

**Axa prioritară 4, Prioritatea de investiții 4e,
OBIECTIVUL SPECIFIC 4.1 - Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință
de județ prin investiții bazate pe
planurile de mobilitate urbană durabilă**

Solicitanți eligibili:

- ✓ **Unități administrativ-teritoriale municipii reședință de județ**, definite conform Legii nr. 215/2001 a administrației publice locale, cu modificările și completările ulterioare și constituite potrivit Legii nr. 2/1968 privind organizarea administrativă a teritoriului României, republicată, cu excepția municipiului Tulcea din cadrul ADI „ITI Delta Dunării”, care va beneficia de un apel de proiecte dedicat în cadrul Obiectivului specific 3.2;
- ✓ **Parteneriate dintre unitatea administrativ-teritorială municipiul reședință de județ, cu excepția municipiului Tulcea, cu orașe/municipii/comune din zona funcțională urbană (Z.F.U) a municipiului, aflate în vecinătatea teritorială a acestuia;**



Se va avea în vedere, în mod obligatoriu, faptul că orașele/municipiile/comunele din zona funcțională urbană a municipiului reședință de județ, cu care se încheie parteneriate pentru depunerea și implementarea în comun a proiectelor din cadrul O.S. 4.1, trebuie să fi făcut parte din zona de studiu comună a S.I.D.U. și P.M.U.D. aferente respectivului municipiu reședință de județ. De regulă, acest aspect va face obiectul verificărilor în etapa de analiză a Documentului Justificativ pentru fonduri ESI 2014-2020, inclusiv a listelor de proiecte anexate acestuia.

- ✓ **Unitatea administrativ-teritorială județul** inclusiv cu posibilitatea parteneriatului cu unitatea administrativ-teritorială municipiul reședință de județ eligibil;

În acest ultim caz, respectiv în cazul incidenței situației prevăzute la art. 10, alin. 6 lit. b) din Legea nr. 51/2006 actualizată, cu modificările și completările ulterioare, liderul de parteneriat poate fi reprezentat de UAT județul.



În situația în care **UAT județul** este membru al unei ADI având ca scop serviciul de transport public zonal de călători, se vor avea în vedere prevederile art. 10, alin. 6 lit. b) din Legea nr. 51/2006 actualizată, cu modificările și completările ulterioare, cu privire la proprietarul investițiilor comune în sistemele de transport public realizate în UAT-urile membre ale ADI.



Încheierea parteneriatelor este justificată prin realizarea în comun a unor investiții deținute/ ce vor fi utilizate de toți partenerii.

Valoarea totală eligibilă a cererii de finanțare se încadrează în următoarele limite minime și maxime:

- ✓ Valoarea minimă eligibilă: 1.000.000 euro;
- ✓ Valoarea maximă eligibilă este de: 20.000.000 euro;
- ✓ Valoarea maximă eligibilă pentru cererile de finanțare ce conțin activități complementare privind, minimum, infrastructura de transport public și mijloacele de transport public : 25.000.000 euro;

Activitățile eligibile ale proiectului trebuie să se încadreze în următoarele acțiuni:

O activitate orizontală, care trebuie asociată în mod obligatoriu unei/unor activități eligibile, după caz, din categoriile de activități A, B, C, este reprezentată de: **elaborarea planurilor de mobilitate urbană durabilă**, în care sunt fundamentate inclusiv proiectele/activitățile propuse la finanțare, prin Prioritatea de investiții 4e, O.S. 4.1 din POR 2014 – 2020.

O **activitate orizontală** încurajată este activitatea de promovare a activităților proiectului și de conștientizare a populației cu privire la avantajele/beneficiile utilizării serviciului de transport public local de călători și/sau a modurilor nemotorizate de transport.

A. Investiții destinate îmbunătățirii transportului public urban de călători

Prin aceste activități se urmărește îmbunătățirea transportului public local/zonal de călători, asigurarea condițiilor pentru creșterea calității, frecvenței și a eficienței acestuia, cu impact asupra reducerii utilizării autoturismelor și a emisiilor de echivalent CO₂. Impactul activităților proiectului se demonstrează prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (analiză preliminară), studiul de trafic, instrumentele de calculare a emisiilor GES din sectorul transporturilor, documentația tehnico-economică etc.

1. Achiziționarea de material rulant (tramvaie), în cazul în care solicitantul de finanțare (liderul de parteneriat/un partener, după caz) deține un sistem funcțional de transport public de călători cu tramvaiul sau în cazul în care se intenționează introducerea sau reintroducerea prin proiect a acestui sistem de transport în municipiile reședință de județ, inclusiv Z.F.U. în care sistemul de transport cu tramvaiul nu există/nu este funcțional la data depunerii cererii de finanțare.

2. Modernizarea materialului rulant existent (tramvaie), în cazul în care solicitantul de finanțare (liderul de parteneriat/un partener, după caz) deține un sistem funcțional de transport public de călători cu tramvaiul sau în cazul în care se intenționează introducerea sau reintroducerea prin proiect a acestui sistem de transport în municipiile reședință de județ în care sistemul de transport cu tramvaiul nu există/nu este funcțional la data depunerii cererii de finanțare.

Modernizare tramvaielor poate avea ca scop: asigurarea accesibilității tramvaielor pentru persoane cu mobilitate redusă (condiție obligatorie), îmbunătățirea siguranței în exploatare, creșterea vitezei de circulație, reducerea consumului de energie etc.

3. Achiziționarea de troleibuze, în cazul în care solicitantul de finanțare (liderul de parteneriat/un partener, după caz) deține un sistem funcțional de transport public de călători cu troleibuzul sau în cazul în care se intenționează introducerea sau reintroducerea prin proiect a acestui sistem de transport în municipiile reședință de județ, inclusiv Z.F.U. în care sistemul de transport cu troleibuzul nu există/nu este funcțional la data depunerii Cererii de finanțare.

4. Achiziționarea de autobuze, definite conform prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 27/2011 *privind transporturile rutiere*, cu modificările și completările ulterioare, **având o capacitate de peste nouă locuri pe scaune, inclusiv locul conducătorului auto**. Autobuzele trebuie să fie adaptate transportului public local/zonal de călători, trebuie să fie special construite pentru transportul călătorilor așezați pe scaune sau în picioare și să aibă podea joasă, pentru a se permite urcarea și coborârea cu ușurință a călătorilor în stațiile de transport public.

Autobuzele achiziționate prin proiect vor fi folosite doar pe traseele cuprinse în limitele administrativ-teritoriale ale solicitanților de finanțare (inclusiv parteneriatele formate de municipiile reședință de județ cu

UAT orașe/municipii/comune), în contextul apartenenței la o asociației de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciul de transport public zonal de călători, conform secțiunii 2.6 și al unui contract de servicii publice încheiat conform Regulamentului (CE) nr. 1370/2007.

Este eligibilă achiziționarea următoarelor tipuri de autobuze:

- ✓ Autobuze alimentate cu gaz natural comprimat (CNG);
- ✓ Autobuze alimentate cu gaz natural lichefiat (LNG);
- ✓ Autobuze alimentate cu esteri metilici ai acizilor grași (FAME);
- ✓ Autobuze alimentate cu ulei vegetal hidrotratat (HVO);
- ✓ Autobuze alimentate cu bioetanol;
- ✓ Autobuze electrice;
- ✓ Autobuze hibride de tip diesel/electric;
- ✓ Autobuze hibride cu celule de combustibil pe bază de hidrogen/electricitate.



Mijloacele de transport achiziționate vor trebui să obțină/dețină **omologarea CE de tip** (de ex. autobuzele care dețin o omologare CE de tip a întregului vehicul emisă de orice stat membru al Uniunii Europene nu mai necesită omologare în România) și Cartea de identitate a vehiculului (CIV) eliberată de Registrul Auto Român, în conformitate cu procedurile administrative specifice. În baza Cărții de identitate a vehiculului (CIV) se va proceda la înmatricularea în România.



Atenție! Toate vehiculele de transport public achiziționate/modernizate (tramvaie, troleibuze, autobuze) vor întruni cerințele legate de accesibilitate pentru persoanele cu mobilitate redusă.



Urmare a implementării proiectului, este posibilă schimbarea tipului de gestiune al serviciului de transport public de călători.

5. Construirea/modernizarea/reabilitarea/extinderea traseelor de transport public electric

În cadrul acestei activități sunt eligibile următoarele sub-activități:

5.1. Construirea/modernizarea/reabilitarea/extinderea căii de rulare a tramvaielor (cu toate elementele componente necesare funcționării acestora: infrastructură, suprastructură, aparate de cale, linii de depouri, rețea fir, substații de redresare etc.) în cazul în care solicitantul de finanțare (liderul de parteneriat/un partener, după caz) deține un sistem funcțional de transport public de călători cu tramvaiul sau în cazul în care se intenționează introducerea sau reintroducerea prin proiect a acestui sistem de transport în municipiile reședință de județ, inclusiv Z.F.U, în care sistemul de transport cu tramvaiul nu există/nu este funcțional la data depunerii Cererii de finanțare.

Proiectele de construire/modernizare/reabilitare/extindere a căii de rulare a tramvaielor vor include măsuri pentru evitarea blocării căii de rulare prin folosirea acesteia de către traficul autoturismelor și, unde este cazul, de asigurare a priorității tramvaielor în trafic.



Atenție! Ca regulă generală, calea de rulare a tramvaiului trebuie să fie separată fizic de traficul autoturismelor (de exemplu, prin sisteme de tip bolarzi, garduri, borduri, diferență de nivel etc.), cu excepția unor zone unde traseul va fi folosit în comun cu traficul autoturismelor din motive operaționale clare (de exemplu intersecții, gâturi punctuale, trama stradală unde este imposibilă crearea de benzi dedicate, zonă semi-pietonală etc.), iar în asemenea cazuri tramvaiul va trebui să aibă prioritate, prin măsuri de managementul traficului etc.

Astfel, această activitate va fi complementară fie cu activitatea nr. 9, fie cu activitatea nr. 10, 11, categoria A etc.

5.2. Construirea/modernizarea/reabilitarea/extinderea rețelei de troleibuz (cu toate elementele componente necesare funcționării acesteia: linii de contact, stâlpi, trolee etc.), în cazul în care solicitantul de finanțare (liderul de parteneriat/un partener, după caz) deține un sistem funcțional de transport public de călători cu troleibuzul sau în cazul în care se intenționează introducerea sau reintroducerea prin proiect a acestui sistem de transport în municipiile, inclusiv Z.F.U în care sistemul de transport cu troleibuzul nu există/nu este funcțional la data depunerii Cererii de finanțare.

5.3. Construirea/modernizarea/extinderea stațiilor de alimentare a autobuzelor alimentate electric, în situația în care acestea sunt amplasate în afara depourilor, pe traseele autobuzelor.

6. Construirea/modernizarea/reabilitarea/extinderea depourilor/autobazelor aferente transportului public local/zonal de călători, inclusiv infrastructura tehnică aferentă

Această activitate implică construirea/modernizarea/reabilitarea/extinderea **depourilor și autobazelor** utilizate pentru sistemele de transport public local/zonal de călători. Construirea depourilor/autobazelor este eligibilă doar pentru sistemele de transport public și tipurile de mijloace de transport public eligibile prin O.S. 4.1.

În cadrul acestei activități sunt eligibile următoarele sub-activități:

- ✓ Construirea/modernizarea/reabilitarea/extinderea clădirilor depourilor și a autobazelor, inclusiv clădirile cu funcție administrativă;
- ✓ Construirea/reabilitarea/modernizarea/extinderea spațiilor de garare/parcare a mijloacelor de transport din incinta depoului/autobazei, inclusiv parcări, macaze, rețea de contact pentru troleibuz/tramvai etc;
- ✓ Crearea/instalarea de stații de alimentare pentru tipurile de autobuzele eligibile prin O.S. 4.1;
- ✓ Achiziționarea/montajul de mașini-unelte și echipamente de diagnostic pentru atelierele interne de reparații;
- ✓ Crearea/modernizarea/reabilitarea instalațiilor automatizate de spălat vehicule de transport public;

Depourile nou create pot fi amplasate și în localități din zona funcțională urbană, cu respectarea cerințelor din secțiunea 2.6 și 3.2.1 din prezentul ghid.

Prin realizarea acestei activități se urmărește îmbunătățirea calității transportului public local/zonal de călători.



Atenție! Această activitate trebuie să fie integrată cu alte activități eligibile complementare din O.S.4.1. pentru a putea fi justificată contribuția acesteia la îmbunătățirea transportului public și la reducerea emisiilor de echivalent CO₂.



Atenție! Crearea/modernizarea autobazelor/depourilor de transport public de călători județean/interjudețean etc. nu reprezintă o activitate/cheltuială eligibilă prin Prioritatea de Investiții 4e, O.S. 4.1. După cum se poate observa și din secțiunea 3.2.1 din acest ghid, această activitate intră sub incidența regulilor de ajutor de stat.

7. Construirea și modernizarea stațiilor de transport public de călători (tramvai, troleibuz, autobuz)

În cadrul acestei activități pot fi construite/modernizate stațiile de transport public local/zonal de călători, indiferent dacă acestea sunt stații simple, stații de transfer intermodal între traseele diferitelor moduri de transport public (de exemplu, tramvai-autobuz) sau între transportul public local și alte moduri de transport, precum și stații capăt de linie dinspre limita administrativă a municipiului reședință de județ sau din Z.F.U. (dar, care deservesc municipiul reședință de județ), ce pot funcționa ca puncte intermodale de transfer al pasagerilor la transportul public local/zonal, în condițiile existenței/creării și a altor investiții complementare.

În ceea ce privește stațiile capăt de linie, la fel ca în cazul celorlalte tipuri de stații, activitatea de creare/modernizare a acestora trebuie să fie corelată cu alte investiții complementare, cum ar fi, trasee ale mijloacelor de transport public ce încep de la stația capăt de linie și se continuă până în zona centrală a municipiului, parcare de tip „park and ride”, puncte de închiriere sau parcare de biciclete, etc., în vederea contribuției la evitarea aglomerării traficului rutier, datorate intrării vehiculelor, altele decât cele aferente transportului public urban de călători, în zona centrală a municipiilor reședință de județ.

Stațiile de transport public de călători vor avea o serie de facilități, adaptate în funcție de tipul stației. Fără ca lista să fie exhaustivă, aceste facilități se referă la: adăposturi/săli de așteptare pentru călători, mobilier, puncte de vânzare bilete/carduri, automate de bilete/carduri, sisteme de informare, sisteme de supraveghere video, facilități pentru persoanele cu dizabilități, semnalistică, platforme de îmbarcare/debarcare călători, facilități pentru parcare bicicletelor, etc. Sunt de asemenea eligibile intervențiile privind îmbunătățirea accesului pietonal în zona stațiilor (mai exact, construirea/modernizarea/reabilitarea trotuarelor), spații de parcare a mijloacelor de transport public urban etc.

Stațiile de transport public urban de călători pot fi construite/modernizate și în localități din zona funcțională urbană, cu respectarea cerințelor din secțiunea 2.6 din prezentul ghid.



Atenție! Crearea/modernizarea stațiilor de transport public de călători județean/interjudețean etc. poate reprezenta o activitate/cheltuială eligibilă prin Prioritatea de Investiții 4e, O.S. 4.1., doar dacă sunt folosite în comun pentru transportul public local/zonal, cu respectarea celorlalte condiții de eligibilitate din ghid.

8. Crearea/extinderea/modernizarea sistemelor de bilete integrate pentru călători („e-bilete” sau „e-ticketing”)

Prin realizarea acestei activități se poate atrage un număr mai mare de călători către transportul public, în primul rând prin posibilitatea promovării unei politici tarifare integrate care să asigure transferuri facile între moduri și trasee ale transportului public local/zonal. În plan secundar, acest sistem poate avea și funcții administrative de suport pentru calcularea corectă a compensației și a diferențelor de tarif acordate operatorului.

În cadrul acestei activități de creare/extindere/modernizare a sistemelor de „e-ticketing”, amplasate în dispecerate, în stații și în mijloacele de transport public, pot fi finanțate următoarele componente, fără ca lista să fie exhaustivă: puncte speciale de vânzare carduri (cu personal sau automate), echipamente specifice instalate în mijloacele de transport și în stații (dispozitive de validare carduri, unități GPS, computere de bord, modemuri, routere etc.), dispozitive mobile de verificare a cardurilor, sisteme centrale informatice (atât componente hardware, cât și software) instalate în dispecerate, către care vor fi transmise toate informațiile privind funcționarea și operarea sistemului „e-ticketing”, lucrări punctuale de construcții și instalații în cadrul dispeceratelor etc.

De asemenea, în această activitate pot fi create aplicații software, pentru achiziționarea electronică a biletelor de transport public local/zonal.

9. Construirea/modernizarea/extinderea de benzi dedicate, folosite exclusiv pentru mijloacele de transport public de călători

Prin construirea/modernizarea/extinderea unor benzi dedicate, separate fizic de restul traficului, pentru transportul public pe anumite trasee, se urmărește creșterea vitezei medii de deplasare a vehiculelor de transport public de călători și implicit reducerea timpului petrecut de acestea în trafic. Astfel, transportul public va deveni mai competitiv și mai rentabil, în comparație cu utilizarea transportului privat.

Această activitate se poate realiza independent de alte investiții în infrastructura rutieră, indiferent de categoria drumului.

Această activitate de construire/modernizare/extindere a benzilor exclusive pentru mijloacele de transport public local/zonal de călători (tramvai, troleibuz și autobuze) vizează construirea/modernizarea/extinderea infrastructurii rutiere aferente culoarului benzii dedicate și separarea fizică a acesteia de restul traficului rutier prin sisteme specifice, avizate de instituțiile cu competențe în domeniul siguranței rutiere (de exemplu, de tip bolarzi, garduri, borduri, diferență de nivel etc).

Benzile exclusive se pot amplasa fie pe infrastructura rutieră existentă (de exemplu, prin convertirea benzilor folosite pentru parcarele automobilelor) fie, acolo unde este fezabil, prin construirea unei benzi noi, prin lărgirea profilului transversal al străzii existente.

Este considerată eligibilă sub-activitatea de construire/modernizare/extindere a unor **pasaje/poduri** pentru construirea/extinderea/modernizarea benzilor dedicate ale **sistemului de transport public cu tramvaiul** (sprijinit în mod special prin acest O.S), acolo unde nu este identificată o altă soluție optimă din punct de vedere tehnic și economic. Dacă este fezabil, aceste poduri/pasaje utilizate pentru construirea/extinderea

benzilor dedicate de transport public cu tramvaiul pot fi destinate inclusiv pentru construirea/modernizarea/extinderea traseelor pietonale și/sau pentru biciclete, însă nu vor fi destinate pentru circulația autoturismelor (în caz contrar, a se vedea activitatea 10). Astfel, această sub-activitate poate fi complementară inclusiv cu activitatea 5. *Construirea/modernizarea/ reabilitarea/extinderea traseelor de transport public electric* (traseele dedicate pentru calea de rulare a tramvaiului) etc.



Observație: Benzile dedicate pentru transportul public pot fi folosite de mai multe sub-sisteme de transport public (de exemplu, tramvai-autobuz), inclusiv benzile aferente podurilor/pasajelor cu benzi dedicate pentru sistemul de transport public cu tramvaiul.

10. Configurarea/reconfigurarea infrastructurii rutiere pe străzile urbane deservite de transport public de călători, în vederea construirii/modernizării/extinderii benzilor dedicate separate pentru transportul public de călători, a construirii /modernizării/extinderii traseelor/pistelor pentru pietoni și biciclete, inclusiv construirea/modernizarea/reabilitarea părții carosabile a infrastructurii rutiere

Această activitate presupune configurarea/reconfigurarea străzilor urbane de categoria 1 (3 benzi de circulație/sens¹), 2 (2 benzi de circulație/pe sens) și doar acolo unde este posibil, de categoriile 3 și 4, cu 1 bandă de circulație/sens, respectiv 1 bandă (de ex. în continuarea străzilor de categoriile 1 și 2 cu benzi dedicate pentru transport public etc), pentru **realizarea de benzi separate dedicate transportului public de călători (separate de restul traficului)**. Unde este posibil, se va construi/moderniza/extinde infrastructura pentru modurile de transport nemotorizate (infrastructura pentru biciclete și pietoni).

Astfel, în cadrul acestei activități pot fi eligibile sub-activitățile privind:

✓ **Construirea/modernizarea/extinderea benzilor separate dedicate transportului public** (sub-activitate obligatorie a acestei activități), cu tramvaiul, troleibuzul și autobuzul, după caz.

Pentru detalierea acestei sub-activități vor fi avute în vedere prevederile activității 9. *Construirea/modernizarea/extinderea de benzi dedicate, folosite exclusiv pentru mijloacele de transport public de călători*, de mai sus.



Atenție! În caz că nu se realizează această sub-activitate, devin aplicabile prevederile activității 11. *Construirea/modernizarea/reabilitarea infrastructurii rutiere utilizate prioritar de transportul public de călători* (activitate eligibilă într-un anumit procent) sau activitatea devine neeligibilă, în cazul străzilor în care nu se poate justifica imposibilitatea construirii benzilor dedicate (de ex. străzi de categoriile 1 și 2).

✓ **Construirea/modernizarea/extinderea traseelor/pistelor pentru biciclete și pentru pietoni** care vor fi rezervate acestor moduri de transport, precum și vor fi separate și/sau protejate, după caz, de circulația altor vehicule. Pentru această sub-activitate sunt aplicabile prevederile relevante din activitățile 2. și 4., categoria B.;

- ✓ **Construirea/modernizarea/amplasarea de elemente pentru îmbunătățirea siguranței rutiere**, de ex. amplasare de semnalistică verticală și orizontală, limitatoare de viteză, modernizarea trecerilor de pietoni, creare de facilități pentru persoane cu mobilitate redusă, pentru nevăzatori sau hipoacuzici etc;
- ✓ **Construirea/modernizarea/reabilitarea benzilor (partea carosabilă) utilizate pentru transportul autoturismelor**, ca parte a activității de reconfigurare/configurare a străzilor urbane cu benzi dedicate;
- ✓ **Construirea/modernizarea/reabilitarea podurilor și a pasajelor supra și subterane cu benzi dedicate transportului public de călători;**

În cadrul acestei sub-activități este eligibilă construirea/modernizarea/reabilitarea podurilor și a pasajelor supra și subterane cu benzi dedicate transportului public, ce sunt parte a infrastructurii rutiere pe care sunt prevăzute benzi dedicate transportului public de călători.

În cadrul acestor poduri/pasaje pot fi prevăzute inclusiv piste/trasee pentru pietoni și biciclete, iar în lipsa spațiului, vor fi prevăzute, în mod obligatoriu, cel puțin măsuri de siguranță pentru traficul nemotorizat. În cadrul acestor poduri/pasaje pot fi prevăzute benzi pentru transportul autoturismelor.

Se va avea în vedere faptul că din justificarea investiției aferente acestei sub-activități va trebuie să reiasă faptul că aceasta este realizată în beneficiul transportului public de călători și a modurilor nemotorizate de transport.

Astfel, scopul principal al acestei sub-activități trebuie să fie îmbunătățirea transportului public (care să conducă la creșterea vitezei de deplasare, a eficienței, frecvenței mijloacelor de transport public de călători, descurajarea traficului autoturismelor private etc.), a modurilor nemotorizate și în final, să conducă la reducerea utilizării autoturismelor și la reducerea emisiilor de echivalent CO₂, aspect ce trebuie să fie evidențiat în cadrul P.M.U.D (analiză preliminară), în studiul de trafic, în Cererea de finanțare etc.



Atenție! Cheltuielile pentru investiția de bază aferente sub-activității „Construirea/modernizarea/reabilitarea podurilor și a pasajelor supra și subterane cu benzi dedicate transportului public de călători” din cadrul activității 10. cumulate cu cele ale unor sub-activități din activitatea 11. „Construirea/modernizarea/reabilitarea infrastructurii rutiere utilizate prioritar de transportul public de călători” **sunt eligibile în procent de maximum 30% din suma cheltuielilor eligibile aferente Categoriei 6 și Categoriei 15, cu respectarea condițiilor anterior amintite privind transportul public** (se va vedea Anexa 4.1.6 - *Detalierea și plafoanele maxime ale categoriilor și sub-categoriilor de cheltuieli eligibile, sub-categoria 181 – Cheltuieli pentru infrastructura rutieră, poduri, pasaje destinate prioritar transportului public urban de călători*).



Conform activității 9. „Construirea/modernizarea/extinderea de benzi dedicate, folosite exclusiv pentru mijloacele de transport public de călători”, doar activitatea de construire/modernizare/extindere a unor pasaje/poduri pentru traseele dedicate ale sistemului de transport public de călători cu tramvaiul (inclusiv pentru alte sub-sisteme de transport public, cu trasee pietonale și/sau de biciclete, fără benzi pentru circulația autoturismelor personale), poate fi însoțită de o cheltuială eligibilă în integralitate (fără încadrarea într-un procent maxim de cheltuieli eligibile, raportate la valoarea eligibilă totală a investițiilor proiectului).

Prin partajarea adecvată a infrastructurii rutiere între diferitele moduri de transport, se creează condițiile pentru îmbunătățirea eficienței transportului public, dezvoltarea altor forme de transport nepoluante, cum ar fi mersul pe bicicletă și mersul pe jos, creșterea nivelului de siguranță pentru toți utilizatorii infrastructurii

stradale, reducerea transportului privat cu autoturisme și implicit a emisiilor de echivalent CO₂. De asemenea, această organizare a arterelor de circulație în artere prietenoase cu pasagerii, pietonii și cicliștii, va răspunde atât cerințelor de protecție a mediului, cât și criteriilor de siguranță, accesibilitate și de creștere a calității vieții, urmărite în cadrul P.M.U.D.

11. Construirea/modernizarea/reabilitarea infrastructurii rutiere utilizate prioritar de transportul public de călători

În situația în care, pentru străzile urbane de categoriile 3 și 4, cu trasee actuale și viitoare ale transportului public urban de călători (tramvai, troleibuz, autobuz), este imposibilă construirea/extinderea/modernizarea benzilor dedicate transportului public de călători (separate fizic de restul traficului), activitatea de construire/modernizare/reabilitare a infrastructurii rutiere, inclusiv a părții carosabile, este eligibilă în măsura în care aceasta reprezintă o activitate complementară altor activități principale destinate îmbunătățirii transportului public de călători și care să conducă la creșterea vitezei de deplasare, a eficienței, frecvenței mijloacelor de transport public de călători, descurajarea traficului autoturismelor etc. În mod obligatoriu acolo unde se justifică, această activitate va fi asociată cu activități/măsuri de acordare de prioritate în trafic pentru mijloacele de transport public și de descurajare a utilizării autoturismelor personale, aspect ce trebuie să fie evidențiat în cadrul P.M.U.D (analiză preliminară) și în studiul de trafic etc. Activitatea poate contribui inclusiv la îmbunătățirea transportului nemotorizat, conform sub-activităților prezentate mai jos.



Atenție! În cadrul acestei activități, prin care nu sunt create benzi dedicate pentru transportul public de călători, solicitantul trebuie să justifice faptul că este imposibilă crearea benzilor dedicate.

Această activitate poate cuprinde următoarele sub-activități:

- ✓ **Construirea/modernizarea/reabilitarea infrastructurii rutiere**, respectiv a părții carosabile utilizate în comun de mijloacele de transport public de călători, care vor avea asigurată prioritatea în trafic, precum și de autoturisme.
- ✓ **Construirea/modernizarea/extinderea traseelor/pistelor pentru biciclete și pentru pietoni**, care vor fi rezervate acestor moduri de transport, precum și vor fi separate și/sau protejate, după caz, de circulația altor vehicule. Pentru această sub-activitate sunt aplicabile prevederile relevante din activitățile 2. și 4., categoria B.;

În situația în care nu este prevăzută sub-activitatea de construire/modernizare/extindere a traseelor/pistelor pentru biciclete și pentru pietoni, din lipsa spațiului, se vor prevedea în mod obligatoriu măsuri de siguranță pentru traficul nemotorizat.

- ✓ **Componente/sisteme de managementul traficului**, pentru prioritizarea mijloacelor de transport public de călători în trafic. Pentru această sub-activitate sunt aplicabile prevederile relevante din activitatea 1, categoria C.;
- ✓ **Construirea/modernizarea/amplasarea de elemente pentru îmbunătățirea siguranței rutiere**, de ex. amplasare de semnalistică verticală și orizontală, limitatoare de viteză, modernizarea trecerilor de pietoni, creare facilități pentru persoane cu mobilitate redusă, pentru nevăzatori sau hipoacuzici etc;

✓ **Construirea/modernizarea/reabilitarea podurilor și a pasajelor supra și subterane utilizate prioritar de transportul public de călători;**

În cadrul acestei sub-activități este eligibilă activitatea de construire/modernizare/reabilitare a podurilor și a pasajelor supra și subterane ce sunt parte a infrastructurii rutiere utilizate prioritar de transportul public de călători.

În cadrul acestor poduri/pasaje pot fi prevăzute inclusiv piste/trasee pentru pietoni și biciclete, iar în lipsa spațiului, vor fi prevăzute, în mod obligatoriu, cel puțin măsuri de siguranță pentru traficul nemotorizat.

Se va avea în vedere faptul că din justificarea investiției aferente acestei sub-activități va trebuie să reiasă faptul că aceasta este realizată în beneficiul transportului public de călători și a modurilor nemotorizate de transport.

Astfel, scopul principal al acestei sub-activități trebuie să fie îmbunătățirea transportului public (care să conducă la creșterea vitezei de deplasare, a eficienței, frecvenței mijloacelor de transport public de călători etc.), a modurilor nemotorizate, descurajarea transportului privat și reducerea utilizării acestuia, precum și reducerea emisiilor de echivalent CO₂, aspect ce trebuie să fie evidențiat în cadrul P.M.U.D, în studiul de trafic, în cererea de finanțare etc.



Atenție! Cheltuielile pentru investiția de bază aferente sub-activităților „Construirea/modernizarea/reabilitarea infrastructurii rutiere” și „Construirea/modernizarea/reabilitarea podurilor și a pasajelor supra și subterane utilizate prioritar de transportul public de călători” din cadrul activității 11 cumulate cu cele ale sub-activității „Construirea/modernizarea/reabilitarea podurilor și a pasajelor supra și subterane cu benzi dedicate transportului public de călători” din cadrul activității 10. **pot fi eligibile în procent de maximum 30% din suma cheltuielilor eligibile aferente Categoriei 6 și Categoriei 15** (se va vedea Anexa 4.1.6 - *Detalierea și plafoanele maxime ale categoriilor și sub-categoriilor de cheltuieli eligibile, sub-categoria 181 – Cheltuieli pentru infrastructura rutieră, poduri, pasaje destinate prioritar transportului public urban de călători*).

B. Investiții destinate transportului electric și nemotorizat

1. Achiziționarea și instalarea punctelor de reîncărcare a autovehiculelor electrice și electrice hibride

În cadrul acestei activități, sunt eligibile achiziționarea și instalarea punctelor de reîncărcare a vehiculelor electrice și electrice hibride, accesibile publicului, de tip **punct de reîncărcare cu putere normală** și de tip **punct de reîncărcare cu putere înaltă**, definite și descrise în art. 3, art. 7 și anexa nr. 2 din *Legea nr. 34/2017 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi*.

1.1. „Punct de reîncărcare cu putere normală înseamnă un punct de reîncărcare care permite un transfer de energie electrică către un vehicul electric, **la o putere mai mică sau egală cu 22 kW, excluzând dispozitivele cu o putere mai mică sau egală cu 3,7 kW** care sunt instalate în gospodării private sau al căror scop principal nu este reîncărcarea vehiculelor electrice și care nu sunt accesibile publicului.”

Potrivit Anexei nr. 2 - *Specificații tehnice*, partea 1 - *Specificații tehnice pentru punctele de reîncărcare*, punctul 1.1, aceste puncte de reîncărcare de putere normală utilizează curent alternativ (AC) și trebuie să fie „echipate, din motive de interoperabilitate, cel puțin cu prize sau conectori de tip 2 pentru vehicule, conform descrierii din standardul EN62196-2”.

1.2. „Punct de reîncărcare cu putere înaltă înseamnă un punct de reîncărcare care permite un transfer de energie electrică către un vehicul electric, la o putere mai mare de 22 kW.”

Potrivit Anexei nr. 2 - *Specificații tehnice*, partea 1 - *Specificații tehnice pentru punctele de reîncărcare*, punctul 1.2, punctele de reîncărcare cu putere înaltă prezintă următoarele caracteristici:

✓ „Punctele de reîncărcare cu curent alternativ (AC) de putere înaltă pentru vehicule electrice sunt echipate, din motive de interoperabilitate, cel puțin cu conectori de tip 2, conform descrierii din standardul EN62196-2.”

✓ Punctele de reîncărcare cu curent continuu (DC) de putere înaltă pentru vehicule electrice sunt echipate, din motive de interoperabilitate, cel puțin cu conectori ai sistemului de încărcare combinat „Combo 2”, conform descrierii din standardul EN62196-3.”

Ținând seama de art. 7, alin. 2 din Legea nr. 34/2017, numărul acestor puncte de reîncărcare instalate se stabilește prin luarea în considerare, în principal, a numărului de vehicule electrice estimat a se înregistra până la sfârșitul anului 2020 la nivelul municipiului reședință de județ și a zonei urbane funcționale.

Aceste puncte/stații de reîncărcare vor fi amplasate în parcurile publice ale solicitantului, asigurându-se acces permanent și nediscriminatoriu utilizatorilor („punct de reîncărcare accesibil publicului”), iar locul de amplasare a acestor puncte de reîncărcare va fi semnalizat corespunzător. În corespondență cu numărul modulelor aferente fiecărui punct de reîncărcare instalat se va aloca un număr de locuri de parcare, marcate corespunzător, exclusiv pentru alimentarea autovehiculelor electrice și electrice hibride.

Această activitate, prin care este stimulată utilizarea autoturismelor nepoluante, este complementară altor activități de reducere a traficului autoturismelor, în special a celor poluante, precum și a emisiilor de echivalent CO₂.

2. Construirea/modernizarea/extinderea pistelor/ traseelor pentru biciclete

Această activitate se poate realiza independent de alte investiții în infrastructura rutieră și indiferent de categoria drumului.

Pistele/traseele pentru biciclete construite/modernizate/extinse prin proiect trebuie să fie integrate într-o rețea urbană continuă, deja existentă sau propusă a fi creată prin proiect sau prin proiecte complementare, care să ofere legături cu zonele de importanță locală sau turistică ale municipiului/Z.F.U.

Sunt considerate eligibile următoarele sub-activități:

✓ **Construirea/modernizarea/extinderea pistelor/traseelor pentru biciclete**, inclusiv **construirea/modernizarea/extinderea de poduri/pasaje/pasarele pentru biciclete sau atât pentru biciclete, cât și pentru pietoni**, fără componenta de trafic rutier, dar doar ca parte a traseului pentru biciclete (nu ca investiție separată);

✓ **Achiziționarea și instalarea de rastele, a camerelor de supraveghere video pentru parcare bicicletelor** (doar dacă solicitantul deține un sistem funcțional de supraveghere video care poate fi extins pentru parcare bicicletelor);

✓ **Construirea/modernizarea/extinderea punctuală a sistemului de iluminat public** care deservește doar aceste piste de biciclete sau piste/traseele pentru biciclete și pietoni, nu și partea carosabilă. Această sub-activitate va contribui la creșterea confortului utilizării modurilor nemotorizate de transport.

În cadrul acestei activități sunt eligibile și lucrări punctuale de aducere la starea inițială/reabilitarea infrastructurii în zona delimitării pistelor pentru biciclete de partea carosabilă/infrastructura pentru pietoni.

Piste/traseele pentru biciclete construite/modernizate/extinse trebuie să aibă o lățime minimă adaptată nevoilor de deplasare în siguranță a fluxului estimat de bicicliști², trebuie să fie separate și/sau protejate de circulația altor vehicule, conform dispozițiilor legale. Pistele pentru biciclete trebuie să fie rezervate pentru acest tip de deplasare.

Pentru această activitate poate fi eligibil inclusiv teritoriul UAT din zona funcțională urbană, cu respectarea cerințelor din secțiunea 2.6 din prezentul ghid, dar doar în contextul legării acestora prin piste/trasee pentru biciclete de municipiul reședință de județ.



Atenție! Ca regulă generală, piste/traseele pentru biciclete nu se vor realiza pe seama diminuării trotuarelor sau în detrimentul pietonilor. Dacă prin excepție, condițiile locale nu permit acest lucru, se va asigura păstrarea unui spațiu suficient pentru fluxurile pietonale (în conformitate cu OMT nr. 49/1998 privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane) și a Normativului 51/2012 (accesibilizarea spațiului public la nevoile persoanelor cu dizabilități).

Lățimea minimă prevăzută de dispozițiile legale trebuie să excludă spațiul ocupat de mobilierul stradal, stâlpi, copaci sau alte obiecte sau activități care restrâng spațiul de circulație al pietonilor. Se va asigura o delimitare între traseele pentru biciclete și spațiul pietonal.

3. Crearea/modernizarea/extinderea sistemelor de închiriere de biciclete (sisteme de tip „bike-sharing”, „bike-rental”)

Activitatea eligibilă de creare/modernizare/extindere a sistemelor de închiriere de biciclete poate viza achiziționare și instalarea, după caz, a următoarelor facilități, fără ca lista să fie exhaustivă:

✓ Stații de închiriere/chioșcuri de închiriere biciclete amplasate în zonele de referință ale municipiului/Z.F.U., biciclete, dotări dispecerat de tip hardware și software, rastele pentru biciclete etc.

Această activitate este complementară activității „2. Construirea/modernizarea/extinderea pistelor/ traseelor pentru biciclete”, categoria B.

4. Construirea/modernizarea/extinderea de zone și trasee pietonale

Această activitate se poate realiza independent de alte investiții în infrastructura rutieră și indiferent de categoria drumului.

Pot fi considerate eligibile următoarele sub-activități:

✓ **Construirea/modernizarea/extinderea de zone exclusiv pietonale**, în zonele centrale ale municipiilor reședință de județ, unde traficul autoturismelor va fi restricționat, cu excepția vehiculelor de aprovizionare și de urgență;

✓ **Construirea/modernizarea/extinderea de zone cu caracter prioritar pietonal (semi-pietonale)**, în zonele centrale ale municipiilor reședință de județ, utilizate ca spații partajate pentru pietoni și trasee ale transportului public urban de călători, în special pentru sistemul de transport public cu tramvaiul. În acest caz, această activitate poate fi complementară cu activitatea 5. *Construirea/modernizarea/reabilitarea/extinderea traseelor de transport public electric etc;*

În situația în care investițiile sunt avizate de către autoritățile competente în domeniul siguranței rutiere, pot fi considerate eligibile investițiile privind crearea, în zonele centrale, a unor spații semi-pietonale partajate „shared-space” dedicate pietonilor, persoanelor care utilizează bicicleta, transportului public urban și traficului rutier (mult diminuat), fără diferențe de nivel între spațiul dedicat pietonilor și cel dedicat transportului public/deplasărilor motorizate. În cazul acestor investiții pot fi prevăzute elemente pentru sporirea gradului de confort al pietonilor (de ex. bolarzi), viteza mijloacelor de transport va fi redusă/limitată și vor fi eliminate parcurile din aceste zone.

Atenție! Activitățile care vizează „Construirea/ modernizarea/extinderea de zone exclusiv pietonale” și/sau „Construirea/modernizarea/extinderea de zone cu caracter prioritar pietonal (semi-pietonale)” nu trebuie să fie văzute ca activități de sine-stătătoare, ci trebuie să fie în mod obligatoriu integrate cu alte activități complementare și să facă parte dintr-o abordare mai cuprinzătoare privind descurajarea utilizării autoturismelor. După cum s-a menționat în secțiunea 2.7, dar și în criteriul 4.3.1.8, proiectele nu trebuie să conducă la mutarea problemelor de trafic, nici în aria de studiu a proiectului, nici în alte zone ale municipiului/Z.F.U din afara zonei de studiu a proiectului.



În caz că proiectele/activitățile care vizează „Construirea/modernizarea/extinderea de zone exclusiv pietonale” și/sau „Construirea/modernizarea/extinderea de zone cu caracter prioritar pietonal (semi-pietonale)” nu îndeplinesc condiția de eligibilitate cu privire la evitarea creșterii transportului cu autoturismele și mutarea problemelor de trafic în aria de studiu și în afara acesteia, atunci acestea devin neeligibile în cadrul O.S. 4.1.

În cadrul Cererilor de finanțare, sub-activitatea privind „Construirea/modernizarea/extinderea de zone cu caracter prioritar pietonal (semi-pietonale)” trebuie să fie însoțită și de alte activități complementare.

✓ **Construirea/modernizarea/extinderea unor trasee pietonale**, inclusiv prin construirea/modernizarea/extinderea trotuarelor și limitarea folosirii acestui spațiu pentru parcare autoturismelor;

✓ **Construirea/modernizarea/extinderea de poduri/pasaje/pasarele pietonale** sau atât pentru biciclete și pietoni, fără componenta de trafic rutier, doar dacă sunt parte a traseului/zonelor pietonale (nu ca investiție separată);

✓ **Amplasarea de panouri de informare și/sau indicatoare de orientare** pentru traseele pietonale ale solicitantului;

✓ În cadrul traseelor/zonelor semi-pietonale/pietonale se poate instala **mobilier urban, componente de accesibilizare (lifturi)** și se poate **construi/moderniza/extinde punctual iluminatul public** aferent acestor trasee/zonelor, dar și pentru cele de biciclete (nu și pentru partea carosabilă), această sub-activitate contribuind la creșterea confortului utilizării modurilor nemotorizate de transport.

Se va avea în vedere raționalizarea utilizării traseelor/zonelor semi-pietonale/pietonale în alte scopuri decât cel pentru deplasarea pietonilor (de ex. nu pentru parcare, terase, chioșcuri, panouri etc.).

În cadrul acestei activități sunt eligibile și lucrări punctuale de aducere la starea inițială/reabilitarea infrastructurii în zona delimitării traseelor pietonale de partea carosabilă/infrastructura pentru biciclete.

5. Instalarea de sisteme de reducere/interzicere a circulației autoturismelor în anumite zone.

Aceste sisteme se pot instala cu precădere în zonele (semi-) pietonale/pietonale ale solicitantului.

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 de transport inteligente (STI)

În cadrul acestei activități este eligibilă crearea/modernizarea/extinderea **sistemelor de management al traficului**, ce pot fi compuse din următoare sub-sisteme și sub-activități, fără ca lista să fie exhaustivă:

- ✓ Sisteme de monitorizare video CCTV, mai ales în intersecții;
- ✓ Sisteme de semnalizare și semaforizare adaptivă și sincronizată, ce poate asigura prioritizarea mijloacelor de transport în intersecțiile semnalizate/semaforizate;
- ✓ Sisteme de localizare a mijloacelor de transport public urban și de managementul flotei (prin GPS, AVL, etc.);
- ✓ Sisteme de informare în timp real a pasagerilor, amplasate în mijloacele de transport în comun și/sau în stațiile de transport public;
- ✓ Crearea de aplicații software pentru informarea în timp real a utilizatorilor asupra programului mijloacelor de transport în comun;
- ✓ Alte sisteme de informare (VMS – sisteme de mesaje variabile);
- ✓ Amplasarea de senzori de detectare a vehiculelor;
- ✓ Dotarea centrului de comandă pentru managementul traficului, cu componente specifice software și hardware, precum și lucrări punctuale de construcții și instalații în cadrul dispeceratelor;

În cadrul acestei activități sunt eligibile și lucrări punctuale de reabilitare/modernizare infrastructură rutieră din zona intersecțiilor, necesare pentru a reconfigura fluxurile de trafic corespunzătoare noilor planuri de semaforizare/management de trafic.

Aceste sisteme pot fi amplasate în dispecerate, în stații și în mijloacele de transport public de călători.

Amplasarea acestor sisteme va urmări în principal acordarea priorității în trafic pentru mijloacele de transport public și pentru utilizatorii modurilor nemotorizate de transport public, informarea mai bună a pasagerilor transportului public de călători/pietonilor/bicicliști și doar în subsidiar, fluidizarea traficului rutier. Aceste rezultate ar putea conduce (conform justificărilor din P.M.U.D, din studiul de trafic etc.) în final la

creșterea atractivității utilizării transportului public și a siguranței utilizării modurilor nemotorizate de transport.



Atenție! Proiectele/activitățile referitoare la sistemele de managementul traficului/alte STI care urmăresc doar managementul traficului rutier nu sunt eligibile, optimizarea transportului public fiind scopul principal al finanțării acestor sisteme.

2. Plantarea de aliniamente de arbori și arbuști

Această activitate eligibilă vizează:

✓ **Plantarea de aliniamente de arbori și arbuști** în corpul drumurilor (în special, străzi urbane, dar nu numai), în zonele pietonale și semi-pietonale, în lungul pistelor pentru biciclete, trasee pietonale, parcări de tip „park and ride” etc.

Selecția speciilor de arbori și arbuști de către solicitant va trebui să ia în considerare următoarele aspecte: condițiile pedo-climatiche ale zonei și gradul de adaptare a speciilor propuse la aceste condiții, capacitatea specifică de retenție a CO₂ în cazul speciilor propuse, măsurile necesare pentru asigurarea calității peisajului urban.

Astfel, pe lângă funcția principală de retenție a emisiilor de CO₂, acești arbori și arbuști plantați vor putea avea și funcția de ameliorarea a calității peisajului urban, prin umbrirea spațiilor publice, mai ales a celor destinate deplasărilor nemotorizate.

✓ **Realizarea de îmierbări în locația proiectului**, mai cu seamă în arealele unde au fost plantați arbori și arbuști (de exemplu, din zona de protecție a drumului, traseul de tramvai, unde e cazul), inclusiv sistemele de irigații aferente.



Atenție! Această activitate trebuie văzută doar ca o activitate auxiliară altor activități din Prioritatea de investiții 4e, Obiectivul specific 4.1. Dacă această activitate nu este parte a unei cereri de finanțare cu o abordare integrată privind (re)organizarea mobilității urbane, atunci activitatea devine ne-eligibilă prin această prioritate de investiții.

3. Construirea parcarilor de transfer de tip „park and ride”

În cadrul acestei activități de **construire a parcarilor de transfer la transportul public, de tip „park and ride”(„parcheză și călătorește cu transportul public”)**, pe lângă construirea parcarii propriu-zise, sunt eligibile investițiile asociate acestora: construirea sistemelor de iluminat pentru parcare, cabină de pază, supraveghere video, etc, după caz.

Aceste parcuri vor fi amplasate lângă stațiile capăt de linie de tramvai, troleibuz și autobuz cele mai apropiate de limita administrativ-teritorială a municipiului reședință de județ sau din localitățile din zona urbană funcțională, dar care să deservească tot municipiul reședință de județ. Alegerea amplasării acestor parcuri va fi justificată prin fluxurile de navetiști care tranzitează municipiul cu autovehicule proprii, iar capacitatea parcarii va fi corelată cu cererea estimată.



Atenție! Nu sunt considerate eligibile parcările care răspund unor necesități ale zonelor rezidențiale sau ale zonelor turistice (sezoniere).

Nu sunt considerate eligibile parcările amplasate în zonele centrale ale municipiilor.

Această activitate de construire a parcărilor de transfer la transportul public de tip „park and ride” va fi integrată în mod obligatoriu cu alte activități complementare, respectiv construire/modernizare de stații capăt de linie ale transportului public de călători (dinspre limita administrativ-teritorială a municipiului) și construire/modernizare/extindere de trasee pentru transportul public. După caz, pot fi create inclusiv piste pentru biciclete și de închiriere de biciclete etc.

Prin realizarea acestui tip de parcare se urmărește reducerea pătrunderii fluxurilor motorizate pe rețeaua stradală a municipiilor, prin încurajarea schimbării modale de la transportul privat la transportul public și, după caz, la modurile nemotorizate de transport (mersul cu bicicleta), evitarea congestionării traficului, reducerea cererii de locuri de parcare din municipiu și, în final, reducerea emisiilor de echivalent CO₂ din traficul rutier.



Proiectele pot conține activități/sub-activități integrate din toate cele 3 categorii de activități (A, B și C).



Pentru activitățile ce vizează străzi urbane, benzi dedicate pentru transportul public, trasee pietonale și pentru bicicliști, este eligibilă activitatea de construire/modernizare/extindere a rețelei pluviale integrate din corpul respectivelor străzi urbane/benzi dedicate/trasee pietonale și pentru bicicliști, precum și a canalelor tehnice pentru rețele, cu respectarea condițiilor de eligibilitate și a plafoanelor de cheltuieli eligibile, unde este cazul.