, susținută de legislația în materie aferentă auditului de siguranță rutieră poate fi aplicabilă inclusiv infrastructurii de transport de la nivel județean, însă aceasta este subiectul unei alte axe de finanțare/Ghid de finanțare.

realizarea acestui tip de studiu, cerință care ar exceda prevederilor legale.

Însă, conform prevederilor Ordinului nr. 403 din 7 aprilie 2017 și ale Legii nr. 50/1991, acestea sunt obligatorii atunci când investițiile vizează construirea unui drum public nou sau modificarea substanțială a unui drum public existent.

Având în vedere cele menționate mai sus, precum și faptul că legislația în domeniu nu interzice realizarea auditului de siguranță rutieră pentru alte categorii de drumuri publice decât cele enumerate la art. 1 alin. (5), lit. a)-e) din legea anterior menționată, beneficiarii investițiilor pot lua în considerare realizarea acestui tip de audit pentru fundamentarea investițiilor în infrastructura urbană de transport. Cheltuielile cu auditul de siguranță rutieră vor fi eligibile spre decontare în cadrul capitolului 3. Cheltuieli pentru proiectare și asistență tehnică, subcapitolul 3.1.3, din Devizul general, în condițiile în care beneficiarul va justifica necesitatea acestor cheltuieli printr-un document emis de către un specialist, cum ar fi un consultant specializat în realizare de proiecte tehnice pentru realizarea/reabilitarea drumurilor de circulație publică.

8. Pe parcursul Ghidului specific pentru Mobilitate se face mențiunea unei "anexe orientative" care ar cuprinde exemple de măsuri de siguranță circulației însă aceasta anexă nu este inclusă în materialul disponibil pentru

AM PRV are în vedere asigurarea unei perioade optime pentru pregătirea proiectelor de către solicitanții de finanțare, unul din motivele pentru care GSF fost lansat în consultare publică înainte de finalizarea elaborării tuturor

Solicitarea
nu este
preluată





consultare. Va rugam sa clarificati in ce masura aceasta anexa orientativa va fi disponibila in timp util pentru a fi consultata avand in vedere ca toate masurile din aceasta sfera trebuie incluse inca din etapa de proiectare-pregatitoare investitiei iar etapa de proiectare a unui obiectiv major de investitii dureaza de regula minim 10-12 luni, apoi avizare, aprobare in Consiliul Local, autorizare, etc. Va rugam sa clarificati care este/va fi relationarea si gradul de corelare a respectivelor masuri din acea anexa cu cerinte, impuneri si/sau prevederi din normativele sau STAS-urile romanesti avand in vedere ca daca un Beneficiar apeleaza la procedura legala a unui audit de siguranta rutiera – faza Proiect Tehnic, acest audit este obligatoriu sa se desfasoare tinand cont de normativele si STAS-urile aplicabile in vigoare in Romania.

Mai ales avand in vedere includerea acestor masuri in cadrul indicatorilor specifici avand unitatea de masura "numar", va rugam sa clarificati in ce masura prevederile respectivei anexe orientative privind masurile de siguranta rutiera sunt obligatorii a se regasi in proiectele de investitii, sau doar sunt recomandabil a se regasi in proiectele de investitii si in ce masura acest aspect contribuie si/sau impacteaza evaluarea proiectelor sau a eligibilitatii anumitor categorii de cheltuieli.

anexelor aferente fiind orientarea solicitanților eligibili referitor la activitățile eligibile și condițiile de accesare a finanțării. Anexa 20_Îndrumar de exemple de măsuri de siguranță rutieră va fi disponibilă la momentul publicării ghidului solicitantului de finanțare actualizat pentru o nouă rundă de consultare publică, în cadrul căreia vor fi publicate toate anexele aferente GSF, cu mențiunea că aceasta va include exemple de măsuri de siguranță rutieră, nu elemente obligatoriu de introdus în proiecte. Măsurile de siguranță rutieră indicate în anexă nu vor fi limitative, lista exemplurilor nefiind exhaustivă. Măsurile de siguranță rutieră se vor prevedea prin proiect în locurile și situațiile în care se impun, conform legislației aplicabile în vigoare.

În etapa de evaluare a cererilor de finanțare depuse se va verifica dacă proiectul include măsuri de siguranță rutieră, activitate obligatorie conform prevederilor din GSF. Acest aspect va fi verificat în baza criteriului 21 din Grila de evaluare și selecție a cererii de finanțare. Tipul măsurilor de siguranță rutieră, modul de realizare, amplasarea acestora nu fac obiectul evaluării în vederea selectării proiectului la finanțare. Solicitantul are obligația de a respecta legislația europeană și națională în vigoare, de a obține avizele și acordurile care se solicită prin Certificatul de Urbanism și de a obține Autorizația de construire.





**Cofinanțat de
Uniunea Europeană**



**PROGRAMUL
REGIONAL VEST**

9.	Suntem în acord cu dumneavoastră că pietonii sunt cel mai vulnerabil grup din perspectiva siguranței rutiere, totuși în general un proiect de infrastructură de transport (inclusiv cele aferente transportului public care pe buna dreptate sunt încurajate foarte puternic prin acest PR Vest 2021-2027 axa de Mobilitate urbană) încă din faza de proiectare propune măsuri multiple de siguranță rutieră adresate tuturor modurilor de transport așa cum este și firesc având în vedere că un accident rutier soldat cu victime sau răniți grav este un eveniment de nedorit indiferent de categoria din care face parte victima – pieton, automobilist, utilizator al transportului public, biciclist, motociclist, utilizator de scuter, etc. Din această perspectivă, vă rugăm să ne clarificați dacă în interpretarea dumneavoastră inclusiv în privința raportării indicatorului specific „măsuri de siguranță rutieră” formularea „în special pentru pietoni și bicicliști” este cumva restrictivă, sau respectiva anexă orientativă va conține covârșitor doar tipuri de măsuri de siguranță rutieră dedicate exclusiv acestor două categorii – pietoni și bicicliști?	În completarea celor de mai sus cu privire la măsurile de siguranță rutieră care vor fi incluse în proiecte, considerăm că formularea „în special pentru pietoni și bicicliști” nu este restrictivă, ci doar subliniază importanța acordată în cadrul PR Vest 2021-2027 investițiilor care încurajează o mobilitate urbană „curată” și pune accent pe recomandarea acestora ca măsuri prioritare, acolo unde este posibil, inclusiv prin creșterea gradului de siguranță în trafic pentru participanții cei mai vulnerabili și expuși la riscul de a fi implicați în accidente. Măsurile de siguranță rutieră din cadrul proiectelor finanțate se vor adresa tuturor participanților la trafic, în funcție de specificul proiectelor și de legislația aplicabilă, iar pentru cuantificarea indicatorului specific „Măsuri de siguranță rutieră” vor fi luate în calcul toate măsurile de acest tip, propuse.	Solicitarea nu este preluată
10.	Referitor la secțiunea – Ce trebuie să urmărească proiectele - „reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră” un deziderat capital al întregii axe de Mobilitate urbană sustenabilă și pe care trebuie să îl urmărească proiectele, vă rugăm să ne clarificați următoarele:	În cadrul PR Vest 2021-2027 au fost identificate principalele probleme cu care se confruntă orașele din perspectiva mobilității urbane, reprezentate de congestia, aglomerarea și poluarea zonelor urbane ca urmare a creșterii utilizării autoturismelor personale, a parcului de	Solicitarea nu este preluată.





Cofinanțat de
Uniunea Europeană



PROGRAMUL
REGIONAL VEST

Prin intermediul proiectelor ce adresează în special zona de infrastructură de transport (linii de tramvai, linii de troleibuz, coridoare de mobilitate, culoare piste de biciclete, etc), considerăm ca pentru evitarea unor interpretări absolut subiective este normală obligativitatea și necesitatea demonstrării „reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră” (inclusiv în POR 2014-2020 exista această cerință). Care trebuie să fie documentele/studiile/datele prin care această cerință trebuie demonstrată, calculul GES și studiul de trafic (ca în cazul POR 2014-2020)? Se păstrează instrumentele de calcul furnizate de Jaspers?

transport învechit și a neadaptării infrastructurii la nevoile actuale. Pentru a răspunde acestor probleme, s-a stabilit ca obiectiv pentru investițiile finanțate prin PR Vest 2021-2027, creșterea capacității, calității și atractivității transportului public de călători, precum și a modurilor de transport prietenoase cu mediul. În corelare cu problemele identificate și cu obiectivul specific, au fost stabilite tipurile de activități eligibile, care trebuie să asigure realizarea unor infrastructuri de transport public sau nemotorizat sau a unor mijloace de transport de tipul zero-emisii de carbon (carbon-free).

Având în vedere că, prin specificul lor, toate investițiile care vor fi finanțate prin PR Vest 2021-2027, în cadrul IR 4.1 Mobilitate urbană sustenabilă, vor fi de tipul zero-emisii de carbon nu s-a considerat necesară stabilirea și monitorizarea unui indicator de realizare sau de rezultat privind emisiile de gaze cu efect de seră în cadrul PR Vest 2021-2027, aprobat de către Comisia Europeană la data de 07.10.2022.

Pentru a fundamenta rezultatele preconizate a fi obținute, odată cu transmiterea cererii de finanțare, solicitantul va transmite, obligatoriu: documentația tehnico-economică faza PT și/sau Studiul de oportunitate, după caz, și Studiul de trafic/circulație aferente proiectului. De asemenea, acesta poate transmite orice





Cofinanțat de
Uniunea Europeană



PROGRAMUL
REGIONAL VEST

		alte documente pe care le consideră relevante pentru a susține cele asumate prin cererea de finanțare.	
11.	Exista obligativitatea declarării unor indicatori în acest sens și care ar fi aceștia?	Toți indicatorii care vor fi monitorizați pentru proiectele finanțate prin IR 4.1 Mobilitate urbană sustenabilă - de realizare, de rezultat și specifici - sunt enumerați și detaliați în cadrul capitolului 1.3 Indicatori din GSF. PR Vest 2021-2027 nu impune cuantificarea și monitorizarea unor indicatori pentru reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră. A se vedea și răspunsul de la punctul 10.	Solicitarea nu este preluată
12.	Referitor la secțiunea – Ce trebuie să urmărească proiectele – respectiv dezideratul ce trebuie urmărit de unele proiecte privind „Asigurarea conectivității zonelor centrale ale orașelor cu cartierele situate la marginea orașului, cu satele aparținătoare și cu localitățile din zona de intervenție definită în SIDU și PMUD.” va rugăm să ne clarificați următoarele: În cazul Timisoarei dar și a altor municipii reședință de județ procentul populației din periurban care activează în municipiu este de peste 40%, generând practic necesități zilnice foarte importante de deplasare pe relația periurban-municipiu-periurban, necesități care la acest nivel nu pot fi în niciun caz nici pe departe satisfăcute de moduri de transport nemotorizate cu atât mai mult cu cât o bună parte din deplasări au pe lângă scopul deplasării la locul de muncă și scopul	Toate criteriile în baza cărora vor fi evaluate, selectate și contractate proiectele depuse sunt detaliate în GSF. Astfel, asigurarea conectivității zonelor centrale ale orașelor cu cartierele situate la marginea orașului, cu satele aparținătoare sau cu localitățile din zona de intervenție definită în SIDU și PMUD, este un criteriu de prioritarizare a proiectelor depuse în cadrul apelurilor de proiecte competitive, respectiv cele pentru orașele din județele Arad (PRV/4.1/1.2), Caraș-Severin (PRV/4.1/1.3), Hunedoara (PRV/4.1/1.4) și Timiș (PRV/4.1/1.5) – criteriul 2.4.15 din GSF - și nu este aplicabil proiectelor depuse de către municipiile reședință de județ, în cadrul apelului de proiecte dedicat UAT municipii reședință de județ și UAT municipii - PRV/4.1/1.1. Totuși, unitățile administrativ-teritoriale care urmăresc asigurarea conectivității zonelor centrale ale orașelor cu	Solicitarea nu este preluată



ADRVEST

Autoritate de Management
pentru Programul Regional Vest

#dezvoltaminvest
www.adrvest.ro





**Cofinanțat de
Uniunea Europeană**



**PROGRAMUL
REGIONAL VEST**

asigurarii transportului scolarilor la unitatile de invatamant/educatie/facilitati sportive/ etc din municipiu, deplasari pentru relatia cu furnizori de utilitati/servicii publice/bancare/etc.

In acest context, va rugam sa ne clarificati care sunt tipurile de proiecte/tipurile de investitii aferente asigurarii conectivității zonelor centrale ale orașelor cu cartierele situate la marginea orașului, cu satele aparținătoare și cu localitățile din zona de intervenție definită în SIDU și PMUD precum si tipurile de cheltuieli aferente eligibile care sunt avute in vedere.

cartierele situate la marginea orașului, cu localitățile componente și satele aparținătoare și cu localitățile din zona de intervenție definită în SIDU și PMUD, așa cum prevede GSF la criteriul 2.2.1, pot propune investiții prin care să se finanțeze construirea, modernizarea, reabilitarea, extinderea infrastructurii de transport urban curate - linii de tramvai și troleibuz sau de transport nemotorizat și achiziționarea de mijloace de transport descrise la literele c), d) și e) de la categoria A, criteriul 2.2.1 din GSF, care asigură satisfacerea nevoilor de mobilitate și transport ale persoanelor din orașe și zonele limitrofe/periurbane ale acestora.

13. Sunt eligibile proiectele in parteneriat UAT din periurban – UAT municipiu? Avand in vedere ca potrivit prevederilor de la capitolul 2.1 Eligibilitatea solicitantului, municipiul trebuie sa fie obligatoriu lider de parteneriat, in cadrul caror categorii de apeluri sunt eligibile aceste proiecte in parteneriat – apelul dedicat municipiilor resedinta sau apelul competitiv sau ambele?

Conform celor detaliate în cadrul capitolului 2.1 Eligibilitatea solicitantului, criteriul 2.1.1 din GSF, municipiile reședință de județ se încadrează în categoria solicitanților eligibili, individual sau în parteneriat cu UAT județ și/sau UAT comună/e din zona de intervenție definită în cadrul SIDU și tratată în PMUD. În acest ultim caz este obligatoriu ca UAT municipiu reședință de județ să fie lider de parteneriat.

În concluzie, UAT municipiu reședință de județ, obligatoriu în calitate de lider de parteneriat, poate depune un proiect în parteneriat cu UAT comună din zona de intervenție definită în cadrul SIDU și PMUD, în

Solicitarea nu este preluată





		cadrul apelului de proiecte dedicat UAT municipii reședință de județ și UAT municipii - PRV/4.1/1.1.	
14.	Referitor la secțiunea – Ce trebuie avut în vedere - Proiectul include în mod obligatoriu cel puțin o investiție în achiziția de mijloace de transport în comun, în <u>construirea, modernizarea, reabilitarea, extinderea infrastructurii de transport urban curate - linii de tramvai și troleibuz, în sistemul de transport public local de călători sau într-un sistem pentru transport alternativ nemotorizat</u>, va rugăm să clarificați următoarele: Dupa formularea „Proiectul include în mod obligatoriu cel puțin o investiție în” trebuie interpretat ca apare o enumerare precedată de „:”, sau este obligatoriu ca proiectul să includă achiziție de mijloace de transport în comun și eventual următoarele investiții enumerate după:	Proiectul trebuie să includă în mod obligatoriu cel puțin una din investițiile enumerate și descrise în GSF la criteriul 2.2.1, litera A, respectiv: • Achiziția de mijloace de transport în comun sau • lucrări de construire, modernizare, reabilitare, extindere a infrastructurii de transport urban curat – linii de tramvai și troleibuz sau • alte investiții eligibile conform GSF în sistemul de transport public local de călători sau • alte investiții eligibile conform GSF într-un sistem de transport nemotorizat.	Solicitarea nu este preluată
15.	Având în vedere mențiunea conform careia sunt eligibile investițiile extinderea infrastructurii de transport curate și în sistemul de transport public local de călători, în interpretarea dumneavoastră sunt eligibile proiectele/investițiile de tipul extinderii unei linii de autobuz/troleibuz și crearea unor stații	Conform capitolului 2.2 Eligibilitatea proiectului, criteriul 2.2.1, sunt eligibile: A. investițiile în construirea, modernizarea, reabilitarea, extinderea infrastructurii de transport	Solicitarea nu este preluată





suplimentare? De regula acest tip de proiecte nu este regasit independent/de sine statator in cadrul documentelor strategice (PMUD, SIDU) ci eventual poate fi considerat parte a unui proiect generic/mai amplu implementat sau inca neimplementat partial/etapizat sau chiar implementat total. Cum trebuie privita si interpretata incadrarea acestui tip de proiecte in documentele strategice?

urban curate – linii de tramvai și troleibuz – categoria A, lit. a),

precum și

- B. investițiile în dezvoltarea, extinderea, modernizarea, reconfigurarea stațiilor de transport public, inclusiv stațiilor și conexiunilor intermodale – categoria B, lit. c), cu condiția ca acestea să fie integrate într-un proiect care prevede investiții din categoria A de activități eligibile.

Astfel, sunt eligibile toate activitățile necesare extinderii unei linii de troleibuz, inclusiv crearea stațiilor de transport public aferente. Pentru proiectele de extindere a liniilor de autobuze deservite de autobuze electrice, dacă implică doar realizarea de stații de așteptare pentru călători (activitate de tip B), acestea vor fi realizate obligatoriu, împreună cu o activitate din categoria A, de exemplu achiziția de autobuze electrice.

Proiectele pentru care se solicită finanțare în cadrul IR 4.1 Mobilitate urbană sustenabilă vor propune activități care sunt justificate în cadrul scenariului recomandat în PMUD, fie ca proiecte de sine stătătoare, fie ca parte a altor proiecte/măsurii mai ample/generice.





Cofinanțat de
Uniunea Europeană



PROGRAMUL
REGIONAL VEST

16.	Referitor la secțiunea – Ce trebuie avut în vedere - Mijloacele de transport achiziționate trebuie să fie omologate și să asigure respectarea standardelor de accesibilitate pentru accesul persoanelor cu dizabilități, iar investițiile în infrastructură trebuie să <u>propună măsuri de siguranță rutieră</u> - va rugăm să luați în considerare sugestiile precum și solicitările de clarificare formulate și mai sus privind siguranța rutieră.	A se vedea răspunsurile de la punctele 6, 7, 8 și 9. Suplimentar față de cele precizate mai sus, atât legislația europeană, cât și cea națională prevăd obligativitatea omologării mijloacelor de transport public, precum și asigurarea respectării standardelor de accesibilitate pentru accesul persoanelor cu dizabilități.	Solicitarea nu este preluată
17.	Referitor la secțiunea – Ce trebuie avut în vedere - Nu se finanțează proiecte care contribuie doar la îmbunătățirea vitezei de deplasare/fluidizare a traficului autoturismelor participante la traficul rutier, va rugăm să luați în considerare următoarele aspecte enunțate și să clarificați următoarele: Situatia actuala atat din municipiul Timisoara cat si din cvasitotalitatea municipiilor si oraselor din Romania este caracterizata de faptul ca exista extrem de putina infrastructura dedicata si/sau separata fizic destinata doar anumitor moduri de deplasare (transport public sau piste de ciclisti) in special raportat la lungimea rețelei/infrastructurii de transport. Aceasta este o situatie de fapt, o realitate la nivelul oraselor si municipiilor, realitate care a suferit extrem de putine modificari in ultimii 20 de ani, indiferent de sursele de finantare, mai ales daca o comparăm așa cum	Având în vedere toate informațiile și cerințele din GSF, considerăm că este clar că investițiile finanțate în cadrul IR 4.1 Mobilitate urbană sustenabilă trebuie să urmărească cu precădere încurajarea folosirii transportului public în comun și a modurilor de transport nemotorizate, în detrimentul folosirii transportului cu autoturismele private. În situația în care prin investițiile propuse, odată cu îmbunătățirea condițiilor de circulație pentru transportul public, în subsidiar este îmbunătățită și/sau fluidizată inclusiv circulația/traficul individual, este necesar ca prin proiect și în cererea de finanțare să se prezinte în mod detaliat modul în care transportul public este avantajat față de transportul individual privat cu autoturisme – de ex. prin prioritizarea transportului public la traversarea intersecțiilor.	Solicitarea nu este preluată





Cofinanțat de
Uniunea Europeană



PROGRAMUL
REGIONAL VEST

spuneam cu lungimea totala a infrastructurii de transport de la nivelul oraselor si municipiilor.

Avand in vedere aceasta realitate ce caracterizeaza starea de fapt in Romania, transportul public si/sau modurile nemotorizate de deplasare, intr-o masura covarsitoare, utilizeaza aceleasi segmente de infrastructura ca si traficul individual (privat sau de marfa).

In acest context/situatie de facto descrisa mai sus, va rugam sa clarificati daca prezenta formulare „care contribuie doar la” exclude riscul si posibilitatea ca la nivelul UAT-urilor un proiect de imbunatatire a vitezei comerciale de deplasare a transportului public – indiferent tramvai/troleibuz/autobuz (indicator deosebit de important pentru atractivitatea transportului public) prin diverse mijloace (de la proiectare/reproiectare trama stradala, intersectii, semaforizari, reconfigurari sau reduceri de treceri de pietoni, etc) sa prezinte riscuri/dificultati privind eligibilitatea finantarii avand in vedere ca in mod secundar este imbunatatita si/sau fluidizata inclusiv circulatia/traficul individual datorita faptului ca utilizeaza acelasi segment de retea/artera chiar daca pe benzi adiacente celor utilizate de transportul public si chiar daca in mod evident se obtine o reducere a

Atenție: Încurajarea transportului public nu se va realiza în detrimentul circulației pietonale, ci prin descurajarea transportului privat individual cu autoturisme.

În consecință sunt de evitat situațiile în care prin proiect se desființează treceri de pietoni sub pretextul/cu scopul creșterii vitezei comerciale de deplasare a mijloacelor de transport public.

În ceea ce privește riscurile și dificultățile privind eligibilitatea activităților sau intervențiilor propuse prin proiecte, solicitanții de finanțare sunt direct responsabili de pregătirea și calitatea documentelor care stau la baza justificării și fundamentării investițiilor și de completarea cât mai corectă și completă a cererilor de finanțare și a anexelor acestora.





Cofinanțat de
Uniunea Europeană



PROGRAMUL
REGIONAL VEST

	noxelor prin fluidizarea circulației tuturor modurilor de transport?		
18.	Referitor la secțiunea – Care sunt rezultatele urmărite - Dezvoltarea și implementarea de sisteme de transport inteligente și sisteme de management al traficului, <u>care să contribuie la decongestionarea traficului</u> – având în vedere inclusiv cele expuse mai sus privind situația de facto din România care a suferit extrem de puține schimbări în ultimii 20 de ani, așa cum a fost prezentat și mai sus, precum și scopul și specificul tuturor sistemelor de management al traficului care în ansamblul lor contribuie la fluidizarea circulației rutiere pentru toate modurile de deplasare (individual, transport public, nemotorizat) cu beneficii multiple în optimizarea circulației, siguranța rutieră, monitorizarea flotelor de transport și <u>reducerea noxelor per ansamblu rețelei de transport disponibile la nivelul unui oraș</u> , vă rugăm să clarificați și/sau confirmați după caz eligibilitatea investițiilor/proiectelor de tipul realizării/modernizării/extinderii sistemelor de trafic management (inclusiv cu componente de monitorizare a flotei de transport public și funcționare în sistem adaptiv)	Conform GSF, activitățile de dezvoltare a sistemelor inteligente de transport, e-ticketing, management de trafic, management al flotei sunt incluse în categoria B de activități eligibile, la lit. a), și sunt eligibile cu condiția ca acestea să fie integrate în cadrul unor activități din categoria A privind investiții în sistemele de transport public local de călători. În proiect trebuie să fie justificat și detaliat modul în care sistemul în cauză contribuie la încurajarea transportului public și/sau a transportului nemotorizat.	Solicitarea nu este preluată





19.

**B. Referitor la – Ghidul Solicitantului de finantare -
4.1 Mobilitate urbana sustenabila**

Pag 5 din Ghid - Referitor la tipurile de proiecte finantabile – categoriile A si respectiv B, va rugam sa luati in considerare urmatoarele aspecte, explicatii si sa re-evaluati excluderea de la eligibilitate ca proiecte individuale a anumitor categorii/ tipologii de proiecte (incluse acum in categoria B) in special/sau macar a celor care prin specificul lor sunt greu sau doar in mod artificial/fortat posibil a fi asociate cu investitii/proiecte din categoria A.

In acest sens va rugam sa re-analizati si sa fiti de acord cu includerea in cadrul categoriei A a proiectelor/investitiilor de tipul celor prevazute la subpunctele a) si b) de la punctul B, respectiv:

„a) Dezvoltarea de sisteme inteligente de transport, e-ticketing, management de trafic, management al flotei;

b) Dezvoltarea unor soluții de organizare a traficului care facilitează circulația eficientă a transportului public, inclusiv măsuri de siguranță rutieră;”.

In sprijinul solicitarii noastre prezentam urmatoarele argumente tehnice:

Pentru punctul a) – respectivele tipuri de proiecte in general se realizeaza optim din punct de vedere tehnic

Referitor la solicitarea de a **include în categoria A de activități eligibile, a proiectelor/investițiilor de tipul celor prevăzute la subpunctele a) și b) de la categoria B:**

Obiectivul specific privind mobilitatea urbană prevăzut la articolul 3 alineatul (1) litera (b) punctul (viii) din Regulamentul UE 2021/1060 îl reprezintă promovarea mobilității urbane multimodale sustenabile, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon.

Astfel, prin PR Vest 2021-2027, aprobat în data de 07.10.2022, s-au stabilit tipurile de activități eligibile care contribuie la atingerea acestui deziderat. Toate investițiile care vor fi finanțate trebuie să asigure realizarea unor infrastructuri de transport public sau nemotorizat sau a unor mijloace de transport de tipul zero-emisii (carbon-free), prioritate având investițiile care contribuie la îmbunătățirea calității aerului, reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, îmbunătățirea siguranței rutiere și eliminarea congestionării.

În accepțiunea programului, la tipurile de acțiuni eligibile din categoria A sunt incluse acele activități care contribuie în mod direct la îmbunătățirea calității aerului, la creșterea siguranței și confortului utilizatorilor transportului public și a transportului nemotorizat.

Solicitarea
nu este
preluată





Cofinanțat de
Uniunea Europeană



PROGRAMUL
REGIONAL VEST

pentru ansamblul unei rețele/sistem de transport sau în orice caz pentru parti/areale semnificative ale rețelei și nu exclusiv pentru parti de proiecte sau proiecte individuale (fiind contraindicată tehnic de ex. realizarea/licitarea a 3-4-5 proiecte de management al traficului sau proiecte de ITS sau asocierea acestor componente cu proiecte individuale de investiții la care fiecare ofertant castigator neputând să-i fie impuse cerințe exprese privind furnizori/cerințe restrictive privitoare la specificații/etc și prin urmare fiecare ofertant castigator are dreptul să ofere propriile echipamente/module software/interfețe de operare/utilizare/etc și binenteles având în vedere faptul că într-o asemenea situație este extrem de greu de asigurat o corelare la nivelul orașului și a rețelei de transport a integrării și chiar a operării diverselor soluții tehnice/module software și/sau compatibilități între echipamente și/sau capacități și fiabilități a fiecărui proiect, etc). Din această perspectivă este dificil și artificial forțat să fie asociate acest tip de investiții/activități declarate și acceptate ca eligibile atât în PRVest 2021-2027 cât și în Ghid cu investiții și activități din categoria A care adresează alta tipologie de investiții.

Pentru punctul b) - după cum s-a dezvoltat și anterior în special la punctele 8 și 9 de mai sus, această tipologie de proiecte/investiții trebuie avută în vedere încă din

Activitățile din categoria B sunt eligibile doar în măsura în care sunt integrate în activități din categoria A, contribuția acestora la atingerea obiectivelor IR 4.1 Mobilitate urbană sustenabilă și, implicit, ale PR Vest 2021-2027, fiind doar una indirectă.

Atât caracterul integrat al acestor categorii de activități, cât și realizarea unor investiții unitare și funcționale trebuie avute în vedere de solicitanții de finanțare încă din faza de idee de proiect.

Astfel, de exemplu, un sistem de management al flotei poate fi integrat într-un proiect de achiziție de mijloace de transport în comun, iar reconfigurarea geometriei unei intersecții sau a unui tronson de stradă generat de investițiile în transportul public, vor fi integrate într-un proiect de construire/modernizare/reabilitare a unei linii de tramvai.

În ceea ce privește argumentul referitor la fluidizarea circulației pentru toate modurile de transport și reducerea noxelor în cazul soluțiilor de reorganizare a traficului, așa cum s-a explicat și la punctele 17 și 18, scopul acestor intervenții trebuie să fie îmbunătățirea condițiilor pentru transportul public în detrimentul transportului cu autoturisme private. În mod similar, investițiile în carosabilul străzilor, chiar dacă, aparent, ar putea determina o ușoară reducere a emisiilor de CO₂ în condițiile menținerii acelorași fluxuri de trafic, în fapt, pe





faza de proiectare sau reproiectare a infrastructurii existente si produce efecte benefice din punct de vedere al fluidizării circulației pentru toate modurile de transport (din cunoștințele noastre nu exista proiecte/investiții cunoscute care sa produca efecte benefice doar si exclusiv pentru transportul public), implicit si pentru reducerea considerabila a noxelor (mai ales avand in vedere faptul ca in cazul unei flote de transport public in mare parte electrificata sau cu emisii extrem de scazute, noxele care raman a fi reduse la nivelul orasului prin interventii/proiecte sunt cele provenite de la transportul individual!!). Mentionam ca in partea I – Informatii pe scurt formularea aferenta investițiilor ce se finanteaza este „soluții de organizare a traficului” fara referirea exclusiva si stricta doar la beneficiile pentru transportul public.

Acest tip de investiții/proiecte isi au rostul si mai ales sunt eficiente din punct de vedere al rezultatelor cuantificabile atunci cand adreseaza un areal/o axa de transport/ o artera majora in intregime (de ex o artera radiala in ansamblu, un inel de circulatie, un cartier, etc) fiind ineficace ca proiecte/investiții, nerentabile economic si cu efecte extrem de reduse atunci cand adreseaza punctual o singura situatie izolata/o intersectie/o zona restransa.

Tipologia acestor proiecte/investiții se caracterizeaza in 90% din cazuri prin o re-proiectare a segmentelor de

termen scurt și mediu, acestea vor genera un trafic rutier suplimentar, ca urmare a condițiilor îmbunătățite pentru deplasarea motorizată.

Referitor la propunerea de a introduce o activitate eligibilă de sine stătătoare privind **„realizarea parcărilor/ stațiilor pentru biciclete, pe traseul căii modernizate/ reabilite/ extinse etc.”:**

Realizarea parcărilor pentru biciclete este inclusă în categoria A de activități eligibile de la criteriul 2.2.1, la pct. b) Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii pentru transportul nemotorizat: piste de cicliști, trasee pietonale generate exclusiv de investițiile în infrastructura de transport public sau transport alternativ nemotorizat. Activitatea nu este condiționată de realizarea stațiilor de transport public.

Activitățile definite în cadrul categoriei B, lit. c) Dezvoltarea, extinderea, modernizarea, reconfigurarea stațiilor de transport public, inclusiv a stațiilor și conexiunilor inter-modale, fac referire doar la stațiile de transport public și la facilitățile cu care acestea pot fi echipate/dotate.

Referitor la propunerea dvs. ca în cadrul măsurilor conexe, la lit. iii rețele de utilități, să fie cuprinse **rețelele de alimentare cu energie electrică a rețelei de contact tramvai:**





Cofinanțat de
Uniunea Europeană



PROGRAMUL
REGIONAL VEST

infrastructura existente (urbane, periurbane) cu probleme de capacitate și implementare a unor soluții mai eficiente, mai adaptate noilor realități (printre care și gradul de motorizare în continuă creștere – ca trend multianual la nivel global) și doar în mica măsură deschiderii unor noi segmente de infrastructură (datorită în multe cazuri absenței fizice efective a terenurilor necesare unor noi conexiuni). Din aceste perspective prezentate mai sus este dificil și artificial forțat să fie asociate acest tip de investiții/activități declarate și acceptate ca eligibile atât în PRVest 2021-2027 cât și în Ghid cu investiții și activități din categoria A care adresează alta tipologie de investiții (cum sunt cele din categoria A: construcții/modernizări linii tramvai, linii troleibuz; infrastructură nemotorizată; achiziție flotă; echipamente/utilaje destinate întreținerii flotei; bike-sharing și biciclete).

B. Alte activități integrate în cadrul celor specificate la litera A, destinate reducerii emisiilor de CO₂ și creșterii calității aerului în zona urbană:

„c) Dezvoltarea, extinderea, modernizarea, reconfigurarea stațiilor de transport public, inclusiv a stațiilor și conexiunilor inter-modale;

Atenție! În cadrul acestei activități pot fi construite/modernizate:

Conform criteriului 2.2.1 din GSF, categoria A, litera a), sunt eligibile activitățile de construire, modernizare, reabilitare, extindere a infrastructurii de transport urban curate – linii de tramvai și troleibuz. În cadrul investițiilor în sistemele de transport public cu tramvaiul vor fi eligibile toate activitățile necesare pentru funcționarea acestora, inclusiv asigurarea alimentării rețelei de contact cu energie electrică. Măsurile conexe se referă la rețelele de utilități de pe amplasamentul proiectului, asupra cărora se intervine dacă este cazul în urma intervențiilor executate la activitățile eligibile de la punctele A și B, dar de care nu depinde funcționalitatea obiectivului de investiții (rețele de alimentare cu apă, canalizare etc.).





Cofinanțat de
Uniunea Europeană



PROGRAMUL
REGIONAL VEST

Stațiile de transport public de călători vor avea o serie de facilități, adaptate în funcție de tipul stației. Fără ca lista să fie exhaustivă, aceste facilități se referă la: adăposturi, mobilier, puncte de vânzare bilete/carduri, automate de bilete/carduri, sisteme de informare, sisteme de supraveghere video, facilități pentru persoanele cu dizabilități, semnalistică, platforme de îmbarcare/debarcare călători, facilități pentru parcare bicicletelor, etc.”

Propunere:

Introducerea unei activitati eligibile de sine statatoare „realizarea parcarilor/ statiilor pentru biciclete, pe traseul caii modernizate/ reabilite/ extinse etc,, intrucat contribuie la reducerea emisiilor de CO2, fara a fi conditionata de realizarea/modernizarea statiilor de transport public de calatori.

f) Măsuri conexe (maxim **15% din valoarea totală eligibilă** a proiectului.) de tipul:

iii. rețele de utilități, inclusiv relocări ale acestora etc.

Propunere:

In cadrul rețelor de utilitati sa fie cuprinse si rețelele de alimentare cu energie electrica a rețelei de contact tramvai (nu este reglementat in Ghid





	aspectul rețelei de alimentare cu energie electrica a mijloacelor de transport).		
20.	Pag 5 din Ghid - Referitor la tipurile de proiecte finantabile – (A.) d) Achiziționarea de troleibuze, autobuze, microbuze de tipul „zero emisii” pentru transport urban curat, inclusiv dezvoltarea infrastructurii de combustibili alternativi/stații de încărcare. Va rugam sa clarificati daca sunt eligibile proiecte/investitii independente/singulare privind statiile de combustibili alternativi/statiile de incarcare si in ce masura sunt eligibile statiile de incarcare care nu sunt destinate flotei de transport public, intrucat formularea utilizata le pune in corespondenta doar cu transportul public. Totodata, va rugam sa precizati in ce masura aceasta tipologie de proiecte (statii de incarcare care nu sunt destinate flotei de transport public) trebuie sa se regaseasca ca proiecte in documentele strategice (PMUD, SIDU) avand in vedere ca in general acest tip de proiecte in foarte multe cazuri nu se regasesc ca proiecte absolut necesare/prioritare, sau de sine statatoare, sau nu se regasesc deloc in cadrul PMUD intrucat ele nu sunt proiecte ce pot fi evaluate si raportate la modelul de transport (modelul de transport fiind baza si instrumentul de lucru esential in prioritizarea proiectelor in orice PMUD).	Așa cum este clar menționat în GSF, în cadrul apelului de proiecte sunt eligibile proiecte/activități/investiții privind sistemele de transport public local de călători și sistemele pentru transport alternativ nemotorizat. În aceste condiții, proiectele/investițiile care propun doar achiziționarea de stații de combustibili alternativi/stații de încărcare, indiferent dacă sunt dedicate sau nu transportului public, nu sunt eligibile. Această activitate este eligibilă doar în cadrul unor proiecte care propun achiziționarea de troleibuze, autobuze sau microbuze de tipul „zero emisii”. Indiferent de tipologia proiectului, stațiile de încărcare care nu sunt destinate flotei de transport public nu sunt eligibile. Pentru claritate, la criteriul 2.2.1 din GSF, în cadrul categoriei A, litera d) se va reformula astfel: „d) Achiziționarea de troleibuze, autobuze, microbuze de tipul „zero emisii” pentru transport urban curat, inclusiv dezvoltarea infrastructurii de combustibili alternativi/stații de încărcare pentru acestea - în conformitate cu Directiva (UE) 2018/2001;”	Solicitarea nu este preluată





Cofinanțat de
Uniunea Europeană



PROGRAMUL
REGIONAL VEST

21.	Pag 5 din Ghid - Referitor la tipurile de proiecte finantabile – (B.) b) Dezvoltarea unor soluții de organizare a traficului care facilitează circulația eficientă a transportului public, inclusiv măsuri de siguranță rutieră. Va rugam sa analizati si sa luati in considerare sugestia ca din acest tip de solutii de organizare a traficului care sa faciliteze circulatia eficienta a transportului public sa fie incluse ca investitii/proiecte eligibile benzile dedicate si/sau separate/delimitate fizic pentru transportul public. Este o masura care ar conduce la fluidizarea, sporirea predictibilitatii, sporirea semnificativa a atractivitatii (odata cu reducerea timpilor de parcurs si cresterea predictibilitatii) transportului public si implicit a eficientei transportului public <u>si evident la cresterea numarului de pasageri transportati (indicator de rezultat RCR62 acceptat potrivit Ghidului si care potrivit notei de subsol acopera liniile pentru autobuze, troleibuze, etc).</u> Va rugam in consecinta sa clarificati daca acest tip de investitii/proiecte ce au in vedere crearea benzilor/infrastructurii dedicate (eventual si separate) de transport public, chiar eventual cu conditionalitatea de conversie a unor benzi utilizate de vehiculele individuale in benzi dedicate transportului public, sunt eligibile la finantare si in ce conditii. (la lectura intregului ghid – potrivit intelegerii si corelarii tuturor mentiunilor prezentate, este intelegerea	Activitățile de creare a benzilor dedicate transportului public cu troleibuze și/sau autobuze de orice tip, nu sunt eligibile. Menționăm că neeligibilitatea unei activități nu conduce la neeligibilitatea întregului proiect, ci doar la neeligibilitatea cheltuielii aferente respectivei activități.	Solicitarea nu este preluată
-----	---	---	-------------------------------------





	noastra ca de ex. un proiect de banda dedicata de troleibuz cu toata infrastructura aferenta intruneste toate conditiile de eligibilitate; prin similitudine apare intrebarea fireasca daca si o banda dedicata de transport public cu autobuz electric este eligibila avand in vedere ca respectivul segment de infrastructura are destinatia de banda dedicata (eventual si separata).		
22.	Pag 5 din Ghid - Referitor la tipurile de proiecte finantabile – (A.) Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii pentru transportul nemotorizat: piste de cicliști, trasee pietonale <u>generate exclusiv de investițiile în infrastructura de transport public sau transport alternativ nemotorizat</u>. Potrivit mentiunii citate sunt eligibile investițiile/proiectele privind crearea unor trasee pietonale atat timp cat acestea sunt generate exclusiv de investițiile in infrastructura de transport public sau transport alternativ nemotorizat. Totodata potrivit mentiunilor de la pagina 18 – NU sunt eligibile - c) Proiectele care propun doar intervenții în infrastructura pietonală; Va rugam sa confirmati sau sa ne clarificati dupa caz ca prin corelarea acestor 2 mentiuni care se sustin reciproc rezulta ca nu sunt eligibile de ex. proiectele/investitiile ce vizeaza singular doar crearea unor culoare/infrastructuri pietonale insa in acelasi timp ar fi eligibile proiectele/investitiile care prevad crearea unor infrastructuri/culoare de	În conformitate cu prevederile GSF, la Cap. 2.2 Eligibilitatea proiectului, Criteriul 2.2.1: • dacă un proiect propune activități de modernizare a trotuarelor ca parte integrantă dintr-o investiție în construirea/modernizarea/reabilitarea/extinderea infrastructurii de transport public urban curat - linii de tramvai și troleibuz sau transport nemotorizat, acestea sunt eligibile; • dacă un proiect propune activitatea de modernizare a trotuarelor fără a ca aceasta să fie legată de o investiție în infrastructura de transport public urban curat - linii de tramvai și troleibuz sau de transport nemotorizat, cheltuielile cu această activitate sunt neeligibile; • dacă un proiect propune exclusiv investiții în modernizarea trotuarelor, proiectul este neeligibil.	Solicitarea nu este preluată





**Cofinanțat de
Uniunea Europeană**



**PROGRAMUL
REGIONAL VEST**

mobilitate dedicate transportului nemotorizat (culoare velo + pietonal).

Va rugam totodata sa clarificati separat, daca este eligibila combinarea unui proiect major de crearea a unei infrastructuri de transport public cu un proiect de infrastructura de transport nemotorizat (de ex. proiect de amenajare banda dedicata de transport public – tramvai sau troleibuz sau autobuz pe o artera radiala majora + proiect de reconfigurare trama stradala pe strazi secundare paralele prin care se amenajeaza pe strazi paralele cu artera radiala majora infrastructura specifica modurilor de deplasare/transport nemotorizate in vederea reducerii riscurilor de siguranta rutiera).

În ceea ce privește combinarea unui proiect major de creare a unei infrastructuri de transport public urban curat - linii de tramvai și troleibuz cu un proiect de infrastructură de transport nemotorizat, precizăm că ambele tipuri de proiecte se încadrează în categoria A de activități eligibile, prin urmare se va putea solicita finanțarea unui astfel de proiect cu condiția ca toate activitățile proiectului să se încadreze în cerințele din GSF și în situația în care reiese din documentația tehnico-economică că aceasta este soluția recomandată pentru investiție. Atragem atenția asupra faptului că toate proiectele depuse pentru finanțare vor fi evaluate și selectate în baza documentațiilor tehnico-economice, faza PT, a cererilor de finanțare și a anexelor acestora, transmise la AM PR Vest, în momentul de față exprimându-ne doar o opinie de principiu, în baza unui exemplu schematic.

23.

Pag 5 din Ghid - Referitor la tipurile de proiecte finantabile – (A.) a) Construirea, modernizarea, reabilitarea, extinderea infrastructurii de transport urban curate - linii de tramvai și troleibuz. Va rugam sa luati in calcul si in analiza si totodata sa tineti cont de nevoile stringente in special la nivelul municipiilor resedinte de judet (la nivelul carora sunt necesare, eficiente si justificabile acest gen de masuri si investitii), sa prevedeti si sa clarificati dupa caz eligibilitatea benzilor dedicate (eventual separate) pentru

A se vedea răspunsul de la punctul 21.

Solicitarea
nu este
preluată





Cofinanțat de
Uniunea Europeană



PROGRAMUL
REGIONAL VEST

transportul public – pentru totalitatea flotei/vehiculelor de transport public atât timp cât această flotă întrunește condiții specifice de tipul zero emisii (fiind nejustificată excluderea autobuzelor electrice). Vă solicităm să aveți în vedere că în cazul marilor aglomerări urbane, care presupun și distanțe de deplasare crescute, rețeaua de transport public este cea mai potrivită alternativă care totodată poate să satisfacă și cerințele legate de capacitate de transport/deplasare. Este firesc faptul că sunt eligibile la finanțare piste de cicliști în aceeași măsură este absolut firesc și în acord cu toate principiile mobilității urbane durabile ca benzile dedicate pentru transportul public, care din perspectiva tipologiei de beneficiari deservite (inclusiv oameni în vârstă și copii ce în general beneficiază de gratuități și care evită din considerente evidente deplasările pe bicicletă) precum și a capacității de transport sunt incomparabil net superioare pistelor de cicliști, să fie și ele eligibile la finanțare cel puțin în aceleași condiții ca și pistele de cicliști, dacă nu chiar în condiții mai favorabile având în vedere că impactul și contribuția la reducerea noxelor și a congestiei în trafic a acestor proiecte/investiții în benzi dedicate de transport public este mult mai mare. Considerăm că o condiționalitate acceptabilă, în acord cu principiile mobilității urbane durabile ar fi eventual condiția de creare a acestor benzi de transport public dedicate prin conversia acolo unde este posibil (artere



ADRVEST

Autoritate de Management
pentru Programul Regional Vest

#dezvoltaminvest
www.adrvest.ro





maiore cu mai mult de 2 benzi pe sens) a unor benzi utilizate actualmente de traficul general în banda dedicată transportului public (cu prevederea posibilității exceptării unor scurte segmente de infrastructură de pe axa respectivă/artera respectivă unde fizic este imposibilă respectivul tip de amenajare dedicată). Nu este lipsit de importanță a se menționa faptul că inclusiv în draftul de proiect de Lege a mobilității urbane durabile care a parcurs etapa de consultare publică – benzile dedicate de transport public (indiferent de tipul vehiculului de transport) sunt recomandate.

24. Pag 6 din Ghid – Referitor la Indicatori – Indicatorul RCO58 – și nota de subsol explicativă aferentă care probabil corespunde interpretării Comisiei – 4. Lungimea infrastructurii dedicate ciclismului construită recent sau modernizată semnificativ prin proiectele sprijinite. Infrastructura dedicată ciclismului include facilități de ciclism separate de alte drumuri sau alte părți ale aceluiași drum prin mijloace structurale, străzi de ciclism, tuneluri de ciclism etc. ca lungime a benzii.

Va rugăm să ne clarificați dacă înțelegerea noastră este corectă, respectiv dacă de exemplu piste de cicliști amenajate pe carosabil (prin delimitare cu marcaj, stalpșori, etc sau indiferent prin ce alt mijloc de

Infrastructura dedicată pentru ciclism include piste de cicliști separate de drumuri pentru traficul vehiculelor sau de alte părți ale aceluiași drum prin mijloace structurale (spațiu de siguranță, borduri, parapete etc.), străzi de biciclete, tuneluri pentru biciclete etc.

Toate piste de cicliști noi sau substanțial îmbunătățite care respectă măsurile minime de siguranță rutieră, conform legislației în vigoare, sunt eligibile.

Ca măsură suplimentară de sporire a siguranței rutiere și a creșterii atractivității mobilității nemotorizate, se încurajează alegerea traseelor pistelor de cicliști pe cât posibil cu evitarea străzilor sau arterelor principale cu trafic intens, fără a afecta însă continuitatea traseelor de mobilitate nemotorizată și scopul acestora, de a lega

Solicitarea nu este preluată





Cofinanțat de
Uniunea Europeană



PROGRAMUL
REGIONAL VEST

separare/delimitare) NU sunt eligibile la finanțare (una din posibilele explicații fiind că prezintă riscuri majore de siguranță rutieră).

Pe de altă parte, vă rugăm să ne confirmați sau să ne infirmați dacă piste de bicicliști amenajate de exemplu adiacent infrastructurii pietonale - trotuarului (separată/delimitată de acesta prin marcaj și eventual material diferit specific) la același nivel cu infrastructura pietonală separată și denivelată față de infrastructura rutieră/carosabil destinată vehiculelor (transport public, individual, marfă) sunt eligibile sau este necesară separarea efectivă cu mijloace structurale (bordura sau diferență de nivel) inclusiv la nivelul trotuarului?

Având în vedere mențiunile din ghid, este înțelegerea noastră că se dorește încurajarea sporirii atractivității și implicit popularizarea modurilor de deplasare nemotorizate prin încurajarea separării segmentelor de infrastructură dedicate acestor moduri ("străzi de ciclism", "tuneluri de ciclism", culoare pietonale, etc) de segmentele de infrastructură dedicate deservirii unor capacități de transport mult mai mari (artere radiale cu volume foarte mari de trafic ce nu pot fi degrevate, artere colectoare încărcate, inele de circulație, etc) contribuindu-se astfel atât la reducerea riscurilor de siguranță rutieră cât și la sporirea atractivității acestor

puncte urbane sau periurbane importante, de exemplu: legătura între zona centrală și cartierele de locuit, sau între zona centrală a municipiului sau orașului și comunele din zona definită în SIDU și PMUD.

Pe site-ul www.adrvest.ro, în secțiunea Documente de interes 2021-2027 – Studii realizate de Banca Mondială, se poate consulta „Ghidul de reabilitare a spațiilor publice urbane”, precum și alte documente utile pentru elaborarea proiectelor de mobilitate urbană sustenabilă.





	moduri de deplasare nemotorizate. Va rugam sa ne clarificati/confirmati dupa caz aceasta interpretare.		
25.	Pag 8 din Ghid – Indicatori specifici – 4. Linii de troleibuz construite/modernizate/extinse – avand in vedere ca potrivit PR Vest 2021-2027 si Ghidului specific – categoria A de investitii (investitii eligibile de sine statator) – a) Construirea, modernizarea, reabilitarea, extinderea infrastructurii de transport curate – linii de tramvai si troleibuz, sunt eligibile investitiile aferente liniilor de troleibuz va rugam sa ne clarificati care sunt indicatorii de realizare si respectiv cei de rezultat aplicabili. Totodata va rugam sa ne clarificati/confirmati si care sunt tipurile de interventii si de cheltuieli eligibile aferente proiectelor liniilor de troleibuz.	În cazul investițiilor în linii de troleibuz, indicatorul de rezultat aplicabil este indicatorul RCR62 Număr anual de utilizatori ai transporturilor publice noi sau modernizate (a se vedea nota de subsol nr.9 din GSF). Referitor la tipurile de intervenții și de cheltuieli eligibile aferente proiectelor liniilor de troleibuz, se vedea răspunsul de la pct. 4.	Solicitarea nu este preluată
26.	Pag 9 din Ghid – Indicatori specifici – 8. Benzi separate pentru mijloacele de transport public construite/modernizate/reabiliate/extinse. Va rugam aveti in vedere argumentatiile noastre prezentate mai sus la punctele anterioare pe acest subiect, sa clarificati eligibilitatea proiectelor/investitiilor in benzi dedicate transportului public (indiferent de tipul de vehicul public) si totodata sa clarificati care sunt indicatorii de realizare si respectiv cei de rezultat aplicabili (RCR62 de rezultat?). Totodata va rugam sa clarificati intelesul termenului „separate” si dupa caz cum este el aplicabil	Referitor la eligibilitatea proiectelor/investițiilor în realizarea de benzi dedicate transportului public, a se vedea răspunsul de la punctul 21. Ghidul solicitantului de finanțare se va actualiza prin renunțarea la indicatorul specific „Benzi separate pentru mijloacele de transport public construite /modernizate/ reabiliate/ extinse”, prevăzut în cap. 1.3.2 Indicatori specifici din GSF.	Solicitarea nu este preluată





**Cofinanțat de
Uniunea Europeană**



**PROGRAMUL
REGIONAL VEST**

	diferitelor tipuri de vehicule (tramvai, autobuz), exemplificand totodata prin exemple de materiale/structura/tip delimitare/etc.		
27.	Pag 9 din Ghid – Indicatori specifici – 19. Masuri de siguranta rutiera. Intrucat este un aspect de deosebita importanta, va rugam sa ne confirmati si/sau dupa caz sa ne clarificati intrebarile referitoare la acest aspect.	A se vedea răspunsurile de la punctele 6, 7, 8 și 9.	Solicitarea nu este preluată
28.	Pag 15 din Ghid – 2.2.1 Eligibilitatea proiectului - Proiectul este corelat cu obiectivul general al apelului de proiecte și propune investiții specifice privind sistemele de transport public local de călători și sistemele pentru transport alternativ nemotorizat, precum și alte activități destinate reducerii emisiilor de CO2, creșterii calității aerului și a siguranței în trafic. Va rugam sa clarificati modul de interpretare al formularii „precum si”. Este obligatorie asocierea si la obiectivele/proiectele/investitiile din categoria A a unor proiecte/investitii din categoria B sau cele din categoria A pot fi proiecte independente fara influente/legatura cu categoria B?	În cadrul tipurilor de proiecte care nu sunt eligibile, enumerate la criteriul 2.2.1 din GSF, sunt incluse proiectele care propun doar intervenții din categoria B de activități finanțate, cu sau fără măsuri conexe – lit. a). Criteriul 2.2.2 din GSF prevede obligativitatea ca proiectul să includă activități eligibile din categoria A, definite conform criteriului 2.2.1. În concluzie, proiectele pentru care se solicită finanțare pot să includă doar activități din categoria A sau pot să includă activități din categoria A, în care sunt integrate activități din categoria B.	Solicitarea nu este preluată
29.	Pag 15 din Ghid – 2.2.1 Tipuri de activitati eligibile – categoria A – e) Achiziționarea de echipamente, utilaje, instalații necesare pentru exploatarea și întreținerea	În conformitate cu PR Vest 2021-2027, obiectivul apelurilor de proiecte aferente Intervenției Regionale 4.1 Mobilitate urbană sustenabilă, este creșterea capacității, calității și atractivității transportului public de călători, precum și a	Solicitarea este





infrastructurii de transport public și a flotei mijloacelor de transport public.

Va rugam, ca în contextul în care se menționează la pag 18 neeligibilitatea „activităților” (nu și a proiectelor) de modernizare/reabilitare/construire depouri, autobaze care deservește transportul public să clarificați/corelați informațiile privind eligibilitatea proiectelor care prevăd dotarea/modernizarea depourilor (strict din perspectiva dotării cu echipamente, stații încărcare, utilaje, instalații și excluzând construcțiile civile) având în vedere că o mare parte din „echipamente, utilaje, instalații necesare pentru exploatarea și întreținerea infrastructurii de transport public și a flotei mijloacelor de transport public” trebuie să fie localizate, instalate, depozitate și să opereze/să realizeze intervențiile de mentenanță în cadrul depourilor.

modurilor de transport prietenoase cu mediul. Pentru a răspunde acestui obiectiv, toate investițiile finanțate trebuie să contribuie în mod direct sau indirect la îmbunătățirea condițiilor transportului public și/sau a altor moduri de transport ecologice.

Astfel, prin achiziționarea de echipamente, utilaje, instalații pentru exploatare și întreținere se va asigura operarea în condiții optime atât a infrastructurii, cât și a flotei de mijloace de transport public, cu efecte directe asupra calității și atractivității transportului public.

Având în vedere că:

- dotările necesare întreținerii și exploatării se achiziționează de regulă în funcție de caracteristicile infrastructurii de transport public și a mijloacelor de transport,
- efectele directe asupra calității și atractivității transportului public, obținute ca urmare a dotării cu aceste tipuri de echipamente sunt greu de cuantificat,

achiziționarea de echipamente, utilaje, instalații necesare pentru exploatarea și întreținerea infrastructurii de transport public și a flotei mijloacelor de transport public, prevăzută la categoria A, litera e) din GSF, se va muta la categoria B.

preluată
parțial





Cofinanțat de
Uniunea Europeană



PROGRAMUL
REGIONAL VEST

Menționăm că eligibilitatea activității de achiziționare de echipamente, utilaje, instalații necesare pentru exploatarea și întreținerea infrastructurii de transport public și a flotei mijloacelor de transport public nu este condiționată de utilizarea/montarea/gararea acestora în afara depoului.

De asemenea, vă informăm și despre faptul că în varianta finală a ghidului solicitantului de finanțare, în categoria activităților eligibile de tipul măsurilor conexe se vor include și activitățile de modernizare, reabilitare a depourilor și autobazelor pentru transportul public (a se vedea răspunsul de la punctul 2).

30. Pag 16 din Ghid – secțiunea Atentie – va rugăm să clarificați sensul și înțelesul unei sintagme și formulări la adresa transportului public care apare în mai multe locuri respectiv a sintagmei „circulația eficientă a transportului public” având în vedere că termenul eficient are conotații în special economice și mai puțin tehnice. Se poate considera că acest termen include de exemplu îmbunătățirea fluentei și/sau creșterea frecvenței? Se poate considera că acest termen include investiții în îmbunătățirea calității suprafeței de rulare a transportului public (refacerea stratului asfaltic) care în mod evident conduce la scăderea uzurii mijloacelor de transport, creșterea vitezei comerciale și la creșterea

Având în vedere obiectivul apelurilor de proiecte aferente Intervenției Regionale 4.1 Mobilitate urbană sustenabilă, care este creșterea capacității, calității și atractivității transportului public de călători, prin circulația eficientă a transportului public se înțeleg toate acțiunile/măsurile care contribuie la atingerea acestui obiectiv. Toate investițiile în sistemele de transport public care vor fi finanțate în cadrul acestor apeluri de proiecte vor avea o contribuție directă sau indirectă, după caz, la îmbunătățirea condițiilor pentru transportul public local de călători, în condițiile precizate în GSF.

Solicitarea nu este preluată





Cofinanțat de
Uniunea Europeană



PROGRAMUL
REGIONAL VEST

	eficienței transportului public din punct de vedere economic?		
31.	Pag 16 din Ghid – secțiunea Atentie – va rugăm să clarificați dacă corelarea și complementaritatea trebuie să fie obligatoriu demonstrate în relație/cu ajutorul altor proiecte depuse tot pe PR Vest 2021-2027 sau nu neapărat?	Corelarea și complementaritatea proiectelor propuse la finanțare pot fi demonstrate prin proiecte finanțate prin PR Vest 2021-2027, POR 2014-2020, buget local/național și/sau alte programe: PNRR, PT, PNDL, Programe transfrontaliere, transnaționale, interregionale, SUERD etc. (a se vedea criteriul 2.4.5 din GSF).	Solicitarea nu este preluată
32.	Pag 17 din Ghid – parte din capitolul 2.2 – „Atât în cadrul tipurilor de activități eligibile din categoria A, cât și din categoria B, sunt eligibile următoarele tipuri de intervenții: a. Măsuri de siguranță rutieră - road-safety – activitate obligatorie;” Va rugăm să clarificați inclusiv în corelare cu solicitările de clarificări de la punctele anterioare aferente „masurilor de siguranță rutieră” și legislației aplicabile care definește procedura de stabilire a unor măsuri de siguranță rutieră: - definirea ca activitate obligatorie - cum ar putea fi integrate ca activitate obligatorie „măsuri de siguranță rutieră – road-safety” în cazul unor serii întregi de proiecte	A se vedea răspunsurile de la punctele 6, 7, 8, 9, 16.	Solicitarea nu este preluată



ADRVEST

Autoritate de Management
pentru Programul Regional Vest

#dezvoltaminvest
www.adrvest.ro





Cofinanțat de
Uniunea Europeană



PROGRAMUL
REGIONAL VEST

aferente categoriei A (de ex. Achiziționarea de echipamente, utilaje, instalații necesare pentru exploatarea și întreținerea infrastructurii de transport public și a flotei mijloacelor de transport public; Dezvoltarea infrastructurii de combustibili alternativi și stații de încărcare; Dezvoltarea sistemelor de bike-sharing, achiziția de biciclete; sau chiar Achiziție flota – unde de ex. simpla conformare a vehiculului de transport public cu anumite cerințe /standarde/ acreditări nu reduce automat riscul de siguranță rutieră pe un segment de infrastructură mai mult decât comparativ să zicem în cazul oricărui vehicul de marfă sau privat de producție/generație nouă cu toate sistemele de asistență la zi) sau în cazul unor proiecte aferente categoriei B (E-ticketing; Management de trafic; Management al flotei, etc). Va rugăm să clarificați sau corelați după caz.

33. Pag 17 din Ghid – parte din capitolul 2.2 – f) Măsurile conexe de tipul: i. refacerea structurilor rutiere în zonele de racord la infrastructura existentă, a elementelor propuse prin proiect: linie de tramvai, rețea troleibuz, infrastructură pentru combustibil alternativ, piste pentru cicliști etc.;
- Va rugăm să clarificați care va fi „zona de racord” considerată – lățimea acesteia (eventual în funcție de

Zonele de racord a infrastructurii construite/reabilitate/modernizate la infrastructura existentă și cantitățile de lucrări necesare pentru realizarea acestora sunt stabilite de către proiectant, în cadrul documentației tehnico-economice, în funcție de specificul proiectului și de situația existentă.

Referitor la rețelele de utilități, în baza prevederilor din GSF se identifică următoarele situații:

Solicitarea nu este preluată





tipul de infrastructura), cum ar putea ipotetic sa fie ea identificata in cadrul unor cantitati de lucrari sau Devize (ne-existand aceasta cutuma in proiectare a separarii ca si cantitati de lucrari si devize a unor „zone de racord”) si cum ar putea fi eventual evidentiata aceasta zona atat ca si tipuri si cantitati de lucrari si/sau ca si valoare in cazul unor proiecte aflate deja in executie cu documentatii Proiect Tehnic aprobate, avizate, nemodificabile, etc. Va rugam sa aveti in considerare faptul ca de exemplu in cazul anumitor cazuri de tipuri de proiect (linie tramvai, retea troleibuz si altele) necesitatile de interventie si refacere nu se reduc exclusiv la „infrastructura rutiera”, anumite elemente (ex cabluri, etc) fiind chiar interzis a fi pozitionate sub carosabil ele fiind obligatoriu pozitionate in zona verde sau sub trotuar.

1. Sistemele și rețelele care deservește în mod direct infrastructura de transport urban curat sau de transport nemotorizat și/sau sunt parte componentă a acestora reprezintă cheltuieli eligibile, de exemplu:
 - asigurarea alimentării rețelei de contact cu energie electrică se încadrează conform prevederilor GSF, la criteriul 2.2.1, categoria A de activități eligibile, litera a) Construirea, modernizarea, reabilitarea, extinderea infrastructurii de transport urban curate - linii de tramvai și troleibuz;
 - alimentarea cu energie electrică a stațiilor de andocare din sisteme bike-sharing se încadrează conform prevederilor GSF, la criteriul 2.2.1, categoria A de activități eligibile, litera f) Dezvoltarea sistemelor de bike-sharing, achiziția de biciclete sau a altor mijloace de transport ecologice;
2. Rețelele de utilități de pe amplasamentul proiectului, asupra cărora se intervine în urma intervențiilor executate la activitățile eligibile de la categoriile A și B, dar de care nu depinde funcționalitatea obiectivului de investiții, de ex. rețele de alimentare cu apă, canalizare menajeră, rețele de termoficare, rețele de gaz etc., reprezintă măsuri conexe, conform prevederilor din GSF, criteriul 2.2.1, pct. f) Măsuri





Cofinanțat de
Uniunea Europeană



PROGRAMUL
REGIONAL VEST

		conexe de tipul iii. rețele de utilități, inclusiv relocări ale acestora 3. Refacerea structurilor rutiere ca urmare a realizării sau relocării rețelelor de utilități reprezintă măsuri conexe, conform prevederilor din GSF, criteriul 2.2.1, pct. f) Măsuri conexe de tipul i. refacerea structurilor rutiere în zonele de racord la infrastructura existentă, a elementelor propuse prin proiect și iii. rețele de utilități, inclusiv relocări ale acestora.	
34.	Pag 18 din Ghid - “Nu sunt eligibile” a) Proiectele care propun doar intervenții din categoria B de activități finanțate, cu sau fără măsuri conexe; Va solicitam sa reanalizati aceasta conditionalitate. Printre interventiile, activitatile si proiectele incadrate in categoria B, exista activitati/proiecte/investitii cum sunt cele din categoria ITS sau Trafic management care prin excelenta sunt proiecte <u>de sine statatoare/independente</u> or gruparea acestor tipuri de proiecte cu activitati/investitii din categoria A este fortata, atata timp cat un proiect de sine stător din categoria B poate contribui la atingerea indicatorilor enumerați în ghid.	A se vedea răspunsurile de la punctele 5, 18 și 19.	Solicitarea nu este preluată



ADRVEST

Autoritate de Management
pentru Programul Regional Vest

#dezvoltaminvest
www.adrvest.ro





35.	26. Pag 18 din Ghid - “Nu sunt eligibile” c) Proiectele care propun doar intervenții în infrastructura pietonală; Va rugam sa clarificati daca interpretarea care trebuie data acestea mentiuni este aceea ca de exemplu crearea unor coridoare pietonale nu este o activitate eligibila decat daca este combinata cu activitati din categoria A, iar singura activitate din categoria A care logic poate fi combinata cu coridoarele pietonale este activitate a de la subpunctul b) - cea ce ar presupune ca nu poate fi creata infrastructura pietonala decat daca pe acelasi segment se infiinteaza obligatoriu si piste de ciclisti, practic doar coridoare pietonale independente nu sunt eligibile.	În conformitate cu prevederile Ghidului solicitantului de finanțare, la Cap. 2.2 Eligibilitatea proiectului, Criteriul 2.2.1 • dacă un proiect propune activități de modernizare a trotuarelor ca parte integrantă dintr-o investiție în construirea/ modernizarea/ reabilitarea/ extinderea infrastructurii de transport public urban curat - linii de tramvai și troleibuz sau transport nemotorizat, acestea sunt eligibile; • dacă un proiect propune activitatea de modernizare a trotuarelor fără a ca aceasta să fie legată de o investiție în infrastructura de transport public urban curat - linii de tramvai și troleibuz sau de transport nemotorizat, cheltuielile cu această activitate sunt neeligibile; • dacă un proiect propune exclusiv investiții în modernizarea trotuarelor, proiectul este neeligibil.	Solicitarea nu este preluată
36.	Pag 18 din Ghid - “Nu sunt eligibile” g) Activitățile: ii. de modernizare/reabilitare/construire depouri, autobaze care deservește transportul public; Avand in vedere ca dotarea cu echipamente, utilaje, etc destinate intretinerii flotei de transport public este o activitate eligibila din categoria A, avand in vedere ca o parte din cele mai costisitoare utilaje (strunguri, etc) au nevoie inclusiv de diferite amenajari/dotari pentru a	A se vedea răspunsul de la punctul 29.	Solicitarea nu este preluată





Cofinanțat de
Uniunea Europeană



PROGRAMUL
REGIONAL VEST

putea fi efectiv utilizate (de ex. platforme, hale, etc), avand in vedere ca din punct de vedere tehnic aceasta activitate se incadreaza terminologic la dotarea si modernizarea depourilor, avand in vedere ca in cazul multor municipalitati s-au desfasurat/programat investitii majore in reînnoirea flotei de transport si mai ales avand in vedere ca o mare parte din dotările/echipamentele/utilajele necesare întreținerii mijloacelor de transport precum si activitățile de reparatii si intretinere efective se realizeaza in cadrul depourilor si nu in aer liber sau pe traseu, va rugam sa clarificati ce se intelege prin neeligibilitatea activitatilor de “modernizare” a depourilor?

In cadrul PMUD Timisoara exista un proiecte dedicat “Modernizarii depoului Dambovita” care ar presupune dotarea cu echipamente/utilaje dar si de ex reconfigurarea unor segmente/lungimi de aliniamente de sine de tramvai sau bucle de tramvai, spatii de garare, amenajare platforme incarcare, etc. Strict denumirea acestui proiect poate reprezenta un inconvenient in obtinerea finantarii? Investitiile mentionate mai sus (echipamente/utilaje, linie de tramvai, statii incarcare, etc) prezinta cumva probleme de neeligibilitate avand in vedere ca ele fiecare de fapt sunt eligibile daca ar fi realizate in afara spatiului depoului?





**Cofinanțat de
Uniunea Europeană**



**PROGRAMUL
REGIONAL VEST**

37.	Pag 18 din Ghid - 2.2.3 “a) îmbunătățirea calității aerului și reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră – pentru toate tipurile de proiecte finanțate” Va rugam sa clarificati in primul rand daca exista si daca da care sunt cerintele privind probarea/demonstrarea criteriului “reducerea emisiilor...”. Este solicitat calculul GES? Este utilizat acelasi instrument de calcul (furnizat de Jaspers) ca si la POR 2014-2020?	A se vedea răspunsul de la punctul 10.	Solicitarea nu este preluată
38.	Pag 19 din Ghid - secțiunea Atentie - “b) proiectul nu îndeplinește cerința de la pct. a) și în funcție de tipologia proiectului, fie cerința de la pct. b), fie cerința de la pct. c), fie ambele cerințe prevăzute la pct. b) și c).” Va rugam sa analizati si sa clarificati utilizarea prepozitiei “si” care practic conditioneaza efectiv sa nu existe a) fara b) sau c). Va solicitam sa reanalizati intreg subpunctul 2.2.3. De exemplu nu intelegem cum ar putea un proiect de dotare cu utilaje/echipamente de intretinere a flotei de transport - tipologie de proiect din categoria A, care satisface deci cerințelor subpunctului 2.2.2 sa demonstreze satisfacerea cerințelor subpunctului 2.2.3 - îmbunătățirea calității aerului sau creșterea numărului de pasageri transportați sau creșterea numărului de bicicliști/pietoni. In mod similar nici un	Obiectivul specific privind mobilitatea urbană prevăzut la articolul 3 alineatul (1) litera (b) punctul (viii) din Regulamentul UE 2021/1060 îl reprezintă promovarea mobilității urbane multimodale sustenabile, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon. Astfel, prin PR Vest 2021-2027, aprobat în 07.10.2023, s-au stabilit tipurile de activități eligibile care contribuie la atingerea acestui deziderat. Toate investițiile care vor fi finanțate trebuie să asigure realizarea unor infrastructuri de transport public sau nemotorizat sau a unor mijloace de transport de tipul zero-emisii (carbon-free), prioritate având investițiile care contribuie la îmbunătățirea calității aerului, reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, îmbunătățirea siguranței rutiere și eliminarea congestionării.	Solicitarea nu este preluată





Cofinanțat de
Uniunea Europeană



PROGRAMUL
REGIONAL VEST

proiect de achiziție biciclete etc nu ar putea “sa inventeze” un calcul GES neaplicabil unui asemenea proiect si sa demonstreze alinierea la cerințelor subpunctului 2.2.3.

În logica intervențiilor priorității privind mobilitatea urbană sustenabilă, în strânsă legătură cu nevoile identificate, tipul de acțiune, grupul țintă și obiectivul specific ales, au fost selectați indicatorii care fac obiectul monitorizării performanțelor programului, enumerați și definiți în cap. **1.3.1 Indicatorii proiectului care fac obiectul monitorizării performanțelor programului**, din GSF. Fiecărui tip de acțiune îi corespunde un indicator de realizare și un indicator de rezultat.

Astfel, având în vedere cele de mai sus, este obligatoriu ca toate proiectele finanțate să contribuie la atingerea obiectivului specific, respectiv la îmbunătățirea calității aerului și, în funcție de tipologia proiectului, la atingerea indicatorilor de rezultat, respectiv numărul anual de utilizatori ai sistemelor de transport public și numărul anual de utilizatori ai sistemelor de transport nemotorizat.

Referitor la activitatea de achiziționare de echipamente, utilaje, instalații necesare pentru exploatarea și întreținerea infrastructurii de transport public și a flotei mijloacelor de transport public, GSF se va actualiza prin includerea acestora în categoria B de activități eligibile (a se vedea răspunsul de la punctul 29), fiind astfel eligibilă doar în condițiile în care este integrată într-o activitate din categoria A.





**Cofinanțat de
Uniunea Europeană**



**PROGRAMUL
REGIONAL VEST**

39.	Pag 19 din Ghid - 2.2.4 "a) este inclus în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă". Va rugam sa ne clarificați următorul aspect: Dacă în cazul proiectelor ce presupun achiziții de flota de transport public, un anumit număr de vehicule estimate la momentul (indepartat în timp/trecut) și nivelul elaborării unui PMUD poate fi redus sau depășit în funcție de concluziile Studiului de oportunitate solicitat.	A se vedea răspunsul de la punctul 15.	Solicitarea nu este preluată
40.	Pag 21 din Ghid - 2.2.11 "b) ii. nu este ocupată cu alte bunuri care nu au legătură cu investiția sau activitatea derulată de solicitantul de finanțare pentru care solicită finanțare". Va solicitam reanalizarea/reformularea acestei mențiuni din moment ce cerința logică formulată în Ghid este existența Autorizației de demolare/desființare și respectiv Autorizației de construcție.	Cerința se referă la acele situații în care în zona de intervenție a unei investiții, de exemplu, pe traseul propus pentru o linie de tramvai/troleibuz nou construită sau reabilitată, sunt amplasate clădiri, construcții provizorii, deșeurii etc. care nu au legătură cu investiția. Solicitantul de finanțare trebuie să se asigure că locația de implementare a proiectului este adecvată și permite realizarea investiției în termenii și condițiile asumate prin cererea de finanțare.	Solicitarea nu este preluată
41.	Pag 23 din Ghid - 2.2.15 - Va rugam sa clarificați existența anexei orientative, raportarea la legislația și normele și Cataloagele naționale în vigoare și să ne oferiți și clarificările solicitate și la alte puncte anterioare pe subiectul siguranței rutiere.	A se vedea răspunsurile de la punctele 6, 7, 8, 9, 16.	Solicitarea nu este preluată





42.

Pag 24 din Ghid - 2.3 Eligibilitatea cheltuielilor. Va rugam sa confirmați eligibilitatea cheltuielilor efectuate începând cu 1 Ianuarie 2021 în cadrul proiectelor aflate deja în executie și eligibile pentru finanțare pe Mobilitate urbană. Astfel la pagina 22 din Ghid de finanțare

Nu sunt eligibile:

„f) Proiectele care au făcut obiectul unui contract de lucrări de investiții anterior pentru care nu a fost realizată recepția finală **sau** pentru care a fost reziliat contractul de finanțare din fonduri publice pentru aceeași investiție, la solicitarea beneficiarului;”

Propunem urmatoarea modificare:

„f) Proiectele care au făcut obiectul unui contract de lucrări de investiții anterior pentru care nu a fost realizată recepția finală **și** pentru care a fost reziliat contractul de finanțare din fonduri publice pentru aceeași investiție, la solicitarea beneficiarului;”

Vă rugăm a se lua în considerare eligibilitatea tuturor cheltuielilor efectuate între 01.01.2021 și data depunerii proiectului menționate în Anexa 5 – Lista cheltuielilor eligibile și neeligibile.

Se va modifica în GSF, criteriul 2.2.1, tipuri de proiecte/activități care nu sunt eligibile, conform propunerii, respectiv:

„f) Proiectele care au făcut obiectul unui contract de lucrări de investiții anterior pentru care nu a fost realizată recepția finală **și/sau** pentru care a fost reziliat contractul de finanțare din fonduri publice pentru aceeași investiție, la solicitarea beneficiarului;”

Referitor la eligibilitatea cheltuielilor efectuate între 01.01.2021 și data depunerii cererii de finanțare, se va corela Anexa 5_Lista cheltuielilor eligibile și neeligibile cu prevederile GSF.

Solicitarea este preluată parțial





43.	Pag 28 din Ghid - 2.4.2 “c) Datele colectate și prognozate din Studiul de trafic sunt corelate cu datele utilizate și prezentate în documentația tehnico-economică faza PT și/sau Studiul de oportunitate și secțiunile din cererea de finanțare, după caz.”. Va rugam sa clarificați formularea având în vedere ca în conformitate cu HG 907/2016 Studiul de trafic este studiu de specialitate obligatoriu la faza SF/DALI când se realizează/stabilește și proiectează inclusiv infrastructura - poduri, pasaje, străzi - tipuri intersecții, numărul și structura benzilor, etc (în funcție de valorile de trafic), la faza PT practic proiectantul este obligat să preia în mod obligatoriu soluția din SF (ca număr de benzi, etc).	Având în vedere faptul că la depunerea cererii de finanțare nu se va transmite Studiul de fezabilitate, AM PR Vest dorește să se asigure că Proiectul tehnic respectă prevederile HG nr. 907/2016 și dezvoltă scenariul aprobat în cadrul SF, stabilit în baza datelor din studiile de specialitate, inclusiv Studiul de trafic. Criteriul face referire la corelarea informațiilor din cererea de finanțare cu cele din documentele suport – Proiect tehnic, Studiu de oportunitate, Studiu de trafic - care stau la baza elaborării acestuia, inclusiv corelarea datelor și informațiilor din cadrul acestora și se verifică în baza documentelor transmise de solicitanți, odată cu cererea de finanțare: PMUD, studiu de trafic/circulație, documentație tehnico-economică faza PT, Studiu de oportunitate, după caz, conform prevederilor grilei de evaluare și selecție, criteriul 28.	Solicitarea nu este preluată
44.	Pag 29 din Ghid - 2.4.6 “În cazul în care prin proiect se propune achiziția de material rulant/autobuze/troleibuze/microbuze de tipul „zero emisii”, vehiculele care se vor achiziționa vor circula/vor avea traseele stabilite pe căi de circulație modernizate/în curs de modernizare/aflate într-o stare corespunzătoare cerințelor tehnice aferente vehiculelor achiziționate.” Va rugam sa clarificați cerința “cai de circulație <u>modernizate</u>/în curs de modernizare/aflate	Criteriul face referire la condițiile generale pe care o cale de circulație trebuie să le îndeplinească pentru a asigura circulația mijloacelor de transport în condiții de siguranță. Astfel, presupunem că orice municipalitate care va achiziționa și va pune în circulație mijloace de transport în comun noi, se va asigura că acestea vor circula pe drumuri sau linii de tramvai care sunt într-o stare bună, fără degradări, deficiențe care să ducă la costuri de operare crescute, viteză de exploatare redusă, siguranță în trafic deficitară etc. De asemenea, indiferent de mijloacele de	Solicitarea nu este preluată





intr-o stare corespunzătoare cerințelor tehnice aferente vehiculelor achiziționate”.

Conform legislației și normativelor de specialitate “modernizate” atunci când ne referim la infrastructura rutieră are un înțeles bine stabilit. Totodată va rugăm să clarificați cum ar putea fi eventual luate în calcul presupusele și viitoarele cerințe tehnice ale unor vehicule în cazul clar al unor proiecte de achiziție de flota, când în primul rând se depune proiectul spre finanțare (cu Studiu de Oportunitate) și abia după obținerea finanțării se va realiza și achiziția de la unul din mulți furnizori/ producători cu posibile cerințe tehnice diferite de la producător la producător.

transport achiziționate, acestea vor folosi rețeaua rutieră existentă în localitatea respectivă, ale cărei caracteristici generale ar trebui să fie bine cunoscute atât solicitantului de finanțare, cât și furnizorului mijloacelor de transport, respectiv: lățimea benzilor de circulație, ecartamentul liniilor de tramvai, lungimea peroanelor din stațiile de transport public etc.

În vederea evaluării și selectării la finanțare a proiectului, solicitantul de finanțare va prezenta în documentația depusă, cerințele tehnice pe care trebuie să le îndeplinească activele pe care dorește să le achiziționeze, în strânsă corelare cu caracteristicile rutei de circulație unde acestea vor fi utilizate.

45.

Pag. 38 din Ghid - secțiunea Atenție - pentru evaluarea SIDU/PMUD. Va rugăm să reanalizați termenul de răspuns la unica clarificare (5 zile lucrătoare care este infim de puțin în acest caz și fără posibilitatea solicitării de prelungire). În cazul documentelor strategice, problematica și eventual subiectele pe care se pot cere clarificări, complexitatea analizelor necesare în vederea elaborării răspunsurilor sau a eventualelor modificări/ajustări, faptul că există situații în care elaboratorii SIDU/PMUD sunt consultanți externi și având în vedere că este posibilă o singură solicitare de clarificări - datorită tuturor acestor cauze va rugăm să reanalizați termenul de 5 zile și să stabiliți un termen

Considerăm că atât termenul de răspuns la solicitarea de clarificări, de 5 zile, cât și posibilitatea solicitării unei singure clarificări pentru SIDU și/sau PMUD, sunt acoperitoare.

Mai mult, conform cap. 4.1 Etapa de evaluare și selecție, din GSF, pct. 4.1.1, în cazul apelurilor necompetitive, cu alocări prestabilite, în situația respingerii SIDU/PMUD aferent unui solicitant de finanțare, proiectele nu se vor respinge de la finanțare, dar evaluarea acestora nu se va demara decât ulterior redeunerii și admiterii SIDU/PMUD. Solicitantul de finanțare are posibilitatea redeunerii SIDU/PMUD în cadrul aceluiași apel de proiecte, cu condiția respectării termenului limită sau a

Solicitarea nu este preluată





mai rezonabil pentru răspunsul la clarificări și inclusiv o procedură mai permisivă (minim posibilitatea solicitării de prelungire a termenului în situații obiective, iar dacă considerați necesar din perspectiva ADR Vest inclusiv a suplimentării numărului de clarificări) mai ales având în vedere că SIDU/PMUD sunt documentele strategice pe care se bazează eligibilitatea nu doar a unui singur proiect ci a multor proiecte pe diferite axe.

În final, vă rugăm să ne transmiteți punctul dumneavoastră de vedere/clarificările dumneavoastră în legătură cu aspectele/întrebările ridicate și totodată vă solicităm să luați în analiză și să ne transmiteți răspunsul dumneavoastră privitor la sugestiile noastre motivate pentru reanalizarea și modificarea unor aspecte/prevederi din ghid (la aspectele unde am transmis aceste sugestii de reanalizare/modificare - de ex mutarea/includerea unor activități din categoria B în categoria A sau necondiționate lor forțată de activități din categoria A, modificarea termenului de răspuns pentru clarificări la SIDU/PMUD, etc)

Totodată, vă solicităm să luați în analiză faptul că la nivelul Ministerului Dezvoltării se afla în pregătire finală (fiind parcursă și etapa de consultare publică) Legea Mobilității Urbane. Conform draftului final care s-a aflat în consultare publică. Acest proiect de lege este unul benefic și salutăm favorabil atât demersul în sine cât și mai ales multe din prevederile/cerințele care erau

condițiilor de închidere a apelului, stabilite prin ghidul solicitantului de finanțare aplicabil.

Răspunsurile ADR Vest la toate aspectele/întrebările ridicate se găsesc în prezentul document.

Referitor la Legea Mobilității Urbane, prevederile acesteia vor fi analizate și puse în aplicare, dacă va fi cazul, după aprobarea și intrarea în vigoare a acesteia.

Conform Calendarului orientativ al apelurilor de proiecte pentru PR Vest 2021-2027, disponibil pe site-ul ADR Vest, data estimată de publicare a formei finale a GSF aferent IR 4.1 Mobilitate urbană sustenabilă este luna aprilie 2023.

Conform prevederilor din GSF, perioada de pregătire a proiectelor în vederea depunerii cererii de finanțare este 1 lună de la data publicării formei finale a GSF, iar perioada de depunere a proiectelor va fi de 8 luni, respectiv din iunie 2023 până în ianuarie 2024.

Dacă în decursul acestei perioade vor apărea modificări legislative sau de orice altă natură, care să aibă impact asupra condițiilor de eligibilitate și selecție a cererilor de finanțare din domeniul mobilității urbane, AM PR Vest va face toate demersurile necesare pentru implementarea tuturor măsurilor care se impun ca necesare, inclusiv corelarea, completarea sau modificarea GSF și a anexelor la acesta.





prevazute în proiectul de lege. O serie de aspecte în legătura cu acest proiect de lege și implicațiile lui trebuie să le privim cu atenție:

- această lege înglobează o serie de prevederi și mai ales de cerințe care impactează (benefic din punct de vedere al mobilității) în special municipiile și municipiile reședința de județ
- O serie de exemple privind aceste prevederi sunt: obligativitatea introducerii unor zone de emisii zero, obligativitatea introducerii unor zone de emisii reduse/scăzute, benzi dedicate pentru transport public, etc. **Pentru o serie de cerințe și prevederi din cadrul propunerii legislative sunt prevăzute și termene limită de implementare.**
- De asemenea aceste măsuri, conform prevederilor propunerii de lege, trebuie incluse în Planurile de Mobilitate - binențeles acest lucru înseamnă analize, actualizări ale Planurilor de Mobilitate prin care consultanții/proiectanții să realizeze imaginarea și validarea unor proiecte de investiții care să preia ideile și măsurile prezentate la acest nivel în Lege (zona emisii zero, etc) și să le transpună în proiecte efective pentru respectivul municipiu, analiza impactului acelor proiecte, etc deci practic se ajunge la





necesitatea refacerii si/sau actualizării majore a Planurilor de Mobilitate

- Respectivele măsuri si cerinte pot fi implementate la nivelul autorităților locale binențeles prin proiecte de investiții ce presupun reconfigurări de trame stradale, montări si instalari de echipamente de control/validare, etc. Aceste investitii au nevoie de etape de analiza apoi de proiectare, autorizare s.a.m.d .
- Neexistând încă un cadrul legal aprobat - Lege a mobilității aprobată - exista dificultăți in promovarea unor investitii/proiecte la modul anticipativ.

Astfel, luând in considerare faptul ca pe lângă o multitudine de prevederi ale propunerii de lege cu caracter universal, exista si o serie de măsuri/cerinte care impacteaza exclusiv municipiile reședința de județ si municipiile, va solicitam sa analizați mijloacele prin care fondurile dedicate mobilității urbane disponibile prin PRVest 2021-2027 sa poată fi utilizate si după aprobarea cadrului legal aferent mobilității urbane, actualizarea Planurilor de mobilitate si pregătirea proiectelor. In mod obiectiv, pentru un municipiu reședința de județ perioada totala - aprobare cadru legal la nivel național + actualizare Plan





Cofinanțat de
Uniunea Europeană



PROGRAMUL
REGIONAL VEST

de Mobilitate + corelare/actualizare SIDU + pregătire și generare proiecte în acord cu noile cerințe ale preconizatei legi a mobilității urbane (ultimele două perioade/intervale fiind incomparabil mai îndelungate în cazul unui municipiu reședința de județ decât în cazul unui oraș mai mic - cu problematica mult redusă și fără impuneri din partea legii) aceasta perioadă în total **depășește un an de zile** în mod obiectiv.

În cazul municipiilor reședința de județ și eventual municipiilor, care vor fi impactate de anumite cerințe obligatorii din proiectul de lege, pentru a crea premisele ca cel puțin o parte din fondurile europene disponibile prin PRVest 2021-2027 (PNRR fiind deja epuizat sub acest aspect) să fie utilizate pentru proiecte ce ar putea transpune în practică măsuri stabilite prin viitoarea legislație în domeniu și pentru a nu se rata această șansă ca respectivele măsuri/impuneri/cerințe să impacteze favorabil din punct de vedere al mobilității orașele noastre - vă adresăm solicitarea de a lua în analiză orice scenarii și variante și a găsi eventual împreună soluții care să răspundă situației obiective descrise mai sus (prelungirea din start a perioadei apelului până cel puțin la jumătatea anului 2024, stabilirea a două perioade de apeluri/suplimentarea la două apeluri cel puțin pentru municipiile reședința de județ, etc).



ADRVEST

Autoritate de Management
pentru Programul Regional Vest

#dezvoltaminvest
www.adrvest.ro





46.

Ghid de finanțare pag. 27 „2.2.17 Proiectul respectă principiul DNSH - „A nu prejudicia în mod semnificativ”, conform legislației aplicabile din Regulamentul (UE) 2020/852 și prevede:

a) obligația ca **executantul lucrării să semneze un contract cu un operator pentru reciclarea deșeurilor** rezultate din activitățile desfășurate, ca măsură de atenuare a impactului asupra obiectivului de mediu care vizează ”Economia circulară, inclusiv prevenirea generării de deșeuri și reciclarea acestora”;

și/sau

b) obligația ca solicitantul să semneze un contract cu un operator pentru reciclarea deșeurilor de hârtie, metal, materiale plastice, sticla, DEEE-uri provenite din înlocuirea sistemelor sau a echipamentelor, în cazul achiziției de sisteme sau echipamente noi.

Atenție!

a) Solicitantul de finanțare va avea în vedere metodologia anexă la ghidul solicitantului de finanțare dezvoltată inclusiv pentru respectarea principiului de ”a nu prejudicia în mod semnificativ” DNSH.

b) Respectarea acestor obligații asumate va face obiectul monitorizării în etapa de implementare a proiectului.

Așa cum se menționează în GSF, criteriul 2.2.17 se consideră îndeplinit dacă respectă cel puțin una din cele două cerințe, respectiv:

- fie proiectul prevede obligația ca executantul lucrărilor să semneze un contract cu un operator pentru reciclarea deșeurilor rezultate din activitățile desfășurate – litera a);
- fie proiectul prevede obligația ca solicitantul să semneze un contract cu un operator pentru reciclarea deșeurilor de hârtie, metal, materiale plastice, sticla, DEEE-uri provenite din înlocuirea sistemelor sau a echipamentelor, în cazul achiziției de sisteme sau echipamente noi – litera b).

Având în vedere și prevederile legislației în vigoare, în cazul proiectelor pentru care a început execuția lucrărilor, considerăm că acest criteriu poate fi îndeplinit fie prin prezentarea unui contract al executantului lucrărilor, pentru reciclarea deșeurilor rezultate din activitățile desfășurate, fie prin prezentarea unui contract al solicitantului de finanțare, pentru reciclarea deșeurilor de hârtie, metal, materiale plastice, sticla, DEEE-uri.

Solicitarea nu este preluată





Cofinanțat de
Uniunea Europeană



PROGRAMUL
REGIONAL VEST

Criteriul se consideră îndeplinit dacă este respectată cel puțin o cerință din cele de mai sus.”

Propunem ca în cazul proiectelor pentru care execuția lucrărilor este în desfășurare, aceasta cerința DNSH să nu fie aplicabilă, și să fie solicitată beneficiarului în perioada de monitorizare a proiectului, făcând referire la deșeurile rezultate în timpul operării investiției (sustenabilitate DNSH).

47.

Ghid de finanțare pag. 31 2.4.1.1 Criterii de calitate a documentației tehnico-economice faza PT

„Pentru proiectele pentru care a fost demarată execuția lucrărilor:

i. Devizul general este actualizat la faza contract de lucrări și asumat de către reprezentantul legal al solicitantului de finanțare și de către proiectantul sau executantul lucrărilor de construcții;

ii. **Raportul privind stadiul fizic al investiției este corelat cu devizul general actualizat la faza contract de lucrări**, fiind asumat de către reprezentantul legal al solicitantului de finanțare, de către executantul lucrărilor și de către dirigințele de șantier;

e) Devizul general este corelat cu devizele pe obiect, respectiv formularele F2;

Pentru proiectele pentru care a fost demarată execuția lucrărilor, odată cu transmiterea formularului cererii de finanțare se va transmite Devizul general, actualizat la faza contract de lucrări, cu respectarea prevederilor legislative în vigoare și a clauzelor contractuale.

În aceste condiții, valoarea eligibilă totală a proiectului va fi calculată pe baza documentației tehnico-economice faza PT, a contractului de lucrări atribuit și a Devizului general actualizat, inclusiv cu ajustările de prețuri, dacă este cazul.

Ca urmare a consultării publice asupra ghidurilor solicitantului de finanțare, s-a decis ca pentru proiectele pentru care a fost demarată execuția lucrărilor, Raportul privind stadiul fizic al investiției să nu se depună ca anexă la cererea de finanțare. Criteriul 2.4.1.1, litera d) din GSF se va reformula astfel:

Solicitarea este preluată





Cofinanțat de
Uniunea Europeană



PROGRAMUL
REGIONAL VEST

f) Graficul general de realizare a investiției publice este rezonabil, corelat ca și perioadă și/sau durată de realizare cu etapele detaliate în cadrul calendarului de activități din formularul cererii de finanțare și respectă termenele limită ale programului de finanțare;

g) Eșalonarea costurilor este corelată cu Graficul general de realizare a investiției publice.”

Intrebare:

În situația în care devizul general a fost actualizat în baza OUG nr. 47/2022 privind ajustarea prețurilor contractelor de achiziție publică/contractelor sectoriale/contractelor de concesiune/acordurilor-cadru și Ordonanței nr. 15/2021 privind reglementarea unor măsuri fiscale-bugetare pentru ajustarea prețurilor contractelor de achiziție publică, se consideră eligibile cheltuielile realizate în baza acestor prevederi legislative, aflate în vigoare la acea dată?

Totodată, vă rugăm să aveți în vedere posibilitatea de decontare a ajustărilor de preț survenite ca urmare a aplicării prevederilor OUG nr.47/2022, procentul de ajustare a valorii inițiale a contractelor de execuție fiind în acest moment de aproximativ 30 - 40%.

„d) Devizul general și devizele pe obiect, asumate de către reprezentantul legal al solicitantului de finanțare și de către proiectant, nu sunt mai vechi de un an;

Sau

Pentru proiectele pentru care a fost demarată execuția lucrărilor:

Devizul general este actualizat la faza contract de lucrări și asumat de către reprezentantul legal al solicitantului de finanțare și de către proiectantul sau executantul lucrărilor de construcții;”





48.	La ce se face referire la punctul ii? Raportul privind stadiul fizic al investiției nu poate fi corelat cu Devizul general, intrucat acesta din urma cuprinde intreaga valoare a investiției de la momentul contractului de executie (punctul i), iar 60emarcate60 este déjà demarata, lucrarile sunt partial executate.	În corelare cu cele menționate la întrebarea 47, criteriul 2.4.1.1, lit. d), din GSF, s-a modificat astfel: Devizul general și devizele pe obiect, asumate de către reprezentantul legal al solicitantului de finanțare și de către proiectant, nu sunt mai vechi de un an? Sau Pentru proiectele pentru care a fost demarată execuția lucrărilor: Devizul general este actualizat la faza contract de lucrări și asumat de către reprezentantul legal al solicitantului de finanțare și de către proiectantul sau executantul lucrărilor de construcții.	Solicitarea este preluată
49.	Ghid solicitant pagina 50: 5.3 Plăți 5.3.1 Verificarea dosarelor de achiziții „După atribuirea contractelor de achiziție, beneficiarul are obligația transmiterii dosarelor de achiziții spre verificare la AM PRV. Pentru evitarea blocajelor în decontarea cheltuielilor, beneficiarii trebuie să transmită spre verificare la AM PRV dosarele de achiziții în termen de maxim 5 zile lucrătoare de la data semnării contractului de achiziție publică”	Dosarele de achiziții pentru contractele de lucrări și/sau servicii semnate și/sau demarate la data depunerii cererii de finanțare se vor transmite după semnarea contractului de finanțare. Acestea nu se transmit către AM PR Vest la momentul depunerii cererii de finanțare.	Solicitarea nu este preluată





Cofinanțat de
Uniunea Europeană



PROGRAMUL
REGIONAL VEST

	Intrebare: cand se depun dosarele de achiziție în situația în care execuția lucrărilor este în desfășurare la depunerea cererii de finanțare (proiectul este matur)?		
50.	Anexa 3 – Grila de evaluare și selecție a cererii de finanțare aferentă apelului de proiecte PRV/4.1/1.1, PRV/4.1/1.2, PRV/4.1/1.3, PRV/4.1/1.4, PRV/4.1/1.5, PRV/4.1/1.6: Criteriul 35“Costurile sunt realiste, respectiv corect estimate, suficiente și necesare pentru implementarea proiectului și îndeplinesc următoarele cerințe: a) Se încadrează în următoarele praguri echivalente în lei, la cursul de schimb InforEuro valabil pentru luna publicării versiunii aprobate a ghidului solicitantului de finanțare: viii. 1 stație de încărcare rapidă – 0,03 milioane EUR, valoare eligibilă, TVA inclusă;” Reformulare: ”viii.1 stație de încărcare rapidă – 0,2 milioane EUR, valoare eligibilă, TVA inclusă;” Valoarea a fost propusă având la bază costurile reale ale unei stații de încărcare rapidă (de aproximativ 150.000 euro fără TVA) pentru un autobuz electric, estimată pe	ADR Vest analizează oportunitatea modificării costurilor aferente stațiilor de încărcare lentă și rapidă a autobuzelor și microbuzelor de tipul „zero emisii”.	Solicitarea nu este preluată



ADRVEST

Autoritate de Management
pentru Programul Regional Vest

#dezvoltaminvest
www.adrvest.ro





	baza contractelor deja atribuite de către autoritățile publice.		
51.	Anexa 5_Lista cheltuielilor eligibile și neeligibile: “Punctul B. <u>Cheltuieli excluse de la finanțare:</u> <u>Cheltuielile efectuate înainte de data depunerii cererii de finanțare, cu excepția celor specificate în clar în ghidul solicitantului de finanțare aferent fiecărui apel de proiecte;</u>” Clarificare: Propunem eliminarea criteriului menționat mai sus întrucât acest criteriu elimină posibilitatea decontării acelor cheltuieli care au fost efectuate înainte de depunerea cererii de finanțare; Conform listei cheltuielilor eligibile aflate în consultare publică, doar în cazul serviciilor de proiectare și obținere a avizelor este menționată posibilitatea decontării acelor cheltuieli efectuate înainte de depunerea cererii de finanțare (doar pentru acestea fiind menționat clar în ghid faptul că „Sunt eligibile inclusiv cheltuielile efectuate între 01.01.2021 și data depunerii proiectului”).	Conform GSF, în cadrul apelurilor de proiecte aferente IR 4.1 Mobilitate urbană sustenabilă, se vor finanța inclusiv proiecte pentru care au fost demarate achizițiile/lucrările înainte de depunerea cererii de finanțare, cheltuielile aferente acestora, efectuate între 01.01.2021 și data depunerii proiectului, fiind considerate eligibile, în condițiile prevăzute în GSF. Pentru o mai clară înțelegere se va actualiza Anexa 5_Lista cheltuielilor eligibile și neeligibile în conformitate cu prevederile GSF, astfel: • în secțiunea A. Cheltuieli eligibile, se va elimina prevederea: „Sunt eligibile inclusiv cheltuielile efectuate între 01.01.2021 și data depunerii proiectului.” de la toate categoriile de cheltuieli eligibile; • în secțiunea B. Cheltuieli excluse de la finanțare, se va elimina următoarea categorie de cheltuieli neeligibile: „cheltuielile efectuate înainte de data depunerii cererii de finanțare, cu excepția celor specificate în clar în ghidul solicitantului de finanțare aferent fiecărui apel de proiecte;”.	Solicitarea este preluată





Cofinanțat de
Uniunea Europeană



PROGRAMUL
REGIONAL VEST

52.

Cap. 2.2 Eligibilitatea proiectului, Secțiunea 2.2.4:

„Proiectul propus la finanțare:

a) este inclus în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă
și

b) este inclus în lista de proiecte prioritare din Strategia
Integrată de Dezvoltare Urbană”

Având în vedere faptul că proiectele pentru care au fost
demarate serviciile de proiectare sunt prevăzute în
documentațiile programatice (SIDU și PMUD)
elaborate în anul 2015 și aflate în perioada de
valabilitate, vă rugăm să precizați dacă este necesară
depunerea acestor documente la data depunerii
primei cereri de finanțare.

Chiar dacă documentele strategice SIDU și PMUD sunt în
perioada de valabilitate, având în vedere că acestea au
fost elaborate și aprobate în urmă cu aproximativ 7 ani,
considerăm necesară și oportună actualizarea acestora și
transmiterea documentelor actualizate la momentul
depunerii cererii de finanțare.

Solicitarea
nu este
preluată



ADRVEST

Autoritate de Management
pentru Programul Regional Vest

#dezvoltaminvest
www.adrvest.ro

