

TABEL CENTRALIZATOR ÎNTREBĂRI / RĂSPUNSURI GHID PRIORITATEA 4/Acțiunea 4.1, CONSULTARE PUBLICĂ

Prioritatea 4: O regiune cu mobilitate urbană durabilă

Obiectiv specific 2.8: Promovarea mobilității urbane multimodale durabile, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon

Acțiunea 4.1 - Dezvoltarea mobilității urbane durabile in Municipiile Regiunii Centru (inclusiv Zone Metropolitane si Zone Funcționale Urbane)

NR. CRT	ÎNTREBARE / OBSERVAȚIE	RĂSPUNS/ACȚIUNE
1	<p>Capitolul 3, litera C- Alte investiții în zona urbana, Punctul 3 - Construirea/modernizarea parcarilor de tip transfer Parc & Ride (pag. 31 - 32)</p> <p>Propunerea de modificare a textului de la pag.32-33 din Ghid– înlocuirea sintagmei de "limită administrativ-teritorială a municipiului" cu cea de "limita zonei construite a municipiului" la identificarea zonei unde pot fi amplasate parcarile de transfer de tip „park & ride”</p>	<p>Propunerea de a înlocui sintagma de "limită administrativ-teritorială a municipiului" cu cea de "limita zonei construite a municipiului" la identificarea zonei unde pot fi amplasate parcarile de transfer de tip „park & ride" este acceptabilă și a fost avută în vedere la elaborarea formei finale a ghidului.</p>
2	<p>Punctul 3.2.13 se menționează: Sunt eligibile doar proiectele care propun acțiuni concrete de cooperare, la nivel UE sau cu tarile candidate.</p> <p>Cerința de a menționa:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. tipurile de activități eligibile (+ exemple concrete, dat fiind ca se solicita acțiuni concrete de acest tip) 2. tipurile de cheltuieli eligibile: de ex deplasări, cazare, taxe de participare la semănării, cheltuieli de protocol, organizare de mese rotunde, seminarii, etc. 	<p>În versiunea revizuită a Ghidului specific, pentru mai multa claritate, la criteriul 3.2.1. care menționează tipuri de activități eligibile a fost inclusă o categorie distinctă de activități eligibile: la tipul C. Alte investiții privind mobilitatea în zona urbană - Activități de cooperare transnațională și a fost completat astfel:</p> <p><i>5. Activități de cooperare transnațională, în cadrul unor proiecte integrate. Acestea trebuie să se deruleze împreună cu un partener din UE, recomandat din zona de aplicabilitate a Strategiei Dunării (Ungaria, Austria, Croația, Cehia, Slovacia, Germania) sau din parteneriatul estic, tari candidate (R. Moldova sau Ucraina). De principiu, transferul de cunoștințe sau de bune practici trebuie sa aibă loc în format fizic sau virtual. Pot fi considerate eligibile următoarele activități, fără ca lista să fie exhaustivă:</i></p>

		<ul style="list-style-type: none"> ○ Schimburi de experiență în format fizic (vizite la fața locului pentru proiecte de mobilitate urbană durabilă funcțională sau în construcție/derulare) ○ Schimburi de experiență în format virtual (transfer de date și imagini, model de caiete de sarcini sau standard pentru biciclete/piste de biciclete, modele de utilizat în proiectarea stațiilor de TPU, construcția și funcționarea depourilor de autobuze electrice, etc) ○ Transfer de cunoștințe/know-how – soluții tehnice, material inovatoare, adaptabilitatea sistemelor la schimbări climatice, etc ○ Schimb de lecții învățate (erori corectate, probleme în implementare, soluții pentru municipii cu spații/drumuri înguste, soluții pentru alimentare cu energie electrică a stațiilor de încărcare autobuze, etc.)
3	<p>Capitolul 6.2, Documente de anexat cererii de finanțare la depunere, la pct. 9</p> <p>Documente privind dreptul de proprietate/administrare/superficie/concesiune/folosință</p> <p>Sa se clarifice informația, în sensul în care de ex. dacă proiectul vizează înființarea de trasee ciclo /pietonale - ce tip de document se solicita, dacă se solicita. În text se menționează în prezent doar: "Pentru dovedirea dreptului de proprietate publică/privată asupra mijloacelor de transport, bunurilor" și "Pentru dovedirea dreptului de folosință", dar pentru celelalte situații, cum e cea din exemplul de mai sus nu este clar ce tip de documente trebuie depuse.</p>	<p>Pentru această prioritate, pentru orice tip de investiție care presupune lucrări care necesită autorizație de construire, inclusiv pentru înființarea de trasee ciclo/pietonale, prezentând Autorizației de Construire, solicitantul nu va mai depune și documentele care fac dovada dreptului său real asupra imobilului obiect al investiției, după cum rezultă din informațiile cuprinse în secțiunea 3.1 Eligibilitatea solicitantului, punctul 3.1.3 și 3.1.5 . Astfel, cu toate că solicitantul nu va mai depune documentele care atestă dreptul sau real asupra imobilului obiect al cererii de finanțare, acesta trebuie să dețină dreptul de a realiza investiția asupra imobilului, conform legislației în vigoare.</p> <p>Redăm din prevederile ghidului referitoare la documente de anexat privind dreptul de proprietate/superficie/concesiune/folosință: În cazul proiectelor/obiectivelor de investiție cu lucrări de construcții care necesită autorizare, solicitantul și/sau partenerii trebuie să dețină dreptul de proprietate publică/administrare/superficie/folosință</p>

(alte drepturi conform legii 50/1991 cu modificările și completările ulterioare), asupra infrastructurii care face obiectul proiectului. Definirea drepturilor reale anterior menționate se realizează în conformitate cu prevederile codului Civil și cu legislația aplicabilă. Se va anexa în acest sens Autorizația de construire.

Imobilul ce face obiectul proiectului îndeplinește cumulativ, începând cu data depunerii cererii de finanțare, următoarele condiții:

- Nu este afectat de limitări legale, convenționale, judiciare ale dreptului real invocat, incompatibile cu realizarea activităților proiectului, respectiv:*
- Nu este afectat de limite ale dreptului deținut de solicitant care sunt incompatibile cu realizarea activităților proiectului.*
- Nu face obiectul unor litigii în curs de soluționare la instanțele judecătorești cu privire la situația juridică a terenului și infrastructurii imobilului, având ca obiect contestarea dreptului invocat de solicitant pentru realizarea proiectului în conformitate cu criteriul de eligibilitate aferent.*
- Nu face obiectul revendicărilor potrivit unor legi speciale în materie sau dreptului comun.*
- Este liber de sarcini și interdicții în sensul în care nu există niciun act sau fapt juridic care împiedică sau limitează, total sau parțial, exercitarea unuia sau mai multor atribute ale dreptului pe care solicitantul îl deține în scopul implementării proiectului.*
- Să fie liber de orice sarcini sau interdicții ce afectează implementarea proiectului*

Precizăm că ADR Centru a ales această modalitate de verificare a existenței dreptului de intervenție asupra imobilului prin prezentarea AC pentru a se asigura că proiectele depuse sunt cat

		mai mature, gata de implementare, evitând astfel constatarea unor probleme de eligibilitate legate de proprietate în timpul procesului de evaluare/contractare care ar conduce la întâzieri în finalizarea proiectelor.
4	Capitolul 6.2 Documente de anexat cererii de finanțare la depunere - Se propune eliminarea necesității de atașare a SF/DALI, având în vedere ca este obligatorie depunerea PT - ului	Facem precizarea că, chiar dacă depunerea proiectelor se realizează la faza de PTE, necesitatea ca această documentație să fie însoțită și de SF/DALI/DALI cu elemente de SF rezultă din faptul ca PTE nu furnizează toate informațiile necesar a fi verificate în etapa de evaluare tehnică și financiară (de exemplu în privința sustenabilității financiare, operaționale și instituționale a investiției, în privința analizei oportunității investiției, justificării impactului asupra grupului țintă etc), dar și pentru verificarea, în aceeași etapă de evaluare, a respectării prevederilor art. 12 din HG 907/2016 ((1) <i>Proiectul tehnic de execuție constituie documentația prin care proiectantul dezvoltă, detaliază și, după caz, optimizează, prin propuneri tehnice, scenariul/opțiunea aprobat (ă) în cadrul studiului de fezabilitate/documentației de avizare a lucrărilor de intervenții</i>). În consecință, propunerea nu este preluată.
5	Pagina 15 Investiții privind sistemele de transport public / local de calatori. Achiziționarea de autobuze electrice (alimentate cu baterii sau pile de hidrogen) Propunere de includere a variantei de autobuze ecologice	Conform prevederilor Programului Regiunea Centru 2021-2027, aprobat de Comisia Europeană în luna octombrie a anului trecut, achiziția de vehicule în cadrul obiectivului specific RSO 2.8. (Promovarea mobilității urbane multinodale sustenabile ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon), este limitată la vehicule electrice, textul exact fiind: „Dezvoltarea și optimizarea transportului public prin investiții în vehicule ecologice (electrice)”. La nivel UE, în perioada post 2020 sunt finanțate strict vehicule cu emisii zero, astfel că termenul vehicule ecologice va fi limitat la cele detaliate în ghid, autobuzele hibrid neavând emisii zero (așa cum menționează obiectivul specific) și astfel nefiind acceptate la finanțare. Propunerea nu este preluată.
6	Capitolul 3.2.12- Proiectul include un raport /documentație privind imunizarea la schimbările climatice elaborat în raport cu cerințele din Comunicarea CE privind	Pentru detalii recomandăm consultarea Orientărilor Comisiei referitoare la integrarea dimensiunii climatice la nivelul

	<p>orientările tehnice referitoare la imunizarea infrastructurii la schimbările climatice în 2021 - 2027 .</p> <p>Cerința și rugămintele de a detalia aceste aspecte</p>	<p>infrastructurii, accesând link-ul indicat în Ghidul solicitantului: http://regio-adrcentru.ro/infrastructura-2021-2027,"Orientările tehnice referitoare la integrarea dimensiunii climatice la nivelul infrastructurii în perioada 2021-2027" care vizează sprijinirea procesului de integrare a aspectelor climatice în dezvoltarea proiectelor de infrastructură – clădiri, rețele de infrastructură, sisteme și active construite. Investițiile în infrastructuri care au o durată de viață preconizată de cel puțin cinci ani trebuie să demonstreze imunizarea față de schimbările climatice. Inițial se va face o evaluare a impactului proiectului asupra emisiilor de GES. Dacă proiectul nu necesită o evaluare a amprenteii de carbon, se prezintă analiza aferentă în mod succint într-o declarație privind examinarea neutralității climatice.</p>
7	<p>Capitolul 3.2.13 - Sunt eligibile doar proiectele care propun acțiuni concrete de cooperare la nivel UE sau cu țările candidate</p> <p>Propunere ca această cooperare să rămână la nivel de recomandare, nu ca cerință de eligibilitate</p>	<p>Având în vedere faptul că prevederile Ghidului Solicitantului au la bază prevederile PR Centru așa cum a fost acest program aprobat, iar în cuprinsul Programului, în cadrul acestei intervenții, acest tip de activități este menționat ca obligatoriu, propunerea nu este preluată.</p>
8	<p>Pagina 44- cheltuielile de personal sunt neeligibile.</p> <p>Propunere ca acestea să fie incluse la cheltuieli eligibile</p>	<p>Având în vedere obiectivul FEDR și obiectivele Programului, finanțarea costurilor de personal nu reprezintă o cheltuială eligibilă. Precizăm, totodată, faptul că pentru activitățile de management a proiectului se are în vedere aplicarea opțiunii de costuri simplificate, sub formă de cost indirect sau rată forfetară.</p>
9	<p>Capitolul 3.3.2- Categoriile de cheltuieli eligibile la capitolul 4. Cheltuieli pentru investiția de bază, subcapit. 4.1 Construcții și instalații - Construirea, modernizarea și extinderea pistelor/traseelor pentru biciclete</p> <p>Se dorește clarificarea eligibilității activității de construire a unui pasaj supratecan pentru bicicliști și pietoni (cu piste pentru biciclete și pentru pietoni) peste calea ferată</p>	<p>Construirea unui pasaj supratecan pentru biciclete/pietoni peste calea ferată este o activitate și o cheltuială eligibilă dacă face parte dintr-un traseu de biciclete sau dintr-un culoar de mobilitate fundamentat de PMUD, în măsura în care dreptul de proprietate este demonstrat și există acordul instituțiilor/autorităților relevante.</p>
10	<p>Capitolul 6.2, Documente de anexat cererii de finanțare la depunere, subcapit. 11.1 pentru proiecte de investiții în domeniul construcțiilor (infrastructura), solicitantul trebuie să anexeze PT de execuție, însoțit de SF/DALI Autorizație de construcție - pag.50</p>	<p>Opțiunea privind depunerea cererii de finanțare la faza PTE a fost selectată având în vedere că proiectele care vor fi depuse fac parte din liste prioritare de proiecte, stabilite după multiple discuții cu beneficiarii, identificate din timp, care vor fi finanțate cu celeritate, fiind vorba de alocări predefinite. Această modalitate de depunere</p>

	<p>Propunere ca la depunerea cererii de finantare sa se accepte documentatia fara PTE, Autorizatie de construire</p>	<p>a fost adusă la cunoștința potențialilor solicitanți încă de la primele discuții, fiind o măsură prin care AM dorește să se asigure că proiectele depuse sunt mature și nu există riscul de a dezangaja fondurile alocate, care reprezintă 30% din fondurile totale disponibile pentru această perioadă de programare. Astfel propunerea nu a fost preluată.</p>
	<p>În situația unui proiect pentru care s-a acordat o finanțare nerambursabilă prin intermediul POAT 2014-2020 (OUG 88/.....) pentru servicii de proiectare (faza SF+PT), în care s-a constatat că proiectul include activități eligibile finanțabile pe 2 obiective specifice, având o componentă de mobilitate și o componentă de regenerare urbană, având în vedere</p> <ul style="list-style-type: none"> · Stadiul proiectului (aflat în faza de elaborare SF, contract în derulare realizare SF+PT, cu termen estimat de finalizare PT luna august 2023) · Valoarea proiectului care depășește valorile alocate pe un singur obiectiv specific · Interesul comun de a contracta fondurile europene alocate pe POR 2021-2027 · Ghidurile de finanțare elaborate de ADR Centru, care se află în consultare publică, precum și prealocarile financiare pentru Municipii pe Obiectivele specifice OS b(vii)- Mobilitate urbană și Os e(i) Regenerare urbană · Activitățile proiectului mai sus menționate care se pot încadra parțial pe Os-Mobilitate urbană (culoarul de mobilitate care include benzile dedicate, piste biciclete, trotuare, achiziția de biciclete și stații bike sharing), respectiv parțial pe Regenerare urbană (reamenajarea Piața zona Centrală istorică a Municipiului), <p>Vă rugăm să introduceți în Ghidurile de finanțare specifice posibilitatea finanțării acestui proiect prin cele două Obiective specifice, în baza unei singure Documentații tehnico economice SF+PT, cu încadrarea în activitățile eligibile și în limita sumelor alocate, defalcate valoric din Devizele pe obiect/F1, F2.</p>	<p>Referitor la propunerea dvs, precizăm că se pot depune două cereri de finanțare (1 pe fiecare componentă), însoțite de același proiect tehnic comun, cu condiția ca:</p> <ul style="list-style-type: none"> - proiectele să fie funcționale individual și să poată fi definite separat atât ca lucrări de construcții, cât și ca buget, - proiectele să includă activități eligibile conform prevederilor celor două ghiduri specifice - în cererea de finanțare să poată fi identificată componenta vizată, pentru a putea fi urmărită descrierea investiției și bugetul corespunzător în cadrul documentației tehnice. <p>Recomandăm ca proiectul tehnic să definească foarte clar cele 2 componente în privința următoarelor aspecte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - tipuri de lucrări specifice care se execută/componentă. - buget total proiect (F1 centralizator pentru ambele componente). - buget aferent fiecărei componente (Formularul F1/componentă). - cheltuieli și lucrări comune, dacă este cazul (cheltuielile comune se vor deconta pro-rata) - grafic de execuție –F6 pe fiecare componentă și F6 care să includă activitățile ambelor componente. Se va acorda o atenție sporită Graficului de execuție prin prisma interconectării lucrărilor aferente celor două componente.
<p>11</p>	<p>Capitolul 3.2. Eligibilitatea proiectului 3.2.1 Activitățile propuse se încadrează în acțiunile specifice sprijinite în cadrul Priorității 4, OS b (viii): A. Investiții destinate transportului public urban de călători 4. Construirea/modernizarea/extinderea stațiilor de alimentare a autobuzelor</p>	<p>Precizăm că am ținut cont de această observație la revizuirea ghidului. Astfel, am introdus ca activitate eligibilă montarea de panouri fotovoltaice pe acoperișurile spațiilor de garare/spațiilor administrative nou construite, pentru obținerea de energie verde destinată consumului în interiorul obiectivului de investiții, iar</p>

	<p>alimentate electric (pag.28) 6. Construirea/modernizarea/extinderea depourilor/autobazelor aferente transportului public local/zonal de călători, inclusiv infrastructura tehnică aferentă (pag.29)</p> <p>Propunem ca la activitățile: 4. Construirea/modernizarea/extinderea stațiilor de alimentare a autobuzelor alimentate electric (pag.28) 6. Construirea/modernizarea/extinderea depourilor/autobazelor aferente transportului public local/zonal de călători, inclusiv infrastructura tehnică aferentă (pag.29) sa fie inclusă ca subactivitate „Producerea Energiei Verzi” (Energie electrică - panouri fotovoltaice) pentru autoconsum (energie care fie utilizată exclusiv pentru alimentarea stațiilor de alimentare a autobuzelor / autobazelor aferente transportului public local.</p> <p>Măsura respectiva: a) Încurajează dezvoltarea și optimizarea transportului public prin investiții în vehicule ecologice (electrice) și infrastructura de transport aferentă. b) Garantează beneficiarului că poate asigura costurile de funcționare și întreținere a investiției și serviciile asociate necesare, in vederea asigurării sustenabilității financiare a acesteia, pe perioada de durabilitate a contractului de finanțare, având in vedere majorarea preturilor la energie din ultima perioada si incertitudinea cu privire la stabilizarea preturilor in viitor c) este o măsură de eficientizare a serviciilor de transport public prin reducerea costurilor</p>	<p>cheltuielile respective pot fi considerate eligibile în limita a 10% din totalul valorii eligibile aferente lucrărilor de construcții pentru imobilul nou.</p> <p>Astfel a fost făcută următoarea modificare :</p> <p>A. <u>Investiții destinate transportului public urban de călători</u></p> <p>6. Construirea/modernizarea/extinderea depourilor/autobazelor aferente transportului public local/zonal de călători, inclusiv infrastructura tehnică aferentă</p> <p>În cadrul acestei activități sunt eligibile următoarele subactivități:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Construirea/modernizarea/extinderea clădirilor depourilor și a autobazelor, inclusiv clădirile cu funcție administrativă; ○ Construirea/modernizarea/extinderea spațiilor de garare/parcare a mijloacelor de transport din incinta depoului/autobazei, inclusiv parcări, rețea de contact pentru troleibuz etc; <u>pot fi instalate pe acoperișul spațiilor de garare/spațiilor administrative instalații fotovoltaice pentru consumul de energie in cadrul depoului/autobazei în limita a 10% din total valorii eligibile aferente lucrărilor de construcții pentru imobilul nou</u>
12	<p>Capitolul 3.3.2. Categoriile de cheltuieli eligibile în cadrul acestui apel de proiecte:</p> <p>Observație: Consideram necesara clarificarea neconcordanței dintre prevederile Ghidului (pag.44) la Cap.1, pct. „1.4. Cheltuieli pentru relocarea/protecția utilităților” și „CAP. 2 Cheltuieli pentru asigurarea utilităților necesare obiectivului de investiții” in ceea ce privește eligibilitatea utilităților necesare funcționării obiectivului de investiție</p> <p>Din textul de la Cap.1, pct. „1.4. Cheltuieli pentru relocarea/protecția utilităților” rezulta că nu sunt eligibile cheltuielile cu „introducere sau modernizare a utilităților aflate în corpul drumului” iar din textul de la „CAP. 2 Cheltuieli pentru asigurarea utilităților necesare obiectivului de investiții” rezulta ca sunt eligibile „cheltuieli</p>	<p>Asigurarea utilităților este o activitate eligibilă pentru obiectivele de investiție de tipul depourilor/autobazelor, stațiilor de transport public, parcărilor park&ride, iar relocarea utilităților din amplasament este eligibilă pentru realizarea tuturor obiectivelor de investiție (ex. benzi dedicate TPU, piste biciclete).</p>

	<p>aferente asigurării cu utilitățile necesare funcționării obiectivului de investiție precum: alimentare cu apă, canalizare, alimentare cu gaze naturale, agent termic, energie electrică, telecomunicații, drum de acces, care se execută pe amplasamentul obiectivului de investiție”</p>	
<p>13</p>	<p>Capitolul 3.2. Eligibilitatea proiectului 3.2.1 Activitățile propuse se încadrează în acțiunile specifice sprijinite în cadrul Priorității 4, OS b (viii): A. Investiții destinate transportului public urban de călători 9. Construirea/modernizarea/reabilitarea/extinderea de benzi dedicate, folosite exclusiv pentru mijloacele de transport public de călători</p> <p>Observație: Consideram cerința (de la pag. 31) „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” ca fiind una restrictivă în ceea ce privește stabilirea, de către Beneficiar, a traseelor de mobilitate urbană prin condiționarea amplasării benzilor dedicate doar pe infrastructura existentă sau prin construirea unei benzi noi, doar prin lărgirea profilului transversal al străzii existente. Propunem modificările necesare, astfel încât să fie permisă amplasarea benzilor dedicate și pe un traseu nou de drum, cu condiția ca noul culoar de mobilitate să facă legătura între alte două artere principale pe care există deja benzi dedicate, iar noul traseu să acopere o zonă a UAT-ului unde, în prezent, nu există traseu pentru transportul public. Propunerea traseului să se facă la recomandarea Departamentului Urbanism din cadrul UAT și în concordanță cu PUG / PUZ, PMUD și SIDU. Investiția realizată pe un traseu nou are multe avantaje, printre care: a) se asigură o continuitate a culeorilor de mobilitate urbană fără riscul de a întrerupe: - benzile dedicate autobuzelor - pistele de biciclete b) reduce riscul realizării de piste de biciclete, benzi dedicate și trasee pietonale pe trasee existente fără introducerea sau modernizarea utilităților aflate în corpul drumului (din cauza constrângerilor bugetare și faptului că aceste cheltuieli nu sunt eligibile) iar în perioada post implementare să apară avarii la rețelele de utilități și din</p>	<p>Pentru mai multă claritate, la capitolul 3.2 Eligibilitatea proiectului, criteriul 3.2.1 lit. A. Investiții destinate transportului public urban de călători, pct 9 a fost introdus următorul paragraf: <i>Banda exclusivă poate fi construită/extinsă și în continuarea uneia deja existentă (prelungire/continuare traseu rutier), cheltuielile legate de partea de carosabil destinat circulației auto individuale urmând a fi încadrate în categoria de cheltuieli neeligibile.</i></p>

<p>cauza lucrărilor necesare, în astfel de situații, beneficiarul să piardă garanția de bună execuție pentru lucrările de construire/modernizare a benzilor dedicate sau pistelor de biciclete.</p> <p>c) beneficiarul nu trebuie să renunțe la suprafețe însemnate de spații verzi prin lărgirea profilului transversal al străzii existente, în condițiile în care spațiile verzi sunt deficitare la nivel de UAT-uri, conf. INS.</p> <p>d) crearea unui nou culoar de mobilitate contribuie la:</p> <ul style="list-style-type: none"> - reducerea timpului de deplasare a mijloacelor de transport public prin crearea unui nou culoar verde de mobilitate urbană pe un traseu mai scurt și în condiții tehnice superioare celor care pot fi executate pe trasee existente. - încurajarea utilizării mijloacelor de transport în comun/ transportului nemotorizat de către persoanele care au domiciliul/locul de muncă pe noul traseu - asigurarea de spații pietonale sigure, cu respectarea prevederilor legale în ceea ce privește siguranța pietonilor - da posibilitatea UAT-ului să reconfigureze traseele de mobilitate urbană în conformitate cu PMUD și SIDU dar și la eficientizarea serviciilor de transport public 	
<p>Capitolul 3.3.2. Categoriile de cheltuieli eligibile în cadrul acestui apel de proiecte: CAP. 4 Cheltuieli pentru investiția de bază, 4.1. Construcții și instalații</p> <p>Observație: Considerăm că cerința privind eligibilitatea cheltuielilor pentru : <i>„Construirea/modernizarea/ reabilitarea/extinderea de benzi dedicate, amplasate pe poduri, pasaje, destinate transportului public urban de călători” (pag. 46) este una restrictivă.</i></p> <p>Propunem modificarea textului astfel: „ Construirea/modernizarea/ reabilitarea/extinderea de poduri, pasaje, destinate și transportului public urban de călători”, cu condiția încadrării în procentul de 20% prevăzut la cap. „1. DATE GENERALE” pct. „ 1.2. Context apel” <i>„Investițiile în modernizarea drumurilor locale, bazate pe PMUD vor fi realizate doar pe traseele care cuprind transport public (acolo unde transportul public se desfășoară pe străzi cu o singură bandă pe sens) și în limita a 20% din valoarea totală eligibilă a proiectului integrat, 80% fiind obligatoriu dedicat pistelor de biciclete, traseelor pietonale, autobuzelor electrice, modernizării depoului/autobazei, construirii de park&ride etc.”</i></p>	<p>Referitor la propunerea de a fi reformulată activitatea eligibilă de construcție a podurilor/pasajelor rutiere astfel încât să nu fie exclusiv pentru transportul public, precizăm că nu se pot construi poduri și pasaje destinate traficului rutier în cadrul obiectivului specific 2.8 - Promovarea mobilității urbane multimodale sustenabile, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon, deoarece:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pentru Prioritatea 4, în cadrul PR Centru s-a identificat necesitatea conectării și extinderii transportului public urban și peri-urban în corelare cu noile zone de dezvoltare urbană și cu efectele de expansiune teritorială a localităților, realizarea nodurilor intermodale pentru eficientizarea transportului public de persoane care să asigure conexiunea transportului metropolitan cu cel urban și transferul facil între diverse moduri de transport descurajând transportul individual în zonele urbane dense, dar și investițiile în infrastructuri durabile de transport, care să crească calitatea și fiabilitatea rețelelor rutiere de la nivelul

<p>Construcția pasajelor rutiere, de regula, este necesară la intersecții în care sistemul de semaforizare este considerat insuficient pentru reducerea timpului de deplasare.</p> <p>Considerăm că la construcția unui pasaj subteran/suprateran pentru reducerea timpului de așteptare a mijloacelor de transport în comun nu este necesară construirea de benzi dedicate și este suficientă o bandă pe sens, la fel ca și „, acolo unde transportul public se desfășoară pe străzi cu o singură bandă pe sens” pe următoarele considerente:</p> <p>a) o singură bandă pe sens poate fi considerată ca fiind echivalentul unei benzi dedicate dacă la intrarea și ieșirea din pasaj este asigurată prioritatea de trecere a mijloacelor de transport în comun (prin semnalizare rutieră adecvată), în detrimentul mijloacelor de transport private, adică reducerea timpului de deplasare a mijloacelor de transport în comun nu este afectată de existența unei singure benzi pe sens în cadrul pasajelor subterane/supraterane.</p> <p>b) este respectat principiul eficienței utilizării fondurilor pentru realizarea obiectivelor/indicatorilor propuși prin proiect.</p> <p>c) sunt respectate prevederile Programului Operațional Centru și a legislației europene/naționale în vigoare.</p>	<p>zonelor urbane funcționale din regiune. În acest sens, prin măsurile/ activitățile propuse se va urmări îmbunătățirea eficienței, timpilor de parcurs, accesibilității, transferului către transportul public de călători și modurile nemotorizate de transport, atât la nivelul municipiilor reședință de județ, cât și la nivelul celorlalte municipii și orașe și vor fi obligatoriu bazate pe PMUD.</p> <p>Propunerea nu poate fi acceptată deoarece ar conduce la îmbunătățirea condițiilor traficului rutier pentru transportul individual, ceea ce contravine Obiectivului de politică 2 O Europa mai verde care guvernează intervențiile din cadrul acestei priorități.</p>
--	---