



## COMITETUL DE MONITORIZARE A PROGRAMULUI REGIONAL SUD-VEST OLTENIA

DECIZIA nr. 19 din 17.10.2023

**privind aprobarea metodologiei si a criteriilor folosite pentru selectarea operatiunilor aferente Prioritatii 4- „ MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ”, ghidul solicitantului “Sprijin pentru transport urban sustenabil si durabil ” apel dedicat oraselor**

Avand in vedere:

- *Regulamentul (UE) nr.2021/ 1060*
- *Decizia Directorului General al ADR SV Oltenia nr. 150/20.12.2022 privind constituirea CM PR SVO;*
- *Regulamentul de Organizare si Functionare a CM PR SV Oltenia cu modificarile aprobate prin Decizia nr 8/05.05.2023 a CM PR SV Oltenia;*

**Comitetul de Monitorizare a Programului Regional Sud-Vest Oltenia 2021-2027  
adopta prezenta**

### DECIZIE:

**Art. 1 - Se aproba metodologia si criteriile folosite pentru selectarea operatiunilor aferente Prioritatii 1- „ MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ” apel dedicat oraselor, conform Anexei care face parte integranta din prezenta decizie.**

**Art.2. Prezenta decizie se comunică tuturor membrilor și observatorilor Comitetului de Monitorizare a Programului Regional SV Oltenia 2021-2027 și se postează pe pagina de internet a Autorității de Management a Programului Regional SV Oltenia 2021-2027 la secțiunea dedicată Comitetului de Monitorizare.**

**Art.3. Secretariatul tehnic al Comitetului de Monitorizare a Programului Regional Sud Vest Oltenia 2021-2027 va duce la îndeplinire această decizie.**

**PRESEDINTE CM PR SV OLTENIA 2021-2027  
Alexandru STANESCU**



## PROGRAMUL REGIONAL SUD-VEST OLTEȚIA 2021-2027

**OBIECTIV DE POLITICA 2: O EUROPĂ MAI VERDE, REZILIENTĂ, CU EMISII REDUSE DE DIOXID DE CARBON, CARE SE ÎNDREAPTĂ CĂTRE O ECONOMIE CU ZERO EMISII DE DIOXID DE CARBON, PRIN PROMOVAREA TRANZIȚIEI CĂTRE O ENERGIE CURATĂ ȘI ECHITABILĂ, A INVESTIȚIILOR VERZI ȘI ALBASTRE, A ECONOMIEI CIRCULARE, A ATENUĂRII SCHIMBĂRIILOR CLIMATICE ȘI A ADAPTĂRII LA ACESTEA, A PREVENIRII ȘI GESTIONĂRII RISCURILOR, PRECUM ȘI A UNEI MOBILITĂȚI URBANE DURABILE**

### PRIORITATEA 4: MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ

**OBIECTIV SPECIFIC 2.8: PROMOVAREA MOBILITĂȚII URBANE MULTIMODALE SUSTENABILE, CA PARTE A TRANZIȚIEI CĂTRE O ECONOMIE CU ZERO EMISII DE DIOXID DE CARBON**

**GHIDUL SOLICITANTULUI - " Sprijin pentru transport urban sustenabil si durabil"**

**APEL DE PROIECTE DEDICAT ORAȘELOR**  
**PR SV/Orașe/4/2.8/2023**

## **I. CONTEXT**

În conformitate cu prevederile art. 40, alin 2, lit. (a) din **Regulamentul (UE) 1060/2021** al Parlamentului European și al Consiliului din 24 iunie 2021 de stabilire a dispozițiilor comune privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european Plus, Fondul de coeziune, Fondul pentru o tranziție justă și Fondul european pentru afaceri maritime, pescuit și acvacultură și de stabilire a normelor financiare aplicabile acestor fonduri, precum și Fondului pentru azil, migrație și integrare, Fondului pentru securitate internă și Instrumentului de sprijin financiar pentru managementul frontierelor și politica de vize (RDC), în vederea implementării PR SV Oltenia 2021-2027, **prezenta metodologie, precum și criteriile de selecție care urmează a fi utilizate de către AM PR pentru selectarea operațiunilor (proiectelor) finanțate din PR SV Oltenia 2021-2027, sunt supuse spre aprobare Comitetului de Monitorizare al PR SV Oltenia 2021-2027.**



Criteriile de verificare, evaluare și selecție menționate în prezenta metodologie răspund cerințelor art. 73 din Regulamentul (UE) 1060/2021 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 iunie 2021 de stabilire a dispozițiilor comune privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european Plus, Fondul de coeziune, Fondul pentru o tranziție justă și Fondul european pentru afaceri maritime, pescuit și acvacultură și de stabilire a normelor financiare aplicabile acestor fonduri, precum și Fondului pentru azil, migrație și integrare, Fondului pentru securitate internă și Instrumentului de sprijin financiar pentru managementul frontierelor și politica de vize.

## **II. ETAPA DE PREGĂTIRE, ANTERIOARA DEPURERII, EVALUĂRII ȘI SELECȚIEI PROIECTELOR**

Înainte de lansarea apelului de proiecte, AM PR SV Oltenia a publicat ghidul specific spre consultare publică, pe site-ul [www.adroltenia.ro](http://www.adroltenia.ro). În urma finalizării procedurii de consultare publică și a aprobării ghidului specific, se va lansa apelul de proiecte aferent, prin publicarea unui anunț de lansare pe site-ul anterior menționat.

## **III. PROCESUL DE EVALUARE ȘI SELECȚIE A PROIECTELOR**

Apelul de proiecte este **competitiv cu depunere la termen**, cu numărul **PR SV/Orașe/4/2.8/2023**.

Cererile de finanțare pot fi depuse doar în perioada menționată în ghidul solicitantului.

Acest apel de proiecte **contribuie la dezvoltarea urbană integrată**.

În contextul acestui apel, abordarea integrată a dezvoltării urbane pune accentul pe intervenții integrate pentru promovarea mobilității urbane multimodale sustenabile (OP2).

Ulterior depunerii, cererile de finanțare vor intra într-un sistem competitiv de verificare, evaluare și selecție în urma căruia vor fi contractate direct doar proiectele care întrunesc toate condițiile de eligibilitate și care, în urma evaluării tehnice și financiare și a soluționării contestațiilor, **obțin cel puțin 70 de puncte (prag de excelență)**, și care îndeplinesc criteriile obligatorii menționate în grilele de verificare a documentațiilor tehnico-economice, cu încadrarea în alocarea financiară a apelului de proiecte, în baza principiului primul depus primul evaluat.

Astfel, proiectele care obțin **punctajul minim de 70 puncte** în etapa de evaluare tehnică și financiară vor putea fi contractate în ordinea depunerii cererilor de finanțare, conform principiului "primul depus, primul evaluat", cu posibilitatea supracontractării cu încadrarea în creditele de angajament aprobate anual cu această destinație prin legile bugetare anuale (a se vedea prevederile art. 15, alin. 1, lit. b) din OUG nr. 133/2021).

Toate proiectele aflate între pragul minim de contractare și punctajul **minim obligatoriu de 50 de puncte** vor fi ordonate în funcție de punctajul obținut și în limita alocării disponibile. Ordinea finanțării proiectelor este ordinea descrescătoare a punctajelor obținute în urma evaluării tehnice și financiare și după soluționarea tuturor contestațiilor, cu condiția respectării criteriilor de conformitate și eligibilitate, în concordanță cu prevederile ghidului.



În situația în care proiectele obțin același punctaj final, departajarea se va realiza în funcție de data depunerii.

#### **IV. ETAPA DE EVALUARE TEHNICĂ ȘI FINANCIARĂ A PROPUNERII DE PROIECT**

Evaluarea tehnică și financiară se realizează de către autoritatea de management, în conformitate cu criteriile de evaluare tehnică și financiară prevăzute în Ghidul Solicitantului. Evaluarea tehnică și financiară se efectuează de către comisiile de evaluare stabilite la nivelul autorității de management. Rezultatele evaluării tehnice și financiare se comunică solicitantului, indicându-se punctajul obținut și justificarea acordării respectivului punctaj, pentru fiecare criteriu în parte.

**Pentru evaluarea tehnica si financiara se utilizeaza Anexa IV- Grila de evaluare tehnică și financiară.**

În cadrul evaluării ETF, proiectul este respins în următoarele situații:

- dacă în urma evaluării tehnico-financiare obține un punctaj sub pragul de calitate de 50 puncte stabilit pentru prezentul apel
- dacă în urma evaluării tehnico-financiare obține 0 puncte la oricare dintre criteriile precizate în cadrul grilei ETF

#### **V. CRITERII DE ELIGIBILITATE SI SELECTIE APLICABILE SOLICITANTULUI SI PROIECTULUI**

##### **CRITERII DE ELIGIBILITATE**

##### **I. Eligibilitatea solicitanților și a partenerilor**

##### **1) Forma de constituire a solicitantului**

În cadrul apelului de proiecte cu numărul **PR SV/Orașe/4/2.8/2023**, solicitanții de finanțare eligibili sunt:

##### **a) Autoritățile și instituțiile publice locale:**

- **Unitatea administrativ-teritorială (UAT) orașul**, definită conform prevederilor OUG nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare și ale Legii nr. 2 din 16 februarie 1968 privind organizarea administrativă a teritoriului României (art. 4 (5));
  - **Parteneriatele dintre:**
    - UAT orașul în calitate de lider și UAT comuna din zona urbană funcțională, aflate în vecinătatea teritorială a acestuia (dacă zona de intervenție a proiectului este situată atât pe teritoriul orașului cât și pe teritoriul unei/unor comune din zona de intervenție definită în cadrul SIDU aferentă orașului).



- UAT Orașul în calitate de lider de parteneriat și UAT Județ (în care unitatea administrativ-teritorială orașul este situată).

În cazul parteneriatelor care vizează UAT comună/comune din componența ZUF, se vor respecta următoarele condiții:

UAT partenere eligibile trebuie să facă parte din aria de studiu a SDT/SIDU 2021-2027 și P.M.U.D. 2021-2027 a orașului.

o Proiectul trebuie să facă parte din lista proiectelor din cadrul SIDU și PMUD 2021-2027 elaborat de UAT Orașul.

## **2) Solicitantul și/sau reprezentantul său legal, inclusiv partenerul și/sau reprezentantul său legal, dacă este cazul, NU se încadrează în niciuna din situațiile de excludere prezentate în Declarația Unică**

Solicitantul/liderul de parteneriat/partenerul și reprezentantul său legal nu se încadrează în niciuna dintre situațiile de excludere prezentate în modelul declarației unice (Modelul A) la Ghid.

În cazul implementării proiectelor pe bază de acorduri de parteneriat, toți membrii acestora vor prezenta această declarație asumată de reprezentantul legal al liderului de parteneriat/partenerului.

## **3) Drepturi asupra imobilelor obiect al proiectului**

Nu sunt eligibile proiectele care propun exclusiv realizarea de lucrări fără autorizație de construire.

Pentru toate proiectele de investiții publice, inclusiv pentru cele pentru care nu este necesară obținerea autorizației de construire, solicitantul are obligația, în condițiile și la termenele din Ghidul solicitantului, în etapa de contractare, respectiv nu mai târziu de semnarea contractului de finanțare, de a face dovada unui drept real principal fără sarcini asupra bunurilor imobile care fac obiectul cererii de finanțare.

Dreptul de proprietate, respectiv drepturile reale principale, după caz, nu pot fi grevate de sarcini, nu pot face obiectul unor garanții, cesionări și nici al unei alte forme de sarcini care ar putea afecta dreptul de proprietate, respectiv dreptul real principal, după caz, al solicitantului pe perioada de implementare și/sau pe perioada în care este asigurat, respectiv caracterul durabil, reglementat la art. 65 din Regulamentul (UE) 2021/1.060, cu modificările și completările ulterioare, al proiectului care face obiectul contractului de finanțare.

Pentru toate situațiile în care solicitantul **demonstrează doar un drept de folosință** asupra obiectivelor de investiție, acesta trebuie să demonstreze **acordul proprietarului** pentru



realizarea activităților proiectului și menținerea investiției pentru o perioadă care să acopere durabilitatea proiectului.

Imobilul/imobilele (teren și/sau construcții)/ care implică execuția de lucrări de construcții ce face/fac obiectul proiectului îndeplinește/îndeplinesc cumulativ, începând cu data depunerii cererii de finanțare, următoarele condiții:

- să fie liber de orice sarcini sau interdicții ce afectează implementarea operațiunii;
- să nu facă obiectul unor litigii având ca obiect dreptul invocat de către solicitant pentru realizarea proiectului, aflate în curs de soluționare la instanțele judecătorești;
- nu face obiectul revendicărilor potrivit unor legi speciale în materie sau dreptului comun.

Pentru elementele de mai sus, nu vor conduce la respingerea cererii de finanțare din procesul de evaluare, selecție și contractare, acele limite ale dreptului de proprietate care nu sunt incompatibile cu realizarea activităților proiectului (de ex. servituți legale, servitutea de trecere cu piciorul, etc). Fiecare caz în parte va fi analizat la nivelul AM PR SV Oltenia în cadrul etapei de verificare a conformității administrative și a eligibilității.

Perioada pentru care sunt conferite drepturile solicitanților eligibili și/sau partenerilor acestora asupra imobilelor ce fac obiectul proiectului trebuie să fie acoperitoare pentru durată menționată la articolul 65 din Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului nr. 2021/1060 în vederea asigurării caracterului durabil al investiției, respectiv o perioadă de cinci ani de la data efectuării plății finale în cadrul contractului de finanțare. Această perioadă se va calcula estimativ, luându-se în considerare perioada derulării procesului de evaluare, selecție și contractare, perioada de implementare a proiectului și respectiv de efectuare a plății finale, la care se adaugă perioada de 5 ani anterior menționată.

#### **4. Drepturi asupra mijloacelor de transport public și asupra altor bunuri mobile<sup>1</sup>, după caz, ce fac obiectul proiectului**

În vederea respectării prevederilor art. 65 din Regulamentul (UE) nr. 1060/2021, solicitantul la finanțare trebuie să demonstreze:

- **Dreptul de proprietate publică/privată** asupra mijloacelor de transport public și asupra altor bunuri, după caz, ce fac obiectul proiectului;

Pentru activitatea de modernizarea/extinderea unor sisteme de transport inteligente (STI)- e-ticketing, managementul traficului, etc. este obligatoriu ca solicitantul să dețină dreptul de proprietate publică/privată asupra bunurilor ce alcătuiesc sistemele existente, ce urmează a fi modernizate/extinse.

<sup>1</sup> De exemplu, în cazul modernizării/extinderii unor sisteme de transport inteligente (STI);

În perioada de operare, pentru materialul rulant modernizat se vor avea în vedere prevederile legislației în vigoare<sup>2</sup> privind proprietatea publică, cu modificările și completările ulterioare.

Pentru activități ce implică instalarea de echipamente în mijloacele de transport public (de ex. privind sistemele de e-ticketing, managementul traficului), solicitantul va dovedi **fie că deține dreptul de proprietate publică/privată asupra mijloacelor de transport în care se instalează STI** (și i se aplică condițiile de la acest criteriu), **fie că deține dreptul de folosință ca drept real/de creanță** din partea operatorului de transport public pentru instalarea echipamentelor în mijloacele sale de transport (și i se aplică **condițiile de la criteriul 5** din această secțiune).

Materialul rulant și sistemele de transport inteligente existente ce fac obiectul proiectului, îndeplinesc cumulativ următoarele condiții la momentul depunerii cererii de finanțare:

- să fie libere de orice sarcini sau interdicții ce afectează implementarea și exploatarea operațiunii;
- să nu facă obiectul unor litigii având ca obiect dreptul invocat de către solicitant pentru realizarea proiectului, aflate în curs de soluționare la instanțele judecătorești;
- să nu facă obiectul revendicărilor potrivit unor legi speciale în materie sau dreptului comun.

Garanțiile reale asupra materialului rulant și STI, după caz (ex. ipoteca etc.) sunt considerate în accepțiunea AM PR SV incompatibile cu realizarea proiectelor de investiții în cadrul PR Sud-Vest Oltenia.

Nu este considerată sarcină punerea la dispoziția operatorului de transport public local de călători a sistemelor de transport public ce fac obiectul proiectului.

Solicitantul, în cazul în care va primi finanțare, trebuie ca **pe perioada de durabilitate**:

- Să mențină investiția realizată (asigurând mentenanța și serviciile asociate necesare);
- Să nu realizeze o modificare asupra calității de proprietar al materialului rulant modernizat, al mijloacelor de transport (dacă este cazul), al bunurilor aferente sistemelor de transport inteligente, decât în condițiile prevăzute în contractul de finanțare și;
- Să nu realizeze o modificare substanțială care afectează natura, obiectivele sau condițiile de realizare și care ar determina subminarea obiectivelor inițiale ale investiției.

## **5. Drepturi asupra imobilelor și asupra mijloacelor de transport public în cazul proiectelor ce vizează activitățile de creare/extindere/modernizare a sistemelor de e-ticketing, managementul traficului și alte sisteme de transport inteligente**

<sup>2</sup> Conform art. 2, lit. j, capitolul I și al art. 8, alin. (1), capitolul II din Legea 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice – Republicare\*), modificată prin Legea nr. 225/2016, art. I, punctul 6, respectiv punctul 13 și conform Art. VIII din Legea nr. 225/2016;



Pentru activitatea de creare/extindere/modernizare a sistemelor de e-ticketing, managementul traficului și alte sisteme de transport inteligente, în cazul în care solicitantul nu dovedește dreptul de proprietate publică/privată/administrare/superficie asupra obiectivelor de investiție, în conformitate cu cele prevăzute la criteriile precedente, poate să demonstreze, la data depunerii/contractării cererii de finanțare, faptul că deține un drept de folosință, ca drept real sau de creanță, transmis prin orice tip de operațiune juridică. Acesta trebuie să acopere perioada de evaluare, selecție, contractare, implementare și durabilitate a investiției.

În acest sens, solicitantul poate să demonstreze:

- **Dreptul de folosință asupra mijloacelor de transport public deținute de către operatorul de transport public**, pentru instalarea echipamentelor aferente sistemelor de e-ticketing/managementul traficului/alte sisteme de transport inteligente, pe o perioadă ce acoperă inclusiv perioada de durabilitate a contractului de finanțare;
- **Dreptul de folosință asupra unor imobile aflate în proprietatea operatorului de transport public/altor instituții publice, ce vor funcționa ca dispecerate aferente acestor sisteme, pentru instalarea echipamentelor** aferente sistemelor de e-ticketing/managementul traficului/alte sisteme de transport inteligente, pe o perioadă ce acoperă inclusiv perioada de durabilitate a contractului de finanțare. În acest caz, asupra clădirii dispeceratelor pentru care solicitantul are asigurat doar dreptul de folosință nu se vor executa prin proiect lucrări de construire pentru care este necesară autorizația de construire;
- **Dreptul de folosință asupra unor imobile pentru instalarea componentelor subsistemelor CCTV, respectiv a camerelor de supraveghere a traficului, ce fac parte din sistemul de management al traficului sau a camerelor de supraveghere a parcărilor pentru biciclete, „park and ride”, după caz**, pe o perioadă ce acoperă inclusiv perioada de durabilitate a contractului de finanțare;

**Pentru toate situațiile de mai sus, în care solicitantul demonstrează doar un drept de folosință asupra obiectivelor de investiție, acesta trebuie să demonstreze acordul proprietarului pentru realizarea activităților proiectului și menținerea investiției pentru o perioadă care să acopere durabilitatea proiectului.**

Solicitantul, în cazul în care va primi finanțare din PR SV aferent perioadei 2021-2027, trebuie ca pe perioada de durabilitate:

- Să mențină investiția realizată (asigurând mentenanța și serviciile asociate necesare);
- Să nu realizeze o modificare asupra calității de proprietar al bunurilor/echipamentelor achiziționate, decât în condițiile prevăzute în contractul de finanțare;
- Să nu realizeze o modificare substanțială care afectează natura, obiectivele sau condițiile de realizare și care ar determina subminarea obiectivelor inițiale ale investiției.

**6. Capacitatea financiară a solicitantului (inclusiv a liderului de parteneriat/partenerilor, dacă este cazul) pentru asigurarea sustenabilității financiare a investiției**





Solicitantul/membrii parteneriatului are/au capacitatea financiară de a asigura:

- a) contribuția proprie la valoarea cheltuielilor eligibile de minimum 2 % din valoarea cheltuielilor eligibile;
- b) finanțarea cheltuielilor neeligibile ale proiectului, unde este cazul ;
- c) resursele financiare necesare implementării optime a proiectului în condițiile rambursării ulterioare a cheltuielilor eligibile din instrumente structurale, respectiv asigurarea altor sume necesare implementării proiectului ;
- d) finanțarea cheltuielilor de funcționare și întreținere a investiției și a serviciilor asociate necesare, în vederea asigurării sustenabilității financiare a acesteia, pe perioada de durabilitate a contractului de finanțare.

În cazul parteneriatului, dovada capacității de cofinanțare se face de lider și/sau de partener (i), după caz. Prin acordul de parteneriat se va stabili cota-parte cu care va participa fiecare partener la asigurarea contribuției proprii a solicitantului. Se va anexa hotărârea fiecărui partener de a participa la asigurarea finanțării proiectului, cu indicarea sumelor cu care participă la acoperirea fiecărei categorii de cheltuieli.

## **II. Eligibilitatea proiectului și activităților**

### **1. Încadrarea proiectului și a activităților sale în acțiunile specifice sprijinite în cadrul Obiectivului Specific**

**Activitățile eligibile propuse în cadrul cererilor de finanțare reprezintă obligații contractuale ce vor fi monitorizate pe parcursul implementării proiectului și după finalizarea implementării acestuia.**

**Activitățile proiectului sunt în conformitate cu Obiectivul specific 2.8. „Promovarea mobilității urbane multimodale sustenabile, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon” și conduc la realizarea indicatorilor de program.**

Nicio activitate eligibilă din cadrul Obiectivului Specific RSO 2.8 nu trebuie văzută ca un scop în sine, ci aceasta, în mod integrat cu alte subactivități/activități din cadrul proiectului sau din proiecte complementare, trebuie să conducă la atingerea obiectivului specific menționat.

Se vor avea în vedere cerințele cu privire la abordarea integrată și la complementaritatea activităților și a proiectelor.

Acest OS contribuie la DUD, tipurile de intervenții avute în vedere acoperă nevoile de dezvoltare urbană și contribuie la creșterea atractivității zonei deservite, prin investiții în transportul public, la scăderea emisiilor de carbon, abordând provocările de mediu și climatice. În cadrul acestui OS proiectele vor viza zona urbană sau ZUF a orașelor din regiunea Sud-Vest Oltenia.



Pentru intervențiile finanțate în cadrul acestui OS se aplică instrumentul Investiții teritoriale în strategii urbane, care constă în existența Strategiei Dezvoltare Teritorială (SDT/SIDU) elaborată de APL responsabile.

Proiectele trebuie să fie incluse în lista de proiecte prioritare a SIDU și PMUD. Lista proiectelor finanțabile va fi rezultatul unui proces de selectare/priorizare desfășurat la nivelul autorităților responsabile cu implementarea strategiilor teritoriale (Consilii Locale, ADI, Parteneriate).

Prin intermediul Obiectivului Specific 2.8 - *Promovarea mobilității urbane multimodale sustenabile, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon, acțiunea – “Sprijin pentru transport urban sustenabil și durabil”, apelul de proiecte nr. PR SV/Orașe/4/2.8/2023 vor fi sprijinite activități specifice care să conducă, în principal, la îmbunătățirea eficienței și atractivității sistemului de transport public, inclusiv a transportului pentru elevi, a timpilor de parcurs, accesibilității, transferului către transportul public de călători (intermodal) și modurile nemotorizate de transport.*

Proiectele finanțate în cadrul acestui apel trebuie să conțină activități care **în mod integrat** să conducă la utilizarea crescută a transportului public și a altor forme de mobilitate urbană ecologică și de reducere GES.

Proiectele individuale sau activitățile/măsurile componente ale proiectelor propuse la finanțare prin Prioritatea 4, Obiectivul specific 2.8 trebuie să fie justificate în cadrul P.M.U.D. aferent orașului/zona de studiu ce include respectivul oraș și să se regăsească în cadrul scenariului optim selectat “A face ceva” al P.M.U.D.

Impactul activităților proiectului se demonstrează prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă, Studiul de trafic, Instrumentele de calculare a emisiilor GES din sectorul transporturilor, documentația tehnico-economică, etc.

Proiectele propuse pot conține una sau mai multe propuneri din PMUD-urile aprobate, care să sprijine transportul public în comun de călători, circulația bicicliștilor și/sau circulația pietonilor, inclusiv investiții care să asigure legătura între stațiile de transport în comun, sisteme park&ride.

**Acțiunile sprijinite în cadrul acestei operațiuni vizează:**

- I. Dezvoltarea și optimizarea sistemelor de transport public
- II. Sprijinirea infrastructurilor pentru moduri de transport active (nemotorizate)
- III. Activități conexe activității de bază

**I. Dezvoltarea și optimizarea sistemelor de transport public**

- A. **Investiții în achiziția de material rulant de transport urban curat**
- B. **Sustinerea infrastructurii de transport urban curate**
  - B1. **Infrastructuri pentru combustibili alternativi, stații/puncte de încărcare pentru mijloacele de transport public**



**B2. Îmbunătățirea stațiilor de transport public existente, inclusiv realizarea de noi stații și terminale intermodale pentru mijloacele de transport în comun;**

**B3. Construirea/modernizarea/reabilitarea depourilor/autobazelor aferente transportului public local/zonal de călători, inclusiv infrastructura tehnică aferentă;**

**B4. Realizarea de sisteme de tip park and ride în afara centrelor oraselor, integrate cu transportul public;**

**B5. Intervenții în infrastructura rutieră care vizează circulația transportului public**

**a. Construirea/modernizarea/reabilitarea/extinderea/reconfigurarea de benzi dedicate transportului public**

**C. Măsurile de digitalizare a transportului urban**

**C1. Crearea/extinderea/modernizarea sistemelor de bilete integrate pentru călători („e-bilete” sau „e-ticketing”)**

**C2. Crearea/modernizarea/extinderea sistemelor de management al traficului, inclusiv a sistemului de monitorizare video, precum și a altor sisteme de transport inteligente (STI)**

**A. Investiții în achiziția de material rulant de transport urban curat**

Activitatea constă în **Achiziționarea de autobuze/microbuze**, 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 în limitele administrativ-teritoriale ale parteneriatelor formate de orașe cu UAT comune/județ), în contextul apartenenței la o asociație de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciul de transport public zonal de călători, conform secțiunii 3.13 și al unui contract de servicii publice încheiat conform Regulamentului (CE) nr. 1370/2007.

- Este eligibilă achiziționarea următoarelor tipuri de autobuze/microbuze:
  - Autobuze/microbuze electrice
- Toate vehiculele de transport public achiziționate/modernizate vor întruni cerințele legate de accesibilitate pentru persoanele cu mobilitate redusă!
- 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.



## ***B.Sustinerea infrastructurii de transport urban curate***

### **B1. Infrastructuri pentru combustibili alternativi, stații/puncte de incarcare pentru mijloacele de transport public**

Prin această activitate este eligibilă achiziția și instalarea stațiilor de reîncărcare/realimentare a autobuzelor electrice, în conformitate cu obiectivul specific al priorității de investiții. Acestea vor putea fi localizate atât în interiorul depourilor cât și pe traseele mijloacelor de transport public alimentate electric.

### **B2. Îmbunătățirea stațiilor de transport public existente (tramvai, troleibuz, autobuz) inclusiv realizarea de noi stații și terminale intermodale pentru mijloacele de transport în comun**

În cadrul acestei activități pot fi construite/modernizate stațiile de transport public local, indiferent dacă acestea sunt stații simple, stații de transfer intermodal între traseele diferitelor moduri de transport public sau între transportul public local și alte moduri de transport, precum și stații capăt de linie de la limita administrativă a orașului sau din ZUF (care deservește orașul), ce pot funcționa ca puncte intermodale de transfer al pasagerilor la transportul public local curat de persoane.

În ceea ce privește **stațiile capăt de linie**, activitatea de creare/modernizare a acestora trebuie să fie corelată cu alte investiții complementare, cum ar fi, extinderea/modernizarea de trasee de transport public ce încep de la stația capăt de linie, parcare de tip „park and ride”, puncte de închiriere sau parcare de biciclete, etc. Aceste activități contribuie la evitarea aglomerării traficului rutier, cauzate de intrarea vehiculelor, altele decât cele aferente transportului public urban de călători, în zona centrală a orașelor.

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 cu zero emisii etc.

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

Stațiile de transport public urban de călători pot fi construite/modernizate și în localități din zona funcțională urbană, cu respectarea cerințelor din secțiunea 3.13 din prezentul ghid.

### **B3.Construirea/modernizarea/reabilitarea depourilor/autobazelor aferente transportului public local/zonal de călători, inclusiv infrastructura tehnică aferentă**



Această activitate implică construirea/modernizarea/extinderea depourilor și autobazelor utilizate pentru sistemele de transport public local/zonal de călători.

Construirea/modernizarea/extinderea depourilor/autobazelor este eligibilă doar pentru sistemele de transport public și **tipurile de mijloace de transport public eligibile prin Prioritatea 4** (în conformitate cu obiectivul specific al priorității de investiții), respectiv doar pentru cele curate, cu emisii zero.

În acest sens sunt eligibile:

- Construirea/modernizarea/reabilitarea/extinderea clădirilor depourilor și a autobazelor, inclusiv clădirile cu funcție administrativă care au legătură directă cu exploatarea materialului rulant;
- Construirea/reabilitarea/modernizarea/extinderea spațiilor de garare/parcare a mijloacelor de transport din incinta depoului/autobazei;
- Crearea/instalarea de stații de alimentare pentru tipurile de autobuze eligibile prin Prioritatea 4;
- Asigurarea în perimetrul depoului/autobazei a utilităților necesare (comunicații/internet, apa/apa uzată, electricitate);
- Achiziționarea/montajul de echipamente specifice unui depou/autobaza;
- 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 3.13 din prezentul ghid.

Prin realizarea acestei activități, în mod complementar și integrat cu alte activități, se urmărește îmbunătățirea calității transportului public local de călători și atingerea indicatorilor proiectului.

- Această activitate trebuie să fie integrată cu alte activități eligibile complementare din Prioritatea 4 pentru a putea fi justificată contribuția acesteia la îmbunătățirea transportului public și la reducerea emisiilor de echivalent CO<sub>2</sub>
- Crearea/modernizarea autobazelor/depourilor de transport public de călători județean/interjudețean etc. nu reprezintă o activitate/cheltuială eligibilă prin Prioritatea 4.

#### **B4. Realizarea de sisteme de tip park and ride în afara centrelor orașelor, integrate cu transportul public**

În cadrul acestei activități de construire a parcarilor de transfer la transportul public curat pe lângă construirea/modernizarea clădirii parcarii propriu-zise, sunt eligibile investițiile asociate acesteia: 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 autobuz cele mai apropiate de limita administrativ-teritorială a orașului sau din localitățile din zona urbană funcțională, dar care să deservească tot orașul. Alegerea amplasării acestor parcuri va fi justificată prin fluxurile de navetiști care tranzitează orașul cu autovehicule proprii, iar capacitatea parcarii va fi corelată cu cererea estimată și cu capacitatea transportului public care va prelua aceste fluxuri.

Această activitate care vizează parcarile de transfer la transportul public de tip „park and ride” **va fi integrată cu alte activități complementare**, respectiv construire/modernizare de stații capăt de linie ale transportului public de călători (dinspre limita administrativ-teritorială a orașului) și



construire/modernizare/extindere de trasee pentru transportul public, inclusiv achiziția de mijloace de transport, dacă este cazul.

- Nu sunt considerate eligibile parcurile care răspund unor necesități ale zonelor rezidențiale.
- Nu sunt considerate eligibile parcurile amplasate în zonele centrale sau semicentrale ale orașelor.

Prin realizarea acestui tip de parcare se urmărește reducerea pătrunderii fluxurilor motorizate pe rețeaua stradală a orașelor, 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 oraș și, în final, reducerea emisiilor de echivalent CO2 din traficul rutier.

## **B5. Intervenții în infrastructura rutieră care vizează circulația transportului public**

### **a. Construirea/modernizarea/reabilitarea/extinderea/reconfigurarea de benzi dedicate transportului public**

În cadrul acestei activități este eligibilă construirea/modernizarea/extinderea/reconfigurarea de benzi dedicate transportului public de călători.

Prin construirea/modernizarea/reabilitarea/extinderea/reconfigurarea benzilor dedicate, pentru transportul public pe anumite trasee, se urmărește reducerea timpului petrecut în trafic de vehiculele de transport public de călători. Astfel, transportul public va deveni mai competitiv și mai rentabil, în comparație cu utilizarea transportului privat.

Această activitate cuprinde construirea/modernizarea/reabilitarea/extinderea/reconfigurarea infrastructurii rutiere aferente culoarului benzii dedicate semnalizată prin indicatoare/sisteme specifice, avizate de instituțiile cu competențe în domeniul siguranței rutiere.

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

Această activitate se poate realiza indiferent de categoria drumului.

Pentru străzile urbane cu o singură bandă de circulație pe sens, cu trasee actuale și viitoare ale transportului public urban de călători unde nu este posibilă dezvoltarea benzilor dedicate, activitatea este eligibilă în măsura în care aceasta reprezintă o activitate complementară pentru alte activități destinate îmbunătățirii transportului public curat de călători și 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 PMUD, în studiul de trafic și cererea de finanțare etc.

**Investitiile pot include interventii care sa vizeze infrastructura rutieră generală (partea carosabilă utilizată pentru transportul autoturismelor, ca parte a activității de reconfigurare/configurare a**





străzilor urbane cu benzi dedicate) într-un procent de maxim 15% din totalul cheltuielilor eligibile ale proiectului.

**Pentru acest tip de lucrări (care vizează infrastructura rutieră generală), se va întocmi deviz separat.**

Scopul principal al acestei activități trebuie să fie îmbunătățirea transportului public (care să conducă la creșterea eficienței, frecvenței mijloacelor de transport public de călători) reducerea utilizării autoturismelor și reducerea emisiilor de GES, aspect ce trebuie să fie evidențiat în cadrul PMUD, în studiul de trafic, în Cererea de finanțare etc.

Cheltuielile cu relocarea/construirea parcarilor nu sunt eligibile.

### **C. Măsuri pentru digitalizarea transportului urban**

Aceste tipuri de activități nu pot fi finanțate individual, decât asociate cu activități de tip A, B și/sau II.

#### **C1. 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 de construcții și instalații în cadrul dispeceratelor pentru modernizarea/reabilitarea acestora etc.
- pot fi create aplicații software, pentru achiziționarea electronică a biletelor de transport public local/zonal.

#### **C2. 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 subsisteme și subactivități, fără ca lista să fie exhaustivă:

- Sisteme de monitorizare video CCTV;



- 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, inclusiv aplicații software pentru planificarea călătoriei;
- 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 de construcții și instalații în cadrul dispeceratelor pentru modernizarea/reabilitarea acestora;
- 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, pe alte componente de infrastructură.

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.

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.**

## II. Sprijinirea infrastructurilor pentru moduri de transport active (nemotorizate)

### *D. Crearea/modernizarea/extinderea traseelor pentru pietoni*

### *E. Investiții în infrastructura pentru ciclism, sisteme de închiriere biciclete*

### **D. Crearea/modernizarea/extinderea traseelor pentru pietoni**

Această activitate se poate realiza doar împreună cu alte investiții în infrastructura rutieră (piste de biciclete, benzi dedicate transportului public urban, etc.).

De asemenea, nu este obligatoriu ca aceste zone/trasee pietonale construite/modernizate/extinse să facă parte din corpul drumurilor.

În cadrul proiectelor, această activitate trebuie să fie integrată cu alte activități care să conducă la îmbunătățirea mobilității la nivelul ariei de studiu (fac legătura între stațiile de transport în comun sau asigură accesul pietonilor la stațiile de transport în comun).

Pot fi considerate eligibile următoarele subactivități:



- Construirea/modernizarea/extinderea de zone exclusiv pietonale, unde traficul autoturismelor va fi restricționat, cu excepția vehiculelor de aprovizionare și de urgențe;
- Construirea/modernizarea/extinderea de zone cu caracter prioritar pietonal, utilizate ca spații partajate pentru pietoni și trasee ale transportului public urban de călători, în special pentru sistemul de transport public de călători.

În situația în care investițiile sunt avizate de către autoritățile competente în domeniul siguranței rutiere, pot fi considerate eligibile investițiile privind crearea unor spații semi-pietonale partajate de tip „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 parcările din aceste zone.

- 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)**;
- 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 iluminatul stradal-rutier care deservește partea carosabilă a străzilor**), această sub-activitate contribuind la creșterea confortului utilizării modurilor nemotorizate de transport.
- Instalarea de sisteme de reducere/interzicere a circulației autoturismelor în anumite zone.

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.

## E. Investiții în infrastructura pentru ciclism, sisteme de închiriere biciclete

Piste/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 orașului /ZUF.

Piste/traseele pentru biciclete construite/modernizate/extinse trebuie să aibă o lățime minimă adaptată nevoilor de deplasare în siguranță a fluxului estimat de bicicliști<sup>3</sup>, trebuie să fie separate și/sau protejate de circulația altor vehicule, conform dispozițiilor legale și conform cerințelor indicatorului de realizare RCO58, fiind rezervate pentru acest tip de deplasare.

---

<sup>3</sup> În conformitate și cu prognozele din Studiul de trafic privind creșterea ponderii deplasărilor cu bicicleta în scenariul „cu proiect”;



În situația în care piste/traseele pentru biciclete fac parte din corpul drumurilor, această activitate se poate realiza independent de investiții în infrastructura rutieră.

Nu este obligatoriu ca aceste piste/trasee pentru biciclete construite/modernizate/extinse să facă parte din corpul drumurilor.

Sunt considerate eligibile următoarele subactivități:

- *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), amplasarea de sisteme de monitorizare;*
- *Achiziționarea și instalarea de rastele, achiziționarea și instalarea de camere de supraveghere video pentru parcare bicicletelor (de exemplu, dacă solicitantul deține un sistem funcțional de supraveghere video care poate fi extins pentru parcare bicicletelor);*
- *Construirea de parcaje pentru biciclete ;*
- *Construirea/modernizarea/extinderea punctuală a sistemului de iluminat public care deservește aceste piste de biciclete sau piste/traseele pentru biciclete și pietoni, **nefiind însă eligibil iluminatul stradal-rutier care deservește partea carosabilă a străzilor**. Această subactivitate va contribui la creșterea confortului utilizării modurilor nemotorizate de transport.*

Pentru această activitate poate fi eligibil inclusiv teritoriul UAT din zona funcțională urbană, cu respectarea cerințelor din secțiunea 3.13 din prezentul ghid dar doar în contextul legării acestora, prin piste/trasee pentru biciclete, de oraș.

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.

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.

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.

### **Întreținerea și reparația infrastructurii existente nu sunt eligibile.**

- *creare/modernizare/extindere a sistemelor de închiriere de biciclete (sisteme de tip „bike-sharing”, „bike-rental”)*

Activitatea eligibilă de creare/modernizare/extindere a sistemelor de închiriere de biciclete/biciclete electrice 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 reședință de județ/ZUF., biciclete/biciclete electrice, dotări dispecerat de tip hardware și software, rastele pentru biciclete, stații de încărcare biciclete electrice, etc.



Se va avea în vedere ca aceste investiții să nu intre sub incidența ajutorului de stat și să respecte legislația în vigoare.

Această activitate este complementară subactivității „Construirea/modernizarea/extinderea pistelor/traseelor pentru biciclete”.

Capacitatea acestor sisteme va fi corelată cu prognozele din Studiul de trafic privind creșterea ponderii deplasărilor cu bicicleta în scenariul „cu proiect”.

- **Pentru activitățile de tip I și II**, sunt eligibile inclusiv lucrări pentru utilități publice situate doar în corpul acelor străzi urbane, piste pentru biciclete și/sau zone/trasee pietonale, ce fac obiectul activităților eligibile ale proiectului pentru construirea/extinderea/modernizarea/reabilitarea rețelelor sistemelor de alimentare cu apă, de canalizare a apelor uzate și a apelor pluviale, etc., precum și a canalelor tehnice pentru rețele sau necesare pentru funcționarea autobazelor, depourilor, etc.

*Aceste lucrări nu vor fi finanțate ca activități de sine stătătoare, ci doar ca parte a investiției de bază pentru activitățile de tip I și II.*

Pentru această categorie de lucrări se va întocmi deviz separat.

Pentru această categorie de lucrări este obligatorie prezentarea avizului operatorului de utilități publice, la depunerea cererii de finanțare pentru lucrările complementare privind construirea/extinderea/modernizarea/reabilitarea rețelelor sistemelor de alimentare cu apă, de canalizare a apelor uzate și a apelor pluviale, precum și a canalelor tehnice pentru rețele. Acest aviz se solicită pentru a se asigura conformitatea soluțiilor tehnice din proiectul depus în cadrul Obiectivului specific 2.8 cu soluția tehnică existentă sau propusă în alte proiecte de investiții, precum și pentru a se confirma că respectivele lucrări privind utilitățile nu sunt incluse în proiecte finanțabile din alte programe/sursele proprii ale operatorului etc.

### III. Activități conexe activității de bază

#### ***F. Măsuri de sprijin a autoritatilor si institutiilor publice***

#### ***G. Activități auxiliare***

#### ***H. Informare și publicitate***

Aceste activități trebuie văzute doar ca activități auxiliare altor activități din Prioritatea 4, Obiectivul specific 2.8. Dacă aceste activități nu sunt parte a unei cereri de finanțare cu o abordare integrată privind **Promovarea mobilității urbane multimodale sustenabile, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon**, atunci activitățile devin ne-eligibile în cadrul acestui apel. **Activitățile conexe (tip III) sunt eligibile în limita a maxim 15% din bugetul eligibil al proiectului.**

#### **F. Măsuri de sprijin a autoritatilor si institutiilor publice**



Activitatea presupune măsuri de sprijin a autorităților și instituțiilor publice în elaborarea/ actualizarea PMUD, în operaționalizarea/modificarea contractelor de delegare a gestiunii serviciului de transport public de călători și creșterea capacității administrative.

### G. Activități auxiliare

Oricare din activitățile de mai sus poate fi însoțită de următoarele activități:

- accesibilizarea infrastructurii de transport pentru toate categoriile de persoane;
- amplasarea de elemente pentru îmbunătățirea siguranței rutiere pentru toate categoriile de participanți la trafic 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, instalarea panourilor de informare, a indicatoarelor de orientare etc;
- stații privind măsurarea calității aerului în arealul de intervenție, prin care se va putea monitoriza calitatea aerului.
- 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.
- Realizarea de înierbări în locația proiectului, mai cu seamă în arealele unde au fost plantați arbori și arbuști (de exemplu, din zona de protecție a drumului), inclusiv sistemele de irigații aferente. Ținând cont de condițiile meteorologice din locația proiectului, este recomandată utilizarea plantelor perene, rezistente la secetă, care nu necesita udare sau intretinere frecventă.
- Instalarea de mobilier urban și iluminat public punctual.

Dacă prin proiect se realizează investiții **punctuale** în sistemul de iluminat public se va solicita un aviz de conformitate de la operatorului de iluminat public.

Selecția speciilor de arbori și arbuști de către solicitant va trebui să ia în considerare următoarele aspecte: condițiile pedo-climatice ale zonei și gradul de adaptare a speciilor propuse la aceste condiții, capacitatea specifică de retenție a CO<sub>2</sub> în cazul speciilor propuse, măsurile necesare pentru asigurarea calității peisajului urban.

Astfel, pe lângă funcția principală de retenție a emisiilor de CO<sub>2</sub>, 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.

### H. Informare și publicitate

- Este obligatorie realizarea unor **activități de informare și publicitate aferente proiectului în conformitate cu Manualul de Identitate Vizuală și cu prevederile contractuale.**

Conform prevederilor Regulamentului Comisiei Europene nr. 1060/2011, art. 50, beneficiarii proiectelor cu finanțare europeană au obligația de a comunica sprijinul obținut și vor asigura vizibilitatea acestuia, inclusiv a rezultatelor obținute. Astfel, beneficiarii proiectelor finanțate din fonduri europene trebuie să informeze publicul larg cu privire la contribuția obținută din partea fondurilor, cel puțin prin măsurile de comunicare minime obligatorii și trebuie să se asigure că beneficiarii finali ai proiectului/ persoanele





care participă la proiecte au fost informați/informate cu privire la finanțarea europeană. Este obligatorie realizarea activităților de informare și publicitate aferente proiectului în conformitate cu Ghidul de Identitate Vizuală „Vizibilitate, transparență și comunicare în perioada de programare 2021-2027” elaborat de MIPE și cu prevederile contractuale.

- **Activități de promovare a mobilității urbane durabile**

Pot fi considerate eligibile următoarele activități, fără ca lista să fie exhaustivă:

- Campanii de conștientizare publică și de comunicare pentru promovarea deplasărilor nemotorizate
- Promovarea transportului public
- Programe și măsuri de conștientizare a facilităților „Park and Ride”
- Promovarea siguranței rutiere - creșterea conștientizării publice a problemelor de siguranță de către participanții la trafic și promovarea comportamentelor de siguranță
- Activități de cooperare la nivel interregional, transfrontalier, internațional cu alte regiuni din EU.

Activitățile eligibile enumerate mai sus nu sunt limitative, alte activități de tipul celor de mai sus pot fi considerate eligibile dacă se încadrează în activitățile sprijinite prin PR SV Oltenia și dacă solicitantul justifică necesitatea derulării lor în scopul implementării proiectului.

**Toate măsurile trebuie să fie fundamentate**, în SIDU/SDT și PMUD, și, după caz, se detaliază în SF/DALI și în proiectul tehnic sau Studiu de oportunitate.

Solicitanții vor avea în vedere că prin acest apel de proiecte **nu se sprijină următoarele acțiuni/activități:**

- **Nu sunt eligibile** proiectele care urmăresc, în mod prioritar, fluidizarea traficului autoturismelor și reducerea congestiei acestora.
- **Nu sunt eligibile** subactivitățile/activitățile/proiectele care vor conduce, în mod prioritar, la încurajarea și îmbunătățirea condițiilor pentru utilizarea transportului cu autoturismele (creșterea vitezei acestora, îmbunătățirea timpilor de parcurs, lărgirea/crearea părții carosabile utilizate în mod prioritar de autoturisme etc).
- **Nu sunt eligibile** subactivitățile/activitățile care nu fac parte dintr-o abordare integrată privind îmbunătățirea transportului public și/sau a modurilor nemotorizate de transport, în vederea descurajării utilizării transportului privat cu autoturisme.
- **Nu sunt eligibile** subactivitățile/activitățile de construire/reabilitare/modernizare a pasajelor și podurilor, indiferent de destinația acestora (pietonal/ biciclete/rutier/traseu dedicat pentru transportul public etc), dacă acestea nu fac parte dintr-un proiect/activitate de construire/reabilitare/modernizare a unui traseu pietonal/biciclete/transport public etc.
- **Nu sunt eligibile** proiectele care cuprind doar activități de construire/modernizare/ reabilitare a părții carosabile a străzilor urbane ca infrastructură generală.

**2. Proiectul propus spre finanțare trebuie să nu fie încheiat în mod fizic sau implementat integral înainte de depunerea cererii de finanțare în cadrul PR SV Oltenia 2021-2027,**



**indiferent dacă toate plățile aferente au fost realizate sau nu de beneficiar (art.63 (6) din Regulamentul (UE) nr. 2021/1060 al Parlamentului European și al Consiliului).**

- 3. Proiectul propus prin prezenta cerere de finanțare nu a mai beneficiat de finanțare publică în ultimii 5 ani înainte de data depunerii cererii de finanțare și nu beneficiază de fonduri publice din alte surse de finanțare pentru același tip de activități (construcție/ extindere/ modernizare, cu excepția lucrărilor de întreținere și reparații) realizate asupra aceleiași infrastructuri/ aceluiași segment/element de infrastructură, altele decât cele ale solicitantului**

#### **4. Încadrarea valorii proiectului în limitele valorilor minime și maxime eligibile**

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

- **Valoarea minimă eligibilă: 250.000 Euro**
- **Valoarea maximă eligibilă: 5.000.000\* Euro**

(\* ) În cazul în care valoarea eligibilă a proiectului depășește valorile maxime eligibile mai sus precizate, solicitantul poate include diferența în categoria cheltuielilor neeligibile.

#### **5. Cuantumul cofinanțării**

Solicitanții de finanțare vor respecta intensitatea maximă admisă conform ratelor de cofinanțare aplicabile cheltuielilor eligibile:

Contribuția Programului (FEDR + BS) la finanțarea unei investiții în cadrul apelului de proiecte cu nr. **PR SV/Orașe/4/2.8/2023**, este de 98% din valoarea totală eligibilă a investiției, care reprezintă suma cheltuielilor eligibile incluse în proiect, din care buget FEDR 85% și Buget de Stat 13%.

- Minim 2% din cheltuielile eligibile ale proiectelor – asigurate de beneficiar.

Cuantumul cofinanțării asigurate de solicitant se calculează prin aplicarea ratei de cofinanțare (minim 2%) la valoarea totală eligibilă a investiției, respectiv suma cheltuielilor eligibile incluse în proiect.

#### **6. Perioada de implementare a activităților proiectului nu depășește 31.12.2029**

#### **7. Locul de implementare a proiectului**

Investițiile prevăzute în cadrul proiectului se vor implementa pe raza administrativ teritorială a solicitantului de finanțare eligibil din mediul urban orașul (inclusive satele aparținătoare componente ale acestuia) și unităților administrativ-teritoriale din cadrul ZUF-urilor aferente orașului, limitrofe acestora, din Regiunea Sud-Vest Oltenia.



## 8. Activitatea de bază, declarată de beneficiar în cererea de finanțare, respectă următoarele condiții cumulative:

- are legătură directă cu obiectul proiectului pentru care se acordă finanțarea și contribuie în mod direct și semnificativ la realizarea obiectivelor și la obținerea rezultatelor acestuia;
- se regăsește în cererea de finanțare sub forma activităților eligibile specificate în ghidul solicitantului în secțiunea 5.2.2;
- nu face parte din activitățile conexe implementării investiției, așa cum sunt acestea definite în ghidul solicitantului; (secțiunea 5.2.2. punctul III)

bugetul estimat alocat activității sau pachetului de activități **reprezintă minimum 50 % din bugetul eligibil al proiectului.**

## 9. Proiectul este priorizat PMUD 2021-2027

Proiectul depus la finanțare în cadrul acestui apel trebuie să se regăsească în lista cu proiectele priorizate în cadrul PMUD 2021-2027 elaborate de UAT Orașul și trebuie să coincidă minimum cu localizarea și activitățile descrise în documentul strategic.

## 10. Proiectul este inclus în Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană și asigură complementaritatea

Proiectul este inclus în cadrul Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană și asigură complementaritatea, după caz, cu proiecte aferente obiectivelor specifice RSO2.7<sup>4</sup>, RSO5.1<sup>5</sup> și RSO5.2<sup>6</sup> din cadrul Programului Regional Sud-Vest 2021-2027, fie se va justifica complementaritatea acestora cu proiecte/investiții finalizate din orice surse de finanțare (care vor fi indicate în cerere), sau prin referire la activitățile complementare ale unor proiecte în curs de implementare/în curs de evaluare/în pregătire pentru a fi depuse la finanțare din diverse surse de finanțare, inclusiv din Obiectivul specific RSO2.8 al PR SV 2021-2027, ce vor fi indicate în cererea de finanțare, cu anexarea sau indicarea dovezilor aferente respectivelor proiecte.

## 11. Caracterul integrat al cererii de finanțare

Proiectele trebuie să includă activități din, cel puțin, două categorii de acțiuni eligibile menționate în cadrul punctelor I, II, la care se pot adăuga activitățile conexe (punctul III).

Proiectele depuse în cadrul prezentului apel trebuie să aibă un caracter integrat.

Solicitantul va justifica în secțiunea Justificare/Context/Relevanță/Oportunitate/Contribuția la obiectivul specific din Cererea de finanțare caracterul integrat al proiectului prin descrierea modului în care sunt respectate următoarele principii:

- complementaritatea cu cel puțin un proiect dintre cele cuprinse în cadrul SIDU și PMUD;

<sup>4</sup> RSO2.7. Intensificare acțiunilor de protecție și conservare a naturii, a biodiversității și a infrastructurii verzi, inclusiv în zonele urbane, precum și reducerea tuturor formelor de poluare

<sup>5</sup> RSO5.1. Promovarea dezvoltării integrate și incluzive în domeniul social, economic și al mediului, precum și a culturii, a patrimoniului natural, a turismului sustenabil și a securității în zonele urbane

<sup>6</sup> RSO5.2. Promovarea dezvoltării locale integrate și incluzive în domeniul social, economic și al mediului, precum și a culturii, a patrimoniului natural, a turismului sustenabil și a securității în alte zone decât cele urbane



- abordarea unor funcții multiple (se va menționa impactul/efectele care vizează caracterul educațional, social, cultural etc, în perioada de durabilitate);
- implicarea mai multor părți interesate în fazele de dezvoltare și implementare pentru dezvoltarea comunității (comunitatea, mediul cultural, social și economic).

## **12. Proiectele care vizează realizarea de investiții în sistemele de transport public local/zonal de călători respectă prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 și regulile privind ajutorul de stat**

În cazul investițiilor ce vizează unele componente ale sistemelor de transport public local/zonal de călători, puse la dispoziția operatorului de transport public, este necesar ca între autoritatea locală competentă (UAT orașul eligibil/ asociația de dezvoltare intercomunitară având ca scop serviciul de transport public zonal de călători) și operatorul de transport public să se încheie și să se prezinte un contract de servicii publice/hotărâre de administrare, în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007.

Proiectele ce prevăd activități care intră sub incidența ajutorului de stat vor fi respinse de la finanțare.

Se va vedea și Declarația unică (Model A) din cadrul prezentului document. Se va verifica în etapa de contractare.

## **13. Impactul proiectului asupra creșterii numărului de pasageri transportați cu transportul public și a numărului de utilizatori ai transportului nemotorizat**

Valorile indicatorilor de rezultat<sup>7</sup> și impactul asupra creșterii numărului de pasageri transportați cu transportul public și a numărului de utilizatori ai transportului nemotorizat se vor estima în Studiul de trafic.

Urmare a implementării proiectului trebuie să rezulte o creștere a numărului de pasageri transportați cu transportul public și a numărului de utilizatori ai transportului nemotorizat, după caz, pentru anul următor finalizării fizice a intervenției, față de anul de referință, aspect justificat în Studiul de trafic.

În perioada de durabilitate, la mai mult de 1 an după finalizarea fizică a intervenției, solicitantul va avea obligația prezentării unui studiu de trafic actualizat în ceea ce privește valorile efectiv realizate ale indicatorilor de rezultat precum și estimări pentru perioada de durabilitate rămasă, conform obligațiilor contractuale.

## **14. Impactul proiectului asupra reducerii emisiilor de GES**

---

<sup>7</sup> Indicatorii de rezultat

RCR62 - Număr anual de utilizatori ai transportului public nou sau modernizat,

RCR63 - Număr anual de utilizatori ai liniilor de tramvai și de metrou noi sau modernizate

RCR64 - Număr anual de utilizatori ai pistelor ciclabile



Din compararea scenariilor „fără proiect” (Scenariul „A face minimum”) și „cu proiect” (Scenariul „A face ceva”) pentru primul an de după finalizarea implementării proiectului (primul an de operare) va trebui să rezulte o reducere a emisiilor de GES, bazată și pe o creștere a cotei modale a transportului public de călători și/sau a modurilor nemotorizate.

Îndeplinirea acestui criteriu se va proba prin prezentarea foilor de calcul realizate cu ajutorul Instrumentului pentru calcularea emisiilor echivalent GES din sectorul transporturilor (Anexa XIa și Anexa XIb), fie metoda agregată, fie metoda dezagregată sau, în cazul în care solicitantul utilizează la elaborarea PMUD/a studiului de trafic, un model de transport cu alocare multi-modală, bazat pe un soft de transport recunoscut de industria în domeniu, se pot anexa extrase din acel model.

Aceste informații vor fi însoțite de o descriere a datelor de intrare, datelor de ieșire și a parametrilor de calcul utilizați, pentru aria de studiu a proiectului.

Parametrii de calcul utilizați în modelul de transport sunt adaptați pentru situația parcului auto de la nivel local.

#### **15. Respectarea principiilor privind dezvoltarea durabilă, accesibilitatea pentru persoanele cu dizabilități, egalitatea de șanse, de gen și nediscriminarea**

În procesul de pregătire, contractare, implementare și durabilitate a contractului de finanțare, solicitantul a respectat și va respecta:

1. legislația națională și comunitară aplicabilă în domeniul egalității de șanse, de gen, nediscriminării și accesibilității pentru persoanele cu dizabilități;
2. legislația națională și comunitară aplicabilă în domeniul dezvoltării durabile, protecției mediului.

În cadrul *Declarației unice (Model A)*, solicitantul va declara că va respecta obligațiile prevăzute în legislația comunitară și națională în domeniile antementionate.

Obligativitatea respectării minimului legislativ în domeniile dezvoltării durabile, accesibilității pentru persoanele cu dizabilități, egalității de șanse, de gen și nediscriminării va fi asumată de solicitant în Declarația unică și va face obiectul verificării eligibilității proiectului.

#### **16. Proiectul respectă principiul DNSH**

#### **17. Proiectul asigură imunizarea la schimbările climatice**

Investițiile în infrastructură care au o durată de viață preconizată de cel puțin cinci ani trebuie să demonstreze imunizarea față de schimbările climatice în conformitate cu cerințele din *Comunicarea Comisiei Europene privind Orientările tehnice referitoare la imunizarea infrastructurii la schimbările climatice în perioada 2021-2027 publicate la 16 septembrie 2021*



(2021/C 373/01) (<https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/23a24b21-16d0-11ec-b4fe-01aa75ed71a1/language-en>)

## 18. Sunt neeligibile proiectele (cererile de finanțare) care implică :

- numai lucrări care nu se supun autorizării;
- numai dotarea.

### CRITERII DE EVALUARE TEHNICĂ ȘI FINANCIARĂ:

#### 1. CONTRIBUTIA PROIECTULUI LA REALIZAREA OBIECTIVULUI SPECIFIC 2.8

##### Acțiunea - Sprijin pentru transport urban sustenabil și durabil (52 puncte)

##### Apel de proiecte nr. PR SV/Orașe/4/2.8/2023

1.1 Proiectul asigură creșterea numărului de utilizatori anuali ai transportului public de călători nou/modernizat, în aria de studiu a proiectului (10 puncte)

a. Proiectul determină o creștere a numărului de utilizatori anuali ai transportului public nou sau modernizat $\geq 10\%$	10
b. Proiectul determină o creștere a numărului de utilizatori anuali ai transportului public nou sau modernizat $\geq 5\% < 10\%$	4
c. Proiectul determină o creștere a numărului de utilizatori anuali ai transportului public nou sau modernizat $< 5\%$	2
d. Proiectul nu determină o creștere a numărului de utilizatori anuali ai transportului public nou sau modernizat în aria de studiu	0

*Modalitatea de punctare: Punctarea sub-criteriului se face prin selectarea unei singure opțiuni /ipoteze și a punctajului aferent acesteia. Creșterea numărului de utilizatori se va raporta la valorile din anul de referință din Studiul de trafic.*

*\*Se va verifica pe baza Studiului de trafic.*

1.2 Proiectul asigură creșterea numărului de utilizatori anuali ai infrastructurii dedicate ciclismului, în aria de studiu a proiectului (8 puncte)

a. Proiectul determină o creștere a numărului de utilizatori anuali ai infrastructurii dedicate ciclismului $\geq 10\%$	8
b. Proiectul determină o creștere a numărului de utilizatori anuali ai infrastructurii dedicate ciclismului $\geq 5\% < 10\%$	4
c. Proiectul determină o creștere a numărului de utilizatori anuali ai infrastructurii dedicate ciclismului $< 5\%$	2
d. Proiectul nu determină o creștere a numărului de utilizatori anuali ai infrastructurii dedicate ciclismului în aria de studiu	0

*Modalitatea de punctare: Punctarea sub-criteriului se face prin selectarea unei singure opțiuni /ipoteze și a punctajului aferent acesteia. Creșterea numărului de utilizatori se va raporta la valorile din anul de referință din*





*Studiul de trafic.*

*\*Se va verifica pe baza Studiului de trafic.*

### 1.3 Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră (GES) (8 puncte)

a. Proiectul determină o reducere a emisiilor de echivalent CO <sub>2</sub> din transport în zona proiectului $\geq 5\%$ , fără a genera o creștere a acestor emisii în afara ariei de studiu	8
b. Proiectul determină o reducere a emisiilor de echivalent CO <sub>2</sub> din transport în zona proiectului $\geq 3\% < 5\%$ , fără a genera o creștere a acestor emisii în afara ariei de studiu	6
c. Proiectul determină o reducere a emisiilor de echivalent CO <sub>2</sub> din transport în zona proiectului $< 3\%$ , fără a genera o creștere a acestor emisii în afara ariei de studiu	4
d. Proiectul nu determină o reducere a emisiilor de echivalent CO <sub>2</sub> din transport în zona proiectului	0

*Modalitatea de punctare: Punctarea sub-criteriului se face prin selectarea unei singure opțiuni /ipoteze și a punctajului aferent acesteia. Reducerea emisiilor GES se va raporta la valorile din anul de referință din Studiul de trafic și din Instrumentul privind calcularea emisiilor de GES.*

*\*Se va verifica pe baza Studiului de trafic, inclusiv a anexelor privind calcularea emisiilor de GES.*

### 1.4 Populația deservită de investițiile realizate în cadrul proiectului (8 puncte)

a. Populația deservită de investițiile realizate în cadrul proiectului $\geq 15\%$ din populația solicitantului de finanțare	8
b. Populația deservită de investițiile realizate în cadrul proiectului $\geq 10\% < 15\%$ din populația solicitantului de finanțare	4
c. Populația deservită de investițiile realizate în cadrul proiectului $< 10\%$ din populația solicitantului de finanțare	2
d. Nu este îndeplinit niciunul dintre criteriile de mai sus	0

*Modalitatea de punctare: Punctarea sub-criteriului se face prin selectarea unei singure opțiuni /ipoteze și a punctajului aferent acesteia. Se va ține cont de valorile populației din aria de studiu preluate din Studiul de trafic și raportate la populația solicitantului conform ultimelor date oficiale INS (inclusiv parteneriate între UAT municipii/orașe/comune)*

*\*Se va verifica pe baza Studiului de trafic, inclusiv a datelor INS*

### 1.5 Stimularea transportului public (8 puncte)

a. Proiectul prevede înființarea unui traseu nou pentru transportul public/extindere traseu existent	2
b. Proiectul prevede sisteme de transport digitalizate, adoptarea noilor tehnologii și alte schimbări semnificative pentru digitalizarea sistemului de transport	2
c. Proiectul prevede modernizarea/construirea de stații de transport public local de persoane	2
d. Proiectul prevede modernizarea/construirea de infrastructuri pentru transportul public colectiv ( stații intermodale, depouri noi sau modernizate, centre de trafic,	2



sisteme park&ride)	
e. Proiectul nu prevede niciuna dintre situatiile de mai sus	0

*Modalitatea de punctare: Punctajul este cumulativ.*

\*Se va puncta pe baza informațiilor din cererea de finanțare, documentația tehnico-economică.

### 1.6 Activități și măsuri operaționale sprijinite în cadrul proiectelor (10 puncte)

a. În cadrul proiectului sunt prevăzute măsuri de sporire a siguranței și securității	2
b. Proiectul asigură legăturile cu zonele periurbane și periferice ale UAT	2
c. În cadrul ariei de studiu a proiectului sunt prevăzute măsuri operaționale eficiente privind politica parcarilor	2
d. În cadrul proiectului sunt prevăzute măsuri de digitalizare a transportului public	4
e. Nu este îndeplinit niciunul dintre criteriile de mai sus	0

*Modalitatea de punctare: Punctajul este cumulativ.*

\*Se va puncta pe baza informațiilor din cererea de finanțare, documentația tehnico-economică.

## 2. COMPLEMENTARITATE SI SUSTENABILITATE– 18 puncte

### 2.1 Corelarea investițiilor proiectului cu prevederile strategice de la nivel european/național/regional/local (6 puncte)

a. În cadrul proiectului se justifică corelarea acestuia cu Strategia de Dezvoltare Durabilă a României 2030. Obiectivele, activitățile, rezultatele proiectului contribuie la Obiectivul 11 (Orașe și comunități durabile) al SDDR 2030.	2
b. Măsurile/activitățile proiectului își găsesc justificarea în cadrul S.I.D.U. al solicitantului și răspund unei/unor probleme identificate, precum și unei/unor priorități stabilite în S.I.D.U.	2
c. Proiectul prevede acțiuni de cooperare teritorială.	2
d. În cadrul proiectului NU se justifică corelarea cu Strategia de Dezvoltare Durabilă a României 2030. Obiectivele, activitățile, rezultatele proiectului NU contribuie la Obiectivul 11 (Orașe și comunități durabile) al SDDR 2030 și nu își găsesc justificarea în cadrul S.I.D.U. al solicitantului. Proiectul nu prevede acțiuni de cooperare teritorială.	0

*Modalitatea de punctare: Punctajul este cumulativ.*

\*Se va puncta pe baza informațiilor din cererea de finanțare.

### 2.2 Sustenabilitatea operațională a investiției (9 puncte)



- |  |   |
|--|---|
| a. Solicitantul justifică faptul că deține capacitatea de a asigura menținerea, întreținerea, funcționarea și exploatarea investiției după încheierea proiectului și încetarea finanțării nerambursabile, pe toată perioada de durabilitate a proiectului. | 3 |
| b. Solicitantul identifică aspectele aferente sustenabilității proiectului referitoare la sustenabilitatea instituțională (structura funcțională destinată managementului), operațională și financiară   | 3 |
| c. Solicitantul pune în aplicare măsuri de promovare și conștientizare a populației cu privire la activitățile proiectului   | 3 |

(\*) Punctajul este cumulativ. Se pot acorda punctaje intermediare. Se va nota în baza informațiilor incluse în cererea de finanțare

### 2.3 Capacitatea operațională a solicitantului (3 puncte)

- |   |   |
|---|---|
| a. Resursele materiale și umane (echipa de proiect) sunt clar definite și sunt adecvate pentru implementarea proiectului. Echipa de proiect propusă are experiența, competențe profesionale și este compusă din minim 3 persoane, cu experiența în implementarea de proiecte (manager proiect, manager tehnic, manager financiar) | 3 |
| b. Resursele materiale și umane (echipa de proiect) nu sunt clar definite și nu sunt adecvate pentru implementarea proiectului. Echipa de proiect propusă nu are experiența în implementarea de proiecte.   | 0 |

*Modalitatea de punctare: Criteriu disjunctiv (o varianta)*

*Se va nota în baza informațiilor incluse în cererea de finanțare, la secțiunea dedicată.*

## 3. CALITATEA SI MATURITATEA PROIECTULUI (30 puncte)

3.1 Calitatea/coerența documentației tehnico-economice, metodologia de implementare \*  
(11 puncte)

\* Se completează 3.1.1.a, 3.1.1.b și/sau 3.1.1.c în funcție de tipul investițiilor și de documentațiile tehnico-economice depuse

### 3.1.1.a Calitatea/coerența documentației tehnico-economice - faza SF/DALI (11 puncte)

- |   |   |
|---|---|
| a. Piesele scrise sunt corelate și respectă concluziile din studiile de teren, expertiza tehnică, etc. Părțile desenate sunt complete și corespund cu părțile scrise.   | 2 |
| b. Devizele (general și pe obiecte) estimative sunt clare, complete, realiste și strâns corelate între ele. Devizele sunt corelate cu piesele desenate. Eșalonarea costurilor este corelată cu graficul de realizare a investiției. | 2 |
| c. Soluția tehnică propusă prin proiect răspunde în totalitate scopului/ obiectivelor acestuia.   | 2 |
| d. Sunt descrise ipotezele de lucru și modul în care a fost realizată evaluarea alternativelor optime selectate. A fost realizată analiza și selecția variantei optime.   | 2 |



e. Situația actuală/existența a obiectivului de investiții este detaliată și completă. Există corelare între amplasamentul investiției cu privire la prevederile SF/DALI, CU, cererea de finanțare - descrierea investiției și documentele privind imobilul anexat la cererea de finanțare. 3

*\*Punctajul este cumulativ. Se pot acorda punctaje intermediare. Se va avea în vedere inclusiv verificarea din Grila SF/DALI (Anexa V).*

SAU, după caz

### **3.1.1.b** Calitatea/coerența documentației tehnico-economice - **faza PT** (11 puncte)

a. Piesele scrise sunt corelate și respectă concluziile din studiile de teren, expertiza tehnică, etc. Părțile desenate sunt complete și corespund cu părțile scrise (memoriile tehnice pe specialități, caietele de sarcini și Formularele F1, F2 și F3). 2

b. Centralizatorul pe obiectivul de investiții (Formularul F1) este corelat cu centralizatoarele pe categorii de lucrări (Formularele F2), cu devizul general și cu bugetul proiectului. Formularele F1 și F2 sunt corelate între ele și sunt corelate cu Listele cu cantități de lucrări pe categorii de lucrări și utilaje și echipamente tehnologice, inclusiv dotări (Formularele F3 și F4). 2

c. Soluția tehnică propusă prin proiect răspunde scopului/ obiectivelor acestuia. 2

d. Situația actuală/existența a obiectivului de investiții este detaliată și completă. Există corelare între amplasamentul investiției cu privire la prevederile PT, CU/AC (după caz), cererea de finanțare - descrierea investiției și documentele privind imobilul anexat la cererea de finanțare. 2

e. Datele sunt suficiente, corecte și justificate. Memoriile tehnice pe specialități sunt corelate cu Memoriul Tehnic General. Eșalonarea costurilor este corelată cu graficul de realizare a investiției. Graficul de realizare a investiției este corelat cu calendarul activităților din cadrul cererii de finanțare. 3

*\*Punctajul este cumulativ. Se pot acorda punctaje intermediare. Se va avea în vedere inclusiv verificarea din Grila PT (Anexa VI).*

ȘI/SAU, după caz

### **3.1.1.c** Calitatea/coerența documentației tehnico-economice - **Studiu de oportunitate** (11 puncte)

a. Situația existentă, relevantă pentru investițiile propuse prin proiect este detaliată și completă. Problemele/nevoile specifice cărora le va răspunde proiectul sunt identificate și detaliată, iar necesitatea și oportunitatea promovării investițiilor sunt justificate. 2

b. Scenariile tehnico-economice prin care obiectivele proiectului de investiții pot fi atinse sunt detaliată. Este prezentată o comparație cu cel puțin o altă soluție alternativă (inclusiv din punct de vedere al tehnologiei) pentru problema identificată. Sunt descrise avantajele soluției recomandate. 2

c. Este prezentată descrierea funcțională și tehnologică, după caz, a soluției recomandate. 2



- d. Sunt prezentate caracteristicile și specificațiile tehnice minime ale mijloacelor de transport/echipamentelor ce urmează a fi achiziționate/modernizate prin proiect, ținând seama și de constrângerile tehnice/operaționale ale infrastructurii/sistemelor existente . Numărul și capacitatea mijloacelor de transport achiziționate și/sau a echipamentelor achiziționate sunt justificate. 2
- e. Descrierea investiției din Studiul de oportunitate corespunde cu descrierile din cererea de finanțare și anexele la aceasta. 3

*\*Punctajul este cumulativ. Se pot acorda punctaje intermediare.*

*Modalitatea de punctare:*

*Punctarea subcriteriului 3.1 se poate face prin selectarea unei singure opțiuni/ipoteze (3.1.1.a/3.1.1.b/3.1.1.c) și a punctajului aferent acestuia sau în cazul proiectelor care conțin atât lucrări de construcții, cât și furnizare echipamente și/sau mijloace de transport, se vor verifica și puncta cumulativ opțiunile/ipotezele 3.1.1a/3.1.1b și 3.1.1c., indiferent dacă în SF/PT există și elemente corespunzătoare Studiului de oportunitate.*

*Pentru oricare opțiune, punctajul este cumulativ.*

***În cazul Cererilor de finanțare care conțin mai multe documentații de același tip, punctajul acordat reprezintă o medie a punctajelor acordate fiecărei documentații din aceeași categorie (SF/PT/Studiu de oportunitate).***

***În cazul în care o cerere de finanțare conține mai multe categorii de documentații (SF/PT/Contractul de execuție lucrări/Studiu de oportunitate), punctajul acordat reprezintă o medie a punctajelor acordate fiecărei documentații, după caz, astfel încât, să nu se depășească cele 11 puncte maxime aferente sub-criteriului 3.1***

- 3.2 Coerența dintre Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (P.M.U.D), Studiul de trafic, Instrumentele privind calcularea emisiilor de GES din sectorul transporturilor, Studiul de Fezabilitate/D.A.L.I./PT/Studiul de oportunitate, Cererea de Finanțare, după caz (5 puncte)

- a. Măsurile/activitățile proiectului își găsesc justificarea în cadrul PMUD al solicitantului și răspund unei/unor probleme identificate, precum și unei/unor priorități stabilite în PMUD? 1  
Documentele depuse referitoare la delegarea serviciului de transport public dovedesc conformitatea cu prevederile legale?
- b. Proiectul este implementat într-un areal urban/din ZUF în care se înregistrează probleme privind transportul privat de călători/transportul public de călători/transportul nemotorizat, după caz, precum și emisii ridicate de echivalent CO2 provenite din transport, probleme privind nivelul de siguranță și eficiență în circulație, poluarea aerului, probleme legate de traseele transportului public local de persoane ce se suprapun infrastructurii ce face obiectul proiectului. 1



- c. Aria de studiu a proiectului este justificată din punct de vedere al surprinderii impactului activităților proiectului asupra sectorului transportului la nivelul solicitantului de finanțare. 1  
Metodele de colectare și datele colectate despre traficul general, despre utilizatorii transportului public local, ai modurilor nemotorizate în anul de referință sunt adecvate obiectivului proiectului și sunt suficiente.  
Ipotezele utilizate pentru scenariul prognozat aferent anului următor finalizării fizice a intervenției din studiul de trafic sunt corelate cu tendințele generale/ evoluțiile/prognozele din PMUD și sunt realiste.  
Studiul de trafic își bazează ipotezele/prognozele de trafic ale scenariului prognozat aferent anului următor finalizării fizice a intervenției inclusiv pe măsurile/activitățile propuse a fi realizate prin proiect și, după caz, inclusiv pe cele ale proiectelor complementare.
- d. Datele colectate și prognozate despre transportul rutier din Studiul de trafic sunt preluate corect și justificat în cadrul instrumentului utilizat pentru calcularea reducerii emisiilor de GES din sectorul transporturilor (una din cele două metode propuse) SAU în modulul de calculare a emisii GES din modelul de transport multimodal (extrase din model). În Studiul de trafic sunt explicitate datele de intrare, datele de ieșire și parametrii de calcul utilizați. 1
- e. Datele colectate și prognozate din Studiul de trafic și din instrumentul pentru calcularea emisiilor de GES din sectorul transporturilor/Extrase din modelul de transport multimodal (după caz)/alte instrumente/metodologii sunt corelate cu datele utilizate și prezentate în Studiul de Fezabilitate/D.A.L.I./Studiul de oportunitate și secțiunile din cererea de finanțare, după caz. 1

\*Punctajul este cumulativ. Punctarea subcriteriului se face prin cumularea punctajului obținut la fiecare condiție.  
*Se pot acorda punctaje intermediare*

*După caz, se va verifica pe baza: Studiul de trafic, instrumente GES, documentația tehnico-economică, cererea de finanțare, Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane/ Hotărârea de dare în administrare a furnizării/prestării serviciului de transport de persoane/Alte documente*

### 3.3 Calitatea bugetului, concordanța buget/deviz (\*) (4 puncte)

- a. Cheltuielile au fost corect încadrate în categoria celor eligibile sau neeligibile, iar pragurile pentru anumite cheltuieli au fost respectate conform Ghidului solicitantului. TVA aferenta cheltuielilor eligibile a fost corect încadrată în categoria cheltuielilor eligibile/neeligibile. 1
- b. Bugetul este corelat cu devizul general, inclusiv cu devizul general centralizat și cu devizele pe obiecte, dacă este cazul, în ceea ce privește cheltuielile directe. Există corelare între buget și sursele de finanțare. 1  
Lista de echipamente, dotări, mijloace de transport în comun și/sau lucrări și/sau servicii cu încadrarea acestora pe secțiunea de cheltuieli eligibile /ne-eligibile, este corelată cu costurile cuprinse în cadrul categoriilor și sub-categoriilor bugetare.  
Toate elementele cuprinse în lista de lucrări/servicii/echipamente sunt clar identificate și detaliate.  
Achiziționarea lucrărilor/serviciilor/ echipamentelor/ dotărilor/ mijloacelor de transport





public prevăzute în proiect este justificată adecvat de solicitant ca fiind necesară pentru atingerea obiectivelor propuse ale proiectului.

c. Bugetul este complet și corelat cu activitățile prevăzute, cu resursele materiale implicate în realizarea proiectului și, dacă este cazul, cu raportul privind stadiul fizic al investiției. 1

d. Costurile sunt realiste (corect estimate), suficiente și necesare pentru implementarea proiectului. 1

Costurile pe unitatea de resurse utilizate sunt realiste din punctul de vedere al evaluatorului și justificate de către solicitant prin citarea unor surse independente și verificabile (statistici oficiale, standarde de cost etc.) sau prin rezultatele unei cercetări de piață efectuate de solicitant, respectiv minim trei oferte de preț.

Se vor utiliza și informațiile cuprinse în Tabel centralizator privind justificarea costurilor (a se vedea Ordinul nr. 6008/24 octombrie 2018).

\*Punctajul este cumulativ. *Se pot acorda punctaje intermediare*

*Se va verifica pe baza: Documentația tehnico-economică conform HG 907/2016, Bugetul proiectului, Cererea de finanțare*

### 3.4 Maturitatea proiectului (10 puncte)

a. Solicitantul are documentația tehnico-economică faza P.T., Autorizație de Construire emisă, și contractul de lucrări/proiectare și execuție de lucrări/furnizare (atribuite după 01.01.2021). 10

b. Solicitantul are documentația tehnico-economică faza S.F./D.A.L.I. și contractul de proiectare și execuție de lucrări este atribuit după 01.01.2021, fără a avea documentația tehnico-economică faza P.T. finalizată 8

c. Solicitantul are documentația tehnico-economică faza P.T. și Autorizație de Construire emisă. 6

d. Solicitantul are documentația tehnico-economică faza D.T.A.C. și Autorizație de Construire emisă. 4

e. Solicitantul are documentația tehnico-economică faza SF/DALI/Studiu de oportunitate. 0

*Modalitatea de punctare:*

*\*Se va selecta o opțiune.*

*Se va verifica în baza documentelor atașate. În situația în care se depun mai multe documentații tehnico-economice cu diferite grade de maturitate, se va puncta documentația cu cel mai ridicat grad de maturitate.*

*Notarea cu 0 a subcriteriilor:*



1.1 - Proiectul asigură creșterea numărului de utilizatori anuali ai transportului public de călători nou/modernizat, în aria de studiu a proiectului

1.3- Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră (GES)

1.4 - Populația deservită de investițiile realizate în cadrul proiectului,

*duce la respingerea proiectului.*

***Punctajul minim este de 50 de puncte.***

*În cazul în care proiectul va fi punctat cu mai puțin de 50 de puncte sau a fost bifat cu "NU" oricare dintre criteriile obligatorii menționate în Secțiunile I și II din grilele de analiză a conformității SF/DALI/PT aferente Anexelor specifice la Ghid, după caz, proiectul (cererea de finanțare) va fi respins.*

*Punctajul aferent unui criteriu reprezintă suma punctajelor obținute la fiecare subcriteriu aferent. Punctajul final reprezintă suma punctajelor obținute la toate cele 3 criterii.*