



Cofinanțat de
Uniunea Europeană



Centralizator răspunsuri AM PR BI la observațiile și propunerile primite în perioada de consultare publică pentru Ghidul Solicitantului Apelul PR BI P4/4.1/4.2/4.3/4.4/1/2025

Nr. înregistrare	Tip solicitant	Textul din ghid vizat de întrebare/ observație	Întrebare/ observație	Status răspuns:	Răspuns AM PR BI
14.10.2024	PJ	Ghidul Solicitantului 5.1.1. Cerințe privind eligibilitatea solicitanților și a partenerilor	Pentru proiectele ITS care prevăd achiziții de hardware și software, nu trebuie impusă această condiție. În fapt, există situația funcționării ADI /instituției în locație cu contract de chirie. Poate exista și funcționarea în cadrul unui spațiu pus la dispoziție de către un UAT. Și Primăria București a funcționat așa pe perioada consolidării clădirii proprii. Condiționalitățile privind proprietatea trebuie impuse când avem de a face cu infrastructuri și echipamente atașate infrastructurilor. De clarificat aceste aspecte și în GHID proiecte:	RESPINS	Referitor la solicitarea dumneavoastră, vă informăm faptul că în cadrul Ghidului Solicitantului, pentru proiectele care presupun achiziția de bunuri, solicitantul finanțării trebuie 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 sub-sistemelor CCTV, respectiv a camerelor de supraveghere a traficului, ce fac parte din sistemul de management al traficului sau a camerelor de supraveghere a parcarilor pentru biciclete, „park and ride” etc, după caz, pe o perioadă ce acoperă inclusiv perioada de durabilitate a contractului de finanțare.
14.10.2024	PJ	Ghidul Solicitantului 5.1.1. Cerințe privind eligibilitatea solicitanților și a partenerilor	Pentru solicitant UAT, este dreptul de proprietate privată. Pentru operator, poate fi similar. În cazul Punerii la dispoziție către Operator a unor vehicule ale din proprietatea publică a UAT, acest lucru se realizează prin Contractele de delegare. Contractul de delegare existent se poate finaliza în 2031. Ulterior, bunurile se întorc la UAT și vor face obiectul punerii la dispoziție în următorul contract de delegare. Dacă proprietatea este a Operatorului, tot contractul de delegare include utilizarea bunului.	ACCEPTAT PARȚIAL	Având în vedere informațiile menționate de dumneavoastră, dreptul de folosință este un concept vast, cu mai multe ramificații, care se referă la dreptul de a folosi un bun și de a-i culege fructele, putând fi constituit prin diverse acte juridice și având diferite particularități în funcție de contextul în care este exercitat. În concluzie, Dreptul de folosință sau contractul de delegare presupune același lucru.
14.10.2024	PJ	Ghidul Solicitantului 5.1.1. Cerințe privind eligibilitatea solicitanților și a partenerilor	Si TPBI? nu se finanteaza si ADI-uri de transport? Așa este menționat și în program și în cap 1.1 pct c. La 1 Inu se specifică pe ce prioritate sunt fiecare din entități eligibile. Pentru claritate, cred că trebuie menționate în denumirea capitolului și prioritatea la care se aplică.	ACCEPTAT	La elaborarea Ghidului Solicitantului, s-a ținut cont de faptul că ADI TPBI poate fi un viitor solicitant de finanțare. În cadrul Ghidului Solicitantului sunt deja menționați ca solicitanți eligibili Asociațiile de Dezvoltare Intercomunitare, astfel cum sunt acestea definite de OUG 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare.
14.10.2024	PJ	Ghidul Solicitantului 5.1.1. Cerințe privind eligibilitatea	De menționat cât este cofinanțarea în cazul ADI-T (2%)	ACCEPTAT	Referitor la neclaritatea dumneavoastră, dorim să vă informăm de faptul că în cadrul Ghidului Solicitantului este deja menționată cofinanțarea minimă de 2% unde solicitant poate fi asocieria județului Ilfov cu Municipiul București (ADI TPBI).



Cofinanțat de
Uniunea Europeană



Regio
BUCUREȘTI-ILFOV 2021-2027



		solicitanților și a partenerilor			
14.10.2024	PJ	Ghidul Solicitantului 5.2.2. Activități eligibile	Activități pentru dezvoltarea digitalizării sistemelor de transport public urban a. Crearea/modernizarea/extinderea sistemelor de management al traficului, inclusiv a sistemului de monitorizare video, precum și a altor sisteme de transport inteligente (ITS). A transportului public	ACCEPTAT	Criteriile pentru 4.4 au fost reformulate. Grila actualizată urmare discuțiilor din cadrul CM din 03.04.2025 și 15.07.2025 a fost supusă re aprobării în procedură scrisă
14.10.2024	PJ	Ghidul Solicitantului 5.2.2. Activități eligibile	Sisteme de informare în timp real a pasagerilor, amplasate în mijloacele de transport în comun și/sau în stațiile de transport public; De mutat la d).	ACCEPTAT PARȚIAL	Criteriile pentru 4.4 au fost reformulate. Grila actualizată urmare discuțiilor din cadrul CM din 03.04.2025 și 15.07.2025 a fost supusă re aprobării în procedură scrisă.
14.10.2024	PJ	Ghidul Solicitantului 5.2.2. Activități eligibile	4.4. punctul c) „flotei” și ... „traficului” Sisteme de management a transportului public. Acest sistem presupune module de planificare, dispecerizare și management resurse (nu doar flote), monitorizare serviciu, alte componente Transportului public. Nu este Centrul de managementul traficului	ACCEPTAT	Criteriile pentru 4.4 au fost reformulate. Grila actualizată urmare discuțiilor din cadrul CM din 03.04.2025 și 15.07.2025 a fost supusă re aprobării în procedură scrisă
14.10.2024	PJ	Ghidul Solicitantului 5.2.2. Activități eligibile	4.4. punctul e). Aceasta componenta trebuie inclusa la infrastructura, fiind parte din macaze. Nu am de ce sa finanțez macaze care nu sunt automatizate (electromacaze) care PU pot fi puse in functiune decât cu sistemul de automatizare aferent.	ACCEPTAT PARȚIAL	Criteriile pentru 4.4 au fost reformulate. Grila actualizată urmare discuțiilor din cadrul CM din 03.04.2025 și 15.07.2025 a fost supusă re aprobării în procedură scrisă
14.10.2024	PJ	Ghidul Solicitantului 5.2.2. Activități eligibile	Prezentul apel de proiecte încurajează abordarea integrată a soluționării problemelor transportului urban. În acest sens, pentru apelul dedicat transportului public curat a fost formulat un criteriu de evaluare 1.1a Proiectul integrează mai multe tipuri de activități ale unui sistem complet de transport (respectiv din categoriile 4.1.a, 4.1.b, 4.2.a sau 4.2.b prevăzute în secțiunea Activități eligibile), care încurajează integrarea proiectelor (punctajul maxim se obține de către un proiect care prevede achiziționarea de mijloace de transport public fără emisii de CO2 (tramvaie/autobuze electrice/troleibuze) și toate investițiile în infrastructură, necesare pentru obținerea creșterii la maxim a capacității mijloacelor de transport public urban curat. Dacă automatizarea elementelor de infrastructura de transport este Inclusa la ITS, cum se aloca bugetul? Automatizarea elementelor de infrastructura este asociata cu elemente incluse in macaz. Automatizarea infrastructurii nu proiect ITS in sine, tratarea separata putând aduce probleme in implementare.. Bugetul pe ITS ar trebui sa ramana pe acțiuni ITS individuale.	RESPINS	În ceea ce privește sugestia dumneavoastră, dorim să vă informăm de faptul că Cheltuiala privind Automatizare elemente de infrastructură de transport public curat (macaze, troleibuze sau tramvaie) poate fi încadrată în bugetul proiectului la cheltuieli conexe.

NE UNEȘTE VIITORUL



Cofinanțat de
Uniunea Europeană



Regio
BUCUREȘTI-ILFOV 2021-2027



14.10.2024	PJ	Ghidul Solicitantului 5.2.2. Activități eligibile	4.7. [Activități de schimburi de experiență, semnării, conferințe cu participare transnațională care au condus la dezvoltarea Ideii de proiect/proiectului (anterior depunerii cererii de finanțare sau pentru promovarea proiectului ca exemplu de bune practici (pe parcursul implementării); Cu cat timp inainte. De când consideram eligibila cheltuiala?	ACCEPTAT	Având în vedere Regulamentului (UE) 1060/2021 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, cu modificările și completările ulterioare, vă informăm de faptul că orice cheltuiala din cadrul proiectului propus trebuie realizată între perioada 01.01.2021 și 31.12.2029.
14.10.2024	PJ	Ghidul Solicitantului 5.2.4. Activități neeligibile	Nu sunt eligibile... b) b. Proiectele care implică doar activități de mentenanță/ întreținere pentru infrastructură și echipamente;) Cu cat inainte trebuie sa fi fost pârtiei pa rea ?deci activitati de mentenanta si intretinere sunt eligibile,? Nu apare acest aspect in nicio categorie de la pet 4.1-4.4. La pagina 2 apare ca eligibila "Nu se vor finanța activități de mentenanță/întreținere pentru infrastructură și echipamente sau care nu se regăsesc în PMUD BI 2016- 2030.". Deci cele care apar sunt eligibile? Pentru ITS este considerata cheltuiala eligibila? Spre exemplu exista mentenanta software.	RESPINS	Nu sunt eligibile cheltuielile privind mentenanța și întreținerea infrastructurii și echipamentelor respective. Conform Ghidului solicitantului, <i>neeligibilitatea unei activități nu conduce la neeligibilitatea Cererii de Finanțare, ci doar la neeligibilitatea cheltuielilor.</i>
14.10.2024	PJ	Ghidul Solicitantului 5.2.1. Cerințe generale privind eligibilitatea activităților	II.3,fișe de proiect" Sau parte a descrierii proiectului SAU sa se încadreze într-una din Masurile prevăzute în cadrul PMUD. În situația în care componentele proiectului sunt încadrate în PMUD În mai multe Proiecte sau masuri, se vor menționa toate acestea	ACCEPTAT	Pentru a clarifica acest aspect, la Cererea de finanțare se va anexa un extras din lista de proiecte prioritare a SIDU verificată de ADR BI, unde este menționat titlul proiectului care face obiectul Cererii de finanțare. De asemenea, la Cererea de finanțare se va anexa un extras din scenariul optim selectat din PMUD, în care se regăsește proiectul (activitățile/măsurile componente) în cauză.
14.10.2024	PJ	Ghidul Solicitantului 5.1.1. Cerințe privind eligibilitatea solicitanților și a partenerilor	Modul de verificare a criteriilor de eligibilitate: Solicitantul dispune de resursele și mecanismele financiare necesare pentru a acoperi costurile de funcționare și întreținere ale infrastructurii Ne referim doar a infrastructurii ITS?	ACCEPTAT	Beneficiarul trebuie să dispună de resursele și mecanismele financiare necesare pentru a acoperi costurile de funcționare și întreținere pe toată perioada de durabilitate atât pentru echipamentele/aplicațiile ITS cât și pentru infrastructura realizată.
14.10.2024	PJ	Anexa Ghid Anexa 10 - Grila ETF	De modificat cu sintagma " în regiunea Bucuresti-Ilfov". Motivarea vine din faptul ca toate proiectele trebuie sa se raporteze la aceeasi masura de evaluare a cresterii si anume la numarul de utilizatori existenti in intreaga regiune. Orice proiect imbunatateste indicatorul in intreaga retea, avand si tarifare integrata (un calator calatoreste oriunde in regiune). -Utilizatorii trebuie sa fie utilizatori de TP. -Propunem:	ACCEPTAT	Aria de studiu a fost definită la nivelul regiunii București-Ilfov, iar procentul aferent reducerii numărului de vehicule prin utilizarea transportului public a fost revizuită.

NE UNEȘTE VIITORUL



Cofinanțat de
Uniunea Europeană



Regio
BUCUREȘTI-ILFOV 2021-2027



			Proiectul determină o creștere a numărului anual de pasageri în transportul public în regiunea București-Ilfov cu mai mult de 2 milioane. Pasageri reprezintă număr de călătorii regăsit în documente. NU reprezintă NR UTILIZATORI. (după analizele rezultatelor din studiile de trafic realizate) . Propunem: Proiectul determină o reducere anuală a activității transportului privat în regiunea București Ilfov (exprimată în vehicul*km) prin utilizarea transportului public $\geq 0,3\%$.		
14.10.2024	PJ	Anexa Ghid Anexa 10 - Grila ETF	B. Criterii de evaluare (evaluare calitate și prioritizare/evaluare tehnică și financiară, conform OUG 23/2023 1.5. a) Trebuie menționate modul de exprimare. Valoarea este mare. Propunem 0,5. (valori: 0,48% la infrastructura 50km)	ACCEPTAT	Vă mulțumim pentru această clarificare, în revizuirea Grilei ETF s-a ținut cont de această propunere.
14.10.2024	PJ	Anexa Ghid Anexa 10 - Grila ETF	B. Criterii de evaluare (evaluare calitate și prioritizare/evaluare tehnică și financiară, conform OUG 23/2023 2.1 pct. a). Pentru TPBI propune criterii distinct, cu reducerea procentului la 5%	ACCEPTAT	În situația proiectelor aferente Acțiunii 4.4. cu caracter regional, respectiv acolo unde proiectele vizează infrastructuri localizate în județul Ilfov sau acolo unde bunurile achiziționate (dotări specifice ITS) sunt instalate pe mijloace de transport care deservește și localități din județul Ilfov (cel puțin 50% din liniile de transport public care deservește localitățile din județul Ilfov) și unde solicitant este asocierea județului Ilfov cu Municipiul București (ADI TP BI), cofinanțarea minimă este de 2%.
14.10.2024	PJ	Anexa Ghid Anexa 10 - Grila ETF	B. Criterii de evaluare (evaluare calitate și prioritizare/evaluare tehnică și financiară, conform OUG 23/2023 5.3. Bugetul proiectului. Propunem reducerea la minim 2 oferte de preț, cu condiția ca o astfel de modificare să nu fie împiedicată de legislația în vigoare. Motivația acestei propuneri provine din consultările publice pentru achiziția de troleibuze articulate, unde au participat doar 2 producători, având în vedere că piața pe acest segment este relativ restrânsă. Aceste constrângeri pot apărea și la alte achiziții.	ACCEPTAT PARȚIAL	În conformitate cu prevederile Deciziei AM PR BI nr. 55/18.07.2025, în situația în care procesul de solicitare oferte de preț este unul dificil, iar solicitantului nu poate transmite 3 oferte de preț în justificarea costurilor din documentațiile tehnico-economice, acesta va transmite acele oferte de preț solicitate/primite, trimiteri directe către surse (verificabile) de informații din care să rezulte justificările sau poate transmite <i>capturi de ecran</i> însoțite de o notă justificativă prin care argumentează modul de justificare a prețurilor utilizate în documentații.
14.10.2024	PJ	Anexa Ghid Anexa 10 - Grila ETF	Grila de evaluare tehnică și financiară aferentă Acțiunii 4.4 1.1. Pct a). Înțelegem ca interpretarea criteriului este ca softurile de planificare, dispecerizare, monitorizare sunt toate din componenta 4.c și punctajul ar fi asociat ptr 3 activități ITS. Va rog menționați dacă așa se interpretează. Adică activitățile trebuie să se regăsească în ORICARE din tipurile de activități. Propunem 3 activități în loc de 4.	ACCEPTAT PARȚIAL	Criteriile pentru 4.4 au fost reformulate. Grila actualizată urmare discuțiilor din cadrul CM din 03.04.2025 și 15.07.2025 a fost supusă re aprobării în procedură scrisă



Cofinanțat de
Uniunea Europeană



14.10.2024	PJ	Anexa Ghid Anexa 10 - Grila ETF	Grila de evaluare tehnică și financiară aferentă Acțiunii 4.4 1.2 Verificare. Studiu de Oportunitate Detaliile privind standardul/formatul datelor utilizate este cel ce da caracterul de date deschise și alinierea la directivele și legislația europeană în materie de date. Propunem diminuarea punctajului ptr pct b.	ACCEPTAT PARȚIAL	Criteriile pentru 4.4 au fost reformulate. Grila actualizată urmare discuțiilor din cadrul CM din 03.04.2025 și 15.07.2025 a fost supusă re aprobării în procedură scrisă
14.10.2024	PJ	Anexa Ghid Anexa 10 - Grila ETF	Grila de evaluare tehnică și financiară aferentă Acțiunii 4.4 1.4 Verificare. Criteriul nu este relevant pentru toate tipurile de proiecte de natura ITS, acestea având o natură foarte diversă. . Propunem eliminarea lui și adaugarea punctelor la criteriul privind datele deschise.	ACCEPTAT PARTIAL	Criteriile pentru 4.4 au fost reformulate. Grila actualizată urmare discuțiilor din cadrul CM din 03.04.2025 și 15.07.2025 a fost supusă re aprobării în procedură scrisă.
14.10.2024	PJ	Anexa Ghid Anexa 10 - Grila ETF	Eficiența utilizării fondurilor europene 2.1.A Contribuția proprie la cofinanțarea proiectului pentru IF Cum se aplica criteriul în cazul TPBI? Propune criteriu separat cu diminuarea contribuției la 5% (pct a).	ACCEPTAT Partial	În situația proiectelor aferente Acțiunii 4.4. cu caracter regional, respectiv acolo unde proiectele vizează infrastructuri localizate în județul Ilfov sau acolo unde bunurile achiziționate (dotări specifice ITS) sunt instalate pe mijloace de transport care deserveșc și localități din județul Ilfov (cel puțin 50% din liniile de transport public care deserveșc localitățile din județul Ilfov) și unde solicitant este asocierea județului Ilfov cu Municipiul București (ADI TPBI), cofinanțarea minimă este de 2%.
14.10.2024	PJ	Anexa Ghid Anexa 10 - Grila ETF	3. COntribuția proiectului la teme orizontale prin promovarea unor măsuri suplimentare față de cele obligatorii Verificare Asa cum este prevazut în metodologie, pentru proiectele ITS nu se aplica DNSH (toate din categoria 4.4). Deci ce se verifica? Propun sa se verifice conform docuemntatii SO/SF/etc.. Anexa 4C - "Acțiunile ce vizează infrastructura de mobilitate urbană sustenabilă, aferente OS2.8 - Acțiunile 4.1, 4.3 Suntem la 4.4	ACCEPTAT	Verificarea activităților DNSH se va realiza prin documentația SF/DALI/PT.
14.10.2024	PJ	Anexa Ghid Anexa 10 - Grila ETF	4. Maturitatea proiectului pct. b) Se introduce punctul c. Solicitantul prezintă documente de aprobare a proiectului. 3 puncte 8 puncte	ACCEPTAT	Punctajele acordate maturității proiectului au fost revizuite astfel. 4.1 - În cazul proiectelor de investiții ce prevăd lucrări de construcții a. Solicitantul prezintă Autorizația de construire - 1p b. Solicitantul prezintă Autorizația de construire și documentația tehnico-economică faza PT - 3p c. Solicitantul prezintă Autorizația de construire și documentația tehnico-economică PTE și prezintă Contract de Proiectare și Execuție SAU dovada că a atribuit cu clauză suspensivă un contract execuție lucrări - 5p d. Solicitantul prezintă Ordin de începere a lucrărilor - 7p e. Solicitantul prezintă Stadiu de execuție a lucrărilor ≥5%. - 10p Punctarea subcriteriului 4.1.se realizeaza prin selectarea unei optiuni. Punctarea cu 0 nu conduce la respingerea proiectului.



Cofinanțat de
Uniunea Europeană



Regio
BUCUREȘTI-ILFOV 2021-2027



14.10.2024	PJ	Anexa Ghid Anexa 10 - Grila ETF	5. Calitatea proiectului și capacitatea de implementare a solicitantului 5,3 Bugetul proiectului Propunem reducerea la minim 2 oferte de preț, cu condiția ca o astfel de modificare să nu fie împiedicată de legislația în vigoare.	ACCEPTAT PARTIAL	În conformitate cu prevederile Deciziei AM PR BI nr. 55/18.07.2025, în situația în care procesul de solicitare oferte de preț este unul dificil, iar solicitantului nu poate transmite 3 oferte de preț în justificarea costurilor din documentațiile tehnico-economice, acesta va transmite acele oferte de preț solicitate/primate, trimiteri directe către surse (verificabile) de informații din care să rezulte justificările sau poate transmite <i>capturi de ecran</i> însoțite de o notă justificativă prin care argumentează modul de justificare a preturilor utilizate în documentații.
11.12.2024	APL	Eligibilitate primăriei, altele decât cele urbane P4.4.3/1/2024 - Apel dedicat infrastructurii transportului nemotorizat	Noi, Comuna Jilava, nu ne regăsim în posibilitatea de a aplica pentru prezenta linie de finanțare, conform Ghidului Solicitantului, capitolul 5.1.1, fie ca solicitant, fie ca membru de parteneriat. Susținem că este oportună includerea comunelor ca solicitanți eligibili și/sau ca parteneri eligibili, așa cum este și comuna Jilava, dat fiind faptul că aceasta se află în zona peri urbană a unui Municipiu și a unui Oraș de importanță strategică a județului Ilfov, respectiv București și Măgurele, iar proiectul pe care îl propunem se află, atât în Strategia de Dezvoltare a Județului Ilfov, în Strategia de Dezvoltare Locală a comunei Jilava, cât și în Planul de Mobilitate Urbana Durabila 2016-2030 Regiunea Bucuresti- Ilfov - NEM57 - Crearea unei rețele de agrement pentru biciclete - Amenajare piste de biciclete adiacente Pădurii si Râului Sabar din Comuna Jilava. Așadar, prin prezenta, vă rugăm să luați în considerare adăugarea ca solicitant eligibil și/sau membru de partener eligibil, a comunelor din zona peri urbană a municipiilor și orașelor, ce au un potențial de dezvoltare augmentat, iar proiectele propuse pot conecta zona urbană de cea rurală, fiind un real sprijin pentru comunitatea UAT-ului, încurajându-i să utilizeze sursele de transport alternative nemotorizate, atât pentru agrement, cât și pentru a călători în diferite puncte de interes urbane.	ACCEPTAT PARȚIAL	Având în vedere Notificarea dumneavoastră înregistrată la AM PRBI, precizăm că s-a făcut o analiză la nivel de AM, ținând cont și de solicitările prezentate, pentru Apelul de proiecte 4.3 - Apel dedicat infrastructurii transportului nemotorizat, solicitanți eligibili pot fi: e. Parteneriatele dintre unitățile administrativ-teritoriale din mediul urban din regiunea București-Ilfov, inclusiv Municipiul București cu UAT comune din zona funcțională a acestora și care îndeplinesc condiția cu privire la vecinătatea teritorială față de aceste unități administrativ teritoriale eligibile și/sau cu Subdiviziuni administrativ-teritoriale - sectoarele municipiului București. De asemenea, menționăm faptul că proiectul depus trebuie să se încadreze în Obiectivul specific RSO 2.8 – Promovarea mobilității urbane multimodale sustenabile, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon, așa cum este specificat în PR BI 2021-2027 și în acest sens parteneriatul nu trebuie să fie doar formal, ci trebuie să vizeze un proiect care are impact și asupra unui UAT urban sau sector al MB.
12.12.2024	APL	Necesitatea Studiului Jaspers	Vă rugăm să ne clarificați dacă la depunerea de proiecte prin prioritatea P4/4.1/4.2/1/2024 este necesară prezentarea Studiului JASPERS privind analiza nevoii de mijloace de transport, reducerea emisiilor de echivalent CO2 și creșterea numărului de pasageri, așa cum reiese din ANEXA 4 – GRILA DE VERIFICARE PRIVIND CONFORMITATEA DOCUMENTELOR DEPUSE ȘI A MODULUI DE ÎNDEPLINIRE A CARACTERULUI FINANȚABIL AL SOLICITANTULUI ȘI PROIECTULUI.	ACCEPTAT	Studiul JASPERS, respectiv instrumentul pentru calculul reducerii emisiilor de CO2 a fost inclus în GS/anexe doar ca o alternativă la situațiile când solicitanții de finanțare nu au acces la un Model de Transport care să le permită efectuarea calculelor necesare și justificarea valorilor indicatorilor și altor elemente obiect al evaluării. În urma consultărilor cu actorii implicați, Ghidul Solicitantului a inclus, pentru o acuratețe mai mare a datelor, folosirea indicatorilor și metodelor de calcul aplicabile în metoda Jaspers (supus discuțiilor cu TBPI). Ulterior consultării publice, instrumentul Jaspers a fost inclus ca Anexă la Ghidul Solicitantului, ca o opțiune nu OBLIGAȚIE. De asemenea, în conformitate cu prevederile Deciziei nr.55/18.07.2025, Studiul Jaspers menționat în Ghid si anexe este numit astfel in mod generic, respectiv se poate depune orice alt document de tip studiu, întocmit de un specialist, care analizează nevoia de mijloace de transport, reducerea emisiilor de echivalent CO2 și creșterea numărului de pasageri, respectiv în care sunt analizate toate traseele incluse în proiect sau care sunt afectate de proiect.

NE UNEȘTE VIITORUL



Cofinanțat de
Uniunea Europeană



					Studiul nu este obligatoriu să fie întocmit de Jaspers (sursă externă de expertiză independentă care oferă consultanță și sprijin în vederea elaborării unor documente de calitate).
13.01.2025	PJ	Aspecte generale și DNSH	<p>Aspecte generale</p> <p>1. Ghidul este destul de stufos (are 110 pagini fara anexe)</p> <p>a. Sunt unele informatii care se repeta: De exemplu informatiile din cap 5.1.1 Cerințe privind eligibilitatea solicitanților și a partenerilor se repeta identic in capitolele 5.1.2 Categorii de solicitanți eligibili și 5.1.3 Categorii de parteneri eligibili. Cap 5.1.2 si 5.1.3 pot fi eliminate</p> <p>2. Se pune un accent excesiv pe descrierea in Ghid a:</p> <p>3.16 Principii orizontale 34</p> <p>3.17 Aspecte de mediu (inclusiv aplicarea Directivei 2011/92/UE a Parlamentului European și a Consiliului). Aplicarea principiului DNSH. Imunizarea la schimbările climatice 36</p> <p>3.18 Caracterul durabil al proiectului 40</p> <p>3.19 Acțiuni menite să garanteze egalitatea de șanse, de gen, incluziunea și nediscriminarea 40</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aceste aspecte sunt cuprinse detaliat in Regulamente, Legi, Metodologii, care sunt enumerate in Ghid ca obligatorii • Cerintele legate de DNSH si imunizarea la schimbarile climatice, care sunt reglementari relativ recente la nivel european, sunt solicitate excesiv in Ghid -Argument: in Metodologia privind abordarea aspectelor de dezvoltare durabilă, respectarea principiului de „a nu prejudicia în mod semnificativ” (DNSH) și de asigurare a „Imunizării la schimbării climatice” pentru implementarea Programului Regional București-Ilfov 2021-2027 se prezinta (pag 8) „3.3 Aplicarea principiului DNSH în etapa de evaluare a proiectelor - În faza de implementare a programelor, Regulamentul (UE) 2021/1060 (RDC) nu prevede evaluarea conformității cu principiul DNSH a fiecărei operațiuni /proiect, intervențiile fiind deja evaluate în raport cu principiul DNSH în documentul de evaluare DNSH anexat programului”, dar in continuare in Metodologie (pag 13) <p>Acțiunea 4.1 Infrastructurii utilizate pentru prestarea serviciului de transport public urban curat</p> <p>și</p> <p>Acțiunea 4.3 Infrastructură pentru transport nemotorizat</p> <p>Necesită prezentate măsuri pentru îndeplinirea DNSH</p> <p>De ce trebuie sa excedem cerintele Regulamentului?</p> 	ACCEPTAT	<p>Vă mulțumim pentru feedback-ul oferit. Mai jos găsiți răspunsurile noastre analizând aspectele menționate de dumneavoastră:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. GS este întocmit conform structurii cadru stabilite prin OUG 23/2023 2. Aspectele menționate decurg în mod direct din prevederile programului PR aprobat prin Decizie de CE. Indicatorul RCO60 este prevăzut ca indicator de realizare pentru Obiectivul Specific RSO2.8. Principiile orizontale sunt în conformitate cu reglementările europene și naționale printre care și art 9 al Regulamentului European 2021/1060 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 iunie 2021. Mai multe informații despre Principiile Orizontale aplicate PRBI 2021-2027 se regăsesc https://www.adrbi.ro/programe-regionale/por-bi-2021-2027/metodologie-principii-orizontale/ Aspectele de mediu și DNSH <p>Metodologia menționată a fost elaborată de ADRBI în sprijinul beneficiarilor tocmai în ideea că proiectanții să poată utiliza metodologia pentru a verifica faptul că documentația întocmită respectă principiile DNSH, fără a mai utiliza un consultant specializat. Mențiunea că modul de aplicare a principiilor DNSH în evaluarea proiectelor conduce la complicarea procesului a fost notată ca problemă sesizată în etapa de consultare.</p> <p>Referitor la mențiunea la pag 21: Programul Regional 2021-2027 are resurse limitate, în mod evident mai mici decât necesarul de finanțare pentru rezolvarea tuturor problemelor unei regiuni cum este București-Ilfov. Din acest motiv încă de la elaborarea programului au fost stabilite anumite priorități în funcție de care este stabilită importanța unei categorii de proiecte pentru program. În cazul Mobilității urbane curate, prioritatea este să reducem traficul auto prin utilizarea transportului public și utilizarea bicicletelor, nu să modernizăm integral sistemul de transport public.</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Indicatorul suplimentar Centre de Date privind transportul public poate fi eliminat. 4. Studiul de Trafic se poate baza și pe modelul de transport PMUD BI, dar în situația în care PMUD/ Planul de acțiune al PMUD este actualizat, proiectul trebuie să se regăsească în continuare în varianta actualizată (până la sfârșitul perioadei de durabilitate). În situația în care proiectul nu se regăsește în PMUD/ Planul de acțiune al PMUD, la data depunerii Cererii de Finanțare, însă beneficiarul poate demonstra că proiectul se regăsește într-o variantă în lucru a PMUD în scopul actualizării, proiectul poate fi evaluat în baza declarației beneficiarului, dar va fi contractat doar după aprobarea PMUD actualizat sau cu clauză suspensivă. 5. Referitor la Indicatori suplimentari proiect, aceștia se vor completa funcție de tipul apelului și proiectului depus și sunt necesari pentru a oferi finanțatorului o imagine asupra evoluției proiectelor, respectiv programului. 6. Indicatorii de realizare și de rezultat depind de tipul apelului, respectiv 4.1+4.2, 4.3 și 4.4 7. Forma finală a GS va corecta eroarea materială. (pag 96 GS). 8. Forma finală a GS va prelua Directiva ITS actualizată. 9. Referitor la Studiul de trafic menționăm că vom include în Ghidul final referințe la faptul că trebuie să includă o testare a ipotezelor cu/fără proiect în modelul de transport aferent variantei actualizate de PMUD, iar în situația în care acesta nu va fi disponibil, solicitanții trebuie să furnizeze o explicație detaliată a modului în care s-a calculat impactul estimat al proiectului.



Cofinanțat de
Uniunea Europeană



Regio
BUCUREȘTI-ILFOV 2021-2027



			<p>Astfel aceste aspecte depășesc in descrierea Cereri prezentare solutiei tehnice Solicitantul este obligat sa apeleze la rețele de consultanta pentru scrierea îndeplinirii aspectelor de mediu, DNSH, schimbări climatice, egalitate de șanse, care tind sa atingă monopolul Big Pharma</p> <p>Aspecte punctuale, pe text</p> <p>- pag 21 Nu ar trebui limitat doar la cele care „contribuie la creșterea numărului anual de utilizatori (călători) ai serviciilor oferite de proiect și la scăderea emisiilor de gaze cu efect de seră”. În primul rând, nu este clar dacă trebuie să aibă ambele elemente de impact; De exemplu, cum contribuie o substație electrică pentru tramvai la creșterea utilizatorilor și/sau la scăderea emisiilor?</p> <p>- pag 24: indicatorul RCO60 este irelevant și descurajează implementarea de sisteme integrate, pe toată aria teritorială BI</p> <p>- pag 25 se va trece in locul directivei ITS 2010/40/UE directiva ITS actualizata in noiembrie 2023 - 2023/2661/UE</p> <p>- pag28 – pg29: indicatorii „Stații de încărcare pentru vehicule electrice dedicate mijloacelor de transport public”, „Stații de transport public dotate cu facilități pentru biciclete”, „Stații de transport public care beneficiază de măsuri de siguranță rutieră”, „Sisteme de management al traficului destinate transportului public create/modernizate/extinse”, „Elemente de infrastructură automatizate” și „Centre de date privind transportul public” nu sunt foarte utili și relevanți. Nr de stații de încărcare trebuie dimensionat în funcție de flotă și utilizarea acesteia, nu rezultă automat că mai multe înseamnă mai bine. Nu toate stațiile au nevoie de facilități pentru biciclete sau măsuri de siguranță rutieră. Mai multe sisteme de management sau mai multe baze de date nu sunt neapărat necesare, ci mai degrabă trebuie făcută o integrare la nivelul regiunii. Ce înseamnă „elemente de infrastructură” și ce presupune automatizarea lor? (parțial pare a fi o definiție la pagina 63: macaze de troleibuz și tramvai)</p> <p>- pag 29 Nu credem ca indicatorul 14. Centre de date privind transportul public este util. Este contraproductiv. Nu trebuie sa avem un centru nou de date privind transportul public in fiecare comuna, oras, sector. Sistemul de informare al transportului public, inclusiv baza de date suport trebuie sa fie integrala la nivelul ADI TPBI, sau pe Bucuresti si Judetul Ilfov</p> <p>- Pag 34 La Cap 3.16 Principii orizontale - Daca</p>		
--	--	--	--	--	--



Cofinanțat de
Uniunea Europeană



Regio
BUCUREȘTI-ILFOV 2021-2027



			<p>este regulament European si lege care reglementeaza egalitatea de șanse, de gen, nediscriminarea și accesibilitatea pentru perdoanele cu dizabilități, care au caracter obligatoriu in orice proiect de ce solicitati masuri suplimentare?</p> <p>- pag 79: studiul de trafic ar trebui să fie bazata (și) pe modelul actual de transport al ADI TPBI</p> <p>- pag 96 „Grila privind verificarea îndeplinirii criteriilor și procedurilor nediscriminatorii și transparente” este trecuta de doua ori</p>		
13.01.2025	APL	Ghidul Solicitantului 5.2.2. Activități eligibile	<p>Ca urmare a publicării de către ADRBI a Ghidului solicitantului pentru apelul de proiecte PR BI P4/4.3/1/2024 – Apel dedicat infrastructurii transportului nemotorizat din cadrul Priorității 4 O regiune cu mobilitate ridicată a Programului Regional București-Ilfov 2021-2027, în urma analizei instituției noastre cu privire la investițiile ce pot face obiectul depunerii unor proiecte în cadrul apelului mai sus menționat și a analizării documentațiilor existente la nivelul Sectorului 6 al Municipiului București, aferente acestor proiecte de investiții, dorim să vă supunem atenției următoarea situație:</p> <p>Conform Ghidului solicitantului, în cazul proiectelor depuse în parteneriat, parteneriatele eligibile acceptate pot fi exclusiv „d) Parteneriate între unitățile/subunitățile administrativ-teritoriale menționate la literale a) și b) și/sau instituții publice, astfel cum sunt acestea definite de OUG 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare, care au în administrare infrastructura de transport public de călători.”.</p> <p>În cazul unora dintre investițiile pe care le avem în vedere pentru depunerea de proiecte în cadrul acestui apel, terenurile vizate de aceste investiții se află parțial în administrarea Sectorului 6 al Municipiului București, altele fiind în administrarea unor structuri subordonate Sectorului 6, spre exemplu Administrația Comercială Sector 6.</p> <p>Având în vedere atât obiectivele apelului de proiecte, cât și situația descrisă referitoare la dreptul de administrare a terenurilor respective, considerăm oportună includerea parteneriatelor între unitățile/ sub-unitățile administrativ-teritoriale și instituții ale administrației publice locale subordonate acestora în lista de solicitanți eligibili. Totodată se impune analizarea și, după caz, corelarea Ghidului solicitantului și Anexei 10 Grila ETF piste bicicliști având în vedere următoarele:</p> <p>-</p> <p>“Tipuri de activități eligibile aferente apelurilor de proiecte din prezentul ghid sunt: (...)</p>	ACCEPTAT PARȚIAL	<p>Având în vedere neclaritățile întâmpinate, mai jos puteți găsi informațiile relevante solicitate:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. GS prevede ca activitate eligibilă construirea de la zero a unei infrastructuri dedicate transportului nemotorizat, fără componenta de trafic rutier, dar cu respectarea condițiilor de contactare intermodală. 2. Conform GS, Solicitantul finanțării trebuie să demonstreze existența dreptului real invocat asupra bunului/imobilului pe care se propune a se realiza investiția în cadrul cererii de finanțare, conform legislației în vigoare. 3. În urma propunerii dvs, formularea din GS va fi modificată după cum urmează: „Parteneriate între unitățile/subunitățile administrativ-teritoriale menționate la literale a) și b) și/sau instituții publice, astfel cum sunt acestea definite de OUG 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare, care au în administrare infrastructuri de tipul celor vizate de acest ghid” 4. Răspunsul final se va formula după definitivarea grilelor ETF.



Cofinanțat de
Uniunea Europeană



Regio
BUCUREȘTI-ILFOV 2021-2027



			<p>construirea/extinderea/modernizarea/infrastructurii destinate utilizării bicicletelor (piste/trasee/drumuri pentru biciclete și cicliști); (...) Categoriile de activități eligibile sunt descrise în secțiunea 5.2.2.” (pagina 53 din Ghid);</p> <p>- “Activitățile/investițiile din categoria 4.3, destinate infrastructurii transportului nemotorizat sunt : (...) modernizarea/extinderea de poduri/pasaje/pasarele pentru biciclete fără componenta de trafic rutier, dar doar ca parte a traseului pentru biciclete (nu ca investiție separată)” (5.2.2 Activități eligibile – pagina 62 din Ghid);</p> <p>- Criteriul 1.2.1 - Proiectul vizează crearea unui traseu nou de biciclete SAU 1.2.2 Proiectul vizează modernizarea/extinderea unui traseu de biciclete din documentul denumit ANEXA 10_PRIORITATEA 4_4.3_GRILA ETF_PISTE BICICLISTI_25.11.2024. Având în vedere informațiile prezentate în documentele supuse consultării publice, vă solicităm respectuos să confirmați eligibilitatea finanțării pentru construirea de la zero a unei infrastructuri dedicate utilizării bicicletelor, cu precădere a pistelor pentru biciclete. Astfel, luând în considerare cele anterior menționate, vă rugăm să aveți amabilitatea transmiterii unui răspuns cu celeritate.</p>		
22.01.2025	APL	Ghidul Solicitantului 5.2.2. Activități eligibile	<p>Având în vedere ghidul solicitantului care s-a aflat în consultare și anume „apelul dedicat mobilității urbane sustenabile, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon, din cadrul Priorității 4 - O regiune cu mobilitate ridicată” al Programului Regional București-Ilfov 2021-2027, vă rugăm să ne comunicați următoarele:</p> <p>- Poate fi eligibilă construcția unui pasaj pietonal într-o zonă intens circulată? Conform ghidului solicitantului, acesta ar putea primi finanțare în cadrul acțiunii 4.3, acesta aflându-se printre activitățile eligibile. Pe de altă parte, pentru acest tip de acțiune, trebuie raportați indicatorii RCO58 - Piste ciclabile care beneficiază de sprijin se numără și crearea de trasee pietonale și RCR64 Număr anual de utilizatori ai pistelor ciclabile, iar prin Grila de evaluare ETF pasajul trebuie să conecteze două sau mai mult de două UAT-uri sau Subunități Administrative Teritoriale. Astfel, având în vedere că pasajul ar fi construit în sectorul 3 al Municipiului București, pietonal,</p>	ACCEPTAT	<p>GS prevede ca activitate eligibilă construirea unui traseu pietonal doar în prezența unui traseu pentru bicicliști. Activitățile/investițiile din categoria 4.3, destinate infrastructurii transportului nemotorizat sunt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • traseele pietonale complementare/paralele • modernizarea/extinderea de poduri/pasaje/pasarele pentru biciclete fără componenta de trafic rutier, dar doar ca parte a traseului pentru biciclete (nu ca investiție separată), • dotări specifice pentru siguranța bicicliștilor/pietonilor (nu ca investiție separată). • Construirea de parcări pentru biciclete.



Cofinanțat de
Uniunea Europeană



Regio
BUCUREȘTI-ILFOV 2021-2027



			neavând prevăzute piste pentru bicicliști, ar putea fi eligibil pentru a beneficia de finanțare?		
13.02.2025	PJ	Ghidul Solicitantului 5.2.2. Activități eligibile	<p>Stimați reprezentanți ADRBI, Asociația pentru Combustibili Sustenabili (ACS) își exprimă preocuparea față de caracterul restrictiv al cadrului actual de achiziții publice în domeniul mobilității sustenabile și propune extinderea criteriilor de achiziție prevăzute în Ghidul pentru achiziții transport public curat. Această extindere ar permite accesul autorităților publice la soluții inovatoare de mobilitate bazate pe modelul de plată „Pay-as-You-Go” (PAYG), cu tarifare în funcție de kilometri parcursi, sporind astfel eficiența utilizării resurselor financiare și operaționale.</p> <p>Justificarea propunerii În forma sa actuală, cadrul național de achiziții publice nu permite contractarea de servicii de mobilitate sustenabilă pe model PAYG, ceea ce limitează accesul primăriilor și al altor entități publice la soluții flexibile și scalabile, mai adecvate necesităților dinamice ale transportului urban.</p> <p>Prin adoptarea modelului PAYG, autoritățile pot elimina investițiile inițiale ridicate asociate achiziției de vehicule și infrastructură și pot opta pentru o abordare bazată pe utilizarea efectivă. Acest model contribuie la reducerea ineficiențelor structurale ale transportului public, generate de sezonabilitate și variațiile demografice, aspecte evidențiate de fluctuațiile de cerere observate în perioadele de vacanță, evenimente speciale sau schimbările sezoniere. Studiile privind mobilitatea urbană arată că aceste variații pot duce la supraîncărcarea sau subutilizarea flotelor, generând costuri operaționale nejustificate și scăderea eficienței serviciilor de transport., permițând o ajustare dinamică a flotelor în funcție de cerere, optimizând astfel costurile și utilizarea resurselor.</p> <p>Soluția propusă: integrarea modelului PAYG în Ghidul ADRBI</p> <p>Se propune modificarea criteriilor de eligibilitate astfel încât Ghidul să includă și posibilitatea contractării serviciilor integrate de mobilitate, având în vedere precedentele existente în alte state membre ale UE care au implementat soluții similare pentru optimizarea transportului public urban., cu</p>	RESPINS	Vă înțelegem preocuparea față de caracterul restrictiv al cadrului actual de achiziții publice în domeniul mobilității sustenabile și propunerea de extindere a criteriilor de achiziție prevăzute în Ghidul Solicitantului pentru achizițiile de transport public curat, dar această solicitare nu face obiectul prezentului Ghid.



Cofinanțat de
Uniunea Europeană



Regio
BUCUREȘTI-ILFOV 2021-2027



		<p>accent pe următoarele aspecte:</p> <p>1. Achiziția de servicii pentru flote sustenabile – Autoritățile locale ar trebui să poată opta pentru contractarea directă a serviciilor de transport cu tarife PAYG, în loc de achiziția tradițională de vehicule electrice sau pe hidrogen.</p> <p>2. Externalizarea operării și mentenanței flotelor – Modelul PAYG permite ca mentenanța, reparațiile și operarea (MRO) să fie gestionate de furnizor, reducând astfel povara administrativă și costurile pe termen lung pentru autoritățile contractante.</p> <p>3. Implementarea infrastructurii de realimentare prin servicii externalizate – Contractele PAYG ar trebui să includă și posibilitatea externalizării infrastructurii de încărcare și realimentare cu energie electrică sau hidrogen, evitând astfel constrângerile bugetare aferente investițiilor inițiale în stații de realimentare.</p> <p>Exemplu de implementare – SympH₂ony, un model operațional validat</p> <p>Un exemplu de model PAYG funcțional este SympH₂ony, un parteneriat strategic între Messer și Toyota Tsusho Europe, care furnizează o soluție completă pentru mobilitate pe hidrogen. Acest model integrează următoarele elemente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Producția și distribuția de hidrogen verde, fără necesitatea investițiilor inițiale din partea autorităților. • Vehicule pe hidrogen incluse în serviciu, evitând costurile directe de achiziție. • Plată exclusiv pentru utilizarea efectivă, reducând astfel costurile fixe și optimizând gestionarea resurselor. <p>Beneficiile extinderii criteriilor de achiziție în Ghidul ADRBI</p> <ul style="list-style-type: none"> • Optimizarea utilizării fondurilor publice – Autoritățile locale ar beneficia de o reducere a barierelor financiare, întrucât plata se face în funcție de utilizare, nu prin investiții inițiale semnificative. • Flexibilitate și adaptabilitate crescută – Flotele pot fi redimensionate și ajustate în funcție de necesitățile curente, evitând problemele legate de subutilizarea vehiculelor în anumite perioade. • Îmbunătățirea eficienței operaționale – Externalizarea MRO către furnizori specializați asigură servicii de calitate superioară și eficiență logistică. • Accelerarea tranziției către emisii zero – Integrarea PAYG elimină barierele administrative și financiare care întârzie adoptarea soluțiilor sustenabile, contribuind la obiectivele 		
--	--	---	--	--



Cofinanțat de
Uniunea Europeană



			<p>de decarbonizare a transportului public.</p> <p>Concluzie</p> <p>Pentru a facilita accesul autorităților locale la soluții de mobilitate urbană eficiente și sustenabile, este esențial să se stabilească indicatori de performanță comparabili între modelul PAYG și achiziția tradițională. Acești indicatori ar putea include costul total de proprietate (TCO), rata de utilizare a flotelor, impactul asupra emisiilor de CO₂ și eficiența alocării resurselor în funcție de cererea reală.,</p> <p>solicităm adaptarea criteriilor de eligibilitate din Ghidul pentru achiziții transport public curat, astfel încât să fie permisă contractarea serviciilor PAYG atât pentru material rulant, cât și pentru infrastructura de realimentare și operare.</p>		
20.02.2025	APL	Aplicare criterii de achiziții verzi	<p>Vă adresez această solicitare în vederea clarificării unor aspecte referitoare la implementarea proiectelor de mobilitate urbană din cadrul Programului Regional București-Ilfov 2021-2027, în special privind aplicarea criteriilor de achiziții verzi, Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) și procedurile asociate proiectelor de transport public.</p> <p>1. Achiziții verzi</p> <p>În contextul realizării unei autobaze și a pistelor de biciclete, criteriile pentru achizițiile verzi par a fi neclare și insuficient definite în legislația actuală, aplicându-se doar anumitor tipuri de produse. Se poate elimina acest criteriu stipulat în cadrul grilelor ETF sau înlocui cu unul prevăzut într-un act normativ de tip lege, pentru a asigura o aplicare clară și uniformă? Spre exemplu, autobuzele electrice reprezintă ele însele achiziții verzi. Dar pentru autobaza care se construiește, nu există enumerate produse/servicii verzi în legislație, la fel pentru construcția/reabilitarea de clădiri, platforme etc., în general.</p> <p>2. Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD)</p> <p>Conform informațiilor disponibile pe site-ul TPBI, PMUD nu este aprobat și nu include proiectele Chitilei, în ciuda numeroaselor solicitări transmise de aceasta, inclusiv în cadrul dezbaterii publice din anul 2024. Care este stadiul actual al actualizării acestuia și cum se poate asigura integrarea proiectelor relevante? Declarația pe propria răspundere că proiectele vor fi incluse în versiunea aprobată a PMUD este suficientă oare, în condițiile în care Chitila a efectuat demersuri</p>	ACCEPTAT	<p>Ca urmare a solicitării dumneavoastră privind clarificarea aspectelor referitoare la implementarea proiectelor de mobilitate urbană, dorim să vă informăm de următoarele aspecte:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Criteriul 3d „Achiziții verzi” din Grila ETF pentru 4.1&4.2 a fost eliminat, iar punctajul a fost redistribuit 3.b. 2. Actualizarea și aprobarea PMUD nu intră în atribuțiile AM PRBI. 3. În cazul proiectelor implementate în parteneriat, se va anexa în mod obligatoriu acordul privind implementarea proiectului în parteneriat, încheiat între parteneri. Acordul de parteneriat este încheiat în conformitate cu prevederile OUG 133/2021 privind gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2021-2027 alocate României din Fondul European de Dezvoltare Regională, Fondul de Coeziune, Fondul Social European Plus, Fondul pentru o Tranziție Justă și ținând cont de prevederile HG nr. 829/2022 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a OUG 133/2021. Acordul privind implementarea în parteneriat a proiectului va conține cel puțin informațiile din modelul Anexa 11 - Acord de parteneriat. Nu există restricții cu privire la numărul partenerilor. Liderul parteneriatului se va indica clar în toate documentele aferente proiectului.4. În cadrul GS, capitolul 5 CONDIȚII DE ELIGIBILITATE, Secțiunea 5.1.1 Cerințe privind eligibilitatea solicitanților și a partenerilor, punctul 3: “Solicitantul finanțării trebuie să demonstreze existența dreptului real invocat asupra bunului/imobilului pe care se propune a se realiza investiția în cadrul cererii de finanțare, conform legislației în vigoare. <p>Prin imobil obiect al proiectului se înțelege terenul și/sau clădirea, dacă este cazul, supus intervenției. Prin bun obiect al proiectului se înțelege mijlocul de transport public și/sau sistemul ITS supus intervenției.</p> <p>Se acceptă înscrierile provizorii în cartea funciară, cu condiția clarificării în etapa de contractare a motivelor de înscriere provizorie și a existenței unui angajament (preluat și în contractual de finanțare sub forma unei clauze suspensive) ca până la finalizarea proiectului și/sau perioadei de durabilitate sau încheierii programului (prima care survine dintre acestea), infrastructura să fie intabulată definitiv. În cazul dreptului de administrare, se face referire la dreptul de administrare ca drept real, aferent proprietății publice, prevăzut de art. 866 din Legea 287/2009 privind Codul Civil, republicată, cu modificările și completările ulterioare. În extrasul de carte funciară trebuie înscris dreptul de administrare cel târziu la momentul semnării contractului de finanțare.</p> <p>Este obligatorie menținerea dreptului real asupra imobilului pe toată perioada de durabilitate a</p>



Cofinanțat de
Uniunea Europeană



Regio
BUCUREȘTI-ILFOV 2021-2027



			<p>nenumerate pentru a introduce proiectele măcar în versiunile draft ale PMUD de până acum?</p> <p>3. Parteneriate cu localitățile din ADITPBI Pentru proiectele care presupun trasee de autobuz prin localități membre ale ADITPBI, se solicită încheierea unor parteneriate suplimentare, ceea ce complică și întârzie procesul. În condițiile în care s-ar achiziționa autobuze electrice care vor funcționa pe trasee care trec prin alte localități este necesară repetarea procesului greoi din perioada de programare anterioară pt încheierea de parteneriate? Toate localitățile din regiune sunt membre în ADITPBI.</p> <p>4. Clarificare privind termenul „alte drepturi reale” În cadrul documentațiilor aferente proiectelor, se face referire la „alte drepturi reale”. Vă rugăm să ne oferiți o definiție clară și să indicați în ce măsură acestea se aplică pentru proiectele de infrastructură de transport.</p> <p>5. Termenul „persoane cu nevoi speciale” vs. „persoane cu dizabilități” Pentru a asigura o terminologie incluzivă, ar fi oportun să se introducă termenul „persoane cu nevoi speciale” alături de „persoane cu dizabilități” în documentațiile oficiale. Alternativ, se poate clarifica într-o formă oficială că acești termeni sunt echivalenți sau că unul îl include pe celălalt?</p> <p>6. Studiile de trafic Există un model standardizat la nivelul București-Ilfov care trebuie urmat în realizarea unui studiu de trafic pentru proiectele de mobilitate urbană sau fiecare localitate elaborează cu un operator specializat studiul de trafic? Se asigură consultanță garantată din partea ADITPBI cu privire la acestea?</p> <p>7. Considerăm oportun modificarea criteriului privind viteza de deplasare a mijloacelor de transport public cu un indicator mai relevant, precum frecvența curselor. Este posibilă o astfel de ajustare? Vă mulțumim pentru timpul acordat și așteptăm cu interes răspunsurile dumneavoastră pentru a asigura conformitatea și eficiența implementării proiectelor de mobilitate urbană.</p>		<p>investiției, respectiv perioada de menținere obligatorie a investiției după finalizarea implementării proiectului (minim 5 ani de la efectuarea plății finale). Prin perioada de implementare a proiectului se înțelege perioada în care se finalizează toate activitățile aferente proiectului, inclusiv obținerea avizelor/autorizațiilor necesare funcționării investiției.”</p> <p>5. În urma analizei solicitării dvs, precizăm că terminologia respectă cadrul legislativ în vigoare.</p> <p>6. AM PRBI nu posedă informații referitoare la acest subiect.</p> <p>7. Criteriul privind Creșterea vitezei de deplasare este legat de reducerea traficului cu mijloacele de transport personale (autoturism). Frecvența mijloacelor de transport este un parametru care rezultă din cererea de transport.</p>
28.02.2025	PJ	Ghidul Solicitantului 3.4 Rata de cofinanțare	<p>Se propune următoarea modificare: „În situația proiectelor aferente Acțiunii 4.4. cu caracter regional, în care infrastructurile sau dotările sunt localizate fie în județul Ilfov, fie la autoritatea de transport public (ADI TPBI), sau în care bunurile achiziționate (dotările specifice ITS) sunt instalate ori conectate cu mijloacele de transport care deservește și localități din județul Ilfov (cel puțin</p>	ACCEPTAT PARȚIAL	Criteriile pentru 4.4 au fost reformulate. Grila actualizată urmare discuțiilor din cadrul CM din 03.04.2025 și 15.07.2025 a fost supusă reaprobării în procedură scrisă



Cofinanțat de
Uniunea Europeană



			<p>50% din liniile de transport public deservesc localitățile din județul Ilfov) și unde solicitant este asocierea județului Ilfov cu Municipiul București (ADI TP BI), cofinanțarea minimă este de 2%." JUSTIFICARE:</p> <p>Dotări sau software-uri aferente sistemelor de monitorizare, planificare și dispecerizare, e-ticketing etc, vor fi instalate la sediul TPBI, iar echipamentele hardware și software utilizate pe vehiculele de transport public sunt conectate la platforma centrală din T.P.B.I., Asigurând interoperabilitatea și funcționalitatea sistemelor integrate ITS. Sistemele ce vor fi implementate vor integra toate liniile din Municipiul București, dar și toate liniile din Ilfov, fiind eligibil pentru cofinanțarea minimă de 2%. Totodată, TPBI a transmis către ADRBI adresa nr.48972/30.10.2024 privind observațiile asupra cofinanțării aferente Priorității 4 - O regiune cu mobilitate ridicată.</p>		
28.02.2025	PJ	Ghidul Solicitantului 3.6.3. Acțiuni destinate infrastructurii transportului nemotorizat	<p>Propunem următoarele acțiuni: "</p> <ul style="list-style-type: none"> - construirea/ extinderea/modernizarea infrastructurii destinate utilizării bicicletelor (piste/trasee/drumuri pentru biciclete și cicliști, parcări, signalistică și semaforizare); - soluții destinate pentru crearea/modernizarea/extinderea traseelor pietonale (trasee pietonale, accesibilizare, signalistică, panouri informare) <p>sisteme pentru culegere de date, monitorizare și analiză transport nemotorizat.</p> <p>JUSTIFICARE:</p> <p>Includerea acțiunilor suplimentare menționate contribuie buna utilizare a pistelor de biciclete și a spațiilor pietonale, la crearea unui sistem de informare privind facilitățile de deplasări nemotorizate și contribuie la colectarea datelor necesare pentru monitorizarea deplasărilor.</p>	ACCEPTAT PARȚIAL	Criteriile pentru 4.4 au fost reformulate. Grila actualizată urmare discuțiilor din cadrul CM din 03.04.2025 și 15.07.2025 a fost supusă reaprobării în procedură scrisă
28.02.2025	PJ	Ghidul Solicitantului 7.1 Completarea formularului cererii; 7. 4. Anexe și documente obligatorii la depunerea cererii	<p>7. Studiu de trafic și/ sau Studiu de oportunitate JUSTIFICARE:</p> <p>În situația în care solicitanții vor înainta o cerere de finanțare pentru achiziția de mijloace de transport public, documentația tehnică care fundamentează necesitatea acestei achiziții este studiul de oportunitate. În situația în care se solicită finanțare pentru un proiect complex (care integrează atât intervenții asupra infrastructurii de transport public cât și achiziția de</p>	ACCEPTAT	Propunerea dumneavoastră a fost preluată. În cadrul Ghidului Solicitantului, secțiunea 7.4 Anexe și documente obligatorii la momentul depunerii cererii de finanțare, sunt menționate ambele documentații.



Cofinanțat de
Uniunea Europeană



			mijloace de transport public) considerăm necesare ambele documentații tehnice.		
28.02.2025	PJ	Anexa Ghid Anexa 10 - Grila ETF	<p>Raportarea indicatorilor la nivelul regiunii București-Ilfov</p> <p>JUSTIFICARE:</p> <p>Mai mult decât atât, evaluarea proiectelor de mobilitate pe care ADRBI o propune prin criteriile și valorile în baza cărora vor puncta proiectele (ex. număr anual de utilizatori TP, tone CO2e), este considerată de TPBI ca fiind neunitară, iar impactul proiectelor nu este raportat la același numitor (cum ar fi regiunea București-Ilfov), astfel ierarhizarea proiectelor în funcție de beneficiile generate asupra mobilității și reducerii poluării nu este echitabilă.</p> <p>TPBI consideră că raportarea criteriilor la zona de influență a proiectului, alta decât regiunea București-Ilfov, poate avantaja proiecte care au un impact major la nivel local, dar un impact foarte mic la nivelul regiunii și dezavantaja proiecte cu efecte pozitive semnificative la nivelul regiunii. Prin urmare, noțiunea de zona de studiu utilizată în ghid, este o noțiune subiectivă.</p>	ACCEPTAT	În urma comentariilor și observațiilor primite de la solicitanți, AM PR BI a definit Aria de Studiu a proiectului Regiunea București-Ilfov.
28.02.2025	PJ	Anexa Ghid Anexa 10 - Grila ETF	<p>Proiectul determină o creștere a călătoriilor TP cu cel puțin de 0,05% la nivelul regiunii București-Ilfov</p> <p>JUSTIFICARE:</p> <p>Considerăm oportun un indicator de performanță a serviciilor de transport public (exprimat în călătorii) care să fie raportat la nivelul regiunii București-Ilfov.</p> <p>Propunem valoarea de 0,06% a acestui indicator. (Motiv: am evaluat acest indicator pentru proiectul Prelungirea Ghencea, având o valoare de 0,06%, iar pentru modernizarea celor 50km de infrastructură tramvai, indicatorul are o valoare de 0,5%).</p>	ACCEPTAT PARȚIAL	<p>AM PR BI a analizat și analizează această solicitare. În urma consultării cu beneficiarii, se propune ca acest indicator să se raporteze la nivelul regiunii București-Ilfov. Astfel, proiectele fiind raportate la același numitor, va face ca punctarea și ierarhizarea proiectelor să fie corectă.</p> <p>Numărul de călătorii (deplasări) transport public, la nivelul Regiunii București Ilfov este de aproximativ 2,3 mil. călătorii/ zi. Prin urmare, o creștere de 0,7% înseamnă, în valoarea absolută, o creștere de aproximativ 16 000 călătorii/zi.</p> <p>Referitor la modificarea criteriului, respectiv Creșterea atractivității serviciilor de transport public, menționăm că suntem de acord, în baza următoarelor justificări:</p> <p>Metodologie de calcul: Acest procent se va calcula utilizând formula de mai jos:</p> $CASTP = \left(\frac{100 \cdot (TP)_{CP} - (TP)_{FP}}{(TP)_{FP}} \right) (\%), \text{ unde:}$ <p>CASTP - creșterea atractivității serviciilor de transport public, exprimată în procente %;</p> <p>$(TP)_{FP}$ – numărul de călătorii (deplasări) transport public, exprimat în călătorii/zi, raportat la nivelul Regiunii București-Ilfov, în situația fără proiect, în primul an de după implementarea proiectului;</p> <p>$(TP)_{CP}$ – numărul de călătorii (deplasări) transport public, exprimat în călătorii/zi, raportat la nivelul Regiunii București-Ilfov, în situația cu investiției, în primul an de după implementarea proiectului;</p> <p>În ceea ce privește valoarea maximală a acestui subcriteriu în bază căreia ADRBI punctează proiectul, TPBI propune modificarea valorii maxime a acestuia (de ex. $CASTP=0,7\%$), astfel încât pragul maxim să fie stabilit într-un mod rezonabil și realist, permițând atingerea sa în condiții fezabile. Numărul de călătorii (deplasări) transport public, la nivelul Regiunii București Ilfov este de aproximativ</p>



Cofinanțat de
Uniunea Europeană



Regio
BUCUREȘTI-ILFOV 2021-2027



					2,3 mil. călătorii/ zi. Prin urmare, propunerea TPBI CASTP=0,7%, înseamnă, în valoare absolută, o creștere de aproximativ 16.000 călătorii/ zi
28.02.2025	PJ	Anexa Ghid Anexa 10 - Grila ETF	a. Proiectul determină o reducere a deplasărilor cu mijloacele de transport personal (autoturismul personal) prin utilizarea transportului public de cel puțin 1% la nivelul regiunii București-Ilfov JUSTIFICARE: Considerăm oportun evaluarea proiectelor din prima reducerii prestației cu autoturismele pãersonale fiind un indicator prin care se cuantificã deplsãrile cu autoturismul personal, exprimat în vehicul.km. Acest indicator se va evalua procentual, fiecare proiect se va raporta la prestația regiunii București-Ilfov.	ACCEPTAT	Propunerea dumneavoastră a fost preluată. În urma comentariilor și observațiilor primite de la solicitanți, AM PR BI a definit Aria de Studiu a proiectului Regiunea București-Ilfov.
28.02.2025	PJ	Anexa Ghid Anexa 10 - Grila ETF	Creșterea vitezei comerciale nu reprezintă în mod obligatoriu o îmbunătățire a performanței sistemului de transport public, implicat asupra mobilității sau reducerii poluării, deoarece: · Performanța globală a sistemului depinde de mai mulți factori, nu doar de viteză (cum ar fi: frecvență, capacitate, confort, conectivitatea cu alte tipuri de transport); · Mobilitatea utilizatorilor poate fi influențată de accesibilitatea stațiilor, durata de staționare etc.	RESPINS	AM PR BI a analizat această solicitare, însă acest criteriu reflectă performanța de operare a întregului sistem de transport public. În urma lucrărilor de modernizare a infrastructurii căilor de rulare, se urmărește creșterea atractivității sistemului de transport public prin CREȘTEREA vitezei de deplasare a mijloacelor de transport public și implicit scăderea timpilor de deplasare. AM PRBI nu este de acord cu eliminarea acestui criteriu pentru motivele mai sus enunțate.
28.02.2025	PJ	Anexa Ghid Anexa 10 - Grila ETF	Propune înțelegerea conceptului de integrare ca abordând intervenții multiple din tipurile de intervenții: 4.4a, 4.4.b, 4.4.c, 4.4.d, 4.4.e, considerând că implementarea unor proiecte multiple din aceeași categorie de mai sus reprezintă tot o integrare de sisteme. Totodată, propunem diminuare numărului de activități de la 4 la 3 pentru atingerea punctajului maxim JUSTIFICARE: Implementarea de Proiecte cu acțiuni multiple din cadrul aceleiași categorii conduce la o bună integrare a oricăror tipuri de intervenții, fără a discrimina proiectele ce nu necesită intervenții din alte categorii.	ACCEPTAT PARȚIAL	Criteriile pentru 4.4 au fost reformulate. Grila actualizată urmare discuțiilor din cadrul CM din 03.04.2025 și 15.07.2025 a fost supusă reaprobării în procedură scrisă
28.02.2025	PJ	Anexa Ghid Anexa 10 - Grila ETF	Propunem ca la secțiunea Verificare să fie inclus și Studiul de Oportunitate ca document de fundamentare.	ACCEPTAT	Se va ține cont de acest aspect. Grila ETF va conține în secțiunea Verificare și Studiul de trafic. Criteriul se va verifica pe baza datelor din documentația tehnico-economică (SO/DALI/SF/PT, după caz), Studiul de trafic sau măsurători de trafic, modele de transport regional/național, Formularul Cererii de Finanțare., PMUD.



Cofinanțat de
Uniunea Europeană



Regio
BUCUREȘTI-ILFOV 2021-2027



28.02.2025	PJ	Anexa Ghid Anexa 10 - Grila ETF	<p>Se propune eliminarea acestui indicator. JUSTIFICARE: Proiectele ITS (Sisteme de Transport Inteligent) joacă un rol esențial în îmbunătățirea eficienței și siguranței transportului public, însă nu toate au același impact asupra vitezei de circulație. Astfel, criteriul „Proiectul contribuie la creșterea vitezei de deplasare a mijloacelor de transport public de călători” nu este justificabil pentru orice tip de proiect ITS.</p> <p>Proiecte ITS care cresc viteza de circulație: 1. Sisteme de management al traficului 2. Sisteme de control al vitezei:</p> <p>Proiecte ITS care nu cresc direct viteza de circulație, dar au alte roluri importante: 1. Sisteme de monitorizare și informare a traficului 2. Sisteme de plată a călătoriilor (e-ticketing) 3. Sisteme de siguranță 4. Sisteme de informare a călătorilor</p>	ACCEPTAT PARȚIAL	Propunerea dumneavoastră a fost preluată și s-a ținut cont de ea la definitivarea Grilelor ETF 4.3 și 4.4.
28.02.2025	PJ	Anexa Ghid Anexa 10 - Grila ETF	<p>Propunem introducerea punctului "c. Solicitantul prezintă documente de aprobare a proiectului. 3 puncte" JUSTIFICARE: Existența SO aprobat pentru proiecte ITS de mai mică complexitate, spre exemplu: Achiziții software, echipamente imbarcate, etc. este suficientă ca și un nivel minim al maturității.</p>	ACCEPTAT PARȚIAL	Acest aspect se va definitiva odată cu Grilele ETF pentru 4.3 și 4.4.
28.02.2025	PJ	Anexa Ghid Anexa 4 - Grila de verificare privind conformitatea documentelor depuse	<p>Se propune eliminarea necesității a unui astfel de studiu, proiectele fiind detaliate prin Studii de Oportunitate și Studii de Trafic JUSTIFICARE: În ANEXA 4 „Grila de verificare privind conformitatea documentelor depuse”, punctul 7 referitor la „Studiul JASPERS privind analiza nevoii de mijloace de transport, reducerea emisiilor de echivalent CO2 și creșterea numărului de pasageri” ar trebui eliminat. Această cerință nu a fost menționată anterior în cadrul întâlnirilor de lucru, nu este prevăzută în Ghidul solicitantului și nici în Anexa 10 - Criteriile ETF, sugerând că ar putea fi o eroare materială. În contextul actual, proiectele sunt fundamentate prin Studii de Oportunitate și Studii de Trafic, iar vehiculele nu necesită alocare pe trasee fixe, ceea ce permite o planificare flexibilă a</p>	ACCEPTAT PARȚIAL	<p>În conformitate cu prevederile Deciziei nr.55/18.07.2025, Studiul Jaspers menționat în Ghid și anexe este numit astfel în mod generic, respectiv se poate depune orice alt document de tip studiu, întocmit de un specialist, care analizează nevoia de mijloace de transport, reducerea emisiilor de echivalent CO2 și creșterea numărului de pasageri, respectiv în care sunt analizate toate traseele incluse în proiect sau care sunt afectate de proiect.</p> <p>Studiul nu este obligatoriu să fie întocmit de Jaspers (sursă externă de expertiză independentă care oferă consultanță și sprijin în vederea elaborării unor documente de calitate).</p>



Cofinanțat de
Uniunea Europeană



			programului de transport și adaptarea acestuia în funcție de extinderea liniilor, modernizări și îmbunătățiri continue ale transportului public. Este posibil ca această cerință să fi fost confundată cu obligația de realizare a unui Studiu de Oportunitate, ceea ce justifică necesitatea eliminării sale din grilă.		
28.02.2025	PJ	Anexa Ghid Anexa 10 - Grila ETF	<p>În completarea tabelului de mai sus, TPBI propune adoptarea unui set diferențiat de criterii de evaluare pentru proiectele de mobilitate în funcție de tipul acestora, de vreme ce proiectele de mobilitate (modernizarea infrastructurii de transport public, implementarea sistemelor ITS, achiziția de mijloace de transport sau dezvoltarea infrastructurii velo) au obiective și impacturi diferite asupra mobilității și mediului. Evaluarea acestora folosind aceleași criterii ar putea conduce la rezultate neconcludente, subevaluând beneficiile unora sau supraevaluându-le pe altele. TPBI recomandă stabilirea unor categorii distincte de criterii pentru fiecare tip de proiect, cum ar fi, de exemplu, pentru:</p> <ul style="list-style-type: none"> • infrastructura de transport public: reducerea timpilor de călătorie și creșterea capacității. • sistemele ITS: reducerea incidentelor și optimizarea fluxurilor, creșterea numărului de beneficiari ai sistemului, creșterea accesibilității sistemelor de transport public; • infrastructura velo: siguranța utilizatorilor și conectivitatea; • achiziția de vehicule: eficiența energetică, reducerea emisiilor, reducerea vârstei medii a parcului circulant. <p>Pentru a asigura o evaluare corectă și relevantă, valorile criteriilor (indicatorilor) trebuie să fie setate realist, ținând cont de contextul local, de fezabilitatea tehnică și financiară, precum și de impactul real pe care proiectele îl pot genera asupra mobilității și mediului în regiunea București-Ilfov.</p>	ACCEPTAT PARȚIAL	Criteriile pentru 4.3 și 4.4 au fost reformulate. Grilele actualizate urmare discuțiilor din cadrul CM din 03.04.2025 și 15.07.2025 au fost supuse reprobării în procedură scrisă
05.03.2025	APL	ZUF	Având în vedere că în perioada de programare 2021-2027, municipiile reședință de județ pot derula în parteneriat cu U.A.T.-uri din cadrul Z.U.F. proiecte comune, finanțate din fonduri externe nerambursabile pe domenii precum: mobilitate urbană, regenerare urbană, alimentare cu apă și canalizare, gestionarea deșeurilor, infrastructură de drumuri de interes local, soluții inteligente de conectare la utilități, transport public de călători, municipiul Alexandria, reședința	RESPINS	Vă mulțumim pentru informațiile transmise, dar dorim să vă informăm de faptul că solicitanții eligibili pentru Programul Regional București-Ilfov 2021-2027 sunt: a) Unități administrativ-teritoriale din regiunea București-Ilfov, inclusiv Municipiul București, astfel cum sunt acestea definite de OUG 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare. Comunele din județul ILFOV sunt eligibile ca solicitant unic doar pentru proiecte vizând infrastructură pentru transportul nemotorizat; b) Subdiviziuni administrativ-teritoriale - sectoarele municipiului București, astfel cum sunt acestea definite de OUG 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare; c) Asociații de dezvoltare intercomunitare, astfel cum sunt acestea definite de OUG 57/2019



Cofinanțat de
Uniunea Europeană



Regio
BUCUREȘTI-ILFOV 2021-2027



		<p> județului Teleorman, intenționează să deruleze în parteneriat cu comunele care fac parte din Z.U.F., proiecte comune de mobilitate pentru dezvoltarea transportului public de călători, precum și alte tipuri de proiecte de mobilitate, cu respectarea condițiilor prevăzute în programele operaționale regionale, respectiv în ghidurile solicitantului aprobate.</p> <p>Municipiul Alexandria, reședință de județ, intenționează să susțină în parteneriat cu comunele din ZUF: Poroschia, Nanov, Țigănești, Măgura, Buzescu și Brânceni, pe bază de acord de parteneriat, dezvoltarea urbană a localităților prin implementarea în cadrul programelor operaționale regionale, al programului operațional transport și/sau al programului operațional dezvoltare durabilă a următoarelor categorii de proiecte:</p> <p>a) dezvoltarea în parteneriat cu comunele limitrofe localităților urbane de proiecte de mobilitate urbană pe bază de acord de parteneriat, dacă acestea sunt prevăzute ca proiecte în cadrul planurilor de mobilitate pentru dezvoltare urbană și sunt cuprinse în Z.U.F.</p> <p>În cadrul proiectului "Achiziție mijloace de transport public - autobuze electrice 10 m șes, Alexandria, Brăila, Constanța, Dr. Tr. Severin, Focșani, Slobozia", cod SMIS 128112, finanțat prin Programul Operațional Regional (P.O.R.) 2014-2020, apel de proiecte cu numărul POR/2018/4/4.1/3/ în parteneriat, aferent Axei prioritare 4-Sprijinirea dezvoltării urbane durabile, Obiectivul specific 4.1-Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană</p> <p>durabilă - proiect al cărui obiectiv general îl reprezintă promovarea monilități urbane durabile prin crearea unui sistem de transport public în municipiile reședință de județ partenere, Municipiul Alexandria a achiziționat 10 autobuze electrice și 13 stații de încărcare. Având în vedere oportunitatea implementării de proiecte comune de mobilitate pentru dezvoltarea transportului public de călători cu localitățile din Z.U.F, PRB1 2021-2027 și având în vedere că Municipiul Alexandria a îmbunătățit transportul public prin înlocuirea integrală a mijloacelor de transport în comun pe rutele existente prin POR 2014 - 2020, vă solicităm un punct de vedere cu privire la inițierea de către Alexandria, municipiu reședință de județ, a proiectelor comune cu localitățile din Z.U.F., în</p>		<p>privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare;</p> <p>d) Parteneriate între unitățile/subunitățile administrativ-teritoriale menționate la literale a) și b) și/sau instituții publice, astfel cum sunt acestea definite de OUG 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare, care au în administrare infrastructuri de tipul celor vizate de acest ghid;</p> <p>e) Parteneriatele dintre unitățile administrativ-teritoriale din mediul urban din regiunea București-Ilfov, inclusiv Municipiul București cu UAT comune din zona funcțională a acestora și care îndeplinesc condiția cu privire la vecinătatea teritorială față de aceste unități administrativ teritoriale eligibile și/sau cu Subdiviziuni administrativ-teritoriale - sectoarele municipiului București și/sau ADI (pentru proiecte vizând transportul public urban /ITS).</p>
--	--	---	--	--



Cofinanțat de
Uniunea Europeană



			condițiile Ghidului Solicitantului – condiții generale de accesare a fondurilor în cadrul POR 2014-2020. Menționăm că proiectul vizat urmărește doar extinderea traseelor pe rutele existente, pentru asigurarea serviciului public de transport pentru localitățile de Z.U.F., fără modificare poziției stațiilor create prin proiectul finanțat din POR 2014-2020.		
13.06.2025	APL	Ghidul Solicitantului 5.2.2. Activități eligibile	<p>Referitor la: apelul de proiecte PR BI P4/4.3/1/2025</p> <p>Revenim la adresa nr. 21640 din 22.01.2025, înregistrată la AMPRBI cu nr. AM PR 500/22.01.2025 cu privire la Ghidul solicitantului - pentru Prioritatea 4 - O regiune cu mobilitate ridicată, din cadrul PR BI 2021-2027, publicat în 06.06.2025.</p> <p>Astfel, vă rugăm să ne comunicați dacă poate fi eligibilă construcția unui pasaj pietonal într-o zonă intens circulată, ținând cont că, conform ghidului solicitantului, acesta ar putea primi finanțare în cadrul acțiunii 4.3, acesta aflându-se printre activitățile eligibile. Pe de altă parte, pentru acest tip de acțiune, trebuie raportați indicatorii RCO58 - Piste ciclabile care beneficiază de sprijin se numără și crearea de trasee pietonale și RCR64 Număr anual de utilizatori ai pistelor ciclabil.</p> <p>Ținând cont că pasajul ar fi construit în sectorul 3 al Municipiului București, pietonal, neavând prevăzute piste pentru bicicliști, ar putea fi eligibil pentru a beneficia de finanțare?</p> <p>Mulumim pentru colaborare!</p>	ACCEPTAT PARȚIAL	<p>GS prevede ca activitate eligibilă construirea unui traseu pietonal doar în prezența unui traseu pentru bicicliști.</p> <p>Activitățile/investițiile din categoria 4.3, destinate infrastructurii transportului nemotorizat sunt :</p> <ul style="list-style-type: none"> • traseele pietonale complementare/paralele • modernizarea/extinderea de poduri/pasaje/pasarele pentru biciclete fără componenta de trafic rutier, dar doar ca parte a traseului pentru biciclete (nu ca investiție separată), • dotări specifice pentru siguranța bicicliștilor/pietonilor (nu ca investiție separată). • Construirea de parcuri pentru biciclete
08.08.2025	PJ	Anexa Ghid Anexa 10 - Grila ETF	<p>Am participat la evenimentul organizat de ADRBI în data de 7 august 2025, în cadrul căruia au fost prezentate criteriile de eligibilitate și condițiile specifice pentru acțiunile 4.3 și 4.4.</p> <p>În urma celor discutate, revenim în scris cu observațiile noastre, subliniind câteva aspecte pe care le considerăm restrictive și limitative:</p> <p>1. Eligibilitatea ADI-urilor: Conform informațiilor prezentate, ADI-urile pot avea calitatea de solicitant, însă nu și de partener eligibil. Mai mult, pentru acțiunea 4.3 se menționează expres doar ADITPBI ca potențial partener. Dorim să reamintim că ADIZMB este în prezent singurul ADI partener într-un proiect aflat în implementare, care vizează realizarea unui sistem ITS, în baza unui acord de parteneriat aprobat în CGMB. De asemenea, adiZMB derulează deja investiții în infrastructura regională și are în pregătire alte proiecte în parteneriat cu mai multe sectoare ale Municipiului București. Menținerea acestor condiții restrictive limitează</p>	ACCEPTAT	<p>Propunerea dumneavoastră a fost preluată.</p> <p>În cadrul Ghidului solicitantului a fost introdusă o notă explicativă prin care este menționat faptul că referința la ADI TPBI este doar cu titlu de exemplu.</p>



Cofinanțat de
Uniunea Europeană



Regio
BUCUREȘTI-ILFOV 2021-2027



08.08.2025	PJ	Anexa Ghid Anexa 10 - Grila ETF	<p>sever capacitatea noastră de a iniția și dezvolta proiecte în parteneriat cu UAT-urile din regiune.</p> <p>2. Limitarea domeniului infrastructurii de date (Acțiunea 4.4): Infrastructura digitală necesară centrelor de date este, conform ghidului, dedicată exclusiv transportului public, fără a ține cont de definiția mai largă prevăzută de Legea Mobilității. Această abordare limitează posibilitatea utilizării acestor centre pentru alte forme de mobilitate urbană, precum sistemele MaaS, Zone cu Emisii Reduse (LEZ) sau extinderea conceptului Hub-ului de Mobilitate Urbană (demarat de PMB & adiZMB cu finanțare PNRR). În conformitate cu legislația europeană și națională, sistemele ITS nu trebuie limitate la transportul public, ci trebuie să integreze întreg ecosistemul mobilității urbane. Menținerea unei astfel de condiții riscă să blocheze dezvoltarea componentelor esențiale pentru mobilitatea urbană integrată.</p>	RESPINS	Având în vedere faptul că acțiunile 4.4 Acțiuni destinate digitalizării sistemelor de transport public urbane sunt stabilite prin Programul Regional 2021-2027, convenite și aprobate de Comisia Europeană, solicitarea dumneavoastră nu poate fi soluționată.
08.08.2025	PJ	Anexa Ghid Anexa 10 - Grila ETF	<p>3. Interoperabilitatea sistemelor ITS: În grila de evaluare aferentă acțiunii 4.4, se acordă punctaj suplimentar pentru interoperabilitate, însă sunt permise și sisteme închise, noninteroperabile, în care schimbul de date se face manual, prin import/export. Conform directivelor europene și cadrului legislativ național, sistemele ITS trebuie să respecte principii de interoperabilitate și să utilizeze date deschise. Considerăm că acest criteriu nu ar trebui să fie doar un element de departajare, ci o condiție minimă de eligibilitate.</p> <p>În concluzie, considerăm necesară clarificarea aspectelor menționate mai sus pentru a permite inițierea parteneriatelor necesare în vederea pregătirii proiectelor. Subliniem faptul că aceste teme au fost ridicate și în cadrul consultărilor anterioare organizate de ADRBI.</p>	ACCEPTAT PARȚIAL	Propunerea dumneavoastră a fost preluată, iar la momentul elaborării Grilei ETF 4.4 a fost introdus punctul c. Proiectul va fi sistem închis, fără posibilitatea de schimb de date în format digital și interconectare digitală cu alte sisteme fiind punctat cu 0 puncte, iar această variantă conduce la respingerea proiectului.
08.08.2025	APL	Ghidul Solicitantului 5.1.1. Cerințe privind eligibilitatea solicitanților și a partenerilor	<p>1. Conform celor prezentate, ADI-urile pot fi solicitanți dar nu pot fi Parteneri eligibili. Vă rugăm să modificați condițiile de parteneriat (cap. Eligibilitatea solicitanților) astfel încât să poată fi eligibile parteneriate cu ADI-urile, având în vedere atribuțiile acestora.</p> <p>2. Conform grilei actuale pentru măsura 4.3 (velo), se încurajează și se punctează suplimentar eficacitatea utilizării fondurilor publice prin punctarea costului cel mai mic eligibil raportat la metru pătrat (subcriteriul 2.2). O asemenea abordare descurajează proiectele integrate care să vizeze reconfigurări de tramă stradală și elemente suplimentare de siguranță și</p>	ACCEPTAT PARȚIAL	<p>Propunerea dumneavoastră a fost preluată.</p> <p>1. În cadrul Ghidului solicitantului a fost introdusă o notă explicativă prin care este menționat faptul că referința la ADI TPBI este doar cu titlu de exemplu.</p> <p>2. Subcriteriul se punctează în funcție de costurile medii maxime și minime rezultate în urma evaluării tuturor proiectelor eligibile. Proiectul cu costul mediu minim/mp obține 5 puncte, proiectul cu costul mediu maxim/mp obține 0 puncte, iar între punctajul minim și maxim se folosește formula de interpolare liniară.</p> <p>Punctajul va fi calculat comparând separat costurile aferente proiectelor de infrastructuri noi față de proiectelor care propun modernizări/extindere.</p> <p>3. Având în vedere faptul că acțiunile 4.4 Acțiuni destinate digitalizării sistemelor de transport public urbane sunt stabilite prin Programul Regional 2021-2027, convenite și aprobate de Comisia Europeană, solicitarea dumneavoastră nu poate fi soluționată.</p> <p>Prin această abordare ne dorim o utilizare eficientă a fondurilor alocate în cadrul viitoarelor proiecte.</p> <p>4. La momentul elaborării Grilei ETF 4.4 a fost introdus punctul c. Proiectul va fi sistem închis, fără posibilitatea de schimb de date în format digital și interconectare digitală cu alte sisteme fiind punctat cu 0 puncte, iar această variantă conduce la respingerea proiectului.</p>



Cofinanțat de
Uniunea Europeană



Regio
BUCUREȘTI-ILFOV 2021-2027



			<p>infrastructură auxiliară sistemului velo (ex: zone intermodale, parcări, indicatoare speciale etc.).</p> <p>3. Pentru măsura 4.4, infrastructura necesară centrelor de date este limitată doar la transportul public, fapt ce contravine Legii Mobilității și duce la imposibilitatea utilizării acestora și pentru alte moduri de transport. Subliniem că, în conformitate cu directivele europene și cu legislația națională, definiția ITS nu trebuie limitată doar la transportul public. Un sistem ITS presupune integrarea întregii mobilități urbane, nu doar a transportului public. (Ex: abordarea actuală ar descuraja proiecte de tip low emission zone).</p> <p>4. În grila de evaluare se punctează diferențiat dacă sistemul ITS este interoperabil dar sunt permise inclusiv sisteme închise neinteroperabile, al căror schimb de date se face prin acțiuni manuale de tip import/ export de date. Conform directivelor europene și legislației noastre privind mobilitatea urbană, se discută doar despre sisteme ITS bazate pe principii de interoperabilitate și date deschise. Acest aspect ar trebui să fie o solicitare minimă (de conformitate/eligibilitate) și nu un criteriu suplimentar.</p>		
12.08.2025	APL	Termenul limită pentru depunerea proiectului	<p>Solicitare prelungire termen transmitere cereri de finanțare Apelul 4.1 - Acțiuni destinate infrastructurii utilizate pentru prestarea serviciului de transport public urban curat și 4.2 - Acțiuni destinate serviciului de transport public de călători. Vă solicităm respectuos prelungirea termenului-limită pentru depunerea cererilor aferente apelurilor 4.1 și 4.2. Această solicitare are în vedere necesitatea asigurării timpului suficient pentru salvarea și adaptarea decumentărilor existente, în vederea confirmării cu eventualele modificări ale ghidului solicitantului și ale condițiilor de finanțare.</p>	RESPINS	<p>Având în vedere deschiderea apelului de proiecte PR BI/P4/4.1/4.2/1/2025 în data de 21.07.2025, precum și anunțul privind identificarea unor probleme tehnice determinate de modul în care AM PR BI a stabilit parametrii apelului de proiecte pentru acțiunile 4.1 – Acțiuni destinate infrastructurii utilizate pentru prestarea serviciului de transport public urban curat și 4.2 - Acțiuni destinate serviciului de transport public de călători din cadrul Programului Regional București-Ilfov 2021–2027, dorim să vă atragem atenția asupra faptului că AM PR BI nu a blocat în niciun moment apelul respectiv în cadrul platformei MySMIS, ci doar a informat solicitanții de finanțare că este de preferat ca aceștia să nu finalizeze editarea și să transmită Cereri de finanțare în platforma ante-menționată. “Înghețarea apelului”, cel puțin temporară, nu a condus la o pierdere de date deja introduse (editare/introducere informații, încărcare documente justificative, elaborarea bugetului proiectului și încadrarea acestuia pe categorii de cheltuieli) în platforma MySMIS de către solicitanții de finanțare, aceștia, în continuare, putând folosi informațiile/datele deja introduse anterior anunțului AM PR BI din data de 01.08.2025.</p> <p>Analiza parametrilor apelului de proiecte nu a condus la blocarea apelului și implicit, la reluarea acestuia, astfel, considerăm că perioada de depunere 21.07.2025 – 01.09.2025, este mai mult decât suficientă, iar timpul stabilit pentru acest apel de proiecte (43 de zile calendaristice) a fost în consultare publică și totodată aprobat în cadrul Comitetului de Monitorizare.</p> <p>De asemenea, în conformitate cu prevederile Metodologiei Generale a procesului de evaluare și selecție pentru proiectele depuse în cadrul PR BI 2021-2027 – Prioritățile 2, 3, 4, 5, 6, aprobată de către Comitetul de Monitorizare, “În funcție de complexitatea apelului de proiecte (număr de potențiali solicitanți, buget alocat, cerințe specifice complexe) între publicarea ghidului final (aprobat) și deschiderea propriu-zisă a apelului de proiecte în MY SMIS va fi stabilită o perioadă de minim 1 până la maxim 3 luni timp în care toți potențialii au timpul necesar să își pregătească depunerea proiectelor în mod corespunzător. Având în vedere aceasta etapă și faptul că vor fi apeluri competitive timpul alocat depunerii de proiecte în MY SMIS va fi de maxim 1 lună. Timpul alocat pregătirii poate fi prelungit de AM în baza unor solicitări justificate din partea unui număr relevant de potențiali solicitanți însă timpul dedicat depunerii de proiecte nu poate fi prelungit.”.</p>



Cofinanțat de
Uniunea Europeană



Regio
BUCUREȘTI-ILFOV 2021-2027



					În acest sens, vă rugăm să continuați procesul de depunere a Cererii/Cererilor de finanțare cu informațiile deja introduse în platforma MySMIS, acestea nefiind afectate de situația nedorită descrisă anterior.
04.11.2025	APL	Contribuția beneficiar, diferențiat Ilfov și București	Având în vedere intenția Primăriei Sectorului 3 a Municipiului București de a depune o cerere de finanțare în cadrul Apelului de proiecte PR BI P4/4.3/1/2025 - Apel dedicat mobilității urbane sustenabile, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon, vă rugăm să ne sprijiniți cu interpretarea următoarei prevederi din Ghidul solicitantului: „În cazul unui parteneriat, cota de contribuție proprie la valoarea totală eligibilă la nivelul proiectului va fi stabilită ca urmare a aplicării diferențiate a cotelor de contribuții aferente fiecărei categorii de solicitanți-membri din cadrul parteneriatului.” În acest sens, pentru stabilirea corectă a bugetului proiectului și a cotelor de contribuție, dorim să ne confirmați dacă, în situația unui parteneriat între Primăria Sectorului 3 al Municipiului București și două unități administrativ-teritoriale din județul Ilfov, contribuția proprie se aplică diferențiat pentru fiecare partener, sau se aplică procentul minim de 2%, corespunzător contribuției aferente județului Ilfov. Vă mulțumim pentru sprijinul acordat și rămânem la dispoziția dumneavoastră pentru orice informații suplimentare.	ACCEPTAT PARȚIAL	Conform Ghidului final Prioritatea 4 – acțiuni 4.3&4.4, pagina 20, așa cum subliniați și dumneavoastră în solicitare, „În cazul unui parteneriat, cota de contribuție proprie la valoarea totală eligibilă la nivelul proiectului va fi stabilită ca urmare a aplicării diferențiate a cotelor de contribuții aferente fiecărei categorii de solicitanți-membri din cadrul parteneriatului.” Pentru stabilirea corectă a bugetului proiectului și a cotelor de contribuție, în cazul unui parteneriat încheiat între Primăria Sectorului 3 și două UAT-uri din județul Ilfov se va aplica un procent diferit al contribuției proprii, respectiv: minim 2% din totalul cheltuielilor eligibile ale proiectelor localizate în județul Ilfov și minim 7% din totalul cheltuielilor eligibile ale proiectelor localizate în Municipiul București. În cazul în care proiectul propus se va implementa/realiza exclusiv în județul Ilfov, atunci partenerul Primăria Sectorului 3 va avea o contribuție proprie de 2% din totalul cheltuielilor eligibile.
13.11.2025	APL	Cheltuieli eligibile	1. Având în vedere mențiunea din Ghidul solicitantului, pagina 21, potrivit căreia „Nu se vor finanța activități care nu contribuie la creșterea numărului anual de utilizatori (călători) ai serviciilor oferite de proiect și la scăderea emisiilor de gaze cu efect de seră”, vă rugăm să ne precizați dacă se acceptă proiecte în care se solicită finanțare exclusiv pentru activitățile/investițiile din categoria 4.3 – destinate infrastructurii transportului nemotorizat (construirea de piste pentru biciclete, respectiv crearea, modernizarea sau extinderea traseelor pietonale) – fără includerea unor activități din categoriile 4.1 sau 4.2, dar cu includerea unor activități de la secțiunea 4.5 “Alte investiții integrate în cadrul celor specificate la activitățile 4.1-4.4, destinate reducerii emisiilor de CO2 și creșterii calității aerului în zona urbană, decongestionării, siguranței rutiere, conectivității multimodale și accesibilității persoanelor cu cerințe de mobilitate speciale”. • Este obligatorie raportarea indicatorului de rezultat RCR62 - Număr anual de utilizatori ai transporturilor publice noi sau modernizate, având în vedere că investiția propusă în proiect prevede în principal Activitățile/investițiile din categoria 4.3?	ACCEPTAT PARȚIAL	Referitor la solicitarea dumneavoastră, facem precizarea ca Ghidul solicitantului pentru Prioritatea 4 - O regiune cu mobilitate ridicată a fost elaborat pentru 3 apeluri diferite, cu activități diferite. Primul apel a fost închis în septembrie și s-a adresat propunerilor de proiecte cu activități din categoriile 4.1 și 4.2. În curând, ghidul va fi actualizat prin publicarea Corrigendumului nr. 2 și se va adresa solicitanților care vor propune proiecte cu activități din categoria 4.3 destinate infrastructurii transportului și solicitanților care vor putea propune proiecte cu activități din categoria 4.4 Activități pentru dezvoltarea digitalizării sistemelor de transport public urban, cu următoarea mențiune Condițiile și informațiile aferente apelului închis, PR BI/P4/4.1/4.2/1/2024 rămân neschimbate. Având în vedere că investiția propusă în proiectul dumneavoastră prevede în principal Activitățile/investițiile din categoria 4.3, menționăm că indicatorul de rezultat pentru această categorie este RCR64 - Număr anual de utilizatori ai pistelor ciclabile. Dacă proiectul dumneavoastră se va depune pe apelul de proiecte PR BI P4/4.3/1/2025, nu este nevoie de completarea Indicatorului de rezultat RCR62 - Număr anual de utilizatori ai transporturilor publice noi sau modernizate, deoarece acest indicator nu este asociat cu acest apel de proiecte și nu poate fi selectat în cadrul platformei MySMIS.



Cofinanțat de
Uniunea Europeană



13.11.2025	APL	Cheltuieli eligibile	<p>2. Clarificarea aspectului referitor la procentul minim al cheltuielilor eligibile care trebuie îndeplinit pentru activitatea de bază din cadrul proiectului, respectiv pentru activitățile eligibile prevăzute în Ghidul solicitantului – secțiunea 5.2.2, categoriile 4.1–4.4, având în vedere precizările din Ghid: În Ghidul solicitantului, la pagina 67, capitolul 5.2.3 „Activitatea de bază”, se menționează următoarele: „IV. Bugetul estimat alocat activității sau pachetului de activități reprezintă minimum 50% din bugetul eligibil al proiectului.” Ulterior, în același capitol (5.2.3), se precizează: „În condițiile în care proiectul conține mai multe activități, va fi considerată activitate de bază aceea pentru care bugetul estimat alocat reprezintă minimum 70% din bugetul eligibil al proiectului.” Pagina 2 din 3 De asemenea, la Capitolul 5.3.2 – „Categorii și plafoane de cheltuieli eligibile”, se specifică faptul că: „Cheltuielile aferente activităților eligibile de bază (tip 4.1, 4.2, 4.3 și 4.4) reprezintă minimum 70% din bugetul eligibil al proiectului.” Având în vedere cele de mai sus, vă rugăm să ne clarificați care este procentul minim aplicabil al cheltuielilor eligibile aferente activității de bază: • dacă se aplică pragul de minimum 50%, menționat la începutul capitolului 5.2.3 sau pragul de minimum 70%, prevăzut ulterior în același capitol și la punctul 5.3.2. • dacă este cazul, care sunt situațiile în care se aplica procentul minim al cheltuielilor eligibile pentru activități de bază de 50% , respectiv de 70%? Vă rugăm să ne comunicați interpretarea corectă, aplicabilă în procesul de elaborare a bugetului proiectului.</p>	ACCEPTAT PARȚIAL	<p>Referitor la neclaritatea întâmpinată privind procentul minim al bugetului cât și al cheltuielilor eligibile aferente activității de bază, facem următoarele precizări:</p> <ul style="list-style-type: none"> • în cazul în care proiectul propus conține doar una dintre activitățile descrise la secțiunea 5.2.2 din ghid, categoriile 4.1-4.4 (în cazul dumneavoastră din categoria 4.3), va fi considerată activitate de bază aceea pentru care bugetul estimat alocat reprezintă minimum 50% din bugetul eligibil al proiectului. • În situația în care proiectul cuprinde mai multe activități, va fi considerată activitate de bază aceea pentru care bugetul estimat alocat reprezintă minimum 70% din bugetul eligibil al proiectului. Corrigendumul nr. 2 va ține cont de observațiile dumneavoastră și va corecta toate neclaritățile.
13.11.2025	APL	Cheltuieli eligibile	<p>3. Vă rugăm să ne sprijiniți cu clarificarea aspectului referitor la încadrarea cheltuielilor conexe din cadrul proiectului, conform prevederilor din Ghidul solicitantului. Astfel, având în vedere mențiunea potrivit căreia valoarea cheltuielilor eligibile aferente activităților conexe nu poate depăși 15% din valoarea eligibilă a proiectului, vă rugăm să ne precizați dacă acest procent: • se referă exclusiv la valoarea cheltuielilor eligibile încadrate la categoria 4.6 – „Activități conexe” (pag. 67 din Ghidul solicitantului), sau • include cumulativ valorile cheltuielilor eligibile încadrate la categoriile 4.5, 4.6 și 4.7 din același capitol.</p>	ACCEPTAT PARȚIAL	<ul style="list-style-type: none"> • În categoria 4.6 vor fi încadrate activitățile conexe, astfel cum sunt definite în ghid. • În categoria 4.5 vor fi încadrate activitățile/investițiile destinate reducerii emisiilor de CO₂ și creșterii calității aerului în zona urbană, decongestionării traficului, creșterii siguranței rutiere, conectivității multimodale și accesibilității persoanelor cu cerințe speciale de mobilitate, care contribuie la implementarea proiectului. • În categoria 4.7 vor fi încadrate activitățile de cooperare transnațională și interregională care contribuie la implementarea eficientă a proiectelor de investiții propuse. Procentele aferente se regăsesc la secțiunea 5.3.2. Neclaritățile vor fi corectate prin Corrigendumul nr. 2.



Cofinanțat de
Uniunea Europeană



Regio
BUCUREȘTI-ILFOV 2021-2027



			Clarificarea acestui aspect este necesară pentru corecta structurare a bugetului proiectului și pentru asigurarea respectării plafoanelor de eligibilitate prevăzute în ghid.		
13.11.2025	APL	Cheltuieli eligibile	<p>4. Vă rugăm să ne sprijiniți cu clarificarea privind eligibilitatea cheltuielilor cu organizarea de șantier, prevăzute la capitolele 5.1.1 și 5.1.2 din Devizul general, în conformitate cu prevederile Ghidului solicitantului.</p> <p>În acest sens, vă rugăm să ne precizați:</p> <p>1. dacă cheltuielile cu organizarea de șantier sunt considerate cheltuieli eligibile în cadrul proiectului; și</p> <p>2. în cazul unui răspuns afirmativ, la care categorie de cheltuieli trebuie încadrate acestea, respectiv:</p> <p>- la cheltuielile aferente activităților eligibile de bază (tip 4.1, 4.2, 4.3 sau 4.4) sau</p> <p>- la cheltuielile conexe (tip 4.5, 4.6, 4.7).</p> <p>Clarificarea este necesară pentru stabilirea corectă a bugetului proiectului și pentru asigurarea încadrării cheltuielilor conform limitelor și categoriilor eligibile prevăzute în Ghidul solicitantului.</p>	ACCEPTAT PARȚIAL	Cheltuielile privind organizarea de șantier sunt eligibile și pot fi încadrate la cheltuielile aferente activităților eligibile de bază.
13.11.2025	APL	Cheltuieli eligibile	<p>5. Vă rugăm să ne sprijiniți cu o clarificare referitoare la încadrarea cheltuielilor aferente activităților de proiectare, consultanță și asistență tehnică, conform prevederilor Ghidului solicitantului.</p> <p>Astfel, în Devizul general al obiectivului de investiție, aceste cheltuieli sunt prevăzute la Capitolul 3 – Proiectare și asistență tehnică, fiind considerate eligibile ca parte a activităților eligibile, în limita a 7% din valoarea totală eligibilă a investiției de bază (Capitolul 4 din Devizul general).</p> <p>În acest context, vă rugăm să ne precizați:</p> <p>- dacă aceste cheltuieli se încadrează la activitățile eligibile de bază (tip 4.1 – 4.4), sau</p> <p>- dacă trebuie încadrate la activitățile eligibile conexe (tip 4.5 – 4.7), conform clasificării prevăzute în Ghidul solicitantului.</p>	ACCEPTAT PARȚIAL	Activitățile de proiectare, consultanță și asistență tehnică (activități din cadrul cap. 3 al Devizului General) sunt eligibile în limita a 7% din valoarea totală eligibilă a investiției de bază (total capitolul 4 din Devizul General).
13.11.2025	APL	Cheltuieli eligibile	<p>6. Pentru proiecte în care sunt incluse exclusiv investiții încadrate în categoria 4.3 destinate infrastructurii transportului nemotorizat este obligatorie completarea anexei 20. Instrument de calcul a emisiilor GES?</p>	ACCEPTAT PARȚIAL	Completarea Anexei 20 – Instrument de calcul al emisiilor GES – este necesară deoarece scopul Priorității 4 îl reprezintă tranziția către o economie cu emisii zero de dioxid de carbon. Reducerea emisiilor anuale de gaze în atmosferă este un indicator de program care măsoară reducerea emisiilor anuale realizată ca urmare a intervenției. Aceasta se exprimă procentual (%), ca raport între diferența dintre emisiile de dinaintea intervenției (inițiale) și emisiile propuse prin intervenție (estimate), raportată la emisiile inițiale.
18.11.2025	APL	Ghidul Solicitantului 7.4 Anexe și documente obligatorii la depunerea cererii	<p>Având în vedere prevederile ghidului solicitantului privind asigurarea conectivității între UAT-uri sau Subdiviziuni Administrative-Teritoriale de la punctul 1.1. din grila ETF, vă rugăm să precizați ce se întâmplă în cazul în care un partener nu obține</p>	ACCEPTAT PARȚIAL	1. În conformitate cu prevederile Ghidului Solicitantului, subcap. 7.4 Anexe și documente obligatorii la depunerea Cererii de finanțare, solicitantul și/sau partenerii proiectului sunt obligați să depună sau să prezinte în etapa de evaluare tehnică și financiară, Certificatul de Urbanism sau Autorizația de Construire pentru a putea fi punctat corespunzător criteriul 4. Maturitatea proiectului.



Cofinanțat de
Uniunea Europeană



			<p>CU pentru obiectivul propus, dar celalalt partener îl obtine.</p> <p>De asemenea, în cazul în care pentru obiectiv s-au depus mai multe CU și se obțin parțial aceste certificate, cum va fi evaluat proiectul?</p> <p>Exemplu-obiectivul continue 3 tronsoane de interventie, 1, 2 si 3. Se depun CU individuale pt fiecare tronson si se obtine doar unul.</p>		<p>De asemenea, menționăm că netransmiterea unui document menționat la subcap. 7.4 poate conduce la neîndeplinirea caracterului finanțabil și a condițiilor de conformitate/calitate prevăzute în Anexa 4, respectiv, Anexele 5 aferente Ghidului Solicitantului.</p> <p>2. Referitor la neclaritatea dumneavoastră privind depunerea a unuia sau mai multor Certificate de Urbanism, menționăm faptul că în cazul în care solicitanții de finanțare nu obțin unul sau mai multe avize necesare (multiple Certificate de Urbanism, în cazul acesta) din motive independente de solicitant, dar îndeplinesc criteriile de eligibilitate, cererea depusă primește punctaj maxim la calitatea proiectului și capacitatea solicitantului și, totodată, în urma finalizării procesului de evaluare, obține un punctaj suficient pentru a fi selectat spre finanțare, proiectul va trece în etapa următoare cu recomandarea ca în etapa de contractare să prezinte Certificatul de Urbanism (avizul necesar).</p> <p>3. În situația în care proiectul propus de dumneavoastră este compus din mai multe tronsoane (parcele/imobile cu nr. cadastral diferit), solicitantul va depune odată cu Cererea de finanțare, Certificatele de Urbanism aferente fiecărui tronson, în conformitate cu prevederile Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 50/1991.</p>
19.11.2025	APL	Contributivitate în cadrul parteneriatului	<p>Având în vedere intenția Primăriei Sectorului 3 a Municipiului București de a depune o cerere de finanțare în cadrul Apelului de proiecte PR BI P4/4.3/1/2025 - Apel dedicat mobilității urbane sustenabile - în parteneriat, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon, vă rugăm să ne transmiteți punctul dumneavoastră de vedere cu privire la următoarele aspecte:</p> <p>- Interpretarea următoarei prevederi din Ghidul solicitantului: „În cazul unui parteneriat, cota de contribuție proprie la valoarea totală eligibilă la nivelul proiectului va fi stabilită ca urmare a aplicării diferențiate a cotelor de contribuții aferente fiecărei categorii de solicitanți-membri din cadrul parteneriatului”, în sensul în care un sub-UAT – lider de parteneriat, să aibă o contribuție proprie mai mare în cadrul proiectului, fiind responsabil doar el de cheltuielile aferente proiectării și execuției întregului proiect, iar partenerii să contribuie cu un procent minim (de ex: cheltuieli cu informarea și publicitatea proiectului).</p> <p>- Având în vedere că intervențiile propuse în proiect sunt situate pe amplasamente aflate în administrarea mai multor sub-UAT, vă rugăm să ne comunicați dacă gradul de maturitate al proiectului este apreciat unitar la nivelul proiectului, în situația în care un partener deține Autorizația de Construire, iar celălalt deține doar Certificatul de Urbanism, sau evaluarea se realizează diferențiat, în funcție de documentația tehnică aferentă fiecărui partener în parte.</p>	ACCEPTAT	<p>1. Referitor la contribuția proprie a fiecărui partener din proiect, menționăm faptul că în conformitate cu prevederile Ghidului Solicitantului, subcap. 3.4 - Rata de cofinanțare, solicitanții de finanțare au obligația de a asigura:</p> <ul style="list-style-type: none"> - o contribuție minimă de 2% din totalul cheltuielilor eligibile ale proiectelor localizate în județul Ilfov; - o contribuție minimă de 7% din totalul cheltuielilor eligibile ale proiectelor localizate în Municipiul București. <p>În situația prezentată de dumneavoastră, în cazul în care liderul de parteneriat dorește, poate și își asumă o contribuție suplimentară, aceasta poate depăși pragul de 7% menționat în Ghidul Solicitantului. De asemenea, în cazul în care ceilalți parteneri în proiect doresc să aibă o contribuție mai mică decât cea a liderului de parteneriat, contribuția acestora trebuie să fie minim 7% (pentru București) sau minim 2% (pentru Ilfov) din valoarea eligibilă a proiectului, contribuție care poate fi compusă/regăsită în diferite subcapitole ale Devizului General.</p> <p>2. Având în vedere faptul că proiectul propus de dumneavoastră are intervenții situate pe amplasamente diferite, aflate în administrarea mai multor UAT-uri și putem avea situația în care liderul de parteneriat prezintă Autorizație de Construire, iar ceilalți parteneri prezintă Certificatul de Urbanism, criteriul 4. Maturitatea proiectului va fi punctat în funcție de cel mai avansat stadiu al documentației depuse.</p> <p>Grila de Evaluare Tehnică și Financiară, aprobată prin Decizia 46 în data de 05.08.2025 de Comitetul de Monitorizare împreună cu Criteriile de selecție pentru apelul de proiecte PR BI P4/4.3/1/2025, prevede punctarea criteriului 4. Maturitate proiectului prin selectarea unei singure opțiuni, astfel, nu se poate realiza evaluarea diferențiată a documentației fiecărui partener.</p>
24.11.2025	APL	Termenul limită pentru depunerea proiectului	<p>Sectoarele 2, 3, 4 și Comuna Cernica, Județul Ilfov lucrează, în prezent, la scrierea unei cereri de finanțare comună având ca obiectiv principal crearea unei rețele integrate de piste pentru biciclete și trasee pietonale care să deservească un teritoriu extins la nivelul celor 4 autorități publice locale.</p>	ACCEPTAT	<p>Având în vedere următoarele:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Adresa Primăriei Sectorului 3 din data de 21.11.2025, prin care se solicită posibilitatea prelungirii termenului de depunere a cererilor de finanțare în cadrul apelurilor de proiecte mai sus menționate până la data de 2 februarie 2026; - faptul că nedepunerea la termenul limită a proiectelor va necesita reluarea apelurilor de proiecte și noi termene de pregătire și depunere pentru a putea să atingem ținta de a contracta cel puțin suma alocată;

NE UNEȘTE VIITORUL



Cofinanțat de
Uniunea Europeană



Regio
BUCUREȘTI-ILFOV 2021-2027



		<p>O astfel de abordare colaborativă este esențială pentru a asigura atingerea obiectivelor Programului Regional 2021 -2027, finanțând proiecte mature, cu un impact sistemic și o valoare adăugată maximă pentru dezvoltarea durabilă a regiunii București-Ilfov. Complexitatea inerentă a unui astfel de proiect integrat necesită timp suplimentar pentru corelare tehnică și administrativă, aspect pe care ni-l asumăm în vederea depunerii unei cereri de finanțare bine structurată și complexă.</p> <p>Având în vedere:</p> <ul style="list-style-type: none"> • complexitatea ridicată a proiectului și necesitatea finalizării documentației tehnico – economice unitare la nivelul cel 4 autorități publice locale; • necesitatea obținerii avizelor, inclusiv al celui aferent Comisiei Tehnice de Circulație. Chiar dacă solicitarea noastră a fost înscrisă pe ordinea de zi în două rânduri, ședințele Comisiei Tehnice de Circulație nu au avut loc; • timpul necesar pentru definitivarea acordului de parteneriat, • obținerea Acordului Consiliului General al Municipiului Bucuresti cu privire la imputernicirea sectoarelor de a se asocia cu unitati administrative teritoriale din Regiunea Bucuresti Ilfov; <p>vă adresăm rugămintea de a prelungi perioada de depunere a proiectelor în cadrul apelului de proiecte PR BI P4/4.3/1/2025 cu cel puțin 60 zile, întrucât perioada actuală alocată depunerii proiectelor este insuficientă.</p> <p>2</p> <p>Accentuăm faptul că proiectul este unul strategic și anume de a crea coridoare de mobilitate activă reale, care să lege zone rezidențiale de poli de interes economic și social. Interconectarea rețelelor va oferi beneficii concrete cetățenilor, facilitând deplasarea eficientă și sigură între sectoare – de exemplu, între zonele de domiciliu din Sectorul 4 și locurile de muncă din Sectorul 2 și viceversa.</p> <p>Suntem convinși că acordarea acestei prelungiri va permite finalizarea demersurilor de avizare și, implicit, depunerea unor proiecte bine structurate, mature și cu un impact real și durabil asupra mobilității în regiunea București-Ilfov, în deplină consonanță cu scopul Programului Regional. În așteptarea unui răspuns pozitiv, vă asigurăm de întreaga noastră considerație!</p>		<p>- până la acest moment nu avem informații concrete vis-a-vis de stadiul proiectelor în pregătire și există riscul lansării apelurilor de proiecte în data de 02.12.2025 cu termen de 1 lună și 14 zile de depunere și să nu avem suficient de multe proiecte ca să acoperim din contracte de finanțare suma alocată apelului de proiecte;</p> <p>- faptul că această amânare nu este de natură să afecteze competiția în contextul în care prelungirea propusă se realizează pe un termen scurt.</p> <p>Considerăm că sunt suficiente argumente pentru amana/actualiza datele de depunere a proiectelor pentru apelul de proiecte PR BI P4/4.3/1/2025 – Apel dedicat infrastructurii de transport nemotorizat – cu 60 de zile calendaristice, astfel:</p> <p>Data și ora de începere a depunerii de proiecte: 02.02.2026, ora 12.00. Data și ora de închidere a depunerii de proiecte: 16.03.2026, ora 12.00.</p> <p>Menționăm că toate celelalte prevederi ale Ghidului solicitantului pentru Apelurile de proiecte PR BI P4/4.1/4.2/1/2024; PR BI P4/4.3/1/2025; PR BI P4/4.4/1/2025 dedicate mobilității urbane sustenabile, ca parte a tranziției către o economie cu zero emisii de dioxid de carbon, rămân neschimbate.</p>
--	--	---	--	--



Cofinanțat de
Uniunea Europeană



Regio
BUCUREȘTI-ILFOV 2021-2027



18.12.2025	APL	Termenul limită pentru depunerea proiectului	<p>Prelungirea termenului limită de depunere a proiectelor pentru apelul PR BI P4/4.4/1/2025 dedicat digitalizării sistemelor de transport public urban. Prelungirea perioadei de depunere este necesară în vederea finalizării documentațiilor cadastrale, obținerea certificatelor de urbanism; pregătirea documentației pentru obținerea avizelor solicitate în cadrul certificatelor de urbanism, pregătirea documentației pentru obținerea avizelor solicitate în cadrul certificatelor de urbanism, inclusiv inițierea procedurilor în vederea obținerii avizului de mediu din partea autorității competente, finalizarea și aprobarea studiului de fezabilitate. Pentru proiectele derulate în parteneriat interinstituțional, procesul de colectare, verificare și armonizare a documentațiilor (hotărâri ale consiliilor locale, avize, acorduri de parteneriat, documente cadastrale, studii tehnice etc.) implică o coordonare complexă între multiple entități administrative, ceea ce impune un interval de timp suplimentar pentru finalizare. Având în vedere aceste aspecte, considerăm că o prelungire cu aproximativ două luni a termenului de deschidere a apelului asigură un timp minim necesar pentru realizarea tuturor etapelor și formalităților în vederea depunerii cererii de finanțare pentru acest proiect complex.</p>	ACCEPTAT	<p>În acest context, vă informăm că solicitarea de prelungire a termenului-limită de depunere a proiectelor a fost discutată în cadrul AM PR BI și este acceptată, urmând ca perioada de depunere să fie extinsă față de termenul inițial de închidere al apelului. Anunțul public va fi făcut probabil în câteva zile, în mod cert însă înainte de expirarea actualului termen indicat în ultimul ghid publicat.</p> <p>Vă asigurăm de întreaga noastră disponibilitate pentru sprijinirea beneficiarilor în vederea depunerii unor proiecte mature și conforme cu cerințele apelului de finanțare.</p>
28.01.2026	APL	Prelungirea termenului limită de depunere a proiectelor	<p>Orașul Măgurele, în calitate de potențial solicitant eligibil în cadrul Apelului PR BI P4/4.3/1/2025 „Infrastructura de transport nemotorizat”, vă adresează prezenta solicitare de prelungire a termenului de depunere a proiectelor cu minimum 30 (treizeci) de zile calendaristice, față de termenul-limită publicat în Ghidul Solicitantului. Având în vedere perioada de depunere prevăzută în prezent, apreciem că intervalul disponibil este insuficient pentru elaborarea completă, riguroasă și conformă a documentațiilor tehnico-economice aferente proiectelor de infrastructură de transport nemotorizat, în condiții de maturitate și calitate corespunzătoare.</p> <p>1. Motivele solicitării prelungirii: a) Complexitatea documentațiilor tehnico-economice Proiectele care vizează dezvoltarea infrastructurii de transport nemotorizat (trasee pietonale, piste pentru biciclete, zone partajate, reconfigurări ale spațiului public, măsuri de calmare a traficului, semnalizare, iluminat și elemente de siguranță) presupun: corelări între mai multe specialități (drumuri, trafic, semnalizare, iluminat, utilități, accesibilitate); elaborarea documentațiilor DALI / Studiu de fezabilitate / Proiect tehnic, după caz; întocmirea</p>	ACCEPTAT	<p>În acest context, vă informăm că solicitarea de prelungire a termenului-limită de depunere a proiectelor a fost discutată în cadrul AM PR BI și este acceptată, urmând ca perioada de depunere să fie extinsă față de termenul inițial de închidere al apelului. Anunțul public va fi făcut probabil în câteva zile, în mod cert însă înainte de expirarea actualului termen indicat în ultimul ghid publicat.</p> <p>Vă asigurăm de întreaga noastră disponibilitate pentru sprijinirea beneficiarilor în vederea depunerii unor proiecte mature și conforme cu cerințele apelului de finanțare.</p>



Cofinanțat de
Uniunea Europeană



Regio
BUCUREȘTI-ILFOV 2021-2027



			<p>și actualizarea devizului general și a indicatorilor tehnico-economici; verificarea conformității soluțiilor cu cerințele tehnice și normative aplicabile. Parcurgerea acestor etape necesită un interval suplimentar de timp pentru asigurarea unei documentații complete și conforme.</p> <p>b) Cerințe privind alinierea proiectelor cu obiectivele Programului Regional București-Ilfov - Prioritatea 4 Pentru a asigura conformitatea proiectelor cu obiectivele Programului Regional București-Ilfov 2021-2027, Prioritatea 4 - Mobilitate urbană durabilă, este necesară o fundamentare adecvată a soluțiilor propuse, care presupune: analiza situației existente a infrastructurii de transport nemotorizat și a modului de utilizare a spațiului public; justificarea soluțiilor propuse din perspectiva dezvoltării și îmbunătățirii rețelelor pietonale și cicliste, a continuității traseelor și a creșterii atractivității utilizării modurilor de deplasare nemotorizate; integrarea soluțiilor de proiectare în contextul urban existent, inclusiv în zonele de intersecție cu alte tipuri de infrastructură de transport; corelarea intervențiilor propuse cu documentele de planificare strategică relevante la nivel local și metropolitan. Aceste activități implică procese de analiză, corelare și validare tehnică, care necesită un interval de timp adecvat pentru a fi realizate în mod corespunzător.</p> <p>c) Necesitatea verificării și validării soluțiilor tehnice propuse În cazul proiectelor de infrastructură de transport nemotorizat, pregătirea aplicației presupune parcurgerea unor etape de verificare și validare a soluțiilor tehnice, necesare pentru asigurarea conformității și implementabilității investițiilor propuse. În practică, aceste etape pot include: verificarea soluțiilor tehnice din perspectiva respectării cerințelor și standardelor aplicabile infrastructurii pietonale și cicliste; asigurarea unui nivel adecvat de maturitate a documentațiilor tehnice înainte de depunerea proiectului; integrarea observațiilor rezultate din procesele de verificare tehnică în soluția finală și actualizarea documentațiilor tehnico-economice; corelarea soluțiilor propuse cu condițiile existente din teren și cu cerințele de avizare aplicabile. În anumite situații, este necesară elaborarea unor documente tehnice complementare (de exemplu, studii de circulație, analize de integrare urbană, documentații privind organizarea temporară a</p>		
--	--	--	---	--	--



Cofinanțat de
Uniunea Europeană



Regio
BUCUREȘTI-ILFOV 2021-2027



		<p>lucrărilor), ceea ce conduce la prelungirea duratei de pregătire a proiectelor.</p> <p>2. Necesitatea etapelor de coordonare interinstituțională și consultare tehnică: În cazul proiectelor de infrastructură de transport nemotorizat, pregătirea aplicației presupune parcurgerea unor etape premergătoare de coordonare și consultare tehnică, necesare pentru asigurarea coerenței și implementabilității soluțiilor propuse, precum: corelarea soluțiilor tehnice cu administratorii domeniului public și ai infrastructurii rutiere existente, după caz; consultări tehnice privind integrarea traseelor pietonale și cicliste în rețeaua urbană existentă, inclusiv în zone de intersecție și noduri urbane; verificarea compatibilității soluțiilor propuse cu organizarea circulației existente și cu intervențiile asupra spațiului public; integrarea cerințelor privind utilizarea în siguranță a infrastructurii de către pietoni și bicicliști; asigurarea conformității soluțiilor cu cerințele de accesibilitate, continuitate și exploatare a infrastructurii de transport nemotorizat. Parcurgerea acestor etape este esențială pentru reducerea riscului de neconformitate tehnică și administrativă și pentru creșterea gradului de maturitate și implementabilitate a proiectelor propuse în cadrul apelului.</p> <p>3. Solicitare: Având în vedere cele prezentate, vă solicităm prelungirea termenului de depunere a proiectelor în cadrul Apelului PR BI P4/4.3/1/2025 cu minimum 30 (treizeci) de zile calendaristice, astfel încât potențialii solicitanți să poată: elabora documentații tehnico-economice complete, mature și conforme cu cerințele Programului Regional București-Ilfov 2021-2027; asigura coerența proiectelor cu obiectivele Priorității 4 - Mobilitate urbană durabilă, precum și cu documentele de planificare strategică relevante la nivel local; fundamenta corespunzător soluțiile tehnice propuse pentru infrastructura de transport nemotorizat, inclusiv din perspectiva continuității și integrării în rețeaua urbană existentă; parcurge etapele necesare de coordonare tehnică, avizare și validare a soluțiilor propuse, în vederea depunerii unor proiecte conforme și implementabile.</p> <p>Considerăm că această prelungire va contribui la: creșterea calității proiectelor depuse; reducerea riscului de neconformități tehnice și administrative; îmbunătățirea gradului de maturitate a investițiilor</p>		
--	--	---	--	--



Cofinanțat de
Uniunea Europeană



			propuse; asigurarea unor intervenții cu impact real în reducerea riscului de accidente și creșterea siguranței în trafic.		
29.01.2026	APL	Prelungirea termenului limită de depunere a proiectelor	<p>Sectorul 3 al Municipiului București lucrează în prezent la o cerere de finanțare complexă ce vizează modernizarea și dezvoltarea rețelei metropolitane integrate de piste pentru biciclete și trasee pietonale în Sectorul 3, București - O abordare sustenabilă pentru mobilitate activă și siguranță urbană, ce urmează a fi transmisă spre finanțare în cadrul Programului Regional București - Ilfov 2021 - 2027.</p> <p>Astfel, având în vedere apelul Apelul PR BI P4/4.3/1/2025 - Infrastructura de transport nemotorizat ce urmează a fi deschis în 02.02.2026, având perioada de depunere 02.02 - 16.03.2026, vă adresăm respectuos rugămintea de a analiza posibilitatea amânării apelului.</p> <p>Considerăm că o amânare a lansării apelului de proiecte este o măsură oportună și necesară, care va contribui la depunerea unor cereri de finanțare complexe, mature și mai bine fundamentate.</p> <p>În speranța unui răspuns pozitiv, vă asigurăm de întreaga noastră considerație!</p>	ACCEPTAT	<p>În acest context, vă informăm că solicitarea de prelungire a termenului-limită de depunere a proiectelor a fost discutată în cadrul AM PR BI și este acceptată, urmând ca perioada de depunere să fie extinsă față de termenul inițial de închidere al apelului. Anunțul public va fi făcut probabil în câteva zile, în mod cert însă înainte de expirarea actualului termen indicat în ultimul ghid publicat.</p> <p>Vă asigurăm de întreaga noastră disponibilitate pentru sprijinirea beneficiarilor în vederea depunerii unor proiecte mature și conforme cu cerințele apelului de finanțare.</p>
02.02.2026	PFA	Punctaj criteriu 1.1 din Grila ETF	<p>Bună ziua,</p> <p>Apelul PR BI P4/4.3/1/2025 - Infrastructura de transport nemotorizat - Având în vedere criteriul de evaluare 1.1 – Proiectul asigură conectivitate între mai multe UAT-uri sau Subdiviziuni Administrativ-Teritoriale, vă adresăm rugămintea de a ne oferi o clarificare privind modul de aplicare a acestuia în situația proiectelor implementate exclusiv la nivelul unei singure localități.</p> <p>În mod specific, dorim să confirmăm dacă un proiect care prevede realizarea unui traseu de biciclete integral în interiorul unui singur UAT, fără a realiza conexiuni cu alte UAT-uri sau Subdiviziuni Administrativ-Teritoriale, este eligibil pentru punctaj în cadrul subcriteriului 1.1 sau dacă, în acest caz, punctajul aferent este zero.</p> <p>Vă mulțumim anticipat pentru sprijin și rămânem la dispoziția dumneavoastră pentru orice informații suplimentare.</p>	ACCEPTAT	<p>Referitor la depunerea unei Cereri de finanțare pe Apelul de proiecte PR BI P4/4.3/1/2025 – Apel dedicat infrastructurii transportului nemotorizat, vă informăm de faptul că proiectul propus de dumneavoastră este eligibil în situația în care acesta cuprinde realizarea unui traseu de biciclete doar în interiorul unui singur UAT.</p> <p>La definitivarea Apelului în platforma MySMIS, subcriteriul 1.1 Proiectul asigură conectivitate între mai multe UAT-uri sau Subdiviziuni Administrativ-Teritoriale, va cuprinde și un nou punct c. Proiectul prevede lucrări de construire/extindere/modernizare traseu pentru biciclete dar care nu conectează 2 UAT-uri sau Subdiviziuni Administrativ-Teritoriale - 0 puncte. În situația dumneavoastră, proiectul propus va obține 0 puncte la acest subcriteriu.</p> <p>De asemenea, în cazul în care solicitantul de finanțare este o comună din județul Ilfov, acesta poate depune Cerere de finanțare doar în parteneriat cu UAT din mediul Urban din regiunea București-Ilfov, inclusiv Municipiul București.</p>
12.02.2026	APL	Cadru normativ achiziții verzi	<p>În contextul analizării prevederilor Ghidului solicitantului aferent apelurilor PR BI 4.1–4.4, vă supunem atenției un aspect referitor la cadrul normativ indicat pentru implementarea achizițiilor publice verzi.</p> <p>În secțiunea dedicată achizițiilor verzi, Ghidul face trimitere la Ordinul nr. 1068/1652/2018 pentru aprobarea Ghidului de achiziții publice verzi, act</p>	ACCEPTAT	<p>Cu privire la solicitarea de clarificare, înregistrată ADR BI cu nr. 1589 / 12.02.2026, vă comunicăm următoarele:</p> <p>1. Referitor la corelarea Ghidului Solicitantului pentru Prioritatea 4 – O regiune cu mobilitate ridicată cu legislația națională actuală, vă informăm că această necesitate a fost analizată. În acest sens, va fi emis un nou Corrigendum pentru actualizarea secțiunii relevante din Ghid, prin introducerea mențiunilor privind Ordinul nr. 1946/2024 (aprobarea criteriilor ecologice pentru produse cu impact asupra mediului).</p>



Cofinanțat de
Uniunea Europeană



			<p>normativ care a fost în vigoare până la data de 02.01.2024, fiind abrogat prin Ordinul nr. 2395/2023. Ulterior, acesta a fost înlocuit prin Ordinul nr. 1946/2024, aflat în vigoare începând cu 20 august 2024.</p> <p>Menționăm că Ordinul nr. 1946/2024 aprobă criteriile ecologice aplicabile categoriilor de produse care au impact asupra mediului pe durata întregului ciclu de viață, criterii care se iau în considerare ca factori de evaluare în procedurile de atribuire, în conformitate cu:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anexa nr. 2 la Normele metodologice de aplicare a Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice (HG nr. 395/2016); • Anexa nr. 2 la Normele metodologice de aplicare a Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale (HG nr. 394/2016). <p>Având în vedere caracterul obligatoriu al respectării cadrului normativ în vigoare la momentul inițierii procedurilor de achiziție publică, vă rugăm să ne comunicați dacă:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Referința din Ghid urmează a fi actualizată oficial printr-o erată sau clarificare; 2. Se confirmă aplicabilitatea Ordinului nr. 1946/2024 pentru proiectele depuse în cadrul apelurilor 4.1–4.4. <p>Considerăm că această clarificare este importantă pentru asigurarea conformității documentațiilor de atribuire și pentru evitarea unor eventuale necorelări în etapa de verificare a achizițiilor.</p>		<p>Menționăm că Ordinul nr. 1068/1652/2018 privind achizițiile publice verzi a fost abrogat la data de 2 ianuarie 2024 de către Ordinul nr. 2395/2023. Astfel, pentru a asigura conformitatea cu cadrul legal și pentru a preveni dificultățile în etapa de verificare a achizițiilor publice, Ghidul Solicitantului va fi actualizat în consecință.</p> <p>2. Vă informăm că Anexele Ghidului Solicitantului pentru apelul de proiecte PR BI P4/4.3/1/2025, actualizate ultima dată în noiembrie 2025, includ Anexa 12 – Lista de echipamente. În prezent, acest document nu conține o coloană dedicată încadrării tipurilor sau categoriilor de activități, conform prevederilor de la secțiunile 5.2.2 – Activități eligibile și 5.2.3 – Activitatea de bază. Pentru a facilita identificarea tipului de activitate și verificarea încadrării bugetului alocat activității de bază în pragul minim de 50% sau 70% (după caz), Anexa 12 va fi completată cu o coloană nouă. Această modificare asigură o abordare unitară, similară cu cea utilizată în alte apeluri de proiecte. În perioada următoare, va fi emis un nou Corrigendum pentru actualizarea Ghidului și a anexelor aferente, în conformitate cu ultimele observații transmise de solicitanții de finanțare.</p>
26.02.2026	APL	Termen depunere proiecte	<p>Sectorul 3 al Municipiului București lucrează în prezent la o cerere de finanțare complexă ce vizează modernizarea și dezvoltarea rețelei metropolitane integrate de piste pentru biciclete și trasee pietonale în Sectorul 3, București – O abordare sustenabilă pentru mobilitate activă și siguranță urbană, ce urmează a fi transmisă spre finanțare în cadrul Programului Regional București – Ilfov 2021 - 2027.</p> <p>Astfel, având în vedere apelul Apelul PR BI P4/4.3/1/2025 - Infrastructura de transport nemotorizat ce urmează a fi deschis în 02.03.2026, având perioada de depunere 02.03.2026 – 20.04.2026, vă adresăm respectuos rugămintea de a analiza posibilitatea amânării apelului.</p> <p>Această solicitare este fundamentată pe o serie de blocaje administrative semnificative, întâmpinate în procesul de obținere a avizelor și aprobărilor necesare pentru finalizarea documentației tehnico-economice, blocaje care se situează în afara sferei de control a Primăriei Sectorului 3 și care, în ciuda tuturor demersurilor insistente întreprinse, au generat întâzieri critice.</p>	ACCEPTAT	<p>În acest context, vă informăm că solicitarea de prelungire a termenului-limită de depunere a proiectelor a fost discutată în cadrul AM PR BI și este acceptată, urmând ca perioada de depunere să fie extinsă față de termenul inițial de închidere al apelului. Anunțul public va fi făcut probabil în câteva zile, în mod cert însă înainte de expirarea actualului termen indicat în ultimul ghid publicat.</p> <p>Vă asigurăm de întreaga noastră disponibilitate pentru sprijinirea beneficiarilor în vederea depunerii unor proiecte mature și conforme cu cerințele apelului de finanțare.</p>



Cofinanțat de
Uniunea Europeană



Regio
BUCUREȘTI-ILFOV 2021-2027



			<p>Cererea de finanțare la care lucrăm, considerăm că are o importanță majoră pentru dezvoltarea mobilității durabile în capitală și este aliniat obiectivelor PMUD, aflându-se într-un stadiu avansat de pregătire. Cu toate acestea, finalizarea sa este condiționată de obținerea unor acte emise de autorități terțe, în principal de la nivelul Primăriei Municipiului București, proces care s-a dovedit a fi anevoios și marcat de întârzieri substanțiale. Principalele blocaje pe care le-am întâmpinat sunt următoarele:</p> <p>2</p> <p>1. Blocaje în procesul de avizare urbanistică la nivelul PMB – Direcția Generală de Urbanism și Amenajarea Teritoriului (DGUAT): Pentru segmentele de traseu aflate în zone protejate sau pentru care s-a solicitat menținerea avizelor anterioare, am înregistrat întârzieri considerabile în emiterea Certificatelor de Urbanism, după cum urmează:</p> <ul style="list-style-type: none">• Întârziere de 89 de zile: Cererea pentru emiterea C.U. pentru străzile din zone protejate, depusă inițial cu nr. 173891/17.10.2025, a rămas fără răspuns, fiind necesară o revenire din partea proiectantului (nr. 16760/03.02.2026) pentru a semnala depășirea termenului legal.• Întârziere de 48 de zile: O situație similară s-a înregistrat și pentru cererea de emitere a C.U. cu păstrarea avizelor (nr. 199365/26.11.2025), pentru care a fost, de asemenea, necesară o revenire (nr. 16764/03.02.2026). <p>2. Blocaje în obținerea avizului Comisiei Tehnice de Circulație a Municipiului București (CTC-PMB): Deși documentația a fost depusă și completată corespunzător, avizul esențial al CTC-PMB, necesar pentru configurarea traseelor, nu a fost eliberat. Demersurile noastre, incluzând solicitări directe și reveniri multiple, au rămas fără un rezultat concret:</p> <ul style="list-style-type: none">• Solicitarea inițială (nr. 191118/13.11.2025) și revenirea ulterioară (nr. 17077/04.02.2026) din partea Sectorului 3, precum și demersurile repetate ale proiectantului (nr. 1810/09.01.2026), nu au primit până în prezent un răspuns oficial. <p>3. Blocaj instituțional privind aprobarea Acordului de Asociere cu Administrația Străzilor București (ASB): Componenta critică a blocajului este, după cum lesne se poate observa, de natură instituțională. Realizarea proiectului depinde de un Acord de Asociere între Sectorul 3 și Administrația Străzilor (structură subordonată PMB), care trebuie</p>		
--	--	--	--	--	--



Cofinanțat de
Uniunea Europeană



			<p>aprobat de Consiliul General al Municipiului București (CGMB). În ciuda demersurilor noastre repetate, acest acord nu a fost încă pus pe ordinea de zi a CGMB:</p> <ul style="list-style-type: none"> Am transmis HCLS3 nr. 613/12.11.2025 și am solicitat includerea pe ordinea de zi a CGMB prin adresa nr. 1916222/14.11.2025, revenind ulterior cu adresa nr. 6996/20.01.2026. Simultan, am solicitat clarificarea responsabilităților PMB în cadrul acestui acord prin adresele nr. 199660/26.11.2025 și reveniri ulterioare (nr. 3451/13.01.2026, 3 17080/04.02.2026, 28752/23.02.2026), toate rămase fără un răspuns concret care să permită deblocarea situației. <p>Aceste întârzieri, care nu sunt imputabile Beneficiarului, fac imposibilă din punct de vedere obiectiv finalizarea documentației tehnice și depunerea unui proiect matur și complet până la termenul limită actual.</p> <p>Considerând importanța strategică a acestui proiect pentru mobilitatea la nivel metropolitan și eforturile considerabile deja depuse pentru pregătirea sa, vă adresăm rugămintea de a aproba o prelungire sau o amânare a perioadei de depunere cu 90 de zile. Această prelungire ne-ar oferi timpul necesar pentru a depăși blocajele administrative menționate și pentru a depune o cerere de finanțare de înaltă calitate, conformă tuturor exigențelor programului.</p> <p>În speranța unui</p>		
05.03.2026	APL	Anexe și documente obligatorii	<p>Având în vedere faptul că TPBI are în curs de finalizare Studiul de Fezabilitate pentru componenta „Informare călători în stațiile de transport public” și intenția de a depune Cererea de finanțare în cadrul **Apelului PR P4/4.4/1/2025 – Digitalizarea sistemelor de transport public urban**, vă solicităm un punct de vedere privind îndeplinirea cerinței prevăzute la „Cap. 7.4 – Anexe și documente obligatorii la depunerea cererii”, pct. 4 „Certificatul de urbanism (CU) sau Autorizația de construire (AC)”.</p> <p>Potrivit Ghidului solicitantului, se impune atașarea Certificatului de urbanism emis în conformitate cu Legea nr. 50/1991, în vederea autorizării lucrărilor de construire, document care trebuie să fie în termen de valabilitate și să cuprindă avizele și acordurile legale necesare.</p> <p>În cadrul proiectului nostru, lucrările propuse constau și în amplasarea de echipamente (panouri de informare) în stațiile de transport</p>	ACCEPTAT	<p>Având în vedere solicitarea de clarificări nr. 548848 transmisă în data de 02.03.2026 cu privire la Apelul de proiecte PR BI P4/4.4/1/2025 – Digitalizarea sistemelor de transport public urbane, facem următoarele precizări:</p> <p>În conformitate cu prevederile Ghidului Solicitantului, subcap. 7.4 – Anexe și documente obligatorii la depunerea cererii, solicitantul de finanțare este obligat să prezinte Certificatul de Urbanism (CU) în vederea autorizării lucrărilor de construire, să prevadă toate avizele și acordurile legale care se impun și să fie în termen de valabilitate.</p> <p>Menționarea Certificatului de Urbanism (CU) în cadrul subcap. 7.4 are scopul de a verifica, de către AM PR BI, eligibilitatea proiectului (dacă investiția propusă este permisă pe terenul respectiv conform reglementărilor urbanistice locale), de a identifica avizele și acordurile necesare demarării investiției și de a prezenta dreptul de proprietate sau folosință asupra infrastructurii (teren și/sau clădire).</p> <p>Referitor la situația prezentată de dumneavoastră, dacă emitentul Certificatul de Urbanism consideră că nu este necesară emiterea acestui document pentru amplasarea celor 35 de panouri informare, în conformitate cu prevederile art. 11, alin (7), lit. e) din Legea nr. 50/1991, și totodată, emite un Acord al administratorului de drum care prevede ce avize și acorduri sunt necesare pentru realizarea lucrărilor, putem confirma faptul că respectiv Acord poate fi acceptat ca document echivalent al Certificatului de Urbanism.</p> <p>De asemenea, vă rugăm să luați în considerare și faptul că odată cu Cererea de finanțare trebuie depusă și Clasarea notificării sau Decizia finală privind evaluarea impactului asupra mediului în</p>



Cofinanțat de
Uniunea Europeană



			<p>public situate pe domeniul public al **Comunei Mogoșoaia**. **UAT Mogoșoaia** ne-a comunicat că, în temeiul art. 11 alin. (7) lit. e) din Legea nr. 50/1991, pentru astfel de lucrări realizate pe domeniul public al unității administrativ-teritoriale nu se emite Certificat de urbanism, fiind emis, în schimb, un **Acord al administratorului drumului** (atașat). Documentul emis: * Este în concordanță cu scopul proiectului „Sistem ITS Integrat Smart & Green Mobility pentru Regiunea București-Ilfov - Informarea călătorilor în stații de transport public în județul Ilfov”; * Precizează amplasamentele, inclusiv coordonatele GPS și numerele cadastrale; * Confirmă regimul juridic al terenului (domeniu public al UAT) pentru cele 35 de panouri de informare; * Enumeră avizele necesare și menționează explicit valabilitatea pentru faza de autorizare și executare.</p> <p>În acest context, vă rugăm să ne comunicați dacă, pentru situația specifică prezentată, **Acordul administratorului drumului** poate fi acceptat ca document echivalent Certificatului de urbanism**. Vă mulțumim anticipat pentru răspuns. Cu deosebită considerație,</p>		<p>conformitate cu prevederile Legii nr. 292 din 3 decembrie 2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice și private asupra mediului. Pentru a obținerea actului de la autoritatea competentă pentru protecția mediului (APM Ilfov), titularul proiectului este obligat să depună documentația obligatorie necesară, aceasta fiind esențială pentru autoritatea respectivă să verifice dacă proiectul se încadrează în reglementările urbanistice zonale.</p>
10.03.2026	APL	Anexa Ghid Anexa 10 - Grila ETF	<p>În vederea pregătirii proiectului nostru în acord cu termenii și condițiile de finanțare, vă rugăm frumos să ne ajutați cu următoarele informații / clarificări:</p> <p>1. Conform criteriului de punctaj 1.1.a, pentru punctaj maxim: Proiectul prevede lucrări de construire/extindere/modernizare traseu pentru biciclete care conectează mai mult de 2 UAT-uri și/sau Subdiviziuni Administrativ-Teritoriale</p> <p>Întrebare 1.1: Dacă traseul propus al pistelor de biciclete conectează în cadrul UAT Comuna Corbeanca și satele Petrești și Tamași aflate în arealul comunei, în acord cu termenii și condițiile de finanțare se consideră conectarea a 3 UAT-uri / Subdiviziuni Administrativ - Teritoriale?</p> <p>Întrebare 1.2: Dacă traseul propus al pistelor de biciclete ar ajunge până la limita de proprietate al unui alt UAT (ex: Buftea, Balotești) care ar fi condițiile pentru acordarea punctajului? (De ex: Necesitatea depunerii unui proiect în parteneriat cu aceste UAT-uri, care să asigure continuitatea pistei și la nivelul acestora; asigurarea continuității cu</p>	ACCEPTAT PARȚIAL	<p>Ca urmare a solicitării dumneavoastră înregistrată ADRBI cu nr. 2392 / 10.03.2026, formulăm următoarele precizări:</p> <p>1. Conectivitatea între Unitățile Administrativ-Teritoriale (UAT)</p> <p>a. Răspuns întrebarea 1.1 - Statutul localităților Petrești și Tamași: Conform prevederilor OUG nr. 57/2019 privind Codul Administrativ, satele componente ale comunelor nu au personalitate juridică și nu constituie UAT-uri sau subdiviziuni administrativ-teritoriale de sine stătătoare. Concluzie: Proiectul propus, deși prevede lucrări de infrastructură pentru biciclete, nu realizează conexiunea între două UAT-uri distincte. Prin urmare, acesta va fi punctat cu 0 puncte la subcriteriul 1.1 din Grila de evaluare tehnico-financiară (ETF). Menționăm că acest punctaj nu atrage respingerea proiectului.</p> <p>b. Răspuns întrebarea 1.2 - Demonstrarea continuității: Dacă traseul propus ajunge la limita teritorială a unui alt UAT, este obligatoriu ca documentația tehnico-economică (Studiu de Trafic, DALI/SF) și Cererea de Finanțare să demonstreze utilitatea și continuitatea pistei între cele două entități.</p> <p>Parteneriate: Conform Ghidului Solicitantului (Secț. 5.1.1), comunele din județul Ilfov pot depune proiecte în parteneriat cu UAT-uri urbane. În cazul de față, Comuna Corbeanca poate depune un proiect în parteneriat cu Orașul Buftea sau cu Comuna Balotești, strict în scopul asigurării continuității traseului.</p> <p>2. Identificarea zonelor marginalizate Pentru punctarea criteriului privind deservirea unei zone marginalizate, localizarea proiectului trebuie dovedită prin: - Extras din Atlasul zonelor rurale marginalizate din România (elaborat de Banca Mondială); - Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană (SIDU) de la nivelul UAT/Subunității administrativ-teritoriale; - Alte strategii de dezvoltare (județene, locale sau tematice) relevante.</p> <p>3. Complementaritatea și Sinergia (Criteriul 1.5)</p>



Cofinanțat de
Uniunea Europeană



Regio
BUCUREȘTI-ILFOV 2021-2027



		<p>o alta pistă existentă; prezentarea unui proiect care să demonstreze asigurarea în viitor a continuității traseului etc)</p> <p>2. Pentru criteriul 1.4 a. Proiectul prevede înființarea unui traseu nou ce deservește inclusiv o zonă marginalizată, sau extinderea unui traseu existent pentru a deservi o zonă marginalizată, vă rugăm să ne clarificați criteriile în raport cu care veți cataloga o zonă ca fiind marginalizată.</p> <p>3. Pentru criteriul 1.5 - Complementaritatea/sinergia cu alte investiții propuse/realizate prin PRBI 2021-2027/alte surse, programe de finanțare, în scopul reducerii emisiilor de CO2, care este stadiul minim de realizare al proiectelor complementare pentru obținerea de punctaj? (de ex: depuse la finanțare, aflate în implementare, finalizate).</p> <p>4. Pentru criteriul 2.2 - Rentabilitatea investiției: Proiectul propune cea mai mare valoare eligibilă/mp din lista proiectelor depuse: Întrebare: Având în vedere că investiția include atât piste pentru biciclete, cât și componente complementare (trasee pietonale, elemente de siguranță, dotări specifice etc.), vă rugăm să ne clarificați modul de determinare a costului mediu pe mp. Calculul costului mediu se va realiza prin raportare la: a) valoarea totală eligibilă a proiectului, împărțită la suprafața totală a amenajărilor (piste + trasee pietonale + alte componente aferente), sau b) valoarea eligibilă aferentă strict lucrărilor de realizare a pistelor de biciclete, raportată exclusiv la suprafața pistelor nou realizate?</p> <p>5. Având în vedere că pe suprafața traseului de biciclete propus spre amenajare există multiple accese către proprietățile cetățenilor, care trebuie menținute și amenajate corespunzător pentru asigurarea continuității circulației și a siguranței rutiere, vă rugăm să ne clarificați dacă lucrările aferente acestor accese sunt considerate eligibile în cadrul apelului de finanțare, în condițiile în care acestea sunt amplasate pe domeniul public.</p>		<p>- Solicitantul trebuie să demonstreze că proiectul este complementar cu alte investiții (finalizate sau în implementare în perioada 2021-2027), indiferent de sursa de finanțare (fonduri UE, buget de stat, fonduri proprii sau private).</p> <p>- Definiție: Proiectele sinergice sunt acele inițiative complementare ale căror rezultate cumulate contribuie direct la creșterea indicatorilor de rezultat ai prezentului apel.</p> <p>4. Rezonabilitatea investiției (Criteriul 2.2) - Determinarea costului minim/maxim pe metru pătrat se va face raportat strict la valoarea eligibilă a lucrărilor de construire/modernizare a pistelor de biciclete. - Nu se va lua în calcul valoarea totală eligibilă a proiectului, care poate include cheltuieli pentru trasee pietonale, poduri, pasarele, parcări de biciclete sau dotări de siguranță rutieră.</p> <p>5. Eligibilitatea cheltuielilor pentru accesul la proprietăți Lucrările de refacere a acceselor către proprietățile cetățenilor (sol, trotuar, pante de acces), afectate de noua geometrie a pistei, sunt cheltuieli eligibile, fiind necesare pentru restabilirea funcționalității și siguranței. Activitățile de creare/modernizare/extindere de piste de biciclete sunt considerate activități de bază și cheltuielile aferente acestora trebuie să întrunească un minim de 50% din bugetul eligibil al proiectului. Cheltuielile aferente activităților conexe reprezintă 15% din bugetul eligibil, coroborat cu pragul de 10% pentru cheltuielile aferente „Diverselor și neprevăzutele, precum și pragul de 25% pentru cheltuielile aferente marjei de buget, respectiv pragul prevăzut pentru cheltuielile constituirii rezervei de implementare, determină că activitățile / lucrările privind refacerea/amenajarea acceselor către proprietățile cetățenilor în vederea asigurării continuității circulației și a siguranței rutiere să se încadreze în procentul rămas după eliminarea tuturor pragurilor menționate. Cu alte cuvinte, structura bugetului eligibil:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Activități de bază (creare, modernizare, extindere de piste de biciclete): Minimum 50%. • Activități conexe: Maximum 15%. • Diverse și neprevăzute: Maximum 10%. • Marja de buget / Rezerva de implementare: Maximum 25%. • Refacerea acceselor: Cheltuielile pentru amenajarea acceselor la proprietăți trebuie să se încadreze în procentul rămas disponibil după aplicarea pragurilor de mai sus. 	
13.03.2026	APL	Prelungire termen depunere	Având în vedere lansarea Apelului de proiecte PR BI P4/4.4/1/2025 – Digitalizarea sistemelor de transport public urban, Primăria Municipiului București analizează oportunitatea depunerii unor proiecte care să contribuie la modernizarea și digitalizarea sistemului de transport public din	Acceptat	În acest context, vă informăm că solicitarea de prelungire a termenului-limită de depunere a proiectelor a fost discutată în cadrul AM PR BI și este acceptată, urmând ca perioada de depunere să fie extinsă față de termenul inițial de închidere al apelului. Anunțul public va fi făcut probabil în câteva zile, în mod cert însă înainte de expirarea actualului termen indicat în ultimul ghid publicat.



Cofinanțat de
Uniunea Europeană



			<p>municipiu. Complexitatea proiectelor ce pot fi depuse în cadrul acestui apel, precum și necesitatea realizării unor analize tehnice, operaționale și financiare detaliate, implică parcurgerea unor etape pregătitoare ample. Acestea presupun, între altele, corelarea propunerilor de investiții cu strategiile existente privind mobilitatea urbană, consultarea operatorilor și structurilor tehnice implicate, precum și elaborarea documentațiilor necesare pentru fundamentarea proiectelor. Totodată, aprobarea bugetului local al Municipiului București este condiționată de aprobarea bugetului de stat, care nu a fost încă adoptat. Această situație limitează posibilitatea inițierii procedurilor de achiziție necesare pregătirii documentațiilor tehnice aferente proiectelor. În acest context, pentru a permite pregătirea unor aplicații solide, mature și bine fundamentate, care să contribuie în mod real la creșterea eficienței și calității transportului public din București, vă rugăm să analizați posibilitatea prelungirii termenului de depunere a proiectelor în cadrul apelului menționat, până la data de 20 mai 2026</p>		<p>Vă asigurăm de întreaga noastră disponibilitate pentru sprijinirea beneficiarilor în vederea depunerii unor proiecte mature și conforme cu cerințele apelului de finanțare.</p>
18.03.2026	PJ	<p>Ghidul Solicitantului 5.1.1. Cerințe privind eligibilitatea solicitanților și a partenerilor</p>	<p>Referitor la Apelul PR BI P4/4.3/1/2025 – Infrastructura de transport nemotorizat, vă rugăm să ne sprijiniți cu clarificări privind îndeplinirea condiției prevăzute în Ghidul solicitantului, conform căreia „Proiectul propus spre finanțare se regăsește în PMUD”.</p> <p>În acest sens, vă rugăm să ne precizați dacă UAT Comuna Periș, județul Ilfov, poate depune un proiect în cadrul prezentului apel pentru construirea/extinderea/modernizarea infrastructurii destinate utilizării bicicletelor (piste/trasee/drumuri pentru biciclete și cicliști), precum și pentru crearea/modernizarea/extinderea de trasee pietonale, în condițiile în care această comună nu este menționată în mod expres în PMUD – varianta din 28 noiembrie 2024, disponibilă la adresa https://tpbi.ro/pmud/.</p> <p>Totodată, pentru UAT Comuna Gruiu, județul Ilfov, vă rugăm să ne confirmați eligibilitatea depunerii unui proiect cu același tip de intervenții în cadrul apelului menționat, având în vedere că aceasta este menționată în PMUD (pag. 645), precum și în lista de proiecte aferentă PMUD 2.0.</p>	<p>Acceptat</p>	<p>Având în vedere solicitarea de clarificări înregistrată la ADR BI cu nr. 2665 și transmisă în data de 18.03.2026 cu privire la Apelul de proiecte PR BI PR BI/P4/4.3/1/2025 - Apel dedicat infrastructurii pentru transport nemotorizat, facem următoarele precizări:</p> <p>1. În conformitate cu prevederile secțiunii 5.2.1 Cerințe generale privind eligibilitatea activităților, solicitantul de finanțare trebuie să dovedească faptul că proiectul propus se regăsește în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (menționat direct sau ca parte a unei fișe de proiect/descriere din PMUD care conține tipul respectiv de investiție).</p> <p>De asemenea, odată cu depunerea Cererii de finanțare, solicitantul trebuie să transmită documente doveditoare care demonstrează că proiectul depus spre finanțare este inclus în Planul de acțiune al PMUD.</p> <p>În condițiile în care PMUD BI 2016-2030 este în curs de revizuire/actualizare, proiectele care nu erau prevăzute în PMUD în forma inițial aprobată (fișele de proiecte cu amplasamente specifice sau cu categorii de proiecte, după caz) dar care fac obiectul revizurii PMUD pot fi depuse și evaluate pe baza asumării prin declarație a solicitanților ca respectivele proiecte vor fi avute în vedere în varianta actualizată a PMUD și sub rezerva verificării acestui aspect ulterior (după aprobarea/avizarea PMUD actualizat).</p> <p>De asemenea, solicitantul va depune răspunsul Asociației de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București - Ilfov care gestionează elaborarea PMUD prin care aceasta confirmă că proiectul propus spre finanțare poate fi identificat în PMUD.</p> <p>2. Referitor la depunerea unui proiect pentru finanțare de către UAT Comuna Gruiu, acesta poate fi considerat eligibil în cazul care obiectivul de investiții se regăsește în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (menționat direct sau ca parte a unei fișe de proiect/descriere din PMUD care conține tipul respectiv de investiție), în aceleași condiții ca cele menționate la punctul 1.</p>
19.03.2026	PJ	<p>Ghidul Solicitantului 7.4 Anexe și documente obligatorii la depunerea cererii</p>	<p>Am rugamintea sa ne comunicati daca studiul de trafic anexat este conform cu cerintele apelului PR BI P4/4.3/1/2025 si poate fi folosit la depunerea cererii de finantare in cadrul acestui apel.</p>	<p>Respins</p>	<p>Având în vedere solicitarea de clarificări înregistrată la ADR BI cu nr. 2701 și transmisă în data de 19.03.2026 cu privire la Apelul de proiecte PR BI PR BI/P4/4.3/1/2025 - Apel dedicat infrastructurii pentru transport nemotorizat, facem următoarele precizări:</p> <p>Referitor la documentul atașat, acesta este un studiu elaborat pentru actualizarea Planului Urbanistic General (PUG) al Comunei Gruiu, și nu reprezintă un Studiu de trafic întocmit în conformitate cu</p>



Cofinanțat de
Uniunea Europeană



				<p>prevederile Ghidul Solicitantului, subcap. 7.4 Anexe și documente obligatorii la depunerea cererii, punctul 8, întrucât nu prezintă informațiile solicitate.</p> <p>Studiul de trafic reprezintă un studiu de specialitate, în conformitate cu prevederile HG 907/2016, cu modificările și completările ulterioare, în care se analizează situația actuală a circulației rutiere și în care se estimează efectele generate în urma implementării investițiilor privind infrastructura de transport asupra acesteia. Studiul trebuie să fie foarte bine justificat și să fie realizat pe baza celor mai recente date de trafic de la nivel, actualizate cu rezultatele anchetelor de trafic realizate la întocmirea studiului. În cadrul Studiului trebuie regăsite informații privind datele de trafic, prognozele volumului de trafic, analize pentru indicatori, măsurători de trafic, optimizări al rețelei rutiere, inclusiv pe măsurile de atenuare ce vor fi luate la nivel național/regional/local (cu relevanță pentru analiza DNSH a proiectului – obiectivul de mediu privind atenuarea schimbărilor climatice) pe întreaga durată a proiectului de investiții, atât în scenariile “cu proiect”, cât și “fără proiect”.</p> <p>În cadrul documentelor anexe ale Ghidului Solicitantului, regăsiți Anexa 9 - Studiu de trafic (Model orientativ), care poate ajuta la elaborarea unui astfel de studiu.</p> <p>În situația în care, datele de trafic, prognozele volumului de trafic, analize pentru indicatori, măsurători de trafic, optimizările rețelei rutiere și modelele de transport regional/național pot fi prezentate prin oricare alt document justificativ sau pot fi obținute prin alte instrumente și baze de date deja existente, veți putea depune odată cu Cererea de finanțare documentele doveditoare ante-menționate, situație în care nu mai este necesară întocmirea și depunerea unui Studiu de trafic.</p> <p>Vă atragem atenția asupra importanței documentelor solicitate la punctul 8, secțiunea 7.4 întrucât informațiile și datele din acestea stau la baza punctării criteriilor 1.2.2 și 1.3 din Grila de evaluare tehnică și financiară și vor fi analizate/evaluate de către evaluatori tehnici cu competențe relevante în domeniul Mobilității durabile.</p>
--	--	--	--	---

Glosar prescurtări:

- **APL** – autoritate publică locală
- **APC** – autoritate centrală
- **S.A.** – societate pe acțiuni