|  |  |
| --- | --- |
| **PROGRAMUL OPERAŢIONAL REGIONAL 2014-2020**  **GHIDUL SOLICITANTULUI - *CONDIȚII SPECIFICE DE ACCESARE A FONDURILOR ȊN CADRUL***  ***APELULUI DE PROIECTE CU NUMĂRUL POR/2017/4/4.1/1***  **AXA PRIORITARĂ 4, PRIORITATEA DE INVESTIŢII 4e**  **OBIECTIVUL SPECIFIC 4.1 - *REDUCEREA EMISIILOR DE CARBON ÎN MUNICIPIILE REȘEDINȚĂ DE JUDEȚ PRIN INVESTIȚII BAZATE PE PLANURILE DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ*** |  |

**CENTRALIZATOR AL RĂSPUNSURILOR LA ÎNTREBĂRILE, PROPUNERILE ȘI OBSERVAȚIILE PRIMITE ASUPRA GHIDULUI SPECIFIC PENTRU OBIECTIVUL SPECIFIC 4.1 - VARIANTA SUPUSĂ CONSULTĂRII PUBLICE**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nr. crt.** | **Nr. înregistrare MDRAPFE** | **Solicitant/Nr. întrebare** | **Întrebări/Observații cu privire la Ghidul solicitantului O.S. 4.1 și Anexele acestuia** - **varianta supusă consultării publice** | **Propunere de modificare/Justificare** | **Răspuns AMPOR** |
|  | 53368/19.04.2017  53032/19.04.2017 | **Asociația**  **Municipiilor**  **din România (întrebarea nr. 1)**  **Municipiul Sibiu (întrebarea nr.1)** | *De asemenea, având în vedere criteriul de eligibilitate din secţiunea 4.3.1.12, pentru a răspunde într-un mod eficient la cerinţele Obiectivului specific 4.1 şi pentru a se asigura o abordare integrată a activităţilor şi proiectelor propuse, se solicită ca Cererile de finanţare privind sistemele de transport public de călători depuse în cadrul O.S. 4.1, să conţină activităţi integrate ce vizează minimum infrastructura utilizată, mijloacele de transport şi componentele sistemelor de managementul trafic (p.6).* | Eliminarea cerinței de sistem de management al traficului.  *De asemenea, având în vedere criteriul de eligibilitate din secţiunea 4.3.1.12, pentru a răspunde într-un mod eficient la cerinţele Obiectivului specific 4.1 şi pentru a se asigura o abordare integrată a activităţilor şi proiectelor propuse, se solicită ca Cererile de finanţare privind sistemele de transport public de călători depuse în cadrul O.S. 4.1, să conţină activităţi integrate ce vizează minimum infrastructura utilizată, mijloacele de transport şi componente ale sistemelor de managementul traficului,* ***după caz.***  **Justificare:** Sistemele de localizare a vehiculelor de transport public urban și de managementul flotei pentru autobuzele achiziționate în proiect, vor fi mai relevante dacă se aplică un sistem de management al întregii flote.  Pentru eficiența proiectelor de transport public, considerăm că masurile complementare de tip soft, măsuri de e-ticketing, extinderea zonei sau creșterea frecvenței de circulație sunt mai relevante. | Completarea a fost preluată în versiunea finală a ghidului solicitantului. |
|  | 53368/19.04.2017  53032/19.04.2017 | **Asociația**  **Municipiilor**  **din România (întrebarea nr. 2)**  **Municipiul Sibiu (întrebarea nr.2)** | *În caz că Cererea de finanţare referitoare la sistemele de transport public de călători nu conţine toate aceste trei tipuri de activităţi complementare enumerate, se poate justifica complementaritatea activităţilor Cererii de Finanţare cu activităţile proiectelor ce urmează a fi propuse la finanţare din diverse surse, inclusiv din Obiectivul specific 4.1 al POR 2014-2020 şi care vizează celelalte activităţi obligatoriu a fi integrate, enumerate anterior (p.6).* | *1. În caz că Cererea de finanţare referitoare la sistemele de transport public de călători nu conţine toate aceste trei tipuri de activităţi complementare enumerate, se poate justifica complementaritatea activităţilor Cererii de Finanţare cu activităţile proiectelor ce* ***urmează a fi / ce au fost propuse*** *la finanţare din diverse surse, inclusiv din Obiectivul specific 4.1 al POR 2014-2020 şi care vizează celelalte activităţi obligatoriu a fi integrate, enumerate anterior.*  2. Prevederea de exceptii de la această regulă, în funcție de specificul activităților.  Justificare: Complementaritatea proiectelor trebuie asigurată și cu proiecte depuse anterior, nu doar viitoare, altfel se impiedică efectiv depunerea proiectelor care au fost justificate ca fiind complementare cererilor de finanțare anterioare. | Completările au fost preluate în versiunea finală a ghidului solicitantului (a se vedea secţiunea 1.4). |
|  | 53368/19.04.2017  49772/07.04.2017 | **Asociația**  **Municipiilor**  **din România (întrebarea nr. 3)**  **Municipiul Brăila (întrebarea nr. 2)** | *Atenţie! Nu vor fi sprijinite activităţile/proiectele care vor conduce la încurajarea şi îmbunătăţirea condiţiilor pentru utilizarea autoturismelor personale (creşterea vitezei acestora, îmbunătăţirea timpilor de parcurs, lărgirea/crearea părţii carosabile utilizate în principal de autoturismele personale etc), întrucât, contrar obiectivului specific urmărit, vor contribui la creșterea emisiilor de echivalent CO2 (p.6).* | *Atenţie! Nu vor fi sprijinite activităţile/proiectele care vor conduce* ***doar*** *la încurajarea şi îmbunătăţirea condiţiilor pentru utilizarea autoturismelor personale (creşterea vitezei acestora, îmbunătăţirea timpilor de parcurs, lărgirea/crearea părţii carosabile utilizate în principal de autoturismele personale etc), întrucât, contrar obiectivului specific urmărit, vor contribui la creșterea emisiilor de echivalent CO2.*  **Justificare:** Îmbunătățirea condițiilor de circulație într-un oraș este o formă de îmbunătățire a calității vieții locuitorilor. Imbunatatirea circulatiei auto in urma unui proiect poate fi insa o consecinta a altui tip de investitii (ex: dezvoltarea transportului public).  Insa trebuie inclus acest cuvant, avand in vedere ca in urma unor proiecte de modernizare a infrastructurii sau in urma unor proiecte de construire de infrastructura, se vor imbunatati si conditiile generale de transport, inclusiv cele cu masina personala. | Completarea a fost preluată în versiunea finală a ghidului solicitantului, astfel:  *Nu sunt eligibile sub-activităţile/activităţile/proiectele care vor conduce,* ***în mod prioritar****, la încurajarea şi îmbunătăţirea condiţiilor pentru utilizarea transportului cu autoturismele (creşterea vitezei acestora, îmbunătăţirea timpilor de parcurs, lărgirea/crearea părţii carosabile utilizate în mod prioritar de autoturisme etc), întrucât, contrar obiectivului specific urmărit, acestea vor contribui la creșterea emisiilor de echivalent CO2.* |
|  | 53368/19.04.2017  49772/07.04.2017 | **Asociația**  **Municipiilor**  **din România (întrebarea nr. 4)**  **Municipiul Brăila (întrebarea nr. 1)** | *În situaţia în care se justifică complementaritatea activităţilor Cererii de finanţare cu activităţile proiectelor ce urmează a fi propuse la finanţare din diverse surse, inclusiv din O.S. 4.1 al POR 2014-2020, aceste proiecte trebuie să fie implementate până la finalul implementării Cererii de finanţare depuse (a se vedea clauzele specifice din Anexa 4.1.5.a). Însă, verificarea condiţiilor de eligibilitate se va realiza doar la nivel de Cerere de finanţare (nu şi la nivel de proiecte complementare propuse a fi implementate) (p.6).* | Eliminarea sau reformularea paragrafului.  Din experiența anterioară a finanțării proiectelor din POR 2007-2013, proiectele complementare au fost defazate prin însăși etapizarea semnării contractelor de finanțare, forțând beneficiarul să emită note de cantități suplimentare, respectiv note de renunțare în funcție de situația dată și încheierea de acte adiționale la contractul de execuție lucrări, respectiv contractul de finanțare.  Proiectele din scenariul optim al Planului de mobilitate sunt privite intr-o abordare integrată, sunt complementare , nu se poate impune o astfel de cerinta fara a asigura si o finantare pentru celelalte proiecte complementare. | Paragraful privind termenul de implementare a activităţilor complementare a fost reformulat, astfel:  *În acest caz, proiectele în implementare/în evaluare/ce urmează a fi depuse la finanţare, complementare activităţilor cererii de finanţare analizate, trebuie să fie finalizate până la finalul perioadei de implementare a POR 2014-2020,* ***respectiv până la 31.12.2023*** *(se vor vedea clauzele specifice din Anexa 4.1.5)* |
|  | 53368/19.04.2017 | **Asociația**  **Municipiilor**  **din România (întrebarea nr. 5)** | *Infrastructura utilizată pentru prestarea serviciului de transport public local/zonal de călători*  *Investiții destinate îmbunătățirii transportului public urban de călători* (p.7,19,26-33). | Completarea categoriilor de proiecte activități eligibile cu următoarea activitate:  **Crearea/modernizarea/extinderea sistemelor inteligente de transport (SIT)** | **Activitatea menționată este eligibilă și este inclusă în categoria C. *Alte investiții destinate reducerii emisiilor de CO2 în zona urbană,***conform POR 2014-2020. Această activitate nu poate fi inclusă în categoria A. *Investiții destinate îmbunătățirii transportului public urban de călători* deoarece ar fi afectate valorile celor doi indicatori de realizare comuni și specifici programului, conform POR:  *1S11 - Operațiuni (proiecte) implementate destinate transportului public și nemotorizat* ***(nr. operațiuni) (categoriile A și B);***  *IS12 - Operațiuni (proiecte) implementate destinate reducerii emisiilor de CO2 (altele decât cele pentru transport public și nemotorizat)* ***(nr. operațiuni) (categoria C);*** |
|  | 53368/19.04.2017  49772/07.04.2017 | **Asociația**  **Municipiilor**  **din România (întrebarea nr. 6)**  **Municipiul Brăila (întrebarea nr. 3)** | *Construirea/modernizarea/reabilitarea/reamenajarea infrastructurii rutiere (pe coridoarele deservite de transport public local) pentru creșterea nivelului de siguranță și eficiență în circulaţie şi exploatare al rețelei de transport (cu asigurarea construirii/modernizării traseelor pentru pietoni și bicicliști, acolo unde este posibil) -* ***Codurile 032 /034*** *(partea carosabilă)/ 043 (culoarele dedicate pentru transportul public urban)/ 090 (piste pentru bicicliști și trasee pietonale) etc, după caz (p.8);* | *Construirea/modernizarea/reabilitarea/ reamenajarea infrastructurii rutiere (pe coridoarele deservite de transport public local) pentru creșterea nivelului de siguranță și eficiență în circulaţie şi exploatare al rețelei de transport (cu asigurarea construirii/modernizării traseelor pentru pietoni și bicicliști, acolo unde este posibil) -* ***Codurile 043*** *(partea carosabilă)/ 043 (culoarele dedicate pentru transportul public urban)/ 090 (piste pentru* *bicicliști și trasee pietonale) etc, după caz;*  **Justificare:** Includerea reabilitării carosabilului pe coridoarele deservite de transportul local în Codul 043 și nu în codul 032, chiar și în cazul în care nu se realizează benzi dedicate deoarece prin lucrarile care se vor executa pe tronsoanele respective vor fi afectate si spatiile destinate traficului auto. | Activitățile privind construirea/ modernizarea/reabilitarea părții carosabile a străzilor urbane, utilizate atât de transportul public în comun, cât și de autoturismele personale, nu pot fi asociate **codului 043 -** **Infrastructuri de transport urban curat și promovare (inclusiv echipamentele și materialul rulant),** ce vizează doar infrastructura și mijloacele de transport dedicate transportul public urban. |
|  | 53368/19.04.2017  49772/07.04.2017  53032/19.04.2017 | **Asociația**  **Municipiilor**  **din România (întrebarea nr. 7)**  **Municipiul Brăila (întrebarea nr. 6)**  **Municipiul Sibiu (întrebarea nr. 5)** | A. Investiții destinate îmbunătățirii transportului public urban  Mijloace de transport utilizate pentru prestarea serviciului de transport public local/zonal de călători  Achiziționarea de material rulant (tramvaie) - Codul 043;  (…)  Construirea parcărilor de tip „park and ride” – „parchează și călătorește cu transportul în comun” –Codul 043 (p. 7-8); | Construirea podurilor si pasajelor supra si subterane, care vor fi utilizate de trasee de transport public si care vor conduce la reducerea emisiilor GES (CO2) la nivelul zonei urbane si imbunatatirea conditiilor de deplasare a transportului public in zona urbana - **Codul 043**  **Justificare:** Aceasta activitate inclusă în Cod 043 (transport urban curat) va contribui la dezvoltarea coridoarelor de mobilitate urbană ale transportului public, pietonal și velo și va contribui la diminuarea nivelului CO2 și GES la nivelul orasului prin diminuarea blocajelor în transport datoriăa unor bariere naturale și antropice (râuri, cai ferate, etc.) | Construirea podurilor și pasajelor, utilizate atât de transportul public în comun, cât și de autoturismele personale, nu poate fi asociată **codului 043 - Infrastructuri de transport urban curat și promovare (inclusiv echipamentele și materialul rulant)**, ce vizează doar infrastructura și mijloacele de transport dedicate transportul public urban. Ȋn codul 043 vor fi incluse cheltuielile aferente podurilor/pasajelor dedicate doar transportului public urban cu tramvaiul (a se vedea activitatea 9, categoria A), iar în codurile 032/034 - vor fi incluse cheltuielile pentru podurile/pasajele utilizate inclusiv de transportul rutier, dar, în mod prioritar, de transportul public de la nivel urban. |
| Modernizarea părții carosabile a infrastructurii rutiere, pe coridoare pe care vor fi implementate/extinse/introduse trasee de transport public și care vor conduce la reducerea emisiilor GES (CO2) la nivelul zonei urbane și îmbunătățirea a condițiilor de deplasare a transportului public în zona urbană - **Codul 043.**  **Justificare:** Aceasta activitate va fi inclusă în Cod 043 (transport urban curat) pentru că ajuta la dezvoltarea coridoarelor de mobilitate urbană ale transportului public, pietonal și velo și oferă cetățenilor din zone urbane nedeservite de transport public și practic obligați să utilizeze mașina personală, oportunitatea unui transport alternativ – transport public, pietonal și/sau velo. | Activitățile privind modernizarea părții carosabile a străzilor urbane, utilizate atât de transportul public în comun, cât și de autoturismele personale, nu sunt asociate **codului 043 - Infrastructuri de transport urban curat și promovare (inclusiv echipamentele și materialul rulant)**, ce vizează doar infrastructura și mijloacele de transport dedicate transportul public urban. Acestea sunt asociate codurilor 032/034, după caz. |
| Modernizarea părtii carosabile în cadrul unui coridor integrat de mobilitate urbană în urma modernizării/reabilitării/extinderii liniilor de tramvai fără sit propriu – **cod 043.**  **Justificare:**  Introducerea acestor tipuri de acțiuni este necesară întrucât în forma actuală a ghidului vor fi eligibile doar proiectele de modernizare a liniilor de tramvai în sit propriu, iar carosabilul rămas lângă liniile de tramvai modernizate nu va fi eligibil. | Activitatea de modernizare a părții carosabile a străzilor urbane poate fi eligibilă conform descrierilor activităților 10 și 11, categoria A din versiunea finală a ghidului. După cum s-a menționat la punctul anterior, acestea nu pot fi asociate codului 043, ci codurilor 032/034. |
| - **Construirea parcărilor de tip „park and walk”** – „parchează și mergi pe trasee pietonale”, ca activitate complementară construirii/extinderii de zone și trasee pietonale – Codul 043  - **Construirea parcărilor subterane pe al doilea inel principal de circulatie** al orasului, coroborate cu restrictii de parcare si cresterea atractivititătii pietonale a zonei de suprafată;  - **Construirea de parcări intermodale**  **Justificare:**  Această măsura susține crearea de părcari în zone adiacente zonelor pietonale construite/realizate prin proiect.  Parcări subterane perimetral centrelor istorice  Unul din dezideratele mai multor orașe europene este scoaterea treptată a mașinilor din centrul orașelor. Acest lucru se poate realiza insă treptat, oferind mai intâi alternative de parcare subterană la periferia zonelor centrale (cu suprataxarea si eliminarea partială a parcărilor la suprafață, realizarea de stații de transport in comun in zonă) și descurajarea utilizării astfel a mașinii in zona centrală.  Astfel de măsuri nu atrag autoturismele in zonele centrale ale oraselor, cum ar putea părea la o primă vedere, ci sunt masuri absolut necesare pentru scoaterea masinilor din centrul oraselor si favoritizarea pietonilor, incurajarea deplasării pietonale, inlcusiv prin creșterea atractivității spatiului public. De asemenea, o astfel de măsură va contribui atât la scăderea emisiilor de carbon in zona centrală, cât și preservarea zonei istorice, a clădirilor de cele mai multe ori monumente istorice sau foarte vechi construite in acest perimetru.  De asemenea, siguranța circulației va crește și se va încuraja utilizarea transportului public.  În lipsa unor parcări de tip “park and walk” toate parcările eliminate din zonele pietonizate se vor muta la marginea zonei centrale generând efecte de tip “spill over”.  Parcări subterane sau supraterane multietajate în cartierele de blocuri  Datorită tendinței constante de creștere a numărului de autoturisme în Romania (numarul masinilor noi a inregistrat o crestere de 60% în 2016 față de 2013), străzile si zonele din jurul blocurilor din multe cartiere sunt ocupate în mare parte de mașini, in loc de spatii verzi, pietonale sau de agrement.  Realizarea de parcări sub sau supraterane în cartierele de blocuri sunt singurele soluții pentru a reda spatiul pietonilor si biciliștilor si va genera o disponibilitate mai mare a locuitorilor pentru deplasările nemotorizate, conducând implicit la scăderea utilizării autoturismelor și răspunzând astfel in mod direct obiectivelor axei de finanțare. | Aceste activități privind construirea parcărilor **din zonele centrale ale municipiilor** nu sunt prevăzute ca activități sprijinite în cadrul POR 2014-2020, prin urmare nu pot fi incluse ca activități eligibile în cadrul ghidului pentru Obiectivul specific 4.1. |
| **Crearea/modernizarea/extinderea sistemelor inteligente de transport (SIT)**  **Justificare:** Modificarea este necesară pentru asigurarea implementării de sisteme inteligente de transport (sistem de management al flotei, sistem de informare dinamică a călătorilor) într-un proiect distinct, aplicat integrat sistemului de transport public, fără a fi doar parte a unui proiect de management de trafic.  Aceste masuri s-ar putea corobora intr-un proiect cu sistemele de e-ticketing, fiind un pachet integrat de masuri pentru transportul public. Un astfel de proiect are mai mare relevantă pentru transportul in comun, decat corelat cu alte măsuri de managementul traficului. | **Activitățile privind crearea/ modernizarea/extinderea sistemelor inteligente de transport (SIT)** **sunt eligibile.**  Astfel, în conformitate cu POR 2014-20202 şi cu ghidul solicitantului, sunt eligibile **activităţi privind componentele sistemelor inteligente de transport**, care sunt încadrate în următoarele categorii de activităţi:  ***A.******Investiții destinate îmbunătățirii transportului public urban de călători***  *- Crearea/extinderea/modernizarea sistemelor de bilete integrate pentru călători („e-bilete” sau „e-ticketing”) -* Codul 044;  ***C. Alte investiții destinate reducerii emisiilor de CO2 în zona urbană***  *- Crearea/modernizarea/extinderea sistemelor de management al traficului, inclusiv a sistemului de monitorizare video, precum și a altor sisteme inteligente de transport (SIT)* - Codul 044, inclusiv sub-sistemele de managementul flotei și de informare a călătorilor).  Aceste două activităţi, inclusiv sub-activitățile aferente, din categoriile A şi C, privind sistemele inteligente de transport, pot fi integrate în cadrul unei Cereri de finanțare. |
|  | 53368/19.04.2017  49772/07.04.2017 | **Asociația**  **Municipiilor**  **din România (întrebarea nr. 8)**  **Municipiul Brăila (întrebarea nr. 7)** | *Nu sunt eligibile proiecte ce cuprind activități de creare/modernizare/ reabilitare a infrastructurii, incluzând poduri și pasaje, care vizează îmbunătățirea traficului mașinilor personale (p.9);* | Nu sunt eligibile proiecte ce cuprind activități de creare/modernizare/reabilitare a infrastructurii, incluzând poduri și pasaje, care vizează **doar sau in primul rand îmbunătățirea traficului mașinilor personale**. **Sunt eligibile proiecte ce cuprind activități de creare/modernizare/reabilitare a infrastructurii, incluzând poduri și pasaje, atata timp cat sunt indeplinite urmatoarele conditii in mod cumulat:**  **A. prin proiectele realizate sunt atinse obiectivele POR si obiectivele tematice de reducere emisii CO2 la nivelul zonelor urbane si cresterea numarului de pasageri transportati cu transportul in comun ;**  **B. Reabilitarea/modernizarea partii carosabile este realizata in cadrul unui proiect integrat de modernizare a coridoarelor principale de mobilitate la nivelul orasului si intervine ca o consecinta a introducerii de piste de biciclete, construirii/modernizarii de trotuare, alveole transport public.**  **C. Construirea de infrastructura rutiera va deservi in mod obligatoriu trasee viitoare de transport public.**  **Justificare:**  Includerea reabilitarii carosabilului pe coridoarele integrate de mobilitate urbana este necesara deoarece reabilitarea carosabilului este o consecinta a amenajarii de infrastructuri dedicate pentru transportul alternativ (pietonal si velo) si o necesitatate fizica pentru un transport public de calitate – intruneste conditiile unui transport urban curat si nu conditiile unei reabilitari individuale de strada. | Completarea a fost preluată în versiunea finală a ghidului solicitantului, astfel:  *Nu sunt eligibile sub-activităţile/activitățile/ proiectele care urmăresc,* ***în mod prioritar****, fluidizarea traficului autoturismelor și reducerea congestiei acestora;* (paragraf reformulat); |
|  | 53368/19.04.2017  49772/07.04.2017 | **Asociația**  **Municipiilor**  **din România (întrebarea nr. 9)**  **Municipiul Brăila (întrebarea nr. 8)** | *Nu sunt eligibile proiectele care conduc la creșterea traficului autoturismelor personale, inclusiv în alte zone decât cea a proiectului, din municipiu, dar și din zona funcțională urbană a acestuia; (p.9)* | *Nu sunt eligibile proiectele care conduc la creșterea traficului autoturismelor personale.*  *Pentru proiectele de constructie a infrastructurii rutiere va trebui dovedit ca proiectele conduc la reducere emisii CO2 la nivelul zonelor urbane si cresterea numarului de pasageri transportati cu transportul in comun.*  **Justificare:** Menținerea sintagmei „alte zone” limitează eligibilitatea proiectelor privind introducerea zonelor pietonale.  Printr-un proiect pot exista rezultate de crestere +x% a nivelului emisiilor de CO2, dar impactul la nivelul intregului oras sa fie de – Y%, unde Y este mai mare fata de X. | Ȋn cadrul versiunii finale a ghidului solicitantului a fost introdus modelul orientativ denumit Studiul de trafic.  Pentru a se dovedi faptul că prin implementarea activităților proiectului nu se vor înrăutăți problemele de trafic, se va stabili în mod corespunzător aria de studiu a proiectului, iar reducerea emisiilor de CO2 se va calcula la nivelul acesteia.  Nu sunt finanţate prin O.S 4.1 proiectele care conduc la creşterea emisiilor de CO2 la nivelul arealului de studiu al proiectului și/sau care conduc la înrăutățirea condițiilor de trafic din afara acestuia.  După cum, s-a menţionat în ghid, zonele pietonale trebuie să fie integrate cu alte activităţi (abordare integrată), astfel încât să se poate justifica faptul că la nivelul ariei de studiu a proiectului va avea loc o reducere a utilizării autoturismelor, o creştere a numărului pietonilor, precum şi în funcţie de celelalte tipuri de activităţi integrate, a pasagerilor şi/sau a biciliștilor, fără înrăutățirea condițiilor de trafic din afara acestuia. |
|  | 53368/19.04.2017 | **Asociația**  **Municipiilor**  **din România (întrebarea nr. 10)** | *Nu sunt eligibile proiectele care vizează doar* ***activități singulare*** *(fără a fi parte dintr-un traseu) de construcție/reabilitare/ modernizare a pasajelor și podurilor, indiferent de destinaţia aceastora (pietonal /rutier/traseu separat transport etc).(p.9)* | De eliminat  **Justificare:**  În conformitate cu Articolul 7 al Regulamentului (UE) nr. 1301/2013, legat de dezvoltarea urbană durabilă, prin Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană Zona Metropolitană și Planul de Mobilitate Urbană Durabilă s-au identificat o serie de acțiuni prioritare pentru perioada programatică 2014-2020 - acțiuni integrate ce abordează provocările economice, sociale, climatice, demografice și de mediu.  Prin proiectele și acțiunile propuse prin SIDU și PMUD se urmărește rezolvarea nevoilor presante ale Zonei Metropolitane (probleme importante de mobilitate și accesibilitate, pe fondul unei subdezvoltări a rețelei de transporturi, în special rutiere), obiectiv ce se va realiza printr-o serie de proiecte individuale. Prin urmare, la nivelul municipiilor s-au pregătit proiecte de infrastructură de bază, prevăzute ca prioritare în Planul Urbanistic General, SIDU și PMUD, de reabilitare/construcție/extindere poduri.  Investițiile în infrastructura rutieră, în special podurile, pentru care sunt demarate lucrări de execuție sau care au finalizate studiile de fezabilitate, reprezintă linii majore de transport în comun, reabilitarea acestora fiind o condiție esențială pentru promovarea utilizării mijloacelor de transport în comun. De asemenea, prin reabilitarea și extinderea acestor poduri se vor crea piste dedicate pentru biciclete și se va mări suprafața trotuarelor, ceea ce va contribui la îmbunătățirea accesibilității și mobilității pietonilor și bicicliștilor în oraș. | Solicitarea nu poate fi acceptată, întrucât, nici în cadrul activităţilor sprijinite prin POR 2014-2020, O.S. 4.1, **nu sunt prevăzute activităţi distincte de construire/ modernizare/ reabilitare poduri/pasaje.**  Pentru a putea fi construite/ modernizate/reabilitate, aceste **poduri/ pasaje trebuie să facă parte din activități integrate de creare/ modernizare/reabilitare de trasee de transport public de călători, trasee pentru biciclişti şi/sau trasee pietonale**, cu respectarea condițiilor din ghid. |
|  | 53368/19.04.2017 | **Asociația**  **Municipiilor**  **din România (întrebarea nr. 11)** | *Nu sunt eligibile activitățile de construire/modernizare/extindere a pistelor/traseele de bicicliști și a zonelor/traseelor pietonale în situația în care drumurile din care acestea fac parte (în sensul O.G. nr. 43/1997 republicată) nu sunt asfaltate.* | Nu sunt eligibile activitățile de construire/modernizare/extindere a pistelor/traseele de bicicliști și a zonelor/traseelor pietonale în situația în care drumurile din care acestea fac parte (în sensul O.G. nr. 43/1997 republicată) nu sunt asfaltate, excepţie făcând pistele de biciclete de pământ noi, pe digurile râurilor cu condiţia avizului Sistemului de Gospodărire a Apelor.  **Justificare:** La nivelul municipiilor sunt avute în vedere realizarea de piste de biciliști pe distanțe care nu sunt astfaltate. Aceste trasee s-ar putea incadra într-o rețea mai vastă, permițând locuitorilor satelor învecinate să folosească bicicletele în loc de mașinile personale. | Această condiție a fost eliminată din versiunea finală a ghidului. |
|  | 53368/19.04.2017  53032/19.04.2017 | **Asociația**  **Municipiilor**  **din România (întrebarea nr. 12)**  **Municipiul Sibiu (întrebarea nr. 6)** | *De asemenea, se vor menţiona rezultatele așteptate cu referire la* ***creșterea numărului de pasageri/ bicicliști/pietoni, după caz,*** *care utilizează sistemele de transport public și/sau infrastructura pentru deplasări nemotorizate create/ modernizate/ extinse, astfel:*  *(…)*  * Creșterea estimată a numărului de bicicliști care utilizează pistele/traseele de biciclete construite/modernizate/extinse; și/sau*  * Creșterea estimată a numărului de pietoni care utilizează traseele/zonele pietonale/semi-pietonale construite/ modernizate/extinse;*  *Cuantificarea valorilor acestor rezultate așteptate se va realiza conform tabelului de mai jos:*  *Rezultat așteptat*  *Valoare la începutul implementării proiectului*  *Valoare estimată la finalul primului an de după implementarea proiectului (p.11).* | Sunt necesare completari de clarificare.  **Justificare:**  Este necesară clarificarea modului de determinare a indicatorilor privind numarul de pietoni /biciclisti, respectiv:  - Care sunt criteriile de estimare a creșterii?  - Pe baza a ce instrumente vor trebui dovediți acești indicatori ulterior implementării?  - La ce zonă se referă valoarea la începutul implementării?  - Trebuie determinați indicatori la începutul implementării pentru fiecare proiect, sau se folosesc indicatori din PMUD, care sunt anteriori implementării ? | Ȋn cadrul versiunii finale a ghidului solicitantului a fost introdus modelul orientativ denumit Studiul de trafic.  Ȋn primul rând, după cum s-a menţionat în ghid, creșterea numărului de pasageri/ bicicliști/pietoni nu reprezintă la acest moment indicatori de realizare, ci rezultate aşteptate, necesare pentru evaluarea proiectelor.  Estimarea creșterii numărului de pasageri/ bicicliști/pietoni, după caz, se va realiza în cadrul studiilor de trafic, prin compararea scenariilor „fără proiect” și „cu proiect”. Pentru determinarea situației existente, se vor colecta date de trafic prin intermediul anchetelor/ interviurilor/ recensămintelor de circulaţie efectuate, după caz, din aria de studiu a proiectului. |
|  | 53368/19.04.2017  49772/07.04.2017 | **Asociația**  **Municipiilor**  **din România (întrebarea nr. 13)**  **Municipiul Brăila (întrebarea nr. 9)** | A. Investiții destinate îmbunătățirii transportului public local/zonal de călători  Tramvaie/troleibuze/autobuze achiziționate (nr./set), după caz;  (…)  Poduri/pasaje supra şi subterane construite/modernizate/reabilitate (nr.); (p.12) | Adăugarea următoarelor tipuri de investiții în cadrul A. Investiții destinate îmbunătățirii transportului public local/zonal de călători :  •Lungimea/Suprafața coridoarelor integrate de mobilitate urbana modernizate/reamenajate/ reabilitate (km/kmp), după caz;  •Lungimea/Suprafața infrastructurii rutiere (cu statut de stradă urbană) pe care se vor suprapune trasee ale transportului public urban construite/modernizate/reamenajate/reabilitate (km/kmp), după caz;  •Autobuze ecologice achizitionate (nr);  •Trasee autobuze modificate (nr);  •Sisteme TIC create/ modernizate /extinse;  **Justificare:** Necesar a fi introduși și acești indicatori, în corelare cu tipurile noi eligibile de proiecte.  Considerăm că aceștia sunt indicatori mai relevanți pentru transportul în comun decât cei privind infrastructura și pasajele rutiere. | Rezultatele așteptate din propunere, cu excepția reprezentată de „Trasee autobuze modificate (nr)”, se regăsesc menţionate în cadrul ghidului solicitantului.  Nu considerăm necesară introducerea  rezultatului așteptat *Trasee autobuze modificate (nr.)*, întrucât se suprapune, cel puţin parţial, cu celelalte rezultate menționate privind infrastructura rutieră. |
|  | 53368/19.04.2017 | **Asociația**  **Municipiilor**  **din România (întrebarea nr. 14)** | *B. Investiții destinate transportului electric și nemotorizat*  *• Sisteme de închiriere de biciclete create/modernizate/extinse (nr.), după caz;* | Număr staţii de “bike sharing”  Număr biciclete oferite în staţiile de “bike sharing”  **Justificare:** Înlocuirea sintagmei de “sisteme de închiriere biciclete” pentru că acesta se referă la schemele clasice existente, unde o companie închiriază biciclete la un cost orar sau pe zi. Schemele de “bike sharing” se referă la o reţea de puncte de la care poţi prelua o bicicletă ca parte a unui abonament lunar/trimestrial sau lunar. | Rezultatul la care se face referire a fost completat astfel:  *Sisteme de închiriere de biciclete („bike-sharing”/”bike rental”) create/ modernizate/extinse (nr.), după caz;* |
|  | 53368/19.04.2017  49772/07.04.2017  53032/19.04.2017 | **Asociația**  **Municipiilor**  **din România (întrebarea nr. 15)**  **Municipiul Brăila (întrebarea nr. 10)**  **Municipiul Sibiu (întrebarea nr. 5)** | *C. Alte investiții destinate reducerii emisiilor de CO2 în zona urbană*  *• Sisteme de managementul traficului, precum și alte sisteme inteligente de transport create/modernizate/extinse (nr.), după caz;*  *• Aliniamente de arbori și arbuști plantați (nr., km, nr./km);*  *• Sisteme de tip „park and ride” construite (nr./nr.locuri); (p.12)* | C. Alte investiții destinate reducerii emisiilor de CO2 în zona urbană   * *Sisteme de managementul traficului, precum și alte sisteme inteligente de transport create/modernizate/extinse (nr.), după caz;* * *Aliniamente de arbori și arbuști plantați (nr., km, nr./km);* * *Sisteme de tip „park and ride” construite (nr./nr.locuri);* * **Sisteme de tip „park and walk” construite (nr./nr.locuri);** * **Parcari inel secundar de circulatie** * **Parcări intermodale**   **Justificare:** Necesar a fi introdus și acest indicator, în corelare cu tipurile noi eligibile de proiecte. | Propunerea nu poate fi acceptată, întrucât, după cum s-a menționat la punctul 7 de mai sus, activitățile privind **parcările din zonele centrale ale municipiilor** nu sunt prevăzute ca activități sprijinite în cadrul POR 2014-2020 şi prin urmare nu pot fi incluse ca activități eligibile în cadrul ghidului specific. |
|  | 53368/19.04.2017 | **Asociația**  **Municipiilor**  **din România (întrebarea nr. 16)** | *Valoarea totală eligibilă a cererii de finanţare se încadrează în următoarele limite minime și maxime:*  *Valoarea minimă eligibilă: 1.000.000 euro\*;*  *Valoarea maximă eligibilă este de: 20.000.000 euro; (p.14)* | Valoarea minimă eligibilă: 100.000 euro\*;  Valoarea maximă eligibilă este corespunzătoare procentului din suma maximă alocată la nivelul fiecărui municipiu reședință de județ pentru această axă.  **Justificare:** Propunem modificarea valorii minime la 100.000 euro, asa cum este prevăzută în anexa 10.3 Limite minime și maxime orientative ale finanțării acordate POR 2014-2020 la Ghidul solicitantului - condiții generale.  Beneficiarii au avut în vedere în pregătirea documentelor strategice și chiar in pregatirea proiectelor pana la acest moment această limită, care nu ar trebui modificată.  Valoarea minimă ridicată a unui proiect nu este justificată nici având in vedere faptul că unul din indicatorii de realizare a programului este numărul de proiecte implementate, generându-se astfel un număr mai mic de proiecte.  Neimpunerea unei valori maxime eligibile este necesară pentru asigurarea finanțării proiectelor de infrastructură mare, pentru evitarea elaborării de proiecte multiple având în final acelaș obiectiv. | In versiunea finală a ghidului, valoarea minimă eligibilă a proiectelor a fost redusă la 500.000 euro, întrucât în cadrul ghidului specific se solicită integrarea mai multor măsuri/ activităţi rezultate din documentele strategice, ceea ce va determina, de regulă, valori eligibile mai mari de 100.000 euro ale Cererilor de finanțare.  Valoarea maximă eligibilă pentru Cererile de finanțare ce conțin activităţi complementare privind, minimum, infrastructura de transport public şi mijloacele de transport public a fost mărită la 25.000.000 euro, în versiunea finală a ghidului. |
|  | 53368/19.04.2017  49772/07.04.2017 | **Asociația**  **Municipiilor**  **din România (întrebarea nr. 17)**  **Municipiul Brăila (întrebarea nr. 11)** | *O altă condiţie de eligibilitate este ca prin realizarea investițiilor prin Prioritatea de investiţii 4e, ce vizează în principal sistemele de transport public şi modurile nemotorizate de transport, să se reducă traficul rutier motorizat de la nivelul arealului proiectului, fără a determina transferarea problemelor de trafic în alte zone ale municipiului sau ale zonei urbane funcţionale.(p.17)* | *O condiţie de eligibilitate este ca prin realizarea investițiilor prin Prioritatea de investiţii 4e, ce vizează în principal sistemele de transport public şi modurile nemotorizate de transport, să se reducă traficul rutier motorizat de la nivelul arealului proiectului* ***sau la nivelul intregii zone urbane.***  **Justificare:** Prin proiect se poate obține reducerea traficului la nivelul zonei urbane, chiar dacă nivelul arealului proiectului traficul crește.  Menținerea acestei prevederi afectează eligibilitatea mai multor tipuri de proiecte: De exemplu, reabilitarea liniei de tamvai prin crearea unui sit propriu, înseamnă diminuarea carosabilului cu o banda/sens. Efectul va fi reducerea traficului, dar în același timp, parte din trafic va migra către alte zone ale orasului, pentru ca nu toti cei care mergeau cu mașina pe acea strada, vor trece automat la utlizarea tramvaiului, ci vor cauta rute alternative. | Ȋn cadrul versiunii finale a ghidului solicitantului a fost introdus modelul orientativ denumit Studiul de trafic.  Pentru a se dovedi faptul că prin implementarea activităților proiectului nu se vor înrăutăți problemele de trafic, se va stabili în mod corespunzător aria de studiu a proiectului, iar reducerea traficului/a emisiilor de CO2 se va calcula la nivelul acesteia.  Nu sunt finanţate prin O.S 4.1 proiectele care conduc la creşterea emisiilor de CO2 la nivelul arealului de studiu al proiectului și/sau care conduc la înrăutățirea condițiilor de trafic din afara acestuia.  În ceea ce priveşte exemplul dat, rutele pe care va fi deviat o parte din trafic pot fi incluse în aria de studiu a proiectului, iar reducerea emisiilor de CO2 se poate analiza la nivelul acestei zone mai extinse decât traseul de tramvai propriu-zis vizat de proiect, după cum se stabileşte în studiul de trafic. De asemenea, se va analiza în acest studiu inclusiv dacă proiectul are un impact negativ asupra traficului din afara ariei de studiu a proiectului. |
|  | 53368/19.04.2017  53032/19.04.2017 | **Asociația**  **Municipiilor**  **din România (întrebarea nr. 18)**  **Municipiul Sibiu (întrebarea nr. 11)** | *Proiectele individuale propuse la finanțare prin Obiectivul specific 4.1 trebuie să fie justificate în cadrul P.M.U.D. aferent municipiului reşedinţă de judeţ/zonei de studiu ce include respectivul municipiul reşedinţă de judeţ (de ex. să se identifice în cadrul P.M.U.D. problema căreia i se adresează proiectul, impactul preliminar al proiectului din punct de vedere al mobilității, al reducerii traficului rutier și al reducerii de echivalent CO2 din traficul rutier motorizat, complementaritatea proiectului cu alte proiecte din cadrul scenariul optim selectat etc.) și să se regăsească în cadrul scenariului optim selectat al P.M.U.D.*  *Pe baza analizei preliminare a proiectelor din cadrul P.M.U.D, a prioritizării fişelor de proiect pe baza criteriilor privind contribuţia fiecărui proiect la atingerea Obiectivului specific 4.1 şi a indicatorilor/rezultatelor aşteptate ale Priorităţii de investiţii 4e, precum şi pe baza altor criterii (maturitatea, sustenabilitate, caracterul integrat al proiectelor), Autoritatea Urbană va stabili lista proiectelor prioritare şi de rezervă aferente Axei proritare 4 a POR 2014-2020, anexată Documentului Justificativ pentru fonduri ESI 2014-2020.(p.17)* | Completare cu clarificarea modului cum se face verificarea impactului proiectului conform PMUD.  **Justificare:** P.M.U.D. conține măsuri separate pe categorii de interventii, iar testarile in modelul de transport, impactul și indicatorii calculati sunt raportați in acest fel.  Având in vedere cerinta ca proiectele sa fie integrate, un proiect prioritizat in documentul justificativ și cuprins in cererea de finantare va contine elemente din mai multe proiecte/măsuri propuse in PMUD.  In aceste conditii, sunt necesare clarificări suplimentare asupra modului in care trebuie dovedită cuprinderea si justificarea proiectului in cadrul P.M.U.D. | In cadrul versiunii finale a ghidului solicitantului, paragraful a fost completat astfel:  *Proiectele individuale sau activitățile/măsurile componente ale proiectelor propuse la finanțare prin Obiectivul specific 4.1 al POR 2014-2020 trebuie să fie justificate în cadrul P.M.U.D. aferent municipiului reşedinţă de judeţ/zonei de studiu ce include respectivul municipiul reşedinţă de judeţ (de ex. să se identifice în cadrul P.M.U.D. problemele cărora li se adresează proiectul/activitățile și măsurile componente ale acestui, caracterul integrat al proiectului cu alte proiecte din cadrul scenariului optim selectat “A face ceva” sau “A face minimum”, prioritățile stabilite în P.M.U.D. cărora le răspunde proiectul, impactul preliminar al proiectului etc.) și să se regăsească în cadrul scenariului optim selectat “A face ceva” al P.M.U.D.*  Încadrarea proiectelor/activităților/ măsurilor componente ale acestora în cadrul PMUD se va analiza la momentul verificării PMUD (analiză preliminară), la nivelul etapei de selecție realizate de Autoritatea Urbană, dar și la nivel de Cerere de finanțare, conform prevederilor din versiunea finală a ghidului specific, dar și conform DCI Axa prioritară 4. |
|  | 53368/19.04.2017 | **Asociația**  **Municipiilor**  **din România (întrebarea nr. 19)** | *Această activitate implică modernizarea/reabilitarea depourilor utilizate pentru toate tipurile de sisteme de transport public local de călători. În cazul sistemelor electrice de transport public de călători (tramvai, troleibuz, autobuze alimentate electric) este eligibilă activitatea de construire de noi depouri (în mod evident, în cazul în care sistemele electrice de transport public de călători cu tramvaiul, troleibuzul sunt funcţionale).(p.27)* | *Această activitate implică modernizarea/reabilitarea depourilor utilizate pentru toate tipurile de sisteme de transport public local de călători. În cazul sistemelor electrice de transport public de călători (tramvai, troleibuz, autobuze alimentate electric)* ***autobuze hibride de tip diesel/electric)*** *este eligibilă activitatea de construire de noi depouri (în mod evident, în cazul în care sistemele electrice de transport public de călători cu tramvaiul, troleibuzul, autobuzul sunt funcţionale).*  **Justificare:** Una din prioritățile municipiilor este relocarea depoului din central orașului la periferie, iar în prezenta formă a Ghidului construirea unui depou nou este condiționat de sistemele electrice de transport în public enumerate. Solicităm în mod expres includerea autobuzelor hibride de tip diesel/electric, întrucât acest tip de propulsie constituie o alternativă viabilă pentru multe orașe, totodată tehnologia respectivă necesită construirea unor ateliere adecvate. | Urmare a modificării POR, activitatea de creare de depouri a fost extinsă inclusiv pentru autobuzele hibride de tip diesel/electric. |
|  | 53368/19.04.2017  49772/07.04.2017 | **Asociația**  **Municipiilor**  **din România (întrebarea nr. 20)**  **Municipiul Brăila (întrebarea nr. 12)** | *Este considerată eligibilă sub-activitatea de construire/modernizare/extindere a unor pasaje/poduri pentru construirea/extinderea/modernizarea traseelor dedicate ale sistemului de transport public cu tramvaiul (cu respectarea condiţiei privind funcţionalitatea sistemului), acolo unde nu este identificată o altă soluție optimă din punct de vedere tehnic și economic. Dacă este fezabil, aceste poduri/pasaje utilizate pentru extinderea traseelor dedicate de transport public cu tramvaiul pot fi destinate inclusiv pentru construirea/modernizarea/extinderea traseelor pietonale și/sau de bicicliști, însă nu vor fi destinate pentru circulația autoturismelor. Astfel, acesta sub-activitate poate fi complementară cu activitatea 4.Construirea/modernizarea/*  *reabilitarea/extinderea traseelor de transport public electric, respectiv traseele de tramvai.* (p.29) | *Este considerată eligibilă sub-activitatea de construire/modernizare/extindere a unor* ***pasaje/poduri*** *pentru construirea/extinderea /modernizarea traseelor dedicate ale sistemului de transport public cu tramvaiul (cu respectarea condiţiei privind funcţionalitatea sistemului), acolo unde nu este identificată o altă soluție optimă din punct de vedere tehnic și economic.*  **Justificare:** Cea mai mare parte a municipiilor reşedinţă de judeţ sunt traversate de calea ferată. Acest element major de infrastructură devine şi o barieră în cadrul ţesutului urban motiv pentru care este nevoie de proiecte care să permită trecerea căii ferate, dar şi a altor limite în oraş (ex. ape).  Ar trebui permisă şi utilizarea acestor elemente de infrastructură de către auvehicule private. Deşi, aceste pasaje sunt utile transportului în comun, frecvenţa redusă face ca ele să nu poată funcţiona eficient. Partajând acest pod cu traficul auto (păstrând eventual o bandă dedicată pentru transportul public), se poate obţine creşterea conectivităţii şi implicit decongestionarea traficului. Decongestionarea la rândul ei, chiar dacă într-un mod mai redus, contribuie la reducerea emisiilor. | Activitatea la care se face referire, de crearea de poduri/pasaje, este inclusă, în versiune actuală a ghidului, în activităţile eligibile nr. 10 şi 11, categoria A de activități. De asemenea, se va vedea Anexa 4.1.6, sub-categoria de activităţi 181. |
|  | 53368/19.04.2017  49772/07.04.2017 | **Asociația**  **Municipiilor**  **din România (întrebarea nr. 21)**  **Municipiul Brăila (întrebarea nr. 13)** | *Modernizarea/reabilitarea infrastructurii rutiere, respectiv a părţii carosabile a străzilor urbane cu coridoare separate. Această subactivitate trebuie să fie corelată cu activităţi de managementul traficului, care să asigure prioritate în trafic mijloacelor de transport (altele decât cele care circulă pe culoarele dedicate, respectiv cele care circulă pe partea carosabilă utilizată în comun cu autoturismele personale). În această sub-activitate poate fi inclusă doar modernizarea/reabilitarea căii de circulaţie a podurilor/pasajelor existente (ce sunt parte a respectivei străzi/infrastructuri rutiere), fără celelalte elemente de construcţie (infrastructură, suprastructură). (p.30-31)* | *Modernizarea/reabilitarea infrastructurii rutiere, respectiv a părţii carosabile utilizate de autoturismele proprietate personală ale populaţiei şi de alte categorii de transport public urban de călători fără culoare dedicate, dar cu prioritate în trafic. În această sub-activitate poate fi inclusă modernizarea/reabilitarea căii de circulaţie a podurilor/pasajelor existente (ce sunt parte a respectivei străzi/infrastructuri rutiere), inclusiv celelalte elemente de construcţie a podurilor/pasajelor (infrastructura, suprastructura). Această subactivitate trebuie să fie corelată cu activităţi de managementul traficului, care să asigure prioritate în trafic mijloacelor de transport (altele decât cele care circulă pe culoarele dedicate).*  *Modernizarea/reabilitarea infrastructurii rutiere, respectiv a părţii carosabile utilizate de autoturismele proprietate personală ale populaţiei şi de alte categorii de transport public urban de călători fără culoare dedicate, in cazul reconfigurarii tramei stradale ca urmare a unui proiect de modernizare coridor integrat de mobilitate urbana, adica in urma construirii de piste de biciclete, reconfigurare trotuare si spatii verzi, reconfigurare carosabil.*  ***Justificare:*** *Ofera posibilitatea reabilitarii carosabilului in cazul in care*  *se construiesc piste de biciclete si trotuare* | Activitatea la care se face referire este inclusă în versiune actuală a ghidului, respectiv este reprezentată de activitatea eligibilă nr. 11, categoria A de activități. Scopul realizării acestei activități trebuie să fie reprezentat de îmbunătățirea transportului public de călători. |
|  | 53368/19.04.2017  49772/07.04.2017 | **Asociația**  **Municipiilor**  **din România (întrebarea nr. 22)**  **Municipiul Brăila (întrebarea nr. 14)** | *În situaţia în care, pentru străzile urbane cu trasee actuale şi viitoare ale transportului public urban de călători (străzi de categoriile 3 şi 4), este imposibilă (…) aspect ce trebuie să fie justificat în cadrul P.M.U.D şi în studiul de trafic/circulaţie****.(p.31)*** | *În situaţia în care, pentru străzile urbane cu trasee actuale şi viitoare ale transportului public urban de călători (străzi de toate categoriile), este imposibilă (…) aspect ce trebuie să fie justificat în cadrul P.M.U.D şi în studiul de trafic/circulaţie.*  ***Justificare:*** *Străzile de categoriile 1 și 2 sunt cele mai utilizate de transportul public în comun și nu permit întotdeaună amenajarea unei benzi dedicate acestuia.* | Întrucât pe străzile de categoriile 1 şi 2 nu este imposibilă crearea de benzi dedicate pentru transportul public, activitatea nr. 11 se referă doar la străzile urbane de categoriile 3 şi 4. |
|  | 53368/19.04.2017  49772/07.04.2017 | **Asociația**  **Municipiilor**  **din România (întrebarea nr. 23)**  **Municipiul Brăila (întrebarea nr. 15 și 17)** | *Atenție! Cheltuielile eligibile cumulate aferente ultimelor două sub-activităţi ale activităţii 11, respectiv „construirea/modernizarea/amplasarea de elemente pentru îmbunătățirea siguranței rutiere” şi „construirea/modernizarea/reabilitarea infrastructurii rutiere”, precum şi cele ale activităţii*  *12. Construirea/modernizarea/reabilitarea podurilor şi pasajelor supra şi subterane utilizate prioritar de transportul public de călători sunt eligibile în procent de maximum 30% din valoarea eligibilă totală a proiectului. Se va vedea Anexa 4.1.6 - Detalierea și plafoanele maxime ale categoriilor și sub-categoriilor de cheltuieli eligibile, sub-categoria – Cheltuieli pentru infrastructura rutieră, poduri, pasaje destinate prioritar transportului public urban de călători.(p.32-33)* | *De eliminat*  ***Justificare:*** *În condițiile în care s-ar păstra prevederile actuale din propunerea ghidului de finanțare, ar însemna ca investițiile de bază din cadrul unui proiect să reprezinte doar 30% din valoarea totală a unui proiect. Menționăm că aceste tipuri de cheltuieli au o pondere mult mai mare, prin urmare nu este fezabilă realizarea unor proiecte în care costurile investiției cu infrastructura de bază să fie de maxim 30% și se impune eliminarea acestei condiții.*  *Propunerea noastră este să analizați posibilitatea ca municipiile reședință de județ să poată utiliza maxim 30% din valoarea cheltuielilor eligibile aferente Axei 4 – Obiectiv specific 4.1 pentru proiecte care presupun investiții în infrastructura de bază, astfel încât să se poată asigura finanțarea unor proiecte de infrastructură extrem de necesare, dar să rămână posibilitatea de a finanța și alte tipuri de proiecte, care împreună să contribuie la realizarea obiectivului specific al priorității 4.1 – reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană.* | *După cum cunoaşteţi, obiectivul specific 4.1 - Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă* urmăreşte descurajarea utilizării autoturismelor personale și reducerea emisiilor de CO2 prin îmbunătăţirea condiţiilor de utilizare a transportului public şi a modurilor nemotorizate de transport.  Prin O.S. 4.1, ce derivă din Obiectivul tematic 4 - **Sprijinirea tranziţiei către o economie cu emisii scăzute de dioxid de carbon în toate sectoarele**, nu se pot finanţa investiţii care au ca principal scop îmbunătățirea infrastructurii de bază (străzi urbane, poduri, pasaje).  Astfel, investiţiile în “infrastructura de bază” se pot realiza doar cu scopul principal al îmbunătăţirii transportului public şi/sau a modurilor nemotorizate, iar pentru a nu afecta încadrarea proiectelor în Obiectivul specific 4.1, cheltuielile cu infrastructura de bază se realizează doar într-un procent maxim de cheltuieli eligibile raportat la suma cheltuielilor eligibile de investiții ale categoriei 6 şi 15. |
|  | 53368/19.04.2017  49772/07.04.2017 | **Asociația**  **Municipiilor**  **din România (întrebarea nr. 24)**  **Municipiul Brăila (întrebarea nr. 16)** | 12.*Construirea/modernizarea/*  *reabilitarea podurilor şi pasajelor supra şi subterane utilizate prioritar de transportul public de călători (p.32)* | *Construirea/modernizarea/reabilitarea podurilor şi pasajelor supra şi subterane aferente infrastructurii rutiere utilizate sau care va fi utilizata de transportul public* ***şi de traficul rutier.***  ***Justificare:*** *Necesar a fi specificat si cazul in care noua infrastructura va fi destinata transportului in comun* | Exprimarea iniţială („prioritar”) este menţinută. După cum s-a precizat anterior, investiţiile din proiecte nu vor fi realizate în beneficiul transportului rutier cu autoturisme, ci cu prioritate pentru transportul public/modurile nemotorizate. |
|  | 53368/19.04.2017  49772/07.04.2017 | **Asociația**  **Municipiilor**  **din România (întrebarea nr. 25)**  **Municipiul Brăila (întrebarea nr. 18)** | *Pot fi considerate eligibile următoarele sub-activități:*  *• Construirea/modernizarea/extinderea pistelor/traseelor pentru bicicliști, inclusiv construirea/ modernizarea/extinderea de poduri/pasaje/pasarele pentru bicicliști (sau atât pentru bicicliști, cât și pentru pietoni), fără componenta de trafic rutier, dar doar ca parte a unui traseu pentru bicicliști (nu ca investiție separată);*  *• Achiziționarea și instalarea de rastele și doar opțional a camerelor de supraveghere video pentru parcarea bicicletelor (doar dacă solicitantul deține un sistem funcțional de supraveghere video care poate fi extins pentru parcarea biciletelor);*  *• Modernizarea/extinderea sistemului de iluminat public care deservește aceste piste; (p.34)* | Pot fi considerate eligibile următoarele sub-activități:  •Construirea/modernizarea/extinderea pistelor/traseelor pentru bicicliști, inclusiv construirea/ modernizarea/extinderea de poduri/pasaje/pasarele pentru bicicliști (sau atât pentru bicicliști, cât și pentru pietoni), fără componenta de trafic rutier, dar doar ca parte a unui traseu pentru bicicliști (nu ca investiție separată);  • Achiziționarea și instalarea de rastele și doar opțional a camerelor de supraveghere video pentru parcarea bicicletelor (doar dacă solicitantul deține un sistem funcțional de supraveghere video care poate fi extins pentru parcarea biciletelor);  • Modernizarea/extinderea sistemului de iluminat public care deservește aceste piste;  **Reabilitarea infrastructurii rutiere în urma implementării pistelor de biciclete pe carosabil și reconfigurare în consecință a acestuia.** | În cadrul acestei activităţi sunt eligibile şi lucrări punctuale de aducere la starea inițială/reabilitare infrastructură în zona delimitării pistelor pentru biciclete de partea carosabilă/infrastructura pentru pietoni. |
|  | 53368/19.04.2017  49772/07.04.2017 | **Asociația**  **Municipiilor**  **din România (întrebarea nr. 26)**  **Municipiul Brăila (întrebarea nr. 19)** | *Atenție! Proiectele/activităţile care vizează „Construirea/ modernizarea/extinderea de zone exclusiv pietonale”, cât şi/sau „Construirea/modernizarea/extinderea de zone cu caracter prioritar pietonal (semi-pietonale)” nu trebuie să fie văzute ca proiecte/activităţi de sine-stătătoare, ci trebuie să fie în mod obligatoriu integrate cu alte proiecte/activităţi şi să facă parte dintr-o abordare mai cuprinzătoare privind descurajarea utilizării autoturismelor personale. După cum s-a menţionat în secţiunea 2.7, dar şi în criteriul 4.3.1.8, proiectul nu trebuie să conducă la mutarea problemelor de trafic în alte zone.*  *În caz că proiectele/activităţile care vizează „Construirea/ modernizarea /extinderea de zone exclusiv pietonale”, cât şi/sau „Construirea/modernizarea /extinderea de zone cu caracter prioritar pietonal (semi-pietonale)” nu conduc la reducerea condiţiilor de eligibilitate enumerate, atunci acestea devin neeligibile în cadrul O.S. 4.1.(p.35)* | *De eliminat*  ***Justificare:*** *Blochează eligibilitatea proiectelor de amenajare zone pietonale.* | Proiectele de amenajare zone pietonale trebuie să fie corelate cu alte tipuri de investiţii în sisteme de transport de călători/moduri nemotorizate pentru a respecta condiţiile de eligibilitate solicitate. Se va vedea justificarea de la punctul 9 de mai sus. |
|  | 53368/19.04.2017 | **Asociația**  **Municipiilor**  **din România (întrebarea nr. 27)** | *Pistele/traseele pentru bicicliști construite/modernizate/extinse trebuie să aibă o lățime adaptată fluxului estimat de bicicliști, trebuie să fie separate de circulația motorizată și să fie rezervate pentru acest tip de deplasare. (p.34)* | *Pistele/traseele pentru bicicliști construite/modernizate/extinse trebuie să fie separate* ***şi/sau protejate de circulația motorizată și să fie rezervate pentru acest tip de deplasare.***  ***Justificare:*** *Nu există în prezent normative actualizate care să prevadă lăţimea standard a unei benzi/piste pentru biciclete şi adaptarea dimensiunii la fluxurile de biciclişti. De asemenea, majoritatea oraşelor din România, nu deţin încă infrastructură velo, motiv pentru care estimarea încărcării este foarte greu de realizat.* | Completarea a fost preluată în versiunea finală a ghidului solicitantului. |
|  | 53368/19.04.2017  49772/07.04.2017  53032/19.04.2017 | **Asociația**  **Municipiilor**  **din România (întrebarea nr. 28)**  **Municipiul Brăila (întrebarea nr. 20)**  **Municipiul Sibiu (întrebarea nr. 4)** | *Construirea/modernizarea/extinderea de poduri/pasaje/pasarele pietonale (sau pentru biciclete și pietoni) doar dacă sunt parte a unui traseu/zone exclusiv pietonale (nu ca investiție separată) (p.35)* | *De eliminat*  ***Justificare:*** *Pe de o parte in multe situații doar realizarea unui pasaj destinat exclusiv pietonilor si/sau biciliștilor, fără alte măsuri poate scurta semnificativ trasee spre destinatii de interes. Distanta si coditiile de parcurs pe jos sau cu bicicleta fără realizarea unui pasaj poate fi mult mai mare, constituind motiv suficient pentru ca un număr mare de locuitori să aleagă autoturismul personal in locul deplasării nemotorizate.*  *Pe de altă parte sunt zone cu pasaje pietonale existente care fac legatura cu zone de interes major pentru oras, care însă nu sunt adaptate nevoilor de deplasare și a căror reabilitare si accesibilizare, coroborată cu măsuri de îmbunătățire urbanistică ar crea premise evidente pentru creșterea numărului de deplasări nemotorizate în întreaga zonă.* | Prevederea nu poate fi eliminată. Se va avea în vedere răspunsul de la punctul 10 de mai sus. |
|  | 53368/19.04.2017  49772/07.04.2017 | **Asociația**  **Municipiilor**  **din România (întrebarea nr. 29)**  **Municipiul Brăila (întrebarea nr. 21)** | *C. Alte investiții destinate reducerii emisiilor de CO2 în zona urbană*  *1. Crearea/modernizarea/extinderea sistemelor de management al traficului, inclusiv a sistemului de monitorizare video, precum și a altor sisteme inteligente de transport (SIT)*  *(…)*  *2. Plantarea de aliniamente de arbori și arbuști*  *(…)*  *3. Construirea parcărilor de tip „park and ride” – „parchează și călătorește cu transportul în comun/moduri nemotorizate de transport” (p. 36-37)* | *C. Alte investiții destinate reducerii emisiilor de CO2 în zona urbană*  *1. Crearea/modernizarea/extinderea sistemelor de management al traficului, inclusiv a sistemului de monitorizare video, precum și a altor sisteme inteligente de transport (SIT)*  *(…)*  *2. Plantarea de aliniamente de arbori și arbuști*  *(…)*  *3. Construirea parcărilor de tip „park and ride” – „parchează și călătorește cu transportul în comun/moduri nemotorizate de transport” ;*  *(…)*  *4.* ***Construirea parcărilor de tip „park and walk”*** | Propunerea nu poate fi acceptată. A se vedea explicația de la punctele 7 și 15 de mai sus. |
|  | 53368/19.04.2017  49772/07.04.2017 | **Asociația**  **Municipiilor**  **din România (întrebarea nr. 30)**  **Municipiul Brăila (întrebarea nr. 22)** | *4.3.1.8 Proiectul contribuie la reducerea traficului rutier motorizat din arealul de influență al proiectului (p.40)* | *4.3.1.8 Proiectul contribuie la reducerea traficului rutier motorizat din arealul de influență al proiectului sau la nivelul intregului municipiu*  *Completare cu precizarea instrumentelor/documentelor de calcul si dovedire a acestui criteriu.*  ***Justificare:*** *Fără această completare, nu vor fi eligibile proiectele de construcție poduri/pasaje* | Propunerea nu poate fi acceptată. Ȋn cadrul versiunii finale a ghidului solicitantului a fost introdus modelul orientativ denumit Studiul de trafic.  Pentru a se dovedi faptul că prin implementarea activităților proiectului nu se vor înrăutăți problemele de trafic, se va stabili în mod corespunzător aria de studiu a proiectului, iar reducerea emisiilor de CO2 se va calcula la nivelul acesteia.  Nu sunt finanţate prin O.S 4.1 proiectele care conduc la creşterea emisiilor de CO2 la nivelul arealului de studiu al proiectului și/sau care conduc la înrăutățirea condițiilor de trafic din afara acestuia.  După cum s-a menţionat la punctul 10, nu sunt eligibile proiectele ce vizează doar contrucția de poduri/pasaje, fără ca acestea să facă parte dintr-un traseu de transport public/mod nemotorizat de transport. |
|  | 53368/19.04.2017  49772/07.04.2017 | **Asociația**  **Municipiilor**  **din România (întrebarea nr. 31)**  **Municipiul Brăila (întrebarea nr. 23** | *4.3.1.9 Proiectul contribuie la reducerea emisiilor de echivalent CO2 din arealul de influență al proiectului (p.40)* | *4.3.1.9 Proiectul contribuie la reducerea emisiilor de echivalent CO2 din arealul de influență al proiectului sau la nivelul intregului municipiu*  ***Justificare:*** *Fără această completare, nu vor fi eligibile proiectele de construcție poduri/pasaje.* | Propunerea nu poate fi acceptată. Se va vedea explicația de la punctul anterior. |
|  | 53368/19.04.2017  49772/07.04.2017 | **Asociația**  **Municipiilor**  **din România (întrebarea nr. 32)**  **Municipiul Brăila (întrebarea nr. 24)** | *15 - cheltuieli pentru investiția de bază:*  *cheltuieli pentru infrastructura rutieră, poduri, pasaje destinate* ***prioritar*** *transportului public urban de călători (p.43)* | *15 - cheltuieli pentru investiția de bază:*  *cheltuieli pentru infrastructura rutieră, poduri, pasaje destinate* ***inclusiv*** *traficului rutier.* | Exprimarea iniţială („prioritar”) este menţinută. După cum s-a precizat anterior, investiţiile din proiecte nu vor fi realizate în beneficiul transportului rutier cu autoturisme, ci cu prioritate pentru transportul public/modurile nemotorizate. |
|  | 53368/19.04.2017 | **Asociația**  **Municipiilor**  **din România (întrebarea nr. 33)** | *La Cererea de Finanțare se va anexa Studiul de trafic/de circulație aferent proiectului propus.(p.46)* | Eliminarea condiției ca acest studiu de trafic/circulație să fie efectuat pentru fiecare proiect individual pentru care execuţia de lucrări a fost demarată, iar proiectele nu s-au încheiat din punct de vedere fizic sau financiar înainte de depunerea cererii de finanțare.  În cazul în care această cerință se păstrează, vă rugăm să clarificați dacă studiul de trafic/circulație poate fi realizat în prezent, înainte de finalizarea lucrărilor și depus în consecință împreună cu cererea de finanțare.  **Justificare:** La realizarea PMUD au fost efectuate aceste studii de trafic/circulație, generând o listă de proiecte. Considerăm că studiile de trafic pentru proiectele individuale trebuie realizate doar în măsura în care acestea sunt impuse prin acte administrative (certificat urbanism) în vederea obținerii autorizației de construcție, conform legislației in vigoare.  în cazul în care beneficiarii aplică pentru atragerea de finanțări nerambursabile pentru tipuri de investiții aflate în derulare, nu mai există posibilitatea obținerii, retroactiv, a acestor studii. | Studiile de trafic realizate în cadrul PMUD sunt realizate la nivel macro şi cuprind colectări de date realizate doar în anumite puncte de colectare/intersecţii și pe baza acestora (dar şi pe baza unor date statistice) este modelat/dedus traficului la nivelul întregii zone de studiu din cadrul PMUD.  După cum se cunoaște, există diferenţe între traficul “modelat” şi cel real, “observat”, mai ales în locaţiile neacoperite de colectarea datelor de trafic din PMUD.  Pentru fiecare proiect rezultat din PMUD şi depus la finanţare în O.S. 4.1 trebuie justificată contribuţia acestuia la creşterea utilizării transportului public şi/sau a modurilor nemotorizate, în detrimentul utilizării autoturismelor personale, precum şi la reducerea emisiilor de CO2, în scenariul “cu proiect”.  Din acest motiv este necesară realizarea unor studii de trafic la nivelul ariei de studiu a proiectului, bazate pe tendințele generale/ evoluțiile din PMUD, inclusiv pe modelul de transport al acestuia, dacă este cazul. Unde este posibil, modelul de transport din PMUD poate fi calibrat cu datele colectate pentru studiul de trafic al proiectului.  Regulile de eligibilitate sunt aceleași pentru toate proiectele (cu sau fără lucrări începute).  Ȋn cadrul versiunii finale a ghidului solicitantului a fost introdus modelul orientativ denumit Studiul de trafic. |
|  | 53368/19.04.2017 | **Asociația**  **Municipiilor**  **din România (întrebarea nr. 34)** | *15.3. Pentru proiectele de investiții privind achiziţionarea/modernizarea mijloacelor de transport în comun şi achiziţionare de echipamente pentru a fi instalate în mijloacele de transport în comun, se va depune:*    *Studiul de oportunitate, conform cerințelor de la punctul 15.2.* | *De eliminat*  ***Justificare:*** *Analiza de oportunitate și toate aspectele relevante au fost deja realizate și studiate în procesul de elaborare a PMUD. Considerăm că ar trebui eliminată această condiție din Ghidul specific.* | Propunerea nu poate fi acceptată, întrucât P.M.U.D este un document strategic privind mobilitatea la nivelul municipiului/Z.F.U., iar în cadrul studiului de oportunitate se va prezenta situaţia relevantă pentru respectiva Cerere de finanţare depusă, din punct de vedere al problemelor/nevoilor specifice cărora le va răspunde aceasta, soluţiilor alternative identificate, avantajelor soluţiei recomandate, descrierii tehnologice şi funcţionale a soluţiei recomandate, caracteristicilor și specificaţiilor tehnice minime ale mijloacelor de transport/ echipamentelor /serviciilor achiziţionate prin proiect etc, bazându-se inclusiv pe analiza, obiectivele, tendințele generale, furnizată în cadrul P.M.U.D.  În concluzie, considerăm că acest studiu este necesar în vederea depunerii şi finanţării Cererilor de finanţare ce au ca obiect achiziţionarea/modernizarea mijloacelor de transport în comun şi achiziţionarea de echipamente pentru a fi instalate în mijloacele de transport în comun, dacă acestea nu sunt deja analizate în cadrul unui Studiu de fezabilitate/DALI. Pentru Studiul de oportunitate nu se va stabili un model-cadru prin Ghidul solicitantului, însă s-au prezentat unele elemente de conținut ale acestui studiu. |
|  | 53368/19.04.2017  49772/07.04.2017 | **Asociația**  **Municipiilor**  **din România (întrebarea nr. 35)**  **Municipiul Brăila (întrebarea nr. 25)** | *Termenul maxim pentru prezentarea acestui contract de contract de delegare a gestiunii de transport public de călători aliniat la prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 este maximum 1 an de la data semnării contractului de finanţare cu AMPOR; (p.58)* | *Termenul maxim pentru prezentarea acestui contract de delegare a gestiunii de transport public de călători aliniat la prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 este* ***pana la finalizarea contractului de finantare cu AMPOR.***  ***Justificare:***  *Pentru municipiile care au în derulare contractele de degelare gestiunii serviciului de transport public local/zonal de călători cu operatori privați, modificarea acestor contracte înainte de termenul de finalizare este dificilă și greu de îndeplinit.* | Doar în cazul atribuirii prin procedură competitivă, termenul de prezentare a acestor contracte de servicii publice a fost extins la 18 luni de la data semnării contractului de finanțare cu AMPOR. |
|  | 53368/19.04.2017  49772/07.04.2017 | **Asociația**  **Municipiilor**  **din România (întrebarea nr. 36)**  **Municipiul Brăila (întrebarea nr. 26)** | *Pentru investițiile menționate în secțiunea 4.3.1, categoria A, punctul 10 şi după caz, 11 şi 12, respectiv pentru activităţile de modernizare/reabilitare - Programul de transport public, din care să rezulte că infrastructura rutieră ce face obiectul proiectului se suprapune cu trasee ale transport public urban de călători călători (p.59)* | *Pentru investițiile menționate în secțiunea 4.3.1, categoria A, punctul 10 şi după caz, 11 şi 12, respectiv pentru activităţile de modernizare/reabilitare - Programul de transport public, din care să rezulte că infrastructura rutieră ce face obiectul proiectului se suprapune cu trasee ale transport public urban de călători călători*  *Sau*  *Pentru investitiile de constructie a infrastructurii, Declaratie din partea Reprezentantului Legal al Beneficiarului prin care se obliga sa introduca/extinda trasee de transport public pe tronsonul de infrastructura realizat prin proiect*  *Justificare:*  *De introdus pentru proiectele de constructie a infrastructurii* | Obligația beneficiarului de a introduce/menține trasee de transport public este inclusă ca articol/condiţie în cadrul contractului de finanțare (a se vedea Anexa 4.1.5). |
|  | 53368/19.04.2017  49772/07.04.2017 | **Asociația**  **Municipiilor**  **din România (întrebarea nr. 37)**  **Municipiul Brăila (întrebarea nr. 27)** | Avizul de la Comisia Tehnică de circulaţie a beneficiarului;  În acest aviz se confirmă faptul că proiectul determină reducerea traficului rutier în arealul de influenţă vizat şi nu determină creşterea traficului în alte zone ale municipiului. | Propunem eliminarea condiției pentru fiecare proiect individual pentru care execuţia de lucrări a fost demarată sau proceduri de achiziție sunt în desfășurare.  **Justificare:** în cazul proiectelor cu execuția de lucrări demarată se ridică problema unui nou aviz de acest tip, în plus față de cel emis la faza D.A.L.I. | Propunerea a fost preluată în versiunea finală a ghidului solicitantului, iar Avizul de la Comisia Tehnică de circulaţie a beneficiarului a fost eliminat. |
|  | 53368/19.04.2017 | **Asociația**  **Municipiilor**  **din România (întrebarea nr. 38)** | Dacă este cazul, Dovada (Adeverinţa de la Direcţia Judeţeană de Statistică, extras INS-recensământ validat 2011) cu privire la numărul populaţiei Municipiului/parteneriatului, necesară la decontarea P.M.U.D (p.60) | *De eliminat.*  **Justificare:** Datele Recenamantului 2011 sunt publice, pot fi verificate cu usurinta de ADR/MDRAPFE | Propunerea a fost preluată în versiunea finală a ghidului solicitantului, iar solicitarea documentului a fost eliminată. |
|  | 53368/19.04.2017  49772/07.04.2017 | **Asociația**  **Municipiilor**  **din România (întrebarea nr. 39)**  **Municipiul Brăila (întrebarea nr. 28)** | Declaraţia reprezentantului legal al solicitantului, în care acesta declară că va depune toate diligenţele pentru a încheia şi prezenta un contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public de călători aliniat la prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, precum și avizele solicitate aplicabile (în termen de maximum 1 an de la semnarea Contractului de finanţare), şi că ia la cunoştinţă faptul că, în caz contrar, contractul de finanţare încheiat cu AMPOR va fi reziliat, iar finanţarea acordată va fi retrasă. (p.62) | Declaraţia reprezentantului legal al solicitantului,în care acesta declară că va depune toate diligenţele pentru a încheia şi prezenta un contract de delegare a gestiunii serviciului de transport public de călători aliniat la prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, precum și avizele solicitate aplicabile (în termen **până la finalizarea Contractului de finanţare**), şi că ia la cunoştinţă faptul că, în caz contrar, contractul de finanţare încheiat cu AMPOR va fi reziliat, iar finanţarea acordată va fi retrasă. | Termenul a fost extins la 18 luni de la data semnării contractului de finanțare cu AMPOR, doar în cazul atribuirii prin procedură competitivă a acestor contracte de servicii publice. |
|  | 53368/19.04.2017  49772/07.04.2017 | **Asociația**  **Municipiilor**  **din România (întrebarea nr. 40)**  **Municipiul Brăila (întrebarea nr. 29)** | Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public şi anexele aferente;  După cum s-a menţionat în secţiunea 5.4.1, punctul 23.3, în termen de maxim 1 an de la semnarea contractului de finanţare, solicitantul va prezenta restul documentelor/avizelor solicitate la punctul 23.1 din secţiunea 5.4.1 (p.66) | Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public şi anexele aferente;  După cum s-a menţionat în secţiunea 5.4.1, punctul 23.3, **până la finalizarea contractului de finanţare,** solicitantul va prezenta restul documentelor/avizelor solicitate la punctul 23.1 din secţiunea 5.4.1 | Termenul a fost extins la 18 luni de la data semnării contractului de finanțare cu AMPOR, doar în cazul atribuirii prin procedură competitivă a acestor contracte de servicii publice. |
|  | 53368/19.04.2017  49772/07.04.2017 | **Asociația**  **Municipiilor**  **din România (întrebarea nr. 41)**  **Municipiul Brăila (întrebarea nr. 30)** | Sub-categoria 18 - Cheltuieli de promovare a obiectivului de investiţie/produsului/serviciului finanţat beneficiarului  Ȋn această sub-categorie sunt incluse cheltuieli aferente materialelor (afișe, bannere, spot audio și video) de promovare a activităților proiectului și de conştientizare a populaţiei cu privire la avantajele/beneficiile utilizării serviciului de transportul public local de călători şi/sau a modurilor nemotorizate de transport, în funcție de activitățile proiectului, **în limita a maximum 15.000 lei/proiect.** (**Anexa 4.1.6)** | Sub-categoria 18 - Cheltuieli de promovare a obiectivului de investiţie/produsului/serviciului finanţat beneficiarului  Ȋn această sub-categorie sunt incluse cheltuieli aferente materialelor (afișe, bannere, spot audio și video) de promovare a activităților proiectului și de conştientizare a populaţiei cu privire la avantajele/beneficiile utilizării serviciului de transportul public local de călători şi/sau a modurilor nemotorizate de transport, în funcție de activitățile proiectului, **în limita a 3% din valoarea proiectului de investitii.**  **Justificare:** Ținând cont de necesitatea unor acțiuni de informare-publicitate concentrate și sustinute pe termen lung (2-3 ani), valoarea stabilită în acest moment prin Ghidul Solicitantului este insuficientă pentru asigurarea măsurilor de informare și publicitate. | Limita maximă a acestor cheltuieli a fost stabilită la maximum 100.000 lei/proiect (a se vedea Anexa 4.1.6). |
|  | 53368/19.04.2017  49772/07.04.2017 | **Asociația**  **Municipiilor**  **din România (întrebarea nr. 42)**  **Municipiul Brăila (întrebarea nr. 31)** | Categoria 14 - Cheltuieli pentru proiectare și asistență tehnică În cazul unui proiect ce cuprinde atât lucrări de construcții, cât și achiziționarea de echipamente și/sau mijloace de transport sau servicii de modernizare a tramvaielor, cheltuielile cumulate pentru proiectare şi asistenţă tehnică constituite din sub-categoriile 42, 43, 44, 45 și 46 sunt eligibile **în limita** **maximă de 7%** din valoarea cheltuielilor eligibile cumulate finanţate în cadrul Categoriei 6 - Cheltuieli cu achiziţia de mijloace de transport și Categoriei 15 - Cheltuieli pentru investiția de bază. ( **Anexa 4.1.6)** | *Categoria 14 - Cheltuieli pentru proiectare și asistență tehnică În cazul unui proiect ce cuprinde atât lucrări de construcții, cât și achiziționarea de echipamente și/sau mijloace de transport sau servicii de modernizare a tramvaielor, cheltuielile cumulate pentru proiectare şi asistenţă tehnică constituite din sub-categoriile 42, 43, 44, 45 și 46 sunt eligibile în limita maximă de 10% din valoarea cheltuielilor eligibile cumulate finanţate în cadrul Categoriei 6 - Cheltuieli cu achiziţia de mijloace de transport și Categoriei 15 - Cheltuieli pentru investiția de bază.*  **Justificare:** Pentru constructii este eligibil 10%, dar pentru constructii + achizitie echipamente (deci pentru un nivel superior), se impune prag eligibil 7%. De pastrat cel putin 10% cat este pentru constructii. | Propunerea a fost preluată în versiunea finală a ghidului solicitantului. |
|  | 53368/19.04.2017  49772/07.04.2017 | **Asociația**  **Municipiilor**  **din România (întrebarea nr. 43)**  **Municipiul Brăila (întrebarea nr. 32)** | *Sub-categoria 53 - Cheltuieli pentru construcții și instalații*  *Construirea/modernizarea/extinderea traseelor exclusive pentru mijloacele de transport public local/zonal de călători (tramvai, troleibuz și autobuz expres), respectiv construirea/ modernizarea/extinderea infrastructurii rutiere aferente culoarului traseului, separarea fizică a traseului de restul traficului rutier prin sisteme specifice, şi dacă este cazul, construirea/modernizarea/extinderea unor pasaje/poduri doar pentru construirea/extinderea/ modernizarea traseelor dedicate ale sistemului de transport public cu tramvaiul, în principal, şi, doar opţional, pentru construirea/modernizarea/extinderea traseelor pietonale și/sau de bicicliști;* (Anexa 4.1.6) | *Sub-categoria 53 - Cheltuieli pentru construcții și instalații*  *Construirea/modernizarea/extinderea traseelor exclusive pentru mijloacele de transport public local/zonal de călători (tramvai, troleibuz și autobuz expres), respectiv construirea/ modernizarea/extinderea infrastructurii rutiere aferente culoarului traseului, separarea fizică a traseului de restul traficului rutier prin sisteme specifice.*  **Justificare:**  Nu este clară formularea | *Sub-categoria 53 - Cheltuieli pentru construcții și instalații* din Anexa 4.1.6 a fost reformulată în integralitate, inclusiv paragraful la care se face referire. |
|  | 53368/19.04.2017  49772/07.04.2017 | **Asociația**  **Municipiilor**  **din România (întrebarea nr. 44)**  **Municipiul Brăila (întrebarea nr. 33)** | *Sub-categoria 53 - Cheltuieli pentru construcții și instalații*  *−Modernizarea/reabilitarea/reamenajarea infrastructurii rutiere cu construirea şi modernizarea de coridoare separate dedicate transportului public local de călători (aşadar, doar pe străzile pe care se construiesc coridoare separate dedicate transportului public local), inclusiv a căilor de circulație aferente podurilor/pasajelor, ce sunt parte a respectivei străzi/infrastructuri rutier*e; (Anexa 4.1.6) | *Modernizarea/reabilitarea/reamenajarea infrastructurii rutiere cu construirea şi modernizarea de coridoare separate dedicate transportului public local de călători (aşadar, doar pe străzile pe care se construiesc coridoare separate dedicate transportului public local).*  **Justificare: Nu este clară formularea** | *Sub-categoria 53 - Cheltuieli pentru construcții și instalații* din Anexa 4.1.6 a fost reformulată în integralitate, inclusiv paragraful la care se face referire*.* |
|  | 53368/19.04.2017  49772/07.04.2017 | **Asociația**  **Municipiilor**  **din România (întrebarea nr. 45)**  **Municipiul Brăila (întrebarea nr. 34 și 35)** | *Sub-categoria 53 - Cheltuieli pentru construcții și instalații* (Anexa 4.1.6) | De introdus următoarele categorii de cheltuieli:  - Construirea parcărilor de tip „park and walk” – „parchează și călătorește in zone pietoale”, complementare proiectelor de realizare a zonelor pietonale, precum și realizarea tuturor investițiilor asociate acesteia (construirea sistemului de iluminat, cabină de pază, supraveghere video etc.);  -Reabilitarea carosabilului, pe strazile deservite de trasee de transpot public, in cadrul proiectelor privind modernizarea coridoarelor integrate de mobilitate urbana, in urma reorganizarii tramei stradale prin acomodarea de benzi dedicate pentru biciclisti, reconfigurare trotuare si aliniamente verzi, amenajare alveole si modernizare de statii de transport public, includerea sistemului de management trafic;  -Reabilitarea carosabilului in cadrul proiectelor de modernizare/reabilitare/ extindere a retelelor de tramvai, fara crearea unui sit propriu in cadrul strazii respective;  -Reabilitarea carosabilului in cadrul proiectelor de amenajare a pistelor de biciclete, amplasate pe carosabil, fiind astfel necesara o reorganizare a benzilor de circulatie, benzi velo dedicate si trotuare;  -Reabilitarea si modernizarea podurilor si pasajelor supra si subterane aflate pe strazi care deservesc trasee de transport public in comun, pentru cresterea sigurantei pasagerilor;  -Construirea de poduri si pasaje supra si subterane, care vor deservi trasee de transport public in comun si care, prin realizare, conduc la scaderea traficului si emisiilor de GES (CO2) la nivelul intregii zone urbane;  -Construirea de infrastructura rutiera noua, care va deservi trasee de transport public in comun si care, prin realizare, conduc la scaderea traficului si emisiilor de GES (CO2) la nivelul intregii zone urbane; | *-* Parcările de tip „park and walk” din zonele centrale ale municipiilor nu sunt eligibile prin POR, după cum s-a menţionat şi la punctul 7.  *Sub-categoria 53 - Cheltuieli pentru construcții și instalații* din Anexa 4.1.6 a fost reformulată în integralitate, în sensul ca s-au prezentat doar categoriile mari de cheltuieli ce intra în aceasta sub-categorie, asociate activităților/sub-activităților eligibile din secțiunea 4.3.1.1 din ghid. |
|  | 53368/19.04.2017  49772/07.04.2017 | **Asociația**  **Municipiilor**  **din România (întrebarea nr. 46)**  **Municipiul Brăila (întrebarea nr. 36)** | Sub-categoria 53 - Cheltuieli pentru construcții și instalații  Cheltuielile eligibile cumulate incluse în sub-categoria pot reprezenta doar echivalentul unui procent de maximum 30% din valoarea eligibilă totală a proiectului. (Anexa 4.1.6) | De eliminat. | Propunerea nu poate fi acceptată, după cum s-a menționat și la punctul 23 de mai sus. |
|  | 49772/07.04.2017 | **Municipiul Brăila(** **întrebarea nr. 4)** | Construirea/modernizarea/reabilitarea părții carosabile a infrastructurii rutiere utilizate prioritar de transportul public de calatori - **Codul 032/Codul 034**/Codul 044 (pentru sistemele de managementul traficului) (p.8) | Construirea/modernizarea/reabilitarea părții carosabile a infrastructurii rutiere deservite de trasee ale transportului public, fără crearea/ modernizarea benzilor dedicate exclusiv pentru transportul public local de călători, in cazul in care aceasta activitate este parte din modernizarea unui coridor integrat de mobilitate urbana – **Codul 043**/Codul 044 (pentru sistemele de managementul traficului)  **Justificare:** Prin coridor integrat de mobilitate urbana se intelege o artera cu fluxuri majore de trafic pietonal, velo si transport public, iar prin modernizarea acestuia se creaza facilitati dedicate pentru transport pietonal, velo, dar si modernizarea partii carosabile.  Includerea reabilitarii carosabilului pe coridoarele integrate de mobilitate urbana in Codul 043 si nu in codul 032 este necesara deoarece reabilitarea carosabilului este o consecinta a amenajarii de infrastructuri dedicate pentru transportul alternativ (pietonal si velo) si o necesitatate fizica pentru un transport public de calitate – intruneste conditiile unui transport urban curat (cod 043) si nu conditiile unei reabilitari individuale de strada (cod 034) | Activitățile privind construirea/ modernizarea/reabilitarea părții carosabile a străzilor urbane, utilizate atât de transportul public în comun, cât și de autoturismele personale, nu pot fi asociate codului 043 - Infrastructuri de transport urban curat și promovare (inclusiv echipamentele și materialul rulant), ce vizează doar infrastructura și mijloacele de transport dedicate transportul public urban. Acestea sunt asociate codurilor **032/034**, după caz. |
|  | 49772/07.04.2017 | **Municipiul Brăila (întrebarea nr. 5)** | *Construirea/modernizarea/reabilitarea podurilor şi pasajelor supra şi subterane utilizate prioritar de transportul public de calatori – Codul 032/Codul 034* (p.8) | *Construirea/modernizarea/reabilitarea podurilor şi pasajelor supra şi subterane aferente infrastructurii rutiere utilizate de transportul public de calatori, traficul pietonal şi traficul rutier – Cod 043;*  Justificare: Podurile si pasajele sunt utilizate si de pietoni, fiind vorba de un transport urban curat deci ar trebui sa avem **Cod 043**, nu cod 034. | Construirea podurilor și pasajelor, utilizate atât de transportul public în comun, cât și de autoturismele personale, nu sunt asociate **codului 043 - Infrastructuri de transport urban curat și promovare (inclusiv echipamentele și materialul rulant)**, ce vizează doar infrastructura și mijloacele de transport dedicate transportul public urban.  în plus, pentru trasee pietonale și pentru bicicliști se va utiliza *codul 090 - Piste pentru biciclete și drumuri pietonale*. |
|  | 52939/18.04.2017 | **ADR SE** |  | Cap. 4.3 Subcapitol 4.3.1.1 Categoria de activitati "A" , Activitatea 10 (pag 28-29), nu este clar daca tot corpul drumului este eligibil spre finantare in conditiile realizarii de culoar dedicat pentru transportul public sau numai culoarul dedicat transportului public.  Mentiune: Va propunem modificarea Ghidului specific astfel incat sa se precizeze in clar ca toata suprafata carosabila este eligibila spre finantare in conditiile modernizarii sau construirii unui culoar dedicat delimitat fizic pentru transportul in comun. | În cadrul versiunii finale a ghidului specific, Activitatea 10, categoria A, s-a clarificat faptul că partea carosabilă configurată/reconfigurată este eligibilă (în condiţiile creării benzilor dedicate separate pentru transportul public), la fel ca şi pistele sau trotuarele construite/ modernizate/extinse. |
|  | 52939/18.04.2017 | **ADR SE** |  | Cap. 4.3 Subcapitol 4.3.1.1 Categoria de activitati "B" , Activitatea 4 (pag 33-34), nu este clar daca modernizarea unei zone exclusiv pietonale din zona centrala a orasului este eligibila, in conditiile in care in ghid se precizeaza: "Construirea acestor zone se va realiza prin reorganizarea unor străzi urbane existente". Daca interpretam corect, intelegem ca numai construirea unor zone pietonale noi se va face cu reorganizarea unor strazi urbane, iar modernizarea se realizeaza pe zone pietonale existente.  Mentiune: Va propunem sa mentionati in ghid ca spatiile existente exclusiv pietonale (semipietonale) pot fi modernizate si extinse. (bineinteles cu respectarea caracterului integrator in convergenta si cu alte proiecte) | În cadrul versiunii finale a ghidului specific a fost eliminată referința la „reorganizarea unor străzi urbane existente".  Activitatea de modernizarea a zonelor şi traseelor pietonale a fost inclusă în modificarea POR 2014-2020 pentru O.S. 4.1 (iunie a.c.). |
|  | 52939/18.04.2017 | **ADR SE** |  | Se precizeaza ca sistemele de iluminat sunt eligibile pentru: zonele (semi-)pietonale, parcările de transfer de tip "park and ride" si pistele de biciclete. Nu se precizeaza nimic despre eligibilitatea sistemelor de iluminat pentru culoarele dedicate transportului public.  Sistemele de iluminat pentru trasportul public, pe toata lungimea traseului de transport participa la cresterea atractivitatii utilizarii transportului public atunci cand lumina de zi nu este prezenta. De asemenea acesta participa la asigurarea sigurantei in trafic dar si la cresterea performantelor sistemului de transport.  Mentiune: Va propunem sa introduceti in ghid ca eligibile sistemele de iluminat aferente culoarelor de transport public. | Propunerea nu este acceptată întrucât sistemele de iluminat rutier nu sunt eligibile prin acest Obiectiv specific (pot fi eligibile prin Obiectivul specific 3.1, Operațiunea C). Doar excepţional sistemele de iluminat sunt eligibile pentru zonele/traseele pentru biciclete şi pietoni, pentru a se asigura utilizarea corespunzătoare a acestor zone. |
|  | 52939/18.04.2017 | **ADR SE** |  | Eliminarea valorii maxime eligibile de 20.000.000 euro, existand propuneri de proiecte cu valoare mai mare. | Valoarea maximă eligibilă pentru Cererile de finanțare ce conțin activităţi complementare privind, minimum, infrastructura de transport public şi mijloace de transport public proiectelor a fost mărită la 25.000.000 euro, în versiunea finală a ghidului. |
|  | 52939/18.04.2017 | **ADR SE** |  | Care va fi abordarea in implementare a procentului de 30% din valoarea eligibila totala pentru cheltuielile subactivitatilor 11 si 12. De mentionat in clar in ghid ca aceasta cerinta se va respecta si in implementare, ca sa stie UAT-urile un eventual impact pe buget. | Această situaţie este prevazută în contractul de finanţare, respectiv în  Anexa 1 – Condiții specifice, Secțiunea I, Art. 9 alin (8) *Prin excepţie de la prevederile articolului art. 9, alin. (1), din Condițiile generale, Beneficiarul poate efectua, prin notificare, inclusiv modificări asupra liniilor bugetare (subcategoriilor bugetare) care au limite maxime impuse de prevederile regulamentelor comunitare sau naţionale sau de regulile de eligibilitate stabilite de AM, cu condiţia de a nu depăşi aceste limite maxime impuse și în condițiile prevăzute de prezentul Contract.* |
|  | 52939/18.04.2017 | **ADR SE** |  | Propunem ca realizarea facilitatilor de tip park&ride sa devina eligibilie si pentru zone semicentrale (limitrofe zonei centrale) daca se demonstreaza ca existenta acestora incurajaza deplasarea pietonala in zona centrala. | Propunerea nu poate fi acceptată, întrucât, după cum s-a menționat la punctul 7 de mai sus, activitățile privind parcările din zonele centrale ale municipiilor nu sunt prevăzute ca activități sprijinite în cadrul POR 2014-2020, prin urmare nu pot fi incluse ca activități eligibile în cadrul ghidului specific. |
|  | 52939/18.04.2017 | **ADR SE** |  | Clarificarea aspectelor de eligibilitate in ceea ce priveste interventiile conexe de tipul retea pluviala integrata in corpul drumului/trotuarului/pistei de biciclisti si a canalelor tehnice pentru cabluri. | Astfel de investiții sunt eligibile prin O.S 4.1. |
|  | 53441/20.04.2017 | **ADR SM** | *1.4. Activitățile sprijinite în cadrul Obiectivului specific 4.1*  *„Dintre măsurile operaţionale obligatoriu a fi întreprinse de către solicitant la nivelul municipiului sau Z.F.U, în general şi la nivelul ariei de influenţă a proiectului, în special, se numără reglementarea politicii parcărilor (a se vedea secţiunea din 5.4.1, punctul 32, Anexa 4.1.2 şi Anexa 4.1.3).”* | *”(a se vedea secţiunea 5.4.1, punctul 31, Anexa 4.1.2 şi Anexa 4.1.3)”* | Eroarea materială a fost corectată. |
|  | 53441/20.04.2017 | **ADR SM** | *1.6.1. Rezultatele aşteptate generale*  *Valoare cumulativă estimată pentru anul 2023 - Se referă la cantitatea cumulativă de emisii de echivalent CO2 economisită/evitată până în anul 2023, ca urmare a implementării proiectului, începând cu primul an de după implementarea proiectului și până în 2023, inclusiv acesta.* | Având în vedere că perioada de implementare a proiectelor este până la 31.12.2023, cum va fi calculată această valoare | În cadrul versiunii finale a ghidului specific a fost eliminată această cerință. |
|  | 53441/20.04.2017 | **ADR SM** | *4.3.1.1. Încadrarea proiectului şi a activităţilor sale în acţiunile specifice sprijinite în cadrul Obiectivului Specific 4.1 al Priorității de investiții 4e*   1. *Investiții destinate îmbunătățirii transportului public urban (local/zonal) de călători*   *6. Construirea/ modernizarea/ reabilitarea depourilor aferente transportului public urban de călători, inclusiv infrastructura tehnică aferentă*  *alin. 1*  *„Această activitate implică modernizarea/ reabilitarea depourilor utilizate pentru toate tipurile de sisteme de transport public local de călători. În cazul sistemelor electrice de transport public de călători (tramvai, troleibuz, autobuze alimentate electric) este eligibilă activitatea de construire de noi depouri (în mod evident, în cazul în care sistemele electrice de transport public de călători cu tramvaiul, troleibuzul sunt funcţionale).”*  *alin. 2*  *„În cadrul acestei activități pot fi eligibile următoarele sub-activități:*  *-Construirea/modernizarea/reabilitarea clădirilor depoului, inclusiv clădirile cu funcție administrativă;”* | corelarea alin. 1 cu alin. 2 și anume:  -[pentru toate tipurile de sisteme de transport public local de călători] Modernizarea/reabilitarea depourilor/garaje, inclusiv clădirile cu funcție administrativă  -[pentru sisteme electrice de transport public local de călători – tramvai, troleibuz]  Construirea depourilor, inclusiv clădirile cu funcție administrativă | Ȋn descrirea sub-activitatilor activităţii 6 se specifică faptul că sunt eligibile inclusiv clădirile cu funcţie administrativă ale depourilor/autobazelor.  De asemenea, în cadrul versiunii finale a ghidului, urmare a modificării POR 2014-2020, activitatea de construire de noi depouri/autobaze a fost extinsă pentru toate tipurile de transport public local/zonal (toate tipurile de autobuze elgibile prin O.S. 4.1), nu doar pentru cel electric. |
|  | 53441/20.04.2017 | **ADR SM** | **4***.3.1.12. Complementaritatea activităţilor proiectului*  *În caz că Cererea de finanţare referitoare la sistemele de transport public de călători nu conţine toate aceste trei tipuri de activităţi complementare enumerate, se poate justifica complementaritatea activităţilor Cererii de Finanţare cu activităţile proiectelor ce urmează a fi propuse la finanţare din diverse surse, inclusiv din Obiectivul specific 4.1 al POR 2014-2020 şi care vizează celelalte activităţi obligatoriu a fi integrate, enumerate anterior.* | *Cum se probează „complementaritatea activităţilor Cererii de Finanţare cu activităţile proiectelor ce urmează a fi propuse la finanţare din diverse surse”* | În cadrul versiunii finale a ghidului specific s-a clarificat modalitatea prin care se va asigura/ proba complementaritatea activităţilor Cererii de Finanţare cu activităţile proiectelor ce urmează a fi propuse la finanţare din diverse surse (a se va vedea secțiunea 1.4 din ghid). |
|  | 53441/20.04.2017 | **ADR SM** | ***5.4.1. Anexele obligatorii la depunerea cererii de finanțare***  *11. Documentul Justificativ pentru fonduri ESI 2014-2020*  *Se va anexa lista de proiecte aferentă Axei prioritare 4 a POR 2014-2020 din Documentului Justificativ pentru fonduri ESI 2014-2020 (document avizat de AMPOR).*  *Proiectele depuse la finanțare trebuie să fie incluse în această listă de proiecte pentru Prioritatea de investiţii 4e, Obiectivul specific 4.1.* | *Propunere*  *eliminarea acestui document ca anexă obligatorie la depunerea cererii de finanțare și completarea pct. 32 cu verificarea de către SSDU a existenței proiectului în lista proiectelor aferentă Axei prioritare 4 a POR 2014-2020 din DJ* | În cadrul versiunii finale a ghidului specific s-a păstrat solicitarea privind prezentarea unui extras din lista de proiecte prioritare pentru O.S. 4.1 din Axa prioritară 4 a POR 2014-2020. |
|  | 53441/20.04.2017 | **ADR SM** | ***5.4.1. Anexele obligatorii la depunerea cererii de finanțare***  *32.Raport de la Structura de Sprijinire a Dezvoltării Urbane Durabile (SSDU) prin care să se confirme faptul că, urmare a analizei preliminare efectuate, proiectul îndeplinește cerințele din ghidul specific pentru a fi depus la finanțare în cadrul O.S. 4.1* | *Propunere*  *completare:*  32. Raport de la Structura de Sprijinire a Dezvoltării Urbane Durabile (SSDU) prin care să se confirme faptul că, proiectul depus la finanțare este inclus în lista de proiecte pentru Prioritatea de investiţii 4e, Obiectivul specific 4.1. din Documentului Justificativ pentru fonduri ESI 2014-2020 (document avizat de AMPOR) și ca urmare a analizei preliminare efectuate îndeplinește cerințele din ghidul specific. | Propunerea este preluată în cadrul versiunii finale a ghidului specific. |
|  | 53441/20.04.2017 | **ADR SM** | ***5.4.1. Anexele obligatorii la depunerea cererii de finanțare***  *30. În cazul P.M.U.D. este elaborat în parteneriat, iar cheltuială este inclusă în bugetul cererii de finanţare,*  *Se va anexa acordul de asociere cu privire la elaborarea P.M.U.D. din care să reiasă contribuţia financiară a solicitantului pentru această cheltuială.* | *Propunere*  *completare:*  *…..* contribuţia financiară a solicitantului (lider și parteneri, după caz) pentru această cheltuială. | Propunerea este preluată în cadrul versiunii finale a ghidului specific. |
|  | 53441/20.04.2017 | **ADR SM** | *Pentru conformitate:*  *• „…şi al zonelor funcţionale urbane (în continuare Z.F.U.) ale acestora.” – utilizare Z.F.U. din acest punct pe tot cuprinsul ghidului*  *• „…în planurile de mobilitate urbană durabilă (în continuare şi P.M.U.D.) – utilizare P.M.U.D. din acest punct pe tot cuprinsul ghidului*  *• Utilizarea aceluiași termen pentru*  *o transport public pe parcursul întregului ghid („transport public”; „transport public de călători”; „transport public urban”; „transport public urban de călători”; „transport public local/zonal de călători”; „transport public local”; „transport în comun”; „transport public local/zonal de călători”; „transport de călători”; „transport public zonal de călători”)*  *o piste/trasee pentru bicicliști (…„pentru bicicliști”; „de bicicliști”)* |  | Se vor utiliza, pe cât posibil, aceeași termeni în cuprinsul ghidului specific. |
|  | 57521/02.05.2017 | **Compania de Transport Public Cluj-Napoca (întrebarea nr. 1)** | *2.6. Solicitanții de finanțare în cadrul apelului de proiecte*  *Beneficiarii proiectelor depuse în cadrul apelului de proiecte aferent Obiectivului specific 4.1 pot fi:* | PROPUNERE Sa fie completat cu:  **Companii de transport public de calatori** care indeplinesc cel putin urmatoarele conditii ( de exemplu, dar pot fi si altele):  -au cu o Unitate Administrativa un contract valabil de concesiune a gestiunii serviciului de transport public pe o perioada min. (ex 5 ani sau alta)  -deservesc o zona cu o anumita populatie (ex. mai mare de 100 000 locuitoroi)  -inregistreaza zilnic un numar calatorii (ex.de min 100 000 calatorii)  -cel putin un procent (ex. cel putin 30% din numarul total de calatori) sunt transportati cu mijloace de transport electrice (troleibuze, tramvaie, autobuze electrice etc.) | În cadrul versiunii finale a ghidului specific, solicitanții eligibili pentru Obiectivul Specific 4.1 sunt reprezentați doar de unitățile administrativ-teritoriale municipii reşedinţă de judeţ, parteneriate dintre acestea cu alte UAT. |
|  | 57521/02.05.2017 | **Compania de Transport Public Cluj-Napoca (întrebarea nr. 2)** |  | *2.* In HG 907/2016 privind documentatia tehnico-economica aferenta obiectivelor finantate din fonduri europene este specificata NOTA CONCEPTUALA la punctul 2 al acesteia fiind prevazut Necesitatea si oportunitatea obiectivului de investitii propus. In Ghidul solicitantului. pentru proiecte de achizitie mijloace de transport (troleibuze si tramvaie) nu se mai aminteste de NOTA CONCEPTUALA ci numai de Studiul de necesitate si oportunitate al obiectivului de investitii.  In cazul proiectelor de achizitii tramvaie si troleibuze mai este necesara NOTA CONCEPTUALA sau numai Studiul de necesitate si oportunitate ? | Prin ghidul specific, în cazul proiectelor de achiziţii tramvaie şi troleibuze nu se solicită Nota conceptuală. |
|  | 57521/02.05.2017 | **Compania de Transport Public Cluj-Napoca (întrebarea nr. 3)** |  | In cazul proiectelor de achizitie troleibuze si tramvaie mai este necesar calculul noxelor conform Ghidului JESPERS (sau numai in cazul achizitiei de autobuze diesel, hibride, etc.)? | În cazul tuturor Cererilor de finanțare este necesar acest calcul, în care se va evidenţia situaţia emisiilor din transport în scenariile *fără proiect* şi *cu proiect*, urmare, în principal, a transferului călătorilor către transportul public/ modurile nemotorizate de transport. |
|  | 52939/18.04.2017 | **Municipiul Galați (întrebarea nr. 1)** |  | În condițiile în care, prin PMUD (conform model JASPERS) a fost realizat Studiu de trafic, de ce mai sunt necesare studii de trafic distincte pentru fiecare proiect? | Studiile de trafic realizate în cadrul PMUD sunt realizate la nivel macro şi cuprind colectări de date realizate doar în anumite puncte de colectare/intersecţii din municipiu/ Z.F.U și pe baza acestora, dar şi pe baza unor date statistice, este modelat/dedus traficului la nivelul întregii zone de studiu din cadrul PMUD.  După cum se cunoaște, există diferenţe între traficul “modelat” şi cel real, “observat”, mai ales în locaţiile neacoperite de colectarea datelor de trafic din PMUD.  Pentru fiecare proiect rezultat din PMUD şi depus la finanţare în O.S. 4.1 trebuie justificată contribuţia acestuia la creşterea utilizării transportului public şi/sau a modurilor nemotorizate, în detrimentul utilizării autoturismelor personale, precum şi la reducerea emisiilor de CO2 în cadrul “scenariului cu proiect”.  Din acest motiv este necesară realizarea unor studii de trafic la nivelul ariei de studiu a proiectului şi realizarea unor prognoze privind transportul, bazate pe tendințele generale/evoluțiile din PMUD, inclusiv pe modelul de transport al acestuia, dacă este cazul. Unde este posibil, modelul de transport din PMUD poate fi calibrat cu datele colectate pentru studiul de trafic al proiectului.  Ȋn cadrul versiunii finale a ghidului solicitantului a fost introdus modelul orientativ denumit Studiul de trafic. |
|  | 52939/18.04.2017 | **Municipiul Galați (întrebarea nr. 2)** |  | De ce sunt necesare Studii de trafic pe componente (proiecte) și nu este valabil unul elaborat la nivelul Municipiului, din care se pot extrage informațiile relevante pentru fiecare proiect? | Se va vedea răspunsul la întrebarea anterioară.  Pentru fiecare proiect rezultat din PMUD şi depus la finanţare în O.S. 4.1 trebuie justificată contribuţia acestuia la creşterea utilizării transportului public şi/sau a modurilor nemotorizate, în detrimentul utilizării autoturismelor personale, precum şi la reducerea emisiilor de CO2 în cadrul “scenariului cu proiect”. |
|  | 52944/18.04.2017 | **ADR S-V Oltenia** | ***Grila CAE-XLV. pct.122 Adresă de la Structura de Sprijinire a Dezvoltării Urbane Durabile (SSDU)*** | *DCI Axa 4 nu prevede la responsabilitatile SSDU verificarea preliminara a proictelor cu sursa de finantare Axa 4. Sa se coreleze ghidul P.I 4.1. cu DCI Axa 4* | Aceasta atribuţie este prevăzută în acordul cadru de delegare încheiat între AMPOR şi ADR, iar atribuția a fost inclusă în modificarea DCI pentru Axa prioritară 4. |
|  | 52944/18.04.2017 | ADR S-V Oltenia | *-Grila CAE-XLV. pct 102 Ȋn cadrul contractului de delegare/hotărârii privind darea în administrare se regăsesc elementele de conţinut obligatoriu solicitate prin art. 4 al Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, identificate prin ghidul specific?*  *-Grila CAE-XLV. pct 104 Mecanismul de calculare a compensaţiei respectă schema de calcul din Anexa la Regulamentul (CE) nr. 1370/2007?*  *-Grila CAE-XLV. pct 105 Ȋn cadrul contractului de delegare/hotărârii privind darea în administrare există prevederi privind posibilitatea recuperării unei eventuale supracompensări?*  *-Grila CAE-XLV. pct 106 Sunt anexate dovezi ale faptului că procedură de atribuire competitivă s-a realizat în baza legislaţiei în vigoare privind achiziţiile publice (anunț de participare și de atribuire publicat în SEAP) şi nu în baza Ordinului ANRSC 263/2007?* | Eliminarea acestor pct deoarece pct. 99 prevede Avizul Consiliului Concurenței si pct. 100 prevede avizul privind preţurile şi tarifele aferente contractului de delegare/hotărârii privind darea în administrare pentru serviciile de transport public local de călători, emis de către autoritatea de reglementare competentă. | Avizul de la Consiliul Concurenţei se acordă doar în cazul atribuirii directe, nu şi în cazul atribuirii prin procedura competitivă.  Avizul de la ANRSC a fost eliminat ca cerință din ghid.  Criteriile inițiale de verificare a conformităţii contractelor de servicii publice au fost restructurate (a se vedea Anexa 4.1.2). |
|  | 50086/10.04.2017 | **AZMI (Întrebarea nr. 1)** | ***Ghidul Solicitantului 4.1/ Pag 1***  ***“Prioritatea de investiții 4e”*** | Ar fi necesar de făcut precizarea “Prioritate de investiție aferentă Regulamentului FEDR 4e- mobilitate urbană durabilă” care să facă distincție de “Prioritate de investiții aferentă Programului Operațional Regional 2014-2020 4.1” conform DCI Dezvoltare Urbană Durabilă aprobat în ianuarie 2017  Formularea trebuie să fie în accord cu celelalte documente POR, cum ar fi: Anexa 10.1 Axe prioritare, obiective tematice, indicatori POR 2014-2020, respectiv:  Axa prioritară 4 – Sprijinirea dezvoltării urbane durabile  Prioritatea de investiții (PI) 4.1 – Promovarea strategiilor de reducere a emisiilor de carbon pentru toate tipurile de teritoriu, în particular zone urbane, inclusiv promovarea planurilor sustenabile de mobilitate urbană și a unor măsuri relevante pentru atenuarea adaptărilor  Obiectiv specific (OS) 4.1 – Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă  Corelare în întreg documentul (de ex. Sectiunile „PREAMBUL” si „IMPORTANT”).  A se vedea la celelalte Ghiduri aferente AP 4, unde:  Axa prioritară 4  Prioritatea de investiții 4.2  Obiectiv specific 4.2  Axa prioritară 4  Prioritatea de investiții 4.3  Obiectiv specific 4.3  Axa prioritară 4  Prioritatea de investiții 4.4  Obiectiv specific 4.4 (aici ar trebui să fie ca numerotare: 4.4.1)  Obiectiv specific 4.5 (aici ar trebui să fie ca numerotare: 4.4.2) | S-a utilizat nomenclatura din POR SFC martie 2016 şi din Regulamentele (UE) nr. 1301/2013 şi 1303/2013. |
|  | 50086/10.04.2017 | **AZMI (Întrebarea nr. 2)** | ***Pag 51, Pag 54*** | Devizul General se depune ca anexă la CF de două ori:  1. În baza Pct 15. Documentația tehnico-economică…care poate fi SF/DALI conf HG 28/2008  2. În baza Pct 20. Devizul general pentru proiecte de lucrări..  Dacă DG se depune odată cu doc tehnico-economică din componența căreia face parte, nu mai este necesar să fie depus și separat. Sau există o motivație anume? | Devizul General se depune o singură data. Acest aspect a fost clarificat în ghidul specific. |
|  | 50086/10.04.2017 | **AZMI (Întrebarea nr. 3)** | ***Pag 60*** | Idem si cu Devizul pe obiect/ obiecte (Pct 33), care este integrat in SF/DALI impreună cu DG. | Devizul pe obiect menţionat în mod distinct se referă doar la cheltuielile aferente sub-categoriei 181-*Cheltuieli pentru infrastructura rutieră, poduri, pasaje utilizate prioritar de transportul public urban de călători* (cerință legată de pragul de 30% pentru sub-categoria 181). |
|  | 50086/10.04.2017 | **AZMI (Întrebarea nr. 4)** |  | Nu sunt prevăzute ca anexă la CF, nici la faza de depunere a CF, nici la faza de contractare a Documentațiilor financiare ale solicitantului și partenerilor dacă este cazul (Bilanț, Balanță, Cont de rezultat patrimonial etc.).  Nu mai este necesară depunerea unor astfel de documente financiare, având în vedere că în Anexa 4.1.1 Instrucțiuni de completare a cererii de finanțare în MySMIS, la Secțiunea 1.2 Date financiare, se specifică: “Secțiunea Exerciții financiare - Nu este obligatoriu de completat în cadrul prezentului apel de proiecte”?  De altfel, la Secțiunea 6 Capacitate solicitant, la Capacitate financiară se specifică: “nu este obligatoriu de completat în cadrul prezentului apel de proiecte”. | Nu este solicitată depunerea unor astfel de documente financiare în cadrul O.S. 4.1. |
|  | 50086/10.04.2017 | **AZMI (Întrebarea nr. 5)** | ***Model D-Metoda de calcul pentru proiectele generatoare de venit*** | Cazul 1: Proiect generator de venituri: veniturile din exploatare sunt mai mari decat cheltuielile din exploatare.  Se aplică metoda Necesarului de finanțare?  DA (Celula M24 este marcata cu verde și apare cuvântul DA)  În acest context, în Celula K27 (Finantarea nerambursabilă determinată prin aplicarea metodei Necesarului de finanțare) valoarea trebuie să fie identică cu cea din Celula B63 si nu B64 (care este o celulă goală fără să fie formatată).  Astfel, în Celula K27 formula aplicată trebuie să fie:  =IF(M24="nu";"--";IFERROR(B63;""))  Cazul 2: Proiect generator de venituri: veniturile din exploatare sunt mai mici decat cheltuielile din exploatare.  Se aplică metoda Necesarului de finanțare?  NU (Celula M24 este marcata cu roșu și apare cuvântul NU)  În acest context, în Celula K27 (Finantarea nerambursabilă determinată prin aplicarea metodei Necesarului de finanțare), având în vedere că nu mai este necesară metoda de funding-gap, valoarea nu trebuie să fie identică cu cea din Celula B63, pentru că nu mai este cazul.  Dar formula aplicată în Celula K27 trebuie să fie tot la fel ca și la Cazul 1:  =IF(M24="nu";"--";IFERROR(B63;""))  Notă:  Această concluzie a reieșit în urma unei simulări simple realizată în Excelul formatat –Metoda de calcul funding-gap. | Eroarea semnalată a fost corectată. |
|  | 50086/10.04.2017 | **AZMI (Întrebarea nr. 6)** | ***Anexa 4.1.1 – Instructiuni de completare a CF in MySMIS*** | Marea majoritate a ferestrelor unde se poate introduce text, se pare că au un nr limitat de caractere (de ex. Justificare-1000 caractere rămase; Relevanță Referitoare la proiect – 1737 caractere rămase etc.). Ce se întâmplă dacă textul afarent rubricii respective necesită mai mult decât nr de caractere indicat în MySMIS? | Textul de introdus nu poate depăşi numărul maxim de caractere permis de MySMIS pentru fiecare rubrică. Se vor utiliza toate ferestrele disponibile pentru introducerea textului relevant. |
|  | 52819/18.04.2017 | **AMB (Întrebarea nr. 1)** |  | Vă rugăm să ne clarificați motivul pentru care cele 5 ghiduri specifice aferente axei prioritare 4 a POR, publicate pentru prima dată spre consultare publică în data de 31.03.2017, au termen de transmitere a observațiilor și propunerilor până cel târziu în data de 18.04.2017, respectiv 10 zile lucrătoare. | Motivul scurtării timpului de consultare publică pentru ghidurile specifice din POR 2014-2020, inclusiv pentru cele ale Axei prioritare 4 este reprezentat de necesitatea lansării apelurilor de proiecte în cel mai scurt timp posibil.  Urmare a primirii observaţiilor/ propunerilor privind Obiectivul specific 4.1, în luna mai s-a demarat procedura de modificare a POR 2014-2020 (pentru introducerea unor activităţi şi parteneri eligibili pentru O.S. 4.1). |
|  | 52819/18.04.2017 | **AMB (Întrebarea nr. 2)** |  | În cadrul secțiunii 1.4 Activitățile sprijinite în cadrul Obiectivului specific 4.1 se face referire la reglementarea politicii parcărilor (a se vedea secţiunea din 5.4.1, punctul 32, Anexa 4.1.2 şi Anexa 4.1.3), dar punctul 32 se referă la raportul SSDU. | S-a corectat eroarea materială. |
|  | 52819/18.04.2017 | **AMB (Întrebarea nr. 3)** | *În cadrul secțiunii 1.4 Activitățile sprijinite în cadrul Obiectivului specific 4.1 se menționează: Nu sunt eligibile proiectele care conduc la creșterea traficului autoturismelor personale, inclusiv în alte zone decât cea a proiectului (…).* | Considerăm inoportună această formulare întrucât, există posibilitatea ca anumite proiecte ce vizează crearea de zone/străzi pietonale, să conducă indirect la creșterea traficului auto în zonele adiacente. Eliminarea traficului auto va putea fi realizată în timp, prin oferirea de alternative viabile, pe de o parte și educarea cetățenilor, pe de altă parte. | În cadrul versiunii finale a ghidului solicitantului a fost introdus modelul orientativ denumit Studiul de trafic.  Pentru a se dovedi faptul că prin implementarea activităților proiectului nu se vor înrăutăți problemele de trafic, se va stabili în mod corespunzător aria de studiu a proiectului, iar reducerea emisiilor de CO2 se va calcula la nivelul acesteia.  Nu sunt finanţate prin O.S 4.1 proiectele care conduc la creşterea emisiilor de CO2 la nivelul arealului de studiu al proiectului și/sau care conduc la înrăutățirea condițiilor de trafic din afara acestuia.  După cum, s-a menţionat în ghid, zonele pietonale trebuie să fie integrate cu alte activităţi (abordare integrată), astfel încât să se poată justifica faptul că la nivelul ariei de studiu a proiectului va avea loc o reducere a utilizării autoturismelor, o creştere a numărului pietonilor, precum şi în funcţie de celelalte tipuri de activităţi integrate, a pasagerilor şi/sau a biciliștilor, fără înrăutățirea condițiilor de trafic din afara acestuia. |
|  | 52819/18.04.2017 | **AMB (Întrebarea nr. 4)** | *În cadrul secțiunii 1.4 Activitățile sprijinite în cadrul Obiectivului specific 4.1 semenționează: Nu sunt eligibile activitățile de construire/modernizare/ extindere a pistelor/ traseele de bicicliști și a zonelor/traseelor pietonale în situația în care drumurile din care acestea fac parte (în sensul O.G. nr. 43/1997 republicată) nu sunt asfaltate.* | Vă rugăm să ne explicați cum se vor putea finanța pistele de bicicleta ce vor face legătura între localitățile din ZFU. De asemenea, chiar și în interiorul municipiilor resedință de județ pot exista proiecte ce vizează crearea de rute alternative pentru bicicliști în zone neasfaltate în momentul de față (proiecte ce ar încuraja mersul pe bicicletă în detrimental utilizării autoturismului personal). | Această condiție a fost eliminată din versiunea finală a ghidului specific al solicitantului. |
|  | 52819/18.04.2017 | **AMB (Întrebarea nr. 5)** |  | În ghidul specific se face referire la Legea nr. 51/2006 republicată, cu modificările şi completările ulterioare, dar nu se menționează Legea nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local. In prezent, cele 2 acte normative nu sunt corelate iar principiile de drept reglementează aplicarea legii speciale în defavoarea legii generale. | După cum menționați, legile 51/2006 republicată, cu modificările şi completările ulterioare și 92/2007 a serviciilor de transport public local nu sunt corelate.  În cuprinul ghidului s-a făcut referire la legea generală întrucât aceasta este actualizată recent şi modifică/ completează conţinutul legilor speciale (se poate vedea şi prevederile art. VIII din Legea nr. 225/2016).  De asemenea, în cuprinsul ghidului s-a făcut referire la prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 cu aplicabilitate directă în toate Statele membre UE din 3 decembrie 2009. |
|  |  | **AMB (Întrebarea nr. 6)** | *Conform ghidului: Cheltuielile eligibile cumulate aferente ultimelor două subactivităţi*  *ale activităţii 11, respectiv „construirea/modernizarea/amplasarea de*  *elemente pentru îmbunătățirea siguranței rutiere” şi „construirea/ modernizarea/*  *reabilitarea infrastructurii rutiere”, p* *precum şi cele ale activităţii 12.*  *Construirea/modernizarea/reabilitarea podurilor şi pasajelor supra şi subterane*  *utilizate prioritar de transportul public de călători sunt eligibile în procent de*  *maximum 30% din valoarea eligibilă totală a proiectului.* | Considerăm procentul de 30% ca fiind mult sub necesarul de buget al unui proiect de infrastructură rutieră. | Prin acest Obiectiv specific nu se urmărește, în mod prioritar, îmbunătăţirea infrastructurii rutiere, ci a transportului public de călători şi a modurilor nemotorizate de transport.  În ceea de priveşte domeniile de intervenţie sprijinite, în cadul POR SFC martie 2016 se poate observa faptul că pentru infrastructura rutieră s-a prevăzut un procent de 10% din alocarea financiară FEDR din Obiectivul Specific 4.1. |
|  | 52819/18.04.2017 | **AMB (Întrebarea nr. 7)** |  | Vă rugăm să justificați motivul pentru care parcările de tip park and ride ar trebuisă fie de regulă parcări terane. De asemenea, menționăm că, în majoritatea cazurilor există o distanță considerabilă între stațiile capăt de linie și limita administrativ teritorială a municipiului, fapt ce va conduce la imposibilitatea respectării prevederilor din ghid, conform căruia: parcările vor fi amplasate lângă stațiile capăt de linie de tramvai, troleibuz și autobuz de la limita administrativ-teritorială a municipiului reşedinţă de judeţ sau din localităţile din zona urbană funcţională, dar care să deservească tot municipiul reşedinţă de judeţ. Mai mult decât atât, există capete de linie la limita centrului istoric, iar amplasarea unei parcări de tip park and ride ar conduce la descongestionarea zonei, încurajarea bicicliștilor și pietonilor și implicit reducerea emisiilor CO2. | -Fără ca modalitatea de construire a acestui tip de parcare (parcare terană/supraterană/subterană) să reprezinte o condiţie de eligibilitate, această observaţie atrage atenţia asupra faptului că aceste parcări trebuie să fie amenajate lângă stațiile capăt de linie de transport public, cele mai apropiate de limita administrativ-teritorială a municipiului sau din localităţile din zona funcţională (dar care să deservească tot municipiul), unde, de regulă nu există constrângeri cu privire la dimensiunea terenului necesar construcţiei parcării.  -Nu sunt eligibile parcările din zona centrală a municipiilor (a se vedea și POR 2014-2020). |
|  | 52819/18.04.2017 | **AMB (Întrebarea nr. 8)** | *Ghidul solicitantului menționează (pag 5) că vor fi finanțate acele activități care, printr-o abordare integrată, vor contribui în mod direct la reducerea emisiilor de dioxid de carbon și de alte gaze cu efect de seră (GES)1, provenite din transportul rutier motorizat de la nivelul municipiilor reşedinţă de judeţ, generat, în principal, de utilizarea extinsă a autoturismelor proprietate personală pentru deplasarea populaţiei în interiorul municipiului, dar şi pentru deplasarea navetiștilor din Z.F.U., care au ca origine sau destinaţie a deplasărilor municipiul în cauză.* | Această formulare exclude elaborarea unor propuneri integrate de proiecte care să descurajeze folosirea autoturismului personal atât în municipiul reședință de județ cât și în localitățile din Z.F.U. Considerăm că, odată cu solicitarea unui P.M.U.D. la nivel de Z.F.U. și a promovării unor propuneri integrate, precum și datorită faptului că parteneriatele de UAT reprezintă solicitanți eligibili, ar trebui ca propunerile de proiect să poată viza efecte în toate locațiile în care se va implementa proiectul și nu doar la nivelul municipiului reședință de județ. | Completarea a fost preluată în versiunea finală a ghidului solicitantului, astfel:  Astfel, în cadrul Priorității de investiții 4e, Obiectivul specific 4.1, vor fi finanțate acele activități care, printr-o abordare integrată, vor contribui în mod direct la reducerea emisiilor de dioxid de carbon și de alte gaze cu efect de seră (GES) , provenite din transportul rutier motorizat de la nivelul municipiilor reşedinţă de judeţ **şi a Z.F.U,** generat, în principal, de utilizarea extinsă a autoturismelor pentru deplasarea populaţiei în interiorul municipiului, dar şi pentru deplasarea navetiștilor din Z.F.U., care au ca origine sau destinaţie a deplasărilor municipiul în cauză. |
|  | 52819/18.04.2017 | **AMB (Întrebarea nr. 9)** | *Ghidul solicitantului menționează la pag 5-6 faptul că activităţile finanţate prin*  *Obiectivul specific 4.1 trebuie să fie însoţite inclusiv de măsuri*  *operaţionale /organizaţionale care să asigure atractivitatea şi competitivitatea*  *sistemului de transport public, precum şi atractivitatea şi utilizarea extinsă a*  *modurilor nemotorizate de transport.* | Considerăm că în aceste condiții ar trebui să fie eligibile cheltuieli aferente componentei de operaționalizare a investiției ( ex. instruirea personalului ca o componentă a achiziției de lucrări/bunuri/servicii sau independent de aceasta. Mare parte din investițiile finanțate prin POR 2007-2013, în special cele asociate domeniului TIC nu sunt astăzi complet operaționale datorită lipsei personalului instruit să opereze aceste investiții. | Aceste cheltuieli cu operaţionalizarea investiţiei nu sunt eligibile. |
|  | 58997/05.05.2017 | **S.C. METROUL S.A.** | ***Secțiunea 1.4***  ***-Dintre măsurile operaţionale obligatoriu a fi întreprinse de către solicitant la nivelul municipiului sau Z.F.U, în general şi la nivelul ariei de influenţă a proiectului, în special, se specifica reglementarea politicii parcărilor (a se vedea secţiunea din 5.4.1, punctul 32, Anexa 4.1.2 şi Anexa 4.1.3).*** | -Ar trebuie mentionata **politica de control a accesului** (aceasta sintagma presupune nu doar parcari ci si acces controlat in anumite zone, atat pentru vehicule cat si pentru marfa sau utilitati publice).  -Cerinta obligatorie prin care Cererile de finanţare privind sistemele de transport public de călători depuse în cadrul O.S. 4.1, să conţină activităţi integrate ce vizează **minimum infrastructura utilizată, mijloacele de transport şi componente ale sistemelor de managementul traficului** duce in multe cazuri la depasirea valorii maxime eligibile pe proiect de 20 mil. Euro. Din ghid se intelege ca valoarea eligibila pe proiect se refera la suma activitatilor eligibile in cadrul unei cereri de finantare. Proiectele de infrastructura si cele de achizitie de vehicule sunt costisitoare fiecare in parte si tratarea integrata astfel duce al fragmentarea proiectelor de. Ca si abordare, nu este relevant dpdv al rezultatelor ca pentru modernizarea a 2 km de troleibuz/ tramvai achizitionez un numar de vehicule asociat cumva acestei infrastructuri. Considerca achizitia de vehicule trebuie tratata integrat si justificata integrat dar nu ca si componenta obligatorie in orice cerere de finantare. Ar trebui ca cererea de finanatre sa vizeze toate elemntele fixe ce trebuiesc implementate integrat.  -Deasemenea, managementul traficului implementat pe bucatele (pe diversele cererei de finanatre de modernizare de infrastructuri) nu isi atinge scopul. Si acest proiect trebuie implementat complet si justificat integrat cu proiectele de trnsport public dar nu obligatoriu in aceeasi cerere de finantare cu infrastructura.  - În situaţia în care se justifică complementaritatea activităţilor Cererii de finanţare cu activităţile proiectelor ce urmează a fi propuse la finanţare din diverse surse, inclusiv din O.S. 4.1 al POR 2014-2020, aceste proiecte trebuie să fie implementate până la finalul implementării Cererii de finanţare depuse (a se vedea clauzele specifice din Anexa 4.1.5.a). | - Menţiunea a fost preluată în versiunea finală a ghidului solicitantului.  - Valoarea maximă eligibilă pentru Cererile de finanțare ce conțin activităţi complementare privind, minimum, infrastructura de transport public şi mijloace de transport public a fost mărită la 25.000.000 euro, în versiunea finală a ghidului.  -Pot fi depuse Cereri de finanțare prin care sunt finanțate doar mijloacele de transport sau sistemele de managementul traficului, în condițiile menționate în secțiunea 1.4 și 4.3.1.12 (respectarea complementarităţii activităţilor).  - Paragraful a fost modificat astfel:  *În acest caz, proiectele în implementare/în evaluare/ce urmează a fi depuse la finanţare, complementare activităţilor cererii de finanţare analizate, trebuie să fie finalizate până la finalul perioadei de implementare a POR 2014-2020, respectiv până la 31.12.2023 (se vor vedea clauzele specifice din Anexa 4.1.5).* |
|  | 58997/05.05.2017 | **S.C. METROUL S.A.** | ***Secțiunea 1.4*** | **-Cod 043 –** **a se adauga si garaje**. Sintagma „depou” se utilizeaza doar pentru transport electric. Activitatea eligibila trebuie sa se refere si la facilitatile pentru transportul cu autobuzul  -La capitolul **„Investiții destinate transportului electric și nemotorizat”** nu exista activitatea de creare/modernizare/reabilitare pasajelor și podurilor pietonale si pentru biciclisti.  -Deasemenea, nu se regasesc proiecte/masuri care prin implemenatrea lor integrata cu proiecte eligibile sa decongestioneze spatiul urban pentru a fi folosit pentru activitati eligibile pe 4.1. De exemplu proiecte si masuri de reglementare a accesului vehiculelor de marfa si pentru utilitati publice, reorganizarea parcarii stradale, etc.  -Masuri de promovare a transportului public nu ar trebui sa lipseasca ca si activitate eligibila obligatorie din niciun proiect din axa 4.1. Activitati de training si scolarizare, de crestere a gradului de constientizare a populatiei trebuiesc deasemenea sa fie subactivitati eligibile, functie de tipul de proiect/ activitate. | -Completarea a fost preluată în versiunea finală a ghidului solicitantului.  *-*Activitatea la care se face referire este eligibilă și menționată în ghid (inclusiv în varianta supusă consultării publice):inclusiv construirea/ modernizarea/ extinderea de poduri/pasaje/pasarele pentru biciclete sau atât pentru biciclete, cât și pentru pietoni, fără componenta de trafic rutier, dar doar ca parte a traseului pentru biciclete (nu ca investiție separată)  *-* Au fost menţionate măsurile operaţionale propuse.  *-*Cheltuiala pentru realizarea acestei activități este eligibilă, respectiv de maximum 100.000 lei/proiect (a se vedea Anexa 4.1.6), dar activitatea nu este obligatorie. |
|  | 58997/05.05.2017 | **S.C. METROUL S.A.** | ***Secțiunea 1.6.1*** | -Este foarte important sa se stabileasca notiunea de „ proiect” si „ activitate” si daca un proiect este suma activitatilor din cererea de finantare**. Parametrii solicitati se evalueaza integrat pentru toate activitatile din cerere sau activitate cu activitate?**  Spre exemplu, o cerere de finantare care are activitatile de :   * Modernizare linie de tramvai * Modernizare statii (pe segment modernizat) * Achizitie/modernizare vehicule de tramvai * Construirea pistelor pentru bicicliști (sectiunea pe care se modernizeaza tramvaiul)- * Construirea/modernizarea/extinderea de zone și trasee pietonale * Reabilitare pod pe care trece tramvaiul * Elemente de managementul traficului pe segmentul respectiv * Politica de parcare   Etc  -In fapt, conform ghid reprezinta un proiect integrat (suma de activitati). Cum se procedeaza daca exista deja documentatii tehnice elaborate dar pentru proiecte la nivel de oras (exemplu- exista pentru modernizare de statii in tot orasul, pentru managementul traficului la nivel de oras, pentru modernizarae segmentului de tramvai, etc).  **-Ca si sursa de date pentru monitorizarea proiectelor** trebuie sa fie **Studiul de fezabilitate** (care include si **studiul de trafic**) si **evaluarea reducerii de CO2**. **Trebuiesc venite cu precizari privind studiu de trafic si** **evaluarea reducerii de CO2** care se realizeaza pentru tot proiectul propus/cererea de finantare.  Planul de mobilitate este un instrument startegic, evaluarea in cadrul acestuia avand rol orientativ , la nivelul datelor cunoscute/estimate la elaborarea planului. In plus, in Planul de Mobilitate s-au facut evaluari pe proiecte/scenarii asa cum au fost acestea grupate in plan, la data elaborarii nu pe proiecte/activitati conform gruparilor din cererea de finantare. **Cererea de finantare trebuie sa aiba la baza varianta tehnico-economica propusa prin Studiul de fezabilitate/Proiectul tehnic.** | -Rezultatele aşteptate din secţiunea 1.6.1 se evaluează la nivel de Cerere de finanțare, însă fiecare activitate în parte va fi inclusă în Cererea de finanțare în scopul îmbunatăţirii transportului public/a modurilor nemotorizate de transport, în caz contrar devine ne-eligibilă.  -Pot fi depuse aceste Cereri de finanțare, în condițiile menționate în secțiunea 1.4 și 4.3.1.12  - Există posibilitatea depunerii unor asemenea Cereri de finanțare cu respectarea cerințelor din ghid, mai ales din secțiunile 1.4 și 4.3.1.12. (respectarea complementarităţii activităţilor proiectelor).  - In versiunea finala a ghidului, a fost inclus modelul M - Studiul de trafic (model orientativ). |
|  | 58997/05.05.2017 | **S.C. METROUL S.A.** | ***2.7*** | **Trebuie clarificat ce se intampla daca nu se poate evita prevederea legala de la** art. 10, alin. 6, cap II din Legea nr. 51/2006 republicată \*), cu modificările şi completările ulterioare, unde trebuie evitată situaţia de la lit. b; (nota subsol pag 16) Nu mai am investitia eligibila? Ce solutie am daca legea ma obliga sa tratez astfel? Solicita finantarea judetul chiar daca anterior nu a detinut in proprietate elemente de infrastructura de transport care sa justifice eligibilittaea lui ca partener?  **“**    b) bunurile situate pe raza mai multor unităţi administrativ-teritoriale şi/sau care deservesc mai multe unităţi administrativ-teritoriale **aparţin domeniului public al judeţului**, dacă toate unităţile administrativ-teritoriale implicate sunt situate în acelaşi judeţ şi judeţul este membru al asociaţiei;” | Odată cu modificarea POR şi introducerea UAT Judeţul ca partener eligibil, apreciem că această situaţie poate fi rezolvată prin includerea UAT Judeţul ca partener eligibil al proiectului. |
|  | 58997/05.05.2017 | **S.C. METROUL S.A.** |  | **Trebuie specificat ca activitatile/subactivitatile din proiect sa se regaseasca intr-unul din proiectele din PMUD.** In present se intelege si din ghid ( si exista foarte multe intrebari la nivelul autoritatilor) ca proiectul (cu toate activitatile sale) propus la finantare trebuie sa se regaseasca identic in PMUD, ceea ce este imposibil. In PMUD au fost prezentate pe tipuri de interventii. Spre exemplu un proiect vizeaza modernizarea intregii infrastructura de transport cu tramvaiul sau un proiect cu mai multe facilitati parc @ride, etc.  *Proiectul (cu toate activitatile/suactivitatile) depus în cadrul MySMIS trebuie să contină activitati/ subactivitati propuse prioritizat în lista a proiectelor prioritare şi de rezervă aferente Axei proritare 4 a POR 2014-2020, Obiectivul Specific 4.1. (a sevedea Anexa 4.1.2).* | Completarea a fost preluată în versiunea finală a ghidului solicitantului. |
|  | 58997/05.05.2017 | **S.C. METROUL S.A.** |  | **A 2.** ( pag 26) Ar trebui luat in calcul si eligibilitatea oraselor care au infrastrctura de tramvai dar din varii motive nu este functionala la momentul depunerii cerereii. (ex. Resita). Nu ar trebui descurajata refunctionalizarea unui sistem deja existent. Primaria oricum va demonstra in docuemntatia tehnica capabilitatea sustinerii financiare a exploatarii si mentenantei pe perioada de durabilitate. | Urmare a modificării POR 2014-2020, a fost inclusă în ghidul specific activitatea eligibilă de introducere/reintroducere a sistemului de transport public cu tramvaiul. |
|  | 58997/05.05.2017 | **S.C. METROUL S.A.** | ***Secțiunea 4.4.2.*** | **Ar trebui inclusa eligibilitatea cheltuielilor de consultanta pentru elaboarea/actualizarea contractului de servicii publice si al primului audit tehnico-economic.** | - Propunerea este preluată în cadrul versiunii finale a ghidului specific ( A se vedea Anexa 4.1.6). |
|  | 58997/05.05.2017 | **S.C. METROUL S.A.** | ***5.4.1. Anexele obligatorii la depunerea cererii de finanțare*** | **-23.1. a** Trebuie completat cu pct (d): **Data de inceput si durata preconizate ale serviciului** (cerinta din Regulamentul 2338/2016 de modificare a Regulamentului 1370/2007)  -Trebuie sa se prevada situatia in care exista contract pentru perioada scurta (urgenta), pentru care nu este necesar Anunul in Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.  **-23.1. d** Avizul este solicitat doar pentru contractele dupa intrarea in vigoare a Legii 255/2016. Nu se poate aplica retroactiv pentru contracte incheiate inainte. Trebuie sa se specifice ca pentru contractele incheiate inainte nu este necesar.  -23.1. e Aceasta cerinta este valabila doar pentru contractele incheiate dupa aprobarea Legislatiei pe achizitii 98, 99 si 100. Inainte de aceasta data, procedura nationala era stabilita prin Orduinul Ordinului ANRSC nr. 263/2007 care nu prevedea anunt in SEAP. | -Completarea a fost preluată în versiunea finală a ghidului solicitantului.  *-*  Un contract de servicii publice de transport de călători, încheiat prin procedură de urgenţă “**în cazul unei perturbări a serviciilor sau în cazul riscului iminent de producere a unei asemenea perturbări”** pentru maximum 2 ani, nu îndeplineşte cerinţa din POR 2014-2020 de prezentare a unui contract de servicii publice de transport de călători atribuit cu respectarea tuturor etapelor şi a condiţiilor prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.  *-*Observaţia se acceptă parţial. Se va solicita cel puţin avizul de la Consiliul Concurenței în baza art. 20 din OUG nr. 77/2014.  -Articolul 29 alin. (12) din legea 51/2006 (și implicit Ordinul ANRSC nr. 263/2007) a fost vizat de o procedură de preinfringement din partea Comisiei Europene. Astfel, nu se acceptă ca fiind în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, acele CSP atribuite prin procedura competitivă în baza Ordinului ANRSC nr. 263/2007. |
|  | 58997/05.05.2017 | **S.C. METROUL S.A.** | ***4.3.*** | **Categoria A de activități**  **Pct.7** Statiile intemodale de transport public ***care cuprind si transport judetean*** cum se trateaza? Este vorba de statii multimodale care in orasele mari pot fi implementate. Este pacat sa nu se realizeze intermodalitatea prin aceste statii terminus si catre transportul judetean, care este de fapt transport zonal. | Dacă acestea iau forma unor staţii de transport public utilizate în comun de transportul public de la nivel urban şi cel judeţean ar putea ficonsiderate eligibile. Însă dacă acestea îndeplinesc funcţia de autobaze pentru transportul judeţean, considerăm că aceste elemente nu sunt eligibile, deoarece pot implica elemente de natura ajutorului de stat (a se vedea și secțiunea 3.2.1 din ghid). De asemenea, eventualele parcări pe care le-ar implica aceste staţii nu sunt eligibile. Considerăm că trebuie analizată de la caz la caz eligibilitatea elementelor acestor stații. |
|  | 58997/05.05.2017 | **S.C. METROUL S.A.** | ***B***  ***Pct.4.***  ***Construirea/ modernizarea/extinderea de zone exclusiv pietonale***  ***Construirea/modernizarea/extinderea de zone cu caracter prioritar pietonal (semi-pietonale)*** | Trebuie permisa implementarea de astfel de proiecte si in alte zone decat cele centrale (rezidentiale mai ales) avand in vedere ca exista zone care, datorita lipsei de spatiu fizic pentru amenajarea de trotuare, solutia optima este spatiul partajat. Daca sunt fundamentate si sunt avizate de către autoritățile competente nu vad o problema. In toate mariel orase din europa sunt implementate astfel de spatii (piatete, share-space, etc). | A fost limitată eligibilitatea la zonele centrale ale municipiilor, întrucât şi această activitate trebuie să răspundă în principal obiectivului specific 4.1. (reducerea transportului privat, a emisiilor de echivalent CO2 din transport). |
|  | 58997/05.05.2017 | **S.C. METROUL S.A.** | ***Anexa 4.1.5***  ***Pct.11*** | Trebuie definit ce se intelege prin „menţinerea traseelor de transport public de călători care au facut obiectul finanţării”. cAre este gradul de libertate in actualizarea anuala a Programeului de transport ( anexa la Contractul de servicii publice?). Traseele/ programul de transport public trebuie sa se adapteze la conditiile de dezvoltare ale orasului. Spre exemplu scurtarea unui traseu justificata, datorate lipsei de cerere, se considera mentinere? Ar trebui clarificate. In fapt obiectul finantarii care are relevanta pentru mentinerea cerintei de traseu este infrastructura rutiera pe care circula tranpsortul public. Deci ar trebui sa se mentina pe acel segment transportul public nu traseele in integralitatea lor. | Beneficiarul are obligaţia să prezinte dovada înfiinţării de trasee de transport public de călători care au facut obiectul finanţării prin proiect în primul an al perioadei de durabilitate şi să asigure menţinerea acestor trasee aferente investiţiilor din proiect pe întreaga perioadă de durabilitate a contractului de finanţare. |
|  | 58997/05.05.2017 | **S.C. METROUL S.A.** | ***Anexa 4.1.5***  ***Pct.13*** | Cerinta trebuie sa se refere la un audit tehnico-economic. Nu este corecta realizarea activitatii de catre „auditor financiar independent” care are competente doar de audit financiar, reglementa prin lege. A nu se confunda cu activitatea de auditare financiara obligatorie anuala ceruta de lege, aceasta avand alt scop (certificare exercitiu financiar). Daca se mentine aceasta cerinta riscul este ca rezultatele obtinute sa nu reflecte conformarea costurilor cu realitatea tehnica, deci eligibilitatea costurilor sa nu fie fundamentata, existand risc de supracompensare. | Nu s-a facut o confuzie cu auditul situaţiilor financiare. Cerinţa de prezentare anuală a raportului de audit privind o componentă a situaţiilor financiare (compensaţiile acordate operatorului) a fost eliminată din versiunea finală a ghidului. Doar dacă se solicită acest lucru de către AM sau de alte instituţii abilitate, solicitantul va prezenta acest raport de audit ( A se vedea Anexa 4.1.5). |
|  | 58997/05.05.2017 | **S.C. METROUL S.A.** | ***Anexa 4.1.3*** | S-a reformulat 4.1 ( a)  a. Activitatile si subactivitatile Proiectulului se regasesc in cadrul proiectele justificate şi prioritizat în cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă, inclusiv din punct de vedere al impactului asupra reducerii emisiilor de echivalent CO2 | *-*Reformularea a fost preluată în versiunea finală a ghidului solicitantului*.* |
|  | 58997/05.05.2017 | **S.C. METROUL S.A.** | ***Model M- Specificații pentru auditatea cheltuielilor aferente compensaţiei pentru obligaţia de serviciu public de transport local de călători*** | **Km efectivi realizati**- reprezinta numarul km efectivi realizati de mijloacele de transport ale Operatorului pentr realizarea Obligatiei de serviciu, auditati prin verificarea documemntelor justificative ale operatorului (Foi de parcurs, Registru miscare dispecerat -mersul autobuzelor- Fisa Activitatii Zilnice, Centralizator lunar kilometri efectivi, Registru evenimente dispecerat si Procese Verbale Predare-Primire, etc).  Paragraf 5- Costuri  Trebuie pus accentul pe eligibilitea categoriilor de costuri. Costurile eligibile sunt toate categoriile de costuri directe si indirecte care sunt corelate cu realizarea efectivă a operarii și activităților de intretinere (activitate efectiv desfasurata nu scriptica) cu respectarea normativelor, legislatiei in vigoare sau normelor interne, costuri ce pot fi determinate prin documente justificative primare si urmarite in corelare de la activitatea tehnica propriu-zisa pana la inscrierea in evidentele contabile anuale). | *-*In corelare cu răspunsul la intrebarea 97 de mai sus, aceast Model a fost eliminat din versiunea finală a ghidului solicitantului. |
|  | 52355/14.04.2017 | **UAT Municipiul Reşiţa** | ***în cadrul Secțiunii 2.6 Solicitanții de finanțare în cadrul apelului de proiecte:*** | “Pentru investițiile în sistemele de transport public de călători cu tramvaiul și troleibuzul, solicitanţii eligibili sunt municipiile reședință de județ, în care aceste sisteme de transport de călători cu tramvaiul și troleibuzul sunt funcționale și / sau sunt justificate de nevoia de mobilitate conform Planului de Mobilitate Urbană” | Odată cu modificarea POR, în versiunea finală a ghidului specific a fost introdusă activitatea de reintroducere/introducere a sistemelor de transport electric (tramvai/ troleibuz), iar solicitanţii eligibili sunt UAT municipii care doresc să-şi (re)introducă un asemenea sistem de transport. |
|  | 52355/14.04.2017 | **UAT Municipiul Reşiţa** | ***în cadrul secțiunii 4.3 Eligibilitatea proiectului și a activităților*** | “Reabilitarea / reconstruirea sistemului de transport public cu tramvaiul, în cazul municipiilor care justifică prin nevoia de mobilitate existența unui astfel de sistem din cadrul Planului de Mobilitate Urbană”  “Achiziționarea de material rulant, în vederea reabilitării/reconstruirii sistemului de transport public cu tramvaiul, în cazul municipiilor care au sisteme funcționale și / sau care sunt justificate de nevoia de mobilitate conform Planului de Mobilitate Urbană”  Considerăm că aceste tipuri de activități se încadrează în specificul acestei priorități de investiție, care urmărește reducerea emisiilor de CO2 în mediul urban prin promovarea sistemelor de transport public de înaltă calitate (în special tramvaiul) și deplasărilor nemotorizate. Astfel, Ghidul Solicitantului menționează la pagina 17: ”Referitor la sistemele de transport public, prin Prioritatea de investiţii 4e sunt sprijinite în principal sistemele de transport public de călători cu tramvaiul (infrastructură şi material rulant)”.  Prioritizarea sistemelor de transport public cu tramvaiul se reflectă și în indicatorii de realizare comuni și specifici programului: „CO15 - Lungimea totală a liniilor de tramvai și de metrou noi sau îmbunătățite (km cale simplă)”.  Astfel, considerăm că sprijinirea sistemelor de transport public cu tramvaiul (în cadrul Axei prioritare 4, POR) nu ar trebui să fie limitată doar la nivelul municipiilor care au în prezent un sistem funcțional, ci să fie permisă reintroducerea acestui sistem de transport și în locațiile care au beneficiat în trecut de acest mijloc de transport, dacă Planurile de Mobilitate Urbană ale orașelor respective identifică acest mijloc de transport ca fiind o soluție fezabilă, avantajoasă și eficientă din punct de vedere economic, de mediu, de accesibilitate.  Dorim să punctăm și tendința existenă în prezent la nivel european, de susținere și promovare a acestui mijloc de transport, considerat nepoluant, eficient energetic, cu capacitate de transport mare, și cu siguranță deosebită în exploatare. | Odată cu modificarea POR, în versiunea finală a ghidului specific a fost inclusă activitatea de reintroducere/ introducere a sistemelor de transport electric (tramvai/ troleibuz). |
|  | 52355/14.04.2017 | **UAT Municipiul Reşiţa** | ***cap. 5.4.2. Anexele obligatorii la momentul contractării*** | 9) Actualizări asupra documentelor privind dreptul de proprietate/administrare/ – extras de carte funciară actualizat, actualizarea acordului de folosinţă;  Solicităm acceptarea depunerii în termen maxim de 30 de zile calendaristice de la data primirii notificării privind demararea etapei precontractuale doar a HCL de modificare a Hotărârii Guvernului actualizate, publicată în Monitorul Oficial al Romaniei, privind proprietatea publică asupra imobilului/bunurilor mobile.  În susținerea acestei solicitari, menționăm că municipalitatea nu are pârghiile legale de a respecta încadrarea în termenul impus, modificarea unei hotărâri de guvern fiind apanajul instituțiilor centrale. | Completarea a fost preluată în versiunea finală a ghidului solicitantului, astfel:  Hotărârea Guvernului actualizată, publicată în Monitorul Oficial al României, privind proprietatea publică, poate fi prezentată cel târziu la 3 luni de la data intrării în vigoare a contractului de finanţare, în condiţiile menţionate în ghid. |
|  | 52355/14.04.2017 | **UAT Municipiul Reşiţa** | ***cap. 4.4.2*** | Solicităm modificarea Ghidului solicitantului cap. 4.4.2 Reguli specifice de eligibilitate a cheltuielilor, la categoria 12 - cheltuieli pentru obținerea și amenajarea terenului, subcategoria 34 – cheltuieli pentru achiziţia terenului cu sau fără construcţii, astfel încât să fie permisă și achiziția de clădiri, nu doar terenuri respectând condițiile Anexei 4.1.6 și a Anexelor obligatorii la depunerea Cererii de finanțare, punctul 26.  În sustinerea celor solicitate facem precizarea că Municipiul Reșița pentru realizarea proiectului pe OS. 4.1. Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe Planurile de mobilitate urbană durabilă are în vedere achiziționarea clădirilor existente pe amplasamentul fostului depou de tramvai, unde proprietatea terenului o are municipalitatea, unele clădiri fiind proprietate privată, iar reabilitarea depoului este unul dintre obiectivele proiectului „Modernizarea transportului public electric și amenajarea infrastructurii de transport nemotorizat în municipiul Reșița”. | Completarea a fost preluată în versiunea finală a ghidului solicitantului, respectiv este considerată eligibilă achiziţia de clădiri în scopul atingerii obiectivelor proiectului (a se vedea Anexa 4.1.5 – categoria 3 - cheltuieli cu achiziţia imobilelor deja construite şi plafoanele de cheltuieli). |
|  | 52355/14.04.2017 | **UAT Municipiul Reşiţa** | ***cap. 4.3.1.3***  ***„Proiectul propus nu a mai beneficiat de finanţare publică în ultimii 5 ani, pentru acelaşi tip de activităţi (reabilitare/ modernizare/ construcţie/ extindere) realizate asupra aceleiaşi infrastructuri/ aceluiaşi segment de infrastructură şi nu beneficiază în prezent de fonduri publice din alte surse de finanţare, altele decât cele ale solicitantului pentru proiectele fara lucrari incepute”.*** | Propunem ca termenul de 5 ani de dinainte de data depunerii Cererii de Finanţare să fie înlocuit cu „5 ani de la data începerii lucrărilor care fac obiectul Cererii de finanțare”.  În susținerea celor solicitate, menționăm că Municipiul Reșița a efectuat lucrări de reabilitare a părții carosabile în zona adiacentă liniilor-cale care face obiectul proiectului „Modernizarea transportului public electric și amenajarea infrastructurii de transport nemotorizat în municipiul Reșița”, pe anumite tronsoane din amplasamentul acestuia și care la data estimată a depunerii cererii de finanțare se vor afla la limita perioadei de 5 ani de la data recepției finale.  Considerăm că până la atribuirea contractului de lucrări se va îndeplini condiția ca proiectul propus sa nu fi beneficiat de finanţare publică în ultimii 5 ani. | Propunerea nu poate fi acceptată, condiția menționată reprezintă un criteriu de eligibilitate, aprobat de CMPOR şi aplicat orizontal la nivelul ghidurilor specifice POR 20114-2020.  În schimb, s-a menţionat în ghidul solicitantului că în situaţia în care proiectul prezintă lucrări care nu se încadrează în această condiţie, acele lucrări vor fi considerate cheltuieli neeligibile.  De asemenea, criteriul nu se aplică pentru lucrările de întreținere și reparații curente. |
|  | 60333/9.05.2017 | **SC Romanian Soft Company SRL** |  | Va rugam sa clarificati daca un proiect care are ca obiect achizitionarea de taxiuri electrice pentru efectuarea transportului in comun la nivelul municipiului resedinta de judet in completarea celorlate tipuri de transport local poate fi considerata eligibila in cadrul apelului de proiecte ce va fi lansat conform ghidului solicitantului lansat in consultare publica. Mentionam faptul ca proiectul este cuprins in SIDU si are ca scop inlocuirea taxiurilor existente la nivelul municipiului, cu cele electrice si este complementar cu proiecte de modernizare a transportului public la nivelul orasului. | Conform POR şi conform ghidului specific, activitatea de achiziţionare a taxiurilor nu este o activitate eligibilă. |
|  | 59062/05.05.2017 | **Urban Scope Romania** |  | In conditiile in care sistemele de bike-sharing, statiile de biciclete sunt complet automatizate, independente energetic (prevazute cu panouri fotovoltaice pentru alimentarea terminalelor), amplasarea lor nu necesita lucrari de infrastructura si mentionam ca acestea trebuie sa aiba caracter mobil si modular pentru a satisface cererea variabila de transport.  Se depun documente de proprietate ? Daca da, ce documente trebuie sa insoteasca cererea de finantare? Este necesara emiterea certificatului de urbanism? Este necesara autorizatie de construire pentru amplasarea acestor statii de bibiclete la depunerea cererii de finantare? Aceste echipamente amplasare pe domeniul public pot fi asimilate mobilierului urban? | Se vor depune documente pentru a se demonstra că solicitantul deţine un drept real admis prin ghidul specific pentru imobilele pe care se vor amplasa staţiile.  În ceea ce priveşte emiterea certificatului de urbanism şi a autorizaţiei de construire pentru situaţia prezentată, acest aspect poate fi stabilit de către autoritatea administraţiei publice ce eliberează aceste documente la nivelul solicitantului.  De asemenea, se vor avea în vedere prevederile legii nr. 50 /1991 (\*\*republicată\*\*) (\*actualizată\*) privind autorizarea executării lucrărilor de construcţii (de ex. art 3, alin.1). |
|  | 52592/18.04.2017  53646/20.04.2017 | **UAT Municipiul Cluj-Napoca**  **UAT Municipiul Satu-Mare**  **(întrebările 1 şi 2)** | ***Nu sunt eligibile proiectele care vizează doar activități singulare de construcție/reabilitare/modernizare a pasajelor și podurilor, indiferent de destinaţia aceastora (pietonal/rutier/traseu separat transport etc).”,*** | Propunem să se renunțe în totalitate la această prevedere.  -De asemenea, la cap. 4.3 - Eligibilitatea proiectului și a activităților, 4.3.1.1. alineat A – investiții destinate îmbunătățirii transportului public urban de călători – punctele 11 și 12, să fie eliminată condiția care specifică faptul că sunt eligibile cheltuieli cumulate în limita a maxim 30% din valoarea totală a proiectului pentru subactivitățile:  *Construirea/modernizarea/amplasarea de elemente pentru îmbunătățirea siguranței rutiere, Construirea/modernizarea/reabilitarea infrastructurii rutiere, Crearea/modernizarea/reabilitarea podurilor și pasajelor supra și subterane aferente infrastructurii rutiere utilizate de transportul public în comun.*  Propunerea noastră este să analizați posibilitatea ca municipiile reședință de județ să poată utiliza 30% din valoarea cheltuielilor eligibile aferente Axei 4 – Obiectiv specific 4.1 pentru proiecte privind investiții în infrastructura de bază, astfel încât să se poată asigura finanțarea unor proiecte de infrastructură extrem de necesare, dar să rămână posibilitatea de a finanța și alte tipuri de proiecte, care împreună să contribuie la realizarea obiectiv specific al priorității 4.1 – reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană.  Invederăm faptul că este destul de puțin fezabil ca în cuprinsul unui singur proiect, categoriile de cheltuieli aferente infrastructurii rutiere de bază să fie eligibile în cotă procentuală de 30%, deoarece aceste tipuri de cheltuieli sunt majoritare în orice tip de investiție. | -Sub-activităţile privind construirea/ modernizarea/reabilitarea podurilor/ pasajelor cu diferite utilizări (pietonal/ ciclism/rutier) sunt eligibile doar dacă sunt parte a unei activități privind construirea/ modernizarea/ reabilitarea unui traseu pietonal/pentru biciclişti/transport public de călători. Această condiţie derivă inclusiv din Programul Operaţional Regional 2014-2020, unde aceste activităţi nu sunt prevăzute ca activităţi distincte, ci fac parte din activităţile privind crearea/modernizarea/ reabilitarea unor trasee de transport public/nemotorizat.  - Propunerea nu poate fi preluată. După cum se poate observa din ghidul specific, prin acest Obiectiv specific al POR sunt sprijinite activităţile care conduc la îmbunătăţirea transportului public şi a modurilor nemotorizate de transport şi care nu sunt realizate în beneficiul transportului privat cu autoturisme. Pentru a nu afecta încadrarea proiectelor în Obiectivul specific 4.1, activităţile de construire/ modernizare/ reabilitare a părții carosabile a străzilor urbane, poduri, pasaje, utilizate în comun de transportul public şi autoturisme sunt limitate la un procent de 30% din suma cheltuielilor eligibile ale categoriei 6 şi 15.  Întrucât fiecare proiect trebuie să demonstreze că se încadrează în Obiectivul specific 4.1, procentul de 30% privind infrastructura rutieră, poduri, pasaje (utilizate şi de transportul public) se va aplica la cheltuielile fiecărui proiect pentru categoriile 6 şi 15 şi nu la alocarea financiară a municipiului pentru O.S. 4.1. |
|  | 52592/18.04.2017  53646/20.04.2017 | **UAT Municipiul Cluj-Napoca**  **UAT Municipiul Satu-Mare**  **(întrebarea nr. 3)** |  | În ceea ce privește capitolul 5.4.1. - anexe obligatorii la depunerea cererii de finanțare, pct. 12 - Studiu de trafic/circulație – solicităm eliminarea condiției ca acest studiu de trafic/circulație să fie efectuat pentru fiecare proiect individual pentru care execuţia de lucrări a fost demarată, iar proiectele nu s-au încheiat din punct de vedere fizic sau financiar înainte de depunerea cererii de finanțare. | Studiile de trafic realizate în cadrul PMUD sunt realizate la nivel macro şi cuprind colectări de date realizate doar în anumite puncte de colectare/intersecţii și pe baza acestora (dar şi pe baza unor date statistice) este modelat/dedus traficului la nivelul întregii zone de studiu din cadrul PMUD.  După cum se cunoaște, există diferenţe între traficul “modelat” şi cel real, “observat”, mai ales în locaţiile neacoperite de colectarea datelor de trafic din PMUD.  Pentru fiecare proiect rezultat din PMUD şi depus la finanţare în O.S. 4.1 trebuie justificată contribuţia acestuia la creşterea utilizării transportului public şi/sau a modurilor nemotorizate, în detrimentul utilizării autoturismelor personale, precum şi la reducerea emisiilor de CO2, în scenariul “cu proiect”.  Din acest motiv este necesară realizarea unor studii de trafic la nivelul ariei de studiu a proiectului, bazate pe tendințele generale/evoluțiile din PMUD, inclusiv pe modelul de transport al acestuia, dacă este cazul.  Unde este posibil, modelul de transport din PMUD poate fi calibrat cu datele colectate pentru studiul de trafic al proiectului.  Regulile de eligibilitate sunt aceleași pentru toate proiectele (cu sau fără lucrări începute).  Ȋn cadrul versiunii finale a ghidului solicitantului a fost introdus modelul orientativ denumit Studiul de trafic. |
|  | 52592/18.04.2017 | **UAT Municipiul Cluj-Napoca** |  | De asemenea, la depunerea documentației de finanțare este solicitat Avizul de la Comisia Tehnică de circulație a beneficiarului care prin conținutul său trebuie să precizeze că proiectul determină reducerea traficului rutier în arealul de influență vizat și nu determină creșterea traficului în alte zone ale municipiului. Ca atare, în cazul proiectelor cu execuția de lucrări demarată se ridică problema unui nou aviz de acest tip, în plus față de cel emis la faza D.A.L.I., care să conțină această sintagmă, prin urmare propunem eliminarea acestuia. | Solicitarea a fost preluată în versiunea finală a ghidului solicitantului. |
|  | 52592/18.04.2017  53646/20.04.2017 | **UAT Municipiul Cluj-Napoca**  **UAT Municipiul Satu-Mare**  **(întrebarea nr. 4)** |  | Propunem eliminarea condiției de prezentare a studiului de oportunitate în conformitate cu paragraful 15.3, anexe obligatorii la depunerea cererii de finanțare: ,,Pentru proiectele de investiții privind achiziţionarea/modernizarea mijloacelor de transport în comun şi achiziţionare de echipamente pentru a fi instalate în mijloacele de transport în comun, se va depune: Studiul de oportunitate, conform cerințelor de la punctul 15.2.”, deoarece analiza de oportunitate și toate aspectele relevante au fost deja realizate și studiate în procesul de elaborare a PMUD și considerăm că ar trebui eliminată această condiție din Ghidul specific, fiind dispensabilă realizarea a încă unui studiu de acest tip.  De asemenea, vă rugăm să precizați, în cazul în care există studiu de fezabilitate elaborat pentru achiziționarea de material rulant nepoluabil, respectiv procedura de achiziție finalizată, dacă acestă cerință se păstrează. | Propunerea nu poate fi acceptată, întrucât P.M.U.D este un document strategic privind mobilitatea la nivelul municipiului/Z.F.U., iar în cadrul studiului de oportunitate se va prezenta situaţia relevantă pentru respectiva Cerere de finanţare depusă, din punct de vedere al problemelor/nevoilor specifice cărora le va răspunde aceasta, soluţiilor alternative identificate, avantajelor soluţiei recomandate, descrierii tehnologice şi funcţionale a soluţiei recomandate, caracteristicilor și specificaţiilor tehnice minime ale mijloacelor de transport/echipamentelor /serviciilor achiziţionate prin proiect etc, bazându-se inclusiv pe analiza, obiectivele, tendințele generale, furnizată în cadrul P.M.U.D.  În concluzie, considerăm că acest studiu este necesar în vederea depunerii şi finanţării Cererilor de finanţare ce au ca obiect achiziţionarea/ modernizarea mijloacelor de transport în comun şi achiziţionarea de echipamente pentru a fi instalate în mijloacele de transport în comun, dacă acestea nu sunt deja analizate în cadrul unui Studiu de fezabilitate/DALI. Pentru Studiul de oportunitate nu se va stabili un model-cadru prin Ghidul solicitantului, însă s-au prezentat unele elemente de conținut ale acestui studiu.  După cum s-a menţionat şi în ghid acest studiu poate lua forma şi a unui Studiu de fezabilitate, în HG 28/2008 sau 907/2016, după caz, neexistând interdicţii în acest sens.  Conform corespondenței recente purtate cu reprezentanții Consiliului Concurenței, a reieșit faptul că pentru activităţile privind sistemele de transport public local, care intră sub incidenţa ajutorului de stat, demararea lucrărilor (de ex., a fost începută execuția lucrărilor de construcții sau a fost dată o comandă fermă de mijloace de transport/ echipamente) se va realiza după depunerea Cererilor de finanţare în My SMIS. |
|  | 52151/13.04.2017 | **UAT Municipiul Piteşti** |  | La capitolul 4 – Criterii de eligibilitate si selectie, categoria de activitati A „Investitii destinate imbunatatirii transportului public urban de calatori”, punctul 8 - Crearea/extinderea/modernizarea sistemelor de bilete integrate pentru călători („e-bilete” sau „e-ticketing”), **completarea acestui punct prin mentionarea infrastructurii software de tip ERP, sistem de planificare a resurselor companiei care asigura suport de gestiune si coordonare a diferitelor structuri, procese si fluxuri din companie in vederea realizarii obiectivelor.** | Nefiind justificată contribuţia directă a acestui sistem la atingerea Obiectivului specific 4.1, sub-activitatea nu este eligibilă. |
|  | 52942/18.04.2017 | **Dl. Gheorghe Hriscu** |  | In portalul ANRE http://portal.anre.ro/PublicLists/ListeEficienta/ManagerEF există o listă cu 21 de manageri energetici pentru localități CERTIFICAȚI ANRE (au dat și un examen pentru asta). Nu este de neluat în seamă includerea OBLIGATORIE a cel puțin a unui MANAGER ENERGETIC CERTIFICAT în echipa de conducere a proiectului pentru a avea garanția unor măsurători permanente a valorilor corecte a reduceri CO2.  a. O matrice Zachman (CINE, CE. DE CE, UNDE, CÂND și CUM și o detaliere a ORGANIGRAMEI PROIECTULUI + FISELE DE POST ar da mult mai multă claritate și responsabilitate DIRECTĂ acestui gen de proiecte.  b. Secțiunea 5.3 Echipa de implementare a proiectului din Ghidul 4.1 ar trebui detaliată. Trimiterea la alte documente este ușor de ”eludat”.  c. Un Gantt – Chart realizat electronic (MICROSOFT PROJECT sau PRIMAVERA) completat INTEGRAL (cu activități, durate și resurse alocate efectiv (inclusiv tarife orare)) ar fi mult mai ușor de urmărit de oricine în această secțiune.  d. O metodologie matură de management a proiectului gen PM2, PCM, PRINCE, PMBOK ar trebui solicitată în mod expres în Ghid. | Nu sunt stabilite prin ghid condiţii restricţii privind pregătirea echipei care va asigura managementul proiectului şi nici cu privire la resurse materiale necesare implementării proiectelor, aceste aspecte fiind stabilite de către beneficiarii proiectelor. |
|  | 52942/18.04.2017 | **Dl. Gheorghe Hriscu** |  | Publicitatea proiectelor finanțate din FE este și rămâne o mare problemă (pentru care EC ne acuză destul de des – principiul transparenței). Având în vedere lansarea în paralel a proiectului PANEL 2050, poate fi o idee bună ca TOȚI BENEFICARII care primesc finanțare prin acest program să-și facă cunoscută evoluția proiectului (Cel puțin lunar) prin platforma www.ceesen.org . Aceasta ar fi un punct pozitiv, în sensul că EC va putea să fie informată direct și imediat de evoluția acestui gen de proiecte. | La nivelul POR 2014-2020, sunt stabilite măsuri de informare şi publicitate ale tuturor proiectelor, în conformitate cu prevederile Regulamentelor europene. Solicitanţii trebuie să respecte întocmai aceste măsuri, acestea fiind anexate la contractele de finanţare încheiate cu AM.  Pentru Axa prioritară 4, nu pot fi stabilite obligaţii suplimentare pentru solicitanţi, în ceea ce priveşte măsurile de informare şi publicitate.  De asemenea, informaţii despre proiectele depuse/contractate pot fi găsite şi pe site-urile celor 8 Agenţii pentru Dezvoltare Regională. |
|  | 18.04.2017 | **ADR Vest** | ***1.4 Activitățile sprijinite în cadrul OS 4.1***  *“În situaţia în care se justifică complementaritatea activităţilor Cererii de finanţare cu activităţile proiectelor ce urmează a fi propuse la finanţare din diverse surse, inclusiv din O.S. 4.1 al POR 2014-2020, aceste proiecte trebuie să fie implementate până la finalul implementării Cererii de finanţare depuse. Însă, verificarea condiţiilor de eligibilitate se va realiza doar la nivel de Cerere de finanţare (nu şi la nivel de proiecte complementare propuse a fi implementate), existând riscul ca aceasta sa nu le îndeplinească”.* | Există o modalitate agreată de verificare a faptului că proiectele trebuie să fie implementate până la finalul implementării Cererii de finanţare depuse?  Cum se va stabili riscul de neîndeplinire criteriu de eligibilitate? | Termenul de implementare a proiectelor complementare a fost prelungit până la data de 31.12.2023 şi a fost introdusă o clauza în contractul de finanţare cu privire la obligaţia beneficiarului de a finaliza în termen aceste proiecte/ investiţii. |
|  | 18.04.2017 | **ADR Vest** | ***2.4. Valoarea minimă și maximă eligibilă a unui proiect: “Valoarea minimă eligibilă: 1.000.000 euro\*”;***  ***“Valoarea minimă eligibilă: 1.000.000 euro\*”;*** | Considerăm că limita minimă eligibilă trebuie să fie mai mică. Vă propunem valoarea de 500.000 euro, având în vedere, că, în prezent în cadrul PMUD-urilor există proiecte cu valoare mai mică, care pot îndeplini celelalte condiții de eligibilitate din Ghid (ex: piste de biciclete). | Propunerea este acceptată în versiunea finală a ghidului. |
|  | 18.04.2017 | **ADR Vest** | ***2.6. Solicitanții de finanțare în cadrul apelului de proiecte***  ***„Pentru investițiile în sistemele de transport public de călători cu tramvaiul și troleibuzul, solicitanţii eligibili sunt municipiile reședință de județ, în care aceste sisteme de transport cu tramvaiul și troleibuzul sunt funcţionale la momentul depunerii cererii de finanțare sau parteneriate dintre aceste municipii cu sisteme de transport funcţionale și UAT orașe/municipii/comune din zona funcţională urbană, în condiţiile Regulamentului nr. (CE) 1370/2007 (detaliate mai jos)”.*** | “Pentru investițiile în sistemele de transport public de călători cu tramvaiul și troleibuzul, solicitanţii eligibili sunt municipiile reședință de județ, în care aceste sisteme de transport de călători cu tramvaiul și troleibuzul sunt **funcționale** și / sau sunt justificate de nevoia de mobilitate conform Planului de Mobilitate Urbană *sau parteneriate dintre aceste municipii cu sisteme de transport funcţionale și UAT orașe/municipii/comune din zona funcţională urbană, în condiţiile Regulamentului nr. (CE) 1370/2007 (detaliate mai jos)”.*  *Dacă se va accepta propunerea se va modifica în consecință peste tot în cadrul documentului, implicit și activitățile propuse la secțiunea 4.3 referitoare la achiziționarea de material rulant/ modernizarea materialului rulant existent* | Propunerea este acceptată în versiunea finală a ghidului, unde a fost inclusă, urmare a modificării POR, activitatea de introducere/reintroducere sisteme de transport electric, în cazul de faţă cu tramvaiul. |
|  | 18.04.2017 | **ADR Vest** | ***4.1 Eligibilitatea solicitantului***  ***pct.5 ”Dreptul de folosinţă acordat de operatorul de transport public local de călători pentru instalarea echipamentelor aferente sistemelor de e-ticketing/managementul traficului/alte sisteme inteligente de transport, pe o perioadă care acoperă inclusiv perioada de durabilitate a contractului de finanțare, în cadrul mijloacelor de transport public aflate în proprietatea operatorului/dobândite de acesta printr-un contract leasing, precum şi în cadrul unor imobile aflate în proprietatea operatorului ce vor funcţiona ca dispecerate aferente acestor sisteme;***  ***Se vor anexa inclusiv documente din care sa reiasă faptul că operatorul deține mijloacele de transport public pentru care emite acordul, în proprietate sau dobândite printr-un contract leasing, precum şi dreptul de proprietate asupra clădirii dispeceratului”.*** | Ce documente sunt necesare pentru a dovedi dreptul de proprietate al operatorului? | Cerinţa este eliminată din versiunea finală a ghidului. |
|  | 18.04.2017 | **ADR Vest** | ***4.3 Eligibilitatea proiectului și a activităților***  ***lit. A, punctul 4.***  ***Autobuzele achiziționate prin proiect vor fi folosite doar pe trasee care nu exced limita administrativ-teritorială a solicitantului de finanțare (inclusiv parteneriate, în contextul apartenenţei la o asociaţiei de dezvoltare intercomunitară având ca obiect de activitate serviciul de transport public zonal de călători, conform secţiunii 2.6).*** | Autobuzele achiziționate prin proiect vor fi folosite doar pe trasee care nu exced limita administrativ-teritorială a solicitantului de finanțare respectiv limita administrativ-teritorială a partenerilor ( în contextul apartenenţei la o asociaţiei de dezvoltare intercomunitară având ca obiect de activitate serviciul de transport public zonal de călători, conform secţiunii 2.6).  Se propune o optimizare a frazei, deoarece activitățile de achiziționare a autobuzelor sunt eligibile și pentru zona UAT a partenerilor de proiect (de ex. zona Polului de Creștere Timișoara) | Propunerea este acceptată în versiunea finală a ghidului. |
|  | 18.04.2017 | **ADR Vest** | Pct 6. ”… este eligibilă activitatea de construire de noi depouri (în mod evident, în cazul in care sistemele electrice de transport public de călători cu tramvaiul, troleibuzul sunt functionale) | Construcția de depouri pentru tipul de autobuze ecologice eligibile (inclusiv cele electrice) propuse în Ghid nu e eligibilă?  Propunem urmatoarea reformulare:  “ Această activitate implică modernizarea/reabilitarea depourilor utilizate pentru toate tipurile de sisteme de transport public local de călători. În cazul sistemelor electrice de transport public de călători (tramvai, troleibuz) precum și pentru sistem de transport cu tipurile de autobuze enumerate în Cap. 4.3.1.1., lit. A, punctul 4 (pag.26) este eligibilă activitatea de construire de noi depouri. ” | În cadrul versiunii finale a ghidului, urmare a modificării POR 2014-2020, activitatea de construire de noi depouri/autobaze a fost extinsă pentru toate tipurile de autobuze eligibile prin O.S. 4.1, nu doar pentru cel electric. |
|  | 18.04.2017 | **ADR Vest** | 4.3 Eligibilitatea proiectului și a activităților | Activitatea **11.**  -**Construirea/modernizarea/reabilitarea părții carosabile a infrastructurii rutiere utilizate prioritar de transportul public de** călători este important a se preciza dacă toate categoriile de sub-activități sunt obligatorii, înlăturându-se astfel echivocul sintagmei:  **”** Această activitate **poate cuprinde** următoarele sub-activităţi **obligatorii:”**  -și să se clarifice paragraful ”Atenție! Activitatea de „Construirea/modernizarea/reabilitarea părții carosabile a infrastructurii rutiere utilizate prioritar de transportul public de călători” este eligibilă doar dacă sunt prevăzute şi este justificată necesitatea activităţilor de managementul traficului, care să prioritizeze mijloacele de transport public.” | * *-*A fost eliminată menţiunea cum că toate sub-activităţile sunt obligatorii; * -A fost eliminată atenţionarea la care faceţi referire. |
|  | 18.04.2017 | **ADR Vest** | 4.3.1.1” Încadrarea proiectului și activităților sale în acțiunile specifice sprijinte în cadrul OS 4.1 | Considerăm că ar trebui făcute diferențe mai clare între activitățile de la 9,10,11. De exemplu, în cazul în care se aplică activitatea 10, (adică e obligatorie e crearea si delimitarea traseelor exclusive de transport public), activitatea de modernizarea/reabilitarea infrastructurii rutiere, respectiv a părții carosabile utilizate de autorturismele personale și alte categorii de transport public va fi în limita de 30% din cheltuielile eligibile? Această prevedere expresă e doar la activitatea 11. | * A fost clarificată eligibilitatea (sub)-activităţilor la care faceţi referire în versiunea finală a ghidului solicitantului. |
|  | 18.04.2017 | **ADR Vest** | Secțiunea 4.3.1.1. Activitatea 9, pag. 28  Astfel, acesta sub-activitate poate fi complementară cu activitatea ***4****.Construirea/modernizarea/reabilitarea/extinderea traseelor de transport public electric* (traseele de tramvai). | Astfel, acesta sub-activitate poate fi complementară cu activitatea ***5****.Construirea/modernizarea/reabilitarea/extinderea traseelor de transport public electric* (traseele de tramvai). | * Eroarea materială a fost corectată. |
|  | 18.04.2017 | **ADR Vest** | Secțiunea 4.3.1.3. – pag. 38  În această situaţie, în ultimii 5 ani de dinainte de data depunerii Cererii de Finanţare, proiectul propus nu a mai beneficiat de finanţare publică, ... | În această situaţie, în ultimii 5 ani de la data începerii lucrărilor care fac obiectul Cererii de finanțare, proiectul propus nu a mai beneficiat de finanţare publică, ... | Propunerea nu poate fi acceptată, condiția menționată reprezintă un criteriu de eligibilitate, aprobat de CMPOR şi aplicat orizontal la nivelul ghidurilor specifice POR 20114-2020.  În schimb, s-a menţionat că, în caz că proiectul prezintă lucrări care nu se încadrează în această condiţie, acele lucrări vor fi considerate cheltuieli neeligibile.  De asemenea, criteriul nu se aplică pentru lucrările de întreținere și reparații curente. |
|  | 18.04.2017 | **ADR Vest** | 4.4.2 Reguli specifice de eligibilitate a cheltuielilor | **categoria 12** - cheltuieli pentru obținerea și amenajarea terenului, **subcategoria 34** – cheltuieli pentru achiziţia terenului cu sau fără construcţii, **astfel încât să fie permisă și achiziția de clădiri, nu doar terenuri** respectând condițiile Anexei 4.1.6 și a Anexelor obligatorii la depunerea Cererii de finanțare, punctul 26. | Completarea a fost preluată în versiunea finală a ghidului solicitantului, respectiv este considerată eligibilă achiziţia de clădiri (a se vedea Anexa 4.1.5 – categoria 3 - cheltuieli cu achiziţia imobilelor deja construite şi plafoanele de cheltuieli). |
|  | 18.04.2017 | **ADR Vest** | 5.4.1 Anexele obligatorii la depunerea cererii de finanțare | Având în vedere secțiunea 5.4.1 **Anexele obligatorii la depunerea cererii de finanțare**, pct.4, Documentele statutare ale operatorului de transport public sunt menționate formele de organizare posibile de organizare ale operatorului de transport și se solicită documente ce atestă modul de organizare al acestuia, considerăm că este **absolut necesară** introducerea unei secțiuni în Ghid sau a unei Anexe în care să fie precizat clar modul de organizare și condițiile în care operatorul poate fi considerat eligibil pentru încheierea unui CSP, tipul de gestiune care poate fi încredințat operatorului și legislația aplicabilă.  De asemenea, necesitatea introducerii formei de organizare a operatorilor de transport eligibili este necesară deoarece în **Grila de verificare a conformităţii administrative și a eligibilității** există specificarea următoarelor aspecte:   * Prezentarea documentele statutare ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară, având ca scop serviciul de transport public zonal de călători, în etapa pre-contractuală; * Prezentarea documentele statutare ale operatorului din care să rezulte faptul ca operatorul de transport nu este reprezentat de o regie autonomă de interes local/judeţean, în etapa de implementare; | Pentru forma de organizare a operatorului intern s-a facut trimitere la Legea 51/2005 republicată, cu modificările şi completările ulterioare. |
|  | 18.04.2017 | **ADR Vest** | 5.4.1. Anexele obligatorii la depunerea cererii de finantare  pct. 28 ”Dacă este cazul, Acordul tehnic al operatorului de transport public pentru investițiile ce vor fi realizate de soclitant prin proiect asupra componentelor sistemului de transport puse la dispozitia sa” | Există un format standard al acestui document? Un set minimal de informații pe care trebuie să le conțină? | Nu există un format standard. Operatorul va specifica dacă avizează investiţia propusă prin proiect de către UAT. |
|  | 18.04.2017 | **ADR Vest** | 5.4.1. Anexele obligatorii la depunerea cererii de finanțare | **PPropunem eliminarea următoarelor documente:**   * **“29. Studiu de fundamentare a speciilor de arbori și arbuști”**   Observație: menționăm că informațiile se regăsesc în Cererea de finanțare și sunt elaborate pe baza Documentației tehnice a proiectului**;**   * **29. Avizul de la Comisia Tehnică de circulaţie a beneficiarului;**   “În acest aviz se confirmă faptul că proiectul determină reducerea traficului rutier în arealul de influenţă şi nu determină creşterea traficului în alte zone ale municipiului”.  **Observație:** Considerăm că acest document nu este necesar, pentru că acest aspect este descris în cadrul altor documente ce au stat la baza selecției proiectului – studiul de trafic.   * 34. „Dacă este cazul, **Dovada (Adeverinţa de la Direcţia Judeţeană de Statistică, extras INS-recensământ validat 2011) cu privire la numărul populaţiei Municipiului/parteneriatului, necesară la decontarea P.M.U”.**   **Observație:**  Considerăm că nu e necesară o adeverință de la INS, datele se regăsesc pe site-ul INS, la secțiunea Tempo Online, fiind disponibile gratuit publicului. | Propunerile sunt acceptate în versiunea finală a ghidului. |
|  | 18.04.2017 | **ADR Vest** | **cap. 5.4.2. Anexele obligatorii la momentul contractării, punctul 9** | Se solicită acceptarea depunerii în termen maxim de 30 de zile calendaristice de la data primirii notificării privind demararea etapei precontractuale doar a HCL de modificare a Hotărârii Guvernului actualizate, publicată în Monitorul Oficial al Romaniei, privind proprietatea publică asupra imobilului/bunurilor mobile.  În susținerea acestei solicitari, menționăm că o municipalitate nu deține pârghiile legale de a respecta încadrarea în termenul impus, modificarea unei hotărâri de guvern fiind apanajul instituțiilor centrale. | Propunerea a fost preluată în versiunea finală a ghidului solicitantului, astfel:  Hotărârea Guvernului actualizată, publicată în Monitorul Oficial al României, privind proprietatea publică, poate fi prezentată cel târziu la 3 luni de la data intrării în vigoare a contractului de finanţare, în condiţiile menţionate în ghid. |
|  | 18.04.2017 | **ADR Vest** | **cap. 5.4.2. Anexele obligatorii la momentul contractării, punctul 12** | Propunem eliminarea următorului document:  12. (dacă este cazul) Avizul/Acordul ISC.  Se va avea în vedere conformarea cu modificarea din data de 13.04.2017 a Ghidului General al solicitantului pentru POR 2014-2020, unde au fost eliminate unele documente obligatorii solicitate în cadrul etapei precontractuale, având în vedere principiul contractării la faza de SF/DALI, (aviz/acord ISC, Aviz Natura 2000, etc.). | Propunerea nu a fost preluată în versiunea finală a ghidului solicitantului, aceste avize, se vor solicita doar atunci când este cazul. |
|  | 18.04.2017 | **ADR Vest** | **Grile de evaluare** | Propunem:  1.Comasarea celor 3 etape de evaluare desfășurate la ADR-uri într-o singură etapă de evaluare. Astfel, verificarea conformitatii administrative și eligibilității, evaluarea tehnică si financiară și precontractarea vor fi unificate într-o singură etapă de verificare. În această etapă se va verifica: conformitatea cererii de finanțare și a anexelor, respectarea criteriilor de eligibilitate ale solicitantului și proiectului, conformitatea documentației tehnico-economice (unde vor fi înglobate toate condițiile/ criteriile care asigură faptul că proiectul îndeplinește minumul de calitate necesar contractării).  2.Nefiind un apel de proiecte competitive, propunem transformarea evaluării cu punctaj într-o evaluare strict calitativă, care va avea în final o decizie de acceptare sau neacceptare a proiectului.  3.Eliminarea limitărilor privind numărul și tipul clarificărilor care pot fi solicitate aplicanților, singura condiție fiind respectarea unui termen global (propunem 30 de zile lucrătoare) pentru evaluarea și soluționarea tuturor problemelor identificate. | 1. În versiunea finală a ghidului, au fost menţinute cele 3 etape de evaluare, cu grile separate.  2. Propunerea nu a fost preluată în versiunea finală a ghidului solicitantului, fiind menţinută evaluarea pe bază de punctaje.  3. În versiunea finală a ghidului nu sunt restricţii cu privire la tipul clarificărilor ce pot fi solicitate, fiind posibilă inclusiv solicitarea de documente obligatorii, iar termenul de răspuns la cele două solicitări de clarificări din etapele de CAE şi ETF a fost extins la 10 zile lucrătoare în cazuri justificate de solicitant. |